



# Snel en hoog zeilen

Tekst: Jolanda en Marianne van der Linden, foto's Theo Kampa  
Met dank aan: Wieger Westerdijk, Jaap Jongasma en Douwe Visser.

Ook met platbodemjachten kun je goed hoog aan de wind zeilen. Naar aanleiding van de meest voorkomende vragen in de cursussen van ScheepsWijs, in deze aflevering tips over zeiltrim, zwaardtrim, en de kunst van het sturen.

Enkele specialisten komen aan het woord en geven handige tips uit de praktijk.

Bij de uitwerking gaan we uit van een rond- of platbodemjacht, uitgerust met grootzeil, fok en eventueel kluiver.

## SNELHEID EN HOOGTE

Bij het aan de wind zeilen willen we een goede snelheid in het schip, gecombineerd met een koers die zo veel mogelijk hoogte oplevert. Daarbij zitten snelheid en hoogte nogal in elkaars vaarwater. Een te hoge koers zorgt voor minder snelheid en meer drift wat de extra hoogte weer teniet doet. Een te ruime koers verhoogt de snelheid, maar zorgt voor een langere weg. De kunst van het

sturen is om te voelen wanneer het schip optimaal vaart. Hierbij is een goede trim onontbeerlijk. Onder trim verstaan we alles wat je kunt doen om met het schip het optimum te bereiken. Van de vorm van de romp tot de laatste centimeter fokkeschoot.

De meeste schepen zijn goed uit te trimmen, een werfbezoek is meestal niet nodig. Een schip vaart goed hoog aan de wind als het zichzelf stuurt of iets loefgierig is en goed hoogte en snelheid houdt met zo weinig mogelijk drift. Maar soms is het weg. Je vaart door stroop. Het schip loopt niet, ligt niet goed op zijn roer, is lijjig, de zeilen hangen er bij als dweilen. Wat nu? Waar begin je met trimmen? Hoe haal je het meeste uit je schip?

Ik vroeg drie specialisten, ieder vanuit hun eigen vakgebied, om de belangrijkste aspecten van het hoog aan de wind varen te benoemen. Scheepsbouwer Wieger Westerdijk, van Westerdijk Zeeschouwen uit Eernewoude, zeilmaker Jaap Jongasma van Moleenaar Zeilen uit Grouw en skûtsjeschipper Douwe Visser, winnaar van het SKS- skûtsjesilen van 2005 gaven daarop hun visie.



Jaap Jongmsma aan boord van de HI 8 van Dirk Blom.

Alliedrie benadrukken ze dat het gaat om balans, een evenwicht, maar een heel dynamisch evenwicht. Weer balanceren dus.

#### DE SCHEEPSBOUWER: TUSSEN DUIM EN WIJSVINGER

Scheepsbouwer Wieger Westerdijk: "Is het schip in balans, dan moet je het aan de wind met duim en wijsvinger kunnen sturen. Je moet dan ook je gevoel laten spreken. Als je te hoog stuurt en het schip loopt niet lekker, val dan een paar graden af, laat de schoten iets los, het schip gaat dan harder lopen en meestal compenseert dit sneller varen ruimschoots de hoogte."

#### DE ZEILMAKER: DE BALANS

Jaap Jongmsma: "Een basisprincipe bij hoog aan de wind zeilen is dat een schip goed spoort. Oftewel is het schip in balans? Een schip is in balans als je bij wijze van spreken bij het helmhout weg kunt lopen, je hebt dan weinig zijdelingse drift en komt redelijk uit op de koers die je voor ligt. Anders is het als je schip bijvoorbeeld erg loefgierig is waardoor je moet tegensturen: je ligt misschien hoog aan, maar komt veel lager uit."

