

Voor de meiden – Sally, Katie en Ellie

U kunt u gratis abonneren op de Hollandia-nieuwsbrief via onze website www.hollandia-boeken.nl, waar u natuurlijk ook alle informatie vindt over onze andere boeken.

Eerste druk 2019

© 2017 Duncan Wells

Oorspronkelijke titel: *Stress-Free Motorboating*

Oorspronkelijke uitgever: Adlard Coles Nautical, an imprint of Bloomsbury Publishing Plc

Voor het Nederlandse taalgebied:

© 2019 Uitgeverij Hollandia BV, Postbus 317, 2000 AH Haarlem
(e-mail: info@gottmer.nl)

Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de
Gottmer Uitgevers Groep BV

© 2019 Jasper Jansen (hoofdstuk 6 en 7)

Vertaling: Frank van der Knoop

Tekstredactie: Carla Stiekema

Omslagontwerp: Studio Evers Haarlem BV

Vormgeving: Susan McIntyre

Zetwerk: ZetSpiegel, Best

Fotografie: Duncan Wells, behalve p. 115 / Jill Kempthorne-Ley.

De kaart op p. 127 © British Crown Copyright 2013, gebruikt met licentie van de Met Office. De screenshots op p. 136 met dank aan iNavx App en Traverse.com.

Illustraties: Driest ontwerpen (hoofdstuk 6 en 7)

ISBN 978 90 641 0688 0 / NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

INHOUD

WOORD VAN DANK	6
VOORWOORD	9
1 INLEIDING EN VISIE	10
2 BASISVAARDIGHEDEN	14
• Touwwerk 14	
• Vastleggen 19	
• Knopen en steken 25	
• De bootshaak 32	
• Samen op een kikker 35	
• Een fris boordtoilet 36	
3 DE SCHEEPSMOTOR	38
• Wat te doen bij motorpech? 38	
• Alarmsignalen 38	
• Zuinig varen 43	
4 DE AANDRIJVING EN BESTURING VAN DE BOOT	48
• Aandrijving 48	
• Wat kun je verwachten? 50	
• De boot zijwaarts varen 50	
• 180° binnen eigen scheepslengte 54	
5 DE LIGPLAATS	56
• Aanlegvoorzieningen 56	
• Een kant kiezen 57	
• Buren 58	
• Stootwillen 58	
• Landvasten en springen 59	
• Positionering 59	
• De heersende wind 60	



6	WEGVAREN	62	9	RIVIEREN EN KANALEN	116
	• Bescherming schip	63		• Stroom	116
	• Bestuurbaar	64		• Oeverzuiging	116
	• Iedereen aan boord	65		• Aanmeren en afvaren	117
	• Vaarregels	67		• Aanleggen	118
	• Communicatie	68		• Maak andere boten duidelijk wat je gaat doen	122
	• Langs kade/steiger/schip	69		• BVA-verdrag	123
	• Box	79	10	HET WEER	124
	• Stroming	80		• Weerscenario's	125
	• Meerboeien in het buitenland	80		• De betekenis van wolken	126
	• Wind meten	82		• Fronten	127
7	AANLEGGEN	84		• Dingen waar je mee te maken hebt	128
	• De route	84		• Het effect van wind op water	129
	• Vaarregels	86		• De maanstanden	130
	• Box	93	11	NAVIGATIE	132
	• Stroming	95		• Maximale vaarsnelheden	132
	• Ringen of volle kikkers	96		• Gps en papieren kaarten	133
	• Langs zij	97		• Etiquette	138
	• Meerboeien in het buitenland	100	12	VEILIGHEID EN MOB-MANOEUVRES	140
8	ANKEREN	102		• Reddingsvesten	140
	• Kettingmarkering	102		• Man overboord	144
	• Het geheim van goed ankeren	105	13	ZEEZIEKTE	152
	• Grondtakel	105		• Wat is zeeziekte?	152
	• Hoeveel ankerketting steken?	107		• Preventieve maatregelen	152
	• Tips voor succesvol ankeren	109	14	NAWOORD	156
				REGISTER	158



WOORD VAN DANK

Ik wil graag iedereen bedanken voor alle hulp, goede raad, uitgeleende boten en enthousiasme. Zonder jullie zou dit boek niet tot stand zijn gekomen. Dus mijn dank aan:

