

Pieter Heerema is de eerste Nederlandse deelnemer aan de Vendée Globe, 's werelds zwaarste solozeilwedstrijd non-stop rond de wereld. Geen jonge profzeiler met een grote sponsor voor zijn campagne, maar een 65-jarige wedstrijdzeiler die op eigen kracht de aardbol rondgaat. Zeilen stapte met Heerema aan boord van zijn hypermoderne racemachine.

Tekst marinus van Sijdenborgh / marinus@zeilen.nl
Foto's Klaas Wiersma

“Goedemorgen!” Het is nog donker als Pieter Heerema arriveert op de steiger van La Trinité-sur-Mer, een Bretons dorpje aan de baai van Quiberon. Zes Fransen en een enkele Brit krioelen over de achttien meter lange geel-witte boot aan de steiger. Heerema's *No Way Back*, een IMOCA 60 met foils, wordt opgetuigd. De gekromde foils (zwaarden) zorgen ervoor dat de boot op hoge snelheid gedeeltelijk uit het water wordt geduwd. Van de 29 deelnemers aan de Vendée Globe beschikken er zeven over foils. *No Way Back* werd oorspronkelijk gebouwd onder de naam *Vento di Sardegna*. Maar de beoogde schipper kreeg zijn financiering niet rond en de boot ging in de



IMOCA 60 NO WAY BACK

Ontwerp: VPLP-Verdier
Bouwer: Persico Marine
Lengte: 18,28 m
Breedte: 5,80 m
Diepgang: 4,50 m
Waternverplaatsing: 7,5 m³
Zeiloppervlak aan de wind: 320 m²
Zeiloppervlak ruime wind: 570 m²

zeilen met Pieter Heerema OP DE GRENS TUSSEN MENS EN MACHINE



"Hij staat eigenlijk altijd op de automaat. Ik stuur alleen om de trim te voelen en als ik zin heb."

verkoop. De andere foilende IMOCA's hadden ondertussen flink wat schade geleden op zee tijdens de eerste wedstrijden, "dus we wisten direct waar we de constructie moesten versterken", vertelt Heerema. Het nadeel van de ongebruikte tweedehands boot werd duidelijk bij zijn eerste tocht. "De eerste eigenaar was klein. Op sommige plaatsen kon ik niet eens rechtop staan."

Reus

"En, wat vind je ervan?", vraagt Heerema. Alleen de aanblik van de 7,5 ton zware koolstofvezel boot is al indrukwekkend. En dan hebben we nog geen meter gevaren. De twee outriggers waar het want aan is bevestigd, staan als twee permanent opgeheven armen te juichen boven de steiger. We stappen aan boord. Heerema heeft zijn drytop al aan. "Ja, die hebben we nodig." We hebben tevoren kort besproken waar het artikel over zou gaan, maar Heerema wil het duidelijk hebben. "Het gaat om de Vendée Globe en het zeilen, niet om mijn bedrijf of over hoeveel de boot heeft gekost – het bedrag dat rondzingt klopt trouwens niet." Ik ontkom er niet aan om er iets over te zeggen, want het is nou eenmaal bijzonder dat Heerema niet wordt gesponsord, maar dat hij de campagne zelf financiert. Hij kan het en hij doet het, maar het belangrijkste is dat hij de Vendée Globe gaat varen als eerste Nederlander in een van de meest bijzondere boten van dit moment.

"Ik stuur eigenlijk nooit"

De navigatieverlichting schijnt op de foils aan weerszijden van de boot als we wegvaren. Vijf man is aan boord om

onder andere het grootzeil te hijsen. Heerema is gaan zitten op een van de koolstofvezel kuipstoeltjes naast de kajuitingang. De kuip is groot en diep. Tussen de twee kajuitdeuren komt een indrukwekkende hoeveelheid gekleurde lijnen uit het hart van het schip naar boven, waar je ze direct op een van de twee gigantische lieren kunt leggen. Erachter een koffiemolen, nog verder naar achteren de lieren voor het voorzeil. De overloop sluit de kuip als een hek. Een kleine trede in de kuipwand vormt de trap naar het gangboord. Aanleggen en afvaren doet Heerema nooit in zijn eentje. "Daarvoor is altijd hulp nodig", zegt hij. "Al was het maar omdat je niet tegelijkertijd de gashendel kunt bedienen en kunt sturen. Bovendien vangt de boot erg veel wind en ligt het draaipunt veel verder naar achteren dan dat je gewend bent. Eigenlijk stuur ik nooit. Hij staat altijd op de automaat. Het voelt ook heel raar om te sturen, want die helmstokken staan bijna twintig graden uit het lood en omhoog, dus dat geeft een heel raar gevoel. Ik stuur alleen om te voelen of de trim klopt. En als ik zin heb."