#### DE WEDSTRIJDZEILER: VERHOUDING HOOGTE/SNELHEID

Douwe Visser: "Bij het aan de wind zeilen is het van belang om de ideale verhouding hoogte /snelheid te vinden. Dit is voor elk schip weer anders. Een goed getrimd skûtsje kan in principe bijna net zo hoog als een scherp jacht zeilen. Wij proberen het schip zo te krijgen dat hij zichzelf stuurt of een heel klein beetje loefgierig is."

#### HET HOOG-AAN-DE-WIND-ZINTUIG

Het is toch telkens weer een wonder dat je een aantal tonnen hout en staal, uitgerust met een aantal vierkante meters doek, in een richting kunt laten bewegen die in fietsersjargon al gauw 'tegenwind' heet. Vele, voor mij onbegrijpelijke, natuurkundige formules zijn nodig om het te verklaren. Met een paar lijntjes proberen we de beste uitkomst te bereiken. Het komt soms heel nauw. Wees niet verbaasd als 10 cm grootschoot vieren een groot verschil maakt. Met steeds weer goed voelen en kijken naar je schip wordt het een soort zesde zintuig: het hoog-aan-de-wind-zintuig.



Foto pag. 25. De nieuwe 11,50 m Zeeschouw van Westerdijk op het Wad tijdens de HT-Race. Boven. Hetzelfde schip tijdens de zomerreunie van de VSRP op de Sijtebuurster Ee.

## DE TRIM

Om hoog en snel aan de wind te zeilen moet het schip goed getrimd en in balans zijn. Hierbij keren een aantal zaken telkens terug: de spanning op de voorlijken van de zeilen, de spleetwerking tussen de zeilen, de bolling van de zeilen, de twist in de zeilen, de stand van de zwaarden. Waar te beginnen?

Jaap: “Bij hoog aan de wind zeilen moet er van voor naar achter worden gekeken naar de zeiltrim. “

## DE KLUIVER

Kluiver en fok mogen strak gehesen worden, de bakstag zorgt voor het tegenwicht. Zoals bij een tent met een aantal scheerlijnen.

Wieger: “De voorlijkspanning is zeer van belang. Het voorlijk van de kluiver mag niet doorhangen.

Als het voorlijk van de kluiver op spanning wordt gezet, dan krijgt de voorstag de neiging iets door te gaan hangen. Dit kan gecompenseerd worden door de grootzeilschoot flink aan te trekken en de bakstag op spanning te zetten.”

Is de kluiver eenmaal strak gehesen, dan kijken we naar de kluiverschoot. De trim hiervan is heel belangrijk. De wind uit de kluiver moet zo zuiver mogelijk langs de fok verder vloeien. Als de kluiver te strak staat, komen fok en grootzeil meestal ook te strak te staan, omdat het net lijkt of de zeilen killen. Heel vaak is dit de vuile wind uit de kluiver die tegen de achterkant van de fok komt. Jaap: “Bij een kluiver is het heel belangrijk dat deze zo los mogelijk tegen de fok wordt aangezet.”

Wieger: “Het achterlijk moet goed lozen. Als er vuile wind van de kluiver in het voorlijk van de fok komt, breng dan de leiogen van de kluiverschoot naar achteren.”

Met het naar achteren verplaatsen van de leiogen verandert de hoek waarmee de schoot aan het zeil trekt. In dit geval krijgt het achterlijk meer ruimte en kan de wind onder een ruimere hoek haar weg vervolgen.

## DE FOK

Met dezelfde inzichten kijken we nu naar de fok:

Douwe: “Zorg ervoor dat het voorlijk van de fok op spanning staat. Daarnaast moet de spleetwerking tussen fok en grootzeil goed zijn.”

Wieger: “Kijk naar het achterlijk van de fok. Ook de fok moet goed lozen. Is dit niet het geval dan gooit de fok vuile wind in het voorlijk van het grootzeil, het voorlijk van het grootzeil valt dan naar binnen toe. Dit kan worden voorkomen door de leiogen van de fokkeschoot naar achteren te plaatsen. De leiogen mogen zo ver naar achteren dat het bovenste deel van het achterlijk van de fok net niet begint te killen.”

