

# H6 Allerlei

## 6.1 Reddingsvest

Als je gaat zeilen is het belangrijk dat je altijd een reddingsvest aan boord hebt. Niet elk vest is daar geschikt voor.

### Een goed reddingsvest heeft in ieder geval

- een kraag die je hoofd boven water houdt
- voldoende drijfvermogen voor de drager
- een CE-keurmerk, dat betekent dat hij voldoet aan de wettelijke eisen

### Een reddingsvest wordt gedragen als

- iemand niet (goed) kan zwemmen
- het erg hard waait
- iemand regenkleding of laarzen aanheeft



Het verschil tussen een **zwemvest** en een **reddingsvest** is:

Een **zwemvest** zorgt er alleen voor dat je blijft drijven. Een **reddingsvest** zorgt er ook voor dat je hoofd naar boven draait zodat wanneer iemand bewusteloos is deze toch kan ademen.

### Omslaan

Als je schip omslaat, moet je eerst koppen tellen en daarna altijd bij het omgeslagen schip blijven. Zwemmen kost namelijk veel energie waardoor je snel afkoelt en waardoor je kramp kunt krijgen.

## 6.2 Dagelijks onderhoud

Natuurlijk is het erg belangrijk dat je zuinig bent op je bootmateriaal. Als je je materialen goed onderhoudt, dan gaan ze veel langer mee!!!

- Ruim de zeilen en de schoten droog en schoon op, anders slijten ze veel harder of ze gaan schimmelen.
- Controleer alle zeilen, vallen, schoten, landvasten en andere lijnen op slijtage en scheuren. Doe er wat aan voordat het echt kapot is. Vermijd veelvuldig contact met zand en aarde. Gooi ze dus niet zomaar op de grond. Zand schuurt alles kapot.
- Ruim de riemen op door ze recht neer te leggen of door ze overeind te zetten. Anders worden ze krom.
- Houdt de boot zelf ook schoon en droog (regelmatig uithozen), om slijtage te voorkomen.
- Werk beschadigingen regelmatig bij, door te schuren, te meniën en te lakken.
- Zorg dat alle harpjes goed vast zitten (ook bovenin de mast)

# H6 Allerlei

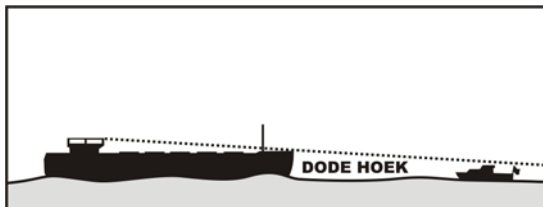
## 6.3 Vaarproblematiek

Kielboot  
II & III

Op het water zijn er natuurlijk veel regels die er voor zorgen dat alles op het water goed verloopt. Bij grote schepen zijn er nog wat extra dingen waar je goed op moet letten, voor je eigen veiligheid.

### 6.3.1 Dode hoek

Als je een groot schip tegenkomt is het belangrijk dat de schipper jou kan zien. Omdat het schip zo groot is kan de schipper het water vlak voor zijn schip niet zien. Dat noem je de **dode hoek** van het schip (zie plaatje) Onthoudt daarom goed: als jij de stuurhut kan zien, kan de schipper jou ook zien.

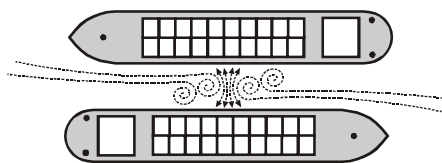


### 6.3.2 Zuigende & stuwende werking

Schepen die elkaar passeren hebben last van **zuiging**. Bij grote schepen merk je dit veel erger en jemoet er ook zeker rekening mee houden.

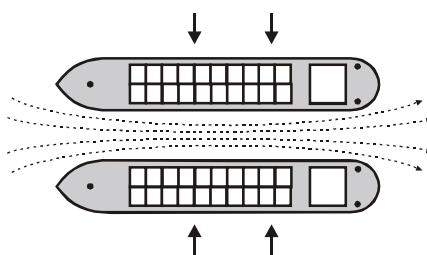
#### Stuwende werking

Als twee boten elkaar tegenkomen en ze varen vlak langs elkaar dan worden die boten uit elkaar geduwd. Dat komt doordat er dan veel water tussen de twee schepen wordt geperst. Al dat water botst tussen de schepen tegen elkaar en zoekt een uitweg. Dit noem je de **stuwende werking**.



