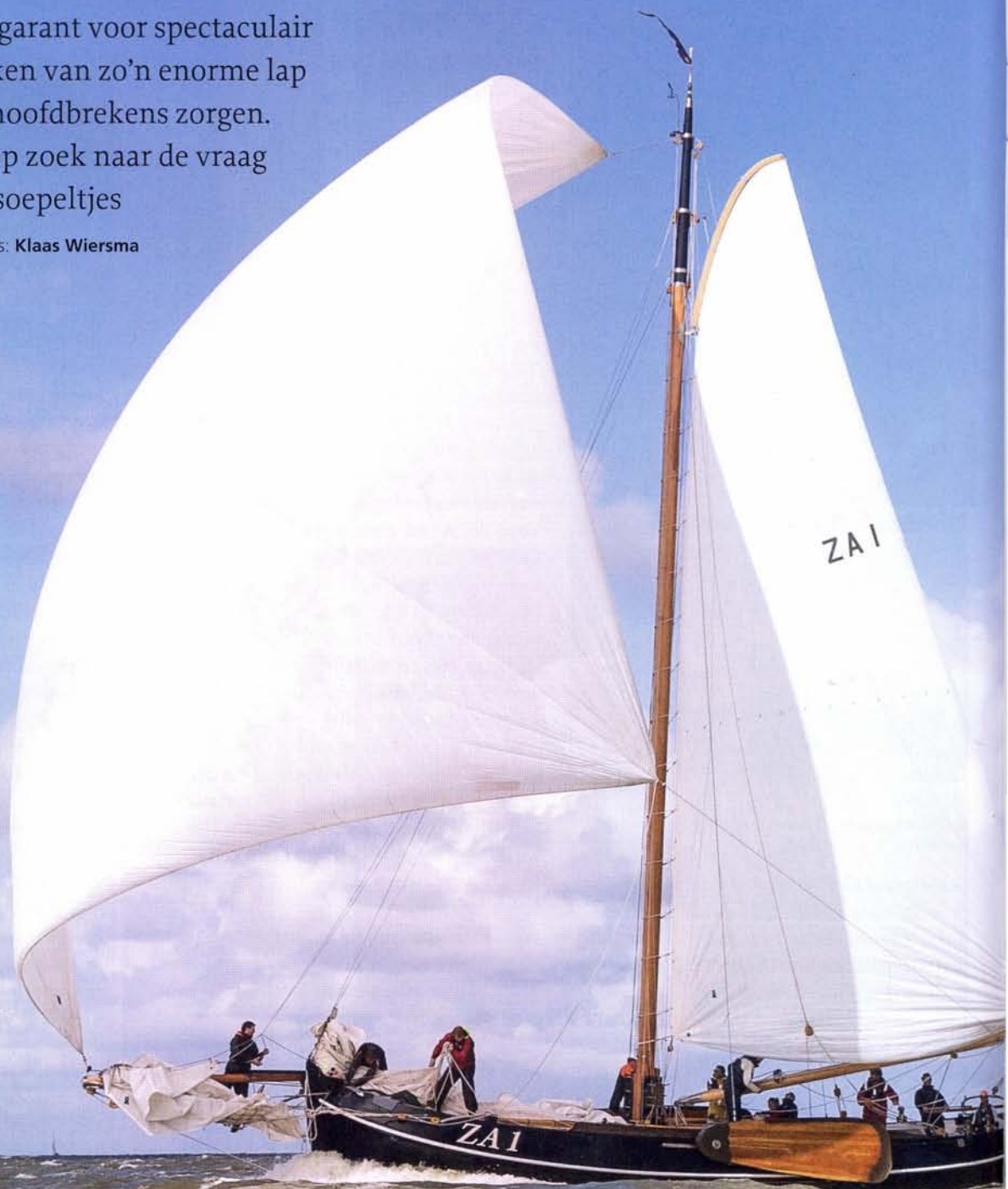


Halfwinders (deel 2),

Krijg ik 'm er weer vanaf?