Stroom

Terwijl de Fransen onder de niet zo strenge leiding van Antoine het grootzeil hijsen, neem ik een kijkje binnen. Midden in de kajuit staat, onder een kap, de dieselmotor te blazen. Hij is voorzien van twee grote dynamo's om het 24-volts systeem te voeden. "Hij is voornamelijk om het eerste stukje de haven uit te komen. Met die 37 pk kom je net tegen vijftien knopen wind in", licht Heerema toe. "Eens in de vijftien à twintig uur moet ik stroom draaien. Ik heb ook nog twee Hydrogenerators. Ken je die? Ze doen het al vanaf

zes knopen snelheid, maar dan is de opbrengst zo laag dat ik er netto alsnog op achteruit ga. Pas boven acht à negen knopen bootsnelheid gaat het laden sneller. Stroom opwekken doen ze goed, maar de plastic propellerblaadjes vielen bij dertien knopen snelheid al uit elkaar. Dus ik heb ze in staal laten maken."

Voor als het hard waait

"We take one reef", zegt Antoine met licht vragende toon tegen Heerema. Een van de crewleden staat op de giek om iets met de smeerreep uit te vogelen als twee man met behulp van de koffiemolen het grootzeil hijsen. Heerema houdt de boot op de hand met de kop in de wind, maar de slingerende latten blijven desondanks hangen achter de lazyjacks. Geen high-tech oplossing; ze worden gewoon met de hand losgetrokken. De top van het zeil is fluorgeel geleverd. Hier en daar zijn kleine reparaties zichtbaar. Er is net een vierde rif in het zeil gemaakt. "Waarom? Met 45 knopen wind en het derde rif erin waaide de boel al bijna van het water. Wat doe je dan als het harder waait? Als je het vierde rif zet blijft er nog 35 vierkante meter grootzeil over. We moeten alleen nog een oplossing vinden voor de smeerreep, want 80 meter lijn in je achterlijk laten bungelen is niks. Ik wilde eigenlijk ook nog een rolrif laten maken in de J3, maar we mochten de one design mast niet aanpassen."

Op het voordek staan drie zeilen op rol. De J2 (middelgrote fok) is standaard aangeslagen op het voorstag, de Jibtop (de grote fok) staat ervoor, de J3 (kleine fok) erachter. "Ik kan ook nog een gennaker zetten, maar dat is echt om je neus uit de windstiltes te kunnen steken." Heerema laat de rollers waarschijnlijk gewoon staan tijdens de wedstrijd. "Zie dat maar eens op zee in je eentje uit het luik te krijgen."

Stuiteren

Ondertussen hebben we twee bemanningsleden achtergelaten op de Rib. Heerema is weer in zijn stoeltje gaan zitten, terwijl de drie Fransen koers zetten richting open water. Zonder moeite vaart de boot negen knopen. Zodra we loskomen uit de luwte van de hogerwal trekt de wind aan: 23 knopen. Echt hoge golven staan er niet, maar elke klap tegen deze 60-voets koolstof surfplank voel je in je hele lijf. "Dit is niks. Lekker rustig", zegt Heerema. "Als het echt hard gaat kun je je niet meer staande houden. Dan beweeg ik me op m'n knieën door de boot", en hij klopt op zijn knieën. "Ik heb beschermers onder m'n zeilbroek. En ook body armor en elleboogbeschermers voor als het heftig wordt. En heb je dit shockcord gezien?" Tussen de twee Dyneema lijntjes die de stoel op zijn plek houden is een dik zwart elastiek geknoopt. "Vering. Als hij klapt op golven voelde je dat helemaal in je ruggengraat en in je nek. Dus ik heb hem een heel klein beetje verend opgehangen. M'n bed binnen veert ook op die manier." Heerema kijkt uiterst tevreden.

