

# INHOUD



<b>INLEIDING</b>	<b>6</b>
<b>VOORBEREIDEN</b>	<b>9</b>
<b>TRAINEN</b>	<b>25</b>
<b>POSITIES AAN BOORD</b>	<b>31</b>
<b>STARTEN</b>	<b>41</b>
<b>KRUISRAK</b>	<b>51</b>
<b>TRIMMEN</b>	<b>61</b>
<b>BOEIEN</b>	<b>73</b>
<b>RUIME RAKKEN</b>	<b>83</b>
<b>WINNEN</b>	<b>93</b>
<b>WEDSTRIJDREGLEMENT</b>	<b>103</b>
<b>WEDSTRIJDEN</b>	<b>109</b>
<b>PROFESSIEEEL ZEILER WORDEN</b>	<b>135</b>
<b>WEDSTRIJDSEINEN</b>	<b>138</b>
<b>WOORDENLIJST</b>	<b>141</b>

# INLEIDING

**'Jongens, ik heb geweldig nieuws: ik heb een boot gekocht! Een Dehler 34 van 10 meter. Een supersnel zeiljacht, dus we gaan wedstrijdzeilen! Wie doet er mee?'**

Deze woorden in de mail van de kersverse schipper Jan zijn het aller-eerste begin van het *Rookie*-wedstrijdteam, een team dat vol enthousiasme begint aan een nieuwe hobby en dat in het eerste jaar samen ontdekt wat er komt kijken bij de wedstrijdzeilsport. Wij volgen het team om te leren van hun fouten en om mee te genieten van hun successen.

## De fouten van *Rookie*

Deze gids over wedstrijdzeilen is geschreven voor alle wedstrijdzeilers, van beginners tot gevorderden. We volgen het beginnende team van *Rookie*, een team dat overigens nooit bestaan heeft. De zeilers doen van alles fout. Vervolgens bespreken we deze herkenbare situaties met Annemieke Bes en Erik van Vuuren, en bekijken we hoe het wel had moeten. Natuurlijk doet de *Rookie*-crew dingen aan boord waarbij je van verre ziet aankomen dat ze niet goed gaan.

Toch zijn het incidenten die elke zeiler zal herkennen. Ongelukjes, misrekeningen, gebrek aan ervaring of aan discipline: ze komen voor op elk wedstrijdschip. Sterker nog, je zou kunnen stellen dat op elk wedstrijdschip continu fouten worden gemaakt – soms hele grote, vaak hele kleine. De grote fouten zijn bijvoorbeeld de verkeerde kant van de startlijn kiezen, of door gepruts in de tweede rij starten. Deze fouten hebben grote invloed op het resultaat. Kleinere foutjes zijn bijvoorbeeld te laat overstag gaan bij een winddraaiing; die kosten hooguit een bootlengte ten opzichte van teams die net iets eerder draaiden. En dan heb je nog de hele kleine foutjes, bijvoorbeeld in de gewichtsverdeling aan boord.

## Nul procent

Denk je de situatie in dat je het gewicht van de totale crew als een zware bal over een vlak dek zou kunnen rollen. Er is altijd een punt aan dek waar die bal in de ideale situatie moet liggen, om de boot het snelst te laten varen. Annemieke noemt een vergelijkbare utopie in het hoofdstuk over winnen: dat je je zeilen non-stop zou kunnen trimmen, op alle punten.

Helaas zijn wij immers geen bal, maar een team van verschillende

zeilers die ook nog taken aan dek moeten uitvoeren, zoals het trimmen van de zeilen. Je moet dus altijd kiezen en compromissen sluiten. Denk bijvoorbeeld aan het aftrimmen van de fok; dat kun je het beste aan lij doen zodat je het zeil ziet. Maar dan draagt je lichaamsgewicht niet bij aan de juiste gewichtsverdeling. Er worden dus altijd 'fouten' gemaakt. Het zijn de goede teams die vat hebben op al die verschillende remmende factoren. Niemand kan op nul procent komen maar je kunt een eind komen met deze benadering. Dit boek gaat vooral over hoe dingen goed kunnen worden aangepakt en hoe je als team beter wordt met wedstrijdzeilen.

## Ook voor open boten

Om zo veel mogelijk aspecten van een zeilwedstrijd te kunnen belichten is gekozen voor een groter wedstrijdschip. Het team dat we volgen vaart met een 34-voets zeiljacht waarop plaats is voor zeven zeilers. De principes die hier aan boord gelden, gaan echter niet alleen op voor grotere zeiljachten maar ook voor open, zwaard- of kielboten. De taken zijn hetzelfde, alleen worden ze door meer of minder zeilers uitgevoerd.