Een halfwinder staat garant voor spectaculair zeilen, maar het strijken van zo'n enorme lap kan nogal eens voor hoofdbrekens zorgen. Klaas Wiersma gaat op zoek naar de vraag hoe je de halfwinder soepeltjes strijkt en zet. Tekst en foto's: **Klaas Wiersma**







De ultieme nachtmerrie is natuurlijk om op lagerwal af te stuiven met toenemende wind en niet genoeg bemanning aan boord om de halfwinder te strijken; angstbeelden van zeilers die worden meegesleurd door het wild slaande monster of een zeil dat de boot langzaam omtrekt. Zo heet wordt de soep gelukkig niet vaak gegeten. Maar de kwestie 'het zetten zal nog wel gaan, maar krijg ik 'm er ook weer vanaf?', zal voor veel schippers een reden zijn om de halfwinder bij harde wind in het vooronder te laten liggen.

'Zonder halfwinder zou ik het maar saai vinden', zegt Erik Hermans, schipper van de kampioensaak ZA1. 'Die grote "paraplu" verschaft toch een extra dimensie aan het zeilen.' Hij wisselde zijn in 1901 gebouwde VB aak LE21 in 2001 in voor een gloednieuwe VA-klasse visserman en was nauw betrokken bij de ontwikkeling van deze race-aak. Erik deelt graag de fijne kneepjes van het halfwinder-zeilen.

Hoe krijg ik 'm eraf

Laten we eerst maar eens kijken naar de meest prangende vraag 'Hoe krijg ik 'm weer naar beneden?' Laten we eens kijken hoe we de halfwinder het best kunnen strijken. Om effectief te zijn is het zeil op drie punten verbonden met het schip. In de top van de mast, aan de kluiverboom en met de schoot. Die effectiviteit willen we bij het strijken juist

kwijt. Dat doen we door de halfwinder eerst los te gooien van de top van de kluiverboom. Bij Erik Hermans gebeurt dat door de halslijn, die door een blok voorop de boegspriet loopt, los te gooien. 'Dat gebeurt vanaf het voordek. De halfwinder waait vervolgens weg en komt in de luwte van het grootzeil.'

Het is van belang dat het halseind helemaal wordt gevierd. Het doek moetecht los kunnen wapperen. Vangt een puntje van het zeil toch nog wind, dan kan het hele zeil zich weer vullen met wind en zich ontrukken aan de zeilers die het willen binnenhalen. De oplossing is om een relatief korte halslijn te gebruiken en die helemaal los te gooien zodat de lijn volledig uitgeschoren raakt.

Zekeren

Op de ZA1 geeft de navigator het signaal om de halshoek te lossen. Hij schat hoeveel tijd de bemanning nodig heeft om het zeil aan boord te krijgen en geeft zo laat mogelijk het signaal om te strijken. Drie zeilers staan klaar bij de "luie schoot", de loefschoot die op dat moment slap hangt. Het bolle voorzeil zal na het losgooien van de hals meteen naar achteren waaien. 'Om de halfwinder binnen te halen trekken we bij ons aan boord het zeil over de giek, we strijken de halfwinder dus tussen het grootzeil en de giek door', zegt schipper Hermans. 'Om het zeil droog te houden moet eerst het onderlijk worden



boven: Nog tijdens het hijsen vangt de halfwinder wind en raakt de boei

inzet: Het strijken op het voordek stagneert, gelukkig is er weinig wind

binnengehaald, daarna pas de rest.' Waait het hard en is de bemanning niet helemaal zeker van zichzelf, dan is het een optie om de slappe schoot, waarmee de halfwinder straks wordt binnengehaald, eerst te zekeren aan het schip. Deze loefschoot wordt doorgetrokken en vastgezet op een lier of een middenbolder. Mocht het zeil na de eerste halen toch uit de handen van de binnenhalende bemanning worden getrokken, dan gaat het er niet helemaal vandoor maar is het gezekerd aan dek. Met twee zeilers in het gangboord en eentje om het binnengehaalde doek te verwerken en in het kajuitluik te proppen is de klus te klaren.

Bij weinig wind kan het een optie zijn om de halfwinder in het voorluik te strijken. Het

witte doek kan dan zelfs zo worden weggewerkt dat de schoten en de val aan het zeil blijven en de halfwinder zonder veel moeite het volgende rak weer kan worden gehesen.

Zoek het lijk

Hijzen en strijken vanuit het voorluik kan alleen met weinig wind en met een ervaren bemanning. Anders is het risico te groot dat het doek het volgende rak als een knoop de lucht in gaat. De veilige manier om de halfwinder te strijken is dus in de luwte van het grootzeil, dus midscheeps, en het doek de kajuit in te proppen.

