

J. Peter Hoefnagels

Illustraties van Pieter Berkel

HET KLEINE  
**ZEILBOEK**

LEIDRAAD VOOR BEGINNENDE ZEILERS

Aanbevolen door  
de Commissie Watersport Opleidingen (CWO)  
van HISWA-RECRON en Watersportverbond

8e, herziene druk



HOLLANDIA

Achtste, herziene druk

© 1997, 2021 Uitgeverij Hollandia BV, Haarlem  
Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de Gottmer  
Uitgevers Groep BV

Voorheen uitgegeven door BV Het Goede Boek, Huizen

Tekst, opzet en ideeën: J. Peter Hoefnagels  
Redactie en bewerking: Peter Veen, Emmen

Redactieraad:

Ids Hemminga, *Akkrum*

Peter Keus, *Balk*

Wim Patist, *Kaag*

Vincent Veeger, *Sneek*

Jan Feenstra, *Heeg*

Leo Versloot, *Heeg*

Wim Jansen, *Utrecht*

Inge Wijfjes, *Vinkeveen*

Tekeningen en grafische verzorging: Pieter Berkel,  
Qdesign, Hilversum

Omslagontwerp: Studio Evers Haarlem BV

Omslagbeeld: Laurens Morel

Pentekeningen: Chris Meppelink, Drouwenerveen;  
J.P. de Neve, Rijswijk

Leverbare titels in deze reeks:

**978 90 641 0734 4 Het kleine Zeilboek**

978 90 641 0722 1 Leidraad voor kajuitjachtzeilers

978 90 641 0690 3 Leidraad voor het Vaarbewijs

978 90 641 0650 7 Leidraad voor marifonie

978 90 641 0684 2 Het Zeilboek, de leidraad voor zeilers

Inleiding	4
<b>Deel 1 Meezeilen</b>	<b>5</b>
Welkom aan boord	6
Meezeilen	12
De wind in de zeilen	16
Sturen met de zeilen	20
Aan het roer	22
Op aanvaringskoers?	24
<b>Deel 2 De boot langs de wal</b>	<b>27</b>
De boot zeilklaar maken	28
De boot verhalen	30
De zeilen hijsen	34
De zeilen strijken	44
Afmeren	49
Nachtklaar maken	54
<b>Deel 3 Op koers</b>	<b>57</b>
Afvaren van een hogerwal en een langswal	58
Oploeven en afvallen	64
De wind van voren	68
Hoog aan de wind	70
Overstag gaan	72
Gijpen	75
Aankomen aan een hogerwal en een langswal	80
Verkeer op het meer	88
<b>Deel 4 Omdat het soms niet voor de wind gaat</b>	<b>95</b>
Het weer	96
Reven en ontreven	100
Man overboord!	106
Aan de grond!	111
Geen wind!	115
Opkruisen in nauw vaarwater	120
De verkeerspraktijk op nauw vaarwater	124
<b>Bijlagen</b>	<b>133</b>
I EHBO	134
II Knopen, steken, takelingen en de oogsplits	136
III Een open kielboot tot in detail	138
Index	140

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden vervoelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

U kunt u gratis abonneren op de Hollandia-nieuwsbrief via onze website [hollandia-boeken.nl](http://hollandia-boeken.nl), waar u natuurlijk alle informatie vindt over onze andere boeken.

Zeilen is vooral zelf doen en kijken naar anderen. Alleen uit een boek is het niet te leren. HET KLEINE ZEILBOEK is dan ook een hulpmiddel om het inzicht in het zeilen te vergroten en technisch de puntjes op de i te zetten.

Dit instructieboek volgt de exameneisen voor de diploma's Kielboot I en II van de Commissie Watersport Opleidingen van HISWA-RECRON en Watersportverbond (CWO). In grote lijn vermelden de deelpagina's wat de eisen zijn voor de CWO-diploma's.

Het is een goede leidraad bij de eerste weken van een zeilopleiding. Na het verwerken van de theorie en het opdoen van praktische ervaring is de cursist in staat zelfstandig te zeilen op meren of plassen bij redelijke weersomstandigheden.

Elk hoofdstuk is een afgerond geheel, dat eindigt met een samenvatting. Begrippen worden in de marge gedefinieerd en zijn via de index terug te vinden.

'Zeilse' suggesties en adviezen staan als *erwaar* in de marge.

Pagina's over het BPR hebben een blauwe balk aan de bovenkant, zodat ook deze makkelijk op te zoeken zijn.

Om alle informatie snel terug te vinden zijn bijlagen opgenomen waarin eerder besproken zaken handig bij elkaar geplaatst zijn, met een uitgebreide index als afsluiting.

De CWO heeft eisen geformuleerd voor de diplomalijn Kielboot. Deze kunt u aanvragen of downloaden bij: CWO-secretariaat, Orteliuslaan 1041 3528 BE Utrecht 085-4015966

www.cwo.nl  
info@cwo.nl



De onderwerpen die worden behandeld in dit boek sluiten aan bij de eisen voor de CWO kielbootdiploma's. De feitelijke juistheid van de tekst en tekeningen is slechts ten dele door stichting CWO beoordeeld en blijft geheel voor de verantwoordelijkheid van de uitgever.

## Deel 1

Leren 'hoe het zeilen werkt' en kennismaken met de meest gebruikte technieken en termen in de zeilerij, daar gaat het om in dit eerste deel. Als het even kan, lees dan het eerste hoofdstuk en stap daarna bij iemand aan boord. De verdere informatie in dit deel is na een eerste zeiltocht nog beter te begrijpen.

Zeilen is vooral doen. Juist door het maken van fouten leert een zeiler goed omgaan met de boot op het water.  
Zeilen!

Een beginnende zeiler of iemand die voor het eerst meevaart, heeft meestal nog geen idee van wat hem te wachten staat. Welke kleren moet je aan of mee? Waar aan boord zit je lekker? Hoe zit het met de veiligheid?

Van iedereen wordt verwacht dat hij enigszins voorbereid aan boord stapt. Dat geldt ook voor de passagiers die een dagje mee gaan zeilen. Een goed voorbereide gast is prettig gezelschap en daarom altijd welkom aan boord.

### Altijd meenemen

Op het water is het altijd kouder dan aan de wal, want de wind heeft vrij spel. De boot en de bemanning vangen dus de volle wind. Ook het water zelf is meestal kouder dan het land. En staat er golfslag tijdens het varen, dan kan er wat water naar binnen spatten.

