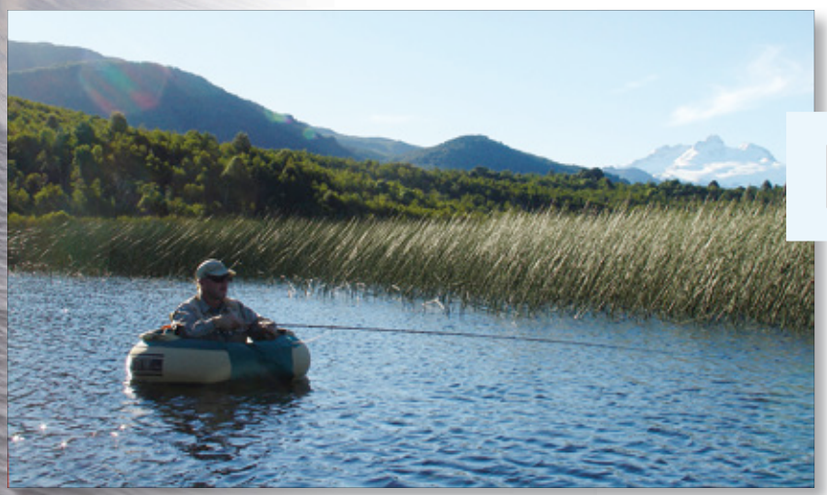
VAAR'M ERIN!

TEKST **HANS BOCK** FOTOGRAFIE **HANS BOCK, HYPPO WANDERS**

Bij het vliegvissen worden in binnen- en buitenland veel verschillende locaties bezocht. In het buitenland kan dat variëren van kleine beekjes tot kolkende rivieren. En van idyllische bergmeertjes tot immense fjorden. In ons eigen land wordt gevliegvist op grote wateren als Haringvliet, IJsselmeer en Oosterschelde. Maar ook op kleine reservoirs en grindafgravingen. Uiteraard bezoeken we ook rivieren als Grensmaas, IJssel, Maas en Lek. Ook presenteren we graag een vliegje in polders en sierwater van steden en dorpen. Bij veel van deze bestemmingen vergroten we onze kansen aanzienlijk wanneer niet alleen van de kant wordt gevist. Dus als we op de een of andere manier het water op kunnen. Hierbij kan uit een grote verscheidenheid aan vaartuigen gekozen worden. Zo is een bellyboot handig op dat Oostenrijkse bergmeertje, een Canadese kano voor een dagje in de kreken van de Biesbosch en een snelle visboot op de Oosterschelde. Door de jaren heen heb ik een tiental verschillende vaartuigen gehad en bij het vliegvissen gebruikt. Elk vaartuig heeft zijn voor- en nadelen. In dit artikel zet ik die voor je op een rijtje.



De klassieke bellyboot met donut-vorm.

Bellyboot

De 'buikboot' is waarschijnlijk het vaartuig dat door vliegvissers het meest gebruikt wordt. Een bellyboot is eigenlijk niets meer dan een aangeklede, luxe, drijvende stoel. Al zittend beweegt de vliegvisser zich met zwemvliezen voort.

De eerste bellyboten dateren alweer van zo'n dertig jaar geleden. Goed beschouwd waren het aangeklede vrachtwagenbinnenbanden, dus ook met een enorm ventiel. Het in- en uitstappen leverde vanwege de zwemvliezen en de gesloten ronde vorm nogal eens hilarische taferelen op. In de loop van de tijd hebben bellyboten een enorme ontwikkeling doorgemaakt. De ronde vorm maakte al vrij snel plaats voor een open U- of V-vorm. Hierdoor werd het in- en uitstappen aanzienlijk vergemakkelijkt. Bovendien heeft de vliegvisser tijdens het vissen en peddelen niet langer de opgeblazen band op zijn bovenbenen voor zich.