Hard

Antoine stuurt iets lager. Het grootzeil vangt wind en de boot trekt mijn lijf naar voren. Heel even voel ik me gewichtloos. Het water spuit onder de boot vandaan als hij in een paar seconden versnelt van 9 naar 18 knopen. Heerema ziet mijn gezicht en lacht. "Had je niet gedacht,



Uitgeschoven geeft de foil driftbeperking, maar voornamelijk lift voor minder weerstand. In principe geldt: hoe hoger de snelheid, hoe meer lift. Bij zwaar weer wordt de foil maar 75% uitgeschoven.

LEVEN AAN BOORD

Waar de Fransen de hele oversteek overleven op crackers en vriesdroogmaaltijden, ziet Heerema met name de crackers niet zitten. Voor de eerste helft heeft hij afbakbrood meegenomen. "Langer dan dat is het helaas niet houdbaar." Voor elke dag is er een pakket voedsel geseald, waarvan de inhoud in samenwerking met een diëtiste is samengesteld. Een cardanisch opgehangen campinggaspitje vormt de kombuis. In de bovenste traprede is een emmer geplaatst bij wijze van toilet. Om te slapen heeft Heerema twee britsen aan weerszijden van de boot. Met een luide wekker wordt hij om de twintig minuten wakker gemaakt. Vanuit zijn bed kan hij dan snel een blik werpen op de instrumenten, radar en AIS. De navigatietafel staat op een arm en kan naar loef worden gedraaid. Aan de tafel heeft hij vrijwel alles bij de hand: navigatiesoftware, satelliettelefoons, instrumenten, zwenkielbediening en stuurautomaat. Om beter te kunnen communiceren heeft hij uit de luchtvaart een hoofdtelefoon met microfoon aangeschaft. "Zo een die het constante achtergrondgeluid onderdrukt."



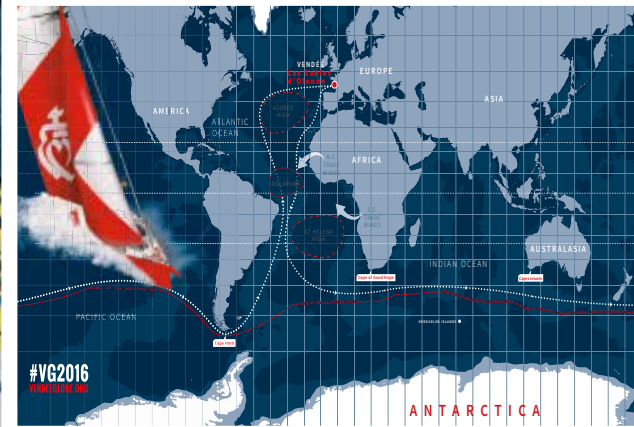
Heerema neemt zo'n 400 à 500 kilo aan voedsel, reservemateriaal en gereedschap mee. "Ik heb bijvoorbeeld in totaal vier stuurautomaten aan boord. Eén in gebruik, één reserve al geïnstalleerd en twee losse." "Persoonlijke dingen? Weinig, heel weinig. Ik heb wat muziek op m'n iPhone en dat is het", zegt Heerema. "Als het rustig is, als de boot lekker loopt en er verder niets te doen is, dan luister ik naar de Stones. Of Earth, Wind and Fire."

Op snelheid zie je nauwelijks wat.





De outriggers ondersteunen het want tot buiten de boot, zodat de vleugelmast veilig kan draaien. De mast kan roteert voor betere aanstroming van het grootzeil.



VENDÉE GLOBE 2016-2017

De opdracht voor de 29 deelnemers aan de vierjaarlijkse Vendée Globe is simpel. Zeil zo snel mogelijk de wereld rond. Non-stop en solo. De start is op 6 november in Les Sables d'Olonne. Vanaf daar is het 25.000 mijl: over de Atlantische Oceaan zuidwaarts naar Kaap de Goede Hoop, over de roerige Indische Oceaan, via Kaap Leeuwin (Australië) over de lange golven van de Grote Oceaan naar Kaap Hoorn. Vanaf daar weer noord naar Frankrijk. Tussentijds ergens aanleggen mag niet, ankeren wel. Hulp van buitenaf is evenmin toegestaan. Iedere zeiler is op zichzelf aangewezen, bijna drie maanden lang. De snelste deelnemers komen naar verwachting eind januari aan, na tachtig dagen op de oceanen.

