

ROTTERDAMSE
STUDENTEN
ZEIL
VERENIGING

RSZV



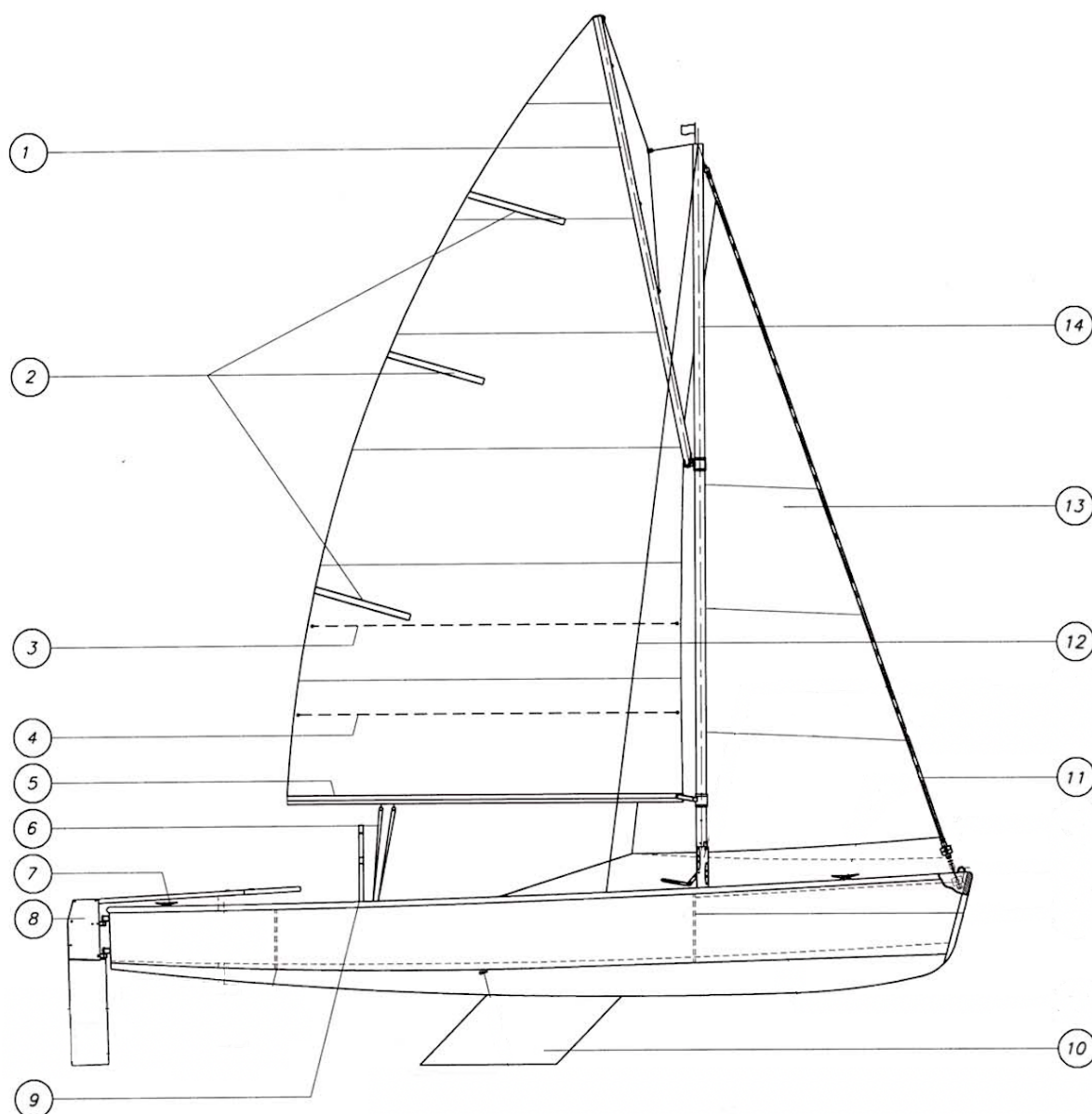
Zeiltheorie

Rotterdamse Studenten Zeil Vereniging

Inhoudsopgave

<i>Onderdelen van een Valk</i>	3
<i>Het schip zeilklaar maken</i>	4
<i>Het schip verhalen</i>	4
De box uit varen	4
Bomen	4
<i>Hijsen en strijken van de zeilen</i>	5
<i>Stand en bediening van de zeilen</i>	6
Zeilstanden en koersen	6
Schootvoering	7
Sturen met de zeilen	7
<i>Overstag gaan</i>	8
Opkruisen in nauw vaarwater	9
<i>Schijnbare wind en vlagen</i>	9
<i>Gijpen</i>	10
Gijp kunnen vermijden (stormrondje)	11
<i>Hogerwal</i>	12
Aankomen	12
Afvaren	13
<i>Lagerwal</i>	14
Aankomen	14
Afvaren	15
<i>Man Over Boord (MOB)</i>	16
<i>Reven</i>	17
<i>Reglementen</i>	17
<i>Schiemanswerk</i>	18
Kikker beleggen	18
Paalsteek	18
Achtknoop	18
Slipsteek	18
<i>Begrippenlijst</i>	19

Onderdelen van een Valk



Figuur 1. Onderdelen van een valk

- | | | |
|---------------|----------------|--------------------|
| 1. Gaffel | 6. Grootschoot | 11. Voorstag |
| 2. Zeillatten | 7. Helmstok | 12. Zijstag (want) |
| 3. Tweede rif | 8. Roer | 13. Rolfok |
| 4. Eerste rif | 9. Mik | 14. Mast |
| 5. Giek | 10. Kiel | |

Het schip zeilklaar maken

Allereerst dient de huik (hoes over het grootzeil) netjes opgevouwen in het vooronder gelegd te worden. Vouw deze zo op dat de vuile kanten op elkaar vallen (nat op nat).

Als we dit gedaan hebben kunnen we de vallen op de juiste plekken op de giek/gaffel vastmaken. Er lopen in totaal 3 lijnen de mast in, namelijk de klauwval, de piekeval en de kraanlijn. Welke val welke is kun je zien door te kijken naar hoe hoog deze de mast in lopen, i.e. waar het blok in de mast hangt. Van hoog naar laag in de mast: 1. Kraanlijn 2. Piekeval 3. Klauwval. De kraanlijn is tevens vaak te herkennen aan de gevlochten lijn.

De kraanlijn maken we aan het einde van de giek vast. Deze zorgt ervoor dat als we straks de mik verwijderen de giek niet op het dek valt.

