



ZEILEN

ZONDER ZORGEN

TIPS EN TECHNIEKEN VOOR SHORT-HANDED ZEILEN

Derde, herziene druk

Duncan Wells

Vertaling: Josje Hofland en Dick Huges



HOLLANDIA

Hollandia, derde, herziene druk 2021

© 2015, 2021 Duncan Wells
Oorspronkelijke titel: *Stress-Free Sailing*
Oorspronkelijke uitgever: Adlard Coles Nautical, an imprint of
Bloomsbury Publishing Plc

Voor het Nederlandse taalgebied:
© 2015, 2021 Uitgeverij Hollandia, Haarlem
(e-mail: info@gottmer.nl)
Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de Gottmer Uitgevers Groep BV

Vertaling: Josje Hofland en Dick Huges
Vormgeving: Susan McIntyre
Omslagontwerp en zetwerk: Studio Evers Haarlem BV
Fotografie: auteur (behalve waar anders aangegeven)

ISBN 978 90 6410 750 4
NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde
uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd,
opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar
gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch,
door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande
schriftelijke toestemming van de uitgever.

INHOUD

Dankwoord	7	3. JE EIGEN LIGPLAATS INRICHTEN	36	Korte vingerpieren, Franse vingerpieren, kikkers, beugels en ringen	83	10. STRATEGIE VOOR ZWAARWEERZEILEN	122
Woord vooraf	9	Landvasten	36			De juiste zeilen gebruiken	123
1. INTRODUCTIE & FILOSOFIE	10	Aan welke kant afmeren	37	6. ZEILEN, BIJLIGGEN & REVEN	86	Zeilpunt	123
Waarom solozeiltechnieken leren?	10	4. WEGVAREN	38	Zeilvoering	86	Evenwicht tussen de zeilen	124
Testschepen	12	Omstandigheden: wind en getij	38	Zeilend om je as draaien	92	Loefgierigheid	124
2. VAARDIGHEDEN & DISCIPLINES	14	Schroefeffect	39	Bijliggen	92	De boot voorbereiden voor zwaar weer	126
Touwwerk	14	Gebruik van stootwillen	40	Reven	94	Zeer zwaar weer	130
Afmeren aan de steiger	20	Plan B	43	7. MEERBOEIEN	96	Wanneer bijliggen?	131
Meerlijnen	22	Grip	44	Naderen met controle over de boot	96	11. NAVIGATIE	132
Lasso	24	Vingerpier, boeg eerst	46	Meerboei met eigen lijn en drijver	98	Metten met je lichaam	132
Knopen	25	Vingerpier, spiegel eerst	54	Meerboei zonder eigen lijn en met vast oog	103	Afstanden	134
Bootshaak	31	Vrijvaren op een voorspring of achterspring	56			Stroming onder de lijboeg	136
Een kikker delen	33	Samenvatting	59	8. ANKEREN	106	Maanfasen	137
Lijnen naar de wal	33	5. AANMEREN	60	De ankerlijn of -ketting merken	106	12. MANOVERBOORD- STRATEGIE	140
Schoenen	34	Naderen	60	Snelle tips voor succesvol ankeren	109	Terugkeren naar de MOB	141
Houd het toilet schoon	34	Overscheren	62	Een werpanker gebruiken	111	Hulp invoeren	142
Woordenlijst	35	Naderen met boeg voor	63	De Bahama-methode	115	Oefenen om een MOB weer aan boord te krijgen	142
		Naderen met spiegel voor	68	Een lijn naar de wal	116	Overboord in koud water	146
		Lastige ligplaats, boeg eerst	69	Het strand op varen	116	Onze MOB is hulpeloos	147
		Lastige ligplaats, spiegel eerst	69	Anker vast?	116	MOB-ophijstakels	149
		Korte vingerpier	70			Wat kan een aanspreekbare MOB zelf doen	153
		Geen kikkers, alleen gesloten ringen en beugels?	71	9. WEER	118	Woordenlijst	155
		Afmeren in een box	73	Frontsystemen	120	Nawoord	156
		Langsrij gaan	75	Wind aan land en op zee	120	Register	158
		De Middellandse Zee	78				



Een solozeiler op een gaffelgetuigde kotter

WOORD VOORAF

Dit boek is anders dan alle andere zeilhandboeken. Het staat niet alleen vol gloednieuwe technieken om in je eentje een box in en uit te varen (inclusief wiebelige Franse vingerpiertjes), meerboeien op te pikken en neer te leggen – het presenteert ook de beste oplossing voor manoverboordmanoeuvres met LiveSavers van Duncan Wells (www.lifesavers.co.uk) en biedt videolinks waarmee je de beschreven technieken in actie kunt zien. Overall in het boek vind je dit symbool  en de woorden 'scan deze QR-code om een video te zien over...'. Met een smartphone of een tablet en een app om QR-codes te lezen (die je gratis kunt downloaden) kun je de code scannen en de video bekijken. Heb je geen smartphone of tablet, bekijk de video's dan op westviewsailing.co.uk/stress-free-videos.

Over mijzelf: ik ben vijfenzeftig jaar oud, en ik weet nog steeds niet wat ik ga doen als ik groot ben. Ik zat vroeger in de reclame en daarna heb ik vijfendertig jaar als stemacteur gewerkt. We hadden thuis een bootje, waarmee we twee keer gezeild hebben toen ik jong was. Ik leerde windsurfen. Ik voer met vrienden op hun motorbootje, dat we naar rivieren en de zee trailerden, meestal naar Salcombe. Ik nam me voor om ooit een grote Princess-motorboot te kopen en jaren later heb ik mijn gezin zo met de watersport laten kennismaken.

Als tiener zeilde ik op een paar wedstrijdboten – ik zat alleen maar aan de hoge kant op de rail Marsen te eten, en zag hoe de schipper en de ervaren bemanningsleden de boot net zo lang uit het roer lieten lopen tot de spinaker het begaf. De nieuwe bemanningsleden waren er blij mee want daarna liep de boot niet meer uit het roer.

Voordat ik mijn gezin mee het water op nam heb ik mijn RYA Day Skipper-theorie- en -praktijkcursus gedaan en daarna mijn Yachtmaster-theorie. De familie had niet zoveel op met de motorboot, dus ruilde ik hem in voor een zeilboot, zeilde overal en deed mijn Yachtmaster MCA-examen. Daarna werd ik RYA-instructeur en startte ik mijn eigen zeiltrainingsbedrijf, Westview Sailing. Ik zeg vaak tegen mensen dat ik alleen instructeur ben zodat ik niet alles vergeet – als het lesgeven me niet scherp hield, zou dat zeker gebeuren.

In april 2006 werd ik in mijn onderbuik geraakt door een defect noodsignaal toen ik een film maakte over de juiste manier om veiligheids- en noodfakkels af te steken, met als gevolg negen maanden ziekenhuis. Hij ging ook dwars door mijn rechterhand, maar die is weer keurig opgelapt. Als je me zo bekijkt zie je (behalve mijn extreme overgewicht) niets bijzonders aan me. De gezondheidszorg en je lichaam zijn tot veel in staat. Vandaag de dag geven we bij Westview cursussen vanaf de wal en we bieden videolessen aan op het gebied van alle kustnavigatiedisciplines. RYA-studenten vinden die erg nuttig als hulp bij hun studie – www.westviewsailing.co.uk/videotutorials. Ze zijn ook te downloaden via Udemy, zodat studenten de video's ook mee kunnen nemen het water op.