Allemaal redenen waarom iedereen die gaat zeilen als het even kan een extra trui en regenkleding meeneemt. Een regenpak en een stel laarzen doen het prima als regenkleding. Doe een fleecesjaal of een handdoek om, daarmee blijven nek en schouders droog en warm. Zo'n sjaal blijft ook warm als hij vochtig is.

Draag geen schoenen met leren zolen. Die laten krassen en strepen achter op het dek. Schoenen met zachte, kunststof zolen, zoals bootschoenen, zitten op een boot lekkerder en geven bovendien meer houvast.

Is het zonnig? Zorg er dan voor dat de huid niet verbrandt. Een dagje zeilen levert al snel een vuurrood hoofd en rood verbrande armen, benen en schouders op. Zelfs met een pet op kan iemand verbranden door dat het water het zonlicht reflecteert. De schittering van de zon kan overigens pijn gaan doen aan de ogen. Neem dus zonnebrandolie mee, zorg voor een pet en een zonnebril. Een *brillentouwtje* is voor elke bril aan te raden!

### Een open kielboot

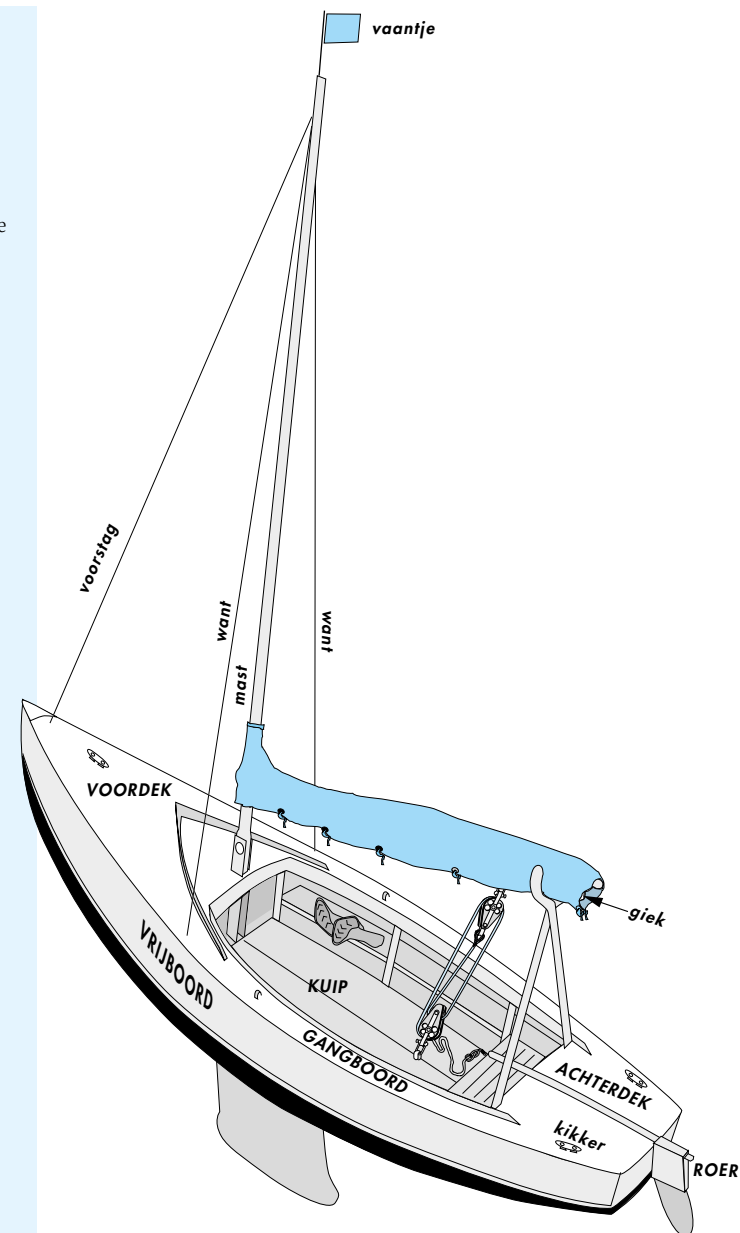
Bijna iedereen leert zeilen op een open kielboot. Een dergelijke boot reageert lekker vlot op wat de bemanning doet en daardoor leert iedereen snel de juiste reacties. Tegelijkertijd vaart een open kielboot rustig genoeg, zodat de bemanning volop tijd heeft om te reageren op wat er gebeurt. Prettig en ontspannen zeilen is hierdoor al snel mogelijk.



■ Bescherm je tegen de zon met zonnebrandolie, en zondig een petje en een zonnebril – met 'brillentouwtje'. Tegen de nattigheid voldoet regenkleding, met een handdoek of een fleecesjaal om de nek.

