

Onderdelen

nr	eis	Aftekenen	
		datum	handtek.
1	Tuigage		
2	Zeiltekens		
3	Aanleggen aan lagerwal		
4	Varend zeil zetten & strijken		
5	Man over boord		
6	Afmeren		
7	Vorrangsregels 2		
8	Lichten, seinen & termen 2		
9	Betonning 2		
10	Soorten ankers		
11	Krachten & Koppels		
12	Loefgierig & Lijgierig		
13	Reefsystemen		

Eigendom van:.....

CAY-NOYA




ZEEVERKENNERS

Zeilboekje 2




Alles in dit zeilboekje is conform
de officiële CWO eisen voor
kielboot I, II en III

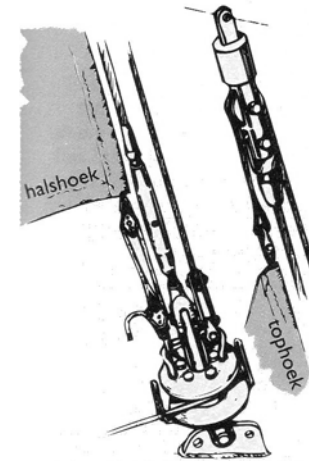
Eigendom van:.....

Deze zeilvaardigheden zijn nodig om eis nr.1 van de tweede klasse eisen af te tekenen.

Reefsystemen

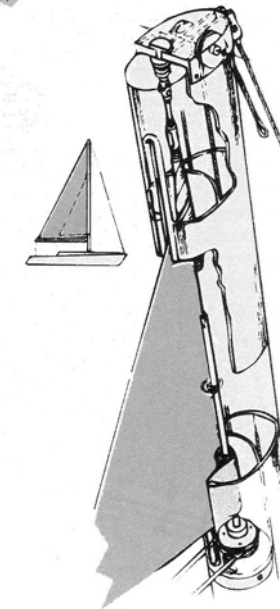
In “Zeilboekje 1” heb je al gezien dat reën dient om het zeiloppervlakte te verkleinen. Aangezien er verschillende methodes bestaan om dit te doen, zijn hieronder een aantal methodes weergegeven.

Het bindrif wordt vaak gebruikt bij traditionele schepen maar ook zijn vaak de valk en de 16 m²

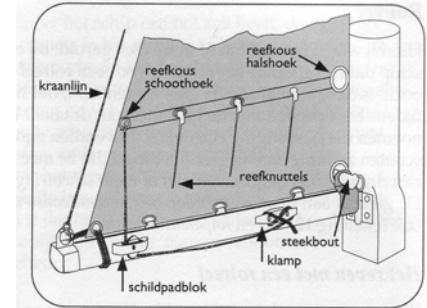


Moderne manier van reën (rolfok)

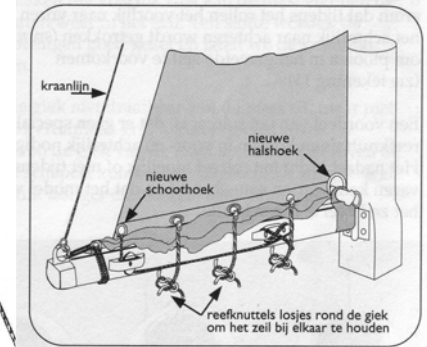
De rolfok hebben we allemaal wel eens gezien. De fok blijft aan de stag ook als de boot nachtklaar gemaakt wordt. Door de fok een stukje in te rollen kan deze ook verkleind worden.



Moderne manier van reën (grootzeil)



Tekening 8 ■ Bindreef (ongereefd)



Samengestelling: Joris Fleer, Ernst van Loosen, Raymond van Doorn
Vincent de Bruin, Bastiaan Schonk,
Maarten van de Hoven, Sander Pieterse

Auteur : Sander Pieterse
Druk: eerst druk, 2005

Niets uit deze uitgave mag vervoelvoudigd worden en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm en op welke andere wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur. No Part of this publication may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the authors.

Zeeverkeners Scouting Cay-Noya kan geen enkele verantwoording op zich nemen voor schade of ongemak ten gevolge van fouten, die ondanks de nauwkeurige bewerking, toch in dit drukwerk kunnen voorkomen. Vermelding van bedrijven in dit drukwerk houdt geen kwaliteitsoordeel in.

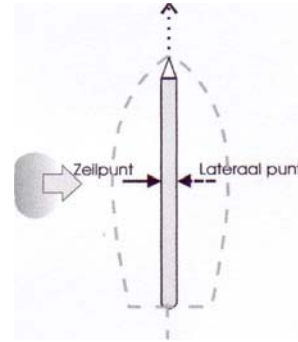
Gegevens afgesloten: 30 oktober 2005
Druk en zetwerk: Sanderson printing

ISBN 90 035 1026 3
NUGI 023

2005 Scouting Cay-Noya Amerfoort/Leusden

Loefgierig & Lijgierig

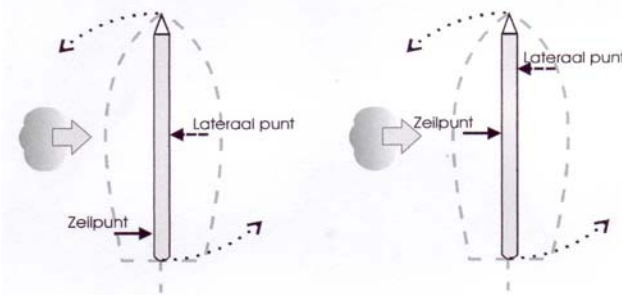
Als je zeilt en je laat het roer los en de boot gaat automatisch naar de wind toe draaien (oploeven), dan zeggen we dat de boot **loefgierig** is. Gaat de boot automatisch van de wind afdraaien (**afvallen**) dan zeggen we dat de boot **lijgierig** is.



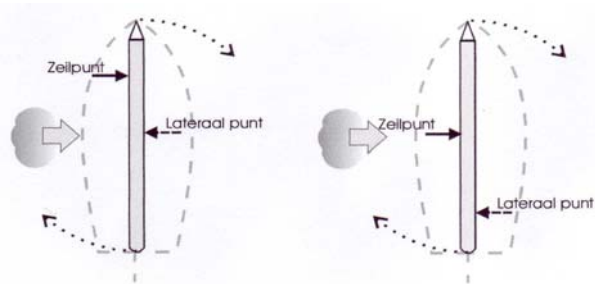
Het is het makkelijkst en het veiligst als de boot enigszins loefgierig is: makkelijk bij overstag gaan en het oploeven in een windvlaag, veilig omdat het schip zonder roer steeds naar de wind toe zal draaien.