Ook de materialen zijn met hun tijd meegegaan. Het binnenwerk van

Een Noors bergmeertje. Weliswaar te voet bereikbaar, maar vanaf de kant onbevisbaar. Ideaal water voor de bellyboot dus.

de bellyboot is het eigenlijke drijflichaam. Dat wordt ook wel de *bladder* genoemd. Dit bestond oorspronkelijk uit synthetische of natuurlijke rubber; hetzelfde materiaal waarvan een binnenband van een fiets is gemaakt. Tegenwoordig zijn de meeste bladders gemaakt van polyurethaan. Dit materiaal is veel lichter. Ook het materiaal waarmee de bladder is bekleed is door de jaren heen sterk verbeterd. Kon je vroeger met een stekel van een baars je bellyboot lekprikken, tegenwoordig zijn veel modellen voorzien van een sterke slijtvaste bekleding. Deze bekleding kan bijvoorbeeld gemaakt zijn van 500- of 1000-denier polyester, of van pvc. De eerste bellyboten beschikten over één binnenband. Wanneer die lek raakte, bleef er voor de vliegvisser niets anders over dan zo snel mogelijk de kant proberen te bereiken. Moderne bellyboten beschikken vanwege dit veiligheidsaspect bijna altijd over meerdere bladders. Ondanks deze extra veiligheid is het gebruik van een reddingsvest aan te bevelen. Wanneer je als vliegvisser in je bellyboot onwel wordt, kan een reddingsvest je leven redden. Sinds enige tijd zijn er ook zogenaamde *tubeless* bellyboten. Deze boten hebben geen bladders meer. Het materiaal is hoogwaardig pvc, zoals bij een *Zodiac*-boot. Het gevaar dat dergelijke bellyboten lek gaan, is minimaal.

Een van de grootste voordelen van een bellyboot is de mogelijkheid om zeer precies te navigeren. Met behulp van zwemvliezen kan een ervaren bellybootgebruiker zeer nauwkeurig een route volgen. Bijvoorbeeld langs een rietkraag of langs een dammetje op het Oostvoornse Meer. Of juist op één bepaalde plek blijven liggen. Wel moet opgemerkt worden dat wind hierbij een belangrijke rol speelt. Bellyboten drijven volledig op het water en zijn daardoor behoorlijk windgevoelig. Moderne bellyboten worden om deze reden soms voorzien van een of meerdere zogenaamde driftkiels. Net als bij een zeilboot steekt de kiel onder de bellyboot uit, waardoor deze meer koersvast wordt. Bovendien zet de kiel de krachten die de wind dwars op de bellyboot uitoefent om in voorwaartse krachten. Een ander voordeel is het gemak waarmee je met een bellyboot te water kunt. Een metertje met ondiep water volstaat om met de bellyboot in en uit het water te gaan. De meeste modellen beschikken over schouderriemen waarmee je de bellyboot op je rug, op comfortabele wijze, over langere afstanden kunt dragen.
Verder zijn bellyboten in het algemeen compact op te vouwen en kunnen de lichtere modellen in opgevouwen toestand makkelijk in de handbagage bij een vliegreis. Hierdoor is het een van de weinige vaartuigen die eenvoudig meegenomen kunnen worden op een buitenlandse vliegvistrip.

Een van de grootste nadelen van de bellyboot is de beperkte actieradius. Afhankelijk van de wind, de stroming en de conditie van de vliegvisser wordt nauwelijks een snelheid van meer dan 3 kilometer per uur gehaald. Een halfuur peddelen levert dus een verplaatsing van maximaal 1,5 kilometer op. In veel gevallen is dat ruim voldoende. Maar om op de Oosterschelde even snel een aantal hotspots af te vissen is de bellyboot niet het juiste vaartuig. Sommige modellen worden tegenwoordig voorzien van korte roeispanen om op die manier de actieradius te vergroten. Daarnaast zijn er modellen die zijn voorzien van een spiegel voor een klein (elektro)motortje.

Vergeleken met een kano of visboot is de ruimte in een bellyboot minimaal. Op de boot zijn meestal opbergzakken gestikt, waarin klein materiaal meegenomen kan worden. Sommige modellen hebben achter de rugleuning nog ruimte om bijvoorbeeld een rugzak mee te nemen. Het gebruik van een visvinder op een bellyboot is geen probleem. Marco Kraal schreef hier in DNV nr. 118 een artikel over.