*vaantje*  
windaanwijzer in de top van de mast

*voorstag* en *wanten*  
sterke staaldraden die de mast rechtop houden



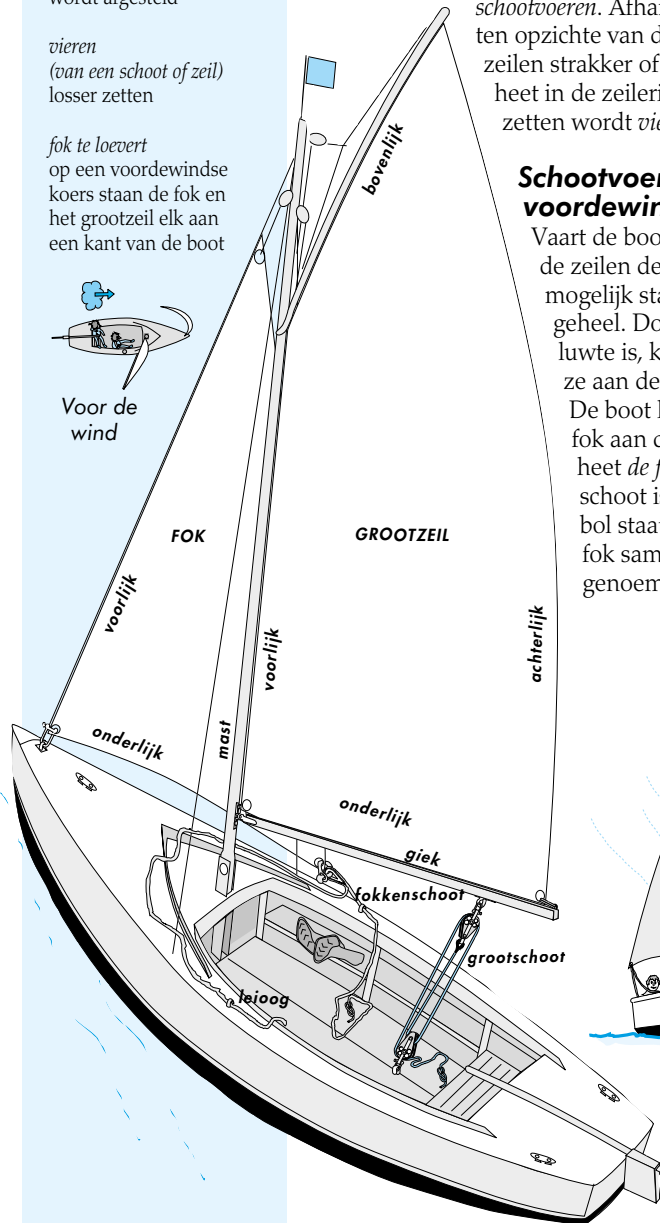
■ Open kielboten zijn gebouwd van hout of polyester. De zware kiel is meestal gemaakt van gietijzer. Is dat niet het geval, dan bevat de kiel een flinke hoeveelheid lood. Recent gebouwde kielboten hebben ingebouwde luchtkasten en zijn daardoor onzinkbaar.

*vaart*  
snelheid door het water

*schoot*  
de lijn waarmee een zeil  
wordt afgesteld

*vieren*  
(van een schoot of zeil)  
losser zetten

*fok te loevert*  
op een voordewindse  
koers staan de fok en  
het grootzeil elk aan  
een kant van de boot

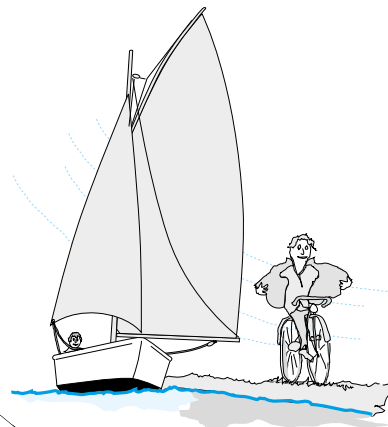


■ De fok wordt bediend met de fokkenschoot, het grootzeil met de grootschoot

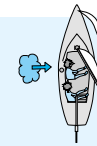
Een zeilboot krijgt *vaart* doordat de wind in of langs de zeilen blaast. Om zo goed mogelijk gebruik te maken van de voortstuwende kracht van de wind, worden de zeilen afgesteld. De stand en bediening van de zeilen wordt uitgevoerd met de *schoten* en het heet dan ook *schootvoeren*. Afhankelijk van hoe de wind waait ten opzichte van de koers van de boot worden de zeilen strakker of lossier gezet. Strakker zetten heet in de zeilerij *aantrekken* of *doorzetten*, lossier zetten wordt *vieren* genoemd.

### Schootvoeren op een voordewindse koers

Vaart de boot *voor de wind*, dan vangen de zeilen de meeste wind als ze zo breed mogelijk staan. Vier de grootschoot daarom geheel. Doordat achter het grootzeil een luwte is, kan de fok geen wind vangen als ze aan dezelfde kant staat als het grootzeil. De boot krijgt daarom meer vaart als de fok aan de andere kant wordt gezet. Dit heet *de fok staat te loevert*. De fokkenschoot is zover gevierd dat de fok mooi bol staat. Deze stand van grootzeil en fok samen wordt ook wel het *melkmeisje* genoemd.



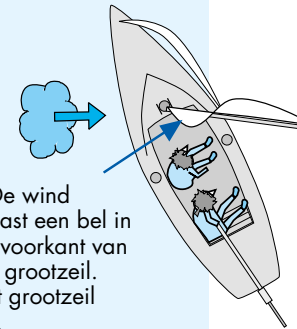
■ Met de wind van achteren en zijn jas wijd open, gaat de fietser veel sneller. Ook een zeilboot zeilt voor de wind het beste als de zeilen zo ver mogelijk open staan. Dus met de schoten gevierd.



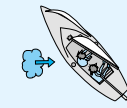
Halve wind

*killen* of *tegenbollen*  
van het zeil  
het klapperen van het zeil  
aan de voorrand (voorlijk)  
doordat de wind met een  
verkeerde  
(te kleine) hoek invalt

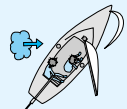
*voorlijk*  
de voorste rand van  
het zeil



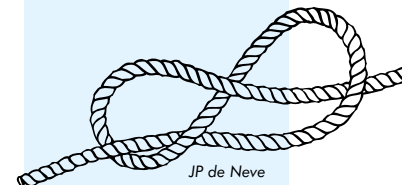
■ De wind blaast een bel in de voorkant van het grootzeil. Het grootzeil kilt.



Aan de wind



Ruime wind



JP de Neve

### Schootvoeren op andere zeilkoersen

Op alle koersen – behalve voor de wind – staan de fok en het grootzeil aan de lijzijde van de boot. Ook de schootvoering is nu anders. Als de boot bijvoorbeeld *halve wind* vaart, moeten de schoten strakker worden aangetrokken dan wanneer de boot voor de wind vaart. Want zouden de schoten te los blijven staan, dan klapperen de zeilen en komt de boot niet of nauwelijks vooruit.

### Het killen van het zeil

Hoe strak de schoten moeten worden aangetrokken, is met wat oefening makkelijk te constateren. Het is te zien aan het *killen* van het zeil. Normaal snijdt het *voorlijk* van het zeil de wind precies in tweeën. Als een zeil niet strak genoeg staat, valt de wind bij het voorlijk met een te kleine hoek in het zeil. Hierdoor kilt het zeil en ontstaat er een 'bel' direct achter het voorlijk. Zo'n verkeerde zeilstand levert minder voortstuwing en de boot laat zich hierdoor minder makkelijk sturen. Trek daarom de schoot beetje bij beetje aan tot de luchtstroom het zeilprofiel weer netjes kan volgen en de 'bel' verdwenen is. Het grootzeil en de fok staan dus goed als ze *net* niet killen.