#### Zuigende werking

Als twee boten elkaar inhalen dan worden die boten juist naar elkaar toe getrokken. Dat komt doordat het water nu juist ontzettend snel tussen de schepen wordt weggeduwd. Hoe groter het schip en hoe ondieper het water hoe erger het wordt. Pas dus op als je ingehaald wordt door een groot schip.



Let op:

Grote schepen blijven altijd in de vaargeul, dus kunnen niet altijd wijken.  
Grote schepen vangen veel wind en zullen dus ook verlijeren.

# H6 Allerlei

## 6.3.3 Sleep

Vaak wanneer we verre tochten moeten maken, bijvoorbeeld naar een kampterrein, worden de vletten door een motorboot gesleept. Belangrijk bij het vormen van een sleep is hoe de boten worden vastgemaakt. Vaak worden de boten in één lijn achter elkaar vastgemaakt. Zorg ervoor dat tussen de motorboot en de eerste vlet genoeg ruimte is 3 à 4 scheepslengtes. Anders vaart de vlet in het schroefwater en dit remt af. Bij het vastmaken van de lijnen moeten we er op letten dat bij elke vlet om en om de achterstelijn aan stuurboord en dan weer aan bakboord wordt vastgemaakt, zo blijft de sleep namelijk recht. Daarnaast heeft alleen de achterste boot het zwaard op. Ook is dit de enige boot die roer geeft. Alleen in nood situaties kunnen andere boten sturen.

Tijdens de sleep is het belangrijk dat iedereen rustig zit in de boot. Wanneer iemand overboord valt is de kans groot dat deze door de achterop komende boten worden overvaren. Daarnaast kan doordat personen gaan schommelen de boot ook zeer snel vol lopen met water en zinken. Ook hierdoor ontstaan zeer gevaarlijke situaties. Ook is het belangrijk dat iedereen de ledematen binnenboord houden, vooral bij bruggen en sluizen. Ze kunnen anders bekneld raken tussen de boot en de kant.

Tijdens een sleep en vooral bij het slepen van één boot kan de gesleepte boot de neiging te hebben om steeds van bakboord naar stuurboord en weer terug te varen. Dit noemen we **gieren** en komt doordat er te weinig druk is op het roer van de gesleepte boot. Dit kan voorkomen worden door met een kruisdraad te slepen. De sleper geeft 2 lijnen die kruislings worden vastgemaakt aan de boot.



Belangrijk bij een sleep is dat de sleep niet direct kan stoppen. Wanneer de motorboot stopt zullen de boten in de sleep doorvaren. Daarom is het belangrijk dat voor bruggen en sluizen tijdig vaart wordt verminderd. Eenmaal bij de brug of sluis aangekomen moet alle boten proberen af te stoppen door een achterlandvast op de kant te brengen en deze aan te trekken om de boot zo af te remmen. Dit lukt echter niet met hoge snelheden.



# H6 Allerlei

## 6.4 Het weer



Als je gaat varen moet je altijd rekening houden met het weer. Daarvoor krijg je hier een aantal termen uitgelegd over het weerbericht en hoe je weersveranderingen kunt herkennen.

### 6.4.1. De wind

De **windkracht** wordt aangegeven met een getal van 0 tot en met 12. Normaal gesproken hebben we het dan over bijvoorbeeld **windkracht 6**, maar officieel noem je het **6 Beaufort**.

Hieronder zie je een tabelletje met de windkracht in Beaufort.

| Beaufort (windkracht) | Benaming            | km/u    | Kenmerken                                 |
|-----------------------|---------------------|---------|---|
| 0                     | Windstil            | < 1     | Rook stijgt (recht) omhoog                |
| 1                     | Zwakke wind         | 1-5     | Rookpluimen geven richting aan            |
| 2                     | Zwakke wind         | 6-11    | Bladeren ritselen                         |
| 3                     | Matige wind         | 12-19   | Bladeren, twijgen voortdurend in beweging |
| 4                     | Matige wind         | 20-28   | Stof en papier dwarrelen op               |
| 5                     | Vrij krachtige wind | 29-38   | Takken maken zwaaiende bewegingen         |
| 6                     | Krachtige wind      | 39-49   | Grote takken bewegen                      |
| 7                     | Harde wind          | 50-61   | Bomen bewegen                             |
| 8                     | Stormachtige wind   | 62-74   | Twijgen breken af                         |
| 9                     | Storm               | 75-88   | Takken breken af, dakpannen waaien weg    |
| 10                    | Zware storm         | 89-102  | Bomen worden ontworteld                   |
| 11                    | Zeer zware storm    | 102-117 | Uitgebreide schade bossen en gebouwen     |
| 12                    | Orkaan              | >117    | Niets blijft meer overeind                |