Ik hoop dat je plezier aan het boek zult beleven en dat je de technieken nuttig vindt. Ik gebruik ze elke dag dat ik ga zeilen. Als je ideeën hebt die je wilt delen of misschien verbeteringen, neem dan contact met me op.

DW

1

INTRODUCTIE
& FILOSOFIE

Als ik Eric Hiscocks boek *Wandering Under Sail* lees, troost het mij dat hij schrijft: 'Dat ik mijn boot op een woensdag kocht, er op een donderdag mee wegzeilde en op vrijdag schipbreuk leed, is een ongelukkig feit.' En dan had je Joshua Slocum op *Spray*, die tegen iemand aan botste toen hij de haven uit voer aan het begin van zijn drie jaar lange wereldreis.

Niemand wordt als kapitein geboren. Zelfs de beste schippers hebben het gewoon moeten leren, net als wij.

Er stroomt geen zout water door mijn aderen, en veel geld heb ik evenmin, dus ik ben altijd voorzichtig geweest in de watersport. Ik heb het ook niet op een koopje gedaan; ik heb gewoon geprobeerd op mijn spullen te passen. Je kunt veel nuttige informatie vergaren over welk materiaal je het best kunt kopen, en over wat je echt nodig hebt en wat niet, door boeken te lezen van zeezeilers en mensen die aan boord wonen. De boeken van Lin en Larry Pardey vormen een onschatbare bron, net als *Voyaging on a Small Income* van Annie Hill. Ik verwijs ook vaak naar Eric Hiscocks *Cruising under Sail*, en Bill en Laurel Coopers *Sell up and Sail* is een must voor iedereen die droomt van de grote ontsnapping.

Vooraf het advies van de Pardeys voor aanstaande vertrekkers is goed: 'Ga klein, ga simpel, ga nu.'

Vertel nooit iemand dat je de wereld rond gaat zeilen of een lange trip gaat maken (tenzij je aan een bekende wedstrijd meedoet), want als je het zeegat uit gaat, al snel besluit dat het niets voor jou is en je draait weer om, dan sla je een figuur. Als ik de Hamble af zeil, kan ik zo zes boten aanwijzen van mensen die niet verder zijn gekomen. Rond-de-wereldzeilers, Middellandse Zee-kruisers die nog steeds hier zijn en op een dag willen vertrekken. Dus als je van plan bent om rond de wereld te zeilen, zeg dan tegen iedereen dat je een tocht naar Lissabon gaat maken, en kijk daarna hoe het

gaat. Vertel ze wel dat je een flinke afstand gaat afleggen, want als je zegt dat je een kort rondje gaat varen slaan ze alarm als je aan het einde van de middag niet terug bent. Maar wacht, we lopen op de zaken vooruit.

Ik ga de ervaren zeilers onder jullie niets vertellen wat je niet al wist, maar ik ga je wel herinneren aan dingen die je misschien vergeten bent en zaken onder je aandacht brengen. Voor degenen die nog maar kort zeilen hoop ik dat wat ik te bieden heb zal helpen om hun tijd op het water te veraangenamen. Ik ga ervan uit dat we allemaal kunnen zeilen, en daarom zal ik tips, technieken en systemen beschrijven die je kunt gebruiken om te zeilen zonder zorgen.

Ik weet lang niet alles, en er is zelden maar één manier om iets te doen, maar wat ik laat zien heb ik getest en vind ik nuttig.

Vroeger vertelde ik mijn cursisten dat watersporters van de ene crisis in de andere rollen en dat je daar geen drama van moet maken. Tegenwoordig zeg ik dat het soms voelt alsof je van de ene crisis in de andere rolt, omdat de kans op een crisis vermindert als je meer vertrouwen in je boat handling en zeil kwaliteiten ontwikkelt en je problemen met meer zeemanschap benadert. Dus laten we beginnen.

WAAROM SOLOZEILTECHNIEKEN LEREN?

Ik vertel mensen die willen leren zeilen dat ze, als ze het hun hele leven willen blijven doen, in elk geval solozeiltechnieken moeten aanleren, want ooit worden ze solozeilers. Misschien aan het begin, als de hele familie bang is afgehaakt, of later als het laatst overgebleven familielid smoezen gaat verzinnen.

Dus wat kunnen we doen om ons zelfvertrouwen op te krikken? Onthoud dat een competente en zelf-

Voorbeeld



Deze man heeft zijn gezin uitgenodigd voor een weekend op een charterboot. Hij heeft net de RYA Day Skipper-cursus gedaan, een intensieve negendaagse praktijk- en theoriecursus en verklaart dat we ons leven op het water aan hem kunnen toevertrouwen.

Hij ontleent dit vertrouwen aan het feit dat er tijdens het vijfdaagse praktijkdeel vier andere valide cursisten waren die een beetje kennis van zaken hadden alsmede een instructeur die zei wat ze moesten doen. Nu heeft de nieuwe schipper drie matrozen – een echtgenote en twee kinderen – die geen idee hebben wat er gebeurt, en geen instructeur die aanwijzingen geeft.

Hij gaat ze dus nu de schrik van hun leven bezorgen, en mogelijk raakt hij ze voor altijd kwijt als bemanning. Vaak zie ik vaste liggers alleen in mijn haven aankomen. 'Heleen vandaag niet mee?' zeg ik. 'Tja, we hadden vorige keer een incidentje, en nu wil ze eigenlijk niet meer,' is dan het standaardantwoord.

verzekerde schipper zijn bemanning moet verschaffen, en dat we onze bemanning daardoor mogelijk langer aan ons kunnen binden, of in ieder geval tot ze een andere hobby vinden. Ik heb dochters, en op de dag dat ik een paar onmogelijk grote sportschoenen bij de voordeur zag staan realiseerde ik me dat ik heel hard m'n best zou moeten doen om dat soort competitie het hoofd te bieden. Je kunt de onmogelijk grote sportschoenen na een tijdje natuurlijk uitnodigen om eens mee te varen, maar dat wordt nooit een groot succes. De dochter in kwestie is onafgebroken haar vriendinnen aan het sms'en over hoe 'schattig' de sportschoenenjongen is, terwijl hij zich in de aanbidding zit te koesteren. Geen van tweeën was van veel nut als bemanning.

Als we solozeiltechnieken beheersen kunnen we onze gang gaan. Een solozeiler is onafhankelijk en beheerst zijn boot in elke situatie zonder te hoeven vertrouwen op anderen. En als we dat in ons eentje kunnen, denk je dan eens in hoeveel gemakkelijker en leuker het is om dat met één of meer anderen te doen. En solozeilen is natuurlijk niet alleen voor solozeilers. Het komt ook van pas als je partner benedendeks op de kinderen let of het eten klaarmaakt, als je bemanning zeeziek is of moet slapen.

Waar ontstaat altijd stress? Correct, bij het wegvaren en aanleggen. Daar kijken we dus eerst naar. Je moet deze manoeuvres ook kunnen uitvoeren als iedereen toekijkt. Dat zou je niet denken als je in de haven rondkijkt – terwijl je het vertrek aan het voorbereiden bent, zie je geen hond. Maar zodra je het verknalt, zie je overal koppies – opeens staan er dan overal mensen met stootwillen aan dek om wanhopig hun kostbare schip te beschermen tegen het aanstormende gevaar.

Les een: niet schreeuwen, geen stemverheffing, niet het toerental van de motor of de boegschroef opvoeren, en niet 'liever!' roepen alsof je het niet meent.

