



Zorgeloos VAREN

Handboek voor de
startende watersporter

EpcO Ongering



HOLLANDIA

Inhoud

Voorwoord	7	8 Kijken en ervaren	54	11 Bootuitrusting en onderhoud	104	13 Watersportweetjes	135
Inleiding	9	Kijken	54	De uitrusting van een boot	104	Werven	135
1 Voorbereiden	12	Wat is een boot?	55	Onmisbaar op elke boot	106	Mensen	135
Boot	7	Indelingen van boten	56	Onderhoud	115	Boottaal	138
Bemanning	15	Vormen van de boot	57	Onderhoud stuur-systeem	118	Spreekwoorden en gezegden	139
Bestemming	16	Vormen onder water	58	Onderhoud (inboard)-dieselmotor	119	Register	141
Buienradar en het weer	17	Historie	59	Onderhoud benzine-buitenboordmotor	119		
Bijzondere noodgevallen	19	Rompvormen	62	Onderhoud elektrisch systeem	120		
2 Opstappen	20	Kielen en zwaarden	68	Onderhoud tuigage en zeilen	121		
3 Wegvaren	22	Rompmaterialen	70	12 Handleiding voor het kopen van een boot	122		
4 Op het water	26	9 Boottechniek	76	Budget	122		
5 Afmeren	31	Besturing	76	Gebruiksdoel	124		
6 Vastleggen	35	Aandrijvingen	81	Oriëntatie	124		
7 De natuur	41	Elektrisch systeem	91	Kijken bij dealers, werven en makelaars	130		
Water	41	10 Zeilen	92	De aankoop	132		
Wind	46	Zeiltheorie	92				
Stroming	48	Trim van de zeilen	98				
Wolken	50	Materialen	99				
Weersverwachtingen	52	Korte cursus zeilen in een dag	100				

Voorwoord



Dit boek is bedoeld om startende watersporters wegwijs te maken in de wondere wereld van de watersport. Het geeft je in de eerste plaats basiskennis. Dat klinkt gemakkelijk, maar het is echt geen eenvoudige opgave. Er zijn immers oneindig veel verschillende soorten vaartuigen voor verschillende omstandigheden met een bijna oneindig aantal verschillende kenmerken. Toch zijn er ook overeenkomsten en daar focus ik op in dit boek, want die maken de complexe botenmarkt overzichtelijker.

Populair gezegd wijst dit boek je de weg bij het leren varen. Ook duik je dieper in de achtergronden van boten: waarom boten bepaalde vormen hebben, waar ze van zijn gemaakt, wat er allemaal aan onderdelen op en aan zitten, wat er stuk kan gaan en met welke doelen boten worden ontworpen en gebouwd. Bovendien geeft het boek je tips die je bij het varen en de uitrusting van pas kunnen komen. Bij het varen is het ook belangrijk dat je het een en ander weet over de omstandigheden, dus over eigenschappen van water, wind, golven en wolken, dus ook daar heb ik een hoofdstuk aan gewijd.

Het uiteindelijke doel van dit boek is dat het je de basiskennis verschaft die nodig is om in de praktijk zorgeloos te leren varen. Om in de praktijk vaarvaardigheden te ontwikkelen heb je eerst de nodige theoretische kennis nodig. Mijn oude leermeester Jan Tamboer zei het al: 'Niets is zo praktisch als een goede theorie.' Uiteindelijk leer je echt varen door het geleerde in de praktijk toe te passen. Daarbij kun je ontdekken dat varen leuk is, soms heel gemakkelijk, en af en toe verdraaid lastig. Die ontdekkingstocht is nog leuker als je die samen met 'ervaren' mensen onderneemt. Zij kennen vaak trucjes om lastige zaken simpel uit te voeren.

Veel botenmensen praten graag over hun boot en hun belevenissen op het water. Een bijkomend doel van dit boek is om je lekker te kunnen laten meepraten met andere watersporters. Daarom geef ik in elk hoofdstuk en aan het eind van het boek sterke verhalen en triviale feitjes, waarmee je ervaren watersporters figuurlijk om de oren kunt slaan.

In dit boek heb ik gestreefd naar een zo volledig mogelijk scala aan basiskennis, maar het is niet mogelijk om de beginnende watersporter op alle omstandigheden voor te bereiden. De psychologie van de stuurman heb ik bijvoorbeeld buiten beschouwing gelaten en die speelt soms een belangrijke rol bij het inschatten van bepaalde situaties. Toch meen ik dat je met de kennis van dit boek in het achterhoofd een uitstekende basis hebt voor een glanzende vaarcarrière of in elk geval het nodige vaarplezier. Geniet!

Vinkeveen,
EpcO Ongering

Inleiding

Hoe heb je het meeste plezier van dit boek?

De titel van dit boek is *Zorgeloos varen*. Dat is nogal een belofte. Varen is namelijk voor veel mensen best spannend. Je gaat varen om even de zorgen van de dag te vergeten, maar daar heb je niets aan als je er andere zorgen voor in de plaats krijgt. Dit boek is er om die zorgen weg te nemen.