Het KNMI geeft bij een windkracht van **6 beaufort** en meer een windwaarschuwing voor de kustwateren en het IJsselmeer.

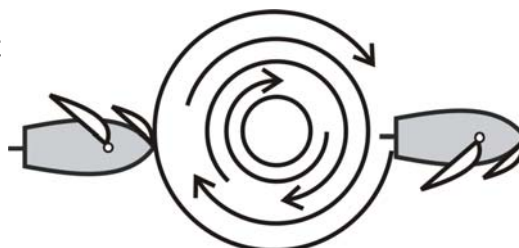
Twee begrippen die je op het water kunt horen en die met het weer te maken hebben zijn; **ruimende** en **krimpende** wind.

**Ruimende wind** betekent dat de wind draait met de wijzers van de klok mee. De wind draait **oost om** en is een teken dat er mooi weer op komst is.

Bij **krimpende wind** draait de wind tegen de wijzers van de klok in. De wind draait **west om** en is een teken dat er slechter weer op komst is.

### Winddraaiingen

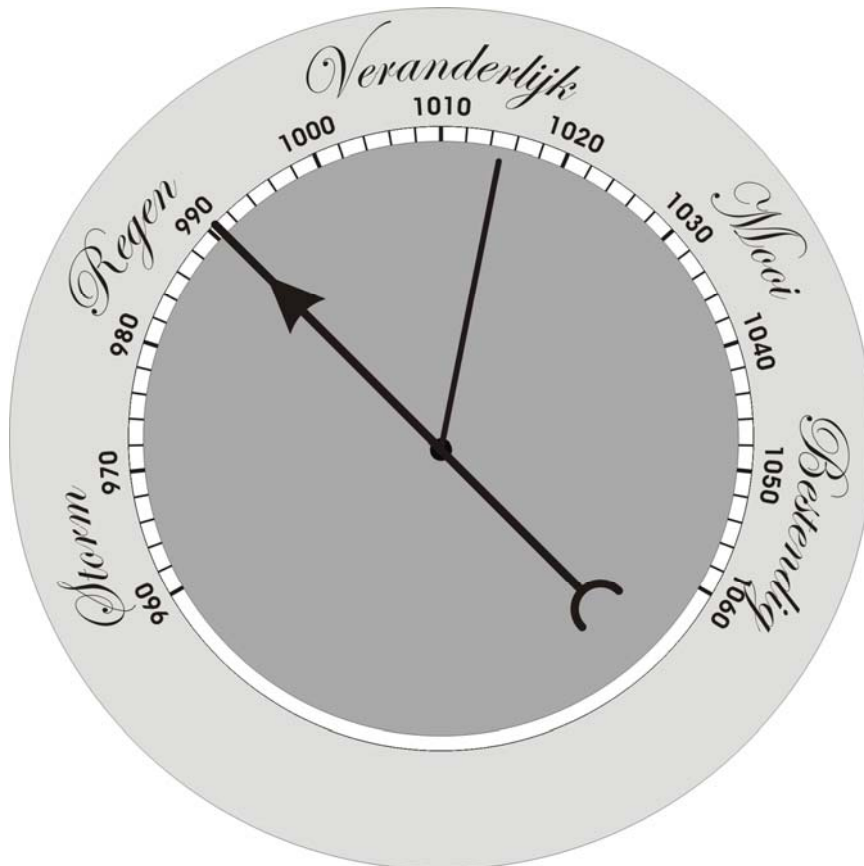
Wanneer een depressie (slecht weer) in opkomst is zal vaak eerst de wind gaan liggen (stilte voor de storm). Daarna zal de wind gaan opsteken wanneer de kern van de storm overkomt zal de wind weer gaan liggen. Vervolgens zal de wind weer aanwakkeren maar nu uit de **tegenovergestelde** richting. Dit komt doordat de wind rondom de kern van de storm draait