En als je er een potje van gemaakt hebt en je boot ligt tegen die van je buurman te duwen, maak dan midscheeps een lijntje tussen de boten vast, zodat het tij ze niet de box in of uit duwt. Doe alsof er niets aan de hand is, geen enkel probleem, alsof je alles onder controle hebt. Dat wordt een beetje moeilijker als de buurman net zit te borrelen en zijn drankje morst door jouw bootknuffel, maar uiteindelijk is koelbloedigheid altijd je beste vriend.

Elke keer als het 'net niet helemaal goed' gaat, stap ik af met de lijn in de ene hand en mijn camera in de andere en begin foto's te maken. Afgezien van het feit dat dat altijd nuttig kan zijn voor toekomstige artikelen, geeft het toeschouwers altijd de indruk dat mijn boot misschien wel opzettelijk zo'n zorgwekkend contact met die van de buurman maakt. En ik laat ze in die waan. Nou ja, nu niet meer. Als je een professioneel uitziende camera hebt, des te beter. Als je bemanning mee hebt, vraag die dan te poseren. Daarna trek ik de boot terug de box in. Sla de lijn altijd om een kikker heen, zodat de kracht erop vermindert. Een boot is zwaar en het moet er wel uitzien alsof het geen moeite kost.

De termen solo- en onderbemand zeilen zijn wat verwarrend. Solo betekent één persoon. Onderbemand betekent ten minste één ander persoon met hopelijk twee handen. En dat extra paar handen maakt een enorm verschil. We gaan eerst oefeningen en situaties vanuit het perspectief van een solozeiler bekijken. Als we die alleen beheersen, dan worden ze aanzienlijk gemakkelijker, een fluitje van een cent eigenlijk, met twee mensen.

Solo of onderbemand betekent dat je nauwkeurig moet plannen, je goed moet voorbereiden en dat je moet kunnen anticiperen. Plannen is gewoon beslissen wat je wilt gaan doen. De sleutel ligt in de voorbereiding. Bereid elk detail voor, zodat alles soepel verloopt. Elke keer als er iets misgaat, komt dat doordat ik het niet goed heb voorbereid. Anticiperen komt deels voort uit voorbereiding (we hebben ons voorbereid dus we weten wat er gaat gebeuren) en deels uit ervaring.

TESTSCHEPEN

Ik heb een aantal zeer verschillende boten genomen en alle technieken erop uitgetest in vrijwel alle weers- en getijdeomstandigheden. Zelfs als je een heel ander soort boot hebt en andere omstandigheden meemaakt, denk ik dat de technieken van nut zijn. En als ze niet direct toepasbaar lijken, experimenteer er dan mee om ze te verfijnen. In ieder geval hoop ik dat de presentatie van de verschillende technieken je aan het denken zal zetten over wat goed werkt voor jou.

Aan het moderne uiteinde van het spectrum testten we de technieken op een nieuwe Dufour 375 (*Layla Ann*), een zeer lichte boot met een hoog vrijboord, dus met een grote afstap naar de steiger. Zo groot zelfs dat ik het lastig vond om aan boord te stappen – een fenderstep kan dan uitkomst bieden. Nooit was het motto 'als je niet af kunt stappen, blijf dan aan boord' meer van toepassing dan op deze boot. In dit boek springt niemand aan wal, en zeker niet van *Layla Ann*. Aan het traditionele uiteinde probeerden we de technieken uit op een paar langkielers.

Dit zijn de boten die meededen:

- *Layla Ann*, een Dufour 375: bulbkiel, saildrive, spaderoer, vrijboord 120 cm
- *Dorothy Lee*, een Hallberg Rassy 352: lange vinkiel, asaandrijving, roer aan scheg, vrijboord 110 cm, een zware boot
- *Quintessence*, een Bavaria 42: gemiddelde vleugelkiel met vin, asaandrijving, spaderoer, vrijboord 120 cm
- *Capricorn*, een Beneteau 321: gemiddelde diepgang, bulbkiel met vin, asaandrijving, spaderoer, vrijboord 110 cm
- *Elinor*, een Contessa 26: langkieler, vrijboord 60 cm
- *Southern Cross*, een Rustler 36: langkieler, vrijboord 80 cm



Vier testschepen (vanaf linksboven met de klok mee): Southern Cross, Elinor, Layla Ann, Quintessence

Om alleen of met weinig bemanning te kunnen zeilen heb je een gereedschapskist met kennis en vaardigheden nodig om je leven gemakkelijker te maken. Je wilt alles zo effectief en snel mogelijk kunnen doen, dus we kijken eerst naar tijdsbesparing en naar een paar simpele vaardigheden die we moeten beheersen. We beginnen met touwwerk, want daar begint alles mee in de zeilerij.

TOUWWERK

Daar gebruiken we veel van op een zeilboot. We gebruiken het om de zeilen te bedienen. We gebruiken het om aan te leggen. Wat voor soorten touw zijn er allemaal, waar gebruiken we ze voor en wat is het verschil tussen al die soorten?

Zorgen voor touwwerk

Laat je touwwerk niet in de zon liggen, want door de uv-straling gaat het achteruit. Alhoewel... mijn

polyester gevlochten fokkenschoten hangen al tien jaar lang het hele jaar aan de preekstoel en ze zien er nog prima uit. Ze zijn volgens de tabel wel van een soort die slechts langzaam achteruitgaat. Als je polypropyleen touw lang in de zon laat liggen verbleekt het en uiteindelijk vergaat het zelfs. Lopend want wordt natuurlijk voortdurend aan uv-straling blootgesteld en daar begin je niets tegen, behalve dan regelmatig controleren op schuurplekken en slijtage.

Meerlijnen

Vroeger vond men dat het een voordeel was als meerlijnen een beetje meerekten en daarom gebruikte men nylon, maar tegenwoordig heb je niet veel rek nodig bij het afmeren en polyester slijt aanzienlijk minder hard dan nylon. Daarom worden trossen met voorgesplitste ogen meestal van polyester lijnen gemaakt. Tegenwoordig heeft touw voor trossen een polyester kern en een losse gevlochten polyester mantel die een beetje oprekt.



- 1. Gevlochten polyester, speciaal voor meerlijnen: veel rek en minimale slijtage
- 2. Polyester, driestrengs: wordt gebruikt voor meertrossen
- 3. Polyester, gevlochten: wordt gebruikt voor schoten en vallen
- 4. Polyester, dubbelgevlochten: wordt gebruikt voor schoten en vallen
- 5. Nylon multiplait: wordt gebruikt voor ankertrossen
- 6. Polypropyleen: wordt gebruikt voor sport- en veiligheidsuitrustingen
- 7. Polypropyleen zoals gebruikt bij het opnieuw tuigen van HMS Victory, omdat het op hennep lijkt
- 8. Dyneema-kern: wordt gebruikt voor schoten en vallen
- 9. Dyneema-kern in een gevlochten polyester mantel: wordt gebruikt voor schoten en vallen

LIJNEN IN EEN OOGOPSLAG				
Naam	Rek	Gebruik	UV-class.	Zinkt/drijft
Gevlochten polyester tros	Veel	Meertrossen	5	Zinkt
Polyester driestrengs	Weinig	Meertrossen	5	Zinkt
Gevlochten polyester standaard	Weinig	Schoten en vallen	5	Zinkt
Nylon driestrengs	Veel	Anker- en meertrossen	4	Zinkt langzaam
Nylon multiplait	Zeer veel	Anker- en meertrossen	4	Zinkt langzaam
Polypropyleen	Weinig	Veiligheids- en sportuitrusting	2	Drijft
Kevlar	Zeer weinig	Schoten en vallen	3	Zinkt
Dyneema/Spectra	Zeer weinig	Schoten en vallen	5	Drijft (zinkt indien voorzien van gevlochten polyester mantel)
Vectran	Zeer weinig	Schoten en vallen	3	Zinkt
UV-classificatie: 5 vergaat langzaam, 1 vergaat snel				



Modern gevlochten polyester: voelt goed maar raakt snel in de knoop. Het ziet er wel mooi uit.



