

Bijzondere zeilprestaties zijn niet alleen voorbehouden aan mensen uit de categorie Bekende Nederlanders. Zellen belicht een aantal van die vergeten zeilers onder de noemer 'onbekende beroemdheden'.

DICK HUGES KLASSIEK ZEEMAN

Toen de elektronica zijn opmars deed in de zeilerij stond de ervaren Dick Huges naar eigen zeggen voor een keuze: ga ik daarin mee of ga ik een andere kant op. Hij deed beide: Huges vaart met gps, maar kan zichzelf ook prima redden met sextant en een aantal elastieken. En dat laatste vindt hij veel leuker. Michiel van Straten zocht hem op om meer te weten te komen over Huges' beweegredenen.

Tekst Michiel van Straten Foto's Dick Huges en Watersportmedia

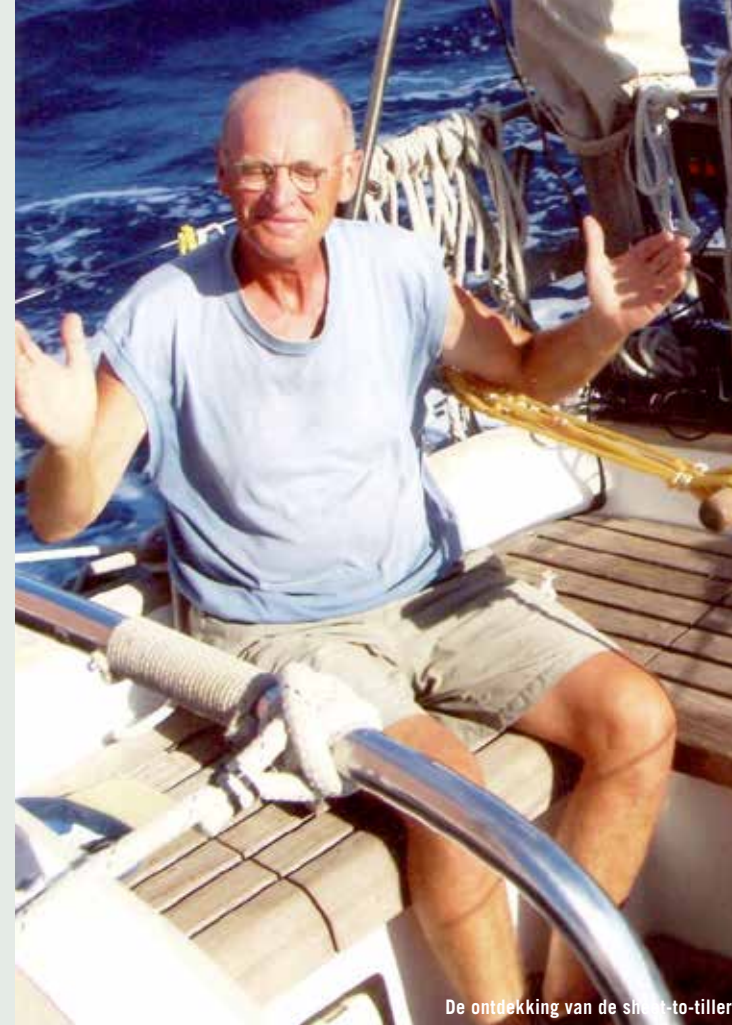
Ik heb afgesproken met Dick Huges in de Schreierstoren in Amsterdam. Een bekende plek voor veel zeilers, want de watersportboekhandel L.J. Harri is er gevestigd. Ik beklim de smalle houten trappetjes naar de bovenverdieping. Als om dichterbij de sterrenhemel te komen, bedenk ik me, want Dick Huges geeft op deze zolder zijn astronavigatielessen. Voor me staat een vitaal uitzijnde man. Veel meer dan dat hij een groot fan is van astronavigatie weet ik niet van hem. Eerst maar eens vragen hoe hij in het zeilen terecht is gekomen. "Nou ja, ik kom uit Friesland." Even lijkt de vraag daarmee afdoende beantwoord. Maar Huges vervolgt: "Mijn vriendjes en ik traptten een halfuurtje tegen de wind in en dan waren we in Grouw. Daar konden we voor vijftig cent een bootje huren. Een kleine Akkrumer Jol." Die voeren ze solo, twaalf jaar jong. "De fascinatie is dat je alleen bent. Het moment dat dat bootje het water op gaat ben jij de baas, jij moet het doen." Het Pikmeer was niet groot of gevaarlijk, maar de kleine zeilers moesten wel in hun eentje van A naar B, en liefst ook weer terug. Dat heeft de kiem gelegd voor wat Huges nu in zijn boeken en lessen 'zelfredzaamheid' noemt. Verdere vorming volgde op de Friese Zeilschool in Sneek. "Als je daar 'touwtje' zei tegen wat zeilers een 'lijntje' noemen, dan had je direct een week lang wc-corvee. In die drill zaten wij. Eén keer per maand met een tandenborstel alle hoekjes onder de vlonders van de boten schoonmaken."

