



# Pleziervaartuig

De Maltese Falcon. Foto's Sargentini/Dykstra

In opdracht van miljardair Tom Perkins werd in Amsterdam een revolutionair zeilconcept ontworpen. Superjacht de Maltese Falcon staat nu te koop. In Amsterdam wordt al getekend aan twee opvolgers. Door Marc van den Eerenbeemt

**D**e Amsterdamse waterpolitie had geen idee van de betekenis en de omvang van wat ze op die zomeravond in 2001 in haar zoeklicht had. Een sloepje leek het, maar het was niet minder dan een revolutie in de zeilgeschiedenis.

In de studio van jachtontwerper Gerard Dykstra was die dag het idee opgekomen om de experimentele mast, waaraan al twee jaar werd gewerkt, te onderwerpen aan een waterdoop. Het gevaarte werd met moeite op een sloep gehesen.

Het was al donker toen de mast met zeil en ra's eindelijk was vastgemaakt, waarna Jeroen de Vos,

jachtontwerper bij de firma, de baas nog even belde. Gerard Dykstra was net aangekomen op Schiphol na een zeilreis op de Atlantische Oceaan. Hij haastte zich richting IJ om in te schepen.

Zeilen achter het Centraal Station is verboden, zo maande de waterpolitie. In de sloep werd snel de motor aangezet, waarna de tocht mocht worden voortgezet. Even later bracht de Amsterdamse avondwind voor het eerst beweging in de oerversie van het hightechjacht de Maltese Falcon. De Vos: 'Het werkte eigenlijk meteen.'

De Amerikaanse miljardair Tom Perkins had een aantal jachtontwerpers, waaronder Dykstra, twee jaar eerder gevraagd om ideeën voor een groot, geavanceerd zeilschip dat met een minimale bemanning redelijk comfortabel over de oceanen kon worden gestuurd. Perkins (uit 1932) is een van de bekendste durfkapitalisten ter wereld. Hij vergaarde zijn fortuin met onder meer investeringen in Google en Sun Microsystems.

Dat hij aan een Amsterdamse kade uitkwam, was niet zo

**Hoe veranker je zo'n mast in het schip?**

vreemd. Dykstra is een specialist in moderne, klassiek ogende schepen. Hij ontwierp superjachten voor klanten als Jim Clarke van Netscape.

Dykstra dacht terug aan het Dyna Rigg-systeem dat in de jaren zestig was bedacht voor vrachtschepen. Het zeil zit daarbij ver-

stopt in de mast en wordt naar twee kanten uitgetrokken langs de ra's, de dwarsliggers. Het systeem is nog maar zelden toegepast, maar zou volgens Dykstra wel eens kunnen werken op de scheepsromp van 88 meter lengte die Perkins al had aangeschaft.

'Een heel risicovol project', zegt Dykstra in zijn kantoor naast de historische werf 't Kromhout in Amsterdam. 'Maar dat risico kun je opvangen door uitgebreid en nauwgezet te testen.'

Perkins was meteen enthousiast over het idee om de zeilen te verstoppen in de mast. De methode maakt het optuigen van het schip veel eenvoudiger. Met een druk op de knop is het schip in zes minuten volledig onder zeil, zonder grote debemanning of lastig touwwerk.

Maar ook de durfinvesteerder zag de risico's. Kan een opengewerkte mast sterk genoeg zijn?

Hoe veranker je zo'n mast in het schip? Hoe rol je de zeilen op zonder haperen? Dykstra: 'Hij kwam steeds met hetzelfde grafiekje aanzetten; de grootste risico's sluit je uit in de periode dat je er het minste geld in hebt zitten. Dan merk je dat hij gewend is om te werken met risicovolle projecten.'

Om het idee te testen, werkte het ontwerpteam lang met schaalmodellen. Een tweemeterversie zeilde, op afstand bestuurd, rakelings langs de deuren van Amsterdamse woonboten. Proeven in waterbakken en windtunnels volgden.