Hang ze op. Lijnen worden nat en drogen sneller als je ze ophangt.



Hier is een rek in een bakskist gemaakt om lijnen aan te hangen. Dat is een goed idee, omdat vocht uit de lijnen zo in de bilge drupt. Het is ook veel netter dan wanneer alle lijnen boven op elkaar in de bakskist liggen.

Hou ze schoon. Gelukkig valt er in Noord-Europa genoeg regen, dus het zout wordt regelmatig van het staand want gespoeld. Eens per jaar stop ik mijn gevlochten polyester fokkenschoten in de wasmachine. Volgens de experts kan dat zolang je ze niet te heet wast. Ik stop ze in een kussensloop, en ik knoop de sloop dicht; anders ontsnappen ze en vliegen ze door de hele trommel. Gebruik het geurigste zeepoeder en de zachtste wasverzachter die je kunt vinden, zodat de lijnen zacht aanvoelen.

Eén van de eerste dingen die je over touw leert is dat het altijd achter ieder mogelijk obstakel op zijn pad blijft haken. Er komen slagen en kinken in als je het niet zorgvuldig opschiet of voorzichtig neerlegt. Voor een solozeiler vereist dit helemaal veel aandacht en zorgt het voor meer vertraging dan wat dan ook. Als je voor op je schip een fokkenschoot wilt opschieten en aan de preekstoel wilt hangen, en hij loopt vast in een blok van de genuaslede, dan moet je terug naar achteren om het op te lossen. Zelfs met de beste voorbereiding heeft touw de neiging om in de war te raken, dus moet je al het mogelijke doen om lijnen vrij te laten lopen. Een goede voorbereiding is daarbij essentieel.

Vrij lopende lijnen

Als je een lijn vrij wilt laten lopen, leg hem dan op het dek. Zorg ervoor dat er geen knopen of knikken in zitten en maak een 'intelligente stapel' – dat wil zeggen, leg datgene wat je het laatste nodig hebt het eerste neer, en je zult zien dat je lijn altijd vrij loopt. Maak intelligente stapels voor reeflijnen, en voor vallen en grootschoten – dus voor elke lijn die je wilt kunnen vieren zonder dat hij in de knoop raakt.

Je kunt een lijn ook met de hand in de vorm van een acht uitleggen. Leg wat je het laatste nodig hebt het



Intelligente stapels

eerste neer en schiet de lijn daarna in de vorm van een acht op. Je kunt dat ook doen met behulp van een van je lieren of met de ankerlier – zie hiernaast.

Op grotere boten met langere lijnen liggen deze altijd in de vorm van een acht, omdat dat eenvoudigweg de betrouwbaarste methode is. Er bestaat altijd een kans dat een grote stapel met losse lijn omzakt en het vrij lopende effect tenietdoet. Met lijnen in de vorm van een acht gebeurt dat niet – een kwestie van goed zeemanschap.

TOP TIP

Knopen verzwakken een lijn veel meer dan een splits

Als je een knoop in een lijn maakt, verzwak je hem aanzienlijk. Een paalsteek aan het uiteinde van een lijn reduceert de sterkte van de lijn met 40%. Maar als je een oog aan het uiteinde van de lijn splitst, verliest de lijn maar 10% sterkte.



Het begin van een lijn in de vorm van een acht...



... de complete opgeschoten lijn

Opschieten in een achtvorm met behulp van een ankerlier



Neem het uiteinde van de lijn die je als laatste neer wilt leggen, leg het tegen de klok in over de ankerlier heen en breng het terug naar je linkerhand.



Ga met de klok mee over je hand heen en weer terug naar de lier. Leg de lijn tegen de klok in om de lier en bouw zo je achtje op.



Een prachtige achtvorm, die vrij kan uitlopen.

Opschieters zonder knopen

Er zijn twee manieren om een lijn op te schieten – de zeilersmanier en de klimmersmanier. Met de klimmersmethode is de kans op een kluwen als je de lijn op het dek gooit het kleinst.

De zeilersmethode

Begin met het uiteinde met de oog-splits of de musketonhaak. Het is netter om die aan de binnenkant van je tros te hebben. We maken de slagen minstens even lang als die in de foto's rechts. Schiet zowel gevlochten als driestrengs lijnen altijd met de klok mee op, want als je het tegen de draairichting van de streng in doet, kan de lijn open gaan staan. Als de lijn correct opgeschoten wordt, voelt hij goed, natuurlijk en ontspannen aan en hangt hij in



Begin je tros met de oog-splits



Schiet de lijn met de klok mee op; houd de slagen even lang

mooie slagen. Om een driestrengs lijn mooi op te schieten moet je bij elke slag een halve draai met je hand maken. Je voelt vanzelf dat de lijn die draai wil maken, dus ga mee met de richting van de draai. Daarna sla je de lijn een paar keer om de slagen heen, terwijl je nog een stuk lijn overhoudt. Nu zijn er meerdere manieren om het af te maken. Allereerst is er de omslagmanier, en dan de zeilersmanier en de marinemanier (zie de foto's hieronder).

Wie gevlochten lijn opschiet, merkt dat deze zich vanzelf in een achtvorm voegt. Ga daar niet tegen in, laat het gewoon toe als dat is wat de lijn wil.



Gevlochten touw vormt vaak uit zichzelf een acht



Marinemanier, omslagmanier, zeilersmanier – je ziet dat de omslagmanier niet zo'n net resultaat geeft



Opschieten op de klimmersmanier



Fokkenschoten opgeschoten op de klimmersmanier

Scan deze QR-code voor een video over het opschieten van lijnen op de zeilersmanier en de klimmersmanier.



▲ **Omslagmanier:** Trek een bocht door de slagen. Haal deze over de slagen heen en trek goed aan. De lijn raakt niet los in de bakskist, maar hij ziet er niet zo mooi uit als je hem ophangt. Dus als ik mijn lijnen ophang gebruik ik de zeilers- of de marinemethode.



Op de omslagmanier



Op de zeilersmanier

▲ **Zeilersmethode:** Trek weer een bocht door de slagen, maar in plaats van hem eroverheen te trekken haal je het uiteinde erdoorheen.



Op de marinemanier

▲ **Marinemethode:** Sla het uiteinde een paar keer om de slagen heen. Haal daarna het uiteinde tussen de slagen en de bovenkant van de tros door.

De klimmersmethode

Neem de eerste slag in je hand en leg de tweede tussen je duim en wijsvinger. Op deze manier krijg je aan beide kanten lussen. Ik hang mijn fokkenschoten altijd aan de preekstoel met een simpele mastworp. Zo blijven ze vrij

van het dek, ze kunnen niet vies worden en ik kan het zout er na het zeilen gemakkelijk afspuiten. Ik hang ze natuurlijk wel binnen de reling – het zou erg jammer zijn als ze per ongeluk overboord verdwenen.