FAVORIETEN OP FOILS

Twintig van de deelnemers hebben de Franse nationaliteit, de andere negen zijn ieder uit een ander land afkomstig. De 42-jarige Brit Alex Thomson (Hugo Boss) geldt als een van de favorieten. Hij vaart in een nieuwste generatie foilende IMOCA en staat bekend om zijn risicovolle strategie. Voor hem is het alles of niets. De vorige Vendée Globe eindigde hij als derde en als hij zijn materiaal heel weet te houden – dat is nog een hele opgave – maakt hij goede kans op het podium.

De andere zes deelnemers met foils onder hun boot maken eveneens kans. Pieter Heerema heeft het over 'deelnemen is belangrijker dan winnen', maar van nature wil hij gewoon winnen.

Vreemde eend in de bijt is Jérémie Beyou, die als enige zijn boot (*Maitre Coq*) achteraf heeft voorzien van foils en daarmee de kwalificatiewedstrijd naar New York won. De andere foilers zijn vanaf de tekentafel reeds voorzien van de speciale zwaarden. Armel le Cléac'h (*Banque Populaire VIII*) werd tweede in de vorige Vendée Globe, achter winnaar François Gabart, die overigens is overgestapt naar de trimarans en dus niet meedoet. Sébastien Josse (*Edmond de Rothschild*) wist in de kwalificatie tweede te worden en doet voor de derde keer mee aan de Vendée Globe. De 51-jarige als dierenarts opgeleide Jean-Pierre Dick (*StMichel-Virbac*) heeft misschien wel de beste kaarten. Hij won drie keer de Transat Jacques Vabre, twee keer de Barcelona World Race en hij doet voor de vierde keer mee aan de Vendée Globe, waarin hij de laatste keer vierde werd. Rest nog Morgan LaGravière (*Safran*), die vers uit het Franse solozeilcircuit komt rollen. Ook hij heeft de beschikking over een splinternieuwe IMOCA 60.

Voor meer informatie kijk op www.vendeeglobe.org.



JACQUES PAVILON



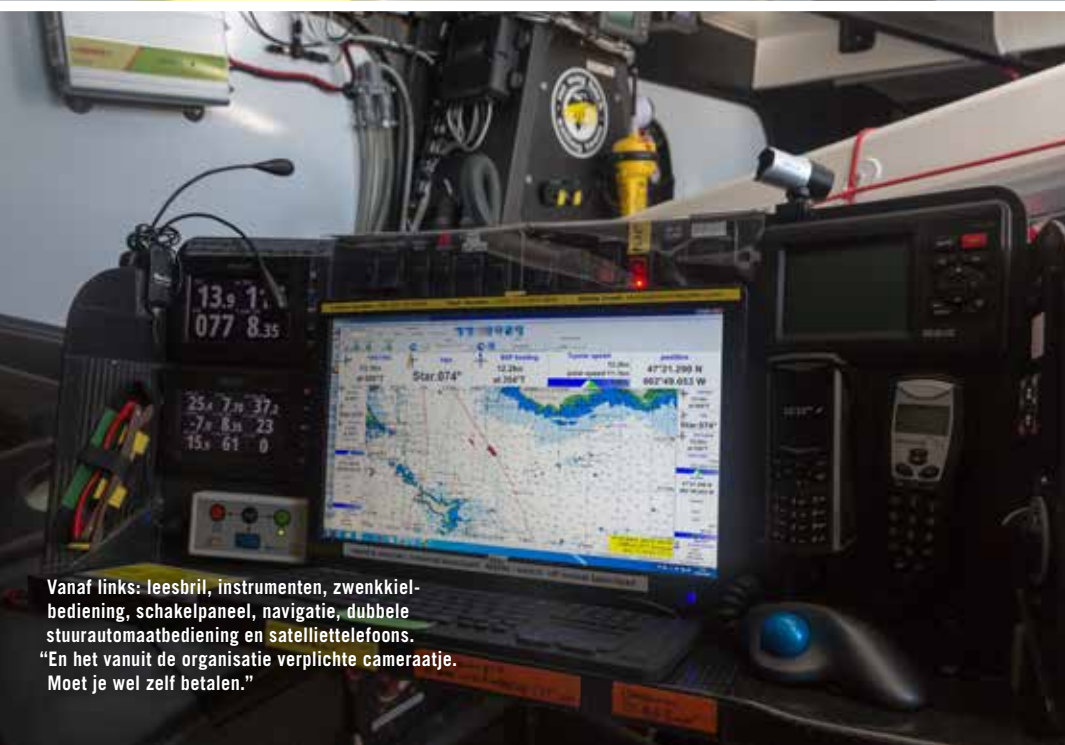
Heerema gaat zo weinig mogelijk naar voren. "Je raakt doorweekt. Bovendien is het gevaarlijk."