De piekeval maken we vast halverwege de gaffel. Met de piekeval kunnen we de gaffel in een bepaalde hoek hijsen.

De klauwval maken we vast aan de zogeheten klauw, dit is het begin van de gaffel dicht bij de mast.

Het schip verhalen

Bij het hijsen van de zeilen moet de boot met de punt in de wind liggen, dat wil zeggen dat de wind precies van voren komt. Hiervoor moet de boot eerst vanuit de ligplaats naar de optuig stijger verhaald worden. Verhalen wil zeggen dat we de boot verplaatsen zonder daarbij de zeilen te gebruiken.

De box uit varen

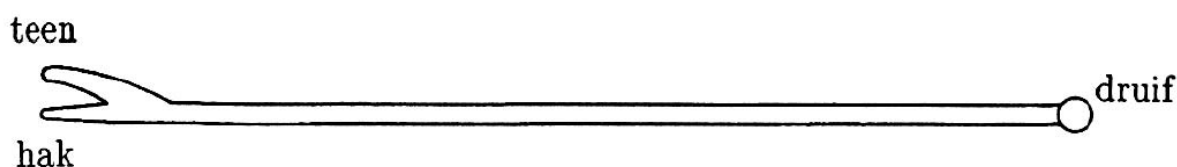
Allereerst maken we de landvasten aan de voorkant en aan de achterkant van de boot los en duwen we de boot achteruit. We geven flink roer naar rechts zodat de achterkant van de boot naar links draait. Als we met de voorkant van de boot bij de palen zijn zetten we het roer naar de andere kant (rechts) en helpen we de boot op de punt te draaien met behulp van de palen. Vervolgens kunnen we vaart maken door af te zetten aan de palen. Let erop dat je tegen stuurt zodat de boot recht blijft varen.

Bomen

Een tweede manier is, door in plaats van vaart te maken aan de palen, de boom te gebruiken. De vaarboom gebruik je om in ondiep water de boot vaart te geven zonder de zeilen te gebruiken. De boom geeft een alternatief voor peddelen.

Bomen kun je het beste staand vanuit de kuip doen. Je hebt dan steun van de kuiprand en hoeft niet op het gangboord te staan met de kans dat je in het water valt. Boom altijd aan de lijzijde.

Ga voorin de kuip staan en steek de boom bij de eerste keer bomen net iets schuin naar achteren het water in tot deze de bodem bereikt. Loop vervolgens met de vaarboom al duwend de bodem in naar achteren. Als je bij het einde van de kuip bent aangekomen trek je de boom weer uit het water en loop je weer naar de voorkant van de kuip om het hele proces weer van voor af aan te beginnen. Let op dat je de boom op tijd terugtrekt, hij kan soms blijven steken in de bodem. Het is van belang dat je de hak van de boom in de bodem steekt en niet de teen, deze kan anders gemakkelijk afbreken.



Figuur 2. Vaarboom

Na het bomen hang je de vaarboom weer op in de zijstag. Bij de druif zit een lusje die je eerst om de zijstag haalt en vervolgens om de druif, daarna kun je de boom omhoog duwen en de hak in het lusje stoppen dat onderaan de zijstag vastzit.

Hijzen en strijken van de zeilen

De zeilen worden gehesen met de vallen. Onder het kopje 'Het schip zeilklaar maken' hebben we al gezien waar het zeil op de juiste plaats bevestigd moeten worden. Ook weten we inmiddels dat we de zeilen pas kunnen gaan hijsen als we met de punt in de wind liggen.

Als we het grootzeil gaan hijsen maken we allereerst de grootschoot los uit de klem en geven we deze wat speling. Vervolgens zetten we de kraanlijn strak zodat de giek iets loskomt van de mik. Daarna maken we de zeilbandjes waarmee het zeil opgedoekt is aan de giek los. We zorgen voor de veiligheid dat de bemanning aan de kant van de kraanlijn staat zodat zij de gaffel tijdens het hijsen van het zeil niet tegen hun hoofd kunnen krijgen.

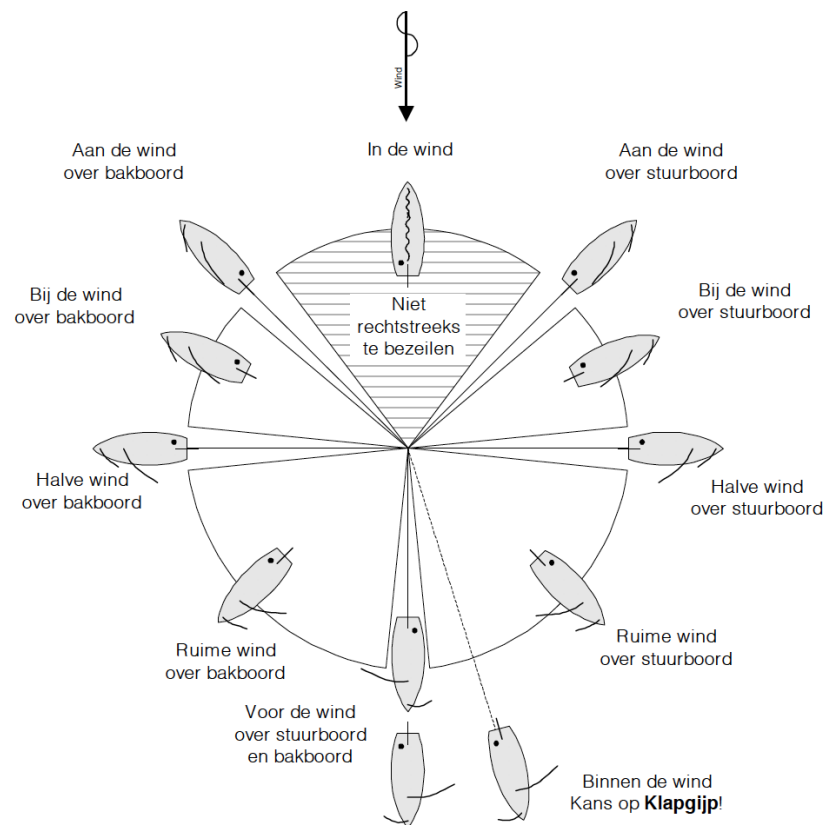
We hijsen allereerst, met de piekeval, de gaffel tot een hoek van ongeveer 45 graden. Dan hijsen we tegelijkertijd zowel de piekeval als de klauwval. Dan beleggen we de piekeval even tijdelijk op de kikker om daarna de klauwval zo strak mogelijk door te hijsen en vervolgens vast te zetten. Dan stellen we de piekeval zodat er een plooi in het zeil ontstaat die van de nok naar de hals loopt. Als laatste zetten we de kraanlijn iets losser.

