

KLAAR STOMEN

Na een bouwperiode van twee jaar stonden er voor de bemanning van de Rainbow vier intensieve trainingsdagen op het programma. Nautique monsterde aan en keek hoe boot en bemanning één werden.

Tekst **Robbert-Jan Metselaar** Fotografie **David de Jong**





KINDERZIEKTES ERUIT EN *PUNTJES* OP DE "I" ZETTEN

Als kind heb ik al eens een J gebouwd,' zegt de eigenaar van de *Rainbow* gekscherend. 'Ik zag een foto van de *Yankee* in het boek *De Zeilsport* van H.C.A. van Kampen. Toen heb ik een model op schaal gemaakt, waarmee ik met mijn vriendjes ging varen in de vijver achter ons ouderlijk huis.'
We zitten in het *deckhouse* van *Rainbow*, terwijl de kapitein contact opneemt met de verkeerscentrale IJmuiden. Op de grond ligt karton, de mahoniehouten interieurdelen zijn verpakt in plastic. *Rainbow* wordt zo teruggeschut naar het Noordzeekanaal, waarna er koers wordt gezet naar Holland Jachtbouw. 'In totaal hebben we vier trainingdagen.

Het doel is om de bemanning vertrouwd te maken met het schip. Daarnaast proberen we alle kinderziektes naar boven te halen en op te lossen. Ook perfectioneren we alle afstel mogelijkheden die in het schip zitten. Maar er is altijd werk met een nieuw schip. Zo zijn we erachter gekomen dat het achterlijk van het grootzeil te lang is. Daardoor hangt de giek tijdens het zeilen te laag. De ruimte tussen giek en stuurwiel is nu maar vijf centimeter. De tijd is schaars. Over drie dagen zeilen we al richting Falmouth voor de eerste wedstrijd.'

Acht uur eerder zeilt *Rainbow* de haven van IJmuiden uit. De felle lentezon weerkaast in de grijze 3Di-racezeilen van North Sails. In het kielzog vaart een tien meter lange RIB. 'Onze *chase*-boot heeft twee functies,' vertelt schipper Nick Haley. '*Rainbow* racet nooit met zeereling, dus je kan makkelijk overboord vallen. Dan is het de taak van de RIB om de drenkeling uit het water te vissen. Verder vervoeren ze onze landvasten en stootwillen. Als er gecharterd wordt, dan zetten we de reling terug en varen we met cruisezeilen. Ook alle schoten worden dan vervangen. Tijdens races is het hele interieur ingepakt, zodat er niks kan beschadigen. Ombouwen naar cruisemodus duurt circa twee dagen.'





Krakend en met korte, harde klappen wordt het grootzeil gevierd. Volvo Ocean Race-zeiler Gerd-Jan Poortman en twee andere bemanningsleden maken de spinnaker klaar. Binnen een paar minuten – en met flink wat mankracht – wordt eerst de enorme genua gestreken en aan dek getrokken. Iets later knalt de 950 vierkante meter grote spinnaker open. Een ruime koers betekent minder helling, dus meer comfort. Tijd voor koffie en broodjes.

Tijdens de lunch spreken we met Taco van Ineveld, technisch directeur van Holland Jachtbouw. ‘Het lijnenplan is aangekocht van een Amerikaans museum. Je betaalt een bepaald bedrag aan het museum, en dan mag je eenmalig een schip bouwen van deze tekeningen. Aan het lijnenplan mag je vrijwel niks wijzigen. Je mag wel het vrijboord tien centimeter verhogen, omdat door alle moderne systemen het schip dieper komt te liggen dan vroeger. Het bouwen van *Rainbow* heeft twee jaar geduurd. De schipper en de machinist rollen ongeveer halverwege de bouw in het project. Het casco is dan al gebouwd, en wij zijn dan al begonnen met in het inbouwen van alle systemen. De schipper en machinist mogen persoonlijke eisen hebben, maar de eigenaar bepaalt altijd wat er gebeurt. In de praktijk mogen de machinist, schipper en chef natuurlijk wel persoonlijke aanpassingen doen.’

‘Gedurende een trainingsweek verzamelen we ’s ochtends

met de hele bemanning om acht uur bij de werf. De *crew boss* heeft dan al een dagplan gemaakt. Daarin staat precies wat er die dag moet gebeuren. Hij verzint welke oefeningen en manoeuvres we gaan doen. Ook heeft hij een lijst met welke zeilen hij wil testen. Van tevoren wordt het plan met de crew doorgenomen en mogelijk een klein beetje bijgesteld. Daarna gaat een deel van de bemanning aan de slag met kleine reparatie- en afstelklusjes. Dan moet je denken aan schiemanswerk en tuigageklussen. Anderen maken de boot zeilkaar, terwijl de stewardessen druk bezig om de proviand voor de dag aan boord te tillen. De eerste twee trainingsdagen doen we het rustig aan, omdat we niet meteen alles vol willen belasten. Naargelang de trainingweek vordert, wordt de druk letterlijk opgevoerd totdat we uiteindelijk een echte wedstrijdssituatie gaan simuleren.’