De stand van de zeilen moet voortdurend worden bijgesteld, want als de koers nu wordt verlegd naar *aan de wind*, beginnen de zeilen weer te killen. Opnieuw wordt de schoot aangetrokken tot het zeil net niet kilt.

### Eerst vieren dan weer aantrekken

Schootvoeren is in essentie heel simpel: de schoten worden zo ver aangetrokken dat de zeilen net niet meer killen. Toch is dit niet volledig. Stel dat de koers veranderd wordt van aan de wind naar *ruime wind*. Als de schoten niet worden gevierd, staan de zeilen veel te strak. Ze killen weliswaar niet, maar alleen op het moment dat de zeilen *net* niet killen, hebben ze de juiste stand.

Die optimale stand wordt alleen bereikt door eerst de schoot te vieren tot het zeil kilt. Trek daarna de schoot weer aan tot de killing net verdwenen is. Een te strak aangetrokken zeil leidt alleen maar tot meer helling, minder vaart en slechte bestuurbaarheid van het schip.

■ Om te voorkomen dat de fokkenschoot uit het leioog kan glijden, zit er een *achtknoop* aan het eind. Deze knoop is snel te maken en ook snel los te maken.

## AFVAREN VAN EEN HOGERWAL EN EEN LANGSWAL

*volvallen*  
wind beginnen te  
vangen

*over welke boeg*  
aan welke kant van de  
boot de zeilen staan

*fok bak*  
fok aan loef, zodat  
de wind er aan de  
'verkeerde' kant inblaast

### ervaar

Als de boot een aandewindse koers gaat varen, is het prettig dat de boot bij de afvaart al wat snelheid heeft. De man op de wal maakt daartoe wel de boot los, maar duwt niet af. Hij gaat een eindje voor de boot staan en trekt aan de achterspring. Hierdoor krijgt de boot vaart naar voren en draait ze tegelijkertijd met de boeg van de wal af. Dankzij de snelheid werkt het roer direct en kan de boot op de goede koers worden gestuurd. Let erop dat de walman de achterspring niet helemaal inhaalt, anders trekt hij het achterschip wellicht tegen de wal aan. En... als de walman al te enthousiast aan de achterspring trekt, krijgt de boot zoveel vaart dat hij zelf maar nauwelijks de gelegenheid heeft om aan boord te stappen.

Afvaren van een hogerwal of een langswal is over het algemeen vrij eenvoudig. Hijs de zeilen, geef de voorsteven een duw naar de goede kant en laat de boot draaien tot de zeilen *volvallen*. Vanaf dat moment krijgt de boot vaart.

Een afvarende boot mag het andere verkeer op het water niet hinderen. Kijk daarom altijd voor het afvaren eerst naar de verkeerssituatie op het water. Zolang ze geen snelheid heeft, is de boot niet te besturen. Voor een gecontroleerde afvaart is het nodig vooraf te weten waar de eigen boot direct na de afvaart zal varen en *over welke boeg* de boot zal zeilen. Verder moet de stuurman zorgen voor voldoende uitzicht. Hij zit dus klaar aan de toekomstige loefzijde van de boot aan het roer.

### Altijd afvallen

Om van de wal weg te varen moet de boot afvallen. Sturen met het roer heeft geen zin, want de boot heeft nog geen vaart. Wel kan de boot met de zeilen gestuurd worden. Leg daarom de fokkenschoot vast klaar aan de toekomstige loefzijde, zodat bij de afvaart de *fok* gelijk *bak* gezet kan worden. Zorg er ook voor dat de grootschoot geheel is uitgevierd. Met de fok bak en het grootzeil geheel gevierd, draait de boot straks snel van de wind – en dus van de wal – weg.

### De walman duwt de boot af

Eén man moet ten slotte de landvast losmaken, de boot *afhouden* en vervolgens afduwen in de gewenste richting. Bij het afduwen wordt weinig kracht gebruikt, veel meer is het 'leunen' in de goede richting tegen het want of de voorstag. Zit de klapperende fok hem in de weg? Dan houdt de 'walman' de fok gebundeld vast tegen de voorstag. Hij zet hierbij alvast een voet op het dek. Zodra de boot van de wal gaat, heeft hij zijn gewicht al boven de boot en hoeft dus alleen maar de voet van de wal te halen. De 'walman' komt daarna via de loefzijde van de boot zo snel mogelijk de kuip in en hij neemt de landvast mee.