Oftewel:

1. Grootschoot los.
2. Kraanlijn strak.
3. Gaffel hijsen, met de piekeval, tot ongeveer 45 graden.
4. Met beide vallen, piekeval en klauwval, het zeil hijsen.
5. Piekeval tijdelijk vastzetten.
6. Klauwval doorhijsen en vastzetten.
7. Piekeval stellen, zodat plooi van nok naar hals loopt, en vastzetten.
8. Kraanlijn losser zetten.

Het strijken van de zeilen gaat in omgekeerde volgorde. Let erop dat de bemanning aan de kant van de kraanlijn staat voor we daadwerkelijk het zeil laten zakken.

Stand en bediening van de zeilen



FIGUUR 3. WINDROOS

Zeilstanden en koersen

Een zeilboot kan alle kanten op varen, behalve tegen de wind in. Er zijn in totaal vier koersen en bij elke koers staan je zeilen anders. Als je bijna tegen de wind in vaart, staan je zeilen heel strak en wanneer je van de wind af vaart staan je zeilen juist heel ruim.

- In de wind:** Dit is eigenlijk niet echt een koers omdat je deze koers niet kunt zeilen. De zeilen klapperen en je zal langzaam achteruitdeinzen.
- Aan de wind:** Hier vaar je ongeveer 45 graden ten opzichte van de wind (schuin naar de wind toe). De zeilen zijn strak aangetrokken, zodat de punt van de giek naar de punt van de achterkant van de boot wijst.
- Halve wind:** Hier vaar je dwars (90 graden) op de wind. De zeilen kunnen nu iets gevierd worden.
- Ruime wind:** Schuin van de wind af varen. De zeilen kunnen nu bijna helemaal gevierd worden.
- Voor de wind:** Wind recht van achteren. Grootzeil helemaal laten vieren en de fok kan aan de andere kant (ook wel 'fok te loevert'), zodat de boot gaat 'vlinderen'.

Schootvoering

Een zeilboot krijgt gaat vooruit 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 tijdens het zeilen. Dit doen we door middel van de schoten.

Hoe strak de schoten moeten worden aangetrokken, is te zien aan het zogenoemde '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 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 dus minder vaart op. Het grootzeil en de fok staan dus goed als ze niet killen.

Sturen met de zeilen

We kunnen natuurlijk het roer van de boot gebruiken om te sturen, maar sturen met het roer heeft wel een nadeel: naast dat je stuurt wordt de boot ook afgeremd door de weerstand van het water op het roer. Het is ook mogelijk om met behulp van de zeilen te sturen.

Tijdens het zeilen kan je eigenlijk maar twee kanten op draaien: naar de wind toe (oploeven) en van de wind af (afvallen). Dit is gemakkelijk te onthouden: afvallen = roer naar je toe (tegen je buik aan) en oploeven = roer van je af. Dit is gegeven dat je aan de goede kant van de boot zit en dus in het zeil kunt kijken.

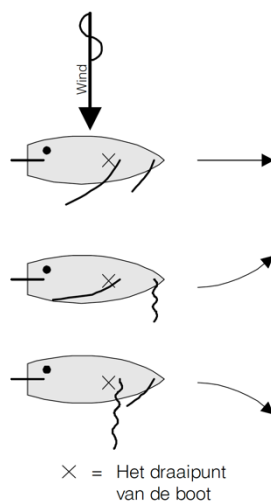
De fok heeft een afvallende werking. Als je aan de wind vaart en je de schoot van het grootzeil loslaat, dan zal het grootzeil gaan klapperen en dus geen wind meer vangen. De fok houdt je aangetrokken en vangt dus nog wel wind. Omdat de fok aan de voorkant van de boot zit zal de voorkant van de boot door de wind weggeduwd worden en zal je dus van de wind afdraaien. Dat is precies wat afvallen is: van de wind afdraaien.

Het grootzeil heeft een oploevende werking. Als je halve wind vaart en je de schoot van de fok helemaal loslaat, dan zal de fok gaan klapperen en dus geen wind meer vangen. Het grootzeil houdt je aangetrokken en vangt dus nog wel wind. Het grootzeil zit aan de achterkant van de boot en daardoor wordt dus nu de achterkant van de boot door de wind weggeduwd met als resultaat dat de punt van de boot juist naar de wind toe draait. Dat is precies wat oploeven is: naar de wind toe draaien.

Kortom, Als de fok wind vangt wil de boot afvallen.

Als het grootzeil wind vangt wil de boot oploeven.

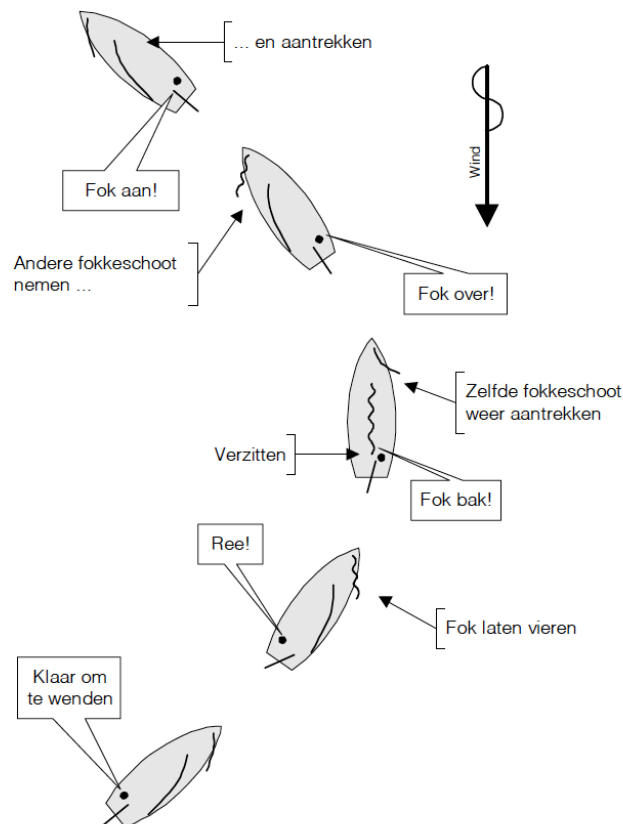
Als beide zeilen wind vangen wil de boot dus (ongeveer) rechtdoor.



