



Zeilvereniging Daan Fok
CWO georiënteerd kaartensysteem

Amersfoort, 1-9-2014

:: Inhoudsopgave

Inleiding	3
Algemene informatie	4
Korte toelichting van de kaarten	5
Overzicht van de eisen	6..7
Uitgebreide omschrijving van de eisen per kaart	
Bemanningskaart	8..11
Zelfstandig Zeilen	12..13
Vlettenkaart	14..16
Valkenkaart	17..19
Aspirant Zeilleider	20..21

:: Inleiding

In het voorseizoen van 2020 start Zeilvereniging Daan Fok met een nieuw kaartensysteem. Het nieuwe systeem is, op een paar uitzonderingen na, direct gekoppeld aan de eisen die het CWO hanteert voor het behalen van certificaten. Hierdoor is het voor Daan Fok leden makkelijker om na het behalen van hun Daan Fok kaart ook hun CWO certificaat te halen. De eisen van de nieuwe kaarten zijn hierdoor veranderd, waardoor een betere doorstroming binnen Daan Fok wordt bevorderd. Ook is er gekozen voor een nieuwe aanpak op de zeildagen en de manier waarop er wordt afgezeild.

Wat er precies is veranderd ten opzichte van het oude systeem staat in dit document beschreven. Tevens is er een uitgebreide omschrijving van alle kennis en vaardigheden toegevoegd, wat kan dienen als naslagwerk tijdens zeildagen.

:: Algemene informatie

Waarom een nieuw systeem?

Het nieuwe kaartensysteem van Daan Fok is CWO georiënteerd. Mensen die bij Daan Fok een kaart halen kunnen hierdoor zonder extra lessen hun CWO certificaat halen bij een zeilschool die daarvoor gecertificeerd is. Een CWO certificaat is een landelijk erkend document. Zeilers die naast Daan Fok andere ambities hebben en bijvoorbeeld zeilles willen geven op een andere school of op een zeilkamp willen werken als vakantiebaan vinden hierdoor makkelijker aansluiting.

Er zijn twee nieuwe kaarten bijgekomen. "Zelfstandig zeilen" en "Aspirant zeilleider". Tevens zijn de eisen per kaart veranderd en zijn de rechten die je hebt na het behalen van een kaart weersafhankelijk gemaakt. Hierdoor mogen zeilers bij Daan Fok eerder zelfstandig een boot meenemen en kan je geleidelijk doorstromen naar je zeilleiderschap.

Het afvinken per vaardigheid

Afzeilen gaat vanaf nu per vaardigheid. Op een zeildag wordt je getoetst op je zeilkunsten en wordt er per vaardigheid afgevinkt of je dit voldoende beheerst. Als je iets zelfstandig goed gedaan hebt, krijg je van je zeilleider een vinkje. Dit betekent dat de zeilleider die dag geen instructie heeft gegeven op dat onderdeel en je het van begin tot eind goed hebt uitgevoerd. Heb je drie vinkjes gehaald, dan heb je die vaardigheid voldoende onder de knie om je te richten op andere vaardigheden.

Je kunt per zeildag maximaal 1 vinkje per vaardigheid krijgen. Zijn alle vaardigheden voor een kaart drie keer afgevinkt, dan heb je je kaart gehaald. De behaalde kaarten worden in de eerstvolgende ALV uitgereikt.

Er zijn vaardigheden die sterk weersafhankelijk zijn. De zeilleider zal per dag bepalen of het redelijk is om een vaardigheid af te vinken. Voorbeeld: *Varend reven wordt niet afgevinkt bij windkracht 2 Bft.*

Als een vaardigheid drie keer is afgevinkt, betekent het niet dat hij daarna niet meer geoefend hoeft te worden.

Vinken kunnen ook al worden gehaald voor een volgende kaart. Stel dat je bezig bent voor je "Zelfstandig zeilen" kaart, maar kunt op een zeildag ook al een perfect stormrondje laten zien, dan kan je hier een vink voor halen voor je "Vlettenkaart".

Een zeildag bij Daan Fok

Bij het begin van een zeildag wordt er door de zeilleider gepolst wat het niveau van de leden aan boord is en wat er die dag wordt geoefend of getoetst. In de ochtend ligt de focus op instructie zeilen. Zijn er onderdelen die je die dag wil toetsen, geef dat dan aan bij je zeilleider, zodat hij je geen instructie geeft op dat onderdeel en zich focust op je handelingen. Aan boord van de Daan Fok 5 is een koffer met alle informatie over de verschillende vaardigheden en de aftekenlijsten per lid.

Tijdens de lunch bespreken de zeilleiders met hun bemanning hoe de instructie en toetsing is verlopen en welke onderdelen worden afgevinkt. In de middag is er ruimte voor vertier.

In samenspraak met de zeilleider is er uiteraard ook een andere planning mogelijk, maar het uitgangspunt is om het instructie zeilen en het afvinken tijdens de lunch te behandelen.

:: Korte toelichting van de kaarten

Bemanningskaart

Je hebt de vaardigheden en kennis om als volwaardig bemanningslid onder toezicht mee te zeilen op iedere boot van Daan Fok.

Zelfstandig zeilen (Kielboot I)

Je hebt de vaardigheden en kennis om zonder toezicht, met een andere Zelfstandig Zeilen kaart houder, een valk mee te nemen op de Loosdrechtse Plassen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 3 Beaufort aangeven.