Creatieve vliegvissers weten hun bellyboot vaak van handige extra's te voorzien. Zo zijn er manieren om in een bellyboot van jezelf filmpjes en foto's te maken. Dat is erg handig wanneer je alleen bent. En ook als je op groot water, ver uit de kant, een gevangen vis wilt fotograferen. Je hoeft dan niet eerst helemaal naar de kant te peddelen. Roel Jonker bedacht een degelijke steun voor zijn *GoPro*, die hij zelfs gecombineerd met zijn visvinder kan gebruiken. Ook voor het meenemen van extra hengels worden allerlei innovatieve oplossingen bedacht. Van de bekende kant-en-klare hengelsteunen, die met sjorbandjes rondom de bellyboot worden vastgezet, tot complete rekjes die naast de bellyboot hangen en waarop meerdere hengels meegenomen kunnen worden. In DNV 101 liet Rob Dings een handige en veilige manier zien om een bellyboot goed te kunnen ankeren.

Persoonlijk vind ik dat er grote verschillen tussen de vis- en vaareigenschappen van verschillende bellyboten bestaan. Vooral de manier waarin je in of op het water zit, is bepalend voor het gemak en comfort waarmee

er uit de bellyboot gevliegvist kan worden. Probeer dus altijd verschillende modellen uit voordat je er een aanschaft. Eigenlijk geldt hetzelfde voor de zwemvliezen of flippers, die je bij een bellyboot nu eenmaal nodig hebt. Sommige flippers zorgen voor een flinke belasting van enkels en kuiten, vooral wanneer er veel gepeddeld moet worden. Ook is er een duidelijk verschil tussen de mate van voortstuwing die verschillende flippers produceren. Zelf gebruik ik al jaren flippers van het merk *Force Fin*. Die zijn weliswaar duur, maar oerdegelijk. Ze zorgen voor een gigantische voortstuwing, terwijl er nauwelijks kracht uitgeoefend hoeft te worden. Bellyboten kunnen in de meeste stationwagens in zijn geheel vervoerd worden. Een nadeel is dat na het vissen de boot nog nat is en er dan veel vocht in de auto komt. Sommige vliegvissers laten daarom hun boot na het vissen leeglopen en vervoeren hem dan in een plastic bak, die het water opvangt. Ook voor het vervoer in kleinere personenauto's kan het leeg laten lopen noodzakelijk zijn.

Met een pontoonboot kunnen stroomversnellingen overwonnen worden. Deze piloot neemt echter zeer grote en onverantwoorde risico's door geen reddingsvest te dragen.