Loefgierig en lijgierig ontstaat door het verschil in het **lateraal punt** en het **zeilpunt**. Wanneer het **lateraal punt** en het **zeilpunt** boven elkaar zitten zal de boot zonder roer te geven gewoon **rechtdoor** varen. Duw maar op hetzelfde punt aan beide kanten van een potlood, deze zal niet draaien.

Als je het **zeilpunt** naar **achteren** verplaatst zal de boot automatisch gaan **oploeven**. Je kunt ook het **lateraal punt** naar **voren** verplaatsen, ook dan zal de boot gaan **oploeven**.



Als je het **zeilpunt** naar **voren** verplaatst zal de boot automatisch gaan **afvallen**. Je kunt ook het **lateraal punt** naar **achteren** verplaatsen, ook dan zal de boot gaan **afvallen**.



Het **zeilpunt** kun je verplaatsen door **minder** of **meer** zeil te voeren of door de mast naar **voren** of naar **achteren** te verplaatsen. Je kunt ook de mast schuin **naar voren** of naar **achteren** zetten.

Het **lateraal punt** kun je verplaatsen kan je door het zwaard **op te halen** of **neer te laten** of door het roer **op te halen** of **neer te laten**. Je kunt ook de bemanning in de boot verplaatsen.

Voorwoord

Je hebt kennis gemaakt met “**zeilboekje 1**” en je weet wat er van je verwacht wordt. In dit vervolg zullen we nog meer leren over het omgaan met een zeilboot.

We zijn nog steeds bezig jou klaar te stomen voor het praktijk en theorie examen van “**CWO kielboot-III**”, een nationaal erkend zeildiploma waarmee alle zeilscholen werken.

In dit boekje worden onderdelen behandeld uit de theorie en de praktijk van “**CWO kielboot-II**”

Succes met “zeilboekje 2”

Tuigage

Hier worden alleen de schepen besproken met 1 mast, schepen met meerdere masten zullen in een volgend zeilboekje aan bod komen.

A.) Schepen met alleen een grootzeil.

Deze tuigagevorm wordt **Cattuig** genoemd. Schepen met een Cattuig zijn: Optimist, Piraat, 12-voets jol, punter, surfplank. De mast staat erg ver voorin. Catgetuigde schepen zijn vaak kleine schepen tot een meter of 4 a 5.

Verskillende soorten cattuigen zijn (zie figuur vlnr.): **Torenzeil, Gaffelzeil, Emmerzeil**



B.) Schepen met meer zeilen aan een mast.

Deze tuigagevorm wordt **Sloepuig** genoemd.

Schepen met een Sloepuig zijn: Valk, 16 m², Schakel, 470, Vaurien. De mast staat niet zover voorin als bij een catgetuigd scheepje. De snelheidsregeling hebben we meer in **de** hand, doordat we een van beide zeilen kunnen hijsen of strijken en doordat we beide zeilen met

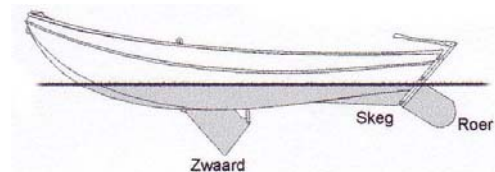
afzonderlijke schoten bedienen.

Verskillende soorten sloepuigen zijn (zie figuur vlnr.): **Toren-sloepuig, Gaffel-sloepuig, Houarzeil**

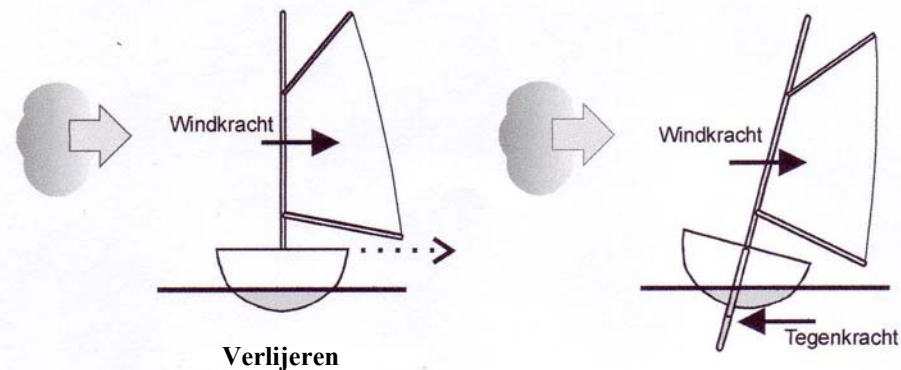
C.) Schepen met een grootzeil en meer voorzeilen

Deze tuigagevorm wordt **Kottertuig** genoemd. Schepen met een Kottertuig zijn: loodskotter, oudere viskotters, privateer, Cornish Grabber, Nordkapp. Bij het kottertuig, treffen we naast de fok, ook als voorzeil nog een kluiver aan. Het grootzeil is ingericht als bij het sloepuig. We noemen het grootzeil, de fok en de kluiver de 'onderzeilen'. Soms kan de mast met een steng verlengd worden en dat geeft dan de mogelijkheid een derde voorzeil te voeren: de vlieger. Achter de steng kan dan een gaffel-topzeil gevoerd worden. Als een schip al deze onder en bovenzeilen voert, dan spreken we van een "volbloedkotter"

Zoals al gezegd komen koppels ook op een boot voor. Als we een vlot nemen dat op het water drijft en we zetten hierop een grootzeil en een fok dan zien we dat het vlot de kant op gaat waar de wind naar toe blaast. Dit noemen we **driften of verlijeren** (zie plaatje). Maar als we gaan zeilen willen wij dat niet altijd. Bootontwerpers hebben hiermee rekening gehouden en hebben een zwaard, een skeg en een roer op de boot gemaakt. Deze onderdelen steken in het water en voorkomen dat de boot verlijert.



Je ziet de wind die tegen het zeil drukt, dit is een **kracht**. Het roer, de skeg en het zwaard is een tegenkracht die net zo groot is. We hebben nu een **koppel**.



Doordat je nu tegendruk kan geven op de winddruk, kun je ook sturen met de boot. De zeildruk en de tegendruk zijn gelijk en vormen dus een koppel. Als we het roer, de skeg, het zwaard en het gedeelte van de boot wat onder water steekt bij elkaar brengen tot een punt dan hebben we het **lateraal punt**. Om dit punt van de boot draait de boot om haar as. (denk maar aan je vinger op het potlood) Het **lateraal punt** zit net iets achter de mast van de boot.