## WIE IS ANNEMIEKE BES?

Na successen in verschillende klassen selecteerde Annemieke Bes zich in 2004 voor de Olympische Spelen in de Yngling-klasse. Het resulteerde in een vierde plaats. In 2008 won Annemieke olympisch zilver in dezelfde klasse. Ook op de Spelen van 2012 was ze present. Annemieke voer in 2017-2018 alle etappes van de Volvo Ocean Race aan boord van team Scallywag.



## WIE IS ERIK VAN VUUREN?

Erik van Vuuren is professioneel zeezeiler en schipper. Hij won twintig keer een nationaal kampioenschap en mocht zich twee keer wereldkampioen noemen. Voor zijn bijdrage aan de zeilsport kreeg Erik in 2012 de Conny van Rietschoten Trofee in de categorie 'Zeezeilen'. In 2014 leidde hij een expeditie van zes internationale kitesurfers non-stop over de Atlantische Oceaan. Erik wordt ingehuurd als schipper of als coach.



\* In dit boek gebruiken we de term 'bemanning' voor mannen en vrouwen, tenzij het specifiek over een vrouw gaat, zoals bij de vallenvrouw. Met 'hij' bedoelen we evenzo ook heel vaak 'hij of zij', wanneer het geslacht niet gedefinieerd is.

# VOORBEREIDEN



Wie een wedstrijdjacht koopt, heeft de belangrijkste stap om te gaan racen al gezet. Toch komt er nog het een en ander bij kijken voordat een zeilteam daadwerkelijk aan de start van een wedstrijd kan verschijnen.

## Eenheid of handicap

Wedstrijdzeilboten zijn ingedeeld in een groot aantal klassen. Binnen die klassen heb je de eenheidsklassen waarbij alle boten exact gelijk zijn. Ook zijn er wedstrijden waarbij op handicap wordt gevaren. Dan wordt de uitslag berekend op basis van de gezeilde tijd en toegekende rating. De uitslagenlijst ziet er hierbij anders uit dan de finishvolgorde, want een langzaam schip met een topbemanning kan nu toch de wedstrijd winnen.



De J-109's vormen een eigen klasse maar hebben elk een eigen handicap.

Alle wedstrijdboten moeten een meetbrief hebben. Bij de eenheidsklassen is die om te bewijzen dat de boot inderdaad aan de klassenvoorschriften voldoet. Bij de zeiljachten die binnen een bepaalde formule zeilen, zoals SW of ORC, staat in de meetbrief de tijdcorrectiefactor. Dit is het getal waarmee de gezeilde tijd moet worden vermenigvuldigd. Snelle schepen hebben bijvoorbeeld een tijdcorrectiefactor van 95. Hun gecorrigeerde tijd is daardoor langzamer dan de gezeilde tijd. Een plomp, zwaar schip heeft een tijdcorrectiefactor boven de 100 en krijgt extra minuten cadeau.

## Racer-cruiser

Veel zeiljachten vallen in de categorie 'racer-cruiser', wat wil zeggen dat ze geschikt zijn om wedstrijden mee te zeilen maar ook voorzien zijn van een comfortabel interieur. Een compromis natuurlijk, want wie snel wil zeilen heeft voordeel bij een licht schip. Maar de 2 weken zomervakantie met het gezin zijn toch een stuk prettiger als de boot niet al te spartaans is ingericht. Deze formule werkt goed: de eisen aan het interieur zijn opgenomen in de rating en iedereen kan na de wedstrijd lekker neerploffen op zachte banken rond een verplichte kajuittafel.

## Certificaten

Jan belt met het Watersportverbond met de vraag of hij *Rookie* kan laten meten. Het antwoord verbaast hem. 'Het meten mag je zelf doen.' En voor de onderlinge wedstrijden op de club blijkt zelfs dát niet nodig. Maar team *Rookie* heeft ambities en wil dit jaar al meedoen aan nationale wedstrijden. Dan moet het team aan meerdere eisen voldoen:

- Er moet een certificaat komen met de meetgegevens van *Rookie* en een rating.
- De eigenaar of verantwoordelijke aan boord moet lid zijn van een bij het Watersportverbond aangesloten watersportvereniging; het verbond vindt het bovendien wenselijk dat de hele bemanning lid is van een vereniging.
- Alle zeilers moeten een persoonlijke wedstrijdlicentie hebben.