## HET GROOTZEIL

Wieger: “Ook bij het grootzeil is een strak voorlijk belangrijk om goed hoog aan de wind te kunnen zeilen. Zet met de halstalie het voorlijk flink op spanning. Lukt dit niet, schaf dan een 2-3 schijfs halsblok aan, dit doet wonderen.”

In grote lijnen zijn er bij de trim van het grootzeil vervolgens twee aandachtspunten: de bolling en de twist.

## BOLLING

Jaap: “Vlakke zeilen zie je bij de Volvo Ocean Race en bij ijszeilers, die hoge snelheden behalen. Bollere zeilen varen langzamer maar leveren meer pk's. Een rond- of platbodem heeft veel weerstand en heeft dus in verhouding veel bolling in het zeil nodig. Als je het heel precies doet houdt je eerst een grotere bolling aan om op gang te komen. Nadat de massa op gang is zou je de zeilen vlakker kunnen trimmen.”

Wieger: “Bij een windkracht 2 tot 3 Bft. mag het zeil best wel redelijk bol staan. Vanaf windkracht 3 wordt het tijd het onderlijk aan te trekken en vanaf windkracht 4 de rakbanden aan te halen.”

Douwe: “Bij het grootzeil is het van belang dat het niet te hol en open staat. Dit kunnen wij regelen met de halstalie, de onderlijksrekker en de rakbanden. Als het schip loefgierig is, maken we het zeil vlakker om het goed op het roer te krijgen.”



De H18 hoog aan de wind.

## TWIST

De gaffel maakt een ruimere hoek met het schip dan de giek, waardoor het achterlijk van het zeil bovenin verder uitwaait. De mate waarin dit het geval is noemen we de twist. Twist is belangrijk, bij te weinig twist houdt het zeil bovenin als het ware de wind vast. Het schip voelt zwaar en gaat hellen, maar bereikt niet haar optimale snelheid.

Douwe: “Vooral bij harde wind is het belangrijk dat het zeil genoeg twist heeft”.

Wieger: “Het zeil moet de wind los kunnen laten. Met de juiste twist zal het schip sneller varen en minder hellen.

Je kunt voor een grotere twist zorgen door:

- gebruik te maken van een overloop.
- de grootschoot iets op te vieren.
- de nok van de gaffel iets te laten vieren totdat er (bijna) een plooi ontstaat. “

Als de twist goed is gaat het zeil gelijkmatig killen als je te hoog stuurt, dus van onder naar boven min of meer gelijktijdig. Wanneer je telltales in het zeil hebt, wijzen alle telltales naar achteren als de twist goed is, ook die dicht bij het achterlijk staan.

## DE ZWAARDEN

Douwe: "Zwaarden moeten een goed model hebben en goed aan blijven liggen aan de zwaardklamp en natuurlijk moeten ze er diep genoeg onder. Bij wedstrijdskûtsjes kunnen we de zwaarden ook in de lengterichting verstellen."

Jaap: "Bij een lijgierig schip moeten de zwaarden naar voren en bij een loefgierig schip moeten de zwaarden naar achter."

Wieger: "Probeer de zwaarden bijna verticaal te krijgen. Echter als je overstag bent gegaan, ligt het schip al weer snel op het zwaard. Door de zwaardklampen te voorzien van een kunststof strip of voor het zeilen in te smeren met boter of margarine (reuzel), glijdt het zwaard aanmerkelijk beter. Maar natrappen is bijna onvermijdelijk."

Op de meeste platbodems wordt niet zo vaak gevarieerd met de positie van de zwaarden in lengterichting. Dat is niet zo erg; het goed diep steken van het zwaard levert op de meeste schepen eigenlijk al een heel goed resultaat.