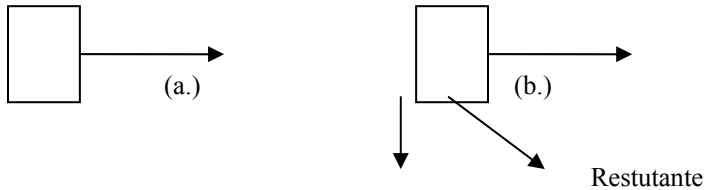


Krachten en koppels

In dit hoofdstuk gaan we wat natuurkundige dingen behandelen van de zeilboot. Het is belangrijk om dit te begrijpen, want als je dit begrijpt dan weet je precies hoe een boot in de praktijk zal reageren.

Krachten

Een kracht bestaat uit twee zaken: een grootte en een richting. Als je met een touw aan een blok (a.) trekt zal het blok in de richting van het touw naar je toe bewegen.



Als je met z'n tweeën aan een blok trekt zal het blok beide richtingen op willen, de krachten worden "bij elkaar opgeteld" en dit vormt de resultante. De "optelling" van de twee krachten heeft ook een nieuwe werklijn, de lijn waarover het voorwerp zal bewegen.

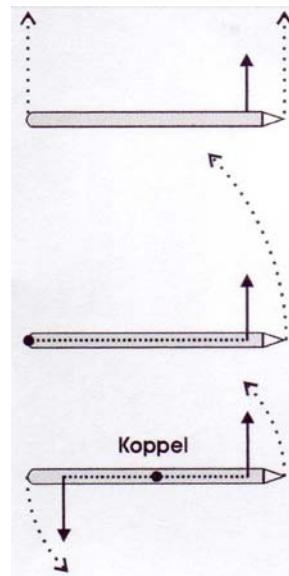
Koppels

Een voorwerp zal gaan draaien als het aan een punt scharnierbaar wordt vastgehouden, terwijl aan de andere kant een kracht wordt uitgeoefend. We noemen dit het **hefboomprincipe**.

Als je bijvoorbeeld tegen het uiteinde van het potlood duwt, dan rolt de potlood de kant op waar naar je duwt.

Als je nu een vinger op het andere uiteinde van het potlood zet en je duwt nu tegen het potlood, dan zul je zien dat het potlood in de richting waarin je duwt zal draaien om het punt waar je het potlood vasthoudt.

Een draaibeweging wordt sterker als het voorwerp het draaipunt in het midden heeft en er aan beide uiteinden even grote, tegengestelde krachten werken. Zo'n samenspel noemen we een **koppel**. Beide draaibewegingen komen voor bij schepen.



Zeiltekens

De volgende zeiltekens moet je kennen. Als je niet weet wat voor boot erbij hoort kan je dit opzoeken op internet.

	Draak		505
	Soling		Sharpie 12 m ²
	Tornado		Yngling
	Flying Dutchman		Ok-Jol
	470		Aspirant
	Finn		Solo
	Dart		Regenboog
	Olimpia jol		Pampus
	Clipper		Randmeer
	Fireball		Valk
	Hornet		Spanker
	Contender		bm 16 m ²
	Laser		Schakel
	420		Stern
	Vaurien		Vrijheid
	Tempest		Piraat
	Scow-Tempo		22 m ²
	Moth-Europe		Top
	Flying Junior		30 m ²
	Cadet		Flits
	Optimist		Sailhorse

Aanleggen aan lagerwal

Kijk ook bij "Zeil zetten en strijken", dat hangt namelijk samen met deze eis.

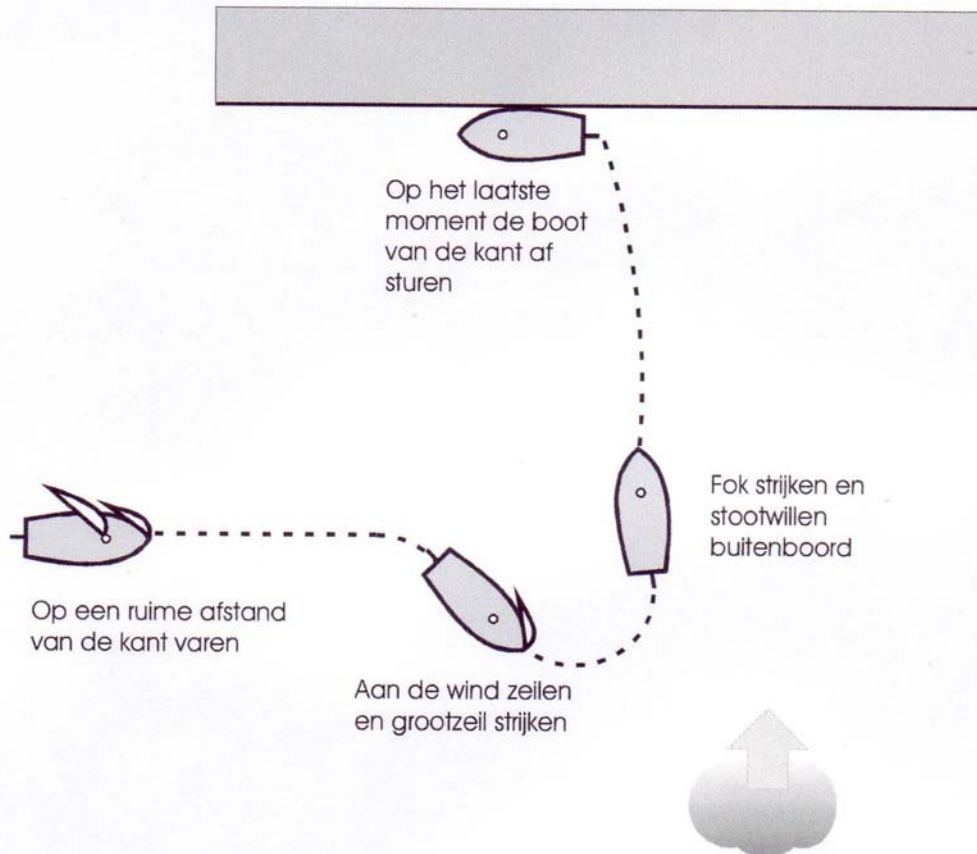
Als we aan lagerwal willen aanleggen dan is het erg belangrijk dat alle taken van tevoren goed zijn verdeeld, zodat je rustig aan kan leggen. Belangrijk hierbij is dat wanneer je aanlegt je zeilen al gestreken zijn zodat deze geen wind meer kunnen vangen:

- Vlakbij de aanlegplaats aan de wind gaan zeilen;
- Grootzeil strijken;

