



# Inhoud

Inleiding	6
1 Prioriteiten stellen	9
2 De voorbereiding	13
3 Het materiaal	21
4 De krachten op beslagen en lijnen	27
5 Het hoe en waarom van trimmen	31
6 Loefgierigheid	35
7 Trimmen op golven	41
8 Meteo	49
9 Wedstrijdzeilen op stroom	63
10 Tactiek	75
11 Protesteren en wat eraan vastzit	97
12 De psychologie in het wedstrijdzeilen	101
13 Instrumenten	105
14 De werking van de zeilen	109
Nawoord	121

# Inleiding

Wedstrijdzeilen is de meest complexe sport die er bestaat – het leven is te kort om hem voor honderd procent te beheersen. Dit boek heb ik geschreven om de lezer tijd te besparen op de lange weg die hij doorgaans te gaan heeft om een succesvol wedstrijdzeiler te worden, en

vooral om te voorkomen dat hij het wiel opnieuw moet uitvinden, iets wat altijd enorm veel tijd en ook geld kost.

Daarom vind je in dit boek geen langdradige theorieën en uitputtende beschrijvingen van slechts enkele onderdelen, maar een duidelijke



omschrijving van de belangrijkste facetten van het wedstrijdzeilen en hoe je er gebruik van kunt maken om zo snel mogelijk betere resultaten te behalen.

Voor zover een theorie nodig is om in allerlei situaties de juiste beslissing te kunnen nemen, wordt deze uitgebreid besproken. Indien we echter met zo'n theorie bij het wedstrijdzeilen niets kunnen, worden alleen de feiten erachter vermeld. Op deze manier wordt overbodige ballast vermeden en kan meer aandacht worden besteed aan die punten waarvan de kennis direct van belang is voor de resultaten.

Laat ik een voorbeeld geven: eb en vloed ontstaan door de aantrekkingskracht van de maan. Kunnen we iets met die wetenschap? Nee! We nemen daarom eb en vloed als een feit aan. Bij het kenteren van de stroom verandert de wind van kracht en/of richting. Kunnen we daar als wedstrijdzeiler wat mee? Ja! Het is belangrijk te weten waarom dat gebeurt, zodat we het zelf kunnen voorspellen en daar ons voordeel mee kunnen doen.

Of het nu gaat om zwaard- of kielboten, korte op-en-neerbanen of zeewedstrijden, de onderwerpen die in dit boek behandeld worden zijn altijd actueel, ook al liggen de prioriteiten per onderwerp soms op een ander vlak. Het allerbelangrijkst is daarom je een bepaalde denktrant eigen te maken, alles logisch te benaderen, prioriteiten te stellen en de diverse facetten waaruit het wedstrijdzeilen bestaat objectief te benaderen. Alles in het wedstrijdzeilen is namelijk logisch, zij het vaak ook erg gecompliceerd omdat er zo veel factoren meespelen. Geluk of pech komt er vrijwel niet aan te pas, maar bijvoorbeeld wel dat we bepaalde dingen over het hoofd zien, aanwijzingen niet herkennen of verkeerd interpreteren – kortom, dat de kennis

ontbreekt. Ook hebben de meeste wedstrijdzeilers een voorkeur voor bepaalde onderdelen van het wedstrijdzeilen; dat zijn dan hun stokpaardjes. Ze zijn bijvoorbeeld goed in tactiek, trimmen, meteo, het wedstrijdreglement of het werken met elektronische instrumenten, maar verwaarlozen daardoor vaak andere zaken. Probeer steeds alles in perspectief te blijven zien en verdiep je juist in die zaken waar je minder goed in bent. Om te winnen moet je namelijk alle onderdelen beheersen, ook degene die je misschien minder leuk vindt.

