

# Praktische tips voor wedstrijdzeilers

## Vorbereiding

Over de snelheid van 12 voetsjollen wordt veel gespeculeerd. Dat schip is snel en die is niet vooruit te branden. Dat soort praat. Uiteraard zullen er verschillen zijn, die niet te overbruggen zijn. Maar zolang een Viktor Vos en een Dirk Jaap Kooistra Nederlands kampioen konden worden met schepen die al meer dan 50 jaar oud zijn, zal iedereen tot de conclusie komen, dat ook bij oude schepen veel mogelijk is. Een goede voorbereiding is het halve werk. Daarom in dit hoofdstuk wat persoonlijke tips en trucs, voordat je aan de start verschijnt. Daarna volgt een hoofdstuk over de technische aspecten tijdens de wedstrijd en vervolgens een hoofdstukje over “Na de wedstrijd”.

### Zijstagen

Mijn zijstagen staan altijd snoeistrak. Als je een stijve mast hebt, is dat misschien minder noodzakelijk. De mast die Jeroen de Groot ooit voor mij heeft gemaakt is redelijk buigzaam in langsscheepse richting. Wat betreft gewicht is deze mast vrij licht en dat is denk ik wel voordelig. Met behulp van de grootzeilval kun je de mast eerst op spanning zetten. Gewoon vastbinden aan de ogen van de roeidollen, waarna je op je gemak de wanten op spanning kunt zetten. De val weer losmaken en je mast is vervolgens één geheel met de boot.

### Gaffel

Strak doorzetten, betekent een vlakker zeil. Ook gaat de bolling in dat geval wat naar voren. Iets losser zetten is beter. Zeker bij licht weer als de boot gemakkelijk rechtop te varen is. Zet een streepje op de gaffel, zodat je de volgende keer precies weet hoe strak het zeil moet worden aangespannen. Bij zachte, matige of harde wind is het wel handig de spanning iets aan te passen. De laatste tijd heb ik de gewoonte het zeil vrij los te zetten op de gaffel. Een paar plooitjes kan geen kwaad.

### Giek

Hetzelfde geldt voor de giek. In Italië varen ze met een losse broek. Het zeil wordt zo bol getrimd dat de afstand van giek tot zeil wel 30 centimeter is. Heel handig bij hoge golven. In Nederland is een losse broek niet toegestaan, maar een losse rijglijn kan geen kwaad. Als je het oog van het achterlijk met een ring van touw aan de giek vastmaakt, kun je met het achterlijktouwje gemakkelijker de spanning op het onderlijk regelen. Het hoeft allemaal niet strak te stak te staan. Ook niet met harde wind.

### Grootzeilschoot

De blokken op de giek moeten niet te ver van de giek zijn vastgemaakt. Het staat wel mooi klassiek, maar is niet handig als je overstag gaat en je hoofd blijft in de schoot steken. Ik gebruik twee schoten, één voor lichtweer van 6 mm en, één voor hardweer van 8 mm. Een tape op de schoot geeft precies aan hoe strak of los je aan de wind de giek vaart. Een paar centimeter meer of minder kan al een wereld van verschil uitmaken. Dit is een belangrijk onderdeel.

### Zelflozers

Aanvankelijk had ik twee Elvström zelflozers in de boot. Ze lozen prima voor de wind. Aan de wind echter niet. Het probleem is dat de 12 voetsjol aan de wind onvoldoende snelheid maakt. Bij harde wind stond het water door inkomende golven bij mij al snel boven de

boekdellings. Dat is niet bevorderlijk voor de snelheid. Vandaar dat er dit jaar nog twee supersuck zelflozers bij in worden gebouwd.

### **Drijfvermogen**

Omslaan is geen hobby van mij. Gelukkig is het me tot 2004 ook nog nooit overkomen, alhoewel het soms niet veel scheelde. 120 liter drijfvermogen is het minimum. 200 liter is beter. Ook een emmer en een dweil om op de zwaardkast te leggen (hier stroomt water door) zijn nuttige hulpmiddelen. Ook is het verstandig alle losse onderdelen, zoals boekdellings, zo te bevestigen dat er niets weg kan drijven.

### **Gewicht boot + bemanning**

Hoe minder, hoe beter. Alhoewel dit fenomeen ook wel vaak overdreven wordt. Een paar kilootjes meer of minder maakt echt niet zo veel uit. Het viel me wel eens op hoe snel een jol met twee mensen erin nog vaart. Zelfs voor de wind.

### **Neerhaler**

De neerhaler is een belangrijk triminstrument. Zowel aan de wind als bij ruime windse rakken. Mijn neerhaler is erg eenvoudig ingericht. Geen ingewikkelde constructies. Een twee schijfsblok, een enkel schijfsblok met hondsvot en een curry klem onder het bankje. Dat is alles en volgens mij voldoende.