FIGUUR 4. KRACHTEN EN KOPPELS

Overstag gaan

Overstag gaan is van de ene naar de andere aan de windse koers draaien, waarbij we met de punt door de wind heen draaien. Deze manoeuvre is in de onderstaande afbeelding weergegeven.



FIGUUR 5. OVERSTAG

De bovenstaande manoeuvre, overstag gaan, is van aan de wind met de zeilen over stuurboord naar aan de wind met het zeil over bakboord. Overstag gaan kan ook de andere kant op, met de zeilen eerst aan bakboord, dit gaat op gelijke wijze alleen dan verticaal gespiegeld.

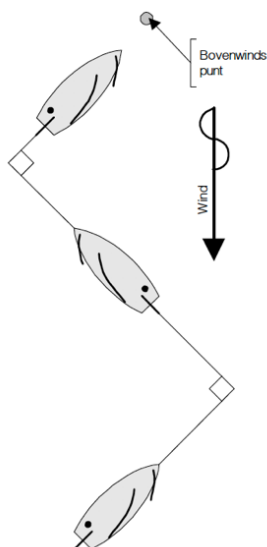
Een overstag gaat als volgt in zijn werk:

1. Zorg dat je goed aan de wind vaart en geef het commando "Klaar om te wenden!". Met dit commando wordt de bemanning geattendeerd op de komende manoeuvre. Er wordt verder nog niets gedaan. Het commando is geen vraag!
2. Stuurman (jij) geeft het commando "Ree!". De Stuurman drukt de helmstok iets van zich af (oploeven) en trekt het grootzeil aan. De fokkenist laat bij dit commando de fokkeschoot vieren zodat deze geen wind meer vangt.
3. Op het moment dat je in de wind ligt laat je het grootzeil iets vieren. Als je weinig draaisnelheid hebt kun je het commando "Fok bak!" geven. Hierbij wordt de fok weer even aan loef aangetrokken met als resultaat een vlottere draai.
4. Wanneer het grootzeil weer wind vangt doe je het roer weer recht en roep je "Fok over". Hierbij pakt de fokkenist nu de andere schoot vast, maar trekt deze nog niet aan. Wanneer het schip weer netjes aan de wind vaart geeft de stuurman het commando "Fok aan". Hierbij wordt de fok weer strakgetrokken.

Opkruisen in nauw vaarwater

Een zeilboot kan niet recht tegen de wind in varen, maar wel schuin (tot een hoek van $\pm 45^\circ$) ten opzichte van de wind (aan de wind). Wanneer je naar een punt wilt varen dat recht in de wind ligt (bovenwinds punt), kun je al zigzaggend (afwisselend 'aan de wind' over stuurboord en bakboord) toch naar dat punt varen. Dit heet 'opkruisen' of 'laveren'.

Tijdens het laveren gebruik je de overstag manoeuvre om het zeilschip van 'aan de wind' over de ene boeg te draaien naar 'aan de wind' over de andere boeg. Blijf hierbij hoog aan de wind varen om niet onnodig vaak overstag te moeten gaan.



FIGUUR 6. LAVEREN

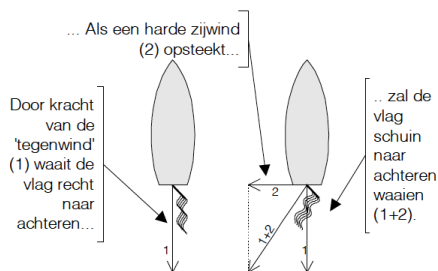
Schijnbare wind en vlagen

De kracht van de wind is de natuurlijke 'motor' van het zeilschip. Zonder deze kracht zal een zeilboot niet vooruitgaan. Alle krachten hebben een bepaalde richting en een bepaalde grootte.

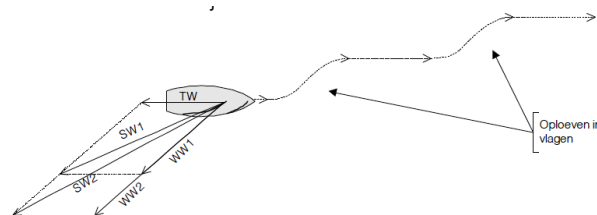
Stel je vaart op een windstille dag met een motorboot tegen de wind in. De vlag op het achterdek waait dan recht naar achteren door de langsstromende lucht. Deze tegenwind geeft dus een kracht die recht naar achteren gericht is. Nu begint het plots hard te waaien vanaf de rechterzijde van de boot. De vlag zal nu niet meer recht naar achteren waaien maar schuin naar achteren. De twee losse krachten samen vormen dus één diagonale kracht. Zie figuur X.

Tijdens het zeilen kom je deze situatie ook tegen: De tegenwind en de werkelijke wind vormen samen de schijnbare wind (het vaantje geeft de richting van de schijnbare wind aan)

Wat gebeurt er nu in een windvlaag als je aan de wind vaart? De werkelijke wind wordt dan groter. Hierdoor komt de schijnbare wind meer van opzij en hierdoor kun je iets oploeven. Als de windvlaag voorbij is herstelt de oude situatie zich weer zodat je weer iets moet afvallen.