Je dient dit voor je gaat zeilen (telefonisch) te bespreken met een zeilleider.

Vlettenkaart (Kielboot II)

Je hebt de vaardigheden en kennis om zonder toezicht, met minstens een Zelfstandig Zeilen kaart houder, een valk mee te nemen op de Loosdrechtse Plassen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 4 Beaufort aangeven.

Valkenkaart (Kielboot III)

Je hebt de vaardigheden en kennis om zonder toezicht, met minstens een ander persoon, een valk mee te nemen op de Loosdrechtse Plassen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 5 Beaufort aangeven.

Aspirant Zeilleiderschap

Je hebt de vaardigheden en kennis om zelfstandig een valk mee te nemen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 6 Beaufort aangeven. Je oefent met het geven van instructie aan nieuwe zeilers. Je bent in staat om met elk weertype en in iedere omgeving (binnenwateren) veilig en verantwoord te zeilen.

Zeilleiderschap

Je hebt de vaardigheden en kennis om zonder toezicht een valk mee te nemen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 6 Beaufort aangeven. Je wordt geacht leiding te kunnen geven, voldoende sociale vaardigheden te hebben om les te kunnen geven en verantwoordelijkheid te dragen voor bemanning en boot. Je bent verplicht enige malen per seizoen als zeilleider te fungeren.

:: Overzicht van de eisen

Op de kaarten staat aangegeven welke extra vaardigheden en kennis je moet hebben, bovenop de al aanwezige kennis en vaardigheden van eerder behaalde kaarten.

Bemanningskaart

Optuigen / Aftuigen

Het schip zeilklaar
Het schip nachtklaar maken
Grootzeil hijsklaar maken
Zeilen hijsen en strijken
Fok opbinden

Algemeen

Schiemannen
Afhouden
Peddelen

Zeiltechnisch

Koersen
Schootvoering - afvallen en oploeven
Fokbediening
Overstag

Theoretisch

Vaarreglementen
Onderdelen en Terminologie
Veiligheid
Aanvaringspeiling
Theorie afmeren

Zelfstandig zeilen

CWO Kielboot 1

Algemeen

Afmeren
Reglementen toepassen
Varend hijsen en strijken (t/m 3 Bft.)
Verhalen
Oefenen planning (t/m 3 Bft.)
Oefenen bommen

Zeiltechnisch

Opkruisen in breed vaarwater
Gijpen
Behandelen sliplanding
Oefenen man over boord

Theoretisch

Theorie van het reven
Veiligheid afmeren en ontmeren
Sturende werking van de zeilen
Hoe ga je om met onverwachte situaties

Vlettenkaart

CWO Kielboot 2

Algemeen

Varend hijsen en strijken (t/m 4 bft)
Reven aan wal
Planning
Bomen

Zeiltechnisch

Gijpen & voorkomen klapgijp
Stormrondje
Sliplanding
Man over boord manoeuvre
Oefenen wegvaren lagerwal

Theoretisch

Weersinvloeden
Vaarproblematiek andersoortige schepen
Snelheidsbeheersing
Theorie sturend bomen

Aspirant Zeilleider

CWO kielboot 4

Algemeen

Varen in kanalen, passeren van bruggen en sluizen
Leidinggeven
Uit een onverwachte en moeilijke situatie komen

Zeiltechnisch

Deinzen
Bomen zonder roer
Loskomen van aan de grond

Theoretisch

Navigatie
Oefenen lesgeven

Valkenkaart

CWO Kielboot 3

Algemeen

Reven op het water
Sturend bomen
Ankeren
Leiding nemen

Zeiltechnisch

Aankomen lagerwal
Wegvaren lagerwal
Aankomen hogerwal
Wegvaren hogerwal
Opkruisen in nauw vaarwater
Zeilen zonder roer

:: Uitgebreide omschrijving van de eisen per kaart

Algemene criteria zeilvaardigheid (gelden voor alle manoeuvres en alle kaarten)

1. Veiligheid van de bemanning en van het schip waarborgen.
2. Als manoeuvrerend schip de vaart van alle andere schepen niet hinderen.
3. Vlot uitvoeren: als bemanning handig werken, als commando-voerende de bemanning voldoende tijd geven.
4. Steeds de optimale zeilstanden gebruiken.
5. Dusdanig communiceren dat planning en aanwijzingen eenduidig en duidelijk zijn, zowel naar zeilleider als naar bemanning.
6. Inbouwen van ontsnappingsmogelijkheden als een onderdeel anders loopt (of langer duurt) dan verwacht.
7. Check voor het zeilen het tuigage op gebreken of onjuistheden bij het optuigen.

Bemanningskaart

Als bemanningskaarthouder ben je een volwaardig bemanningslid aan boord. Je kunt alle belangrijke commando's van de schipper uitvoeren. Hijsen, strijken, fok opbinden, optuigen, aftuigen en afhouden: het is voor jou gesneden koek. Ook de basis van de zeiltechniek heb je onder de knie, zoals het bepalen van de windrichting, koersen, zeilstand en de overstag. Het zeilklaar maken kan je geheel zelfstandig, het nachtklaar maken is inclusief schrobben, terminologische kennis beperkt zich tot de onderdelen van de boot die je tegen kan komen tijdens het uitvoeren van de commando's die je als bemanningskaarthouder opgedragen kan krijgen. Zodra je je bemanningskaart hebt, kan je samen met een vlettenkaarthouder een valk meenemen op de Loosdrechtse Plassen.