### **Hals**

Dezelfde constructie als de neerhaler.

### **Zwaardtalie**

Dezelfde constructie als de neerhaler. Ook allemaal erg eenvoudig.

### **Roer, helmstok, verlengstok**

De helmstok borg ik met een stukje roestvrijstalen draadeind met twee moeren. Speling tussen roerwangen en helmstok is wel taboe. Dat stuurt zo rot. De verlengstok is een soort golfstick, bijna net zo lang als de helmstok.

### **Hangbanden**

Ze mogen wel aardig los staan, zodat je wat verder buiten boord kan hangen. Het is wel verstandig een winter abonnement op de fitness te nemen, want het komt wel aan op je bovenbenen en buik. Tegenwoordig gebruik ik een hangbroek zodat je bovenbenen niet zo worden afgekneld. En als het allemaal te gek wordt, is bemanning aan boord nemen een uitkomst. En vaak ook wel zo gezellig.

### **Windvaan**

In Nederland vaart iedereen met een windvaan boven op de mast. In Italië doet niemand dat. Sommigen hebben wel een wollen draadje in het want vastgemaakt. Het is dus maar net wat je gewend bent. Persoonlijk vind ik een windvaan wel prettig. Echter geen moeilijke constructies. Gewoon een klemmetje en een standaard windvaan die iets naar voren is gebogen.

## **De wedstrijd**

Volgens mij hebben de beste zeilers drie zaken goed voor elkaar: techniek, tactiek en de juiste psychische instelling. Over de laatste twee kun je hele avonden bomen in het café, maar in

deze handleiding wilde ik het maar buiten beschouwing laten en uitsluitend het aspect snelheid, de techniek, gaan behandelen. De uitdaging is snelheid uit je boot te persen. Vanaf de start tot aan de finish. Daarom een beschrijving van de onderdelen, die van invloed zijn.

### **Wrijvingsweerstand**

Rond 1965 zeilde ik in een Flits. De kennis over wrijvingsweerstand was minimaal. Het was toen mode autowas onder je boot te smeren om de wrijvingsweerstand te verminderen. Een waterdruppel glijdt immers gemakkelijker van zo'n oppervlakte af. Allemaal onzin. Gewoon goed schoon maken en je er verder niet druk over maken. Als je naar de huid van een haai kijkt, valt op dat deze vrij ruw is. De theorie zegt dat "water over water" minder weerstand geeft dan water over een geverfd oppervlak. Misschien is een beetje zand in de lak wel een heel goed idee. Het staat nog op mijn lijstje. Voorlopig gewoon goed schoonmaken, lijkt me het beste.

### **Vormweerstand**

De vormweerstand kun je goed testen voor de wind. Het zwaard is dan omhoog en met je gewicht kun je vervolgens kijken wat het snelst gaat. In mijn jol moet ik vrij ver achterin gaan zitten. Dat is me al een paar keer opgevallen. Voor de wind is dit aspect dus goed uit te proberen. Denk er wel aan dat je met "losse handen" stuurt. Een roeruitslag van 1 graad kan al 30% van de vormweerstand uitmaken, heb ik eens ergens gelezen.

Aan de wind is het allemaal wat ingewikkelder, omdat er dan veel meer krachten op de boot werken. In elk geval beperk je aan de wind de vormweerstand door de boot rechtop te varen. Goed ver buiten boord hangen. En als dat allemaal niet meer lukt, vanwege de leeftijd of een slechte conditie, doe je de grootzeilschoot wat lossier en de neerhaler strakker. Op deze manier kun je de boot ook heel goed rechtop varen.