Een lijn aan een mastkikker hangen



Bereid de lijn voor op de zeilersmanier en zorg dat je zo'n 30 cm overhoudt aan het staande eind.



Trek hiermee een bocht door de slagen.



Draai hem één keer.



Hang hem over de kikker. Nu is de val netjes opgeruimd.

Dit vindt iedereen het spannendste – ik ook. Ik maak me al druk over de voorspelde windsterkte en -richting, het getij enzovoort, voordat ik van huis ga. Als ik dan in de buurt van de boot kom, kijk ik naar de bomen en de vlaggen om te zien hoeveel wind er echt staat en wat de richting werkelijk is. Is de wind me gunstig gezind? Of blaast hij me bij het wegvaren richting mijn buurman? Voordat ik bij de boot aankom heb ik al precies bedacht wat het effect van de stroom bij mijn ligplaats zal zijn en uitgerekend wat het gunstige tijdstip voor vertrek is.

Van de windsterkte op het moment van mijn vertrek ben ik nooit absoluut zeker. Ik heb natuurlijk wel een idee. En zelfs als er een lastige 20 knopen wind staat is er altijd wel een moment waarop de wind wat minder wordt. Op dat moment wacht ik en dan grijp ik direct mijn kans.

Dus de eerste stap voordat je vertrekt is de omstandigheden bestuderen en bedenken wat die voor je betekenen. Wat gaat er gebeuren als je de lijnen losgooit?

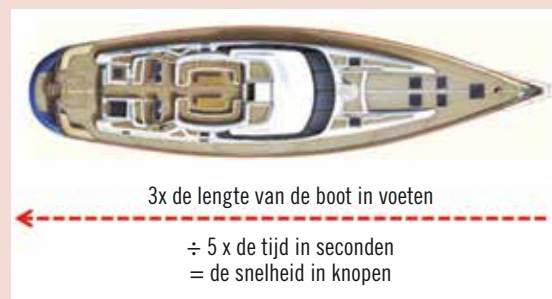
OMSTANDIGHEDEN: WIND EN GETIJ

Je komt aan bij de boot. Controleer de windsterkte en -richting, zowel op de instrumenten als boven in de mast. Het is ook zinvol om de windsnelheid en -richting aan dek te weten. De windmeter bovenin geeft waarschijnlijk meer wind aan, terwijl de snelheid aan dek het belangrijkste voor je is. Als je niet zeker bent van de windrichting, kijk dan hoe de zeemeeuwen op de palen zitten. Die kijken altijd recht tegen de wind in.

Een blik over de rand bevestigt wat je al dacht over het tij. Bekijk welke lijnen het werk doen. Slappe lijnen doen niets. Als je ze wegneemt, blijft de boot waar hij is, omdat hij op z'n plek wordt gehouden door de actieve

Je snelheid bepalen

Als je weet hoelang het duurt voordat iets drijvends de afstand tussen de boeg en de spiegel heeft afgelegd, dan kun je je vaarsnelheid berekenen.



Gooi een propje (biologisch afbreekbaar) keukenpapier bij de boeg in het water en hou bij hoelang het duurt voordat het de spiegel passeert. Keukenpapier is heel geschikt want het zinkt langzaam maar zal lang genoeg drijven om de spiegel te halen. Takjes kunnen ook.

Je kunt hiermee je log onderweg controleren:

Als de bootlengte 10 meter is en de passeertijd is 4 seconden, dan is de snelheid 5 knopen.

Of check de stroomsnelheid voordat je wegvaart:

Bij een bootlengte van 10 meter en een passeertijd van 20 seconden, heb je een snelheid van 0,5 meter per seconden, ofwel een snelheid van ongeveer 1 knoop.

lijnen. Als je box langsscheeps met het getij mee ligt, en dat is bij de meeste zo, dan staat er gewoonlijk maar op één spring tegelijk spanning; de spring die de boot tegen het tij in op z'n plek houdt, of tegen de wind in als er geen tij is. De andere hangt los. Voorspring strak? Dan hangt de achterspring los. Ik zeg gewoonlijk omdat het kan voorkomen dat het tij je boot de ene kant op duwt

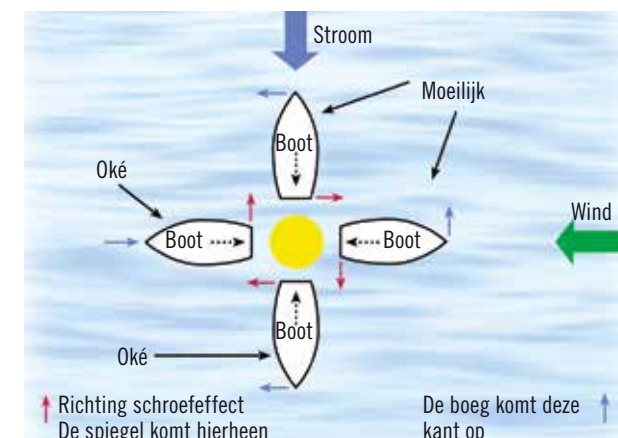
en de wind de andere. Als die krachten even sterk zijn staat op geen van beide springen spanning. Ook bij dood tij en geen wind kunnen beide springen loshangen. Dat is meestal goed nieuws, want dat betekent dat de boot na het losgooien nergens heen drijft. Je kunt dus aan de meerlijnen zien wat er zal gebeuren als je losgooit.

Daarna wil je weten hoe de boot zich op de motor zal gedragen en hoe de wind vat op hem zal krijgen. Waait de boeg gemakkelijk weg? Alle boten hebben zonder tegenwerking de neiging om met de boeg naar lij te gaan liggen met de wind zo'n beetje schuin van achteren. Bij het achteruit varen draait de spiegel ook naar de wind. Voordat je achteruit wegvaart moet je nog een factor incalculeren.

SCHROEEFFECT

Alle boten met één schroef kennen het schroeeffect. Als je de boot in de vooruit zet ontstaat er een beetje schroeeffect. Dit merk je haast niet. Maar in de achteruit kan het effect merkbaar zijn. Ik zeg 'kan', omdat er boten zijn die er in de achteruit nauwelijks last van hebben. Je kunt er net zo gemakkelijk mee voor- als achteruit varen. Dat zijn vaak de modernere snelle jachten met bulbkielen en saildrives. Aan het andere uiteinde van het spectrum zal een zware waterverplaatsende langkieler met veel schroeeffect te maken krijgen. Wat er gebeurt is dat de spiegel in de richting wordt geduwd waarin de schroef draait voordat de boot snelheid krijgt en dus gaat hij eerst opzij. Bij een beetje snelheid gaat het roer een rol spelen. Het diagram rechtsboven laat zien wat wind en tij met mijn boot doen als ik achteruit vaar.

Welke kant gaat jouw boot op als je achteruit vaart? Een linksdraaiende schroef draait tegen de klok in als je vooruit vaart en met de klok mee als je achteruit vaart, dus in de achteruit duwt hij de boot naar stuurboord. Bij een rechtsdraaiende schroef is het andersom. In de achteruit draait hij de boot naar bakboord. Hoe weet je wat jouw boot doet? Zorg dat de boot goed aan de steiger vastligt en dat de achterspring goed vastzit. Zet de motor in de achteruit. Kijk over de rand. Aan de ene kant zie je turbulentie en aan de andere kant is het water kalm. De boot zal naar het kalme water toe willen bewegen.



