



POWERBOAT-RACEN WERELDKAMPIOEN JAN-CEES KORTELAND ZET MET BROERTJE PAUL NEDERLAND WEER OP DE KAART

MAX VERSTAPPEN VAN HET WATER

'NOOIT VAN HET GAS AF, IS HET MOTTO'

door Marcel van der Kraan

Er is maar één Max Verstappen in de Formule 1. En er is maar één Jan-Cees Korteland op het water. De 35-jarige Alblasserdammer heeft zich in Italië gekroond tot wereldkampioen powerboat-racen. Alleen kende niemand hem nog. „Daarom heb ik onszelf maar aangemeld voor de uitblinkerslunch bij de koning en koningin...”

ALBLASSERDAM • In Paleis Noordeinde organiseert koning Willem-Alexander elk jaar een lunch voor Nederlanders die zich hebben onderscheiden door een bijzondere prestatie. Virgil van Dijk, voetballer van het jaar in Engeland en winnaar van de Champions League, mocht vorig jaar november aanschouwen. En ach, de voorliefde van zijn majesteit voor snelle boten kennende, is het niet zo gek gedacht om een visje uit te gooien bij het koningshuis. Wat Korteland, samen met zijn jongere broer en navigator Paul (29), heeft gepresteerd is best bijzonder.

Nederland staat bekend als waterland, maar juist op het water is sinds de legendarische en in 2006 overleden Cees van der Velden weinig talent meer opgestaan. Van der Velden begon in 1966 met powerboat-racen en werd in 1972 voor het eerst wereldkampioen. Dat zou hij nog zes keer herhalen. Tien jaar

geleden veroverde Johan Coenradi een wereldtitel in de F2-klasse.

Waar komt deze wereldtitel opeens vandaan?

Jan-Cees Korteland: „Een beetje uit het niets, omdat we dit jaar voor het eerst door de UIM, zeg maar de UEFA van het powerboat-racen, werden gevraagd om namens Nederland mee te doen aan het WK in Italië. Vorig jaar was ik er nog bij als monteur, al vaar ik zelf ook al jaren. Het aardige is dat wij varen met een Bernico van 27 voet met een 300 pk Mercury-motor en we een concurrent werden van het fabrieksteam van de Belgische botenbouwer Bernico. In de eerste twee manches werden we tweede achter het fabrieksteam en in de derde en laatste race werd het verschrikkelijk spannend omdat het fabrieksteam technische problemen kreeg. We realiseerden ons plotseling dat we wereldkampioen konden worden. We lagen op dat moment derde, maar liepen in op de koploper die we kort voor de finish passeerden.”

Hoe kom je aan zo'n monsterlijk snelle boot?



De wereldtitel is binnen en dat is reden genoeg voor de broers Jan-Cees (l.) en Paul Korteland om de Nederlandse vlag er even bij te pakken. FOTO'S DE TELEGRAAF

„Die heb ik helemaal zelf gebouwd. Ik koop een casco en de rest vul ik volledig zelf in. Daardoor ken ik elk draadje, elk klepje als er een storing is. Het helpt dat ik hier in Alblasserdam een watersportzaak heb. Ik lever snelle boten aan de

politie, aan Rijkswaterstaat en aan particulieren. Die repareer ik ook. Ik heb de zaak van mijn vader overgenomen en ook leren sleutelen.”

Een beetje zoals Max Verstappen als kleine jongen

met vader Jos in de garage alles van de motor leerde?
„Ja, ik was van jongs af aan bezig met boten en snelheid. Ik was mijn bootjes en buitenboordmotorjes altijd aan het aanpassen, maakte de boot lichter of beter in balans. Net zo

lang sleutelen aan de setup totdat het spul net iets harder ging dan dat van de andere jongens op het water. Toen er toch eentje sneller bleek te zijn, bouwde ik een oude surfplank om zodat er een buitenboordmotor op gemontereerd kon worden. Zo werd ik weer de snelste van *De Alblas*. Ik was toen net tien jaar. En mijn scooter reed net zo snel als de Harley van mijn vader door de polder...”

Je hebt geen Red Bull achter je staan. Wat kost jouw sport?