- David en Jo-Ann Ramos en *Ramosseas*, hun Sealine F42.
- Becki Gravestock, omdat zij me aan hen heeft voorgesteld en een fantastische vrouw is. Ze is ook te zien in de MOB Lifesavers-filmpjes.
- Andy en Gale Mold, Holly de hond en *Hollywood*, hun Pearl 60.
- Les en Carol Squires en hun Fairline 42, *Slip Knot*.
- John Curzon en Åsa en hun Princess 52, *Ivy Sea*, omdat ze me zoveel handigheidjes hebben geleerd om veilig en makkelijk aan te leggen.
- Derek Withrington van SeaSmart Marine, omdat hij me alles heeft uitgelegd over stinkende boordtoiletten.
- Tim Griffin van Griffin Marine Services voor zijn adviezen over het te water laten en optakelen van trailerboten.
Mijn goede vrienden Andrew en Kay Rogers, voor hun geduld en hulp met *Katcha*, hun Broom 29.
- Roy May en de Bisham Abbey Sailing and Navigation School, voor hun cursus solovaren op *Le Coq*, Roys oude aak van 17 meter.
- Simon en Caroline Newell, omdat ze altijd klaarstonden en ik *Evelyn*, hun Doral Boca Grande 44, altijd mocht gebruiken. We hebben heel wat interessante dingen ontdekt, vooral tijdens de man-overboord-oefeningen.
- Alan Mainstone, omdat hij me toestond enkele interessante solomaneuvres uit te voeren aan boord van *Freedom*, zijn 8,5 meter lange Aquador.
- Andy Hobbs, omdat ik zijn 23 meter lange Princess, *Lucky Ash*, opvarend in de spring tegen de steiger mocht houden met slechts één achterlijn. Voor ik de motor met 1350 paardenkrachten in het werk zette, heb ik wel eerst even de lijn en de kikkers aan boord en op de steiger gecontroleerd!
- Martyn Whitwell en zijn Engelse narrowboat *President Wensleydale* voor een heerlijke solotocht en de bereidheid om op het omslag te staan.
- David en Karen Starkey en hun Aquastar 43 *Kapana IV*.
- En ten slotte, wat boten betreft: Jonathan en Rebecca Parker en hun Bavaria 32, *Tanzanite*.



Jonathan is Operations Manager bij Sea Start, de wegwacht op zee, en weet nagenoeg alles over boten en motoren. We ontmoetten elkaar voor het eerst op een dieptepunt in mijn leven, toen ik zonder brandstof zat. Vanzelfsprekend maakte ik iedereen wijs dat er sprake was van een motorstoring. De brandstof kon niet op zijn. Volgens het logboek zat er meer dan genoeg diesel in de tank. Nee, waarschijnlijk zat de brandstofleiding verstopt. Volgens de deskundigen, Jonathan inbegrepen, kon dat niet kloppen. Er zat lucht in de leidingen, dus moest de tank leeg zijn. 'Nee,' zei ik. 'De tank kan niet leeg zijn. Dan zou er 80 liter uit de tank zijn gelekt en dat is een heleboel. Dat zou je toch moeten ruiken?' Ik hield voet bij stuk: het moest een verstopte leiding zijn. Ik regelde zelfs een monteur om een nieuwe brandstofpomp te monteren – een erg kostbare klus.

Maar toen inspecteerde ik de reservetank van 80 liter. Die moest wel leeg zijn. Alleen... was die nog vol. Aha! Dus daar waren die 80 liter gebleven, precies waar ze thuis hoorden. In tegenstelling tot wat ik dacht, had ik de reservebrandstof niet naar de hoofdtank overgeheveld en dus

was de hoofdtank leeg, precies zoals Jonathan al had gezegd. Een blunder van jewelste.

En de moraal van het verhaal? Geloof nooit wat de eigenaar of schipper over de brandstofvoorraad zegt. Controleer altijd zelf wat er in de tank zit.