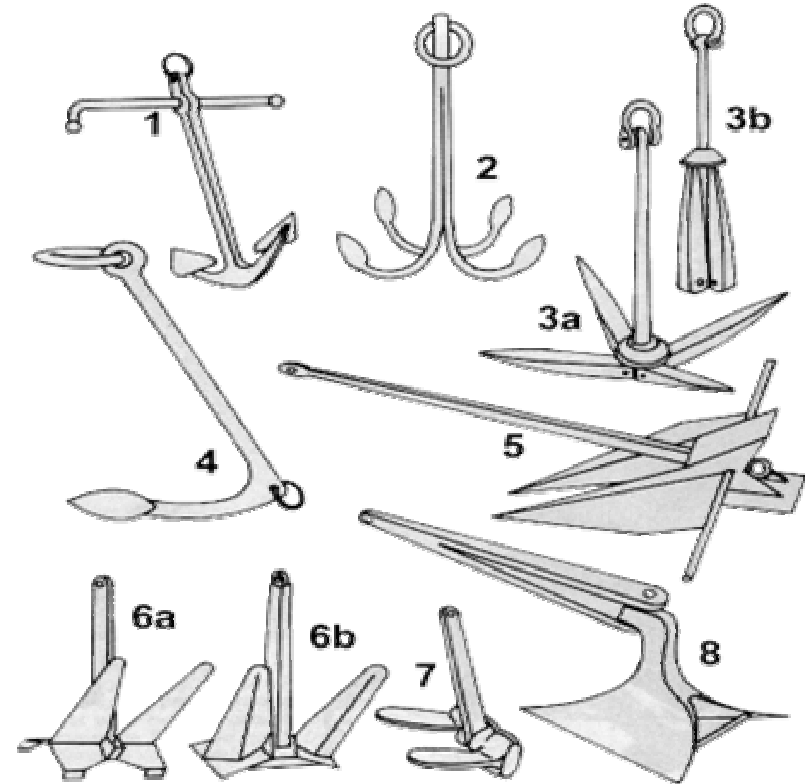
Dit doe je nu niet met de kop in de wind, omdat je anders je snelheid verliest.

Hierdoor kan de boot de verkeerde kant opdraaien omdat roer geven zonder snelheid geen zin heeft.

- Afvallen tot voor de wind;
- Bij genoeg snelheid fok strijken;
- Alles in orde maken om aan te kunnen leggen.



1. **Stokanker:** met vaste stok of losse stok, met losse stok is opvouwbaar.
2. **Dreganker:** met drie of vier armen of met vier verstelbare/opvouwbare armen, drenkelingendreg heeft afgedekte punten.
3. **Parapluanker:** is eigenlijk een dreganker (3a), maar is opvouwbaar (3b).
4. **Katanker.**
5. **Danforthanker:** het origineel heet Danforthanker, indien nagemaakt heeft deze andere namen (Talamex-, Mendoza- en Seapasanker).
6. **Poolanker:** populair model (6a). met holle vloeiën (6b).
7. **Klipanker:** verschillende soorten.
8. **C.Q.R. of ploeganker:** C.Q.R. is een soort afkorting van 'secure'. Het origineel heet C.Q.R.-anker. indien nagemaakt wordt deze verkocht als ploegschaaranker.



Soorten ankers

De keuze van het anker wordt bepaald door:

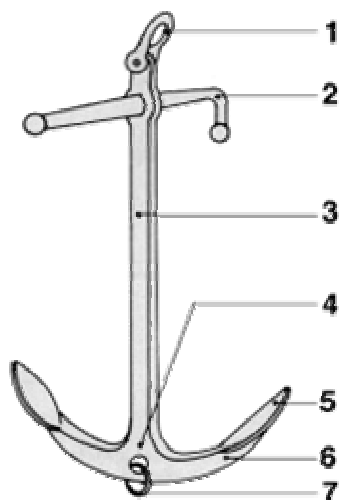
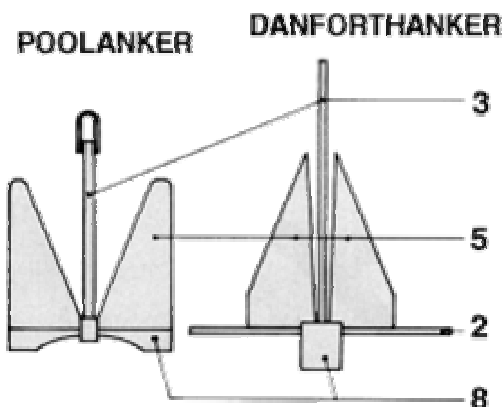
- Het vaargebied: op zee of getijdenwater moet het anker groter en zwaarder zijn.
- De gemiddelde bodemgesteldheid van het vaargebied: op slappe grond is een anker nodig met grote vloeien/handen. Op vaste grond mogen de vloeien kleiner zijn.
- Het type schip: de vorm en het gewicht van de boot zijn zeer belangrijk voor de ankerkeuze; een zwaar schip met een plompe vorm zal meer aan het anker sleuren dan een slanke, scherpe boot.
- De opbergingsmogelijkheden aan boord: zij kunnen mee de keuze van het anker bepalen, maar mogen niet doorslaggevend zijn.

Poolanker

- (3) Schacht
- (5) Vloei, hand
- (8) Anti-ingraafplaat

Danforthanker

- (2) Ankerstok, stok
- (3) Schacht
- (5) Vloei, hand
- (8) Anti-ingraafplaat



Stokanker

- (1) Ankerring, ankersluiting, roering
- (2) Ankerstok, stok
- (3) Schacht
- (4) Kruis
- (5) Vloei, hand
- (6) Arm
- (7) Neuring

Varend zeil zetten en strijken

Soms heeft het de voorkeur om op het water de zeilen te hijsen of te strijken. Dit kan voorkomen als er geankerd moet worden of aan lagerwal aangelegd moet worden. Ook hier heeft het weer de voorkeur om de kop van de boot in de wind te leggen.

Varend hijsen

Bij het varend hijsen kan je ook eerst de fok hijsen, deze mag namelijk bij elke koers gehesen worden. Dit heeft als voordeel dat je toch snelheid kan maken om zo weg te zeilen. Het grootzeil kan worden bijgezet als je wat verder het water op bent en je niet meer gemakkelijk naar de kant toe kan drijven of in het riet kan raken. Het grootzeil dient wel tegen de wind in te worden gehesen.

Volgorde bij varend hijsen:

- 1- Fok hijsen en wegzeilen (op een ruime koers want je kan niet scherp varen!)
- 2- Kop in de wind sturen (Fok los!!!!)
- 3- Snel het grootzeil hijsen.

Omdat je op het water zit moet je ervoor zorgen dat alles snel gebeurt, zodat je snel weer weg kan zeilen. **Zorg dus dat er orde is aan boord!!**

Varend strijken

Het strijken gaat precies hetzelfde als wanneer je stil ligt.