Elimineer dan ook, omdat de sport toch al zo gecompliceerd is, zo veel mogelijk overbodige details en staar je niet blind op bootsnelheid en materiaal. Je hoeft niet harder te gaan dan de anderen. Als je net zo hard gaat als de andere topboten in je klasse, ga je hard genoeg. Je moet dan alleen beter zeilen, zelf minder fouten maken en van de fouten van anderen – en iedereen maakt ze nu eenmaal – profiteren.

Bij dezen wil ik graag mijn oud-studiegenoot scheepsbouw en wedstrijdzeiler van het eerste uur Lex Keuning bedanken. Zonder zijn hulp was het nooit mogelijk geweest de werking van de zeilen zo duidelijk uit te leggen. Tevens heeft hij door de tekeningen en tekst vooraf te controleren voorkomen dat er hier en daar wat fouten in slopen. Ook gaat mijn dank uit naar Henk Plaatje, voor wie geen moeite te veel was om steeds weer details in de tekeningen aan te brengen of te veranderen en zo tot een optimaal resultaat te komen, en naar Thom Touw, uit wiens enorme archief ik ter illustratie de meest fantastische foto's mocht kiezen.

**Fred Imhoff**





# 1. Prioriteiten stellen

**In feite kun je de verschillende onderdelen van het wedstrijdzeilen tekenen als een grote paraplu, waarbij je begint met de hoofdonderdelen en die steeds verder onderverdeelt.**

**Het schema op de pagina's 10 en 11 geeft dit weer. Laten we bijvoorbeeld eens naar het punt 'de trim van de zeilen aan de wind' kijken. We kunnen dit onderwerp alleen al weer opsplitsen in:**

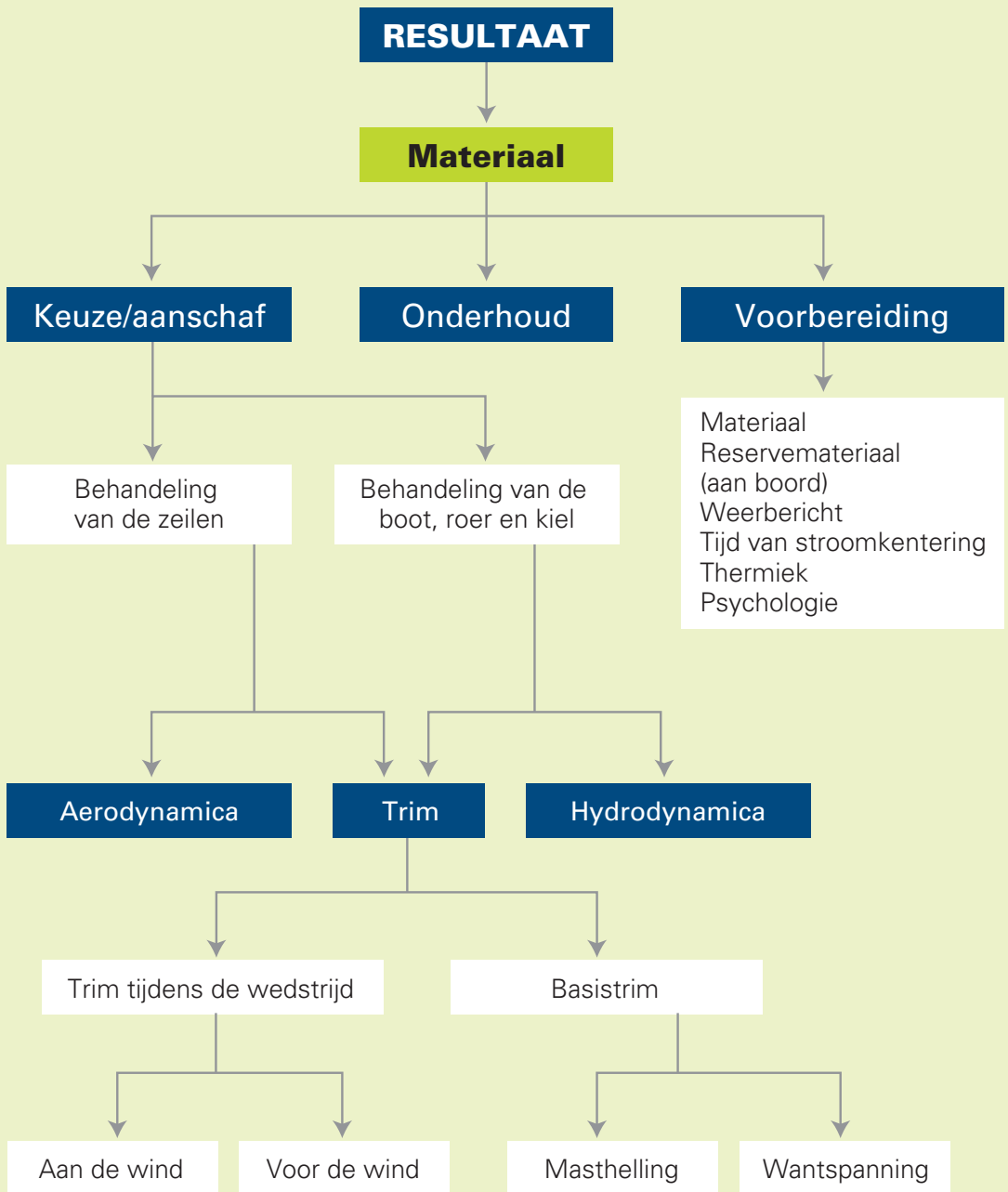
- Voorlijkspanning genua
- Plaats van het leioog
- Positie barberhauer
- Spanning genuaschoot
- Spanning voorstag
- Spanning onderlijk grootzeil
- Cunningham hole grootzeil
- Stijfheid van diverse zeillatten
- Achterstagspanning
- Bakstagspanning
- Reguleerlijnen achterlijk genua en/of grootzeil
- Positie overloopwagen
- Spanning giekneerhouder
- Mastbuiging
- Hoek van de zalingen
- Spanning hoofdwanten
- Spanning onderwanten
- Pre-bend op dekhoogte

