

De chaseboat heeft een ruim voordek om zeilen te bergen.
Foto Michael Kurtz/Pantaenius

Door Laurens van Zijp



4

Alucraft levert bijzondere chaseboat voor J-klasser

Varend visitekaartje

Aluminiumbouw en kwaliteit. Twee trefwoorden die bij Freddie Bloemsma uit Makkum passen. Voeg daar vakmanschap aan toe. Met zijn werf Alucraft richt hij zich op exclusieve tenders en bijzondere projecten. Een chaseboat voor een J-klasser is alvast een varend visitekaartje.

De strijd om de fameuze America's Cup was dit jaar in de wateren rond Bermuda. Zoals bekend zeilen de deelnemers radicale catamarans met 'draagvleugels'. Maar ook de jachten die voor de oorlog om deze Cup streden, waren aanwezig, de indrukwekkende J-klasse (meer hierover op pagina 7-9). Deze klasse kreeg in de jaren tachtig een nieuwe impuls nadat ontwerper Gerard Dijkstra en Royal Huisman de van 1934 daterende Endeavour een tweede leven gaven. Er is nog een andere connectie tussen de Nederlandse jachtbouw en de J-klasse. De rompen van vier jachten in de vloot zijn in Makkum gebouwd. Daarover straks meer. Eerst werpen we een blik op een bijzondere tender.

Rijk uitgerust

De klassenregels van de J schrijven

namelijk voor dat elk zeiljacht tijdens wedstrijden een 'chaseboat' moet hebben. Een begeleidingsschip, dat onder meer de zeilgarderobe kan vervoeren. De rijk uitgeruste chaseboat van de Topaz is door Alucraft gebouwd. "De chaseboat moest aan allerlei eisen voldoen", vertelt Freddie Bloemsma, "hij moest snel zijn, zeewaardig, vier geveerde Ullman stoelen hebben, een afneembare bimini en een groot voordek voor de zeilen, die bij elkaar wel een ton kunnen wegen. Het toilet is ingebouwd in de console en ruimer geworden dan iedereen dacht. Er is een vuilwatertank voor ingebouwd, naast een water- en brandstoftank. Voor transport moet de boot in een container passen. Hij meet 10,50 x 3,00 meter en in combinatie met de trailer blijft hij onder de gewichtsgrens van 3.500 kilo, zodat er

geen groot rijbewijs nodig is."

Details maken de boot nog exclusiever. Zo is de bolder voorop afneembaar, om zeilen niet te beschadigen. Op de bolderkop is 'J-8' uitgefreesd en ook elders zien we deze verwijzing subtiel aangebracht. De romp is gemaakt van hoogwaardig aluminium met spanten en langsverstevingen, rondom voorzien van een tube van hypalon. Voor de voortstuwing zijn twee potente viertakt



Freddie en Sandra Bloemsma:
'We varen onze eigen koers.'



Mercury Verado buitenboordmotoren geïnstalleerd van 200 pk elk. De rib is ontworpen door deVosdeVries in Amsterdam, in nauwe samenwerking met Alucraft.

Vuurdoop

Dit voorjaar kreeg het vaartuig een pittige vuurdoop. Bloemsma moest de boot overvaren van Antiqua naar St. Barths en kreeg een dikke windkracht 7 met huizenhoge golven te verduren. De tender gaf geen krimp. Het is een varend visitekaartje van Alucraft en laat zien wat de werf levert: specialistisch werk in aluminium. Niet uitsluitend custom made tenders trouwens; eerder bouwde Alucraft het casco van een 58 voets Dijkstra en vernieuwde de beschadigde boegsectie van een charterjacht. Op het moment van schrijven fabriceert de

werf twee enorme rompdeuren voor een superjacht.