Varen is leuk, avontuurlijk, verrassend, ontspannend, maar soms ook spannend en zelfs een beetje spannend. Daar kunnen we goed mee leven. Een probleem ontstaat als je wordt overvallen door motorpech of problemen met de besturing of andere essentiële onderdelen van een boot, door slecht weer, files voor de sluizen, ruzie aan boord, brugwachters die net gaan lunchen, enzovoort. Om zorgeloos te kunnen varen moet je deze problemen herkennen, en vervolgens voorkomen, negeren of oplossen. Pas als je weet wat de gevaren zijn, kun je er maatregelen tegen nemen.

Door een leven lang te varen heb ik geleerd wat een vaartocht zorgeloos maakt. En om meteen de essentie van dit boek op een van de eerste bladzijden al te verklappen: het draait voor een groot deel om voorbereiding en 'ervaring'. Voor de voorbereiding heb je dit boek in handen. Daarmee kun je elke nieuwe vaartocht beginnen en hoe meer ervaring je hebt, hoe gemakkelijker dat wordt. Veel mensen kunnen uitstekend varen, zonder Vaarbewijs of zonder ooit een boek over varen te hebben gelezen. Toch denk ik dat je sneller goed leert varen als je gebruikmaakt van de extra kennis uit dit boek. Er staan rijtjes met praktische tips in, een paar gouden regels en een lijstje met absolute do's en don'ts.

Hoe heb je het meeste plezier van alle kennis in dit boek? Het is geen roman; je leest het niet in een ruk uit. Je begint met de basics: wat

heb je aan voorbereiding nodig als je als startende watersporter voor de eerste keer wilt gaan varen? Neem de eerste paar hoofdstukken door, neem het boek mee aan boord, lees de adviezen rustig na en ga, gewapend met deze basiskennis, varen. Doe dat liefst onder het toezien van een ervaren schipper, die je zonder stemverheffing fouten durft te laten maken. Uiteindelijk leer je veel van je fouten, door te analyseren wat er misgaat en door het opnieuw te proberen.

Lukt het varen onder begeleiding, huur dan een simpel bootje en ontdek stapje voor stapje hoe de theorie in de praktijk werkt. Als dat je makkelijk afgaat, kun je verder gaan en je ontwikkelen tot een expert. Daarvoor heb je meer theoretische kennis nodig. Die vind je in het tweede deel. Dat gaat over de achtergronden van het weer, verschillende soorten boten, voor- en nadelen van de verschillende bouwmaterialen en aandrijvingen. Tussendoor vertel ik hoe zeilen eigenlijk werkt en geef ik tips over het kopen van een boot.

Dit boek bevat veel informatie, voor de startende watersporter misschien wel te veel. Maar al die informatie kan je van een beginner laten uitgroeien tot een expert, tot iemand die zonder zorgen het water op gaat en vrienden kan laten meegenieten. Als bonus geef ik tips over hoe je je in de kroeg, op verjaardagen en bij andere ontmoetingen met medewatersporters als een echte waterrot-in-het-vak kunt voordoen. Want je zult snel merken dat veel bootbezitters graag met anderen over hun hobby praten.

Mijn vader had in zijn boot een bordje hangen met de tekst: 'We hebben een boot om over te praten, niet om mee te varen.' Dat was ironisch bedoeld, want hij ging zo vaak als hij kon het water op. Aan hem draag ik dit boek op. Veel van wat in dit boek staat, leerde hij mij en van hem erfde ik de eigenschap dat ik ook graag over boten praat. Uiteindelijk resulteerde dat in een carrière in de wondere wereld van de boten en nu ook in dit boek. Hopelijk helpt het iedereen met liefde voor de watersport om te genieten van een leven lang zorgeloos varen.



Aan het eind van hoofdstuk 6 staat een stappenplan om de theorie in de praktijk te oefenen. De belangrijkste stappen om zorgeloos te varen zijn:

- 1) Neem de theorie door en bereid je eerste tocht voor.
- 2) Zoek een ervaren watersporter en vraag deze mee.
- 3) Huur, leen of koop een bootje voor je oefensessie.
- 4) Hang stootwillen rondom.
- 5) Vaar eerst een stuk strak rechtuit.
- 6) Maak daarna bochten.
- 7) Bepaal of je schroef links- of rechtsdraaiend is (wieleffect).
- 8) Probeer achteruit te varen.
- 9) Geef wat meer gas waar het kan en mag.
- 10) Bepaal je remweg.
- 11) Meer langsrij af.
- 12) Probeer een box in te varen.
- 13) Probeer achteruit de box in te varen.