# H6 Allerlei

## 6.4.2. Luchtdruk

Als je naar het weerbericht luistert of kijkt dan hebben ze het vaak over **lage** en **hoge** drukgebieden. Deze drukgebieden zeggen iets over het soort weer wat te verwachten is. De luchtdruk is te meten met een **barometer**. Vaak staat er een verdeling op van 940 bar tot 1060 bar. Hoe hoger de luchtdruk hoe mooier het weer. Wanneer de luchtdruk daalt komt er slechter weer aan. Bij 990 bar is de luchtdruk al zeer laag te noemen.



## 6.4.3. Wolken & onweer

**Wolken** ontstaan doordat warme lucht vanaf de aarde opstijgt en daarbij afkoelt. Hoe hoger de lucht stijgt hoe verder de lucht afkoelt. Op een bepaald moment ontstaan er waterdruppel en ontstaat er een wolk.

### Onweer

Naderend onweer is te herkennen aan **donkere stapelwolken**. Die wolken komen meestal uit een andere richting dan waar de wind vandaan komt. Meestal gaat het vlak voor het onweer minder hard waaien. Dat noemen ze ook wel de 'stilte voor de storm'.

*Zodra het dreigt te gaan onweren moet je aan land gaan en de boot vastleggen, mast naar beneden en niet onder een boom gaan staan.*

Met ruw weer kun je het beste aan hogerwal blijven of rustig water opzoeken, omdat de golven aan hogerwal veel kleiner zijn dan aan lagerwal.



*Een onweersbui is vaak te herkennen door z'n hoogte en de platte bovenkant wat lijkt op een aambeel.*

# H6 Allerlei

## 6.5 Gedragsregels & etiquette



Op het water gelden bepaalde gedragsregels waar zeelui en binnenschippers zich aan houden. Door je aan deze regels te houden worden vriendelijkheid en verdraagzaamheid op het water bevorderd. Op het steeds drukker wordende water wordt dit met name door watersporters nogal eens vergeten. Het getuigt echter van goed zeemanschap dat je de sloopsetiquette hoog houdt.

- Zorg ervoor dat het schip schoon en opgeruimd is
- Maak geen lawaai op het water (geschreeuw, radio's en dergelijke)
- Ga niet zonder toestemming aan boord van andermans schip. Loop altijd over het voordek van iemand anders zijn schip naar de kant.
- Vraag bij het jagen aan de schipper van een langs de kant gelegen schip of hij de lijn even over zijn boot wil tillen.
- Bij het aanleggen langszij een ander schip moet je stootwillen gebruiken.
- Zorg voor correcte vlagvoering of voer geen vlag.
- Zet geen anker of lijnen over de weg uit, bij het aanleggen.
- Houdt je aan orders van brug- en sluiswachters en wacht op je beurt.
- Als je aan een paal vastmaakt, maak je de landvast onder een reeds bevestigde landvast vast.
- Leg niet te dicht bij een in- of uitvaart aan.
- Gebruik je toeter alleen als dit echt nodig is.
- Verleen als het nodig is hulp aan anderen.
- Hinder geen boten die in een wedstrijd varen.
- Gooi geen afval overboord.

### 6.5.1. Vlagvoering

Er zijn veel vlaggen die een boot kan voeren, op een lelievlet zijn de volgende 2 soorten vlaggen de meest voorkomende:

- Aan boord van een lelievlet wordt de Nederlandse vlag op een gebogen vlaggenstok op de roerkoning gevoerd.
- Soms wordt een verenigingsvlaggetje gevoerd in de stuurboordstag.

Voor de Nederlandse vlag geldt dat deze **na** zonsopgang gehesen mag worden en **voor** zonsondergang gestreken moet zijn. Wanneer de vlag 's avonds goed is belicht door middel van een schijnwerper hoeft de Nederlandse vlag niet gestreken te worden.