"Eerst hadden alle lijnen dezelfde kleur." Alle lijnen lopen via de koker door de kajuit naar het hart van de boot. Geen reguliere stoppers, maar een rij moderne Constrictor klemmen.



De enorme roerconstructie klappt op bij een eventuele aanvaring.



Vanaf links: leesbril, instrumenten, zwenkbediening, schakelpaneel, navigatie, dubbele stuurautomaatbediening en satelliettelefoon. "En het vanuit de organisatie verplichte cameraatje. Moet je wel zelf betalen."



“Als ik alleen vaar, heb ik alles extreem netjes opgeruimd, dan kun je je geen rotzooi permitteren.”

hè? En dat zonder fok.” De brede neus beukt de golven uiteen, het buiswater komt bijna tot aan de kuip. Het spatwater bereikt de bemanning.

“We take a second reef”, meldt Antoine en de Fransen gaan aan de slag. We zijn nu ook uit de luwte van Belle-Île en de windmeter geeft 28 knopen aan. Even later staat het tweede rif en wordt de fok uitgerold. Het zwaard wordt maximaal gestoken en *No Way Back* gaat er vandoor als een vrijgelaten paard. Met ons op zijn rug. Ik zit op de grond met mijn rug tegen de kuipwand. 22 Knopen op de klok. Een hoge toon klinkt door het schip, bakken water komen over. Heerema heeft er plezier in. “Hoor je het zoemen? Een prachtig geluid. Ik vind het in ieder geval prachtig. Dan lig je in je bed en als je dat hoort, dan weet je dat je hard gaat!” Elk knobbeltje op het water wordt door de boot doorgegeven aan de bemanning, als ware het een botsauto van achttien meter lang. Door het raam aan de lage kant is de punt van het zwaard zichtbaar, dat als een haai met ons meezwemt. Met moeite ga ik even ‘buiten’ staan om het geweld met eigen ogen te zien. Met twee handen aan de dakrand houd ik me staande. De ene na de andere lading water slaat als een hagelschot in mijn gezicht. Tussen de salvo’s kan ik even naar voren kijken. Bakken water komen over. Het stroomt over het gangboord en komt aan de hoge kant de kuip in. Soms staat de boot vol op de rem in een golf om daarna direct weer snelheid op te pikken. Af en toe krijgt de boot een enorme klap en ik weet niet of ik het me verbeeld de boot te zien trillen. De versnelling is gigantisch. Dit is geen boot, dit is een machine. Ik veeg het water uit mijn ogen en klauter weer onder het afdak. “Vind je dit leuk?”, vraag ik Heerema, die gewoon in zijn stoel zit. “Ja toch?”, hij ziet geen bezwaar. “Dat stuiteren is natuurlijk niet echt leuk. Als dat twee dagen duurt dan wil je er wel af.”

“Ik haat nat worden”

Het valt me nu pas op dat Heerema als enige ook nog helemaal droog is. “Ik haat nat worden”, zegt Heerema met nadruk. “Ik probeer altijd droog te blijven.” Voor een boot als deze en een wedstrijd als de Vendée Globe lijkt dat onverenigbaar, maar “het zit hem in de kleine dingen”. Op strategische plekken heeft hij koolstof ‘dijkjes’ laten plaatsen en het schuifdak heeft ook een waterkering gekregen, zodat er zo min mogelijk water de kuip in komt. En dat werkt, vindt hij zelf, heel goed. “Verder ga ik niet in m’n zeilkleding slapen, want dan sleep je al dat zout je bed in en dat krijg je er nooit meer uit. Als ik met zeilkleding moet slapen, lig ik op een opblaasmatrasje op de vloer.”

