

Op het vaarbewijs is veel kritiek. Theorie voert de boventoon en een praktijkdeel ontbreekt, is een veel gehoord bezwaar. Ook Eddy Coenen liep tegen dit probleem aan toen hij zich goed wilde voorbereiden op zijn eerste vaartochten. Hij nam geen halve maatregelen en besloot een opleiding te volgen in Engeland. Daar kreeg hij de smaak zo te pakken dat hij in België zijn eigen vaarschool startte. Motorboot toog onlangs naar Nieuwpoort, voor een nadere kennismaking. En voor een dagje bijscholing...

CEES VAN DIJK EN YVONNE ZWAAN



Vaarlessen in de praktijk

Zelfs iemand die varen helemaal niet zit zitten, kiest waarschijnlijk onbekommerd het ruime sop, nadat hij bij Eddy's vaarschool Naviclass een cursus heeft gevolgd. Het enthousiasme van de instructeur werkt aanstekelijk en zijn vakmanschap dwingt respect af, zo stellen we in de loop van de dag vast.

Enkele weken geleden nodigde Eddy ons uit om naar Nieuwpoort te komen. Dus togen wij op een zonnige vrijdag naar de Belgische kust, om persoonlijk

te ervaren hoe hij zijn vaarlessen vorm geeft. „Natuurlijk is het maar een momentopname”, zegt de goedlachse Belg als we hem in zijn kantoor aan één van de Nieuwpoortse marina's ontmoeten. „Maar ik hoop dat jullie een beeld krijgen van mijn aanpak en van de manier waarop de RYA, de Royal Yacht Association, de lessen verzorgt.”

ZAKENMAN

Natuurlijk zijn we daar heel nieuwsgierig naar. Maar eerst

willen we weten hoe een succesvol zakenman – die zijn schaapjes min of meer op het droge heeft – er toe komt om een eigen vaarschool te starten. Zo eenvoudig ligt dat per slot van rekening ook weer niet. Zéker niet als je besluit er eerst een intensieve cursus voor te volgen, compleet met een pittige kwalificatie. Volgens Eddy ging het echter min of meer vanzelf. „Toen ik besloot een eigen motorjacht aan te schaffen, wilde ik ook een goede opleiding volgen. Te meer, omdat ik op zee

wilde gaan varen. Noch in België, noch in Nederland vond ik echter een instituut waar ze mij op professionele wijze het varen met een motorboot konden bijbrengen. Mijn bezwaar – en dat van veel anderen – is dat het huidige vaarbewijs alleen een document is waaruit blijkt dat je theoretische kennis bezit. Het toont niet aan dat je kunt varen.”

EIGEN VISIE

Na de nodige omzwervingen kwam Eddy in contact met

de RYA in Engeland. „Dit is een professionele organisatie die vanuit een eigen visie opleidingen voor watersporters verzorgt. Overal ter wereld is de organisatie actief en een certificaat van de RYA wordt wereldwijd door verhuurbedrijven geaccepteerd. Dat bood dus perspectief voor mij en ik besloot de opleiding tot dayskipper en daarna die van yachtmaster te volgen. Tijdens mijn opleiding raakte ik onder de indruk van de aanpak, van de gebruikte methoden en van het beschikbare lesmateriaal en zo ontstond het idee iets soortgelijks in België op te zetten.” Voordat Eddy zijn lesbevoegdheid haalde, moest er flink worden gestudeerd. Uiteindelijk sleepte hij de benodigde papieren in de wacht, de weg naar een eigen vaarschool lag nu open. Hoewel... „Er kwam nogal wat bij kijken, alvorens ik daadwerkelijk van start kon”, benadrukt Eddy. „Om te beginnen moest mijn boot door de RYA worden gekeurd. Ook die moet namelijk voldoen aan allerlei strenge eisen, die vooral betrekking hebben op de veiligheid van schip en bemanning. Los daarvan moet je in Nederland en België overigens ook aan allerlei voorwaarden voldoen, die veelal nogal ver van de realiteit staan.” Zo is het bijvoorbeeld verplicht om malariatabletten in de EHBO-koffer aan boord te hebben. Volstrekt belachelijk natuurlijk, als je les geeft aan de Noordzee-kust. De RYA is wat dat betreft veel praktischer.”

