

## Brasil 1

**Voor het eerst in de geschiedenis van de Volvo Ocean Race maakt een Braziliaans team deel uit van het deelnemersveld. Nautique reisde af naar Rio de Janeiro en trof het team van Brasil1, onder leiding van Torben Grael. De sfeer is vooral erg relaxed. Of zoals de Nederlandse navigator Marcel van Triest zegt: “Er is een totaal gebrek aan discipline. Maar dan ook tótaal.”**

Om tien uur vanochtend zou de crew meeting plaatsvinden van Brasil1, maar zelfs om half elf is nog niemand op de afgesproken plek aanwezig. Trimmer Marcelo Ferreira laat zich even verderop nog eens lekker masseren, terwijl schipper Torben Grael wordt geïnterviewd door een Braziliaans televisiestation. Enkele andere crewleden hebben een flesje water aan de mond en maken een praatje met de leden van de shore crew. De overige teamleden zijn zelfs volstrekt onzichtbaar, ze zitten waarschijnlijk nog aan de koffie in het sponsordorp. Het woord ‘haast’ komt in het Braziliaanse woordenboek niet voor.

“We werken met *Brazilian time*”, lacht de ervaren Nieuw-Zeelandse trimmer Stuart Wilson, die aan zijn vierde oceaanrace bezig is. “Normaal gelden bij zo’n race militaire regimes, alles is heel strak georganiseerd. De tijdschema’s zijn heel strikt, ook tijdens de stopovers. In dit team gaat alles anders. De sfeer is vrolijker, en het is zó relaxed... Eerlijk gezegd bevalt me dit wel. We zitten niet om half zes ’s ochtends op de sportschool, zoals andere teams, maar pas om half acht. Daarna hebben we ontbijt, een crew meeting, lunch en een zeiltraining. Aan het eind van de dag hebben we meestal een barbecue. We zijn allemaal profzeilers, we doen onze job en *that’s it*. Je hoeft elkaar niet leuk te vinden. Maar in dit team is iets moois ontstaan, het is een vriendenteam. Echt waar, dit is het leukste team waarmee ik ooit gevaren heb.”

Het is heerlijk vertoeven in de Marina da Glória in Rio de Janeiro. De felle zon schittert in het water, in de verte is de skyline van de stad zichtbaar en rondom de haven liggen de beroemde groene heuvels, vanwaar het majestueuze Christusbeeld statig over de stad waakt. Het is lekker warm, stevast rond de dertig graden, terwijl een zacht windje voor enige verkoeling zorgt. Het ‘dorp’ van de race is uiterst goed verzorgd. Wie het terrein oploopt, passeert eerst enkele hagelnieuwe modellen van hoofdsponsor Volvo, waarna smetteloze blauwe lopers richting luxe sponsoruimtes leiden. Even verderop ligt het grand café, waar de zeilers zich tussen de trainingen door verpozen. Van sterallures heeft niemand last. Het publiek mengt zich tussen de wereldtoppers, zoals dat in het voetbal ondenkbaar zou zijn. Ondertussen loopt een meisje van Nivea in een wel érg kort blauw broekje reclame te maken voor haar zalfjes, maar ook in het chique sponsordorp kijkt niemand daarvan op. Dit is Brazilië, hier mag je gezien worden.

Aan de voorzijde van het sponsordorp liggen de racemonsters keurig in het gelid, te wachten tot ze weer mogen brullen op volle zee. Aan de achterzijde bevindt zich het containerpark. Elk team beschikt over een stuk of vier zeecontainers, die dienstdoen als kantoortje, massageruimte, overlegkamer of gereedschapsruimte. Onder grote tentdoeken doen de shore crews hun werk. Duizenden vierkante meters zeil glijden door hun vingers en met grote naaimachines voeren ze reparaties uit. Sommigen zijn bezig met het schuren van het roer en bij team Movistar is zelfs de kiel losgehaald voor een schilderbeurt.

Het project Brasil1 begon als een droom van Torben Grael, met twee gouden Olympische medailles de absolute topzeiler van Brazilië. Het land kent een rijke traditie in Olympisch

zeilen, maar Grael wilde de wereld laten zien dat Brazilië ook in grote offshore races uit de voeten kan. “Torben had het idee, maar hij had geen geld”, legt Bruno Doro uit, de PR-man van Brasil1. “Brazilië is geen rijk land. Dit project kost 15 miljoen dollar. Voor Europese begrippen is dat niet zoveel geld, maar voor ons wel. Het is, buiten het voetbal, het grootste sportieve project uit onze geschiedenis.” Behalve enkele sponsors, waaronder het telecombedrijf Vivo, investeerde de Braziliaanse overheid een paar miljoen dollar om het project van de grond te krijgen. PR-man Doro: “Mensen denken bij Brazilië aan strand, carnaval en agrarische producten. We willen laten zien dat Brazilië ook hightech projecten aankan. En daarnaast willen we nog iets laten zien: *the Brazilian way of doing things*, het plezier waarmee we alles doen. We kwamen als vierde aan in Rio. Dat was een teleurstelling, want vlak voor het einde lagen we nog tweede. Toch hebben we een groot barbecuefeest georganiseerd. Andere teams doen dat niet, maar onze insteek is anders. We hoeven deze race niet te winnen om winnaar te zijn. Het is onze eerste keer. Plezier hebben staat voorop.”