Klaar om te hijzen. De halfwinder is goed doorgetrokken naar de top van de kluiverboom

Vorbereiding op het strijken. De "luie" loefschoot wordt door de man in het rood gezekeerd

Zodra de rust op de nieuwe koers is weer-gekeerd kan een van de zeilers het zeil gaan klaarmaken om opnieuw te hijzen. De door-gaans zo ordentelijke kajuit is inmiddels een jungle van (soms nat) wit spinnakerdoek geworden. Meestal is er geen enkele logica meer te vinden in de plakkerige kluwen.

We willen uiteindelijk de drie hoeken van het zeil bij elkaar hebben, op zo'n manier dat het doek niet meer gedraaid is en probleemloos kan worden gehesen.

Ga als eerste op zoek naar een van de lijken, het maakt niet uit welke. Dat volg je tot je de eerste hoek die je tegenkomt (hetzij de top, de hals of de schoothoek). Trek deze hoek een flink eind uit de kluwen en volg het lijk naar de volgende hoek. Als alle lijken zijn gevolgd kan de halfwinder niet meer gedraaid zitten. Het zeil kan nu in de zak worden gepropt ter-

wijl de hoeken buiten de tas blijven. Als het team het hijzen van de halfwinder goed in de vingers heeft is dit voldoende. Bij harde wind of met een ongeoefende bemanning kan 'wollen' als extra variant ingezet worden. Bij het wollen worden er dunne draadjes om het zeil gebonden, zodat er een soort worst ontstaat. Deze worst kan omhoog gehesen worden zonder dat het zeil meteen wind vangt bij het hijzen. Als de top van het zeil eenmaal boven is, en ook de hals aan gehaald is naar de top van de kluiverboom kan het zeil zich na een ruk van de schoot openen.

Het kan handig zijn om voor het wollen een emmer zonder bodem te gebruiken; zo maak je van het zeil een nette slurf. De armen van een teamgenoot voldoen natuurlijk ook prima. Om de twee meter kan er een draadje omheen worden geknoopt. Test vooraf of het



PUNTIG

In plaats van een korte halslijn kun je ook een sluiting (een 'snap shackle') gebruiken waarop de hals van de halfwinder vaststaat. De sluiting moet dan wel "gespiked" kunnen worden; het openbreken van de sluiting met een speciale nagel of priem, bekend als de 'spike'. De voordekker moet door het net naar de top van de boom kruipen. Op het signaal van de schipper steekt hij de spike in de sluiting waardoor deze zich opent en het zeil dwars wegwaait.



draad wel dun genoeg is. De draadjes breken vaker te laat dan te vroeg! Wol de halfwinder tot tweederde vanaf de top en begin vervolgens vanuit de hals- en schoothoek aparte slurfjes te maken. Zo kunnen de hoeken straks veilig uit de zak worden getrokken, als de boei naderbij komt.

Top!

Met een gewolde halfwinder is het hijsen een fluitje van een cent. Zoals gezegd is het belangrijk dat de halshoek goed vastzit op de top van de kluiverboom voordat het zeil wind vangt. Voor de schoot geldt het omgekeerde: om te voorkomen dat het zeil al vol staat voordat het helemaal gehesen is, heb je de schoot liever losjes in de hand. Pas zodra de hijsers 'top' roepen kan de schoot aangehaald worden, wie te vroeg is roept ellende over zich af. Het zeil vult zich dan te vroeg en het hijsen zal een moeizaam proces worden dat eeuwen lijkt te duren. Fanatieke teams zullen de tijd tussen 'top' en vol zo klein mogelijk proberen te krijgen. Maar vangt de halfwinder wind voordat deze hoog genoeg is gehesen, dan moet of de wind eruit, of er moet een lieraan te pas komen om het hijsklusje af te maken. Na het hijsen van de halfwinder worden fok en kluiver gestreken voor maximaal rendement van de grote lap.