## DE VOLGORDE IN DE PRAKTIJK

Alles bij elkaar veel aandachtspunten. Om een handvat te geven voor de praktijk, onderstaande aanpak werkt op veel schepen goed. In het kort gaat het als volgt: eerst zeilen zetten en het zwaard er goed onder, dan de schoten aan, op koers gaan liggen en dan zorgvuldig trimmen van voor naar achter.

Begin op een niet al te hoge koers en besteed eerst aandacht aan het hijsen van de zeilen: de voorlijken van kluiver en fok goed doorzetten. Als je een bakstag hebt, zet je die strak om doorbuigen van de mast naar voren te voorkomen. Ook de gaffel van het grootzeil goed doorzetten, alles rekt nog wat uit en op het piekeval komt hoog aan de wind behoorlijk wat spanning. Nu kun je ook het voorlijk van het grootzeil strak zetten met de halstalie.

Voordat je nu de schoten begint aan te trekken breng je eerst het zwaard goed diep onder het schip. Doe je dit later, dan staat er al erg veel druk op het zwaard en wordt het moeilijker.

Als de zeilen goed gehesen zijn en het zwaard diep gestoken, is het tijd om de schoten aan te halen en naar de trim van het zeil te kijken. Stuur heel nauwkeurig hoog aan de wind, terwijl je het schip trimt. Begin bij de kluiver, de schoot zo los mogelijk, kijk of de twist klopt zodat de vuile wind niet in de fok komt. Enkele centimeters vieren van de kluiverschoot is direct merkbaar op het roer. Werk zo door naar achteren tot fok en grootzeil ook aan de beurt geweest zijn.



Links: Schipper Douwe Visser geconcentreerd aan het helmhout. Boven. Hoog en hard, daar gaat het om! Foto's Martin de Jong.

Neem de tijd en kijk telkens als je iets verandert wat de gevolgen zijn voor de snelheid en vooral hoe het schip op het roer ligt.

## TENSLOTTE

Al varend ben je voortdurend aan het trimmen en kun je steeds meer uit je schip halen. En wanneer alles klopt, vergeet dan niet te genieten van de snelheid, de hoogte en je schip dat rustig op het roer ligt en zich trots een weg door de golven baant!

## MEER WETEN?

Vragen en reacties naar aanleiding van dit artikel zijn welkom via e-mail: [info@scheepswijs.nl](mailto:info@scheepswijs.nl).

Goede Vaart!



In een serie artikelen beschrijft Marianne van der Linden de belangrijkste vaardigheden voor het varen met platbodems. Zij organiseert sinds enkele jaren vaarcursussen op rond- en platbodemschepen, onder de naam ScheepsWijs.

ScheepsWijs verzorgt cursussen op rond- en platbodemschepen voor beginners en gevorderden. We geven cursussen op o.a. lemsteraken, schouwen en een Fries jacht. In de cursussen komen o.a. aan bod, techniek van het zeilen, manoeuvreren op de motor, navigatie op ruim water en varen op getijdenwater. Het is ook het mogelijk om privé-les aan boord van uw eigen schip te volgen. U kunt zich inschrijven op de volgende cursussen:

### AGENDA 2006

#### Weekeindcursus zeiltechnieken en motormanoeuvreren:

- 20 en 21 mei, Lemsteraak Andante, Hoorn

#### Driedaagse Waddencursus:

- 15, 16, 17 april, Lemsteraak Saeftinghe, Makkum
- 12 t/m 14 mei, De Deining, Harlingen, max. 4 deelnemers, inschrijven per 2, i.v.m. tweepersoonskooien.
- 30 juni t/m 2 juli, De Deining, Harlingen
- 14 t/m 16 juli, De Deining, Harlingen

Er zijn cursussen 'op maat' en speciale huurderscursussen op de schepen van HeechbydeMar, Yachtcharter Sneek en Avanti Charter. Meer informatie op de website: [www.scheepswijs.nl](http://www.scheepswijs.nl). Contact opnemen kan via e-mail: [info@scheepswijs.nl](mailto:info@scheepswijs.nl) of telefonisch: 06-22969842.