Stuurboordschroeeffect in de achteruit

Binnenbocht

Schroeeffect betekent dat de boot de ene kant op beter draait dan de andere. Schroeeffect achteruit naar stuurboord? Dan is de draai naar bakboord het kortst. Dit gebruik je om de boot om zijn as te laten draaien. Begin de draai vanuit stationair met het roer hard naar bakboord en geef een klap vooruit. De boot begint naar bakboord te draaien. Geef net genoeg gas om de boeg in beweging te krijgen maar niet zoveel dat je op gang komt. Geef dan een klap achteruit. Hierdoor blijft de boeg naar bakboord bewegen, want de spiegel wordt naar stuurboord geduwd. Blijf dit doen tot je andersom ligt. Als je dit de andere kant op probeert te doen, ga je alleen maar opzij.

Boten waarbij de spiegel achteruit naar stuurboord draait kunnen dus het kortst draaien over bakboord en andersom. Deze korte draai is je 'verlaat de gevangenis zonder betalen' voor als je echt moet ontsnappen. Het werkt bij alle boten met een centraal roer en een kiel. Langkielers hebben hardere klappen voor- en achteruit nodig. Over boten met een kimkiel hoor ik verschillende verhalen. Sommige, zoals de Sadler 29, gedragen zich net zoals een boot met een vinkiel; met andere is het lastiger. Probeer het uit en kijk wat de boot doet.

Scan deze QR-code om een draai van 180° te zien.



GEbruik van stootwillen

Nu we deze informatie hebben – ‘voorbereiding’ – is het tijd voor stootwillen. Die hang je tussen de boot en datgene wat je zou kunnen raken, dus hang ze op de juiste hoogte op de goede plek. Als je aan een steiger ligt en ze hangen te hoog komen ze omhoog. Te laag en ze verdwijnen onder de steiger als je boot door de wind overhelt. Misschien lig je aan een vingerpier en heb je burens. Hang ze dan aan de ene kant op steigerhoogte en aan de andere op stootrandhoogte, voor het geval je je buurman raakt, of hij jou.

Als ik in een haven kom en niet weet of ik langs een steiger of tegen anderen aan kom te liggen, hang ik aan beide kanten drie stootwillen op steigerhoogte. Ik heb ze zo op stootrandhoogte als ik naast iemand kom te liggen. Ik maak ook aan beide zijden voor- en achterlijnen klaar.



De stootwillen hangen aan de ene kant op steigerhoogte en aan de andere kant op stootrandhoogte

Stootwillen snel van steiger- naar stootrandhoogte



Laat je stootwil even het water raken en haal hem dan wat omhoog. Dat is de goede hoogte voor de meeste steigers.



Trek de stootwil onder de onderste zeereling door en dan over de bovenste heen. Daarmee heb je op een 35-voeter (en eigenlijk op de meeste zeilboten) een stootwil op stootrandhoogte voor als je naast anderen ligt of ter bescherming tegen een boot die langsrijdt.



Stootwil zit met een mastworp met slipsteek vast



Stootwil aan de voet van een scepter met een rondtorn en twee halve steken

TOP TIP

Afwasmiddel is het antwoord op schurende en piepende stootwillen. Het werkt geweldig. Siliconenspray werkt vast ook, maar ik houd het bij afwasmiddel, al is het alleen maar omdat mijn stootwillen zo een beetje schoon blijven.

De twee knopen die ik altijd voor mijn stootwillen gebruik zijn de mastworp en de rondtorn met twee halve steken. Ik maak ze dicht bij de scepter zodat ze niet langs de zeereling kunnen verschuiven als ik aankom of wegvaar. Ik gebruik vaak een mastworp met slipsteek die makkelijk losgaat om snel de hoogte te kunnen verstellen.

De rondtorn met twee halve steken is voor als er in de jachthaven druk gevaren wordt en de stootwillen daardoor veel te verduren krijgen. Ik maak de stootwil aan de voet van de scepter vast, want dan hangt het werkende eind onder de knoop en wordt die op zijn plaats gehouden door het gewicht van de neerhangende stootwil. Dus gaat de knoop minder snel los.

Tenzij je heel rijk bent is het de moeite waard om de stootwillen vast te maken met een knoop die niet los kan gaan. Ik ken veel mensen die een hippere knoop verkozen boven de nederige mastworp en daardoor stootwillen verloren omdat de knopen los gingen en de stootwillen in het water vielen. Om de een of andere reden leggen ze nooit de link tussen de onconventionele ineffectieve knoop en het verlies van de stootwil. Ik heb ze vast zien zitten met een koesteek, en zolang je zeker weet dat het type lijn dat je gebruikt niet slipt werkt dat prima. Hou je bij twijfel aan de bewezen norm van de mastworp of de rondtorn met twee halve steken.

En bedenk ten slotte, wat stootwillen betreft, van tevoren waar je ze nodig hebt. Als je een vingerpier met een buurman deelt is het altijd een goed idee om aan zijn kant een paar stootwillen op stootrandhoogte te hebben hangen als je wegvaart of terugkomt.



Onderweg stouw ik mijn stootwillen aan de binnenkant van de achterreling. Ik ben er nog nooit een kwijtgeraakt.

VRIJVAREN OP EEN VOORSPRING OF ACHTERSPRING

Lig je aan lagerwal, dan moet je de voor- of achterkant van de boot met een spring in de wind of stroom opdraaien. Als de stroom van voren komt, of zelfs dwars, gebruik dan:

Techniek 8: vaar achteruit in de achterspring



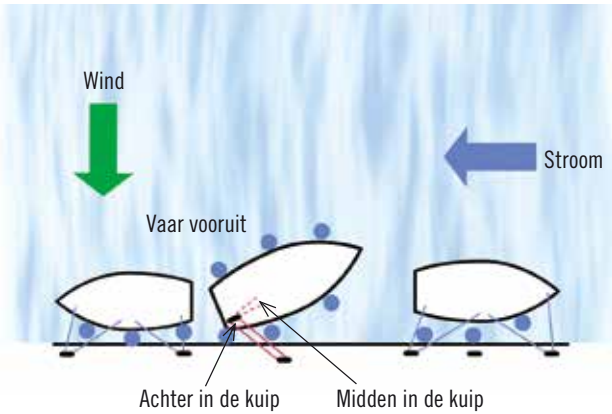
Om alles rustig voor te bereiden moet je misschien de boot eerst midscheeps langzij de steiger vastleggen met een kort hulplijntje op slip.



Beleg het uiteinde van de lijn met een bergbeklimmersknoop op een walkikker, ergens midscheeps. Begin deze steek vanaf de waterzijde zodat je hem straks vanaf de boot kunt lostrekken.



Als de boot vrij is van de steiger, is een stevige ruk voldoende om de bergbeklimmersknoop los te maken.



▲ Vaar achteruit in de op slip geplaatste achterspring. Hang uit voorzorg ook stootwillen aan de andere kant van de boot, voor het geval de stroom je laat doordraaien tot tegen de benedenstroomse boten aan.



Beleg het andere deel van de lijn op de achterbolder, en vaar langzaam met de motor achteruit, waardoor de boeg naar buiten zal draaien.