De latere studie voor longarts bood een nieuwe wereld; roeien nam de plaats in van zeilen. Het studentenleven 'absorbeerde' hem. Na vier jaar had Huges daar wel zo'n beetje genoeg van. "Ik wilde toen mijn eigen koers gaan varen." Zijn coschappen deed hij op Curaçao. Vanaf die

tijd wisselde hij zijn bestaan als zeiler af met dat van longarts. Eerst op Curaçao, later in Amsterdam en terug in Leeuwarden. In 1981 kocht Huges *Gladys*, genoemd naar zijn vrouw. Ook een zeilster? vraag ik. Huges: "Mijn vrouw heeft niets met water." Ze ging af en toe wel mee, maar Huges moest haar dan wel aan boord lokken met het vooruitzicht naar een grote stad toe te varen. Dat was meer haar ding. De solozeiler Dick Huges was al een beetje geboren in een jolletje op het Pikmeer, maar met de weerstand van zijn vrouw tegen water werd het menens met het alleen varen van Huges.

Accu's leeg

In 1984 deed Huges mee aan de OSTAR, een solowedstrijd van Plymouth naar Newport in de Verenigde Staten. Hij voelde zich bescheiden tussen de grote namen. Na de start op 2 juni was het slecht weer. "Ik schoot wel lekker op, met lange slagen. Je moest af en toe de motor draaien om de accu's te laden. De schroef was wel verzegeld, want het was een wedstrijd. Op de vierde dag kon ik de motor niet meer starten." De accu's raakten leeg. Huges had een schitterende navigatiehoek in zijn boot, maar "niks werkte meer," zegt hij nu lachend. Zijn radioringzochter - gps was er nog nauwelijks - was ineens nutteloos. "Ik was eerst wel een beetje in paniek, op die grote zee voor de eerste keer. Toen heb ik een half uur lang zitten dubben. Wat doe ik? Terug- of verdergaan? Maar na dat half uur realiseerde ik me: er is eigenlijk niks aan de hand. Die boot vaart nog net zo als een half uur geleden. Precies dezelfde koers. Het weer was goed, de zon scheen, de boot ging lekker." *Gladys* en Huges hadden natuurlijk ook wel de ruimte, zo aan het begin van een Atlantische oversteek. "Het probleem komt pas na 35 dagen," vertelt Huges, "aan de overkant."



De ontdekking van de Sirocco-to-tiller.

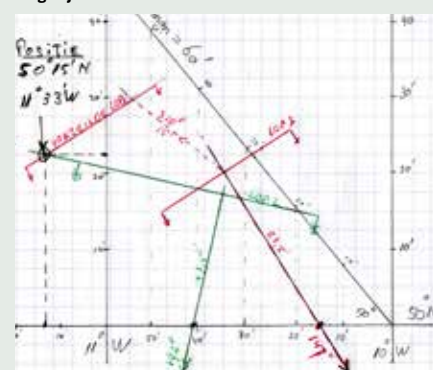


Op weg naar Frans Polynesië.



Gladys voor vertrek in 1999.

Degelijk handwerk.