Mijn dank aan Janet Murphy van Adlard Coles voor deze schrijfpdracht en hun geloof in mij, en natuurlijk ook dank aan Penny Phillips, die het *Handboek motorboot varen* streng maar rechtvaardig redigeerde en er een beter boek van maakte dan ik haar overhandigde. Lezer, je ziet dat ze deze zin toch heeft laten staan. (O, ja? Niet zonder hem streng maar rechtvaardig te redigeren!)

Natuurlijk waren er ook nog veel andere vrienden die camera's vasthielden, een helpende hand toestaken voor de een of andere knoop, of mij toestonden bij hen aan boord te komen om foto's te maken. Pete en Lorna Lovett: dank jullie wel dat ik aan boord van *Namaste* mocht komen om allerlei details te fotograferen.

Mijn dank aan Ellie voor al haar hulp bij de MOB-operatie.


Ten slotte wil ik, zoals altijd, mijn gezin bedanken omdat ik zoveel tijd op het water mocht doorbrengen om al dit moois te ontdekken.





VOORWOORD

Dit boek verschilt sterk van andere boeken over motorbootvaren. Het *Handboek motorboot varen* is bedoeld voor mensen die solo of met z'n tweetjes varen en bevat nieuwe tips en trucs om alles eenvoudiger en makkelijker te maken, zoals aanleggen en afvaren, het oppikken en verlaten van meerboeien en ankeren. In dit boek vind je ook de beste manoeuvres bij man overboord van MOB Lifesafers (www.moblifesavers.com) met links naar filmpjes waarin te zien is hoe sommige technieken worden uitgevoerd.

Hier en daar in het boek tref je dit symbool  aan met de tekst: 'Scan de QR-code voor een filmpje...' Als je een smartphone of tablet met een QR-scanner hebt (eventueel kun je de app gratis downloaden) kun je de QR-code scannen, waarna het (Engelstalige) filmpje wordt afgespeeld. Als je geen smartphone of tablet hebt, kun je de filmpjes ook op de computer bekijken via de site westviewsailing.co.uk/stress-free-mboating.

Motorboten zijn erg duur in aanschaf en onderhoud, en worden vaak gekocht door mensen die niet meer zo heel jong zijn. Sommige mensen hebben hun hele leven gezeild en gaan vervolgens met 'pensioen' op een motorboot. Motorbootbemanningen zijn dus niet altijd even atletisch en daarom hebben ze handigheidjes nodig om hun boot vanachter het stuurwiel onder controle te kunnen houden. Maar jonge mensen die pas met varen beginnen, zullen ook veel profijt hebben van de technieken voor kleine bemanningen die in dit boek te vinden zijn.

Ik heb veel tijd doorgebracht met eigenaren van allerlei motorboten, met hen gesproken over problemen die ze ervaren en met hen naar oplossingen gezocht. Ik heb alle aspecten van het omgaan met boten bestudeerd en deze opgedeeld in verschillende stappen met de bedoeling ze makkelijker te maken.

Ik schrijf niet alleen boeken en artikelen voor watersportbladen, maar ben ook directeur van Westview Sailing. De praktijkcursussen laten we aan anderen over, maar wij geven wel de theoretische cursussen en maken educatieve filmpjes, waarin alle navigatietechnieken worden behandeld die aan wal kunnen worden geoefend. Voor wie leert voor het RYA-diploma zijn deze filmpjes erg nuttig (www.westviewsailing.co.uk/video-tutorials). De filmpjes kunnen ook gedownload worden op Udemy, zodat cursisten ze mee het water op kunnen nemen.

Ten slotte wil ik mij wenden tot het zogenaamde schone geslacht, iets wat ik heb geleend van Eric Hiscock, de éminence grise van de zeilerswereld. Ik weet heel goed dat jullie bijna altijd sneller leren dan de jongens en net zo goed kunnen navigeren en zeilen als wij, en ook dat jullie je niet zo snel druk maken als wij. Daarom ben ik ervan overtuigd dat jullie zullen begrijpen dat ik met 'hij' ook 'zij' bedoel. Dus een MOB, een man overboord, kan ook een vrouw overboord zijn, of misschien wel een kind.

Ik hoop dat je veel plezier beleeft aan dit boek en de technieken nuttig vindt. Ik gebruik ze zelf altijd als ik het water op ga. Als je ideeën hebt of verbeteringen wilt voorstellen, kun je altijd contact met mij opnemen.