# H6 Allerlei

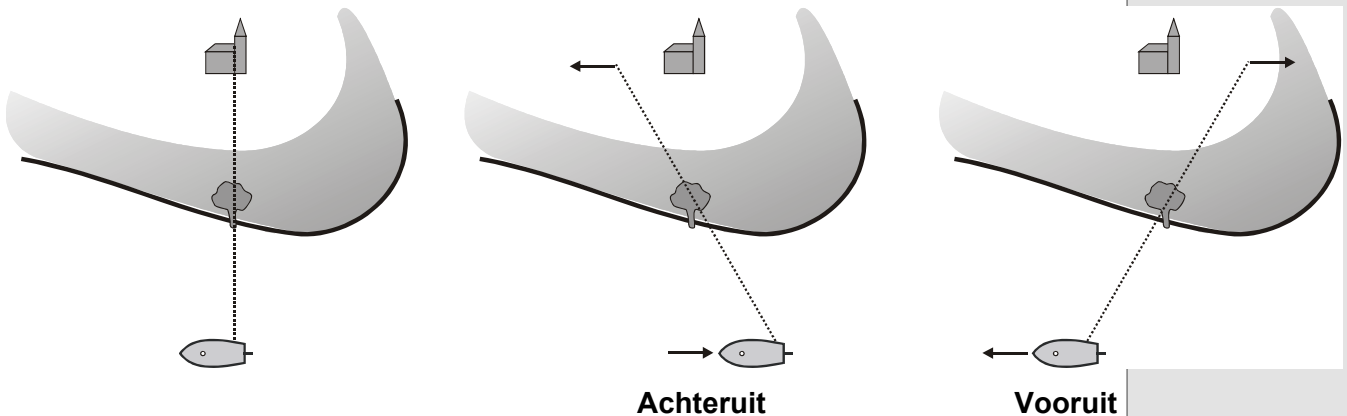
## 6.6 Achtergrondpeiling

Kielboot  
II & III

Met deze peiling kun je kijken of je boot stil ligt of dat deze vooruit of achteruit gaat. Je gebruikt deze peiling vaak bij het ankeren waar het belangrijk is om te weten of je achteruit gaat.

*Zo gaat de peiling:*

Je neemt 2 vaste punten op het land die precies achter elkaar staan. Naar deze 2 punten blijf je kijken, Wanneer de afstand tussen de 2 punten verandert kun je zien of je vooruit of achteruit gaat. Wanneer het **verste punt** naar **voren** beweegt, dan gaat de boot **achteruit**. Wanneer het **verste punt** naar **achteren** beweegt, dan gaat de boot **vooruit**.



## 6.7 Peilingen voor aanvaringen

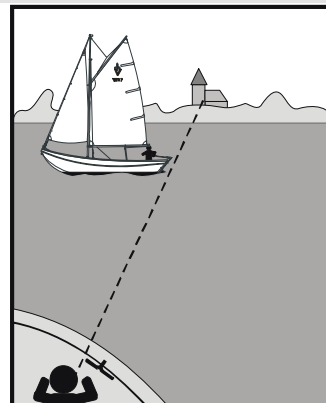
Kielboot  
III

Soms is het moeilijk in te schatten of er een aanvaring zal ontstaan. Daarom zijn er 2 trucjes die je helpen te bepalen of er een aanvaring dreigt of niet. Hiervoor kunnen we de **aanvaringspeiling** en de **boordpeiling** gebruiken.

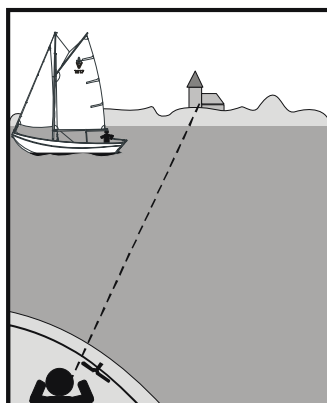
### 6.7.1 Aanvaringspeiling

Deze lijkt op de **achtergrondpeiling**, alleen hierbij kijk je nu of je **voorlangs**, **achterlangs** of **tegen** een boot vaart. Hierbij gebruik je één vast punt op de horizon en het tweede punt is de andere boot. De aanvaringspeiling kun je op alle koersen uitvoeren.