Toch heeft Grael duidelijk ook hogere doelen. Hij wilde per se dat het een Braziliaans project zou worden, met een grotendeels Braziliaanse crew. Zodat topzeilers ervaring kunnen opdoen en bij een volgend project hun kennis weer kunnen overdragen op een jongere generatie Braziliaanse zeilers.

Uiteindelijk lukte het Grael, een grootheid in Brazilië, om het project van de grond te krijgen. Maar tegenslagen kende hij ook. De boot was veel later klaar dan gepland, waardoor maanden trainingstijd verloren gingen. En op weg naar Vigo, vlak voor de start van de race, klapte de boot op een slapende walvis. Dat was nog kinderspel vergeleken met de tegenslagen tijdens de race. In de tweede etappe, van Kaapstad naar Melbourne, scheurde eerst het dek en later, op 2700 mijl voor Melbourne, brak ook nog eens de mast. Grael zeilde noodgedwongen naar Fremantle aan de Australische westkust, waarna de boot over land naar Melbourne werd verplaatst. Ondertussen werd vanuit Londen een nieuwe mast ingevlogen. Twee dagen voor de start van de havenrace van Melbourne was het schip pas vaarklaar. Zonder enige voorbereiding begon Brasil1 aan de havenrace, waarin het tot ieders verbazing lange tijd tweede lag. “Dat was voor mij het hoogtepunt van de race”, zegt trimmer Stuart Wilson. “Zoveel tegenslagen gehad en dan toch op een tweede plaats varen. Toen voelde ik dat we met dit team voorin mee kunnen varen.” De sfeer mag dan uitstekend zijn, ook kwalitatief beschikt Brasil1 over een uitstekende crew, wil de Nieuw-Zeelander maar zeggen. “Ze zeilen wel iets anders, wat relaxter, dan ik gewend ben. Ze trimmen de zeilen minder, doen meer op het roer. Ze zeilen op z’n Brazilians, wat *smoother*, wat kalmer. Maar vergis je niet: tijdens de race zijn ze heel erg fanatiek, erg gefocust. Het mooie is dat ze met hun relaxte manier van werken toch dezelfde resultaten boeken. Dat is een eye-opener voor me.”

De hele dag wordt Torben Grael achtervolgd door cameramensen, journalisten van de schrijvende pers en fans die iets van hem willen. Hij werkt vriendelijk mee, maar neemt tegelijkertijd ook duidelijk afstand. Zijn boot is heilig. Oké, sponsors mogen ’s middags mee voor een sponsortocht, zij financieren immers dit project, maar verder is de Brasil1 verboden terrein voor iedereen die er niets te zoeken heeft. En dat geldt helaas ook voor de media.

Kort krijgen we Grael te spreken, vlak voordat hij aan boord stapt om een nieuw zeil te testen. Wat de kracht is van zijn team? Ook hij zegt: “Onze grootste kracht is de vriendschap en de goede sfeer aan boord.” En over de prestaties: “De tweede leg was een ramp, met twee grote break downs. Als team zijn we door die ervaringen gegroeid. We zijn blij hoe het

gaat. We staan nu vijfde in het klassement, we voelen dat het alleen maar beter kan. Ik sluit zeker niet uit dat we nog een leg winnen.” Dan, met een trotse blik in de ogen: “De boot is gebouwd in Brazilië, we hebben een Braziliaanse schipper, een Braziliaanse vlag en een grotendeels Braziliaanse crew. Dat is een grote prestatie. De impact op de media en het publiek is groot. Voor de zeilsport in Brazilië is dit een waardevol project.”

Het evenement wordt door de media inderdaad goed opgepikt. Natuurlijk, in het voetbalgekke Brazilië is er maar één sport die er werkelijk toe doet. Wie sportkrant Lance openslaat, ziet dat 30 van de 36 pagina’s zijn gewijd aan voetbal. Maar PR-man Bruno Doro toont zich tevreden. “De week rondom de aankomst in Rio kregen we dagelijks twee volle pagina’s in Lance. Dat lijkt weinig, maar voor zeilen is dat heel veel. De in-port race is de eerste zeilrace die live op televisie wordt uitgezonden. Dat zegt wel wat. Normaal leeft de zeilsport hier alleen tijdens de Olympisch Spelen.”