Pontoonboot

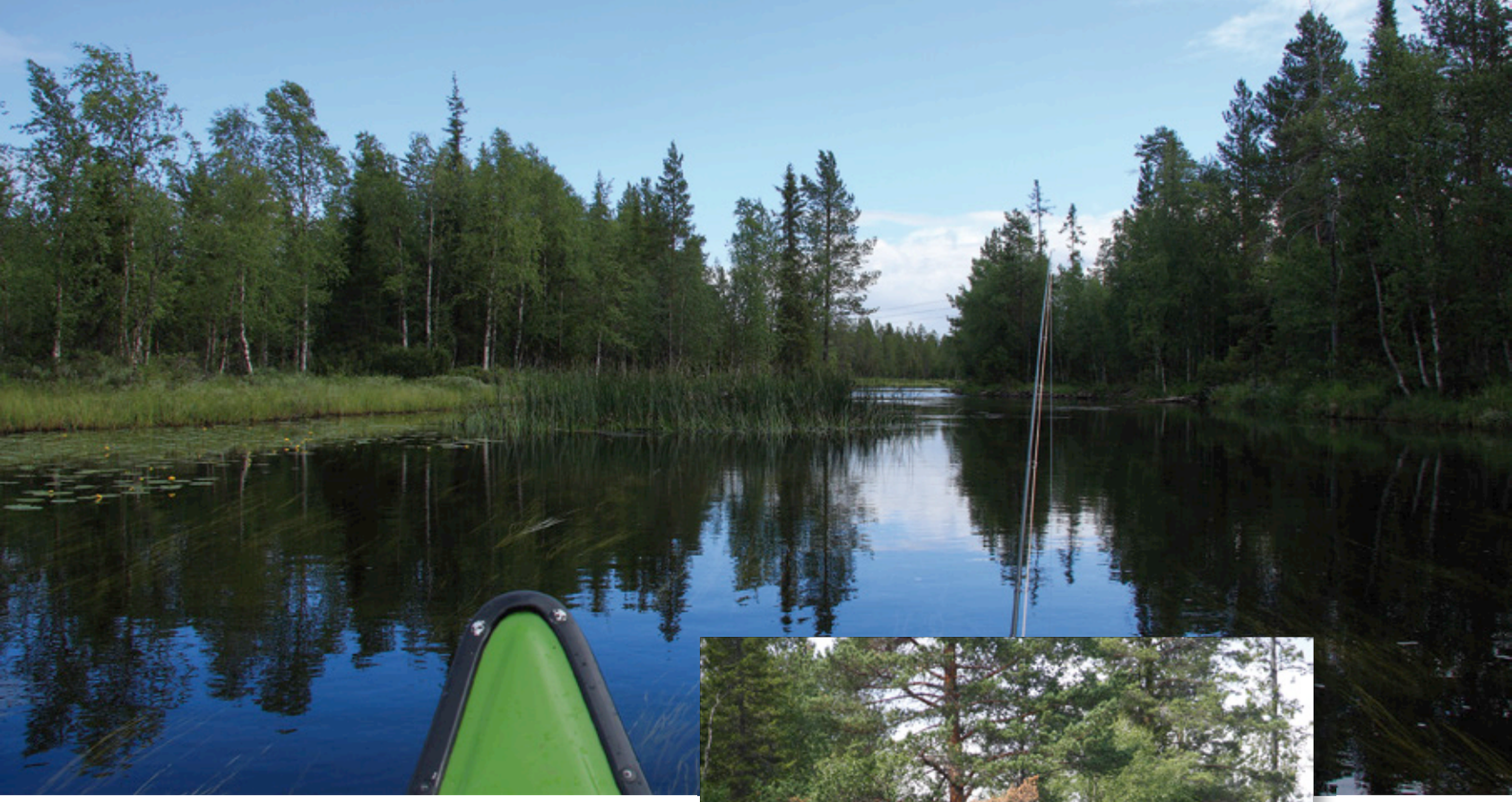
Een klassieke pontoonboot bestaat uit twee afzonderlijke drijf-

Een one-man-raft is licht en betrouwbaar. Een echte kameraad voor verre en wilde tochten.

lichamen die aan een metalen frame vastgemaakt zijn. Er zijn echter ook frameloze pontoonboten. Die houden het midden tussen een bellyboot en een klein Zodiac-bootje.

Sommige van deze boten lijken op een uitgerekte bellyboot. Andere zijn rondom gesloten en lijken daardoor meer op een opblaasbootje. In een pontoonboot zit je in een stoeltje en hoger boven het water dan in een bellyboot. Alleen je enkels met zwemvliezen komen in het water. Bij een frameloos model is dat ook vaak het geval. Bij modellen met een gesloten voorkant kun je soms niet peddelen omdat er een vloer in de boot ligt. Een pontoonboot zal door de meesten als comfortabeler worden ervaren dan een bellyboot. De actieradius is veel groter door het stel flinke roeispanen en je komt behoorlijk vooruit. Met een pontoonboot kan ook flink wat bagage meegenomen worden. Denk aan tent, slaapzak, matrasje en kookgerei. Dat is met een bellyboot bijna uitgesloten. Uiteraard kunnen ook zaken als een visvinder, hengelsteun en beugels voor een camera of GoPro eenvoudig gemonteerd worden. Door de grote drijvers en de hoge ligging boven het water is een pontoonboot wel windgevoeliger dan een bellyboot. Een ander nadeel kan het transport zijn. Terwijl een bellyboot in een doorsnee stationwagen opgeblazen meegenomen kan worden, is dat bij een pontoonboot een ander verhaal. Het metalen frame past in geen enkele personenauto. Dat dient dus eerst voor een deel gedemonteerd te worden. Ook de drijflichamen zullen voor veel personenauto's en kleine busjes te lang zijn om in opgeblazen toestand vervoerd te kunnen worden. Om een pontoonboot in zijn geheel te kunnen vervoeren is een flinke bus, zoals een *Opel Vivaro* of een *Mercedes Vito* nodig. Dit betekent dat de meeste vliegvissers hun pontoonboot aan de waterkant nog voor een deel in elkaar zullen moeten zetten. Afhankelijk van de mate waarin dat het geval is, zal dit tussen tien en twintig minuten in beslag nemen.