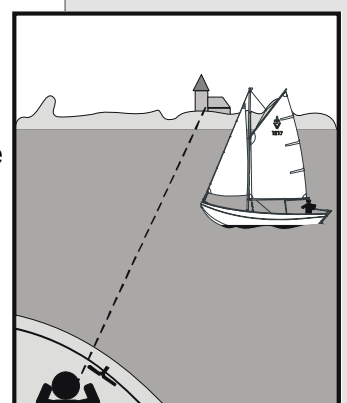
Wanneer de horizon achter de boot niet verschuift ten opzichte van de tegemoetkomende boot dan vaar je een aanvaringskoers. Je zal dus wanneer je geen voorrang hebt maatregelen moeten nemen, bijv. iets afvallen.



Is de tegemoetkomende boot naar voren gegaan ten opzichte van de horizon dan ga je achter de boot langs.



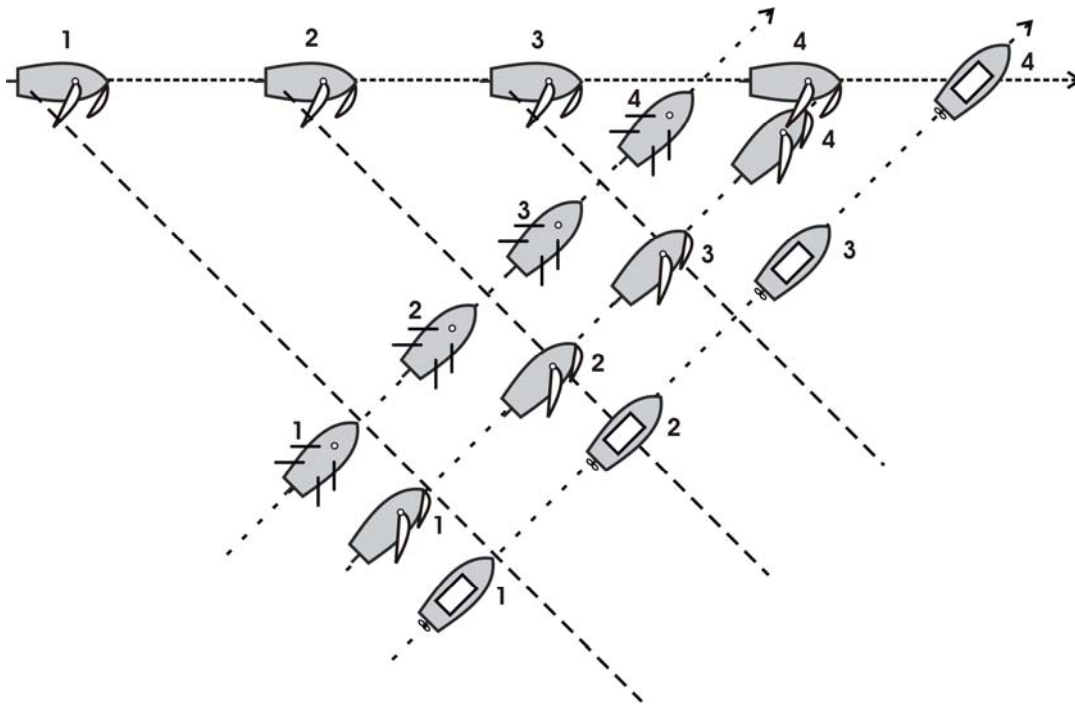
Is de tegemoetkomende boot naar achteren gegaan ten opzichte van de horizon dan ga je voor de boot langs.



# H6 Allerlei

## 6.7.2 Boordpeiling

Soms en zeker op groot water is er geen wal te zien hierdoor kun je geen **aanvaringspeiling** gebruiken. Daarom is er ook een **boordpeiling**. Bij een **boordpeiling** kijk je steeds onder dezelfde hoek naar de andere boot. zo maak je een denkbeeldige lijn. Wanneer de boot zicht niet verplaatst ten opzichte van die denkbeeldige lijn (zeilboot) dan ontstaat er een aanvaring.



# H6 Allerlei

## 6.8 Knopen & steken

Het is belangrijk om goed met je spullen om te gaan en dus ook met de lijnen in de boot. Probeer tijdens het zeilen alle lijnen zoveel mogelijk op te bergen. Zo voorkom je dat je erover struikelt of dat het in de weg zit. Daarnaast is het ook belangrijk dat er geen **onnodige knopen** in de lijn zitten. Ook tijdelijke knopen moet je wanneer ze niet meer nodig zijn eruit halen. Doe je dit niet dan krijg je de knopen later er vaak niet meer uit, maar belangrijker nog is dat het touw sneller slijt. De lijnen in de boot worden vaak nat daarom moet je de lijnen na het zeilen goed opbergen, je moet de lijnen dan **opschieten** en op een plek leggen waar ze kunnen drogen.