## Afvaren van een hogerwal en een langswal

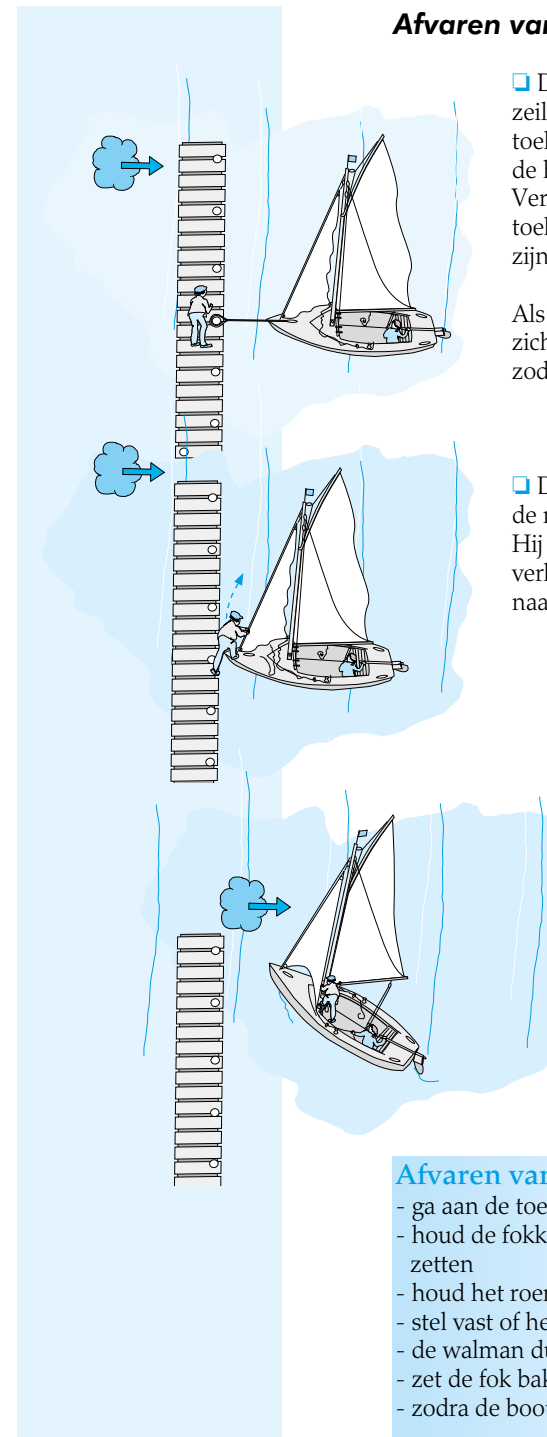
### Afvaren van een hogerwal

De stuurman kiest over welke boeg de zeilen zullen volvallen en neemt plaats aan de toekomstige loefzijde van de boot. Hij neemt de helmstok en houdt het roer voorlopig recht. Verder neemt hij de fokkenschoot aan de toekomstige loefzijde – hier dus bakboord – in zijn andere hand, klaar om aan te trekken.

Als er meer bemanningsleden zijn, verdelen zij zich evenredig over stuurboord en bakboord, zodat het schip niet helt.

De man op de wal haalt de landvast van de meerring en trekt de boot naar de wal. Hij houdt haar af aan de voorstag. Zodra het verkeer het toelaat, duwt de walman de steven naar stuurboord en stapt vervolgens aan boord.

Zodra de walman in de kuip is, trekt de stuurman de fok bak. Hij houdt de fok bak, in ieder geval tot de boot vrij van de wal is. Als de boot vaart, worden de schoten gevoerd voor de gekozen koers.



### Afvaren van een hogerwal

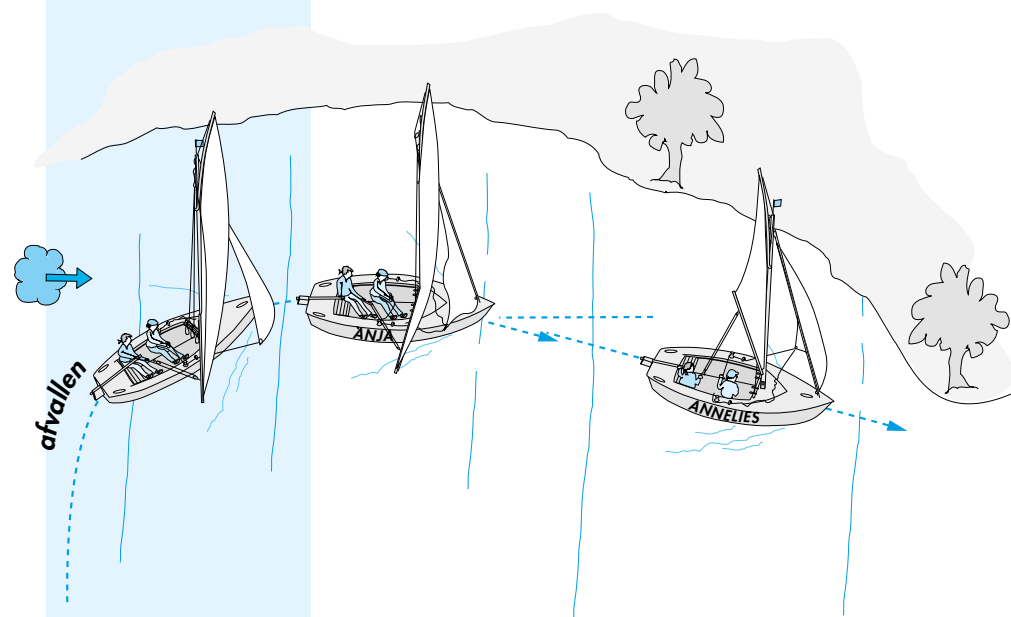
- ga aan de toekomstige loefzijde zitten
- houd de fokkenschoot klaar om de fok bak te kunnen zetten
- houd het roer voorlopig recht
- stel vast of het verkeer de afvaart toelaat
- de walman duwt de steven naar de goede kant af
- zet de fok bak
- zodra de boot op de gewenste koers ligt: zeilen!

KIJK	ZEG	DOE
Is het vaarwater vrij? (dwarspeiling)	'Klaar om te wenden?'	Leg de andere fokkenschoot klaar Geef roer (laat het gaan).
Fok kilt.	'Ree!'	Zet de grootschoot door; vier de fok tot deze killend bij staat Ga aan de nieuwe loefzijde zitten.
(bij harde wind, golflslag of weinig vaart:) Grootzeil klappert of kilt geheel.	'Fok bak!'	Trek dezelfde fokkenschoot weer aan.
Achterkant grootzeil vangt wind over de andere kant.	'Fok over!'	Vier de oude fokkenschoot; trek de nieuwe fokkenschoot aan.
Grootzeil valt vol.	'Fok aan!'	Trek de fok aan voor hoog aan de wind; vier de grootschoot en zeil hoog aan de wind verder.

■ De overstagmanoeuvre.

Gijpen betekent dat een boot die voor de wind vaart van de ene over de andere boeg gaat zeilen. Gijpen is de tegenhanger van overstag gaan. Bij een overstagmanoeuvre draait de voorsteven van de boot door de wind, bij het gijpen daarentegen gaat de kont van de boot door de wind. Om het verschil anders uit te drukken: bij een overstagmanoeuvre gaan de voorlijken van de zeilen het eerst door de wind, bij het gijpen gaan de achterlijken door de wind.

Gijpen is noodzakelijk als de boot op een ruime of voorde-windse koers vaart en over de andere boeg verder moet varen om een gekozen punt te bereiken.



### erwaar

Als je al een paar keer voor de wind gevaren hebt, heb je ook al een aantal malen een gijp uitgevoerd. Want eigenlijk gijp je met de fok zodra je deze te loeft zet. De fok geeft daarbij meestal geen geluid doordat het grootzeil veel wind wegneemt. Maar als het hard waait, merk je dat de fok wel degelijk met een klap kan volvallen.

■ De Anja is afgefallen en vaart voor de wind, met het grootzeil over stuurboord. Zij wil dezelfde koers varen als de Annelies, dus moet het grootzeil over bakboord worden gezet. Het grootzeil overzetten van de ene naar de andere kant op een voordewindse koers wordt gijpen genoemd.