THEORIE

Juist die praktische aanpak sprak Eddy erg aan. „Bij de RYA

is ook alle theorie gebaseerd op situaties die je in de dagelijkse praktijk op het water tegen kunt komen. Natuurlijk moet je een zekere basiskennis hebben, maar die is voortdurend gerelateerd aan de maritieme omstandigheden. De kennis wordt bij de RYA verweven in het varen en het uitvoeren van verschillende manoeuvres, wat daar een wezenlijk onderdeel is van de examens. Tijdens het praktijkexamen krijg je voortdurend vragen over lichten die je kunt tegenkomen, over de voorrangregels, of over het weer. Vooral het antwoord op de vraag waarom je iets wel of juist niet doet is doorslaggevend. Daaruit kan de examinator namelijk opmaken of je de materie echt hebt begrepen.”

PRAKTIJK

Hoe kun je beter kennismaken met die benadering, dan op het water? Daarom stappen we in de loop van de dag aan boord van Eddy's Fairline 41 om daar in vogelvlucht een beeld te krijgen van de wijze waarop hij zijn opleidingen verzorgt. Aan boord ontmoeten we Jessica, een van Eddy's cursisten. „Ik had al wat vaarervaring, maar vond dat ik nog heel veel moest leren”, licht ze toe. „Theorie kun je natuurlijk uit een boek halen, maar voor het echte werk moet je op een boot zijn. Ik heb in de korte tijd bij Eddy ontzettend veel praktische zaken geleerd. Dat geeft rust aan boord. En doordat ik me nu zekerder voel, heb ik ook veel meer plezier in het varen gekregen.”

KRAS

Als we nog maar net in de kuip zitten en onze zwemves-

ROYAL YACHT ASSOCIATION

De Royal Yacht Association is een organisatie van de Britse overheid die de belangen van de watersport behartigt. Wereldwijd geniet het instituut een goede reputatie, vooral vanwege de instructiemethoden. Jaarlijks volgens circa 150.000 mensen een opleiding bij de RYA. Hoewel de RYA belang hecht aan vaarbewijzen, is de organisatie geen voorstander van een verplichting. Wel spant zij zich in om de kwaliteit van de opleidingen op een hoog niveau te houden. Dit gebeurt onder andere door een strenge selectie van de instructeurs, jaarlijkse controle van de vaarscholen en jaarlijkse keuring van de boten die door de opleidingscentra worden gebruikt. Uiteindelijk wil de RYA bevorderen dat beginnende schippers en bemanningsleden meer plezier beleven aan hun vrijetijdsbesteding en enthousiast blijven. Ook moet het aantal ongevallen worden teruggedrongen, vindt de RYA. In Engeland volgen onder andere de Royal Navy, de Reddingmaatschappij, de zeevaartpolitie en de Royal Marines opleidingen van de RYA. Certificaten van de RYA zijn wereldwijd erkend.

BREVETTEN

Er zijn verschillende brevetten te behalen. De basis is 'Dayskipper shorebased', gecombineerd met 'Helmsman'. Dit brevet is te vergelijken met het Vaarbewijs, maar wel aangevuld met een praktijkdeel van zestien uur. In het praktijkdeel wordt onder andere aandacht besteed aan het manoeuvreren, het leggen van knopen, de Man Over Board-oefening, het uitzetten van koersen, oefeningen met het anker en standaardcontroles van de motor. Voor de gevorderden bestaat de mogelijkheid om het brevet Coastal Skipper of Yachtmaster te behalen. Deze opleiding bestaat uit een theoretisch deel van veertig uur en een praktisch deel van vijf dagen waaronder één nacht. Het examen wordt afgenomen in het Engels, dus een behoorlijke kennis van deze in de maritieme wereld gebruikte taal is onontbeerlijk. Bovendien moeten kandidaten kunnen aantonen dat ze voldoende ervaring hebben in het varen op zee. Voor het brevet Coastal Skipper moet de kandidaat dertig dagen op zee zijn geweest, waarvan twee dagen als schipper. Daarbij moet hij minstens achthonderd mijl hebben afgelegd en kunnen aantonen dat hij minstens twaalf uur bij duisternis heeft gevaren. Voor het brevet Yachtmaster liggen de eisen nog iets hoger: vijftig dagen op zee geweest, waarvan vijf als schipper; 2500 mijlen hebben afgelegd; minstens twaalf uur 's nachts hebben gevaren; en vijf tochten van minimaal zestig uur hebben gemaakt (waarvan minstens twee als schipper), met twee overnachtingen. Bijkomende eisen zijn dat deze prestaties in de afgelopen tien jaar zijn verricht, met een boot van minstens zeven meter en minstens voor de helft in getijdenwater. Denkt de kandidaat klaar te zijn voor het examen, dan komt er een examinator uit Engeland om de toets af te nemen.