Volgorde varend strijken:

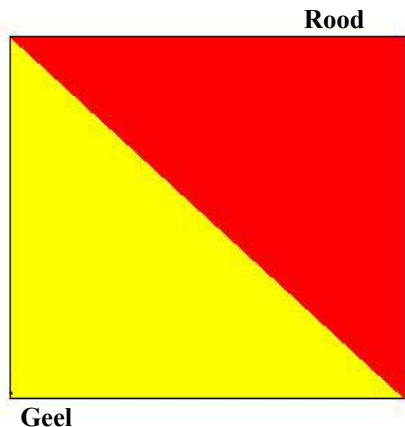
- 1- Kop in de wind sturen;
- 2- Snel de fok strijken;
- 3- Snel het grootzeil strijken; (dit mag ook tegelijk met de fok, omdat de fok vaak sneller gestreken is)
- 4- Zeil oprollen en opbinden met zeilbinders, evt. mik erin; (de mik zit vaak in de weg tijdens het wrikken, dus kan je hiermee wachten totdat je aan wal bent)

Man over boord

Het kan voorkomen dat er tijdens slecht weer of een bepaalde manoeuvre (bijv. een gijp) iemand overboord valt. Het is dan erg belangrijk dat je als stuurman weet wat je moet doen en dat iedereen rustig blijft.

- Iedereen aan boord moet weten dat er iemand overboord is, daarom wordt er hard geroepen "*man overboord*"!!
- Daarna moet je naar de drenkeling "*zwem*"!! roepen. Dit lijkt raar maar door de paniek kan de drenkeling vergeten te zwemmen.
- De stuurman wijst iemand aan die de hele tijd naar de drenkeling wijst. Vooral bij slecht weer met hoge golven is het moeilijk om iemand te vinden in het water.
- Zodra er al wordt geroepen "*man overboord*"!! val je gelijk af tot voor de wind, daarna vaar je 3 a 4 scheepslengtes door.
- Nu loef je weer op tot aan de wind. Je maakt een dwarspeiling op de drenkeling, hierna ga je overstag. Door je zeilen te vieren en je grootzeil aan te trekken kan je vaart minderen of vermeerderen.
- De drenkeling wordt aan loefzijde (hoge kant) en achter de stag binnen gehaald. Wanneer de drenkeling aan boord wordt gehesen wordt de fok gelijktijdig bak getrokken om zo te voorkomen dat de boot in de wind draait en over de drenkeling heen vaart.
- Nu op een rustige koers wegvaren, hiermee wordt bedoeld dat dit en koers is waar de bemanning zich niet hoeft vast te houden om weg te glijden. Stel de drenkeling op zijn gemak en controleer hem op verwondingen.

Als je naar het plaatje kijkt zie je dat je een soort 8-tje hebt gevaren. De reden dat je deze manoeuvre moet toepassen, is dat je bij deze manoeuvre er voor zorgt dat je niet hoeft te gijpen. Zeker met harde wind en wanneer de bemanning wat in paniek is, is het verstandig om niet te gijpen.



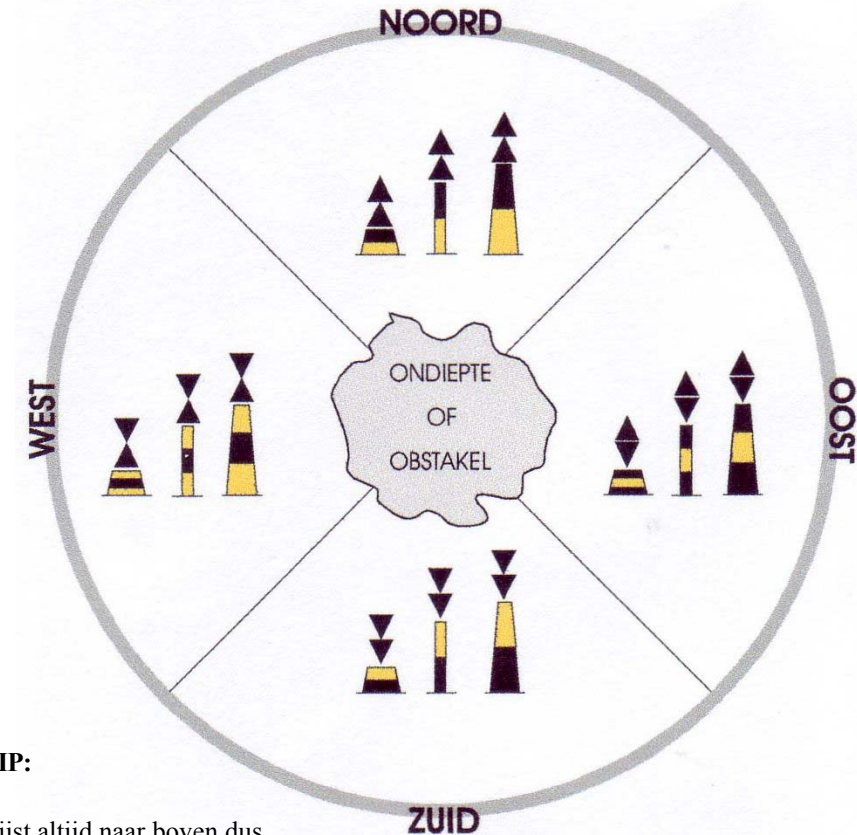
Dit is de vlag als teken van "Man Over Boord", hij is vaak geplaatst op een "joon". Een joon is eigenlijk een grote dobber en dient als markeerpunt in het water.

Betonning 2

We hebben in "Zeilboekje 1" al Laterale betonning besproken. Er zijn echter 2 soorten betonning en deze tweede soort heet "Kardinale Betonning".

Kardinale Betonning geven ondieptes of obstakels aan in het water. De betonningen geven per kwadrant (kwart van een gradencirkel) de veilige passeerkant aan; Ten noorden, ten oosten, ten zuiden, ten westen.

De kardinale betonning onderscheid 4 soorten, met allemaal een eigen kleuren combinatie. Daarnaast onderscheiden de betonningen zich door de stand van de twee kegelvormige toptekens. Zo zijn ze van veraf nog beter en sneller te herkennen.



TIP:

Noord; wijst altijd naar boven dus de kegels ook.

Zuid; wijst altijd naar beneden dus de kegels ook.

Oost; als je een lijn om de omtrek van de 2 kegels trekt krijg je een 0

West; deze vormt de letter W op zijn kant.



Geluidsseinen

Deze seinen worden gebruikt om waarschuwingen te geven en om te laten weten wat je gaat doen. Ieder zeil- en motorschip moet daarom geluidsseinen kunnen geven. Achter de seinen zijn handige ezelsbruggetjes weergegeven.