Een bemanningslid schiet de mast in. Als een slingeraap zwiept hij zichzelf van stuur- naar bakboord, om zich daarna met zijn benen stevig aan de carbonmast te verankeren. Terwijl Taco verder vertelt, houdt hij de jongeman in de mast scherp in de gaten. *Rainbow* heeft een vaste bemanning van zeven en een *race-crew* van achtentwintig man. De vaste bemanning – die door de schipper geselecteerd wordt – is altijd aan boord en zorgt voor de boot en de gasten. Ze racen natuurlijk ook mee, maar varen *Rainbow* ook van A naar B. De *race-crew* is er enkel voor

HET LIJNENPLAN IS GEKÖCHT VAN EEN MUSEUM

wedstrijden. Afgelopen winter hadden we met de hele bemanning onze eerste bijeenkomst op de werf. Dit is voornamelijk een onderlinge introductie. Het moet ten slotte een geoliede machine worden. Met een hapje en een drankje heeft daar iedereen elkaar leren kennen of oude herinneringen opgehaald. Daarna heeft een klein deel van de *race-crew* aan boord “droog” gezeild. Dan oefenen ze onder andere het inhaken van de spinnakerboom. Alle schoten en vallen worden gepast. En ze kijken of de blokken op de juiste plek gemonteerd zijn.’

De spinnaker verdwijnt weer net zo snel als hij gehesen is. Met alle zeilen strak aangetrokken ontstaat er bij de kop een witschuimende boeggolf die net niet het dek raakt. Al snel laat het log een waarde van tien knopen zien. Jachtarchitect Jeroen de Vos neemt hijgend een slok water. Hij ▶



‘ALS *ONTWERPER* MOET JE *MEEVAREN* OM ‘M TE ERVAREN’

heeft net met tien man de enorme spinnaker naar binnen gesleept. Jeroen is tijdens race een van de trimmers, maar bovenal dé ontwerper van de nieuwe *Rainbow*. ‘Ik vind dat je, als ontwerper, mee moet varen. Dan pas ervaar je of de boot is zoals jij hem bedoeld had. Deze ervaring neem je weer mee in een ontwerp van een volgende boot. Het project begon met de aanschaf van de originele lijnenplannen. De J-Class Association, zeg maar de J-klassenorganisatie, schrijft voor dat je volgens het originele lijnenplan moet bouwen. Kijk, ik kan makkelijk een supersnelle nieuwe J ontwerpen, maar het is veel leuker om met authentieke lijnenplannen te werken. Onder water is het schip – op het gat in de kiel voor de schroef na – exact hetzelfde als het origineel. De hele dek-layout is wel compleet anders. Het bouwplan is opgedeeld in subplannen. We beginnen met een constructie-

linksboven: *Rainbow* onderweg naar Noordzee
rechtsboven: Aan de kade bij de werf wordt de werkljst afgewerkt

plan, gevolgd door het zeilplan, dekplan en interieurplan. Tijdens de bouwperiode proberen we elk plan te optimaliseren. In deze fase wordt er nog niet gebouwd. Zodra je als ontwerper tevreden bent over een plan, kan je de constructie definitief maken. Uiteindelijk heb je een pakket constructietekeningen die gekeurd moeten worden door Lloyds en vervolgens naar Holland Jachtbouw gestuurd worden. En dan start de bouw. Het ontwerpproces gaat tijdens de constructie gewoon door. Het duurt te lang om eerst alle tekeningen af te maken en dan pas te beginnen met bouwen.’

Rijzende donderwolken doen de schipper besluiten weer koers te zetten naar IJmuiden. Na twee razendsnelle overstagmanoeuvres, waarbij drie man steeds de enorme genua op het juiste moment om de mast moeten trekken, worden de zeilen gestreken. Met één druk op de knop verschijnt het motorbedieningspaneel uit het dek. Geruisloos – *Rainbow* beschikt over een volledig hybride-aandrijving – motoren we richting de sluis. Als Jeroen zijn laatste taken heeft uitgevoerd, vervolgt hij zijn verhaal. ‘Het eerste layout-plan schetsen we met de hand. Hierop teken je de zeilen in, maar ook waar de lieren en blokken moeten komen. Ook schets ik het dekhuisontwerp. Ik teken op de bestaande bouwtekening. Vervolgens wordt alles weer digitaal gemaakt.’