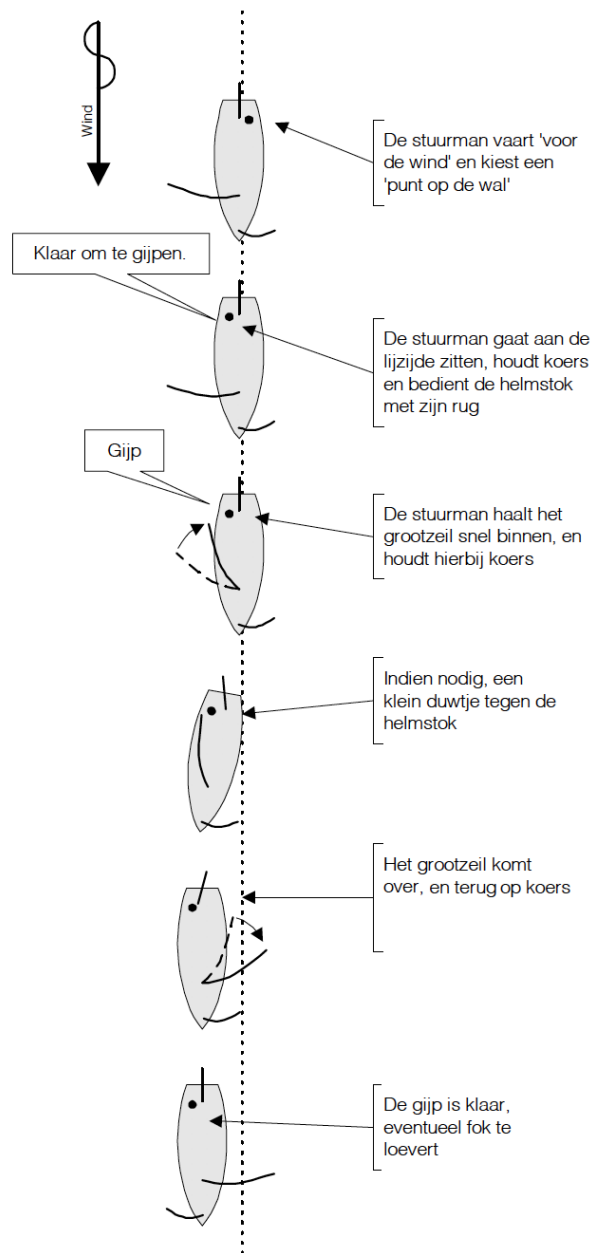
Figuur 7. Samenstelling krachten



Figuur 8. Oploeven in vlagen

Gijpen

Bij een gijp draaien we met de achterkant van de boot door de wind in plaats van met de punt zoals bij overstag gaan. De zeilen worden naar de andere boeg overgebracht terwijl een voor-de-windse koers wordt gevaren. Deze manoeuvre is in onderstaande afbeelding weergegeven.



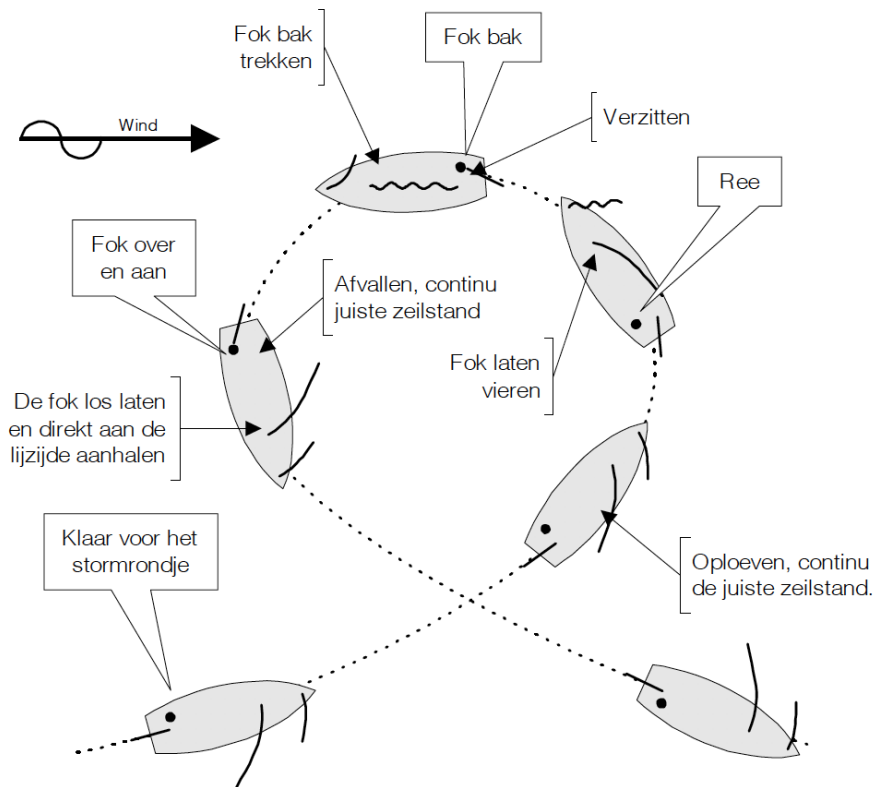
FIGUUR 9. GIJP

Een gijp gaat als volgt in zijn werk:

1. Controleer of je goed voor de wind vaart. Als dit zo is, valt de fok dood en klappert het zeil.
2. Roep "Klaar voor de gijp!" en het zeil binnen door de schoot in zijn volledigheid in de hand te nemen en naar je toe te trekken. Dus niet de schoot helemaal aantrekken. Het roer houd je onder controle door de helmstok onder je arm te klemmen.
Roep "Gijp" als de giek over de boot komt. Als de giek in het midden van de boot is geef je een rukje aan de grootschoot om het zeil vlot naar de andere kant te brengen.
3. Geef het commando om de fok naar de andere kant over te brengen. Als je voor de wind blijft varen kan de fok blijven staan (fok te loevert).

Gijp kunnen vermijden (stormrondje)

Als het te hard waait om gecontroleerd een gijp te maken, kunnen we een zogeheten 'stormrondje' maken. Hierbij loeven we eerst op tot aan de wind. Daarna maken we een overstag om vervolgens weer af te vallen tot voor de wind. In onderstaande afbeelding is dit weergegeven.



FIGUUR 10. STORMRONDJE

Hogerwal

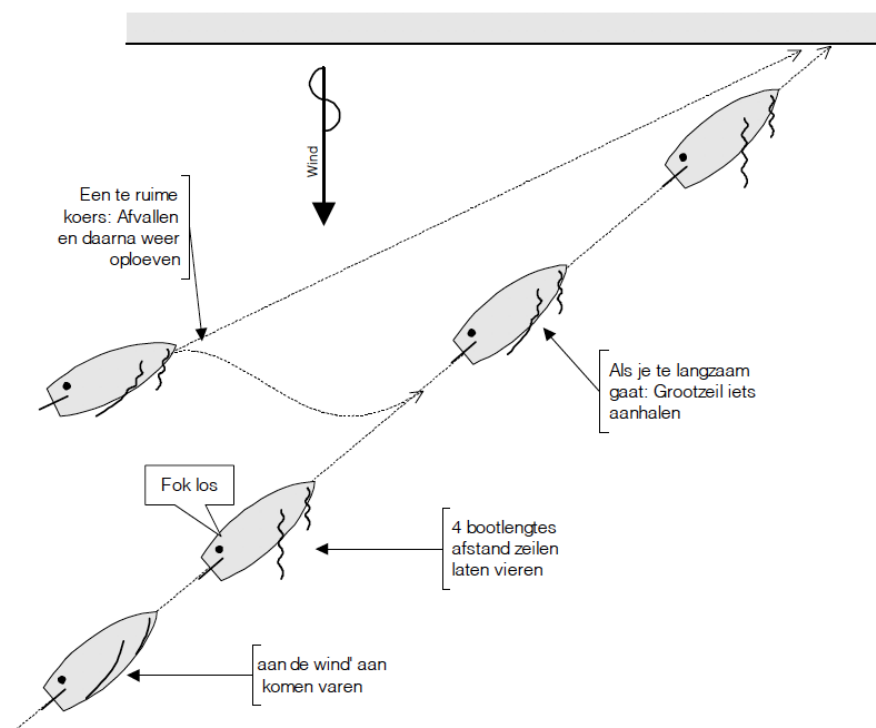
Aankomen

Hogerwal is de wal waar de wind vandaan komt. We gaan dus aanleggen tegen de wind in. We komen op een aan de windse koers aanzeilen en regelen de snelheid waarmee we de kant op komen door de zeilen te laten vieren (waardoor ze geen wind meer vangen en gaan klapperen) of juist aan te trekken.