Alleen bij een kampioenschap worden de zeilen in een eenheidsklasse gecontroleerd.

Na het gesprek stuurt de schipper een mail aan de rest van de bemanning:

*Hé jongens en meiden,  
Voordat we komend jaar mogen wedstrijdzeilen, moeten we aan een aantal dingen voldoen.  
Ik ga de meetbrief regelen, we krijgen een ORC-meting en daarmee kunnen we aan bijna alle wedstrijden meedoen, zelfs aan EK's en WK's.  
Verder zou het mooi zijn als jullie, net als ik, ook lid werden van de WSV de Ronde Plas. Een andere erkende vereniging is natuurlijk ook prima.  
Een wedstrijdzeillicentie kunnen jullie aanschaffen in de webshop van het Watersportverbond. Die kost 41,50 euro en wordt elk jaar automatisch verlengd. Nynke, voor jou is het 20,75 euro omdat je nog geen 21 bent. We krijgen een zeilnummer van het Watersportverbond; als we geluk hebben, kunnen we uit de vrije nummers een leuke combinatie uitkiezen, hoorde ik.  
Groeten van jullie schipper!  
Jan*

## Rating

Jan besluit de meting toch maar door een verbondsmeter uit te laten voeren. De kosten vallen mee en zo weet hij zeker dat alles klopt. De meter rekt iets meer dan 80 euro per uur. De meting is in 2 uur klaar en de meter heeft nog een uur nodig voor de administratie. Daarna heeft Jan de juiste gegevens om zijn ORC-certificaat aan te vragen. Jan krijgt de introductiepromotie voor een eerste meting en betaalt daarom maar 25 euro. Na 5 dagen kan hij zijn certificaat downloaden. Het staat vol afkortingen en getallen. Eén cijfer is vooral van belang, het staat ook bovenaan – dat is de GPH.

Voorbeeld van een ORC-certificaat.



# TRAINEN



Tijdens een wedstrijd is er vaak maar één kans om een handeling, zoals het ronden van een boei of het gijpen met spinnaker, goed uit te voeren. Mislukt de actie, dan kost dat meters en in het slechtste geval ook plaatsen in het veld. Dat is natuurlijk frustrerend en een slechte sfeer binnen een team draagt niet bij aan een betere samenwerking. Het is daarom verstandig om met elkaar te trainen.

## Eerste training *Rookie*

‘Hey mensen, voordat we gaan wedstrijdzeilen moeten we natuurlijk eerst trainen,’ mailt Jan, de kersverse schipper van *Rookie*, aan zijn bemanning. Hij stelt een datum voor en de hele crew geeft aan te kunnen, behalve grootschoottrimmer Henk. Maar zijn neefje kan hem vervangen. Op de trainingsdag heeft voordekker Jelle een grote tas met koeken, broodjes en koffie bij zich. Na een gezellig kopje koffie in de kuip vertrekt *Rookie* een uurtje later dan gepland uit de haven. ‘Overstág!’ roept Jan als de kant nadert. Het is even wennen met het neefje van Henk aan boord en drie bootlengtes na de *tack* klappert de genua nog steeds. Inmiddels is de wind wat aangetrokken. De volgende overstagmanoeuvre gaat iets beter, maar bij het zetten van de spinnaker gaat het mis. Henks neefje neemt de positie van mastman Bob over. Hij begint echter de verkeerde val door te trekken waardoor vallenvrouw Nynke vanuit de kuip het bolle voorzeil moet hijsen. Halverwege vangt het doek wind, waait uit de zak en komt in het water terecht. Even later staat de bemanning een kleddernatte spinnaker uit het water te trekken. Het zeil is gelukkig nog intact maar de zeilers zijn nat en moe, en de boot is veranderd in een grote chaos.



De trainer houdt het team scherp in de gaten.



Evaluatie van een oefening.

Jan besluit terug te varen naar de haven om alles te klaren. Terwijl de spinnaker opnieuw wordt aangeslagen, neemt de wind nog wat toe en begint het ook nog te regenen. De lust om opnieuw het water op te gaan wordt met elke regendruppel minder en als Jan de verlossende vraag stelt wie nog het water op wil, is de hele crew eenstemmig: de training zit erop voor vandaag.

Laten we beginnen met het positieve te benoemen. Het is goed dat het team het water op is gegaan. Natuurlijk dragen alle gezeilde mijlen bij aan meer ervaring voor de bemanning. Ook van gemaakte fouten valt te leren. Maar een training kan vele malen effectiever. Train met de hele bemanning. Het gaat erom om op elkaar ingespeeld te raken. Mocht er iemand uitvallen, zorg dan voor een even ervaren of liefst betere vervanger. Een ketting is zo sterk als de zwakste schakel en dat geldt ook voor een zeilteam.