Toch zijn de Braziliaanse zeilers nog geen sterren, die amper over straat kunnen en de vrouwelijke groupies van zich af moeten schudden. Grael is de enige echte ster aan boord. Hij is het gezicht van het project, is vaak op tv te zien en treedt op in diverse commercials. “Nee, veel vrouwen komen er niet op Torben af”, zegt Doro nuchter. “Hij is getrouwd, heeft kinderen en is serieus met zijn vak bezig. Maar hij heeft wél duidelijk een heldenstatus. Nadat we aankwamen in Rio deed hij er een uur over om honderd meter lopend te overbruggen. Iedereen wilde met hem op de foto.”

In het grand café, in het midden van het sponsordorp, zit Marcelo Ferreira met enkele crewleden aan een biertje. De middagtraining zit erop en de breedgeschouderde Braziliaanse trimmer pakt even zijn rust. Voor Ferreira, meervoudig wereldkampioen en in het bezit van drie olympische medailles, is het zijn eerste oceaanrace. “Het fysieke van de race is niet het lastigst. Zeezeilen is zwaar, zeker als er veel wind staat. Maar daar ben ik aan gewend. Het mentale aspect vind ik lastiger. Je moet geduldig zijn met anderen aan boord, moet respect hebben voor elkaar. Je zit twintig dagen met elkaar op een klein oppervlak, dat is echt wennen.” Verder blijkt de race een mooie gelegenheid om zijn leven te overdenken, zegt hij. “Ik ben getrouwd en heb twee zoontjes, van vijf en acht. Ik ben vaak van huis en als ik wel thuis ben, ben ik er vaak alleen fysiek. In mijn hoofd ben ik alweer met volgende races bezig. Die tijd wil ik beter besteden. Mijn werk en mijn privé-leven moet ik beter scheiden. Dat is wat ik hier aan boord geleerd heb.”

Het team bestaat naast vijf Brazilianen uit een Nederlander, een Spanjaard, een Noor en twee Nieuw-Zeelanders. Cultuurverschillen ervaart Ferreira niet. “De anderen worden steeds Braziliaanser”, merkt hij op. “Bij elke afspraak verlies je een kwartier. Aan het einde van de dag ben je twee uur kwijt. Zo werkt het hier. Daar moet je even aan wennen.”

Vanaf de tweede leg heeft de Brasil1 een Nederlands tintje. Sinds Kaapstad vaart de ervaren Marcel van Triest als navigator mee. De teamspirit die anderen zo prijzen, ervaart hij minder. Met een zekere distantie praat hij over zijn vijfde ocean race. “Deze race is onvergelijkbaar met alle voorgaande.” Waarom? “Omdat het Braziliaans is”, zegt hij droogjes. “Er is een totaal gebrek aan discipline, maar dan ook totaal. Het wachtlopen is een zootje, niemand komt op tijd. En de chocola van dag 17 wordt al op dag 2 opgegeten. Daar moet je je maar niet over opwinden, want dat is een gevecht tegen de bierkaai. Ik was al gewaarschuwd, hoor. Andere buitenlandse zeilers zeiden al tegen me: *‘it’s different’*. Brazilianen zijn kleinebootjeszeilers. Daardoor zijn ze individualistisch ingesteld, kennen ze het ritme van grote boten en grote teams niet. Ik hou van een strakke taakverdeling en duidelijke procedures. Ik denk dat je daar verder mee komt. Torben zoekt dat niet, hij is niet op zoek naar discipline.

Aan de andere kant, de jongens die langer aan dek moeten blijven omdat de volgende wacht op bed blijft liggen, zitten daar ook niet mee. Het is heel raar om mee te maken. Het is enorm *laid back*. Maar zodra ze zeilen is het ook heel intens." De verbondenheid van Van Triest is niet groot, geeft hij onomwonden toe. "Ik ben later opgestapt. Een project waar je vanaf dag één bij betrokken bent, wordt een stuk van jezelf. Nu is het anders. Ik werd tien dagen voor de start gebeld of ik een wedstrijdje wilde komen zeilen. Het is echt een Braziliaans project, en ik heb niet het gevoel dat het project van mij wordt. Vaak wordt aan boord alleen Braziliaans gesproken, veel gaat langs me heen. Gisteren bleek er ineens een lunch te zijn ergens. Ik had geen idee. Niemand had me wat verteld." Spijt heeft Van Triest niet. "Oceaanzeilen is nog steeds erg leuk om te doen. Het is goed om bij een wedstrijd van dit niveau betrokken te zijn. Ik ben nieuwsgierig naar de boten en ik moet natuurlijk gewoon mijn brood verdienen."

In juni begint Van Triest aan een trimaranavontuur; het is daarom onwaarschijnlijk dat hij de hele race zal uitvaren. Wie dat zeker wel doet is Stuart Wilson, de Nieuw-Zeelander. "Als ik straks thuiskom na negen maanden, moet ik echt afkicken. Ik ben vrijgezel, dan is thuiskomen eenzaam. Ik zal de jongens missen. Het samen ontbijten, het dollen met elkaar, het bespreken van elkaars problemen. Wat er verder ook gebeurt, dit is de mooiste race van mijn leven. Dat weet ik nu al."