Optuigen / Aftuigen

Het schip zeilklaar

Dektent/huikje verwijderen, kraanlijn doorzetten en mik verwijderen, fok aanslaan, fokkenschoot bevestigen/klaarmaken, vallen aanslaan. Inventaris controleren.

Het schip nachtklaar maken

Mik erin, grootschoot en fokkenschoot aan mik hangen, fok er afhalen en in zak, vallen loshalen en rijgen in het wand, zeil eventueel goed opdoeken, huikje eroverheen, boot schoonmaken, dektent eroverheen.

Grootzeil hijsklaar maken

Zeilbandjes losmaken, grootschoot losmaken, halstalie losmaken, controleren of iedereen aan de goede kant van de kraanlijn zit.

Zeilen hijsen en strijken

Met de punt (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Iemand/iets ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Bemanning voorin of aan de kant van de kraanlijn plaats laten nemen.

Grootzeil hijsen: Grootschoot los. Zeilbandjes los. Zo nodig zeil opvangen. Gaffel tot ongeveer 45 graden. Vallen samen hijsen. Piekeval tijdelijk vastzetten. Klauwval door hijsen en vastzetten.

Halstalie vastzetten. Piek stellen, zodat een plooi van nok naar hals ontstaat. Kraanlijn zodanig los dat het zeil er geen hinder van ondervindt.

Fok hijsen: Val losmaken. Schoothoek aan schoot lostrekken (val ontspannen en beheerst trekken). Laatste stuk van het hijsen strietsen (dwars op de val trekken; de ruimte die ontstaat over de korvijnnagel of kikker met de andere hand wegnemen). Val beleggen. Vallen/kraanlijn opschieten. Hijsen gebeurt vanuit de kuip.

Grootzeil strijken: Zeilbandjes klaarleggen, Kraanlijn strakker zetten, bemanning aan goede kant kraanlijn, Piekeval en klauwval losmaken, vallen laten gecontroleerd laten vieren, zeil opvangen of een voorstrijk, Piekeval verder laten vieren tot parallel aan de giek, vallen en grootschoot vastzetten.

Fok strijken: Fokkenval losmaken, fok opvangen, fokkenzak maken, val vastzetten. Zorg dat tijdens het strijken van de fok deze niet in het water valt en jij ook niet.

Fok opbinden

Fokkenschoot bevestigen, fok vastmaken aan de voorstag, fokkenval aan de fok vastmaken, fokkenzak maken, val aanslaan.

Algemeen

Schiemannen

De volgende knopen en steken dien je te kennen en op verzoek te kunnen leggen: achtknoop, mastworp, paalsteek, reefsteek (= platte knoop), het beleggen op klamp, nagel of kikker, schootsteek, dubbele slipsteek (=aanlegknoop). Tevens moet een tros kunnen worden opgeschoten.

Afhouden

Wanneer er wordt aangevaren op een steiger of op de kant, moet men op een goede manier afhouden. Dit betekent met de voet, zonder dat de boot tegen de kant op botst.

Peddelen

Weten wanneer je de peddel moet toepassen. Op de juiste plek in de boot plaatsnemen. De peddel dient juist gehanteerd te worden.

Zeiltechnisch

Koersen

Op commando de juiste koers kunnen gaan varen, waarbij gekeken wordt naar zowel de positie ten opzichte van de wind als de stand van de zeilen. De koersen zijn: voor de wind, ruime wind, halve wind, aan de wind, hoog aan de wind en in de wind. De koersen moeten zowel over bakboord als over stuurboord gevaren kunnen worden.

Schootvoering - Afvallen en oploeven

Zowel bij het varen van een rechte koers als bij het maken van bochten dient steeds zoveel mogelijk de juiste zeilstand te worden gevoerd. De zeilen dienen zoveel mogelijk gevierd te zijn zonder dat het voorlijk daarbij kilt. Bij oploeven is het killen van de fok en bij afvallen is het killen

van het grootzeil in bescheiden mate noodzakelijk. De zeilen moeten het sturen van de boot ondersteunen.

Fokbediening

Zie "Afvallen en oploeven". De fokkenist dient alle commando's, gegeven door de stuurman, te kennen en uit te kunnen voeren. Op eigen initiatief bedient hij de fok bij het wijzigen van de koers. Commando's zijn: fok aan, fok los, fok bak en fok killend bij. Zie 'overstag' voor verdere uitleg

Overstag

Van hoog aan de wind over de ene boeg naar hoog aan de wind over de andere boeg. Als er niet hoog aan de wind wordt gevaren, kan een opdraaiende beweging worden gemaakt waarbij vloeiend wordt overgegaan in de overstagmanoeuvre.

Commando's:

"Klaar om te wenden": waarschuwingcommando. Indien nodig ook te gebruiken in sloten en kanalen. Bemanning maakt zich gereed.

"Ree": start van de manoeuvre. Fokkenschoot 10 tot 15 cm vieren (fok killend bij). Grootschoot zo nodig en zo mogelijk enige decimeters aantrekken.

"Fok bak": alleen als het nodig is (bijvoorbeeld bij te weinig vaart door golfslag of zwakke wind). Als de boot nagenoeg in de wind ligt, de fokkenschoot aan de oude loefzijde weer aantrekken.

"Fok over": als de boot net door wind heen is. 'Oude' fokkenschoot opvieren en de 'nieuwe' fokkenschoot aantrekken totdat de schoothoek net niet meer klappert.