Duncan Wells

1

INLEIDING EN VISIE

Ik had mijn theorie gehaald. Ik had mijn praktijkexamen gedaan. En nu had ik een Princess motorboot van bijna 14 meter, of eigenlijk 16 meter, als je net zo meet als havenmeesters, namelijk van de punt van het anker aan de boeg tot het eind van de dinghy in de davits aan de achterkant – sorry, achtersteven.

Bernard, de man die het motorjacht aan me verkocht had, wilde zijn boot eigenlijk helemaal niet kwijt, maar de jachthaven had hem overgehaald iets groters te zoeken en beloofd de boot voor hem te verkopen. Toen er een halfjaar later nog steeds geen gegadigden waren, belde hij de jachtmakelaar met de vraag of ze een boot hadden met precies dezelfde maten als de zijne (die ze voor hem zouden verkopen), maar: 'met een aircocombi met warmtepomp en een bijboot van een meter of drie met een flinke buitenboordmotor, 30 pk of zo?' 'Het spijt me, maar zo iets hebben we niet, meneer.'

Dat was dat. Het werkte als een rode lap op een stier. Bernard zou ze weleens leren hoe je een boot aan de man bracht! Ik las zijn advertentie in *Motor Boat & Yachting* en belde het nummer onmiddellijk. Ik was al twee jaar bezig om elke te koop aangeboden Princess 45 te bekijken omdat ik precies zo'n boot wilde. Ik wist wat er op de markt was, maar deze kende ik nog niet.

Pas nadat ik gebeld had, zag ik dat Bernard hetzelfde kengetal had als ik: hij woonde maar een paar kilometer verderop. Ik zei tegen hem dat ik de boot zou kopen als die inderdaad in zo'n goede staat verkeerde als hij beweerde. Bernard nam dit met een korreltje zout. Hij had al zijn hele leven boten gehad, wist hoe het werkte en hoe kopers waren. Dit was gewoon het zoveelste kletspraatje van iemand die uiteindelijk toch niet over de brug zou komen. Hij had er een hard hoofd in dat hij ooit nog van me zou horen.

Twee maanden later, na een motorinspectie en een proefvaart en met het betaalbewijs in zijn hand, wist Bernard dat ik een man van mijn woord was. Ik was erg in Bernards achting gestegen, omdat ik mijn belofte had waargemaakt en de boot had gekocht. Maar het was niet moeilijk geweest: de boot was precies zoals hij had beloofd.

Bernard bleef nog even staan. 'Nou, tot ziens dan maar.' Hij stapte van boord en liep over de steiger. Ik stond even te denken. De boot had walstroom, een 12-voltsysteem en een 24-voltsysteem. Ik had geen idee hoe dat allemaal werkte. Wat als ik iets fout deed? En hoe bestuurd je deze boot eigenlijk? Bernard liep met hangende schouders naar de uitgang.

'Bernard, Bernard!' Ik holde achter hem aan. 'Klopt het dat je nog geen nieuwe boot hebt? Hoe zou je het vinden om nog met *Abraxas* te varen, zodat je me kunt laten zien hoe alles werkt?'

'Het zou me een genoegen zijn, beste kerel.'

En zo raakten Bernard en ik bevriend. Hij leerde me hoe ik een boot moest onderhouden en wat een boot-eigenaar moest doen. Bernard hielp me zelfs om *Abraxas* later door te verkopen. Bernard bleef ook toen helpen met *Abraxas* en raakte weer met de nieuwe eigenaar bevriend. Wat ik hiermee wil zeggen, is dat je wel allerlei cursussen kunt volgen, en dat moet ook, maar dat je pas echt leert waar het allemaal om draait als je eenmaal zelf een boot hebt. Het komt regelmatig voor dat een kersverse schipper met het gezin het water op gaat en iedereen de stuipen op het lijf jaagt, zichzelf inbegrepen. Iedereen moet het natuurlijk leren, maar als je een paar technieken aangereikt krijgt om makkelijker met boten om te gaan, en als je weet hoe een boot onder bepaalde omstandigheden waarschijnlijk zal reageren, krijg je



meer zelfvertrouwen, zodat je gezinsleden tijdens het volgende vaartochtje minder nerveus zijn – sterker nog, zodat ze het leuk vinden en nog eens mee willen.