## BPR 6.09

## 6.10

'inhalen' kent men niet in de scheepvaart en iets passeren betekent in de scheepvaart 'langs iets varen'. Dat kan op alle koersen zijn.

We spreken dus van *oplopen* en *voorbijlopen* bij oplopende koersen en van *voorbijvaren* op tegengestelde koersen.

BPR 6.04  
BPR 6.17

\* Twee kleine motorschepen op *tegengestelde* koers wijken *beide* naar stuurboord.

## BPR 6.16

*nevenvaarwater*  
geen hoofdvaarwater,  
geen 'voorrangsweg'

### De belangrijkste verkeersregels voor een open kielboot op ruim water samengevat

- neem altijd de juiste voorzorg om te kunnen wijken
- alleen het schip dat voorrang moet verlenen, verandert koers en snelheid
- wijk zonodig af van de regels om een directe aanvaring te voorkomen.

Een klein zeilschip wijkt:

- 1 als oploper
- 2 voor alle schepen die stuurboordswal houden
- 3 voor grote schepen
- 4 als het een hoofdvaarwater invaart
- 5 voor zeilers over bakboordsboeg, en bij gelijke boeg voor het lijwaartse schip.

Een klein motorschip wijkt altijd, behalve:

- 1 als het wordt opgelopen
- 2 als het stuurboordswal vaart
- 3 als een klein motorschip het van bakboord kruist (rechts heeft voorrang).

### Vaarregels bij oplopende koersen, voorbijlopen

Het oplopende schip wijkt en *loopt* dan *voorbij* naar bakboord ('links inhalen').

Uitzondering hierop is het oplopende kleine zeilschip dat het opgelopen kleine schip aan loef voorbijloopt (zodat het de wind in de zeilen houdt). Het opgelopen schip verleent voor zover nodig en mogelijk medewerking om het voorbijlopen vlot en veilig te doen verlopen.

### Vaarregels voor kleine schepen bij tegengestelde en kruisende koersen

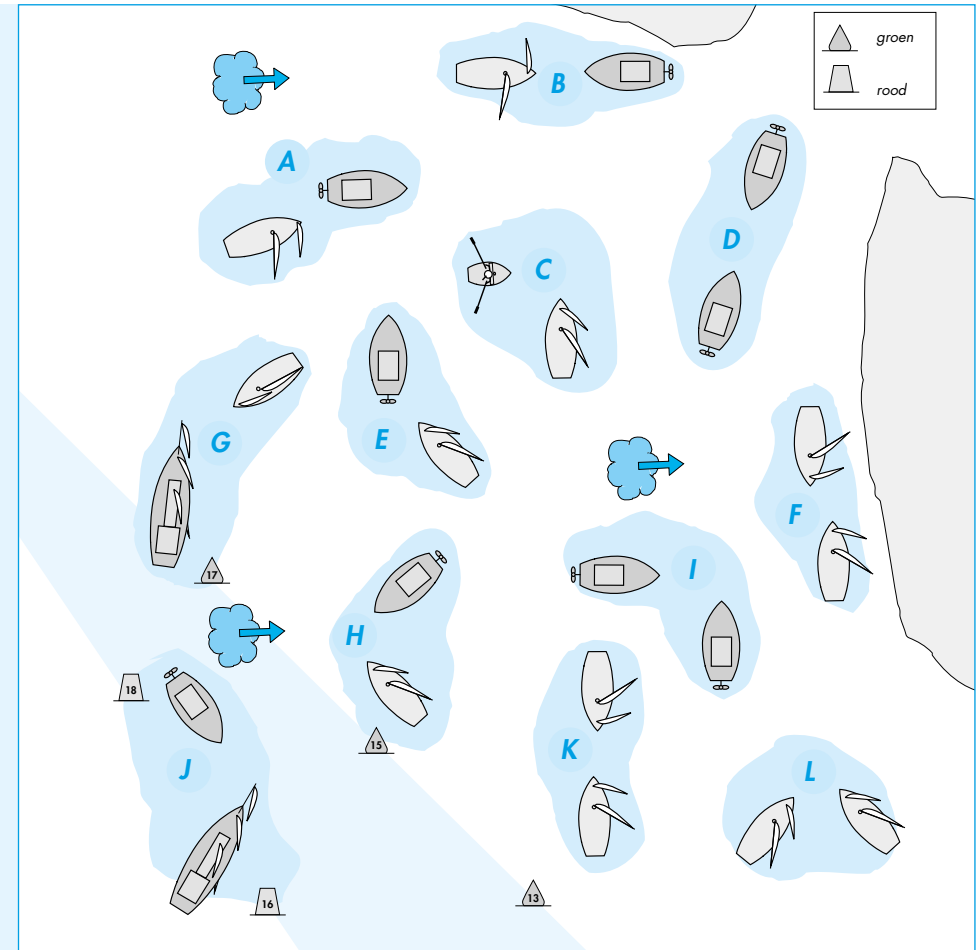
- Het is raadzaam om altijd stuurboordswal te houden, bijvoorbeeld van een vaargeul in een meer. Want ieder ander schip moet dan voorrang verlenen (op een veerpont na). Ook een groot schip! In alle andere gevallen heeft een groot schip voorrang.

Voor kleine schepen onderling geldt het volgende:

- een door spierkracht voortbewogen klein schip wijkt voor een klein zeilschip,
- een klein motorschip wijkt voor beide.
- een klein zeilschip dat met zijn zeilen over stuurboordsboeg zeilt, verleent voorrang aan een klein zeilschip dat over bakboord zeilt. Varen beide over dezelfde boeg, dan wijkt het loefwaartse schip (dat het ruimst zeilt) voor het lijwaartse schip (dat het hoogst zeilt).
- een motorschip\* wijkt voor een motorschip dat komt van stuurboord.

### Vaarregels bij in- en uitvaren van een vaargeul

- Komt een klein schip uit een *nevenvaarwater* een hoofdvaarwater in, dan moet het voorrang verlenen aan alles dat het hoofdvaarwater volgt. Ook aan bijvoorbeeld een roeiboet.



■ Enkele voorbeelden van verkeerssituaties: wie verleent voorrang?