•	Een geluidssein kan zijn:	1 sec.
•	een korte stoot	2 sec.
—	een lange stoot	
• •	ik ga naar SB	
• •	ik ga naar BB	
• • • •	ik ga <i>achteruit</i>	
• • • •	ik kan niet manoeuvreren	
—	attentie	
— • •	verzoek bediening van sluis of brug	
• • • • • • • • • •	enz. er dreigt gevaar voor aanvaring	
• • • • • • • • • •	enz. blijf weg!	
— • • • • • • • • • •	noodsein	
— • •	ik keer over SB	
— • •	ik keer over BB	
— — • •	ik loop u voorbij over SB	
— — • •	ik loop u voorbij over BB	
— — — —	ik steek het vaarwater over	

● **TIP**
 Hieronder zie je een aantal ezelsbruggetjes om de geluidsseinen te onthouden. De **B** van **BakBoord** en **stuurBoord** is steeds één punt. Ook let tergrepen kun je als één punt zien.

ik ga naar **S B**
 ik ga naar **B B**

ACH TER UIT
MAN OEU VRE REN

Hier is elk belangrijk woord een streep er de **B** is weer één punt.

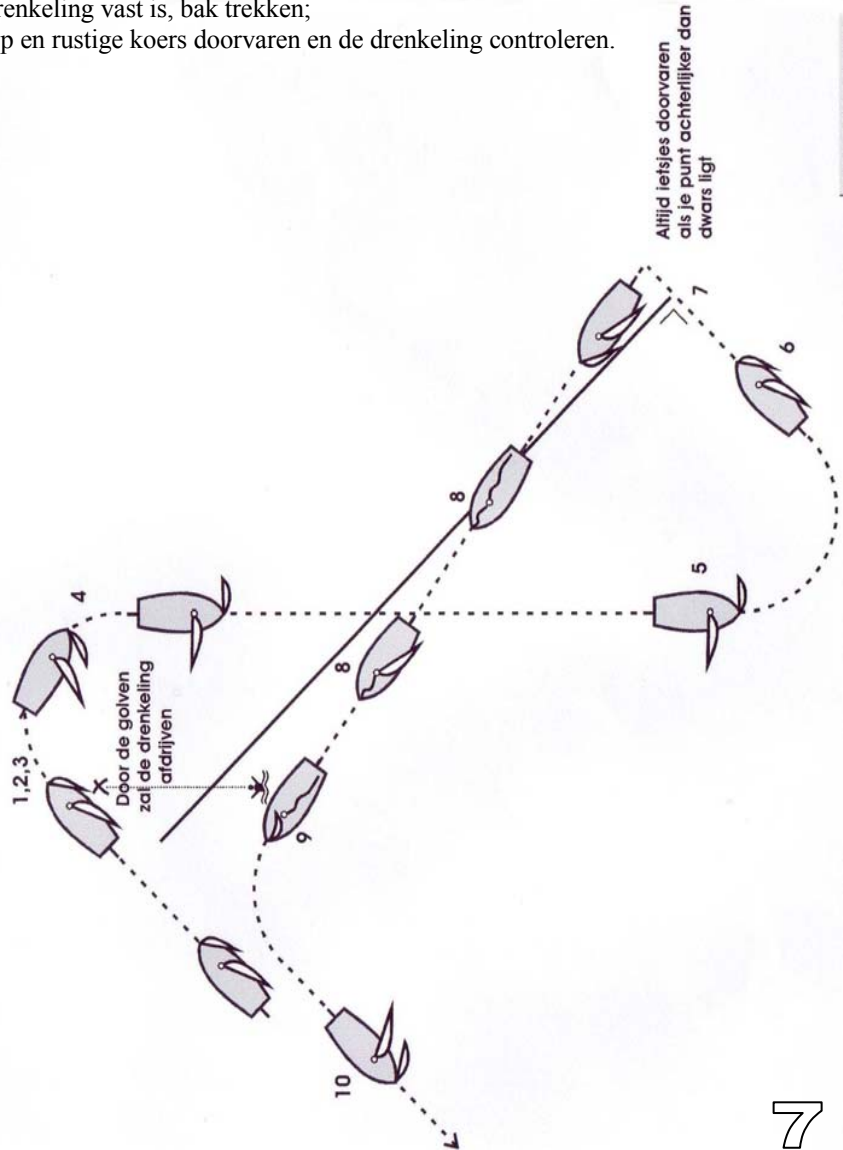
ik **KEER** over S B
 ik **KEER** over B B

ik **LOOP** u **VOORBIJ** over S B
 ik **LOOP** u **VOORBIJ** over B B

ik **STEEK** het **VAARWATER OVER**

Nu in het kort:

1. Roep "man overboord!";
2. Roep naar de drenkeling "zwem!";
3. Iemand houdt de drenkeling in de gaten en blijft naar hem wijzen;
4. Afvallen tot voor de wind;
5. 4 à 5 scheepslengtes doorvaren; (dit is een heel klein stukje!)
6. Oploeven tot aan de wind;
7. Dwarspeiling maken op de drenkeling en overstag gaan;
8. Je snelheid regelen door je zeilen te vieren en/of je grootzeil aan te trekken;
9. Drenkeling aan loefzijde achter de stag binnen halen, de fok, wanneer drenkeling vast is, bak trekken;
10. Op en rustige koers doorvaren en de drenkeling controleren.

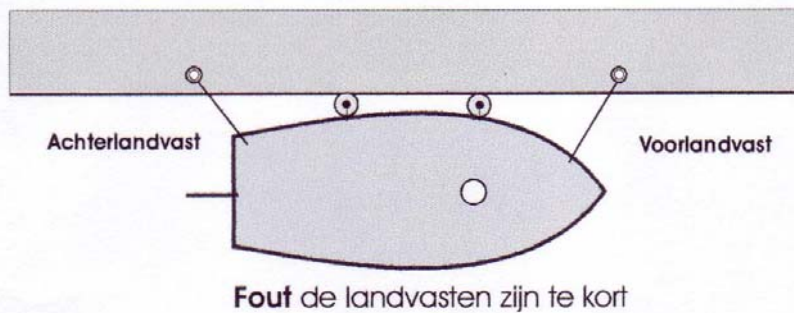
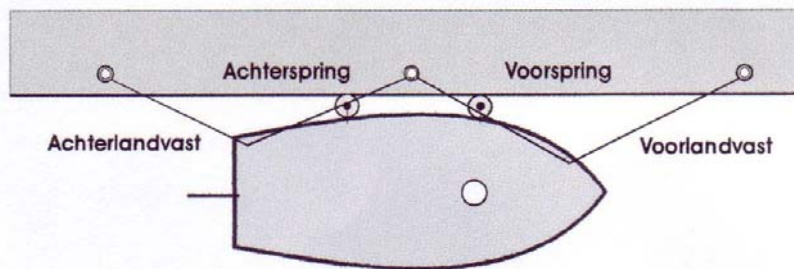


Afmeren

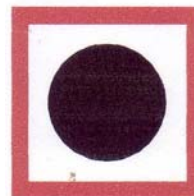
Als je de boot ergens wilt aanleggen aan de wal of langs een ander schip om even boodschappen te doen, dan moet de boot goed vastliggen. Allereerst moet je natuurlijk een plekje kiezen, doe dit zo sociaal mogelijk. Dus wanneer er veel ruimte is ga dan niet in het midden liggen maar gelijk achter/ voor de laatste boot. Zo kunnen er nog genoeg andere schepen bij. Het beste kan je de boot met de boeg in de wind aanleggen, zo kan je bij het aanvaren van je aanlegplaats de snelheid goed controleren.