In Nederland wordt vanwege het ontbreken van snelstromende rivieren niet echt geraft. Vandaar dat ik geen rafts bespreek. Ik maak echter graag een uitzondering voor de *one-man-raft*. Dit zijn eigenlijk frameloze pontoonboten die rondom gesloten zijn. Vaak met een gedeelte waarin je kunt staan en een open stuk voor je flippers. Een one-man-raft kan als bellyboot gebruikt worden mét roeifunctie. En om mee te raften in snelstromende rivieren. Bovendien kun je er net als in een pontoonboot behoorlijk wat bagage in meenemen. Gerlof van den Berg is een enthousiast gebruiker van een one-man-raft. Kijk in DNV nrs. 95 en 99 hoe hij zijn *Assault* one-man-raft van *North Fork Outdoors* in Ierland gebruikt om te snoeken. Gerlof zegt over dit vaartuig: "Ik heb er in Chili door echt wilde stroomversnellingen mee gevaren. In Zweden heb ik er op een wildernisrivier een floattrip van ruim honderd kilometer mee



gemaakt. Ik ben er zo tevreden over, dat ik nooit meer iets anders hoef. Pontoonboten zijn open aan de voorkant. Dat is bij het raften op snelle rivieren gevaarlijk, omdat je erdoor over de kop kunt slaan."

Kano

Er is een groot verschil tussen een kano, belly- en pontoonboot. In een kano hoef je geen waadpak aan en je gebruikt geen zwemvliezen. Je vaart met behulp van een steekpeddel.
Er zijn ook kano's met een rechte achterkant, de zogenaamde spiegel. Hieraan kan een elektro- of buitenboordmotor gehangen worden. Kano's zonder spiegel kunnen door middel van een balkje over de randen geschikt gemaakt worden voor motorgebruik. In combinatie met een motor heeft een kano uiteraard een flinke actieradius. Een probleem ontstaat echter wanneer er veel wind staat en het water te wild wordt. Een kano is veel minder stabiel dan een belly- of pontoonboot en kan in bepaalde situaties zelfs omslaan. Er zijn ook stabielere kano's met een brede, bijna vlakke bodem. Hierin kun je bij rustig weer rechtop staan om te vliegvissen. Als vliegvisser kun je met een kano niet goed op één bepaalde plek blijven liggen. Vergeleken met een belly- en pontoonboot is een kano ook veel windgevoeliger. Het allergrootste nadeel vind ik dat je in een kano bijna nooit je handen vrij hebt. Als je een bepaalde route wilt afvissen, bijvoorbeeld langs een rietkraag, moet je steeds je peddel pakken en je hengel wegleggen. Dat is nodig om vooruit te komen en/of om bij te sturen. In een belly- of pontoonboot gaat dat makkelijk met je voeten en houd je je handen vrij om te vissen.