En zo kunnen we elk punt uit bovenstaand schema verder uitsplitsen. Je komt dan tot miljoenen combinaties, zodat de kans dat je steeds de ideale combinatie onder verschillende omstandigheden toepast te verwaarlozen

is. Zoals reeds gezegd: het leven is daarvoor te kort, zeker als je geen beroeps bent en in een klasse met meerdere trimmogelijkheden vaart. Het wordt dan al gauw een kwestie van geluk als je een keer tot een 'redelijke' combinatie van al deze factoren komt. Als je dit beseft, is het dan ook beter om jezelf een bepaalde logische denkwijze eigen te maken. Deze denkwijze komt in de volgende hoofdstukken, bij de diverse factoren waaruit het wedstrijdzeilen bestaat, telkens weer aan bod.

Een volgend punt om de leertijd te bekorten is: schrap alle details die niet echt belangrijk zijn. Oftewel: verklein de paraplu. Dat scheelt niet alleen veel tijd, maar het voorkomt ook een verlies aan concentratie, waardoor je als wedstrijdzeiler vaak de belangrijker dingen over het hoofd ziet. Het is bekend dat een mens zich maar een bepaalde tijd achtereen kan concentreren. En zeilwedstrijden duren gemiddeld nu eenmaal langer dan vele andere sportwedstrijden. Als je je dan ook nog eens tijdens de wedstrijd bezig gaat houden met allerlei onbelangrijke details, dan is het onmogelijk om je concentratie vast te houden gedurende de gehele wedstrijd of zelfs tijdens een paar kortere wedstrijden op één dag.