“Hoe flik ik het dat ik precies op dat punt uitkom waar ik wezen wil?”

GLADYS

Gladys is een one-off kottegetuigde s-spant langkieler.
 Rompmateriaal: staal
 Lengte (over dek): 10,40 m
 Breedte: 3,40 m
 Diepgang: 1,55 m
 Waterverplaatsing: 9-10 m³
 Bouwjaar: 1978
 Ontwerper: Henk Lunstroo
 Bouwer: Jachtwerf Engelaar, Beneden-Leeuwen

Amerika zou hij niet echt kunnen missen, maar een veilige aankomst vergt nou eenmaal meer dan weten dat er op zeker moment een continent opdoemt. Het was dan ook best een moeilijke beslissing voor Huges, vertelt hij. De Atlantische Oceaan is nou eenmaal wat groter dan het Pikmeer. Maar het op zichzelf aangewezen zijn was niet nieuw, hoewel de vorm en de schaalgrootte natuurlijk wel totaal anders waren dan op zijn twaalfde. Behalve ruimte had Huges ook een uitdaging. “Hoe flik ik het dat ik precies op dat punt uitkom waar ik wezen wil?” Die oplossing was min of meer wel al aan boord. “Ik had natuurlijk een sextant. Dat hadden we allemaal in die tijd.” Had hij die al gebruikt? “Ja, het jaar daarvoor, voor de kwalificatietoets van Shetland naar Holland. Maar toch, ik moest het nog wel echt goed leren. Op een slingerende boot, zo gemakkelijk is dat niet.” Met zijn sextant, een goed klokje, rekentafels en de almanak had hij wel de spullen aan boord, maar nu moest hij nog bedreven worden. “Ik kon het wel een beetje”, vertelt Huges aarzelend, “maar ik had nog niet het vertrouwen dat het goed kwam.” Huges zette zich aan het toenmalige standaardwerk Celestial Navigation van Mary Blewitt over astronavigatie dat hij aan boord had. “Ik had nog een week of vijf de tijd om het te leren.”

Weerberichten?

Maar even tussendoor: hoe zat het met de weerberichten? Die kreeg hij nu natuurlijk ook niet binnen. Huges verrast me enigszins met zijn antwoord. “Ik heb nooit

zoveel met die weerberichten. Kijk, een weerbericht is belangrijk wanneer je gaat vertrekken. Als jij tien mijl buiten de kust bent en er komt een dikke storm aan, dan heb je het niet goed gepland. Maar onderweg: je bent er nu eenmaal, *just take it*. Ik gebruikte gewoon Buys Ballot.” Huges doelt op de wetmatigheid dat de wind in hogedrukgebieden – boven de evenaar – rechtsom draait en in lagedrukgebieden linksom. Als je daar met je gezicht in de windrichting staat weet je dat het hogedrukgebied links van je ligt en het lagedrukgebied rechts. Huges pakt zijn *Boordboek Zelfredzaam Zeemanschap* erbij en laat me wat plaatjes zien. “*On board meteo!*”, zegt hij enthousiast. “En dat werkt. Daar is helemaal niks moeilijks aan.” Naast Buys Ballot vertelt de dalende barometer dat het hoog van je afgaat of het laag naar je toe. Als hij stijgt is het omgekeerd. “Dus je weet waar het laag zit, je weet hoe dat zich ten opzichte van jou gaat verplaatsen, en de draaiing van de wind vertelt je aan welke kant van jou het laag passeert.” Ik begin door te krijgen dat het klassieke zeemanschap van Huges meer behelst dan alleen astronavigatie. De uitleg van Huges klinkt in theorie zo eenvoudig dat ik me afvraag waarom ik daar zelf nooit mee heb gewerkt. Huges verduidelijkt: “Op die grote oppervlaktes als de oceaan zijn deze druksystemen veel authentieker dan hier bij ons. Op het IJsselmeer is dat hele systeem al door land verstoord.”