- |  |   |
|--|---|
| <p>A oplopende koersen: de oploper wijkt en loopt voorbij</p> <p>B niet-stuurboordswal wijkt voor stuurboordswal</p> <p>C kruisende koersen: spierkracht wijkt voor zeil</p> <p>D tegengestelde koersen: beide motorschepen wijken uit naar stuurboord</p> <p>E oplopende koersen: de oploper wijkt en loopt voorbij</p> <p>F niet-stuurboordswal wijkt voor stuurboordswal</p> <p>G kruisende koersen: klein wijkt voor groot</p> | <p>H kruisende koersen: motorschip wijkt voor zeilschip</p> <p>I kruisende koersen: motorschip van BB wijkt voor een motorschip van SB</p> <p>J een schip dat een hoofdvaarwater oversteekt of invaart, wijkt voor elk schip dat daar stuurboordswal houdt</p> <p>K tegengestelde koersen: zeil over stuurboordsboeg wijkt voor zeil over bakboordsboeg</p> <p>L kruisende koersen: bij zeilen over gelijke boeg wijkt het loefwaartse schip.</p> |
|--|---|



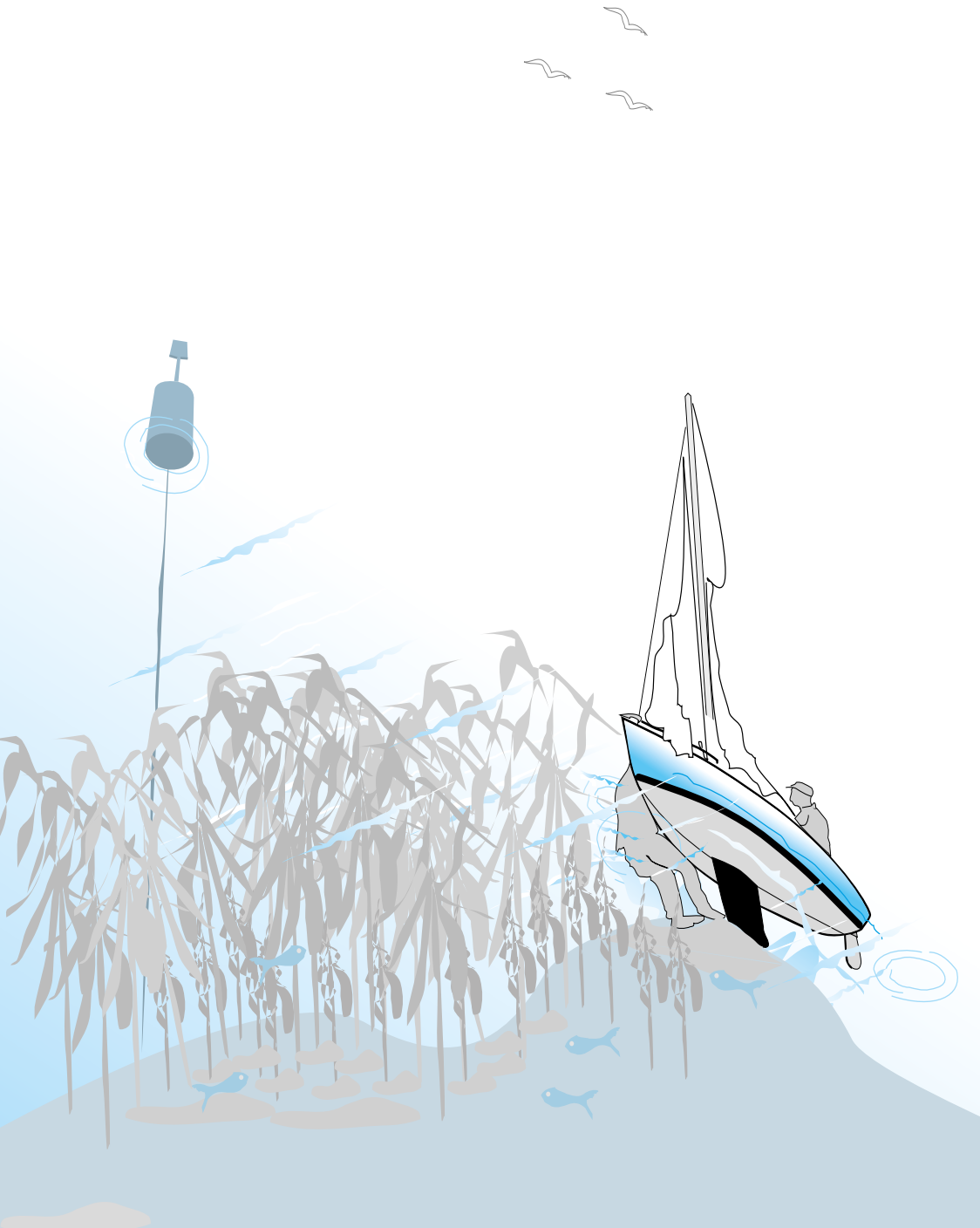
## Deel 4

In dit deel is alle informatie te vinden die een zeiler nodig heeft als hij als 'lichtweerschipper' in problemen verzeild raakt.

De hoofdstukken bevatten theoretische en praktische kennis over het voorkomen en oplossen van problemen, zoals 'man overboord', 'aan de grond' of het vragen van een sleepje.

Het deel wordt afgesloten met belangrijke verkeersregels uit het BPR.

De zeiler die de informatie uit dit deel en voorgaande delen voldoende beheerst – in niet al te moeilijk vaarwater en onder normale weersomstandigheden – functioneert op het niveau van CWO II.



*overboord slaan*  
overboord vallen van een  
mens (of dier)

### erwaar

Gooi eens een stootwil overboord en probeer die op te pikken op een halverwindse of voordewindse koers. Om dat voor elkaar te krijgen moet je bijzonder snel reageren, want de boot houdt flink wat vaart. Een stootwil krijg je zo nog wel uit het water, maar een drenkeling... die kun je met zo'n vaart nooit houden.

Per ongeluk *overboord slaan* heeft al snel vervelende gevolgen. Zeker als het water koud is, als het ruw weer is, of als de betrokkene niet of niet zo goed kan zwemmen. Blijf daarom op een open kielboot in de kuip. Pas verder als voorzorg onder alle omstandigheden de eerste regel van de zeiler toe: één hand voor jezelf en de ander voor het schip! Overboord slaan is altijd het gevolg van vergissingen of onachtzaamheid en is dus te voorkomen.