„Als ik de boot zelf morgen verkoop, kost die 10.000 euro. Het reizen naar alle wedstrijden kost ook veel geld en tijd. Het liefst rijd ik de boot zelf naar de Middellandse zee, waar veel races zijn. Ik kan door een gebrek aan een grote sponsor niet van mijn sport leven. Mijn boot is een mooie pr-machine. Ik moet ook gewoon thuis in de zaak zijn. Het werk heeft bijna altijd voorrang.”

Hoe ging de voorbereiding dan op dit WK?

Lachend: „Nou, niet eugenlijk. We zijn op donderdag in de auto gestapt,

'Avond voor WK kwamen we pas aan in Italië, we waren de laatste boot die te water ging'

kwamen 's avonds in Italië aan met de boot. Vrijdagochtend werden we als laatste boot in het water gehesen. We konden niet eens trainen. Het leek er even op dat we helemaal niet konden racen, omdat mijn helm niet door de keuring kwam. Op het laatste moment kreeg ik van een concurrent een reservehelm.”

Waar doe je normaal je trainingen?

„Wij wonen aan de rivier De Noord. Dat is een van de drukst bevaren scheepvaartroutes in Europa, omdat het de verbinding is tussen meerdere rivieren bij Rotterdam en Dordrecht. Omdat het ook een getijrivier is, is het water met zoveel scheepvaart altijd woelig. Je leert daar golven lezen en situaties in te schatten. Tot tien jaar geleden deden we mee aan waterski-races. Ook

met heel ruw water omdat je in de hekgolven van andere boten vaart. Je leert heel krap de bochten te draaien. Nooit van het gas af, is het motto. Je hoeft niet eens altijd een extreme topsnelheid te halen, je moet vooral kunnen sturen op de golven.”

Goed sturen, lef tonen en niet eens de beste fabrieksboot. Jij bent dus echt de Max Verstappen van het water.

Schaterlachend: „Ja, als

je het zo wil stellen. Maar voor mij is Cees van de Velden nog altijd de enige klasbak van het Nederlandse powerboat-racen. Hij was als Nederlander de koning van het water. Ik heb hem ooit eens mogen ontmoeten, toen was ik nog een jongetje. De laatste jaren merk ik pas hoe verschrikkelijk goed hij was. Hij is in 2006 overleden, maar in deze sport is hij voor altijd een legende.”

KEURINGEN EN EISEN BIJNA NET ZO STRENG ALS IN FORMULE 1

ALBLASSERDAM • Denk niet dat er met de techniek, het gewicht van de boot, het vermogen van de motor of andere zaken te rommelen is in de wereld van het powerboat-racen. De keuringen en eisen bij de FIA in de Formule 1 zijn volgens Jan-Cees Korteland de overtreffende trap van alles

en het bewijs van de strengheid maakte hij tijdens dit laatste WK weer zelf mee. Veel draait, zo legt Korteland uit, om het gewicht van de boot inclusief bemanning voor en na de race. Alles is een kwestie van wegen, afmeten qua hoeveelheid brandstof en het zoeken van de gren-

zen binnen de regelgeving. „Je moest uitkomen op een gewicht bij onze boot van 1470 kilo na de race”, aldus Korteland. „We wisten dat we risico's namen om in de laatste race voor een topklassering te gaan. We gebruikten meer brandstof dan we hadden gedacht om-

dat we op jacht naar de leiders in de race waren. De boot en de brandstof kenden we qua minimum, maar mijn broer als navigator en ik wisten ook dat het kantje boord zou zijn. Uiteindelijk hoorden we dat we na het wegen van de boot slechts één kilo marge hadden. Dat betekende dat we zelf heel

weinig gewicht kwijt mochten zijn. Bij de weging na afloop van de race wou ik hetzelfde, maar Paul was een kilo lichter. Het was precies die ene kilo waardoor we op nul verschil uitkwamen. Anders waren we geen wereldkampioen geworden.” Het gedoe met de afgekeurde helm was even-

eens een spannend moment. Voor de race kwam de helm van Jan-Cees niet door de keuring heen. Met de geleende helm van concurrent Team Bernico werd het dus opgelost, maar dat betekende dat er tijdens de eerste race geen communicatie tussen hem en zijn navigator mogelijk was in de boot.

De powerboat met de Nederlandse broers Jan-Cees en Paul Korteland snijdt door het Italiaanse water op weg naar de wereldtitel.