1 Voorbereiden

Een boottocht vergt wat voorbereiding, want je wilt varen zonder problemen. Ik werk graag met lijstjes; dan kun je gemakkelijk alles afstrepen en weet je zeker dat je niks vergeet. Dit zijn de vijf B's waar je voorbereidingen voor kunt treffen:

- Boot
- Bemanning
- Bestemming
- Buienradar en het weer
- Bijzondere noodgevallen

Boot

Elke boot is anders. Als je een boot huurt, mag je ervan uitgaan dat de verhuurder zorgt dat de boot voldoende is uitgerust en dat de techniek tiptop in orde is. Dan kun je deze paragraaf eigenlijk verder overslaan. Heb je een eigen boot of heb je er een van vrienden geleend, dan is het slim om vóór het varen te checken of de volgende dingen in orde zijn:

- a) **Brandstof:** Heb je genoeg voorraad voor de dag? Zo niet, zorg dat je weet waar je kunt tanken. Zorg ook dat de brandstof niet is verouderd of zelfs aangetast is door de ouderdom. Een reserve-tankje is altijd handig.
- b) **Waterstraal:** Vrijwel elke motor produceert warmte en wordt gekoeld om storingsvrij te kunnen werken. Wordt een motor niet gekoeld, dan zal deze te heet worden en kan hij vastlopen. Als het goed is zie je na het starten een straaltje water uit de motor of de uitlaat komen. Dat is het buitenwater dat wordt opgezogen om de motor te koelen. Zie je geen waterstraal, schakel dan een deskundige in. Die kan checken wat er aan de hand is.

TRIVIA

De meeste storingen waarvoor hulpdiensten moeten uitrukken, hebben te maken met **brandstofproblemen**. Vooral na de winter blijken veel motoren wel te starten, maar slaan ze na een tijdje weer af. Dit komt doordat de brandstoffilters verstopt raken door bacteriegroei in de winter of door water in de brandstof. Dat water ontstaat doordat lucht ook water bevat. Warme lucht kan meer water bevatten dan koude lucht. Als de lucht in de brandstoftank afkoelt, condenseert het water uit de lucht (slaat neer) in de tank en bederft zo het vaarplezier. Motoren kunnen namelijk slecht tegen water.

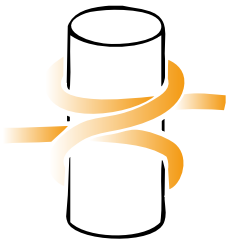
- c) **Besturing:** Het is levensgevaarlijk om te varen met een boot die slecht of niet bestuurbaar is. Check voor het wegvaren even of de besturing het doet en of je het roer beide kanten op kunt bewegen. Dit zal vrijwel altijd het geval zijn, maar een check vooraf kan veel narigheid voorkomen. Het duurt hooguit vijf tellen, dus daarvoor hoeft je het niet te laten. Ook is het handig als je het stuur in de middenstand zet als je wegvaart. Je zou niet de eerste zijn die gas geeft en dan pas merkt dat de stand van het roer je tegen de kant doet botsen.
- d) **Uitrusting:** Wat moet je meenemen? Aan de basisuitrusting van boten wordt in hoofdstuk 11 uitgebreid aandacht besteed. Een huurboot heeft eigenlijk altijd de noodzakelijke basisuitrusting. Wel is het handig om het telefoonnummer van de verhuurder bij de hand te hebben. Plus een opgeladen telefoon.
- e) **Basisknopen:** Leer een paar basisknopen voor je gaat varen. Het zijn er maar vijf: de halve steek, de platte knoop, de ankersteek, de mastworp en de paalsteek.
 - Een **halve steek** is een simpele manier om een lijn vast te leggen op een kikker of bolder. Je kunt deze knoop gemakkelijk weer losmaken als je zorgt dat er geen kracht op de lijn komt te staan. Dit doe je door de lijn een paar keer kruislings over de kikker of bolder te leggen voordat je de halve steek legt.



Kikker met kruislingse slagen voor de halve steek



Platte knoop



Mastworp



Ankersteek



Paalsteek

De vijf basisknopen

- De **platte knoop** gebruik je om twee lijnen van gelijke dikte met elkaar te verbinden. De platte knoop bestaat uit twee halve steken die in tegengestelde richting worden gelegd. In feite maak je in je schoenveters een platte knoop, maar dan met zogenaamde slippende lussen.
- De **mastworp** is een fijne manier om een lijn om een paal vast te zetten. Deze knoop zal zichzelf vasttrekken als er kracht op de lijn komt te staan.
- Met de **ankersteek** zet je een lijn aan een ring of zeereling vast. Deze knoop houdt goed, maar is niet gemakkelijk los te maken.
- Mijn favoriet en ook de lastigste knoop in dit rijtje is de **paalsteek**. Van de paalsteek heb je aan boord altijd veel plezier. Het is een knoop die je gemakkelijk kunt maken, niet schuift en altijd gemakkelijk weer los te maken is. YouTube biedt een keur aan video's die laten zien hoe mensen simpel en soms razendsnel de paalsteek maken. Voor de mensen die als kind op de zeilschool hebben gezeten: het is het verhaal van het slangetje dat uit de vijver komt, om het boompje heen gaat en weer de vijver in duikt. Doen!

Bemanning

Met bemanning bedoel ik de mensen die aan boord meevaren en dus niet alleen de mensen die meehelpen. Ook met de bemanning moet je vooraf jouw plannen afstemmen.