In een kano kunnen lekker veel spullen worden meegenomen. Het transport is bijna altijd op het dak van een auto. Opblaasbare kano's kunnen uiteraard in de kofferbak vervoerd worden. Sjoerd Siemensma gebruikt op die manier vaak zijn opblaasbare kano. In DNV nr. 98 staat een artikel over Sjoerd, met aandacht voor deze kano. Niet opblaasbare kano's worden van verschillende materialen gemaakt. Polyester is het zwaarst. Verder zijn er de lichtere kevlar, polyethyleen, houten en aluminium kano's. Het ankeren met een kano lukt op stilstaand water prima. In een stromende rivier kan het echter gevaarlijk zijn. Wanneer je het ankertouw in het midden aan de zijkant vastmaakt, kan de stroming de kano makkelijk omtrekken. Wanneer je een kano aan de punt vastlegt, zal deze op de stroom steeds van links naar rechts bewegen, waardoor het niet fijn vissen is. Al met al vind ik een kano heel handig om me over water te verplaatsen en daarbij veel mee te nemen. Uit een kano vissen vind ik alleen fijn bij rustig weer.

Lekker afstanden maken en bij elke fraaie stroomversnelling even uitstappen. Met de kano is dat goed mogelijk.

Klaar voor een succevol avontuur met de kajak op de Oostzee.

Kajak

Er is een aantal verschillen tussen een kano en een kajak. Een kano is open en je zit op een bankje of op je knieën. Een kajak heeft in principe een gesloten bovenkant, met als enige opening een kuip. Hierin zit je met je billen plat op de bodem en met je benen recht vooruit in de vaarrichting.

In plaats van een steekpeddel, zoals bij een kano, gebruik je in een kajak een dubbelbladspeddel. Zo'n peddel heeft dus aan beide kanten van de steel een blad. Doordat de kajak gesloten is, kan er veel minder in meegenomen worden. Vaak hebben kajaks wel luikjes. Die sluiten waterdicht en geven toegang tot compartimenten waarin spullen opgeborgen kunnen worden. Maar minder dan in een kano. De lage zit, je vooruit wijzende benen en je onderlichaam dat nauwelijks kan bewegen, maken vliegvissen uit een kajak niet zo prettig.

Om je te verplaatsen heeft een kajak een groot voordeel ten opzichte van een kano. Met ruw weer kun je er nog prima mee varen, waar dat met een kano niet meer zou gaan. De golven rollen over de kajak en je vaart gewoon door. Vooral zeewaardige kajaks zijn hiervoor prima geschikt. Uiteraard geldt ook het nadeel dat voor sturen en voortstuwing de peddel gepakt moet worden en je dan dus niet kunt vissen. Daar komt nog bij dat je heel lastig is om haaks op de vaarrichting te werpen. Met je benen recht vooruit op de bodem van de kayak is het namelijk bijna onmogelijk om je bovenlichaam te draaien. Tegenwoordig worden vaak *sit-on-top*-kajaks gebruikt. Hierbij zit je niet in, maar op de kajak en rusten je voeten in een diepere uitsparing. Wanneer je aan het vissen bent, kun je jezelf redelijk eenvoudig negentig graden draaien en dwars op de kajak gaan zitten. Je voeten komen hierdoor wel in het water te hangen. Ook voor dit type kajaks geldt dat je niet kunt vissen als je je wilt verplaatsen, omdat je dan een peddel nodig hebt.

Een moderne variant is het *SUP-board*. SUP is de afkorting van stand up paddling. Je staat op een SUP-board en beweegt je voort met een peddel met één blad, aan weerskanten van het board. Een SUP-board kun je als een kajak zien waarop je staat. *Suppen* is inmiddels een sport waar wedstrijden in worden gehouden. Een SUP-board lijkt op een surfplank en is bijzonder stabiel. Via een elastisch koord dat met een band om je enkel zit, ben je met het board verbonden. Mocht je van het board vallen, dan kun je het altijd via het koord naar je toe trekken. Op een kaal board kun je niet makkelijk spullen meenemen, maar daar zijn allerlei accessoires voor verkrijgbaar. Voor reislustige vliegvissers kunnen de opblaasbare SUP-boards interessant zijn. Ze kunnen makkelijk in een rugzak als handbagage bij een vliegreis meegenomen worden en bieden, bijvoorbeeld in de Bahama's, prima mogelijkheden. Omdat je op een SUP-board rechtop staat, kun je in helder water de vis beter spotten dan in vaartuigen waarin je zit.