"Fok aan": als de boot weer wat snelheid heeft gekregen. De bemanning zet de fok strak. Dit moet zonder 'rukken' gebeuren. In de draai moet de fokkenschoot zoveel aangetrokken worden dat de fok geen wind vangt maar dat het klapperen belemmerd wordt. Zo min mogelijk roer geven (alleen bij heel weinig wind of veel golfslag is meer roer geven noodzakelijk). Stuurman is tijdens het overkomen van het grootzeil, met zijn gezicht naar voren, gaan verzitten naar de nieuwe loefzijde.

Theoretisch

Vaarreglementen

Men moet uitwijkregels voor het eigen vaargebied kennen en kunnen toepassen. Een uitwijkmanoeuvre dient tijdig te worden ingezet. De bemanning mag waarschuwen voor andere scheepvaart.

De belangrijkste vaarregels staan hieronder:

Goed zeemanschap

Stuurboord wal houden

Motor wijkt voor spier wijkt voor zeil wijkt voor beroepsvaart

Stuurboord wijkt voor bakboord

Loef wijkt voor lei

Onderdelen en Terminologie

Kunnen aangeven wat bedoeld wordt met de volgende termen: hoger wal, lager wal, bakboord, stuurboord, hoge- en lage zijde, loef- en lijzijde, in de wind, aan de wind, halve wind, ruime wind, voor de wind, oploeven, afvallen, overstag gaan, gijpen, killen van het zeil.

Op de eigen boot en tuigage in de praktijk en op een tekening minstens 15 onderdelen bij de juiste naam kunnen noemen. Waarbij onderdelen als achterdek, gangboord en landvast belangrijker zijn dan kroon, druif en engeltje.

Veiligheid

Kunnen aangeven waarom het belangrijk is om bij de omgeslagen boot te blijven. En tevens de eisen kennen die gesteld moeten worden aan een reddingvest.

Aanvaringspeiling

Kunnen bepalen of er een aanvaring dreigt met een ander schip. Door de beweging van het andere schip te bekijken ten opzichte van de achtergrond kan men inschatten hoe het andere schip zal passeren. Als de achtergrond niet of nauwelijks beweegt ten opzichte van het andere schip, dan dreigt een aanvaring.

Theorie afmeren

Afmeren wordt behandeld en geoefend, zodat de cursist alle benodigde kennis heeft om te kunnen afmeren. Zie: "Zelfstandig Zeilen" voor een volledige omschrijving van afmeren.

Zelfstandig Zeilen

Als houder van de “Zelfstandig Zeilen” kaart kan je, mits het niet harder waait dan 3 Beaufort, een valk veilig een dag mee uit zeilen nemen, samen met minimaal één Zelfstandig zeilen kaarthouder. De (hoofd)zeilleider bepaalt aan de hand van de voorspellingen of er wordt uitgevaren. Bij het ontbreken van een zeilleider even bellen voor je uitvaart.

Bij het afvaren op en aankomen, dient men de zeilen op het water te hijsen of strijken terwijl men vaart houdt door te peddelen of bomen. Bij afvaren op hogewal kan men de zeilen ook aan wal hijsen.

Algemeen

Afmeren

Het schip kunnen afmeren. Stootwillen zo nodig gebruiken om beschadigingen te voorkomen. De juiste knopen en steken moeten worden gebruikt. Vergeet geen spring te leggen. Hou daarbij rekening met de windrichting en/of golfslag.

Reglementen toepassen

De uitwijkregels voor het eigen vaargebied kunnen toepassen. Een uitwijkmanoeuvre dient tijdig te worden ingezet. De bemanning mag waarschuwen voor andere scheepvaart.

Varend hijsen en strijken (t/m 3 Bft.)

Zorg dat er iemand mee peddelt of boomt om vaart te houden. Fokkenval vastmaken aan de nagelbank. Zet het zeil met één zeilbandje vast met een slipsteek. De kraanlijn strak aan toekomstige loefzijde. Zet de grootschoot vast met een slipsteek gereed om snel los te maken. Grootzeilval(len) in de hand nemen. (als het grootzeil eerst gehesen wordt).

Stuurman gaat aan toekomstige loefzijde zitten. Bij alle koersen hoger dan halve wind eerst het grootzeil en dan de fok hijsen. Bij andere koersen eerst de fok, dan vaart maken, oploeven tot aan de wind en het grootzeil hijsen.

Let tijdens de gehele manoeuvre goed op andere boten en let ook goed op de kraanlijn. Deze moet aan de loefzijde van de boot zitten, en de bemanning moet daar ook zitten. Op deze manier is de kans kleiner dat er iemand gewond raakt mocht de gaffel opeens omlaag vallen.

Verhalen

Alle manieren met spierkracht zijn toegelaten met dien verstande dat het verhalen geen gevaar mag opleveren voor bemanning, materiaal of andere scheepvaart. Op het schip zelf dient zo veel mogelijk vanuit de kuip gewerkt te worden.

Oefenen planning (t/m 3 Bft)

Oefenen met planning omtrent situaties zoals, de haven in of uit, en dit dusdanig communiceren dat planning en aanwijzingen eenduidig en duidelijk zijn naar de bemanning. Inbouwen van ontsnappingsmogelijkheden als een onderdeel anders loopt (of langer duurt) dan verwacht. Toon overzicht over de gehele situatie.