Een hogerwal landing gaat als volgt in zijn werk:

1. Inspecteer de kade waar je wil gaan aanmeren. Liggen er boten of andere obstakels?
2. Ga op een aan de windse koers richting het punt op de kade varen waar je wilt aanmeren.
3. Op ongeveer 4-5 bootlengtes voor de kade laat je de zeilen vieren. Hierdoor zal de boot vaart minderen. Mocht je toch te langzaam varen dan trek je het grootzeil weer iets aan.
4. Rol de fok binnen en zorg dat een bemanningslid met de voorlandvast op de punt van de boot klaar staat om af te houden.
5. Het bemanningslid op de punt stapt op de kant en houdt de boot af zodat deze de kant niet raakt, dit moet zonder al te veel moeite kunnen. Oftewel je moet zo goed als stil liggen als je met de punt van de boot de kade bereikt.
6. Nadat de boot vastgelegd is kan het grootzeil gestreken worden.

Let erop dat door het feit dat je zeilen geen wind meer vangen je meer zal verlijeren. Mocht je hierdoor niet meer op een aan de windse koers de wal kunnen bereiken, val dan af en doe een nieuwe poging. Het is beter om de manoeuvre vroegtijdig af te breken dan proberen het toch nog te halen.



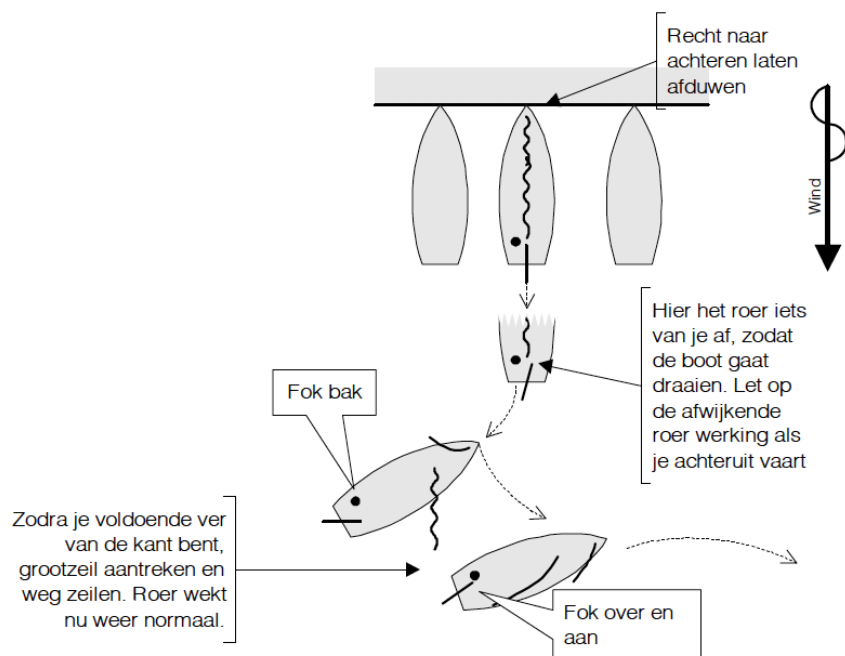
Figuur 11. Sliplanding

Afvaren

Als we bij het wegvaren met de punt in de wind liggen (hogerwal) kunnen we direct de zeilen hijsen. Om vervolgens weg te kunnen zeilen zullen we eerst een beetje ruimte tussen de boot en de kade moeten creëren.

Wegvaren van hogerwal gaat als volgt in zijn werk:

1. Hijs het grootzeil maar laat de grootschoot los zodat het zeil in de wind kan klapperen.
2. Één bemanningslid duwt, vanaf de kade, de punt van de boot recht naar achteren af en stapt aan boord.
3. Deins naar achteren. Duw het roer iets van je af zodat je iets gaat draaien. Let op de tegengestelde werking van het roer bij het achteruitvaren.
4. Zodra de boot voldoende ver van de kant af is gedeinsd, rol je de fok uit en trek je deze bak om snel te draaien. Trek ook het grootzeil aan en zeil weg.
5. Wanneer de draai gemaakt is kan de fok weer over en aan.



Figuur 12. Afvaren Hogerwal

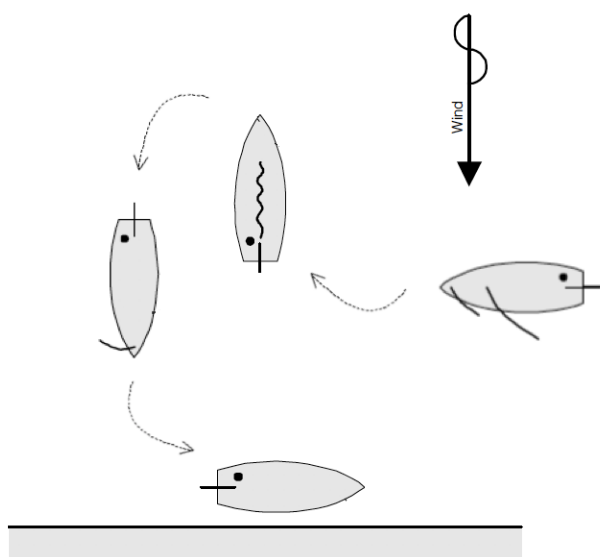
Lagerwal

Aankomen

Lagerwal is de wal waar de wind naartoe waait. We gaan dus aanleggen met de wind mee. Het lastige hieraan is dat de wind van achter komt. Hierdoor kunnen we de zeilen niet laten klapperen om de boot af te remmen. De zeilen zullen als we voor de wind varen immers altijd wind vangen. We zullen het daarom anders moeten aanpakken dan bij hogerwal, i.e. we zullen de zeilen moeten strijken!