ANDERE OPLEIDINGEN

Naast de opleidingen van de RYA verzorgt Eddy Coenen met zijn vaarschool Naviclass ook marifoon-cursussen, een opleiding Z-aandrijving, een GMDSS-opleiding, een training overleven op zee, een training brandbestrijding en een radaropleiding. Verder organiseert hij een jaarlijkse tocht met studenten in Kroatië en zijn er onder andere trips vanuit Nieuwpoort naar Londen, Ramsgate en Willemstad.

Voor meer informatie: www.naviclass.be.





ten omgorden, zien we een aansprekend voorbeeld van wat Eddy bedoelt met gebrek aan praktisch inzicht. Achter ons vaart een boot de box uit, maar we kunnen nú al zien dat de manoeuvre tot problemen gaat leiden. De schipper houdt onvoldoende rekening met de wind en voordat hij zijn actie kan corrigeren, schampt hij met de boeg van zijn witte jacht langs een uitstekende buitenboordmotor. Een fikse kras is het gevolg. Duidelijk is te zien dat de sfeer aan boord tot een absoluut dieptepunt is gedaald. De schipper maakte een fout, maar het is zijn vrouwelijke partner die de wind van voren krijgt.... „Wat een leuke zeildag had moeten worden, is hier dus al bij voorbaat een fiasco”, stelt Eddy nuchter vast. „Juist door het volgen van een goede opleiding kun je dit soort incidenten voorkomen, zodat je wél plezier aan het varen beleeft.”

VAN BOORD SPRINGEN

Voordat we de trossen losgooien krijgen we aan de hand van een minimaquette wat praktisch onderricht. Eddy laat zien op

welke wijze je een box kunt in- en uitvaren, rekening houdend met de wind. Daarna laat hij ons een paar veelvoorkomende knopen maken. Vervolgens komen we bij een punt waarop het volgens Eddy nog vaak misgaat: het vastmaken van de trossen. „Vaak zie je mensen met een lijn in hun handen van boord springen. Dat is echter niet zonder risico. Zeker niet op die smalle drijvende vingersteigers. Beter is het de lijnen vanaf het schip te bedienen. Dat lijkt een open deur, maar in de praktijk zie je maar al te vaak dat het fout gaat.” Als Eddy vraagt hoe zijn gasten dat zouden aanpakken, wordt het even stil. Totdat één van de aanwezige journalisten resoluut de lijn pakt, die in enkele grote slagen in de ene en in de andere hand houdt en hem vervolgens met een routineus gebaar om een kikker op de steiger gooit. „Inderdaad”, zegt Eddy „zó moet het: geen gesprong op de steiger, maar vanaf de boot.”

OEFENING

Probleemloos varen we de box uit, om aan de kade wat oefen-

ningen te doen in het aanleggen. Hoewel de hoog opgebouwde Fairline is voorzien van twee motoren van 370 pk, vereist het enige oefening om zonder problemen voor de wal te komen. Als extra handicap is het gebruik van de boegschroef tijdens deze instructie verboden.

Opnieuw vallen de rust en het vakmanschap van Eddy op. Kalm en beheerst geeft hij zijn aanwijzingen aan één van de opvarenden, die nog nooit met een schip van dit formaat heeft gevaren: „Weinig gas geven, geen wilde bewegingen en gebruik maken van de wind.” En zowaar: na enkele pogingen ligt de bijna dertien meter lange Fairline keurig langs de steiger. Hier blijkt maar weer eens, dat rust, beheersing en gebruik maken van de heersende wind belangrijk zijn bij het vlekkeloos uitvoeren van een manoeuvre. Na nog wat oefeningen varen we het kanaal uit richting Noordzee. Daar blijkt het druk op deze zomerse zaterdagmiddag. Met gepaste snelheid varen we westwaarts. Ondertussen vraagt Eddy honderduit.