Hard varen

Staat de halfwinder erop dan willen we natuurlijk zo hard mogelijk gaan. Voor halfwinders en spinakers geldt dat ze het meest effectief zijn als ze zo los mogelijk

staan. Dus zo veel mogelijk naar loef gevaren. Als het loeflijk zo nu en dan wat omkrult is het goed. Daarvoor moet de schoot constant in beweging zijn om te testen of er meer in zit. Hermans: 'Als we met de ZAR flink diep willen varen (dus zoveel mogelijk voordewind, red.) vieren we de val van de hafwinder soms wel een meter. Het zeil wordt dan nog boller en neigt dan meer naar de loefkant. Zo ontstaat er een groter effectief oppervlak waar de wind in kan komen. Ook kunnen we de schoot via het einde van de giek laten lopen, een andere manier om het zeil zo "open" mogelijk te houden.'

VMG

Zoals omschreven in deel 1 (zie SdZ 2021.3) is het varen met een halfwinder een spel tussen zo diep mogelijk varen en toch een goede snelheid behouden. Het VMG-zeilen (*Velocity Made Good*), oftewel de beste snelheid naar de boei zien te vinden. Hoe harder het waait, hoe lastiger het wordt om voordeel te halen uit dit afkruisen. Boven de twaalf knopen wind wordt het interessant om de halfwinder te gaan uitbomen. Het unieke aan de Hollandse platbodems is het gebruik van lange vaarbomen. Maar het zetten van een boom is volgens Erik Hermans altijd discutabel. 'Het meeste rendement van een uitgeboomde halfwinder heb je met harde wind, je vaart dan gewoon recht voor het laken. Maar op grote aken is zo'n boom soms wel tien meter lang. Het kost heel veel kracht om die er in te krijgen. Een trucje is om de boom er in de luwte van het grootzeil in te

zetten en daarna te gijpen. Wel echt iets om te trainen. En je zult altijd zien; heb je net de boom staan, komt er een concurrent over bakboord en moet je gijpen.'

Gevreesde gijpen

Voor teams die het in de vingers hebben is het gijpen met een halfwinder een genot. In een klap wisselt het hele tuig van boord. Binnen enkele momenten na de gijp staat de halfwinder weer vol en is het snelheidsverlies minimaal. Beginnende teams vrezen dit moment waarop er ook veel fout kan gaan.

Een paar aspecten van de gijp zijn van groot belang. Als de stuurman afvalt en voor de wind gaat varen moet de schoot echt méters worden gevierd. Zelfs zo ver dat de schoothoek zich voor de voorstag bevindt. Pas dan kan de echte gijp worden ingezet. Als de halfwinder bijna inklapt is het het moment om het zeil rond te trekken. En dat moet snel. Daarom staan de voordekkers al met de "nieuwe schoot" in hun hand op het voordek. Zij helpen de trimmers in de kuip door hard met de schoot richting kuip te lopen. 'Het is ook belangrijk dat de voordekkers de schoot naar beneden houden, zo kan het zeil zich sneller vullen', vult Erik aan.

Pas als de schoothoek van de halfwinder is rondgetrokken gaat ook het grootzeil over. De wind heeft nu vrij baan om de halfwinder opnieuw te vullen zodra de stuurman oploeft. Een bekend probleem is dat de halfwinder niet wil overkomen. Het zeil blijft vol wind staan en laat zich niet omtrekken. Vaak is de gijp dan niet voldoende ingezet. De stuurman moet dieper gaan varen, misschien wel tot binnen de wind en de schoot moet verder gevierd. Komt het zeil dan uiteindelijk naar de andere kant, dan wil het achter het grootzeil nog wel eens spontaan een zandloper vormen. Daarom moet de stuurman over de nieuwe boeg meteen flink oploeven.

Goed zeilen met de halfwinder vergt oefening. En heb je het onder de knie, dan kan het alsnog fout gaan, zo merkte ook Erik Hermans tijdens de Markervuurrace van 2012. Die eindigde in een rak langs de Hollandse wal van Pampus richting het Paard van Marken. Hermans: 'Het was eigenlijk te krap bezeild met de halfwinder, maar niemand wilde hem eraf halen. We lagen eerste toen er uit de wal een enorme vlag over kwam. Ik had de fok er al tussen gezet maar we hebben het niet gered. De halfwinder knalde eruit, helemaal aan stukken. Ik had nog een andere, die hebben we toen gehesen, maar binnen enkele ogenblikken scheurde die ook. Koste ons twee plekken, we zijn derde geworden. Zeer pijnlijk. Daar was ik wel even zuur van.' 