- a) **Communicatie:** Vertel duidelijk wat de plannen zijn en wat je van iedereen aan boord verwacht voordat je gaat varen. Bijvoorbeeld: 'We gaan vandaag een rondje over de Loosdrechtse Plassen varen; Jan helpt me met het afmeren. We komen twee lage bruggen tegen; daar zal ik jullie tijdig voor waarschuwen. Het wordt goed weer, maar aan het eind van de middag gaat het waarschijnlijk wat regenen. Ik verwacht dat we rond vier uur vanmiddag weer terug zijn. Veel plezier.'
- b) **Afspraken:** Maak heldere afspraken over gevaarlijke en ongewenste situaties aan boord.
 - Vraag iedereen om te blijven zitten als je afmeert of een brug nadert. Mensen die gaan staan verstoren het evenwicht, belemmeren het uitzicht en kunnen meestal niks toevoegen aan het afmeren. Niet gaan staan bij een (lage) brug is logisch.
 - Laat iedereen altijd de handen binnenboord houden. Zeker als je tegen de kant dreigt te botsen, lopen onervaren mensen het risico op beknelling van de handen. Het is wel handig om ze een stootwil aan het lijntje klaar te laten houden bij het afmeren.
 - Laat kinderen laag in de boot zitten en zeker niet voorop. Ook mogen ze, hoe vervelend ook, niet door de boot klauteren als je aan het varen bent. Dat kan namelijk best gevaarlijk zijn.
 - Houd huisdieren aan de lijn. Plotselinge bewegingen van mensen en dieren kunnen manoeuvres lastig maken en soms zelfs belemmeren.

TRIVIA

Bedenk van tevoren leuke spelletjes voor de kinderen, want als ze alleen mogen kijken en niks doen, wordt varen snel te saai voor ze. Laat ze vogels spotten, boten herkennen of voorspellen wat voor kleur boot eraan komt. Of laat ze onder begeleiding sturen: dat vinden alle kinderen leuk. Er zijn veel boeken met tips voor het varen met kinderen zoals *Samen de boot in* van Lisette Vos.

3 Wegvaren

Deze eerste hoofdstukken gaan over gemotoriseerd varen; aan zeilen is een apart hoofdstuk gewijd. Wie wil leren zeilen, kan na de theorie een paar zeillessen nemen. Dan komen de uitgangspunten voor het wegzeilen vanzelf aan bod.

Voordat je met een gemotoriseerde boot wegvaart, moet je een paar handelingen verrichten om de motor te kunnen starten. Mijn ervaring: laat de boot goed en het liefst door een professional onderhouden, dan heb je de minste kans op startproblemen.

- 1) Met de **hoofdschakelaar** zet je de stroom naar alle stroomverbruikers aan boord aan. Deze schakelaar voorkomt dat de accu leegloopt doordat ergens aan boord nog een klein lampje brandt of een andere stroomverbruiker actief is. Merk je dat nergens stroom op staat, dan kun je er zeker van zijn dat de hoofdschakelaar uitstaat. Zet deze dus aan zodra je aan boord stapt.
- 2) Om te kunnen starten heeft een motor niet alleen stroom, maar ook **brandstof** nodig. De volgende handeling is dus zorgen dat er brandstof naar de motor gaat.
 - a) **Benzine:** Zorg dat het ontluichtingsdopje boven op de tank openstaat. Bij sommige buitenboordmotoren is er een ovale rubberen balg, een soort pompje in de brandstofleiding. Als je deze balg inknijpt, pomp je brandstof naar de motor. Als je merkt dat de balg hard wordt en weerstand geeft, is dat voldoende. Blijf niet pompen, want dan zal de motor de overdaad aan benzine overboord pompen.
 - b) **Diesel:** Bij dieselmotoren volstaat het om het contact een paar tellen aan te zetten. Dan pompt de brandstofpomp vast wat diesel naar de motor.
- 3) Je bent nu klaar voor de volgende stap.

- a) **Benzine:** Is de motor ingebouwd of in een bun? Laat dan de ventilator een halve minuut draaien. De ventilator voorkomt dat benzinedampen, bijvoorbeeld van onverbrande benzine die je naar de motor hebt gepompt, in de motorruimte kunnen ontploffen. Na ongeveer 30 seconden met de ventilator aan kun je starten.
 - b) **Diesel:** Voorgloeien is alleen nodig bij oudere dieselmotoren. Meestal is het voldoende om de sleutel 10 seconden op de voorgloeistand te houden. Daarna kun je starten.
- 4) Meestal is **starten** simpel. Soms niet. Dat kan duizend-en-een oorzaken hebben. Meest voorkomende: vergeten te choken (bij oude benzinemotoren) of het rode dodemanskoord (noodstop-schakelaar) is niet (goed) vastgemaakt. Derde kans: de versnellingshendel, de pook waarmee je gas geeft, staat niet in neutraal. Deze zaken zijn snel te verhelpen. Als de motor dan nog steeds niet start, is het slim om een deskundige in te schakelen.

TRIVIA

Een monteur controleert altijd of de motor wel brandstof en stroom krijgt. Soms is door rommel of bacteriegroei in de brandstoftank een filter verstopt, soms gaat het mis bij de brandstofleiding. Ook kan er water in de tank zijn gekomen of zit er een luchtbel in het brandstofsysteem. Bij verstopping van het filter moet dit worden vervangen. Bij water in de tank moeten de tank en de leidingen worden leeggemaakt en het systeem ontluicht worden. Als de motor geen stroom krijgt, heeft dat soms te maken met de bedrading, soms met een relais (een elektromagnetische schakelaar) die niet of niet goed werkt. Deze onderdelen kunnen simpel worden vervangen.