### **Het roer als verklikker van zeil- en lateraalpunt**

Voor de wind moet je met "losse handen" kunnen sturen. Aan de wind niet. Een klein beetje loefgierigheid is het beste. Hoe meet je dat: het stuur los laten, waarna je boot automatisch in de wind moet gaan. Dit steekt allemaal wel nauw. Tijdens de wedstrijd kun je het evenwicht tussen zeil- en lateraalpunt het beste beïnvloeden door iets naar voren of naar achteren te gaan zitten. Als je gewicht naar voren verplaatst, wordt de boot loefgieriger. Als je de boot scheef laat gaan, verkrijgt je ook loefgierigheid. Dit laatste is echter weer ongunstig wat betreft de vormweerstand. Als je eindelijk de juiste plaats hebt gevonden en dit wijkt behoorlijk af van de plaats die je voor de wind als beste hebt genoteerd, is het tijd voor meer rigoureuze oplossingen. Bijvoorbeeld de mast verder naar achteren te zetten, door er een ander mastblok in te zetten. Ook het mastgat heeft een kleine tolerantie. Als de mast verder achterover staat wordt de boot loefgieriger. Een andere mogelijkheid om het lateraalpunt te beïnvloeden is de zwaardbout naar voren te plaatsen. Op deze manier wordt de afstand tussen zeil- en lateraalpunt vergroot, waardoor de boot weer loefgieriger wordt. Als de boot behoefte heeft aan leigierigheid, is het ook mogelijk het zwaard wat op te halen. Op die manier verplaatst je het lateraalpunt wat naar achteren. Zoals gezegd, kleine correcties van zeil- en lateraalpunt zijn goed uit te voeren door je gewicht te verplaatsen. Naar voren voor meer loefgierigheid. Naar achteren voor minder loefgierigheid. Het is een zoektocht, maar heb je één keer het juiste evenwicht gevonden, dan is het zaak er verder niet meer over na te denken en al je aandacht te verleggen naar de tactiek.

### **Het zeil als motor**

Een bol zeil geeft meer lift dan een vlak zeil. Maar ook meer luchtweerstand. De bolling naar

voren is gunstig, omdat de wind dan als het ware aan de lijzijde van het zeil blijft kleven. Een Molenaar tuig is redelijk bol en de bolling is vrij ver naar voren gepositioneerd. Vaart een jol hoger dan anderen, dan is dat perfect. Hoog en snel gaat heel goed samen. De grootzeilschoot is daarbij een zeer belangrijk onderdeel. Dit steekt erg nauw. Een paar centimeter strakker of lossen kan al een wereld van verschil uitmaken. Zoals gezegd, een stukje tape is een goede verklikker.

Nog even een anekdote. In mijn Flitstijd werd er veel geëxperimenteerd. Zo was het een tijd mode, een rits in het onderlijk te zetten. Voor de wind los en dan had je een bol tuig. Mijnheer Molenaar zat in die tijd nog zelf in de zaak en vond het allemaal overdreven. Maar het werd wel uitgevoerd. Handel is handel tenslotte. Hij had uiteindelijk wel gelijk en na een paar jaar was deze modegril ook weer voorbij.

### **De neerhaler**

Voor de wind moet de neerhaler zo afgesteld worden dat het achterlijk als een trampoline werkt. Omdat de wind nooit constant is, betekent het wel dat je de spanning op de neerhaler regelmatig moet aanpassen. Aan de wind heb ik ook altijd spanning op de neerhaler staan. Denk er wel aan dat je bij een ton, de spanning van de neerhaler haalt. Tijdig. Als je dat niet doet, komt er veel spanning op de giek te staan en kan die breken.

### **De hals**

Als je de hals aantrekt, wordt het zeil boller. De gaffel werkt immers als een soort hefboom. Bij harde wind, is er iets voor te zeggen, geen spanning op de hals te zetten. Het zeil wordt dan vlakker, waardoor je de boot beter recht kunt houden.

Als je voldoende gewicht hebt, kun je de hals wel aantrekken. Er ontstaat meer bolling en deze zit ook nog behoorlijk voorin. Resultaat: meer liftwerking.

### **De roll-tack**

Overstag gaan moet je niet te vaak doen in een jol. Zeker als je met je tweeën zeilt kost het veel meters. Het scheelt wel als je de roll-tack perfect beheerst. Hoe? De boot scheef laten gaan. Hij wordt dan loefgierig, waardoor je geen roeruitslag hoeft te geven. Dat scheelt weer in de weerstand. Door de wind gaan en de boot aan de andere kant weer scheef laten gaan. Door snel je gewicht te verplaatsen trek je de boot weer recht en schep je als het ware wind. En dat is weer gunstig voor de liftwerking. Het kost veel oefening, maar het scheelt je meters in het kruisrak.

### **Na de wedstrijd**

In elke wedstrijd gaat wel iets fout. In mijn fanatieke jaren in de Vaurien, heb ik wel eens een logboek bijgehouden. Alles van de trim werd dan genoteerd. En ook tactische fouten, zodat je ze een tweede keer niet weer maakt. In elk geval is het belangrijk dat je achteraf weet, waar je in de wedstrijd fouten hebt gemaakt. Een volgende keer maak je ze dan niet weer. Mocht het ondanks al deze tips toch niet lukken, bedenk dan dat de poging mooier is dan de overwinning. En anders moet je gewoon meedoen vanwege de gezelligheid van het randgebeuren of omdat je lekker bezig bent in de natuur. Er zijn genoeg redenen om te genieten van het twaalfvoetsjol zeilen. Veel succes met het nieuwe Molenaar zeil.