Weet je wat die signalen betekenen? Weet je wat die lichten inhouden? Weet je...? Eigenlijk is het doodvermoeiend, maar je leert er in korte tijd veel van. En de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat bij ons toch de nodige kennis behoorlijk blijkt te zijn weggezakt...

MAN OVER BOORD

Eerder hebben we aan boord een koers uitgezet van de tocht



SPELENDERWIJS

Bij het RYA-lesmateriaal dat Eddy Coenen gebruikt, horen enkele sets kleine kaarten waarmee spelenderwijs de reglementen, de lichtkarakters en de voorrangregels kunnen worden geoefend. Op de ene zijde staat de vraag, op de andere het antwoord. De sets komen uit Engeland en zijn, voor zover bekend, niet in Nederland verkrijgbaar.

die we op zee willen maken. Tussen de havenhoofden staan al flinke golven en zelfs op het stuurdek houden we het niet helemaal droog. De boot gaat behoorlijk tekeer en degenen die gevoelig zijn voor zeeziekte voelen zich snel wat katterig. „Dat hoort dus ook bij het voorbereiden van een tocht”, zegt Eddy, die onderweg steeds inspeelt op de situatie. „Als schipper moet je weten welke omstandigheden je kunt verwachten. Daar moet je ook je mede-opvarenden op voorbereiden. En je moet een alternatief hebben voor het geval de situatie onprettig of zelfs onveilig wordt.”

Nadat we een paar mijl op de voorgenomen koers zijn gebleven, besluiten we de steven te wenden en voor de wind uit naar de haven terug te varen. Direct beweegt het schip zich een stuk comfortabeler. Eddy heeft echter nog een verrassing in petto: we gaan een MOB- ofwel een Man-Overboord-manoeuve uitvoeren. „Zodra de pop overboord gaat, blijft één van ons de ‘drenkeling’ volgen en aanwijzen”, instrueert Eddy. „Vervolgens keren we de boot en varen we dezelfde koers in omgekeerde richting. Daarna zorgen we dat de drenkeling in

de luwte komt te liggen en halen we hem aan boord.” Als hij het zo vertelt lijkt het een

makkie, maar de praktijk blijkt lastiger. Op het moment dat de pop overboord gaat, maakt zich



7



8



9



10

4 Standaard praktijkoefening: knopen leggen. **5** Gooi bij het aanleggen de lijn met een wijde boog om de kikker op de steiger, instrueert Eddy. **6** Na enkele oefeningen slagen we er in model voor de kant te komen. **7** Kalm en beheerst geeft de instructeur aanwijzingen. **8** De Fairline 41, onze lesboot, heeft twee motoren van 370 pk. **9** Jessica vist de ‘drenkeling’ uit het water. **10** Achteruit de box invaren met een stevige zijwind vereist enige oefening.



Professioneel leggen we de boot vast.

een opgewonden gevoel van ons meester. Conform Eddy's instructie blijft Jessica de drenkeling volgen, terwijl aan boord de kreet ‘man over boord’ veelvuldig klinkt. Direct keren we en varen we terug naar de plek waar de pop over boord is gegaan. Het blijkt nog knap moeilijk de drenkeling in de golven te ontdekken.

Langzaam laten we de boot in de richting van de pop drijven en daarbij komen we dwarszee te liggen. Dat is niet voor alle opvarenden even prettig, maar de enige manier om iemand die over boord is geslagen veilig te benaderen. Uiteindelijk slagen we erin de ‘drenkeling’ ongeschonden over de verschansing te tillen.

„Ik vraag me af hoeveel mensen dit ooit hebben geoefend”, zegt Eddy als we koers zetten naar de haven.

LAATSTE OEFENING

Eenmaal terug in de haven volgt nog een laatste oefening. We mogen proberen de boot achterwaarts tussen de twee vingersteigers te leggen. En dat onder het toezicht oog van de opvarenden van enkele andere boten, die onze verrichtingen uiteraard van het nodige commentaar voorzien. Maar dan blijkt dat er vanmiddag niet voor niets is geoefend: probleemloos glijdt de boot, ondanks de stevige wind op de flank, de box in. Even verwachten we een bemoedigend applaus, maar dat blijft uit.

En Eddy? Die glimlacht even tevreden, schenkt een echt Belgisch pintje in en neemt vervolgens vriendelijk afscheid, om vanavond nog een cursus marifoon te geven.