Een lagerwal landing gaat als volgt in zijn werk:

1. Inspecteer de kade waar je wil gaan aanmeren. Liggen er boten of andere obstakels?
2. Ga halve wind, parallel aan de kade, varen. Houd voldoende afstand tot de wal en neem bij hardere wind meer afstand. Sla de kraanlijn alvast aan en leg een stootwil klaar.
3. Stuur de boot in de wind, ter hoogte van het punt op de wal waar je wilt aanleggen. Strijk het grootzeil wanneer je in de wind ligt. De fok mag uitgerold blijven, maar laat de schoten los zodat deze geen wind meer vangt.
4. Stuur de boot richting de kade en vaar middels de fok richting de kade. Als het erg hard waait en je merkt dat je voldoende snelheid hebt, kun je ook direct de fok inrollen. Hang de stootwil aan de kant van de boot waarmee je aanmeert.
5. Als je ca. één bootlengte van de kade bent geef je hard roer om de boot parallel aan de kade te sturen.
6. Dobber het laatste stukje richting de kant. Door de wind word je het laatste stukje richting de kade geblazen.



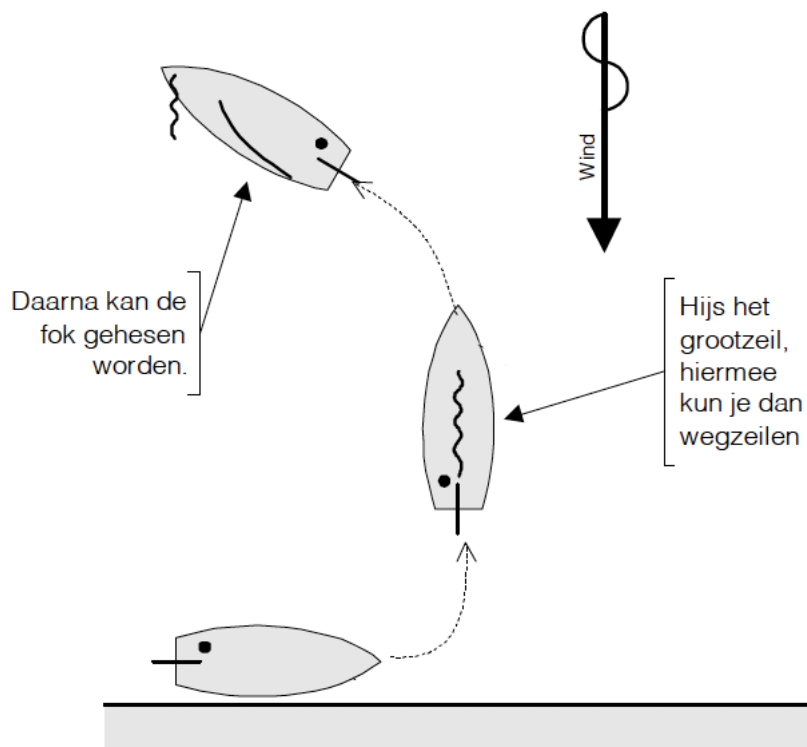
Figuur 13. Lagerwal landing

Afvaren

Aangezien we aan lagerwal liggen, worden we door de wind tegen de kade aangeduwd. Het is ook niet mogelijk om direct met de punt in de wind te gaan liggen om de zeilen te hijsen. We zullen dus eerst van de kant af moeten komen om de zeilen te kunnen hijsen.

Wegvaren van lagerwal gaat als volgt in zijn werk:

1. Maak vaart om van de wal weg te kunnen varen. Dit kun je doen door aan de zijstag te duwen met de achter landvast in de hand: deze kun je gebruiken om op het laatst nog een extra zwieper aan de boot te geven. Een alternatieve methode is om de giek en de gaffel buiten de boot boven de kade te hangen en daar tegenaan te duwen om zo vaart te maken.
2. Stuur de boot van de kant af, in de wind dus. Als de boot in de wind ligt kun je het grootzeil hijsen. Gecontroleerde haast is hierbij van belang.
3. Als het grootzeil gehesen is en deze wind vangt kun je de fok uitrollen.