“Je moet alles stap voor stap doen”

De boot beukt tegen elke golf alsof het een hoge stoeprand is. Onder de overkapping kun je elkaar aardig verstaan, daarbuiten nauwelijks. Heerema ergert zich hardop aan de lijnenspaghetti in de kuip, maar laat zijn crew hun werk doen. “Ik houd het altijd heel netjes. Als je alleen bent en je hebt zo’n rotzooi als dit, dan gaat het honderd procent zeker mis. Omdat we nu zoveel handjes hebben, kun je snel even wat oplossen. Ik doe dat echt stap voor stap. Als er echt iets kapot gaat, is dat een opeenstapeling van kleine dingen. Soms slaat er ergens een lijn omheen en moet je naar voren. Ontzettend vervelend, want je raakt doorweekt en het is



“Als je consequent 20, 21 knopen vaart kun je mijlen maken.”



gewoon gevaarlijk.” Voor de veiligheid hangen er bij beide uitgangen reddingvesten met harnas. “En ik heb nog een harnas in de kuip, zodat ik geen excuus heb om het niet te dragen.”

TOON

De toon die het zwaard voortbrengt wordt hoger naarmate de snelheid oploopt. Het kapot klappen van de golven op de romp en het buiswater dat met twintig knopen tegen de opbouw hagelt gaan onverminderd door. “Vanaf een knoop of zestien gaat de foil werken en komt de boot gedeeltelijk uit het water. Hoe harder je vaart, hoe meer lift de foil genereert”, legt Heerema uit. “De neus komt dan verder uit het water en dan remt de boot minder op de golven. Helemaal als ik de waterballasttank achter vul.” Bij de geringe golfhoogte die we vandaag hebben worden de bewegingen van de boot soepeler op hoge snelheid. We varen met een experimenteel zwaard aan bakboord. “We hebben veel gevaren met de eerste generatie foils, terwijl de anderen al aan hun derde of vierde generatie toe zijn”, vertelt Heerema. Op kantoor bleek iemand rond te lopen die gepromoveerd is in stromingsleer rond kielen en foils. “In samenwerking met Guillaume Verdier heeft hij een nieuw zwaard ontworpen en kijkend naar de cijfers, geeft de nieuwe foil op lagere snelheid al lift, hebben we minder drift en veel minder weerstand.” Groot nadeel: het nieuwe zwaard hebben ze nog niet uitgebreid getest, terwijl de oude al bewezen hebben drie Atlantische oversteken en een aanvaring met een walvis te kunnen overleven.

“Ik wil het weleens meemaken, kijken of ik het kan en of het me lukt”

“Soms lig je stil in een overstag”

Als we lterugvaren naar La Trinité-sur-Mer, zwakt de wind af en mag ik zelf even voelen hoe zo’n machine stuurt. Ik ga aan loef staan met de uitschuifbare koolstof helmstok. De IMOCA stuurt direct, maar zwaar. “In het begin zwalkte ik alle kanten op, ik had geen idee waar ik heen voer. Hij reageert snel, maar dat komt door de grote roeren.” De naar achteren geplaatste mast, de grote windvang en de brede boot maken dat je in een overstag zo stil komt te liggen. “Deze boot moet je overstag gooien, anders vaar je zomaar achteruit en klappert de boel kapot.” Aan de wind vaart de boot vrij droog, maar heeft hij gemakkelijk veel helling. Met ruime wind daarentegen, komt er veel water over. “De prettigste koers om te varen is ruim. Een ware windhoek van 100 tot 120 graden. Dan met weinig geweld heel hard.”

Waarom?

Meer dan 500 mensen zijn de ruimte in geweest, maar slechts 70 hebben in hun eentje, non-stop rond de wereld gevaren in de Vendée Globe. Ik vraag Heerema waarom hij aan zoiets begonnen is. “Dat vraagt iedereen”, lacht hij. “Dat weet ik niet precies. Ja, ik heb al heel veel gezeild en dit is iets wat ik nog nooit gedaan heb en wat in Nederland ook nog nooit iemand heeft gedaan. Ik wil het wel eens meemaken, kijken of ik het kan of het me lukt. Ik doe niet mee om te winnen. Het gaat me erom dat ik de wedstrijd uitvaar, maar ik ben natuurlijk wel een wedstrijdzeiler. Ik doe mee vanuit een soort nieuwsgierigheid. Waar zijn mijn grenzen, hoe zwaar is het werkelijk? Spannend is het zeker, bang ben ik er niet voor, maar ik ben me er heel bewust van: dit is niet iets dat je eventjes doet.” ●