- 5) Af en toe start de motor wel, maar smooit hij na een paar tellen gedraaid te hebben. Controleer dan of het ontluichtingsdopje op de tank is opgedraaid. Er kan een vacuüm in de brandstoftank zijn gezogen en daardoor krijgt de motor geen brandstof meer. Hoor je de tank sissen als je het dopje opendraait, dan heb je de oorzaak dus gevonden. Een andere oorzaak kan zijn dat per

Met de **wet van Froude** kun je berekenen welke maximale snelheid een waterverplaatsend schip kan behalen, de zogenaamde theoretische rompsnelheid. Je hoeft er eigenlijk maar één ding voor te weten: de **waterlijn lengte** van de boot. Dat is de lengte, vanaf de zijkant bekeken, van het gedeelte van de romp dat het water raakt. Als een boot op rompsnelheid vaart, ziet de golf er vanaf de zijkant als volgt uit:



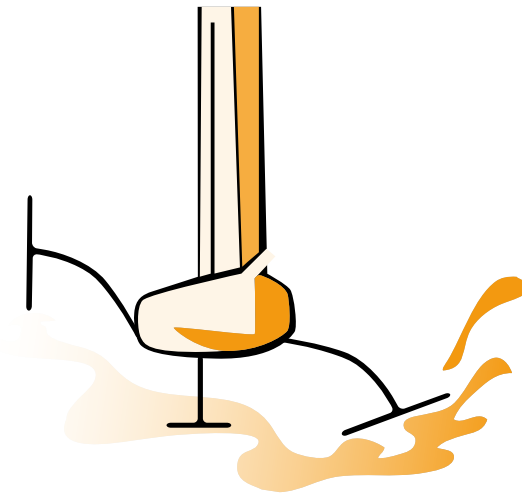
Froude ontdekte hoe je de rompsnelheid (de theoretische maximale snelheid) van een waterverplaatsende boot kunt berekenen.

Voor de echte experts: die formule luidt $V_{max}(kn) = 2,43 \times \sqrt{Lwl}$. Daarbij is V_{max} de maximaal bereikbare snelheid in knopen en \sqrt{Lwl} de wortel uit de waterlijn lengte. Een knoop is een veelgebruikte maat in de zeevaart en de watersport (1 knoop = 1 zeemijl = 1852 meter). Voor een boot met een waterlijn lengte van 9 meter is de uitkomst: $2,43 \times 3 = 7,29$ knopen (= 13,5 km/u).

een groot vermogen met een relatief laag gewicht, een scherpe boeg om de golf goed te kunnen klieven en een vrij vlak onderwaterschip om op de golf te kunnen planeren.

Draagvleugels

Om de weerstand extreem te minimaliseren kun je ook draagvleugels, zogenaamde foils, onder de boot monteren. Dan glijdt de boot op deze kleine vleugels met minimale waterweerstand over het water. Het is de volgende stap na het planeren: ultrasnel grotendeels boven het water varen. Doordat de boten op draagvleugels boven het water uit komen, lijkt het soms meer op vliegen dan op varen. De stuurman moet niet alleen de koers bepalen en bewaken hoe schuin de boot vaart, maar ook in de gaten houden dat de boot veilig zweeft. Twee-dimensionaal varen wordt driedimensionaal, zoals vliegen.



Drijven

Je weet nu dat water uit druppels bestaat, kan verdampen, hard als ijs kan worden en dat het weerstand tegen verplaatsing oplevert. Dat zorgt voor veel vermakelijke aspecten, maar kan ook bedreigend zijn. Net als in drijfzand kun je in water wegzakken. Je houdt je drijvend dankzij lucht in je longen.

met een aangehangen kiel. Daarom wordt dit type jacht sinds de jaren zeventig van de vorige eeuw weinig meer geproduceerd. De grote zeewaardigheid van S-spantjachten was lange tijd de reden om deze rompvorm te blijven toepassen. Een oud-collega vertelde me ooit een verhaal over de *Hans Christian*, een bekend merk S-spantzeiljacht. Het merk werd legendarisch toen een onbemand jacht in Australië losbrak van de afmeerplek en drie jaar later ronddrijvend op de oceaan werd teruggevonden. Het was vrijwel onbeschadigd. Het had stormen en reuzengolven overleefd, maar was nooit gekapseisd. Ik heb niet kunnen verifiëren of dit verhaal klopt of dat het een 'sprookje van Hans Christian' was, maar het klinkt aannemelijk. De boten zijn namelijk zwaargebouwd en hebben een rompvorm waarop golven weinig vat krijgen.

Diepe V-vorm

Zoals gezegd bestaan er boten die kunnen **planeren** (in glijvaart komen). Het betekent dat ze zich grotendeels over het water bewegen in plaats van door het water. Deze planerende boten hebben een scherpe boeg (een diepe V-vorm) nodig om het water mooi te klieven en een vrij vlakke bodem om met minimale weerstand over het water te schieten. Bij het planeren wordt de boot door de opwaartse kracht van het water omhooggeduwd, zodat deze over het water scheert, in plaats van erdoorheen. Door het verkleinen van het 'natte oppervlak' wordt de waterweerstand geminimaliseerd. Om de boot toch een beetje te laten 'sporen' wordt het vlak bij deze diepe V-knikspant in een kleine hoek geplaatst.