### Maak een plan

Een training wordt veel effectiever als je vooraf bedenkt wát je wilt gaan trainen. Zo kun je als team oefenen op specifieke onderdelen van een wedstrijd. Er kan op meerdere dingen worden getraind maar door op een enkel onderdeel te focussen, zal dat eerder verbeteren.

Het trainingsplan voor deze training van *Rookie* had er bijvoorbeeld als volgt uit kunnen zien:

- Vijf keer overstag, kort na elkaar.
- Even rust, bespreken: wat gaat goed, wat kan beter?
- Dat doen we drie keer.
- Afvallen, spinnaker zetten, een paar minuten zeilen en weer strijken.
- Dat doen we drie keer (hijsen-strijken).
- Pauze met bolletjes en drinken.

We zoeken een boei waar we de ruimte hebben:

- Proefstart bij de boei (aftellen).
- Zetten spi na imaginaire bovenboei.
- Finish bij startboei.
- Vijf proefstarts, daarna overleg hoeveel we er nog willen maken.

Ten slotte een concentratieoefening:

- Kruisrak met lange slagen, tijdens aan de wind varen roepen van hoogte en snelheid ('snelheid goed, hoogte minder'), bemanning focust op balans in de boot.
- Terug voor de wind, om de minuut grijpen met de spinnaker.

# BOEIEN



Voor een startend wedstrijdteam als dat van *Rookie* is het zeilen van de wedstrijdbaan zelf soms al een hele opgave. Want zeg nou eerlijk: wanneer zeil je als gewone toerzeiler een boei zo scherp aan dat je hem bijna kunt raken, ga je er vervolgens haaks omheen, om daarna zo snel mogelijk je hele tuig aan te passen?

Het vergt wel wat oefening om met je team als een geoliede machine een boei te ronden. Erik van Vuuren: 'Bij de boei kun je zo een paar plaatsen winnen, of verliezen natuurlijk. De aanloop naar een boei is als een trechter; alle boten komen samen naar één punt. Weet je daar overzicht te houden, dan zeil je echt bij de concurrentie weg.'

## **Rookie bij de boei**

We pikken de wedstrijd van ons beginnende wedstrijdteam op *Rookie* weer op. 'We halen hem,' roept vallenvrouw Nynke als ze over haar uitgestoken arm naar de boei kijkt. Schipper Jan neemt liever het zekere voor het onzekere en wil nog iets verder doorvaren. Maar dan komt tegenstander *Weerloos* in beeld. Deze boot vaart over bakboord en kan de boei al bezeilen. Jan moet nu kiezen of hij achterlangs zal gaan of niet. Overstag! *Rookie* kiest voor de aanval en klapt onder *Weerloos*. Samen varen ze op de boei af.

'Hebben wij recht op ruimte?' vraagt grootschoottrimmer Henk. 'Dan moeten we wel boord-aan-boord liggen in de zone,' antwoordt Nynke wijsneuzig. Ze heeft het reglement er vanmorgen nog op nageslagen. De boeg van *Rookie* komt tot halverwege de romp van *Weerloos*;

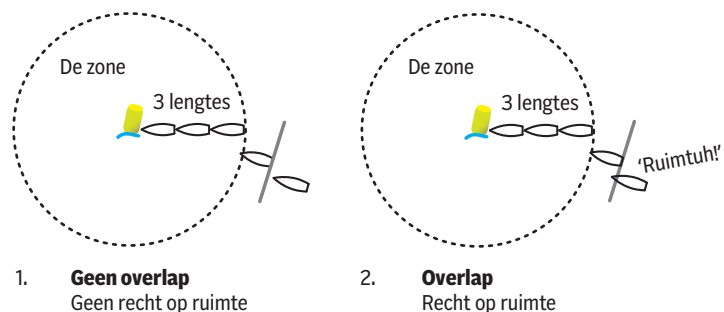


Bovenboei met spreader (rechts).

al wilde Jan uitwijken, het zou niet eens meer kunnen. Toch maakt *Weerloos* het nog even spannend door recht op de boei af te zeilen. 'Ruimtuuuh!' brult Jan. *Weerloos* houdt ramkoers en blijft recht op de boei af varen. Pas als Jan nog een keer om ruimte roept, loeft de tegenstander wat op. 'Zo is het wel genoeg toch?' klinkt het van de andere boot. Het blijkt een pesterijtje.