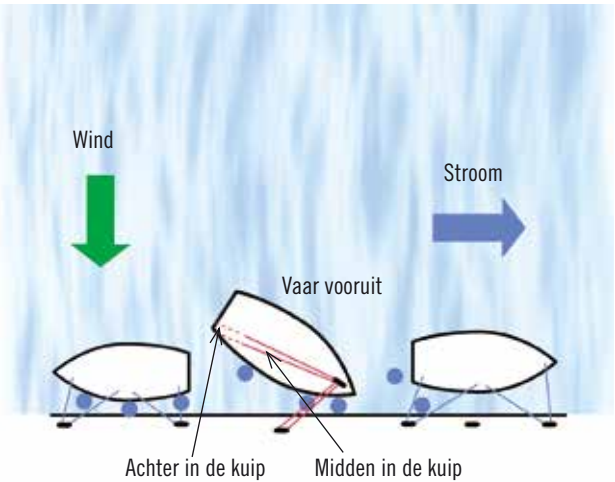


Haal de lijn binnen... en vaar tegen de stroom in.

Als de stroom van achter komt:

Techniek 9: opvaren in de voorspring

► Opvaren in de voorspring op slip om het achterschip naar buiten te brengen is gemakkelijker met de hiervoor beschreven bergbeklimmersknoop



Zet een bergbeklimmersknoop op de walbolder. Beleg daarna het staande deel van de lijn op de kikker op de boeg en breng het losse deel naar de kuip.



Met een stevige ruk aan de lijn komt de dubbele voorspring los.



Zet de motor in de vooruit. De boeg zal dan naar de wal draaien, waardoor de spiegel naar buiten komt. Hang wel een paar extra stootwillen op de boeg.



En vaar dan achteruit tegen de stroom in – de brede spiegel van het wedstrijdjacht achter ons blijft net vrij.



ZEILEN, BIJLIGGEN & REVEN

Het is mijn eer te na als mijn zeilen er niet goed op staan. Door ze goed te trimmen ga ik harder en is de beweging van de boot ook comfortabeler. Het kiezen van de juiste hoeveelheid zeil voor de omstandigheden is belangrijk om te zeilen zonder zorgen. Je hoeft echt niet voortdurend 45 graden scheef te liggen. Je kunt het eigenlijk beter vermijden. Alle boten hellen enigszins over, maar bij te veel helling lozen je zeilen bovenin te veel. Het is beter om wat zeil te minderen en de boot meer rechtop te zeilen.



Het grootzeil hijsen terwijl de fok al staat

ZEILVOERING

Er zijn veel uitstekende boeken over zeiltrim die het lezen waard zijn. Grofweg gezegd, als de telltales op het voorzeil recht naar achter wijzen, als je alleen het geluid van water langs je romp hoort en als je bootsnelheid redelijk lijkt, dan is het goed. Zorg ervoor dat je zeilen niet klapperen. Eric Hiscock had het over 'je zeilen in slaap brengen'. Als ze slapen wist hij dat ze perfect getrimd waren. Een klapperend zeil vertelt je dat het efficiënter kan en dat het graag getrimd wil worden.

Het grootzeil hijsen

Bedenk dat je bij het hijsen van het grootzeil niet alleen een zeil aan een val omhoogtrekt, maar ook een heleboel touwwerk zoals de reeflijnen, en dat er een berg wrijving is (de weerstand van de sledes in de mastgroef, keerblokken en lijnen naar de kuip die door blokken met V-klemmen lopen, enzovoort). Haal om te beginnen de reeflijnen aan het einde van de giek eruit, zodat die niet langs al die obstakels hoeven. Je kuip wordt een beetje een rommeltje, maar het maakt het hijsen eenvoudiger.

De meeste mensen hijsen het grootzeil door tegen de wind in te motoren. Ik doe het liever op mijn voorzeil. Ik ga aan de wind varen en vier de grootschoot zo ver dat de giek aan de lage kant kan liggen.

De voordelen daarvan zijn:

- Geen klapperende giek. Aan de wind ligt de boot een beetje scheef en blijft de giek aan lij. En zonder geklapper is er minder kans op schade of slijtage. Of op een klap van de giek.
- De boot is stabiel.
- Over bakboord heb je overwicht op boten over stuurboord of op de motor (ik zei 'overwicht', omdat 'voorrang' niet voorkomt in het zee-aanvaringsreglement).
- Je bespaart geld, want je gebruikt minder diesel.



▲ Aan de wind, genuadeslede naar achteren, goede trim ▼ Ruime wind, genuaslede naar voren, goede trim. Beide foto's: © Rich Buettner





▲ Ik gebruik een heel luie techniek om het grootzeil te hijsen: m'n elektrische ankerlier.



▲ Dat werkt omdat hij horizontaal staat. Met een verticale ankerlier kan het ook, maar als de lier in een ankerbak zit lukt het niet, omdat de grootzeilval van de lier op de mast naar de ankerlier moet lopen en door de hoek die de val dan met sommige ankerlieren maakt slipt hij eraf.

Op sommige boten kun je het grootzeil niet hijsen terwijl je op het voorzeil vaart. *Southern Cross*, een Rustler 36, meldde dat bij hem de giek in lijn met de mast moet staan, omdat anders de sledes vast komen te zitten in de mastgroef.

Doorgelatte grootzeilen en lazy jacks

Als je alleen lazy jacks hebt zitten ze altijd in de weg als je het grootzeil hijst, en het is lastig om ze op de juiste spanning te houden als je het grootzeil strijkt. Met een main drop system werkt dit niet, want lazy jacks moeten altijd op spanning blijven staan en de bovenste zeillat blijft er bij het hijsen altijd achter haken. Als je de lazy jacks losser zet wordt het alleen maar erger, dus strakke lazy jacks met een main drop system werkt het beste. Wat me opvalt bij lazy jacks en main drop systems is dat de lazy jacks vaak erg hoog zitten en ook ver naar binnen. Als je ze kunt laten zakken wordt de kans dat er een zeillat blijft haken aanzienlijk kleiner. Dat is ook het geval als je ze verder uit elkaar kunt zetten, zeg ter hoogte van de zaling.

TOP TIP

Fokkenvallen en -schoten zijn meestal blauw, en spinnakervallen en -schoten rood, maar hier zie je slimme kleurcodes op een rolmaststelsel. Groen voor 'gaan' op de onderlijksstrekker en rood voor 'stop' voor het rolsysteem.

Niet doorgelatte zeilen hebben hier natuurlijk geen last van.

Grootzeilen en rolmasten

Grootzeilen die in de mast rollen zijn een geweldige uitvinding, alhoewel sommige mensen er nog steeds wantrouwend tegenover staan: 'het loopt te snel vast', 'te veel gewicht boven in de mast als het zeil ingerold is', enz. Het schijnt dat we ze aan de flottieljezeilers op de Middellandse Zee te danken hebben, omdat ze ontwikkeld zijn om die groep het leven gemakkelijker te maken. Als je het zeil uit de mast trekt, ga dan niet helemaal in de wind liggen. Op die manier trekt de wind het zeil eruit. Als je het zeil inrolt blijft er zo een klein beetje druk in het zeil, zodat het mooi strak oprolt. Op een Beneteau Oceanis 393 werkte het goed om halve wind over stuurboord te varen met de giek een eind naar buiten.