### Een lijn opschieten

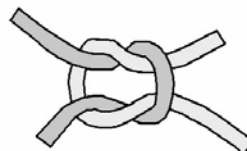
Een lijn wordt opgeschoten en vervolgens opgehangen zodat het touwwerk droog en schoon blijft. Hierdoor gaat de lijn veel langer mee.

Een lijn opschieten gebeurt van het 'vaste' eind naar het 'losse' eind en in de richting waarin het touw is geslagen om kinken te voorkomen.



### 6.8.1 Verbindings- & eindknopen

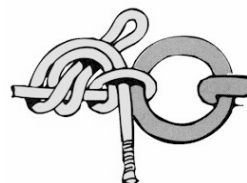
**Reefsteek;** dit is een platte knoop, deze knoop wordt gebruik om wanneer het zeil bij elkaar is gebonden de zeilbandjes aan elkaar vast te maken. Door er twee slippende uiteinden te maken (schoenveterknoop) is deze knoop zeer snel los te maken.



**Achtknoop;** deze wordt gebruik aan het einde van een schoot, zodat deze niet door de katrol heen kan schieten



**Twee halve steken waarvan de eerste slippend;** wordt gebruikt om bij het strijken van het grootzeil de giek vast te zetten zodat deze niet steeds heen en weer zwaait. De grootschoot wordt helemaal aangetrokken waarna de knoop vlak boven de katrol wordt gemaakt. Doordat het een slipsteek is, is deze snel los te maken.



**Schootsteek;** Deze knoop wordt gebruikt om twee lijnen van verschillende diktes aan elkaar te verbinden, de dunste lijn maakt de meeste bochten.



### Dubbele schootsteek;

Naast de enkele schootsteek bestaat ook de *dubbele schootsteek*. Hierbij wordt de dunste lijn tweemaal om de dikke lijn gedraaid. Deze zit steviger vast.



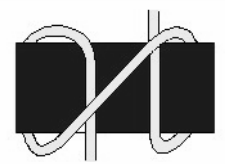
# H6 Allerlei

## 6.8.2 Knopen om je boot vast te leggen

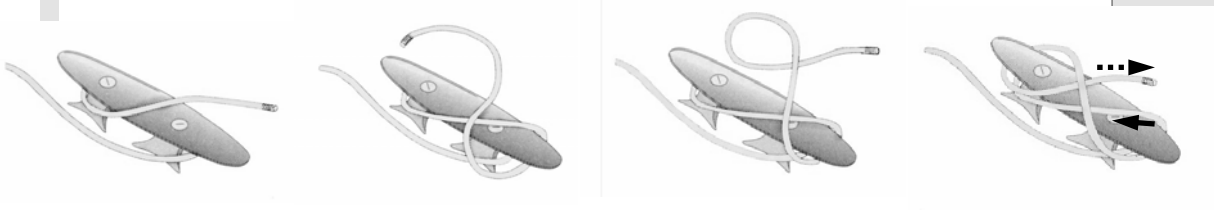
**Paalsteek;** Deze wordt gebruikt om een *tijdelijke* lus te maken in een lijn. Het is een lus die een vaste grootte heeft en gebruikt kan worden bij het vastleggen van de boot om een paaltje (vaak in de thuishaven van de boot).



**Mastworp;** deze wordt het meest gebruikt om een boot vast te leggen aan een paaltje. De mastworp kan op 2 manieren gemaakt worden, nl. door de lijn om de pal te slaan en eerst over en dan onder de lijn te gaan of door 2 lussen te maken en deze over de paal te schuiven. Vaak wordt er daarna nog een slipsteek gemaakt zodat de knoop extra goed vast zit.

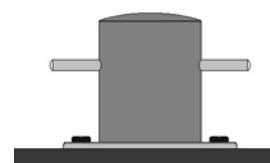


**Een kikker beleggen;** Kikkers zitten vaak op een boot wanneer een lijn vanaf de kant of een andere boot wordt gegooid moet je de lijn aan een kikker vast maken, daarnaast moet ook vaak vallen aan een kikker vast maken. Het belangrijkste is, dat je de laatste slag goed doet zodat de lijn niet los kan rijden!