TRIVIA

De **vlaktiling** of **deadrise** is een maat die wordt uitgedrukt in graden ten opzichte van de rechte lijn. De **deadrise** wordt bij de spiegel gemeten. Een onderwaterschip met een **deadrise** van 0 graden is dus geheel plat. Bij de meeste snelvarende jachten ligt de **deadrise** tussen de 15 en 35 graden.



Naast de **deadrise** zijn bij (snelvarende) jachten meestal ook **sprayrails** te herkennen die het opspatten van de golven tegengaan. Steeds meer snelle motorboten hebben een zogenaamde **getrapte romp**. De treden zorgen voor hoogteverschillen in het onderwaterschip en zijn bedoeld om de boten sneller te laten planeren. Door snelheid wordt er lucht onder de trede geduwd en dat vermindert het natte oppervlak.

Meerrompsvaartuigen (multihulls)

Een **catamaran** is een vaartuig dat bestaat uit twee rompen, vaak kanovormig, die boven het water met elkaar verbonden zijn. Door de twee rompen heeft de catamaran weinig nat oppervlak en kan daardoor sneller in plané komen. De catamaranvorm wordt daarom veel op snelle zeiljachten toegepast, maar de laatste jaren komen er ook steeds meer **motorcats**.

TRIVIA

De voordelen van een catamaran zijn: snel, grote aanvangs-stabiliteit, veel ruimte, geringe diepgang en relatief goedkope bouw. Nadelen zijn er ook: op scherpe koersen hebben ze minder goede zeileigenschappen, er is een lage eindstabiliteit en een catamaran neemt veel ruimte in jachthavens in. Een variant op de catamaran is de **trimaran**. Dit is een vaartuig dat bestaat uit een hoofdromp en twee nevenrompen, die parallel aan elkaar zijn geplaatst. Zeilende trimarans kunnen het natte oppervlak onder helling enorm verkleinen en zijn daardoor razendsnel. Door de drijvers aan beide zijden naast de hoofd-

10 Zeilen

Zeilen is een van de oudste manieren van voortbewegen. Al ver voor onze jaartelling ontdekten mensen dat lichte voorwerpen zoals blaadjes gemakkelijk door de wind werden meegenomen. In gebieden waar de wind vooral uit één hoek waait, was het aantrekkelijk om je op een houtvlot met een zeiltje door de wind naar een benedenwinds gebied te laten meevoeren.

TRIVIA

De eerste boten hadden hun zeilen dwars op de mast. Daarmee kon je alleen met de wind mee of zijwaarts van de wind weg worden geblazen. Later ontdekten mensen dat je de zeilen ook in de lengterichting van de boot kon voeren. Zo kon je niet alleen dwars op de wind, maar ook tot bijna tegen de wind in varen. Over de vraag hoe het mogelijk is om ook (schuin) tegen de wind in te varen werd decennialang door wetenschappers geruzied. Uiteindelijk heeft wetenschappelijk inzicht ervoor gezorgd dat de zeilboten steeds sneller werden en ook dichter bij de windrichting (**hoger aan de wind**) konden varen.

Zeiltheorie

Mijn vader leerde mij zeilen door me als klein jongetje in een Piraatje (een klein houten bootje met een zeiltje, precies groot genoeg voor een kind) te tillen, van de kant af te duwen en te zeggen: 'Trek maar aan het touwtje, dan zie je wat er gebeurt.' Het is pedagogisch misschien niet helemaal verantwoord, maar gelukkig werd ik gefascineerd doordat het bootje ineens vooruitging. Af en toe riep hij aanwijzingen

en na een paar keer hopeloos aan lagerwal geraakt te zijn, vond ik – eenmaal gered – het zeilen steeds leuker. Het is een enorme kick om te voelen dat de wind je overal brengt waar je naartoe wilt en dat je moeiteloos vooruitgaat. Zeilen is niet heel moeilijk, maar de theorie van het zeilen is verre van simpel. Gelukkig kun je zonder al te veel zeiltheoretische kennis toch goed leren zeilen. In de praktijk leer je dat het beste, al scheelt het als je van tevoren de theorie en de basisbegrippen kent.

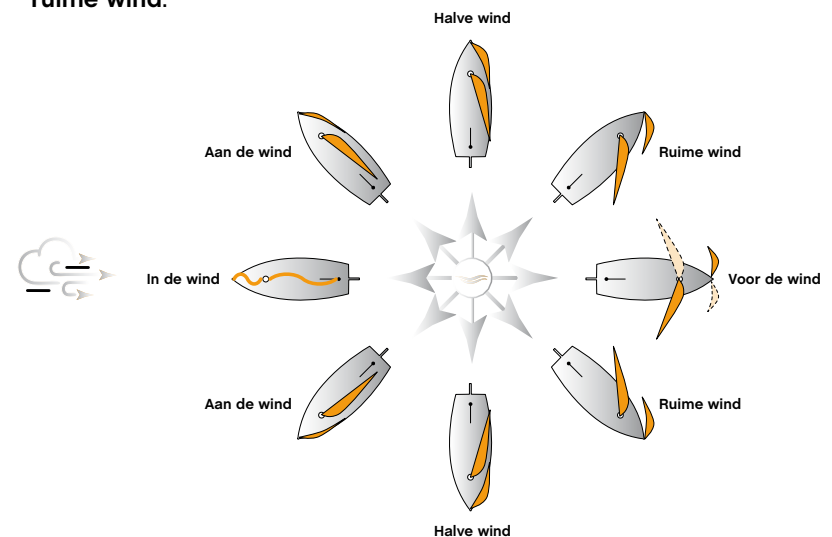
TIP 1) Ga zeilen, liefst met een ervaren zeiler die je rustig de basisprincipes bijbrengt en je geleidelijk steeds meer verantwoordelijkheid geeft.