Verder is het uitermate belangrijk om zowel in de voorbereiding op de wedstrijd als tijdens de wedstrijd zelf objectief prioriteiten tegen elkaar af te wegen. Wat is belangrijker: profiteren van wat stroomvoordeel of van een (eventuele) winddraaiing? Op meer hoogte aan de wind trimmen, of op snelheid? Veel beslissingen hierover worden vanuit emotie genomen of op grond van het feit dat ze een vorige keer goed of slecht uitpakten. Dat zijn echter geen goede redenen.









## 2. De voorbereiding



**De voorbereiding kun je in vier delen opsplitsen, namelijk het trainen, de voorbereiding met betrekking tot het materiaal, de mentale voorbereiding en de fysieke voorbereiding. Alle vier zijn ze belangrijk.**

### De training

Probeer door middel van trainen een aantal ingewortelde menselijke reacties, die nadelig kunnen zijn tijdens het wedstrijdzeilen, af te leren.

Voorbeeld: de bemanning zit geconcentreerd te spinnakeren en de stuurman zegt wat tegen hem, waarop de bemanning zich omdraait en de stuurman aankijkt terwijl hij antwoord geeft. Dat is een heel gewone menselijke reactie – normaal gesproken kijk je iemand aan als je tegen hem praat. In het wedstrijdzeilen is dit echter fout! Je hebt oren om te luisteren, een mond om te praten en ogen om te kijken naar datgene waar je mee bezig bent. De concentratie van de bemanning op de spinnaker raakt anders verstoord, waardoor bijvoorbeeld de spinnaker in kan klappen, een vlag kan worden gemist dan wel een golf waarop, door een optimale spinnakerbehandeling, op dat moment een flinke surf gemaakt had kunnen worden. Qua prioriteiten is het daarom beter daar eens een paar uurtjes op te trainen, in plaats van de boot voor iedere wedstrijd glanzend in de was te zetten.

Een andere bekende menselijke eigenschap is eerst die dingen te doen die makkelijk zijn en waarvan je direct resultaat ziet. Fout in dit geval! Erop trainen kan bijvoorbeeld door bij een oefening eens te roepen dat de boot achter je is omgeslagen of dat zijn mast gebroken is. Een



Geen concentratie bij stuurman en bemanning. Meer aandacht voor de camera op afstand dan voor de spinnaker. Lijnen achter de boot in het water.

professionele bemanning stelt dan misschien wat vragen of maakt een opmerking, maar kijkt niet om als hij op dat moment zelf met iets bezig is.

Ga ook eens trainen in het donker als er geen maan is. Op die manier leert iedereen op de tast de juiste trimlijnen of klemmen te vinden waardoor hij in de wedstrijd met zijn handen de diverse lijnen kan bedienen zonder zijn ogen van de spinnaker of genua af te hoeven wenden. Train voorts op het snel overstag gaan na het ronden van de onderboei. Zelf deden wij dit door een onderboei uit te leggen op zo'n twintig meter vanaf een kademuur. Dan moest je wel binnen de twintig meter na het ronden van de onderboei overstag, anders zat je op de betonnen kademuur met je halftonner of Draak. In het begin verliepen de overstagmanoeuvres zeker

niet vlekkeloos, alles was nog niet opgeruimd na het voordewindse rak. Maar na een paar avonden trainen en na afloop evalueren hoe het beter kon, hadden we het aardig onder de knie. En dat was iets waar we in wedstrijden vaak ons voordeel mee konden doen direct na de onderboei.

Train ten slotte nog op situaties die fout lijken te gaan. Je haalt bijvoorbeeld een bovenboei net niet, maar de spinnakerboom staat al. Overstag gaan is dan geen optie in verband met andere boten en ook in verband met de spinnakerboom die al gezet is. Laat je bemanning meedenken over een oplossing. En zie, na een tijdje komt er iemand met de oplossing, namelijk: de fok snel oprollen, waardoor je het laatste stukje recht in de wind kunt sturen zonder dat de fok die bak staat de boot overstag drukt. Ook de spinnaker-