Oefenen bomen

Bomen wordt behandeld en geoefend, zodat de cursist alle benodigde kennis heeft om te kunnen bomen indien nodig. Zie: “Vlettenkaart” voor een volledige omschrijving van afmeren. Het bomen dient dus drie keer te worden geoefend, maar niet perfect te worden uitgevoerd.

Zeiltechnisch

Opkruisen in breed vaarwater

Goed hoog aan de wind zeilen en rekening houden met het andere scheepvaartverkeer. Koers houden. Luwte mijden.

Gijpen

Aan zien komen wanneer er gegijpt moet worden. De stuurman attendeert de bemanning op de komende gijp door middel van het commando "Klaar voor de gijp". Het overkomen van het zeil moet pal voor de wind gebeuren.

Na de gijp zit de stuurman aan de hoge zijde. 'Nieuwe' fokkenschoot wordt gepakt. Direct voor en na de manoeuvre moet de zeilstand juist zijn. Vooral het vieren van de grootschoot moet snel gebeuren.

Behandelen sliplanding

De sliplanding behandelen en oefenen. Deze hoeft voor de "Zelfstandig zeilen" kaart niet perfect te worden uitgevoerd. Wel moet de benodigde kennis om een sliplanding uit te voeren uitvoerig zijn behandeld. Ook wordt behandeld in welke situaties men de sliplanding gebruikt.

Oefenen man over boord

De man over boord manoeuvre wordt behandeld en geoefend, zodat de cursist alle benodigde kennis heeft om met matige tot zwakke wind iemand bijtijds uit het water te halen. Zie: "Vlettenkaart" voor een omschrijving van de man over boord manoeuvre. De manoeuvre dient dus drie keer te worden geoefend, maar niet perfect te worden uitgevoerd.

Theoretisch

Theorie van het reven

Aan kunnen geven wanneer de noodzaak bestaat om te gaan reven. Dit kunnen aangeven aan de hand van: schip, zeilwater, windkracht en geoefendheid van de bemanning. Het reven zelf wordt alleen theoretisch behandeld, maar hoeft niet geoefend te worden.

Veiligheid afmeren en ontmeren

Kunnen aangeven waarom veiligheid belangrijk is bij het afmeren en ontmeren en dit ook toepassen. Denk hierbij aan goed afhouden, goed afmeren, overzicht houden op de boot en erbuiten bij het ontmeren etc.

Sturende werking van de zeilen

Aan kunnen geven wat de effecten zijn van fok en grootzeil op het sturen van het schip en wat er gebeurt bij een onjuiste zeilstand. Weten wat de effecten zijn van de helling van de boot op het sturen van het schip.

Hoe ga je om met onverwachte situaties

Ga hierover met 3 verschillende zeilleiders in gesprek. Hoe zou je dit aanpakken? Voorbeelden om te bespreken met de cursist zijn; weersomslag, man over boord, ziekte.

Vlettenkaart

Als houder van de Vlettenkaart kan je, mits de voorspellingen van het KNMI niet harder dan 4 Beaufort aangeven, een valk veilig een dag mee uit zeilen nemen, samen met minimaal één Zelfstandig zeilen kaarthouder. De vlettenkaarthouder is zelf verantwoordelijk voor het inschatten van de hoeveelheid wind aan de hand van de voorspellingen. Bij het afvaren en aankomen dien je de zeilen op het water te hijsen of strijken terwijl je vaart houdt door te roeien peddelen of bomen. Je houdt hierbij boven alles de veiligheid van bemanning en materiaal in de gaten.

Algemeen

Varend hijsen en strijken (t/m 4 bft)

Zorg dat er iemand boomt om vaart te houden. De fokkenval vastmaken aan de nagelbank. Zet het zeil vast met één zeilbandje met een slipsteek. Zet de kraanlijn strak aan de toekomstige loefzijde. Zet de grootschoot met een slipsteek gereed om snel los te maken. De grootzeilval(len) in de hand nemen. (als het grootzeil eerst gehesen wordt).

Stuurman gaat aan toekomstige loefzijde zitten. Bij alle koersen hoger dan halve wind eerst het grootzeil en dan de fok hijsen. Bij andere koersen eerst de fok, dan vaart maken, oploeven tot aan de wind en het grootzeil hijsen.

Let tijdens de gehele manoeuvre goed op andere boten en let ook goed op de kraanlijn. Deze moet aan de loefzijde van de boot zitten, en de bemanning moet daar ook zitten. Op deze manier is de kans kleiner dat er iemand gewond raakt mocht de gaffel opeens omlaag vallen.

Reven aan wal

Aan kunnen geven wanneer de noodzaak bestaat om te gaan reven. Dit aangeven aan de hand van: schip, zeilwater, windkrachten, geoefendheid van de bemanning.

Reven indien noodzakelijk. Mocht men varen en de kracht van de wind neemt der mate toe dat er gereefd dient te worden, dan boomt men eerst naar de wal of een gebied met extreme luwte, om in alle rust te kunnen reven.

Reven gebeurt bij voorkeur hoog aan de wind of in de wind. Kraanlijn doorzetten. Men zorgt dat het zeil zo gehesen is dat er voldoende ruimte is om te reven. Eerst bevestigt men het oog in het voorlijk van het zeil (nieuwe halshoek) aan de giek. Dan trekt men het zeil op dezelfde hoogte aan de andere zijde van de giek naar achteren en bevestigt deze zo dat het zeil op spanning blijft staan en ook niet omhoog kan bewegen (met de smeerreep aan de kikker op de giek, als deze aanwezig zijn). Hierna rolt men het zeil naar beneden op en maakt men de reefknuttels met een platte knoop niet te strak vast. Men hijst het grootzeil en laat de kraanlijn vieren.

