



*Zonsopkomst bij een stuurboordton*

# DANKWOORD

Ik wil eerst Duncan Kent bedanken, zonder wie dit allemaal nooit begonnen was.

Ik had enkele jaren zonder succes geprobeerd voet aan de grond te krijgen bij Engelse zeilbladen, toen Duncan als redacteur van *Sailing Today* zei: 'Oké, ik geef je elke maand twee pagina's voor artikelen over boat handling.' Hij was ook degene die me uitnodigde voor de Yachtsman of the Year-lunch van de Yachting Journalists' Associations in Trinity House, en die me voorstelde aan Janet Murphy van Bloomsbury Publishing.

Ik ben ooit in mijn onderbuik geraakt door een ondeugdelijke vuurpijl en overleefde wat de artsen een niet te overleven ongeluk noemden. Ik wilde Janet ervan zien te overtuigen het boek dat ik daarover schreef uit te geven. Misschien wordt het ooit alsnog uitgegeven, maar Janet had meer interesse in mijn beschrijvingen van solo- en onderbemande technieken die inmiddels in *Yachting Monthly* waren verschenen en gaf me opdracht voor dit boek.

Dank aan John Goode, die een spreekbeurt op de London International Boat Show voor me regelde, waardoor ik Bloomsbury kon benaderen over het uitgeven van het ene boek en opdracht kreeg voor het andere.

Ik bedank ook de liefvallige Jenny Clark van Bloomsbury, die het boek nauwkeurig en met gevoel redigeerde en een veel beter boek produceerde dan ik haar gaf. Dat ze deze zin niet heeft geschrapt is veelzeggend.

Ook dank aan allen die kwamen aanroeien en me hebben geholpen. De steun die ik heb gekregen bij dit boek was fantastisch. Wat ik ook uitspookte met *Dorothy Lee*, welke rare oefening ik ook deed, ze kwamen kijken wat ik aan het doen was en hielpen mee. Ik ben hun allemaal eeuwig dankbaar.

Dus dank je wel:

- Barrie Neilson, van *Sailing Holidays*, die ik benaderde voor foto's van het afmeren op de Middellandse Zee. Hij zei: 'Waarom ga je in mei niet met ons mee naar Corfu? Dan regelen we die foto's daar.' Fantastisch was dat.
- Clinton Lyon van Gillingham Marina, van wie ik de hele

jachthaven mocht gebruiken om foto's te maken van aanleggen in een box. Dank aan Peter en Christine van *Mandurah* en David en Ros van *Demon of Arun*, wier aanlegtechnieken ik mocht fotograferen.


- Universal Marina, die al mijn verzoeken om dingen te proberen aan steigers en in boxen heeft ingewilligd.
- Justin Hill van Universal Marina.
- Chantereyne Marine Cherbourg.
- Alan Barwell voor alle gesprekken over knopen, vooral de Prusikknoop, waardoor ik de Kleimheist heb ontdekt.
- John Lewis Partnership Sailing Club, die toestond dat ik mijn boot op alle mogelijke manieren aan die van hen vastmaakte.
- De booteigenaren met wie ik mee mocht zeilen of die het goedvonden dat ik hun boot versierde met allerlei lijnen en van alles uitprobeerde:  
Victor en Pat van *Layla Ann*  
David van *Elinor*  
Sue en Matthew van *Southern Cross*  
Ken en Barbara van *Capricorn*  
En dank in het bijzonder aan Giles en Pauline van *Quintessence* en hun zeilschool Ocean Adventures Sailing voor hun geweldige hulp.
- Alex Whitworth, die me altijd op het rechte pad houdt.
- De vrienden die met me meegingen, camera's vasthielden, foto's maakten, hielpen met de fotoshoots en me advies gaven: Robert Chippett, Tony Hutson, Vladimir Chorbadzchiev, Richard Strange, Jan Bek, Jonathan Otter, Steve Barber, Jar Vahey, Andrew Rogers en Keith Bater. En Andy Hobbs voor het uitlenen van zijn RIB, en omdat hij ons af en toe meenam op de beste camera-boot ter wereld, een Princess 23 m. De foto's vanaf de flybridge lijken wel luchtfoto's!
- Rick Buettner, geweldige fotograaf, voor al zijn tijd en hulp.
- Lesley France voor al haar geweldige Photoshop-werk.

En ten slotte dank aan mijn familie die me de tijd heeft gegeven om te gaan zeilen en al deze dingen uit te zoeken.

*Een solozeiler op een gaffel getuigde  
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](http://www.lifesavers.co.uk)) en biedt video links waarmee je de beschreven technieken in actie kunt zien. Overal 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](http://westviewsailing.co.uk/stress-free-videos).

Over mijzelf: ik ben zestig 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 dertig jaar als voice-over-acteur 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 opnam 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 aan elkaar genaaid. 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](http://www.westviewsailing.co.uk/videotutorials). Ze zijn ook als app verkrijgbaar, 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 uitvoer 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 verwijst 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.

Vooral 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 uitgaat, 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 er vanuit dat we allemaal kunnen zeilen, en daarom zal ik tips, technieken en systemen beschrijven die je kunt gebruiken om zorgeloos te zeilen.

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 boot 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.

## 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 van 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.

Dus wat kunnen we doen om ons zelfvertrouwen op te krikken? Onthoud dat een competente en zelfverzekerde schipper zijn bemanning moet verschaft, 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 werd 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 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 klaar maakt, 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 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 'lieverd!' 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

## TESTSCHEPEN

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 zorgelijk contact met die van de buurman maakt. En ik laat ze in die waan. Nou ja, nu niet meer. Als je een professioneel uitzijnde 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 tenminste 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.

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, sail drive, 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*





# VAARDIGHEDEN & DISCIPLINES

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?

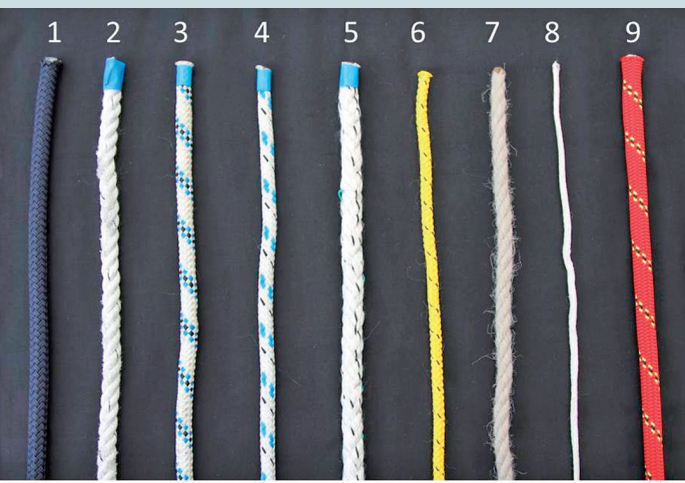
### Zorgen voor touwwerk

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

polyester gevlochten fokkeschoten 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 ankerrossen*
- 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
Prolypropyleen	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 fokkeschoten in de wasmachine. Volgens de experts kan dat, zolang je ze niet te heet wast. Ik stop ze in een kussensloop, maar ik knoop de sloop wel 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.