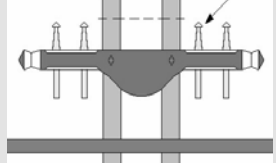


**Klomp en nagel;** Naast een kikker kun je ook een klomp of een nagel in de boot tegenkomen, deze worden net zoals een kikker belegd.

klomp



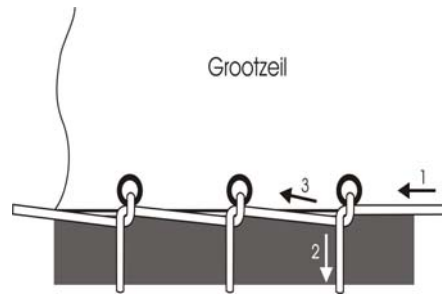
nagel



# H6 Allerlei

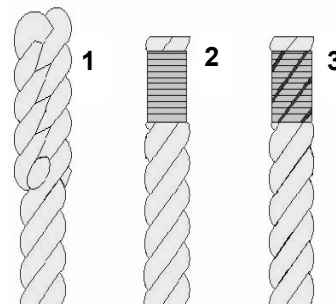
## 6.8.3. Overig

**Marlsteek;** Deze steek gebruik je eigenlijk maar 1 keer per jaar, wanneer je het grootzeil aan de giek en de gaffel vast gaat maken. Het is belangrijk dat het zeil zo strak mogelijk om de giek en gaffel komt te zitten. Je legt de lijn op het hout langs de zeil. Ter hoogte van het oog maak je een haakse bocht en haal je de lijn om het hout heen. Daarna haal je de lijn door het oog van het zeil, nu ga je over de lijn en er weer onderdoor. Als het nu goed is blijft de steek aardig zitten als je de lijn los laat.



**Eindsplitsing en takeling;** Als je het uiteinde van een touw niet samengebonden houdt dan gaat het rafelen, om dit te voorkomen zijn er een aantal mogelijkheden:

1. Een **eindsplitsing**, hiervoor heb je geen hulpmiddelen nodig, nadeel is dat je een dik uiteinde krijgt.
2. Een **takeling**, hiervoor heb je een stuk dun garen nodig. Deze wordt om het dikke touw gewikkeld.
3. Een **benaaide takeling**, hiervoor heb je naast dun garen ook nog een naald nodig deze zit steviger vast dan de gewone takeling. Dit omdat deze door het dikke touw wordt gehaald.



# H6 Allerlei

## 6.8.4. Soorten touw

Er zijn heel veel verschillende soorten touw die je in de boot kunt gebruiken. Ze zijn te onderscheiden in **natuurvezel** touw en **kunstvezel** touw. Maar welk type touw kun je nu het beste gebruiken voor een ankerlijn of voor een schoot.

Hieronder in het tabel staat per touwsoort de sterke en zwakke eigenschappen aangegeven.

In boten wordt nog maar heel weinig gebruik gemaakt van **natuurvezel** touw omdat dit sneller rot dan **kunstvezel** touw.

| Natuurvezels | Slijtvastheid | UV-bestendigheid | Gebruik                     | Eigenschappen                       |
|--------------|---------------|------------------|-----------------------------|-------------------------------------|
| Manilla      | Matig         | Goed             | Vallen<br>Anker<br>Landvast | Zinkt na<br>+/- 2 uur               |
| Sisal        | Slecht        | Goed             | Vallen                      | Zinkt<br>geslagen                   |
| Katoen       | Slecht        | Goed             | Paktouw                     | Drijft<br>gevlochten of<br>geslagen |
| Hennep       | Matig         | Goed             | Lijketouw                   | Zinkt                               |

| Kunstvezels   | Slijtvastheid | UV-bestendigheid | Gebruik            | Eigenschappen                 |
|---------------|---------------|------------------|--------------------|-------------------------------|
| Polytheen     | Matig         | Slecht           | Landvast           | Drijft<br>soepel              |
| Polipropyleen | Matig         | Slecht           | Landvast<br>Vallen | Drijft                        |
| Polyamide     | Goed          | Goed             | Anker<br>Landvast  | Zinkt<br>grote breek-<br>last |
| Polyester     | Goed          | Goed             | Schoten<br>Vallen  | Zinkt                         |