Voor het afmeren zijn stootwillen nodig en een aantal landvasten van tenminste 1 tot anderhalf maal de lengte van de boot. Leg de stootwillen zo neer dat ze op het breedste gedeelte van je boot liggen. Leg de landvasten niet strak op de kant vast maar een stukje bij de boot vandaan, hierdoor kan de boot met de golven mee bewegen en voorkom je dat je landvasten eraan gaan.

Bij het aanleggen moet je goed weten waar de wind vandaan komt. Komt de wind van voren dan moet je eerst het **voorlandvast** vast maken en daarna het **achterlandvast**. Doe je het andersom dan zal de boot wegdraaien. Komt de wind van achteren dan moet je eerst het **achterlandvast** vastmaken en daarna het **voorlandvast**.



Verboden sneller te varen dan staat aangegeven
Je mag hier niet harder varen dan staat aangegeven in Km/per uur.



Verplichting tot het geven van een geluidssignaal.
Dit bord is altijd voorzien van een onderbord met daarop het geluidssignaal wat gegeven dient te worden.
Bijv.   of  



In- of uitvaren toegestaan.
Dit bord geeft aan dat jij je op het hoofdvaarwater bevindt.



Hier mag u keren.
Dit bord geldt vooral voor grote schepen.



U nadert een nevenvaarwater.
Dit bord geeft aan dat jezelf op het hoofdvaarwater vaart, (kijk naar onderste balk of deze dik of dun is) en dat je een nevenvaarwater nadert.



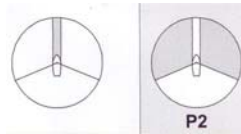
U nadert een hoofdvaarwater.
Dit bord geeft aan dat jezelf op het nevenvaarwater vaart, (kijk naar onderste balk of deze dik of dun is) en dat je een hoofdvaarwater nadert.

Lichten, seinen & termen 2

Verlichting

In "Zeilboekje 1" hebben we schepen tot 7 [m] behandeld. De verlichting van andere schepen boven de 7 meter is ook belangrijk. Hier zullen we de verlichting behandelen van schepen tussen de 7 en 20 meter.

Schepen > 7 meter hebben altijd boordlichten en een heklicht, ook al is het een klein schip (< 20 meter). Vaart het schip op een motor dan heeft het altijd een toplicht.



Klein zeilschip
- Boordlichten + wit heklicht

P2- vanaf bakboord gezien. (P2 = plaatje meest rechts)



Klein zeilschip
- Boordlichten + wit heklicht
In het toplicht zitten alle 3 de kleuren verwerkt.

P2- vanaf bakboord gezien.



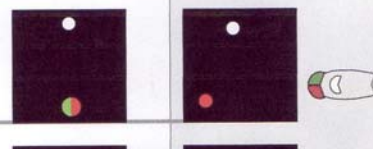
Boordlichten + wit toplicht + wit heklicht
- Klein motorschip.
- Klein/groot schip dat met zeil en op motor vaart.

P2- vanaf bakboord gezien

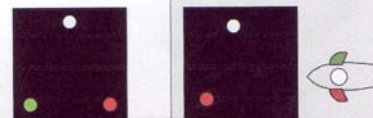


Klein motor/zeilschip
- Boordlichten + wit toplicht + wit heklicht
Schip dat onder zeil en op de motor vaart.

P2- vanaf bakboord gezien.



Klein motorschip
- Boordlichten + wit rondom schijnend toplicht
In plaats van een toplicht en een heklicht, heeft deze een rondom schijnend licht.



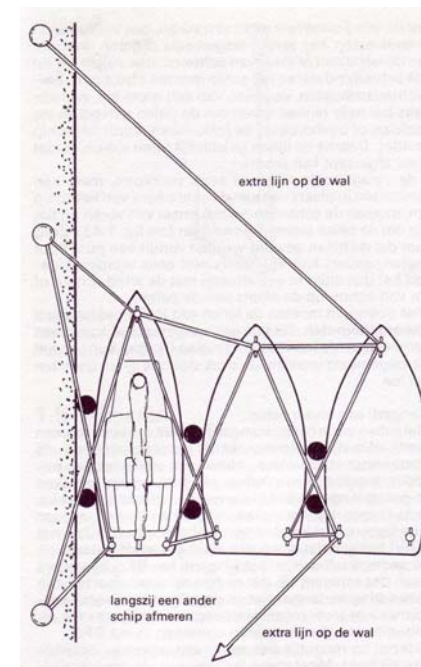
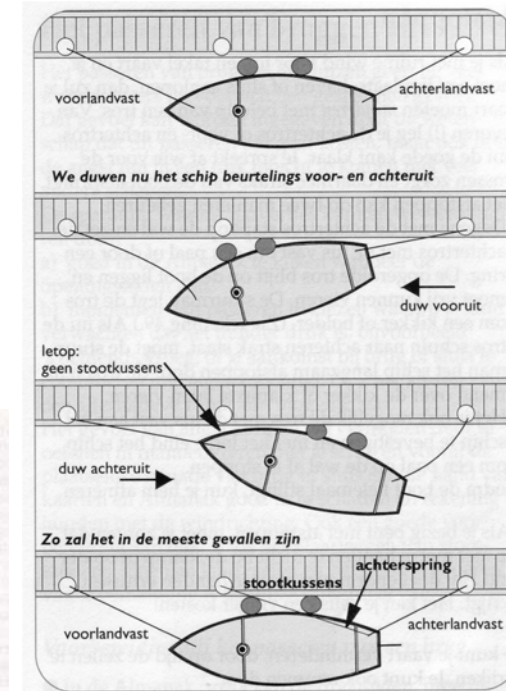
Borden



Verboden ligplaats te nemen (ankeren en afmeren).
Hier geldt dat in de breedte vanaf dit bord binnen 20 meter geen schepen mogen liggen

De boot ligt nu goed vast maar kan nog wel erg heen en weer bewegen, om dit te verminderen kan je ook nog een **achterspring** en een **voorspring** vastmaken. Ook zo kan de boot nog met de golven mee bewegen maar de boot nauwelijks langs de wal heen en weer bewegen.