Planning

Dusdanig communiceren dat planning en aanwijzingen eenduidig en duidelijk zijn naar de bemanning. Inbouwen van ontsnappingsmogelijkheden als een onderdeel anders loopt (of langer duurt) dan verwacht. Toon overzicht over de gehele situatie.

Bomen

Eerst oefenen vanuit stilstand, dan lopend. Bomen doe je altijd vanuit de kuip (het liefst aan de lijzijde, om het verlijeren tegen te gaan). De kracht die op de boom wordt uitgeoefend moet zoveel mogelijk achterwaarts werken. Zet de boom dus eerst schuin in het water en iets van de boot af. Doe dit niet te traag anders gaat de boom drijven, maar werp hem met de hak in de bodem. Zodra de boot snelheid heeft kan de boom recht in het water gestoken worden. Bij zachte ondergrond moet de boom gedraaid worden om hem eruit te trekken.

Zeiltechnisch

Gijpen & voorkomen klapgijp

Voor gijpen, zie: "Zelfstandig zeilen" pag. 12. Bij een hardere wind dient goed opgelet te worden dat er geen klapgijp plaatsvindt. Controleer je koers, registreer op tijd een mogelijke klapgijp (tophoek begint te bollen) en handel.

Stormrondje

Indien de omstandigheden het noodzakelijk maken, moet een gijp vermeden kunnen worden. Je kunt de gijp vervangen door het maken van een 'stormrondje'. Bij een 'stormrondje' dient te worden opgeloeft en na de overstagmanoeuvre vlot te worden afgevallen door het grootzeil flink los te zetten en de fok bak te blijven houden.

Sliplanding

Het schip op een hoog aan de windse koers op een specifieke plek tot stilstand laten komen. Er dient eerst een dwarspeiling gemaakt te worden om exact de juiste koers te bepalen. Is dit niet voldoende gelukt dan dient men te onderhalen of de dwarspeiling te herhalen.

Zodra de juiste koers gevaren wordt, dient men de vaart geleidelijk uit het schip te halen door de zeilen te laten vieren. De mate waarin dit gebeurt en hoe snel wordt bepaald door de weersomstandigheden en het type boot. Het is daarom verstandig om voldoende afstand in te bouwen, zodat kort kan worden geoefend met het afremmen, alvorens men het doel bereikt.

Man over boordmanoeuvre

'Man over boord' constateren en roepen. "Zwem" toeroepen, zo nodig een drijfmiddel toewerpen.

Op elke willekeurige koers afvallen naar voor de wind.

Er dient iemand te wijzen als de drenkeling moeilijk zichtbaar is.

Voor de wind varen totdat je over de aan de windse lijn heen bent (ongeveer 4 bootlengtes).

Oploeven en aan de wind gaan varen.

Stuurman constateert of laat constateren: "man dwars".

Overstag, snelheid regelen (niet stil gaan liggen) en langzaam aan lij van de drenkeling langsvaren.

Bemanning geeft aanwijzingen voor de koers in de laatste meters.

Bemanning staat aan de loefzijde klaar om drenkeling vast te pakken.

Bemanning roept "man vast" als dat het geval is.

Fok wordt bak getrokken.

Drenkeling aan loef, op het draaipunt van het schip (achter het want), zijdelings en zo horizontaal mogelijk binnenhalen.

Bijliggen of ruime wind gaan varen. Afhankelijk van het aantal bemanningsleden.

Indien nodig EHBO toepassen.

Oefenen wegvaren lagerwal

Het oefenen wegvaren lagerwal behandelen en oefenen. Zie: 'Valkenkaart', pag. 18 voor de volledige omschrijving. Deze hoeft voor de Vlettenkaart niet perfect te worden uitgevoerd. Wel moet de benodigde kennis om een lagerwal uit te voeren uitvoerig zijn behandeld.

Theoretisch

Weersinvloeden

Het weerbericht kunnen interpreteren met betrekking tot de veiligheid van het kielboot varen, mede gezien de eigen vaardigheid. Het tijdig kunnen herkennen van voortekenen van plotselinge weersomslagen zoals onweer en zware windvlagen.

Vaarproblematiek andersoortige schepen

Het gevaar kennen van de dode hoek en de zuiging van grote schepen. Weten dat grote schepen (o.a. ten gevolge van hun diepgang) op smal vaarwater niet kunnen wijken. Weten dat ook grote vrachtschepen sterk kunnen verlijeren en een grote luwte kunnen veroorzaken waardoor het eigen schip minder goed te besturen is.

Snelheidsbeheersing

Snelheidsbeheersing wordt behandeld en geoefend. Een cursist moet weten wat te doen om de snelheid te kunnen verminderen door gebruik van de zeilen. Weten dat je op alle koersen snelheid kan verminderen zonder de controle over de boot te verliezen. Denk bijvoorbeeld aan snelheid verminderen op een voor de windse koers of als je in een situatie niet van koers kunt veranderen maar wel een andere boot voorrang dient te verlenen.

Theorie sturend bomen

De theorie van sturend bomen behandelen en oefenen. Deze hoeft voor de Vlettenkaart niet perfect te worden uitgevoerd. Wel moet de benodigde kennis om te sturend bomen uitvoerig zijn behandeld.