‘Tijdens het bouwproces ben ik regelmatig op de werf ▶



‘J’S ZIJN DE *MOOISTE* *BOTEN* DIE ER OOI GEBOUWD ZIJN’

te vinden. Ik wil alles met eigen ogen zien. Zo heb ik persoonlijk eerst al het kleine dekbeslag gepast, voordat het gemonteerd werd. Met een lier zit je vast aan een bepaalde plaats, maar blokken en posities van lijnen kan je altijd optimaliseren. Hoe verder het bouwproces vordert, hoe minder werk ik te doen heb. We gaan nu de zeilen opruimen, schoon schip maken en de werkljst afwerken die aan de hand van de training is opgesteld.’

De eigenaar staat trots, met een glimlach van oor tot oor, achter het roer van zijn *Rainbow*. ‘De J’s zijn de mooiste boten die er ooit gebouwd zijn. Voor hun tijd gingen ze al heel hard. De techniek was toen al vooruitstrevend. Alles was in feite al uitgevonden. Alleen hadden ze niet de beschikking over nieuwe materiaaltechnieken om hun uitvindingen werkelijk te gebruiken en te optimaliseren.’ ‘Zoals gezegd, was ik als kind gevallen voor *Yankee*. Helaas had iemand anders al een optie op de bouwtekeningen daarvan. Officieel mogen er geen twee schepen van hetzelfde lijnenplan gebouwd worden. Later is die persoon afgehaakt, maar toen waren we al begonnen met *Rainbow*. Ik heb nergens spijt van, want *Rainbow* is natuurlijk ook een prachtig jacht.’

‘Als eigenaar ben je vanaf het begin bij het bouwproces betrokken en neem je alle belangrijke beslissingen. Dat betekent onder andere dat je alle vijfendertig bouwvergaderingen voorziet. We zijn in 2007 gestart met het bouwproces. Gerard Dijkstra en zijn bureau zijn toen begonnen met het tekenen van de nieuwe lijnenplannen.’

‘De werf heeft een projectleider, een project-engineer en een werkvoorbereider per project in dienst. En ik heb een zogenaamde eigenaarrepresentant, die namens mij de bouw begeleidt. Je hebt overal je vaste adviseurs voor. Het interieur is ontworpen door Michiel de Vos. Hij was vooral verantwoordelijk voor de inrichting en de betimmering. Wat betreft de stoffering en decoratie, ben ik geadviseerd door de vrouw van de schipper van mijn vorige schip. En in samenspraak met mijn dochter zijn we tot de ideale indeling en inrichting gekomen.’

Inmiddels heeft de dochter van de eigenaar zich bij ons gevoegd. ‘Gelukkig mocht ik mij met de inrichting bemoeien. We hebben eindeloze discussies gevoerd,’ zegt ze lachend. ‘Ik ben een paar keer bij de interieurontwerpster geweest, en we hebben onze wensen naast haar ideeën gelegd. Ze is ook een aantal keren op de werf geweest. Het is leuk te zien welke van mijn ideeën het gered hebben.’

De eigenaar hecht veel waarde aan duurzaamheid. Zo is *Rainbow* een van de eerste superzeiljachten met een volledig hybride-aandrijving en energiesysteem. Taco van Ineveld: ‘Het WhisperPowersysteem bestaat uit een hoofdmotor met vliegwieldynamo, die ook als generator dienst kan doen. In totaal kan er drie uur elektrisch gevaren worden. De tweede stroombron is een variabele-toerengenerator, die zijn toeren automatisch aanpast aan het gevraagde vermogen. Beide stroomopwekkers zijn aangesloten op twee Li-ion accu’s. ’s Nachts zou *Rainbow* volledig, inclusief elektrische lieren, navigatieapparatuur, airco, entertainmentsystemen en huishoudelijke apparatuur, kunnen draaien op de Hy-Store Li-ion accu’s. Tijdens het zeilen kunnen die via de schroefas geladen worden.’

Bier schuimt uit de bekende groene blikjes. De hele *crew* kijkt aandachtig naar de trainingsfilm van vandaag. Er wordt gelachen, maar vooral serieus geëvalueerd. Na een uur wordt iedereen bedankt voor de inzet. Terwijl een kleine groep nog de dagelijkse werkljst moet afwerken, driipt de rest af naar het hotel. Morgen weer trainen. ■