TIP 2) Volg een zeilcursus. Je leert er niet alleen zeilen, maar ook met je bemanning communiceren, situaties inschatten et cetera. Een week les leert je meer dan tien boeken over zeilen ooit zullen doen.

TIP 3) Volg de 'Korte cursus zeilen in een dag' (zie pagina 100).

Zeilkoersen

Wat je eerst moet weten, zijn de verschillende koersen ten opzichte van de wind. Je kunt niet tegen de wind in zeilen; dit noemen we **in de wind**. Ga je 180 graden de andere kant op, dan heb je de wind vol in de rug. Dan ga je **voor de wind**. Komt de wind van opzij (90 graden ten opzichte van de windrichting), dan spreek je van **halve wind**. Tussen in de wind en halve wind in heb je op 45 graden de koers **aan de wind**. Ten slotte heb je tussen halve wind en voor de wind in nog de koers **ruime wind**.



12 Handleiding voor het kopen van een boot

Voordat je een grote aanschaf zoals een boot doet, is het verstandig een groot aantal factoren zorgvuldig te overdenken. Als het om een jacht van tienduizenden euro's gaat, lijkt dat logisch; bij een dergelijke koop ga je niet over één nacht ijs. De ervaring leert echter dat vrij veel mensen toch een boot in een opwelling, een soort roes kopen. Verkopers weten dat en zullen er alles aan doen om mensen in een kooplustige stemming te brengen. Een glaasje wijn op het terras is zo'n middel. Op zich is dat natuurlijk geen probleem, want ook van spontane acties kun je heel veel plezier hebben. Toch is het beter om iets meer tijd te nemen voor deze belangrijke en kostbare aankoop. Daar komt bij dat de voorbereiding op de aankoop ook al heel leuk kan zijn – geen grotere pret dan voorpret. Een boot koop je vrijwel altijd puur voor je plezier en de kans op zorgeloos genieten wordt veel groter als je als nieuwkomer in de botenwereld een paar voorbereidingen treft en rekening houdt met wat minder bekende factoren.

In dit hoofdstuk lees je over de fases van het koopproces; we onderscheiden er vijf:

- 1) het bepalen van het budget
- 2) het bepalen van het gebruiksdoel van de boot
- 3) de oriëntatie op model, type en afmetingen van de boot
- 4) het werkelijke kijken bij dealers, werven en makelaars
- 5) het kopen en het papierwerk dat bij de aankoop komt kijken.

Budget

De 10-procentregel

Misschien een beetje een spoiler, maar over het algemeen zijn boot-eigenaren veel meer geld kwijt aan hun boot dan ze eigenlijk willen

toegeven. Zelfs als je alle vaste en variabele kosten op een rij zet, komt nog een post als afschrijving of waardevermindering om de hoek kijken. Grofweg houdt dat in, dat je per jaar, schrik niet, ongeveer 10 procent van de nieuwprijs als kosten zult moeten reserveren. Het is een simpele rekensom: als je een sloep van ongeveer 30.000 euro koopt, ben je per jaar ongeveer 3000 euro kwijt aan liggeld, verzekering, reparatie, onderhoud, brandstof en afschrijving. Oudere boten schrijven minder af, maar dan is de post 'onderhoud en reparatie' weer groter. Als je veel vaart, zijn de kosten wat hoger, maar over het algemeen is de 10-procentregel een redelijk uitgangspunt.

Wat is de echte prijs?

Sommige verkopers van **nieuwe boten** zijn meesters in misleiding. Ze brengen je in een kooplustige sfeer en spiegelen je een prijs voor die je bijna niet kunt laten lopen. De eerste prijs die je ziet, is bijna nooit de prijs die je zult betalen. Bedenk dat het uiteindelijke bedrag onderaan de streep soms wel 50 procent hoger kan komen te liggen. Vraag jezelf daarom altijd af wat er precies in de prijs is inbegrepen.

Bekende prijsopdrijvers bij nieuwe boten zijn: afleverkosten, motorisering boven de standaard-te-kleine-motor, antifouling, kabelaring, kussens, dekzeil, buiskap, verlichting, koelkast, transportkosten vanaf de werf, valutaschommelingen, prijsindexering bij aflevering in het nieuwe jaar en een (vaak overbodige) extra (wax)behandeling ter bescherming van je kostbare nieuwe bezit.