Trapkano

Bij kano en kajak is het grootste nadeel voor vliegvissers dat je vaak je hengel moet neerleggen om de peddel te gebruiken. Trapkano's hebben dit probleem niet. In een trapkano kun je je nagenoeg 'handsfree' verplaatsen. Overigens hebben trapkano's meer weg van een kajak dan van een kano.
De bekendste merken zijn *Hobie* en *Native Watercraft*. Bij beide merken vindt de voortstuwing plaats door het gebruik van twee pedalen. Je zit in een stoeltje met je benen recht vooruit, waarbij je voeten op de pedalen staan. Deze houding kan in het begin wel even wennen zijn. Op een fiets trap je met je benen naar beneden. Je buikspieren worden dan minder belast dan bij de houding met je benen vooruit, zoals in een trapkano. Bij Hobie zijn de pedalen gekoppeld aan twee flippers die onder de kano op en neer bewegen. Bij Native Watercraft zorgt de trapbeweging voor het ronddraaien van een propeller. Het sturen van de vaartuigen gebeurt met behulp van een klein hendeltje dat via een staaldraad gekoppeld is aan een vin, achteraan de kano.

Met een trapkano kan eenvoudig een snelheid van 10 kilometer per uur bereikt worden. Hierdoor is het mogelijk om op een visdag veel water af te vissen. Het grote verschil tussen de flippers van Hobie en de propeller bij Native Watercraft is dat de propeller de andere kant op kan bewegen, door terug te trappen. Hierdoor kun je achteruit varen. Dit is bijzonder belangrijk. Stel je voor dat je op de Oosterschelde in de verte een school makreel ziet jagen. Je vaart er snel naartoe. Terwijl je vaart, maak je alvast een paar valse worpen om je lijn op lengte te brengen. Wanneer je op ongeveer 20 meter van de school jagende makrelen bent, wil je werpen en gaan vissen. Je moet echter wel eerst de boot stoppen, anders vaar je dwars door de school en verjaag je de vissen. Als je niet achteruit zou kunnen varen om te stoppen, zou je eerst je peddel moeten pakken en dus je hengel moeten wegleggen. Met de Native Watercraft-modellen kun je dus achteruit trappen, waardoor de boot ook achteruit vaart en je kunt remmen. Bij Hobie was dit jarenlang niet mogelijk. Sinds kort is er een model dat ook achteruit kan. Door aan een hendeltje te trekken, draaien de vinnen onder de boot om hun lengteas en vaart de boot achteruit. Je blijft hierbij gewoon dezelfde kant op trappen. De mogelijkheid om achteruit te varen, maakt ook veel preciezer navigeren mogelijk. Bovendien kun je daardoor veel beter op je plek blijven liggen. Beide merken hebben modellen die zo stabiel zijn, dat je er ook staand uit kunt vliegvissen.

Vouwboot

De langste en breedste modellen trapkano's gaan al aardig richting een kleine visboot. Toch zit er nog een vaartuig 'tussen' visboten en trapkano's: de vouwboot.
Bekende merken vouwboten zijn *Quickboats* en *Porta-Bote*. Zoals de naam al aangeeft, zijn het boten die tot een klein, plat pakketje opgevouwen kunnen worden. Omdat de opgevouwen boot minder dan 20 cm dik is en minder dan 40 kilo weegt, kan deze relatief eenvoudig op een auto vervoerd worden. Er is dus geen trailer nodig. Omdat de boot in opgevouwen toestand niet meer ruimte inneemt dan een surfplank, kan hij ook makkelijker opgeborgen worden. Een boot op trailer neemt duidelijk veel meer ruimte in beslag. Het vaarklaar maken van vouwboten

De Porta-boot gevuld voor een vistrip in Denemarken.