### Aan de wind naderen

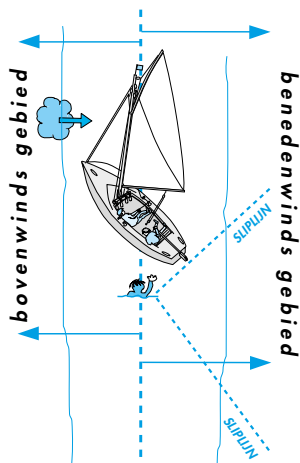
Als er op ruim water toch iemand overboord slaat, is het belangrijk om precies te weten met welke manoeuvre de drenkeling weer aan boord gehaald wordt. Zomaar op de gok ernaar toe sturen, leidt er vaak toe dat de boot een rondje om de drenkeling vaart zonder er voldoende dichtbij te komen. In een rechte koers op de drenkeling afstevenen, kan tot gevolg hebben dat de boot niet kan stoppen en dat de drenkeling wordt overvaren. Om deze risico's te vermijden en omdat het binnenhalen van de drenkeling tijd kost, moet de boot bij het naderen van de drenkeling weinig of geen vaart lopen. De drenkeling wordt daarom aan de wind of op de sliplijn genaderd.

Om op een sliplijn te komen in de richting van de drenkeling, moet de boot altijd eerst naar het gebied dat *benedenwinds* van de drenkeling ligt.

### Man-overboord-manoeuvere zeiltechnisch

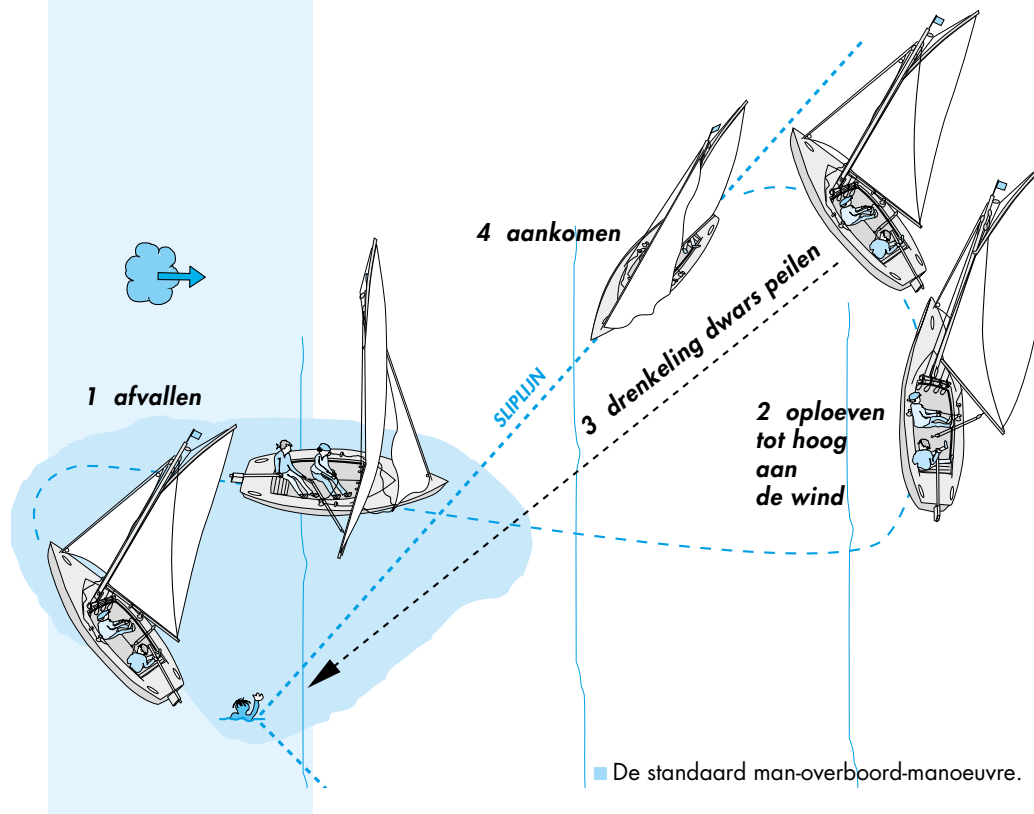
Zeiltechnisch zijn verschillende manoeuvres mogelijk om op één van beide sliplijnen te komen. Er zijn dus verschillende man-overboord-manoeuvers. Hier wordt alleen

de standaard-man-overboord-manoeuvere behandeld. Deze heeft als nadeel dat de afstand tot de drenkeling vrij groot kan worden. In water met hoge golven kan de drenkeling uit het zicht raken. De voordelen tellen zwaarder. Deze manoeuvre kan stap voor stap uitgevoerd worden. Bij een correcte uitvoering zal de boot 'automatisch' dicht bij de drenkeling uitkomen. Verder maakt het weinig uit op welke koers de manoeuvre wordt ingezet, met andere woorden: op welke koers een man overboord valt.



■ Bovenwinds en benedenwinds gebied ten opzichte van de drenkeling.

*draaipunt*  
het denkbeeldige punt  
in de boot waar ze om  
draait (meestal vlak  
achter de mast)



### De standaard mob-manoeuvere

Deze manoeuvre is een veel toegepaste methode vanwege de betrouwbaarheid en omdat hij stap-voor-stap is uit te voeren. Hij gaat als volgt. Laat eerst de boot snel afvallen tot ze voor de wind vaart en houd die koers circa vier bootlengtes aan. Loef daarna snel op tot hoog aan de wind. Ga overstag nadat de drenkeling dwars is gepeild. De boot ligt dan op de sliplijn naar de drenkeling. De afstand tot de drenkeling is groot genoeg om zondig de koers nog te corrigeren. Stop de boot door de zeilen te laten killen tot de boot bijna stilligt aan lij van de drenkeling. De man wordt dus opgepikt aan loef van de boot, want een stilliggende kielboot zou zo snel naar lij gezet worden, dat deze de drenkeling zou overvaren. Zodra iemand de drenkeling vast heeft, kan de boot met haar laatste vaart een draai maken om de drenkeling. Voorkom dit door direct de fok bak te trekken. Draai de boot vervolgens bij (fok bak, grootzeil gevierd, roergeven voor oploeven) om de man binnen te halen. Haal hem binnen, ongeveer op het *draaipunt* van de boot, dus net achter het want.