Waar het vaak op neerkomt, afgezien van ervaring opdoen met de boot en de nodige manoeuvres oefenen – zoals afvaren, aanleggen, ankeren, meerboeien oppikken en dergelijke – is dat je niet te veel hooi op je vork moet nemen.

Je moet begrijpen wat wind en weer doen, begrijpen dat wind tegen tij leidt tot korte, steile golven en onaangename vaaromstandigheden, terwijl wind met het tij mee de golven zal afvlakken, met een kalm zeetje als gevolg. Als je op groot water vaart, moet je weten hoe de weersomstandigheden kunnen veranderen tijdens je vaartocht. De windkracht kan variëren. Misschien neemt de wind in de loop van de dag wel toe. Misschien verandert hij van richting: de voorspelde zuidenwind kan naar het noorden draaien zodra er zeewind opsteekt.

Windkracht 4 (tot 16 knopen) is misschien wel de maximumwindsterkte voor een aangenaam dagje varen. Bij windkracht 5 (tot 21 knopen) wordt alles een stuk grimmiger. Als je tijdens het aanmeren langzaam de steiger nadert, is je boot veel gevoeliger voor zijwind. De wind zweept de golven hoger op, tot ze witte kammen krijgen. Je moet dus weten onder welke weersomstandigheden jij en je gezin je nog lekker voelen op het water. En je moet de weersvoorspellingen nauwkeurig in de gaten houden en alleen uitvaren als de omstandigheden precies goed zijn.

Op een rivier moet je er zeker van zijn dat de stroming niet te sterk is voor de boot en jezelf. Wanneer ik een vaarroute uitstippel, stel ik mezelf altijd de vraag: 'Wat vind je moeilijk aan varen? Van welke manoeuvre gaat je hart sneller bonzen?' Het antwoord is eigenlijk altijd het

moment waarop je de boot ergens aan vastlegt of ergens van losmaakt, of het nu een steiger of een meerboei is. Ankeren kan ook voor de nodige opwinding zorgen.

Het *Handboek motorboot varen* behandelt alles vanuit het oogpunt van de schipper met een kleine bemanning, zoals een echtpaar. Bijna altijd functioneert de partner die lichamelijk het zwakst is als bemanningslid, terwijl de sterkste van de twee aan het roer staat. Ik zou het beter vinden als varende stelletjes de rollen om-draiden, maar vaak doet zich daarbij het probleem voor dat de vrouw de verantwoordelijkheid voor het schip niet op zich wil nemen. Ik zou het goed vinden als vrouwen dat wel deden. De innovatieve technieken die ik in dit boek laat zien, houden rekening met lichaamskracht.

Sommige boten zijn heel goed solo te varen (typisch Britse *narrowboats*, aken en sommige kleinere motorboten), maar het is niet altijd makkelijk om via een paar steile treden snel van de flybridge te komen; soms moet je een smal laddertje op en af.

Een uitschuifbare bootshaak waarmee bemanningsleden vanaf de boot een lijn naar een kikker kunnen overbrengen, is op zich prima, maar bootshaken zijn vaak nogal zwaar. Ik ben er geen voorstander van dat iemand aan wal stapt als de boot nog niet stilligt en is vastgemaakt, en daarom maak ik graag gebruik van lijnen. Met een lijn worden veel dingen een stuk gemakkelijker. Tijdens het aanleggen kun je aan boord blijven en de lijn om de kikker werpen, en dit is iets wat je goed kunt oefenen. Wanneer de lijn eenmaal om de kikker ligt, kan de roerganger de boot in de spring opvaren zodat hij tegen de wal of steiger komt te liggen. Of de roerganger kan een klapje geven met de hoofdmotor of boegschroef, terwijl de bemanning de voorlandvast vastmaakt, bij voorkeur vanaf de boot.