Daarnaast moet er voor zorgen wanneer je de boot verlaat alles netjes is opgeruimd en schoongemaakt, zo blijft je materiaal langer goed!



Bij het afmeren langzij bij andere schepen is het van belang dat je de **springen** goed vastmaakt om langs elkaar schuiven van de boten te voorkomen. Hoe harder de wind op de boeg en hoe meer boten er naast elkaar liggen, des te meer zullen de schepen naar achteren worden geblazen. Door het leggen van een extra lijn op de wal, een stuk verder dan het voorlandvast van het eerste schip, zal de rij netje op zijn plaats blijven. Hetzelfde kan je doen met een extra achter lijn.

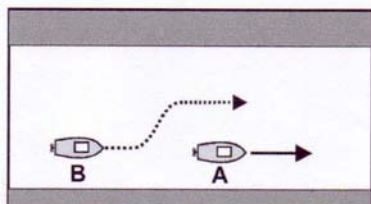
Voorrangsregels 2

In dit zeilboekje zullen we oplopende en de tegengesteld koersen behandelen en de voorrangsregels die voor deze koersen gelden.

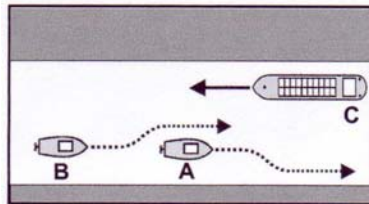
Oplopende koersen

Er wordt van oplopende koers gesproken wanneer een ander vaartuig je van achter nadert en voorbij wilt lopen. (oplopen) Jij bent dan de opgelopen.

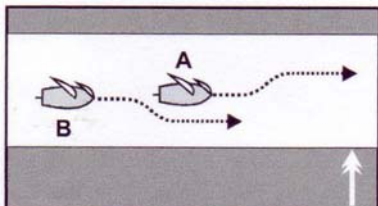
- *De oploper wijkt, het opgelopen vaartuig geeft zo mogelijk medewerking.*
De oploper wijkt naar bakboord het opgelopen vaartuig houdt koers of wijkt naar stuurboord (de oever).
- Bij zeilboten hanteert men een andere regel. Hier wijkt de oploper naar de hoge kant (loefzijde), zo behoudt deze zijn wind en dus zijn snelheid.



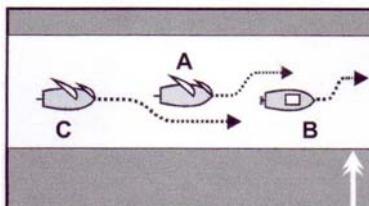
B loopt **A** op.
B moet wijken,
A moet snelheid en koers behouden.



B loopt **A** op.
Omdat er te weinig ruimte is en **A** nog naar SB kan uitwijken moet **A** uitwijken, maar wel snelheid behouden.



B loopt **A** op.
B wijkt naar de hoge kant.
A geeft aan deze kant ruimte.



C loopt **A** en **B** op.
C wijkt naar de hoge kant.
A en **B** geven aan deze kant ruimte.

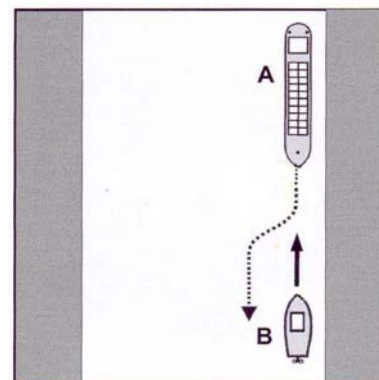
Tegengestelde koersen

Hierbij komt er een schip recht van voren of bijna recht van voren, je ziet dan alleen de voorkant van de boot.

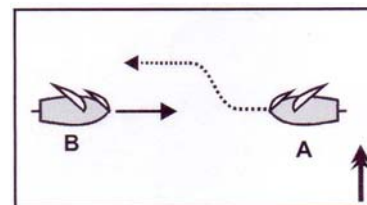
De voorrangsregels zijn als volgt:

1. Het schip dat stuurboordswal vaart heeft voorrang
2. Klein wijkt voor groot
3. Zijn beide schepen gelijk (geen zeilschip) dan wijken beide schepen naar stuurboord uit

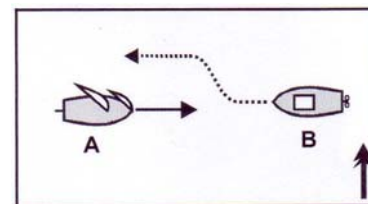
4. Zijn beide schepen zeilschepen, dan wijkt diegene met het zeil over stuurboord.
5. Motorschip wijkt voor spierkracht, wijkt voor zeilboot.
6. Beide door spierkracht voortbewogen schepen, beide wijken naar stuurboord.



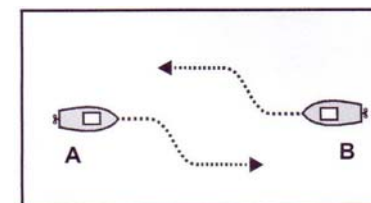
A is een groot schip,
B vaart stuurboordswal.
Stuurboordswal heeft voorrang
A moet wijken.



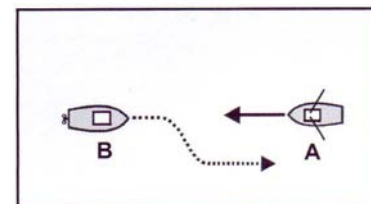
A heeft het zeil over SB,
B over bakboord.
Zeil over SB wijkt voor zeil over BB!
A moet wijken.



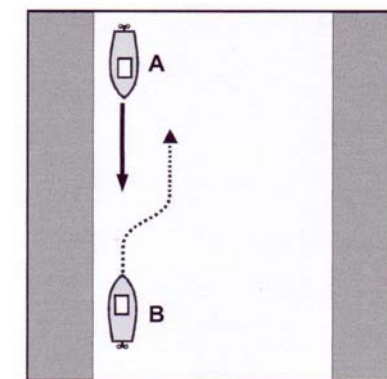
A is een zeilboot,
B is een motorboot.
Motorkracht wijkt voor zeilkracht!
B moet wijken.



Beide boten zijn gelijk aan elkaar.
Beide wijken naar stuurboord uit.



A is een roeiboet,
B is een motorboot.
Motorkracht wijkt voor spierkracht!
B moet wijken.



A vaart stuurboordswal.
B moet wijken.