Het resultaat was een pleziervaartuig met een gewicht van 1,2 miljoen kilo en uitgerust met drie draaibare masten van de zeer sterke kunststof carbon. Elke mast herbergt vijf naar weerszijden uitrolbare zeilen. Die vijftien zeilen vormen samen drie grootzeilen met een totale oppervlakte van 2.400 vierkante meter.

Sinds de tewaterlating in 2006 heeft de Maltese Falcon al zonder grote problemen 75 duizend zee mijlen onder de kiel door laten lopen. Het schip bevindt nu in de Stille Zuidzee, in Frans Polynesië.

'Wat ik nu zie?', vraagt Falconkapitein Chris Gartner aan de telefoon. 'Schitterend blauwig, lichtgroen water, palmbomen en mooie brekende golven bij het koraalrif.' Het schip is verhuurd voor een week, à raison van 350 duizend dollar, exclusief consumpties. Zijn gasten zijn aan het duiken.

Eigenlijk zeilt Gartner liever op klassieke schepen, met de wind in het haar en het zout op de lippen. Toch is het ook vanuit de glanzende stuurzaal van de Falcon goed zeilen, vindt hij. 'Dit schip presteert heel goed en zeilt heel mooi. Ook nu voel je de kracht van de wind en het schip nog.'

En het leven aan boord is niet slecht. Van de 22 bemanningsleden zijn er maar zes nodig voor het varen. De rest staat garant voor een 'hotelniveau van zeven sterren'.

De Nederlandse investeerder Roel Pieper, die als zakenpartner

**'Ook nu voel je de kracht van de wind en het schip nog'**

van Perkins enkele keren meezeilde, noemt varen op de Falcon 'een zeer mechanische ervaring, een soort computerspel. Je maakt alles mee via camera's, net als op de brug van een vliegdekschip.'

Hij ziet wel een 'kloof tussen techniek en de ervaring van het zeilen'. Maar het superplezierjacht

van zijn vriend Tom Perkins gaat wel 'bloedverziekend hard'.

Perkins is volgens Pieper een van de weinigen op de wereld die zo'n schip had kunnen bouwen. 'Je hebt niet alleen veel geld nodig. Je moet ook kunnen omgaan met de mogelijkheid van mislukking.'

De Falcon, die om fiscale redenen nog nooit in de Verenigde Staten aanmeerde, werd 14 dagen geleden te koop gezet. Vraagprijs: 115 miljoen euro. Perkins werkt aan een nieuw project: sportduikbootjes.

Inmiddels wordt in Amsterdam al getekend aan twee opvolgers van de Maltese Falcon, waarbij dezelfde techniek wordt toegepast. Voor vrachtschepen lijkt de Dyna Rigg-methode nog steeds niet lonend. Jeroen de Vos: 'Daar wordt nu meer gedacht aan voortstuwing door zware vliegers.'

Het oude schaalmodel van de Falcon hangt nog aan de wand in de studio van Gerard Dykstra. Hij kijkt er graag naar, maar spreekt ook met liefde over een ouder project, het bouwen van goedkope vissersschepen voor het Wereld Natuurfonds in Mauretanië. Ook het ontwerp van de Rainbow Warrior III van Greenpeace, een motorschip met zeilen, komt uit zijn studio.

Hoe voelt het dan te werken aan speeltjes voor de kleine schare superrijken, ook al heeft de 63-jarige Dykstra zich grotendeels teruggetrokken uit de zaak? 'Ik heb liever dat mensen hun geld zo terug brengen in de economie dan dat ze het verbrassen in Monaco. Het houdt hele volksstammen aan het werk en het levert nog nieuwe technische inzichten op ook.'



Testvaart op het IJ.



Proefmodel op de scheepswerf. Kapitein Chris Gartner (links) met een bemanningslid.



Interieur van het jacht: een van de eetzalen.