Valkenkaart

Met deze kaart mag je een valk de Loosdrechtse Plassen mee op nemen mits de voorspellingen van het KNMI niet harder dan 5 Beaufort aangeven en met minimaal één ander aan boord. Dit hoeft dus niet per se iemand te zijn met zeilervaring. Deze persoon kan even afhouden, het roer vasthouden of een lijntje aangeven, maar de rest moet je zelfstandig kunnen oplossen. Naast een volwassen zeiltechniek is het belangrijk dat je overzicht behoudt, dat je goed en duidelijk communiceert en in de gaten houdt of je commando's begrepen en goed uitgevoerd worden. Als valkenkaarthouder kan je overal bezeild aankomen.

Bij het oefenen voor de Valkenkaart dienen ook onverwachte/moeilijke situaties te worden behandeld.

Algemeen

Reven op het water

Zie "Vlettenkaart" (pag. 14) voor reven. Als dit voor handen is, de luwte opzoeken en een hoog aan de windse koers varen. Zo nodig fok strijken.

Sturend bomen

Zie: "Vlettenkaart" (pag. 14) voor bomen. In plaats van de druif te richten op het draaipunt van de boot, kan men er ook voor kiezen om hem te richten op een punt voor of achter het draaipunt. Hierdoor kan men bij de afzet, de boot vaart geven en tevens sturen. De mate waarin de druif voor of achter het draaipunt van de boot wordt gericht, bepaald de hoeveelheid sturing die wordt gegeven. Ook de plek waar men de boom in de bodem plaatst, heeft invloed op de sturende werking van de afzet.

Ankeren

In noodgeval gebruik kunnen maken van het aanwezige anker. Houd er rekening mee dat er geen lijnen om het anker heen zitten, zodat het anker zich kan ingraven. Het schip moet in de wind blijven liggen tijdens het ankeren.

Verken de plek waar je wilt ankeren, doe met de boom een dieptemeting om de lengte van je ankerlijn te bepalen. Deze is 3 à 4 keer de diepte.

Op een rustige koers het anker klaarmaken op een dweil. Bevestig de ankerlijn aan de mast en schiet de ankerlijn netjes op. Leg het anker klaar aan de loefzijde. Strijk de fok. (om beter in de wind te blijven tijdens het zakken van het anker en om rust te creëren op het voordek) Maak een sliplanding iets bovenwinds van de ankerplaats en laat het anker vanuit de kuip in het water zakken. Ankerlijn slippend laten vieren. Controleer of het anker houvast heeft.

Strijk de zeilen. Ankerbol aan de klauwval bevestigen en tot halverwege de mast tussen de voorstag en de mast hijsen.

Leidingnemen

Van de cursist wordt geacht dat deze leiding kan nemen op de boot. Leiding nemen houdt in dat je de verantwoordelijkheid kunt nemen over een boot, overzicht hebt naar de andere bemanning en duidelijk kunt communiceren wat de volgende stap is en controle hebt over de uitvoering.

Zeiltechnisch

Aankomen lagerwal

Stootwillen op de juiste plaats bevestigen en zo mogelijk terug in het schip leggen.

Vallen klaar maken voor het vrij uitlopen tijdens het strijken. Kraanlijn aan toekomstige loefzijde.

Zeilbandjes gereed houden. Eventueel afstoplijn gereed maken.

De keuze van het al dan niet eerst strijken van de fok hangt af van de bekwaamheid van de bemanning, de kracht van de wind en de bestuurbaarheid van het schip. Fok zo nodig strijken. Bovenwinds het grootzeil strijken op aan de windse koers.

Grootzeil strijken: voorstrijk (vallen 20 cm vieren). Grootschoot vast. Vlot strijken. Grootzeil aan loef binnenhalen. Zeilbandjes vast.

Fok strijken. Niet in het water laten komen. Fok opdoeken.

Bij aankomst:

Vaart verminderen door de boot dwars op de wind te sturen.

Indien de boot niet voldoende vaart mindert kan men gebruik maken van een afstoplijn of de boot remmen aan de zijstag.

De bemanning niet aan de lijzijde achter in de kuip. Werkende en meevarende bemanning zo snel mogelijk laag in de kuip plaats laten nemen. Het uitzicht van de stuurman wordt belemmerd, dus de bemanning moet mee uitkijken. De situatie moet zo kort mogelijk duren, dus zo snel mogelijk uitvoeren. Niet met handen of voeten vanaf het schip afhouden. Wel goed: afstappen en schip afhouden met de voet.

Wegvaren lagerwal

Zie 'Varend zeil hijsen' pag. 13. Vaarboom klaar leggen aan de walzijde voor de afzet. Zo nodig schip draaien zodat bij het afvaren het schip al zoveel mogelijk de goede kant opgaat.

Daarbij in gedachten houden of:

a. het schip door de wind gedrukt moet worden. (mogelijk bij weinig wind)

b. het schip niet door de wind gedrukt hoeft te worden (voor zware schepen of veel wind).

Het schip vaart geven door middel van duwen aan giek en gaffel. Vervolgens, zie: 'Varend zeil hijsen'.

Houd de periode zonder zeil zo kort mogelijk. Ook met het grootzeil slecht gehesen, maakt het schip vaart, waardoor men niet op lagerwal komt.

Aankomen hogerwal

De aankomst aan hoger wal dient ook zonder een 'dwarspeiling' te kunnen worden uitgevoerd. Landvasten gereed leggen/houden.