Daarvoor zijn allerlei hulpmiddelen verkrijgbaar, zoals Hook & Moor en Moorfast. Als die de klus voor je klaren, prima. Zelf geef ik de voorkeur aan betrouwbare en algemeen toepasbare technieken met lijnen. Wat je ook doet: het belangrijkste is dat je alles zo makkelijk mogelijk maakt. En je moet natuurlijk goed voorbereid zijn. Varen is grotendeels een kwestie van goede planning, voorbereiding en anticiperen:

Plannen, voorbereiden en anticiperen

Planning: is tamelijk eenvoudig. De planning behelst alles wat je doet voor je aan boord stapt. Je bedenkt waar je heen wilt en controleert de weersverwachting, het tij, de omstandigheden op de rivier, of waar je ook maar bent.

Vorbereiding: is van cruciaal belang om alles gladjes te laten verlopen. Je zorgt dat er een lijntje op de juiste manier is klaargelegd (over of onder de reling, afhankelijk van de omstandigheden) om een lus om een kikker, bolder of boei te kunnen gooien. Als je geen lijn klaar hebt liggen, moet de roerganger de boot op zijn plek houden terwijl jij de lijn in orde maakt. Misschien wordt de boeg weggeblazen door de wind en kan de roerganger dit niet voorkomen zodat de boel in het honderd dreigt te lopen, en dat alles omdat er geen lijntje klaarlag. Een goede communicatie tussen schipper en bemanning maakt deel uit van de voorbereiding. Als beiden weten wat er van ze wordt verwacht, gaat alles veel makkelijker. Handigheid en ervaring met technieken zijn van groot belang om stress bij het varen tegen te gaan.

Anticiperen: is tweeledig. Ten eerste is dit het inzicht in de manier waarop je boot zich in bepaalde omstandigheden gedraagt: hoe hij stuurt en hoe hij reageert op wind, tij of stroom. Maar anticipatie is ook een gevolg van ervaring. Als je in een nieuwe situatie terechtkomt, wat gebeurt er dan?

Wat zijn de dingen waar iedereen zich druk over maakt? Goed aanmeren... en de box uit- en invaren. Bij zulke manoeuvres heb je altijd publiek. Als je in de jachthaven om je heen kijkt, zou je dat niet zeggen, want tijdens de voorbereidingen voor vertrek is er niemand te zien. Maar zodra je een blunder begaat, prikken er overal hoofden omhoog. Mensen komen haastig bovendeks met stootwillen in de aanslag, vastbesloten hun kostbare bezit te beschermen tegen die verwoestende woesteling, en ja, dat ben jij. Anderen gluren naar je door de donkergetinte ramen van hun kajuit. Je kunt niet naar binnen kijken, maar ze zien jou maar al te goed. Dus, les één: niet schreeuwen, niet boos worden, niet te veel gas geven en niet te enthousiast doen met die boegschroeven.

We hebben de volgende boottypes gebruikt:

- **Princess 52 Ivy Sea**
Flybridge, tweemotorig, schroefasaandrijving, boegschroef en hekschroef
- **Aquador 28C Freedom**
Cabin cruiser, eenmotorig, hekaandrijving
- **Bavaria 32 Tanzanite**
Sports cruiser, tweemotorig, hekaandrijving, boegschroef
- **Doral 44 Boca Grande Evelyn**
Sports cruiser, tweemotorig, hekaandrijving, boegschroef
- **Fairline Squadron 44 Slip Knot**
Flybridge, tweemotorig, schroefasaandrijving, boegschroef
- **Aak Le Coq**
17 meter, eenmotorig
- **Broom 29 Katcha**
Cabin cruiser, eenmotorig, schroefasaandrijving, boegschroef
- **Sealine F42 Ramosseas**
Flybridge, tweemotorig, podaandrijving
- **Pearl 60 Hollywood**
Flybridge, tweemotorig, schroefasaandrijving, boeg- en hekschroef
- **Princess 23M Lucky Ash**
Flybridge, tweemotorig, schroefasaandrijving, boeg- en hekschroef
- **Aqua Star 46 Kapana IV**
Semiwaterverplaatsende kruiser, schroefasaandrijving, boegschroef



De boten die meededen, van links naar rechts vanaf linksboven:
Freedom, Kapana IV, Katcha, Ramosseas, Tanzanite, Le Coq, Ivy Sea, Lucky Ash, Hollywood, Evelyn, Slip Knot