Als je jouw budget bepaalt, is het slim om dit niet te doen aan de hand van de geadverteerde prijzen van nieuwe boten, maar op grond van je eigen beschikbare geld. Heb je het budget bepaald, ga dan voor nieuwe boten zoeken bij modellen tot ongeveer 20 procent onder je budgetprijs, want als je eenmaal hebt besloten de boot te kopen, komt er meestal nog een portie aan kosten op de basisprijs. Als je een budget van 25.000 euro hebt, is het dus slim om bij nieuwe boten in de prijscategorie van rond de 20.000 euro te gaan zoeken.

Voor **gebruikte boten** gaat deze regel niet op. Sommige makelaars rekenen een vergoeding voor bepaalde diensten, maar meestal is de prijs waarmee wordt geadverteerd ook de prijs die de koper vraagt. Of dit de prijs is die je moet betalen, hangt af van de bereidheid van de verkoper om de prijs te laten zakken. Bij een populair model lukt

Motorbootcelebrity's

In deze tak van watersport is het een voordeel als je de namen van de bekendste jachtontwerpers kent. Een van de hen is de geniale ontwerper **Pieter Beeldsnijder**, die in de jaren tachtig van de vorige eeuw de eerste sloep voor de watersport ontwierp, de Van Wijk 21. In het rijtje bekende gemotoriseerde watersporters hoort zeker **Cees van der Velden**, die vanaf 1972 zeven keer wereldkampioen powerboatracen werd. In 2020 kreeg hij een opvolger in **Jan-Cees Korteland**, die samen met zijn broer **Paul** wereldkampioen in de Endurance-klasse B werd.



Van Wijk 21

Beroemde mensen in de zeilwereld

Zeilers kennen zonder uitzondering de wereldberoemde Nederlandse ontwerpers van klassieke zeiljachten, **André Hoek** en **Gerard Dijkstra**. Liefhebbers van zeegaande zeiljachten zullen de naam **Dick Koopmans** (sr. en jr.) kennen. Daarnaast zijn er in die kringen de namen van kielenprofessor **Piet van Oossanen**, en oerontwerper van veel eenheidsklassen **Ricus van de Stadt**. En dan laat ik nog een lange rij bekende Nederlandse jachtarchitecten weg. Als we ons als Nederlanders in één vakgebied hebben onderscheiden, dan is het wel in jachtontwerp.

Ons land heeft veel bekende zeilers voortgebracht en het is een

pre als je wat namen kent. Rotterdammer **Daan Kagchelland** was vanaf 1936 tot 2012 de enige Nederlander die olympisch goud bij het zeilen had behaald. Hij won tijdens de Spelen van 1936 in Kiel de wedstrijden in de Olympiajol. Pas in 2012 stond hij niet meer alleen. De Texelse windsurfer **Dorian van Rijsselberghe** won in zowel 2012 als 2016 bij het plankzeilen in de RS-X-klasse. **Stephan van den Berg** was in 1984 de eerste Nederlandse olympische windsurfkampioen. In 2016 kreeg het zeilen een nieuwe Nederlandse olympische zeilkampioen, de Friezin **Marit Bouwmeester** die in Rio goud won in de Laser Radial-klasse.

Naast de olympische kampioenen zijn er nationaal en internationaal veel andere bekende zeilers. **Tjitte Brouwer**, **Klaas van der Meulen**, **Siete Meeter**, **Ulbe Zwage** en **Douwe Visser** zijn namen van grote kampioenen in het skûtsjesilen.

Cornelis (Connie) van Rietschoten was een Nederlandse zeiler die tweemaal (1978 en 1981) de befaamde Whitbread Round the World Race won. Deze voorloper van de Volvo Ocean Race staat bekend als de zwaarste zeilrace rond de wereld; vanaf de editie 2022-2023 zal deze race The Ocean Race heten. Naar Van Rietschoten is een jaarlijkse zeilprijs genoemd, bestemd voor een zeiler of zeilster die zich buitengewoon heeft onderscheiden in de zeilsport.

Carolijn Brouwer is een Nederlandse olympische zeezeiler die als eerste Nederlandse vrouw de Volvo Ocean Race wist te winnen. Zij deed tweemaal eerder met vrouwenteams mee aan de race, voordat ze in 2017 werd gevraagd om deel uit te maken van het Chinees-Franse Dongfeng Race Team. In een bloedstollende finale wist dit team in 2018 in Scheveningen de Race te winnen.

Bouwe Bekking is een Nederlandse zeilveteraan die liefst zevenmaal meedeed aan de Volvo Ocean Race, maar deze nooit wist te winnen. Hij werd eenmaal tweede en tijdens zijn laatste editie van 2017-2018 derde. Hij is een van de zeilers die het vaakst de beruchte Kaap Hoorn zeilend heeft gepasseerd.

Simeon Tienpont is een Nederlandse zeiler die tweemaal de America's Cup wist te winnen. Deze wedstrijd wordt beschouwd als de formule 1 van het zeilen. Tienpont maakte destijds deel uit van het Oracle-team. Na zijn America's Cup-avontuur deed hij als bemanningslid van Vestas en als schipper van de Akzo Nobel-boot mee aan de Volvo Ocean Race. In 2019 trachtte hij vergeefs een Nederlandse