Alle ruimte in een visboot met werpplatform.

is een kwestie van minuten en er mogen, afhankelijk van het model, drie tot vier personen en zo'n 350 kilo bagage meegenomen worden. Door hun constructie is het vermogen van de buitenboordmotor beperkt tot maximaal 10 pk. Wanneer er behoefte is aan meer vermogen, zal de vliegvisser een niet-opvouwbare boot moeten kiezen.

Visboot

Visboten zijn er in veel soorten, maten en materialen. Van polyester tot staal, hout en aluminium. Veelgebruikte aluminium (vis) botenmerken zijn *G3, Linder, Lund, Alumacraft, Sylvan* en *Buster*. Polyesterboten van de merken *Terhi, Pioner, Rana, Jeanneau, Quicksilver* en *Topcraft* worden veel gebruikt.

Een belangrijk aspect bij de keuze van een visboot is het budget. Er zijn goede, kleine visboten te koop die inclusief trailer en 5 pk-buitenboordmotor een aanschafwaarde hebben van rond € 5000,-. Grotere visboten met zwaardere motoren kunnen hier makkelijk een veelvoud van kosten. In de praktijk behoren dergelijke boten niet tot de basisuitrusting van vliegvissers pur sang. Ze worden voornamelijk door kunstaasvissers gebruikt. Naast het budget is de auto die men gebruikt een belangrijke factor bij de keuze van een visboot. De auto is namelijk van belang om op allerlei trailerhellingen op een veilige manier de boot te water te kunnen laten. Afhankelijk van hoe de boot precies door de visser gebruikt wordt, kunnen de vaar- en drifteigenschappen van belang zijn. Hierbij spelen lengte en breedte van de boot een rol, evenals het materiaal waarvan de boot gemaakt is. Van het gebruikte materiaal en het formaat van de boot hangt ook het benodigde motorvermogen af. Om comfortabel uit een boot te kunnen vliegvissen, is het belangrijk dat er in de boot weinig obstakels zijn. Verhoogde plateaus die als werpdek kunnen dienen, zijn ideaal. In DNV nr. 99 legt Gerlof van den Berg uit hoe hij met een relatief kleine visboot '*backtrolde*' met een driftzak, om zo te kunnen vliegvissen op snoek.

Omdat slechts een zeer klein percentage vliegvissers een visboot gebruikt, gaat het te ver om in dit artikel alle soorten visboten onderling te vergelijken en de voor- en nadelen van de verschillende materialen te bespreken. Uiteraard spreekt het voor zich dat je met een visboot een flinke actieradius hebt, je snel kunt verplaatsen en dat er veel mee kan. Uiteraard is voor het vervoer, op een enkele aluminiumboot na, een trailer noodzakelijk. Het stallen van een flinke visboot zal ook niet bij iedereen bij huis kunnen. Vergeet tenslotte niet dat vanaf een snelheid van 20 kilometer per uur een vaarbewijs noodzakelijk is, ook als je dat met een 5 pk-motor achter een klein opblaasbaar Zodiac-bootje haalt!

Enthousiast geworden over varend vliegvissen en de vele mogelijkheden die er daarvoor zijn? Surf dan naar www.vnv.nu/vaar-m-erin. Hier vind je allerlei informatieve links. Om bij weg te dromen!

(1) Een keur aan bellyboten en bellybootaccessoires, waaronder de Force Fin-flippers.
(2) Diverse soorten pontoonboten mét reviews.
(3) One-man-rafts onder andere van Water Master, Water Strider en Dave Scadden.
(4) Kano en kanoaccessoires.
(5) Kajak en kajakaccessoires.
(6) Hier vind je alles over suppen en video's over vliegvissen vanaf een SUP-board.
(7) Filmpje over beide typen trapkano's en bekijk hier het nieuwe Hobie-systeem om achteruit te varen én het systeem van Native Watercraft om de propeller achteruit te laten draaien.
(8) Vouwboten van Quickboats en Porta-Bote.
(9) Instructie zelfbouwcamerasteun Roel Jonker.
(10) Als je het moeilijk vind om te kiezen: een overzicht met een vergelijking tussen allerlei vaartuigen, inclusief links met verwijzing naar eerdere nummers van DNV uit dit artikel.