Het voorzeil uitrollen

Als je een voorzeil uitrolt met de schoot, houd dan een beetje spanning op de reefflijn. Als er geen spanning op staat en het zeil rolt snel uit, dan loopt de reefflijn soms vast op de trommel. Dat is problematisch, want nu kun je het voorzeil niet meer in- of uitrollen met de reefflijn. Je moet het voorzeil nu verder ontrollen rondom het voorstag tot het helemaal uitgerold is. Daarna kun je het zeil strijken en van het rolreefsysteem afhalen (tenzij je de trommel uit elkaar kunt halen en de reefflijn op orde kunt krijgen). Dat is allemaal lastig. Zet dus als voorbereiding op het zetten van het voorzeil de schoot op de ene lier en de reefflijn op de andere, zodat je controle over de snelheid van het uitrollen hebt.

Als de reefflijn bestaat uit een combinatie van staaldraad en lijn is er op de trommel soms alleen genoeg ruimte voor de staaldraad en misschien een

Geen hakende schoten



Als ik mijn fokkensloten met een paalsteek aan het schootoog bevestig, doe ik dat zo dat de gladde kant van de paalsteek naar de stagen wijst. Dan blijven ze minder snel haken.



Je kunt ook één lange schoot nemen en hem vastzetten met een koesteek. Die slipt niet en nu is er nog minder kans dat hij in het want blijft hangen.

paar slagen van de lijn. Ik wissel vaak tussen de genua 1 en 2 en dan moet ik zorgen dat de reefflijn altijd goed staat. Ik zet hem zo dat de overgang van lijn naar staaldraad net voor de trommel zit als het zeil uitgerold is. Het is zinvol om na te lopen of het zeil gemakkelijk uit- en inrolt.



▲ Zorg er als je het voorzeil aan het rolreefsysteem vastmaakt voor dat de trommel genoeg ruimte heeft voor alle lijn, of lijn/ staaldraadcombinatie als het zeil uitgerold wordt

Boegseren bij een steiger of een kademuur

Zet een spruit van de boeg naar de spiegel en bevestig halverwege (of waar je de trekkracht ook maar wilt hebben) een karabijnhaak.



Maak de karabijnhaak vast met een middenmansknoop (zie hiernaast).



Leg het werpanker met ketting en lijn in een emmer, vaar met de bijboot een geschikte afstand van je boot weg en laat het anker vallen.



Breng het uiteinde terug naar de boot.



Haal het door de karabijnhaak heen en dan naar de lier. Lier de lijn in.



Het anker pakt en je trekt de boot bij de steiger of de kademuur vandaan.

Middenmansknoop

De middenmansknoop resulteert in een betrouwbare lus in het midden van een eind lijn. Je kunt er vanaf beide uiteinden of vanaf de lus kracht op zetten.



Leg de lijn in de palm van je hand op het punt waar je de knoop wilt hebben.



Sla de lijn om je hand heen zodat er twee delen over de palm van je hand liggen. Aan dit deel zit de karabijnhaak.



Sla de lijn nogmaals om je hand.



Laat dit deel schuin naar onder wijzen.



Neem nu de nieuwe bovenste slag (wat eerst slag 2 was) met de karabijnhaak, trek hem over de twee andere slagen heen en haal hem achterlangs weer omhoog.



Trek uit elkaar en trek aan de beide uiteinden: een middenmansknoop.

Scan deze QR-code om te zien hoe je een middenmansknoop maakt.



11

NAVIGATIE

METEN MET JE LICHAAM

Je kunt je lichaam aan boord als meetinstrument inzetten.

Een uitgestrekte arm is een peilingslijn

Ik sta altijd op dezelfde plek als ik stuur op mijn boot, dus ik kan een arm uitstrekken in de richting van een naderende boot om te zien of we op een constante koers liggen. Ik wijs naar hem en als hij op mijn arm afkomt liggen we op aanvaringskoers. Als hij voor mijn arm langs gaat, ga ik achter hem langs, en als hij achter mijn arm langs gaat, ga ik voor hem langs. Je kunt ook een scepter en een lier oplijnen, wat je wilt. En als ik achter het kompasshuis sta kan ik mijn arm op de koers liggen die ik nodig heb. Stel de boei moet op 135° liggen. Ik kijk waar 135° is op het kompas en wijs met mijn arm in die richting. Dan moet ik daar de boei kunnen zien liggen.



Een uitgestrekte arm gebruiken als peilingslijn

Als je alleen of met z'n tweeën zeilt, dan komt ook het navigeren op jou alleen of op jullie samen neer. Wie zijn boot door nauwe wateren wil loodsen moet boeien en lichten kunnen herkennen, de dieptemeter in de gaten houden, sturen en ook de aankomst in de haven gepland hebben.

Uiteraard gebruik je steeds je gps-kaartplotter. Hij geeft je 24 uur per dag je positie tot op 2 meter nauwkeurig – geweldig. Je kunt zelfs de koers naar je waypoint in de plotter invoeren, en de tijd en de datum; veel plotters geven dan de koers die je moet sturen om rekening te houden met de stroom. Corrigeer deze koers voor het verlijeren en je kunt op weg. Houd voor de zekerheid ook altijd een papieren kaart bij de hand.

Maar wat je plotter ook zegt, je moet nog steeds met het oog kunnen bevestigen dat de boei die je nadert ook echt de boei is die je zoekt. Je kunt de kaartplotter gebruiken om afstanden en koersen van en naar verschillende objecten te bepalen of je kunt dat op je papieren kaart doen, maar er zijn ook nuttige eeuwenoude technieken om je direct een idee te geven van hoeken en afstanden. Ik noem er hier een paar.

Sturen en navigeren is een kwestie van voorbereiding. Ik ben niet de eerste die het zegt en vast ook niet de laatste, maar als je een gemakkelijk te volgen plan hebt voordat je een onbekende haven in vaart, heb je aanzienlijk minder zorgen. Natuurlijk volg je je kaartplotter, maar als je de koersen en afstanden van de ene boei naar de andere van tevoren kunt meten ben je voorbereid op wat de plotter gaat zeggen, en als hij ermee ophoudt ben je niet meteen hulpeloos. Daarom zijn hier een paar technieken die het navigeren simpeler helpen maken.

Vingers zijn graden van hoeken

Eén vinger op een armlengte afstand is 2° aan de horizon. Dus als je op een landtong aan de horizon afvaart en je wilt weten hoeveel je van koers moet veranderen om dat punt vrij te varen, dan kun je één van de vier meetinstrumenten nemen die je hand biedt, van 2° tot 20°. Als je wilt meten hoeveel je van koers moet veranderen om een boei vrij te varen die

niet werkelijk aan de horizon ligt, buig dan je elleboog een beetje en breng je hand of vinger dichterbij. Als je je hand dicht naar je gezicht brengt werkt deze ruwe methode voor objecten die dichterbij zijn. En dat kan ik sneller dan dat ik de cursor van de plotter kan verzetten voor een accurate peiling. Bij dit soort schattingen moet je natuurlijk wel een zekere marge in acht nemen.



1 vinger = 2°



2 vingers = 4°



3 vingers = 6°



4 vingers = 8°



5 vingers = 10°



Dit is 20°

TOP TIP

Bind vallen strak vast. Dat scheelt lawaai en voorkomt slijtage.

Kijk naar de achtergrond

Als je achter het schip waar je op let een achtergrond kunt zien, dan zal hij je nooit raken zolang die achtergrond verschuift. Als hij de achtergrond voor zich opeet en hem naar achteren uitspuwt dan gaat hij voor je langs. Als er steeds meer achtergrond voor hem verschijnt, en hij het achter zich opeet, dan ga jij voor hem langs. Als de achtergrond gelijk blijft en je komt dichterbij, dan lig je op ramkoers.