Men dient over een lange sliplijn de kritische snelheid te varen, waarin in men nauwelijks verlijert en zonder snelheid aankomt op een specifiek punt.

Het bemanningslid dat vast gaat maken, blijft zo lang mogelijk 'laag' en houdt zich gereed met het landvast in de hand. Via de loefzijde aan de wal stappen (niet springen).

Wegvaren hogerwal

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Iemand/iets ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Landvast(en) losmaken, opschieten en paraat opbergen. Bemanning evenredig over stuurboord en bakboord verdelen. Stuurman aan de helmstok aan de toekomstige loefzijde. Schoten goed los. Goed uitkijken voor een veilige afvaart. Afzet van de wal naar de gewenste (grootste hoek schip/wal) richting (bij langswal ook vooruit) of recht achteruit. Zo nodig fok bak. Afdruwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip.

Opkruisen in nauw vaarwater

Goed hoog aan de wind zeilen en rekening houden met het andere scheepvaartverkeer. Als de wind van één van de oevers waait, is het zaak om in de korte slag voldoende vaart op te bouwen om een vloeiende overstag manoeuvre te kunnen maken.

Zeilen zonder roer

Bij het zeilen zonder roer wordt bij het sturen volledig gebruik gemaakt van de zeilen. Men dient hierbij een goede kennis van de sturende werking van de zeilen. Het grootzeil heeft een sterke loevende werking, waarbij de fok een afvallende werking op de boot heeft. Helemaal wanneer men de fok bak trekt.

Aspirant zeilleider

Je hebt de vaardigheden en kennis om zelfstandig een valk mee te nemen mits de voorspellingen van het KNMI niet hoger dan 6 Beaufort aangeven. Je oefent met het geven van instructie aan nieuwe zeilers. Je bent in staat om met elk weertype en in iedere omgeving (binnenwateren) veilig en verantwoord te zeilen.

Ook bij het oefenen voor Aspirant zeilleider dient men moeilijke en onverwachte situaties te behandelen.

Algemeen

Varen in kanalen, passeren van bruggen en sluisen

Tijdens de opleiding kennis hebben genomen van de daarbij horende technieken en gedragsregels. Op de beurt wachten. Geen rondjes varen voor de brugopening. Het gebruik van de ketting om door de brug te komen. Zo nodig mast strijken voor een rustige passage.

Leidinggeven

Van de cursist wordt geacht dat deze leiding kan geven op de boot. Leiding geven houdt in dat je de leiding weg kunt geven. Waar je bij leiding nemen de verantwoordelijkheid neemt over de boot geef je hem hier uit handen. Je vertrouwt hierbij op iemand zijn kunnen en ondersteunt diegene waar nodig. Communicatie is hierbij erg belangrijk.

Uit een onverwachte en moeilijke situatie komen

Een cursist moet op een veilige manier uit een onverwachte en moeilijke situatie kunnen komen. Bij een dergelijke situatie dient er duidelijk naar de bemanning gecommuniceerd te worden. Ook wordt er geacht dat de cursist dit snel en veilig oplost. Voorbeelden hierbij zijn: je ligt vast maar je boom is afgebroken, je Piekeval breekt, je raakt je boom kwijt in een drukke vaart etc.

Zeiltechnisch

Deinzen

Schip in de wind leggen. Bemanningsgewicht evenredig over stuur- en bakboord verdelen. Schoten goed los. Fok zo mogelijk bundelen. In de wind blijven liggen. Vaart minderen tot men achteruit beweegt. Tegenovergesteld sturen, zodat men "in de deins" blijft.

Loskomen van aan de grond

In volgorde van de moeilijkheid van de situatie, als je constateert dat je vastloopt, dien je:

1. Zo snel mogelijk van de ondiepte af te sturen. Het schip te krenge (schuintrekken) om de diepgang te verminderen (denk aan de gijp in voor de windse situaties).
2. De vaarboom erbij te nemen en door de wind bomen en wegvaren. Je kan ook een gijp te forceren en wegvaren.
3. Het zeil te strijken en de boot via dezelfde weg terug te duwen (of zo nodig te laten slepen) als dat je op de ondiepte bent gekomen.

Bomen zonder roer

Zie "Vlettenkaart" (pag.14) voor bomen. In plaats van de druif te richten op het draaipunt van de boot, kan men er ook voor kiezen om hem te richten op een punt voor of achter het draaipunt. Hierdoor kan men bij de afzet, de boot vaart geven en tevens sturen. De mate waarin de druif voor of achter het draaipunt van de boot wordt gericht, bepaald de hoeveelheid sturing die wordt gegeven. Ook de plek waar men de boom in de bodem plaatst, heeft invloed op de sturende werking van de afzet.

Theoretisch

Navigatie

De betekenis van de rode en groene (splitsings)tonnen volgens het SIGNI-systeem (hoe vaargeulen worden aangeduid) moet worden gekend. Het gebruik van waterkaarten alsmede de Almanak voor Watertoerisme (deel 2) dient bekend te zijn.

Oefenen lesgeven

De cursist oefent in het lesgeven en kan hierbij helder uitleggen. Cursist is bekend met het bestand 'Aandachtspunten Zeilleiderschap', deze is te vinden op de website onder het kopje handige links > vinkenkaarten > Aspirant Zeilleider. Onder de vinkenkaart vind je dan een linkje naar het bestand.