Steeds spannender

Terug naar 1984: Huges was nog niet in Newport aangekomen. Hij ging oefenen. Elke dag dat er zon was. ‘s Ochtends, om 12.00 uur en ‘s middags weer. Hij legt me uit over de peilingen, de elkaar snijdende positielijnen en de afgelegde afstand. Op zijn overzeiler kon hij nauwelijks zijn priegelige lijnen kwijt, maar het ging. Huges begon het steeds beter te begrijpen. Maar naarmate het land naderde werd het wel steeds spannender. “In Buzzard Bay hebben ze twaalf meter getij. En veel mist. En zandbanken.” Om het nog wat spannender te maken. “En toen kwam ik volgens mijn astronavigatie op de lengte van Newport. Toen ben ik noord gaan varen. Brenton Reef was mijn ‘waypoint’. En toen..., het zal toch niet..., ja, hoe is het mogelijk, ik voer er zelfs recht op af. Dat was een kick zeg, na vijf weken onzekerheid over de vraag: overleef ik dit wel?” Huges was niet alleen opgelucht maar vooral ook gefascineerd. Over, zoals hij het noemt, “het prachtige werk van de grote geesten van vroeger die generaties lang bezig zijn geweest de hemelse logica in wetmatigheden vast te leggen, waarmee wij gewone zeilers, overal op zee, onze weg kunnen vinden.”

Gelukkig varen

Missie geslaagd, en de waarde van zelfredzaamheid in de vorm van klassiek zeemanschap aangetoond. Ik vraag



Het klasje van Dick.

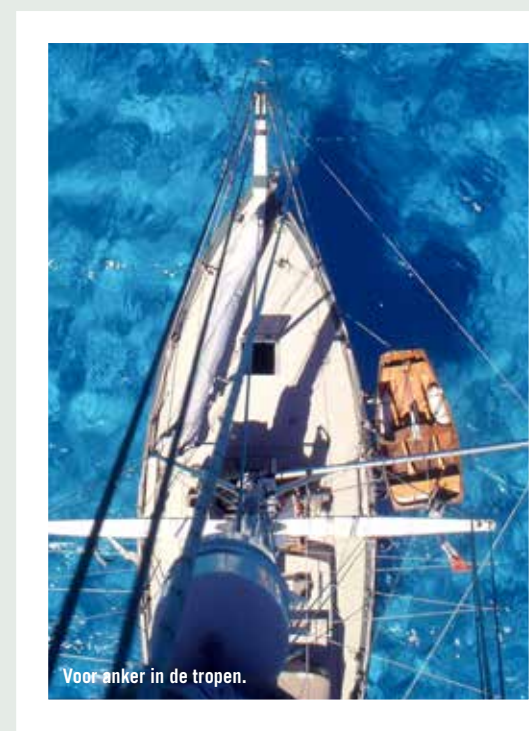


Bora Bora.



WIN EEN BOEK

Dick Huges wijdde diverse boeken aan zijn klassiek zeemanschap: *Zellen met losse handen*, *De Zon als gps*, *Boordboek Zelfredzaam Zeemanschap* en *Klassiek Zeemanschap in de Praktijk*. Zellen bezit een door Dick Huges gesigneerd exemplaar van *Klassiek Zeemanschap in de Praktijk*, met opdracht voor een Zeilen-lezer. Stuur een e-mail met motivatie naar info@zellen.nl als je voor dit boek in aanmerking wilt komen.



Voor anker in de tropen.



“Ik had nog niet het vertrouwen dat het goed kwam”



Praktijkdag.

WINNAAR ZOUTE DROOM

Onze eerste ontmoeting met Aad en Hella was tijdens de voorbereidingen van ons rondje Atlantic. Eind september 2012 lagen we op Culatra vlakbij Faro. Met een boot of tien waren we aan het borrelen toen iemand een tweemaster opmerkte die de ankerplaats kwam opvaren. Even later schoven Aad en Hella zo aan (en in) de groep vertrekkers van dat jaar. Wat het meeste opviel was de manier waarop ze zich – vooral voor de boten met kinderen – als een zeilende grootvader en –moeder manifesteerden. Altijd tijd voor een praatje, advies of activiteit. Het meest memorabel voor mij was een kopje koffie dat ik samen met Aad dronk bij het zeilerscafé aan de haven van Las Palmas. De ontspannenheid, de mooie verhalen, een subtiel advies tussendoor maar bovenal de openheid en vrijheid van geest van een wereldburger. Aad en Hella zijn en waren voor ons en voor vele vertrekkers terecht een grote inspiratiebron. Mathieu & Rozemarijke