Grote maten

Aluminiumbouw kreeg Freddie Bloemsma van huis uit mee. Zijn vader was de grondlegger van de Jachtwerf Bloemsma, aanvankelijk in Sneek en later in Makkum. Vader Bloemsma was een van de pioniers in aluminiumbouw. Zoon Freddie groeide op de werf op en kwam er ook te werken. In 1993 besloot hij echter voor zichzelf te beginnen en werkte een paar jaar als zelfstandige bij onder meer Engelaer en Trintella. Daarna begon hij in Makkum Bloemsma Aluminiumbouw. Terwijl hij de hal nog aan het bouwen was, kreeg hij al een order voor het casco van een 33 meter Hoek ontwerp. Een vliegende start, maar volgens Bloemsma ook een risico: "Van

Handige knipper

Freddie Bloemsma is een man van de praktijk. Zo eentje met gouden handen die graag oplossingen en verbeteringen bedenkt. Om spanten aan te brengen moesten voorheen met de hand uitsparingen in aluminium T-profielen worden geslepen. Daartoe moest iemand voortdurend gebukt staan of knielen. Bloemsma ontwikkelde hiervoor een hydraulische schaar, waarmee staand happen uit de profielen mogelijk is. Het gaat tien keer sneller en is ergonomisch veel beter.



De zelf ontwikkelde knipper.



Het casco van de Dijkstra 58 voeter in aanbouw.



prijsstellingen wisten we nog niet zoveel, dus calculeer het maar eens, 33 meter...” Het kwam goed, sterker, ineens belandde Bloemsma in de markt van grote maten, want hij kreeg van Chris Gongriep de opdracht om de 42 meter lange Windrose, een Dijkstra-ontwerp, te bouwen. En vervolgens een order voor een J, de Lionheart, waarmee we terug zijn bij deze oude America’s Cup-klasse. Na de Lionheart bouwde Bloemsma nog drie J’s: de Topaz, Rainbow en Svea. Geen van deze projecten verliep rimpelloos; afbestellingen waren eerder regel dan uitzondering, maar Bloemsma wist zijn werf heelhuids door deze perikelen te loodsen. Intussen bouwde de werf ook veel onderdelen, onder andere dekhuizen, voor Amels en De Vries Aalsmeer. Nadat De Vries de Makkumer Amels-werf had overgenomen, kreeg Bloemsma de vraag of hij nog meer werk wilde doen. Het zou uitbreiding vergen: nog een hal erbij en meer personeel. Freddie Bloemsma besloot dat niet te doen. Terugblikkend zegt hij: “Als je alleen maar groter groeit, moet je onherroepelijk concessies doen. Ik wilde kwaliteit handhaven en niet op prijs gaan concurreren. De strakheid van onze casco’s en de kwaliteit waren juist redenen van onze klanten om

voor ons te kiezen. Alles wat onze werf verliet moest de volle honderd punten hebben en dat geldt voor mij nog steeds trouwens. Daar kwam bij dat ik zelf niet meer op de werkvloer zou kunnen staan.

‘We richten ons op custom built projecten’

Kleinschalig en beheersbaar

Vlak voordat de wereldwijde crisis zou uitbreken, werd Bloemsma benaderd door een klant, een investeerder, die Bloemsma Aluminiumbouw wilde overnemen. Hij deed een goed bod en er speelden ook andere factoren mee, die Freddie Bloemsma deden besluiten zijn werf te verkopen.

Hij had zijn ouders vrij jong zien overlijden, nog vol van de gedachte dat ze ‘later zouden gaan genieten’. Bloemsma besloot dat nu wat meer te doen. Maar na verloop van tijd begon het te kriebelen en hij wilde weer bouwen, op de werkvloer staan. Want dát is toch zijn lust en zijn leven. Toen zijn concurrentiebeding voorbij was, zette hij met zijn vrouw Sandra Alucraft op. “We houden het bewust kleinschalig en beheersbaar. We richten ons op custom built projecten, zoals de tenders, terwijl we uitsluitend hoge kwaliteit willen leveren. We varen onze eigen koers.”

www.alucraft.nl



Twee rompdeuren voor een superjacht.