## Ruimteregel

Erik: '*Rookie* heeft inderdaad recht op ruimte. Als jij de binnenste boot bent moeten de anderen je gelegenheid geven om de boei te ronden. Voorwaarde is wel dat je bij het binnenvaren van de zone een overlap hebt. Die zone, waarover Nynke het heeft, is een virtuele cirkel rond de boei. De straal van die cirkel is drie keer de lengte van de kortste boot. Je mag dus niet komen aanvaren en je boot er zo tussen gooien. Als je met veel boten op de boei af stormt is dat wel eens lastig, vooral bij de onderton.'



## Afvallen!

Vlak voor het ronden van de boei merkt Jan dat de spinnaker nog niet is klaargemaakt. Henk duikt de kajuit in om de zeilzak te pakken. De andere zeilers komen snel uit de reling. *Rookie* glijdt langs de boei maar als Jan vervolgens wil afvallen, gaat de boot rechtdoor. Terwijl de fok al gevierd is, staat het grootzeil nog strak – grootschoottrimmer Henk is immers de zeilzak aan het pakken. Achter de boot vormen zich draaikolken door het roer dat bijna dwars achter de boot staat. 'Hee, afvallen!' klinkt het vanaf *Weerloos*. 'Lukt niet!' kan Jan nog antwoorden. Pas als Nynke de grootschoot losgooit, komt het schip rechtop. Nu luistert de Dehler wel naar haar roer, valt af en maakt meteen flink snelheid.

## Plan maken

De *Rookie*-crew is zo in beslag genomen door het gevecht om ruimte, dat het van vooruit denken niet meer is gekomen. Henk had zijn post aan de grootschoot verlaten waardoor de boot uiteindelijk niet eens kan afvallen. Het is allemaal niet erg maar je kunt het wel voorkomen door vooraf een plan te maken. In de praktijk betekent 'een plan maken' dat de schipper met een of twee zeilers bespreekt hoe de manoeuvre het beste kan worden uitgevoerd om dit vervolgens aan alle zeilers te laten weten in een korte instructie.

Annemieke Bes: 'Vooral in mijn olympische campagnes heb ik geleerd hoe belangrijk het is om telkens een plan te maken en dat ook uit te voeren. Alleen dan konden we winnen. Maar het is niet alleen om te winnen; aan *Rookie* zie je dat je zo veel ellende kunt voorkomen. Soms pakt je plan verkeerd uit, dat kan ook. Vooral in het begin. Toch is dit de manier om beter te worden. Beter een fout plan goed ten uitvoer brengen dan een goed plan fout uitvoeren. Een plan maken en je er niet aan houden leidt tot verwarring, ruis en irritatie.'

## Plan delen

De ronding van de bovenboei begint eigenlijk al in het laatste kwart van het rak. Tijdens je laatste slag naar de boei wil je het liefst over bakboord varen, zodat je niet hoeft uit te wijken. Dit is ook het moment dat de voordekker de spinnaker gaat klaarmaken. Die heeft daar wat tijd voor nodig. En ten slotte wil je de kans dat je de boei overzeilt of dat je te laag uitkomt, zo klein mogelijk maken. Dus die laatste klap moet niet heel lang zijn. Erik van Vuuren: 'Het juist inschatten van die laatste slag is een kwestie van ervaring. Het belangrijkste is, zodra je denkt de boei niet te gaan halen, om juist de snelheid erin te houden. Ga niet langdurig te hoog sturen, prikken heet dat. Dat kost veel meer tijd dan twee snelle overstagmanoeuvres. Door de laatste klap naar de boei niet te lang te maken, beperk je de risico's.'

Voor de aanpak van je ronding check je allereerst of het de juiste boei is, dan of er een spreaderboei is waar je omheen moet of dat je meteen kunt afvallen. Vóór de boei kijk je alvast naar het volgende rak. Waar ligt de eerstvolgende boei? Over welke boeg wil je spinnakeren? Moet je snel gijpen? Met de antwoorden op al deze vragen bepaal je je strategie voor het ronden. Jan zou de volgende instructie kunnen geven: 'Ik ga ruim voor de boei de laatste slag inzetten, over bakboord aanzeilen dus. Jelle, jij hebt dan genoeg tijd om de spi klaar te maken. Er zijn een paar andere boten bij de boei – zien of we de binnenste boot kunnen zijn. Na de boei vallen we meteen af tot voor de wind.'



Meer gewicht aan loef betekent meer druk  
in het zeil en levert meer snelheid op.