“Als ik met een boot vaar, moet die boot ‘gelukkig’ varen”

waar dat volgens Huges nog meer uit bestaat dan astro-navigatie en *on board meteo*. Moet dat zonder elektronica? “Hoef niet. Ik vaar ook met gps. Daar ben ik helemaal niet tegen. Maar ik ben er wel tegen dat mensen blindvaren op blackbox-techniek die ze in essentie niet begrijpen en op zee ook niet kunnen repareren. Je bent er wel alleen!” Eenvoud, daar houdt Huges van. ‘Focus on the essentials, not on the luxuries’ is een van zijn mantra’s. In een van zijn boeken schrijft hij hierover: ‘Het moderne e-zeemanschap is nu standaard. Natuurlijk vaar ik ook met gps. Het is er, gebruik het. Dat is gewoon goed zeemanschap. Maar al dit gemak kan uitvallen en dan zit je. Even repareren? Ik vrees van niet. Black box. Bij klassiek zeemanschap is de schipper zelf de boordcomputer. Dat voelt anders. Het beste is om op zee te beschikken over dubbele systemen voor de vitale functies als plaatsbepaling, koers houden, de meteo inschatten en dergelijke. De combinatie van klassiek en modern e-zeemanschap is hiervoor heel geschikt. Ze vullen elkaar aan op ieders zwakke punten. Modern elektronisch zeemanschap is uiterst exact en gemakkelijk, maar afhankelijk van functionerende elektronica met gevaar van isolatie bij uitval. Klassiek ‘do-it-yourself’ zeemanschap is minder exact, minder gemakkelijk maar het werkt altijd. En... het zelf doen, zelf begrijpen geeft inzicht en diepgang. *Selfsufficient seamanship will satisfy your soul!*’

Huges laat me nog de *sheet-to-tiller* stuurautomaat zien. Die bestaat uit wat lijnen (geen touw zeggen), blokjes en een elastiek. Een lijn verbindt de schoothoek van het voorzeil met de helmstok op zodanige wijze dat als de boot oploeft of afvalt en de druk in het voorzeil verandert,

die drukverandering via de lijn wordt doorgegeven aan de helmstok en de boot terug op koers komt. Een andere truc op ruimewindse koersen is het optuigen van een alternatieve vorm van zeilvoering, waarbij de halshoek van het voorzeil aan loef naast de mast komt. Je bent wel even tijd kwijt met installeren, maar op meerdaagse koersen biedt dat het voordeel dat de krachten in de zeilen de boot altijd op koers houden, legt Huges me uit.

Huges sluit af, geheel in stijl, helder en verhelderend: “Kijk, de moderne zeiler focust op hoogte en snelheid. Daar is niks mis mee hoor. Maar als ik met een boot vaar moet die boot ‘gelukkig’ varen. Ik kan niet goed uitleggen wat dat is. Maar die boot moet in balans zijn. Je ziet vaak boten die lekker scheef gaan. De helmstok ver aan loef houdt de boot op koers. Die boot vaart niet in balans. Dat is niet erg voor een korte tocht, maar op den duur gaat dat kapot. Ik probeer mijn boot zo met de zeilen uit te balanceren dat die in koersbalans is. Vloeiend varen, dat is een passende kreet. Voel je wat ik bedoel?” “Ik wil mijn eigen koers varen”, heeft Huges tijdens het gesprek al eens gezegd. Dat vooral is klassiek zeemanschap, licht hij toe, met gebruikmaking van de genoemde zaken. En als die boot dan gelukkig vaart, is de schipper dat ook. ●

Dick Huges geeft regelmatig lezingen en instructiedagen over astronavigatie en zelfredzaam zeemanschap. Zie www.sextantnavigatie.nl en www.zelfredzaamzeemanschap.nl.