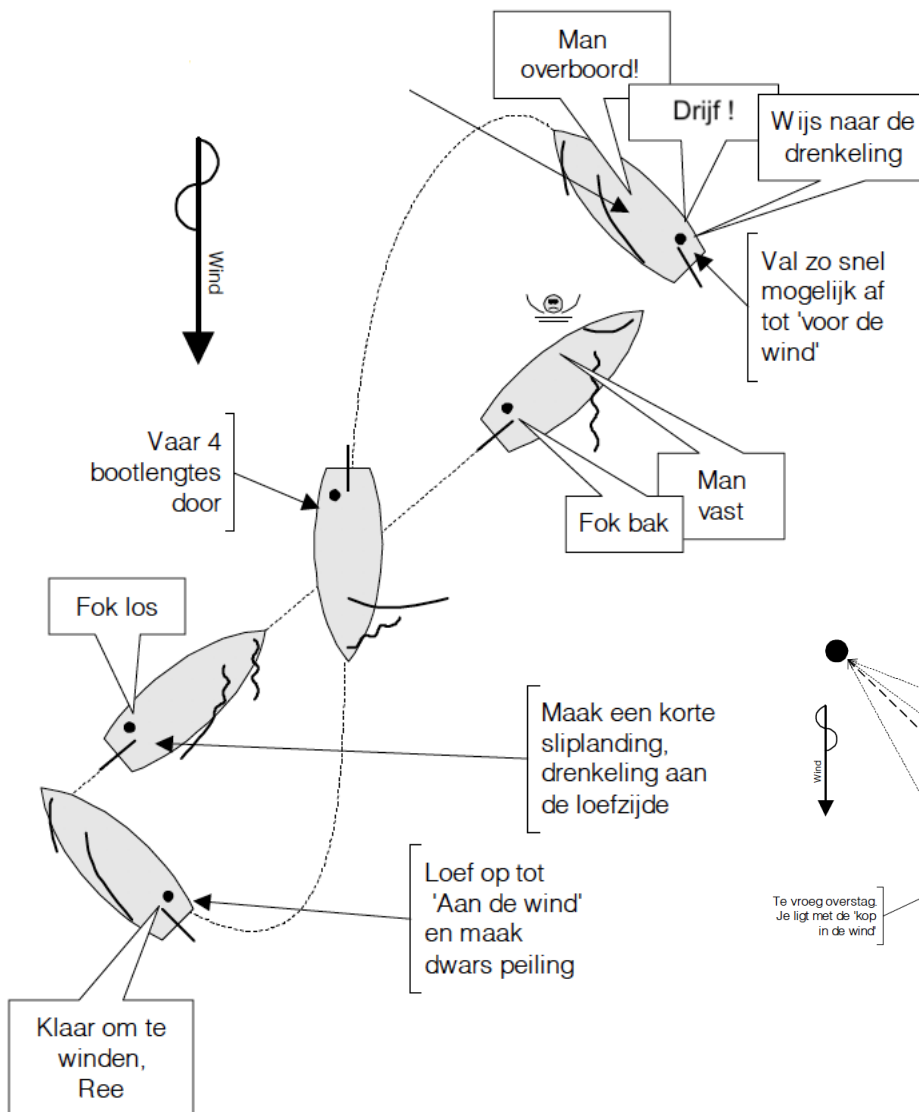
Figuur 14. Lagerwal afvaren

Man Over Boord (MOB)

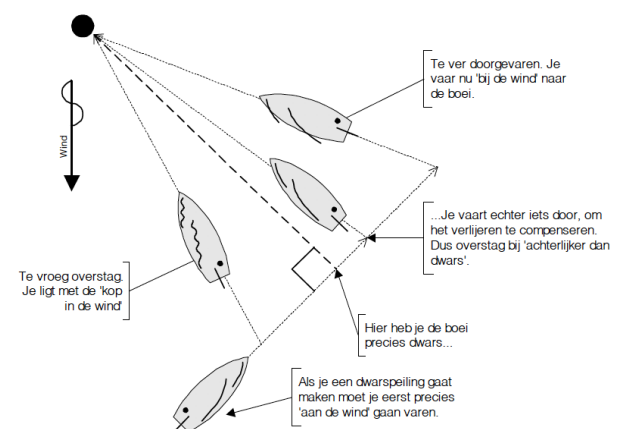
Als tijdens het zeilen een bemanningslid overboord valt dient er snel gehandeld te worden. Door het koude water in combinatie met natte (en dus zware) kleding is de drenkeling snel uitgeput. Het is van belang niet in paniek te raken. Ga kalm te werk.

De man over boord manoeuvre gaat als volgt in zijn werk:

1. Zodra de man over boord geconstateerd wordt roep je "Man over boord!" om de bemanning hierop te attenderen.
2. Roep "Drijf" naar de drenkeling en geef een bemanningslid de opdracht om naar de drenkeling te blijven wijzen tot de drenkeling weer veilig aan boord is.
3. Tegelijk met de vorige punten val je af naar voor de wind, blijf ongeveer 4-5 bootlengtes voor de wind doorvaren.
4. Loef vervolgens op tot aan de wind en maak een dwarspeiling.
5. Als de man achterlijker dan dwars is ga je overstag.
6. Vervolgens maak je een sliplanding waarbij je benedenwinds langs de drenkeling vaart.
7. Een bemanningslid pakt de drenkeling aan loef, net achter de stag, stevig vast en roept "Man vast". Vervolgens wordt de drenkeling door een of meerdere bemanningsleden de kuip in getrokken.



Figuur 15. Man over boord manoeuvre



Figuur 16. Dwarspeiling

Reven

Reven is het kleiner maken van het zeiloppervlak, zodat bij een krachtige wind toch nog veilig gevaren kan worden. Dit om schade en/of risico op omslaan te verkleinen. Immers, door het kleinere oppervlak wordt de druk door de wind in het zeil ook minder alsmede de hellende werking. Wanneer je gaat reven is afhankelijk van de zeilervaring van de bemanning, de windsnelheid en het aantal opvarenden.

REEF OP TIJD! Het heeft geen zin om bij zwaar weer vol zeil te blijven voeren. Vaak zal je dan met half killend zeil moeten zeilen omdat je vol zeil niet kunt handhaven. Dit kost ontzettend veel snelheid en is ook voor de besturing van de boot niet prettig.

Het grootzeil kan gereefd worden met behulp van de reefkousen in het zeil en de smeerrepen. In het voorlijk van het zeil zitten twee metalen ogen, de reefkousen. Op dezelfde hoogte, maar dan in het achterlijk, zit eenzelfde smeerreep of -lus aan de achterkant van het zeil. Als het zeil gereefd wordt, laten we allereerst het zeil zakken tot we de reefkous in het voorlijk aan de haak of harpje aan de voorkant van de giek kunnen bevestigen. Daarna bevestigen we de reefkous of het -lusje in het achterlijk aan de smeerreep achter op de giek. Deze smeerreep zit halverwege de giek op een kikker belegd. Vervolgens doeken we het loshangende deel van het zeil netjes op, om de giek heen, met de reefelastiekjes.

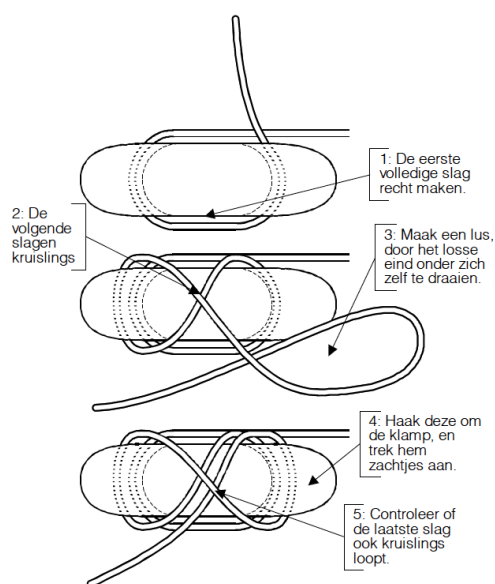
De fok kan simpel gereefd worden, namelijk door deze een klein stukje in te rollen. Op een kielboot is het echter in veel gevallen ruim voldoende om alleen het grootzeil te reven.

Reglementen

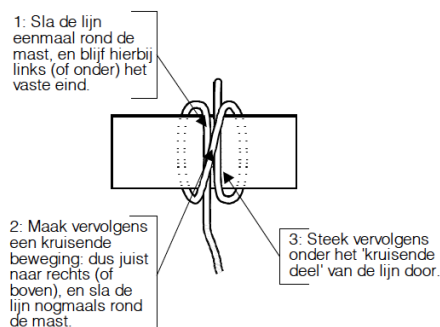
1. Goed zeemanschap.
 Probeer ten alle tijden een aanvaring te voorkomen. Ook als je voorrang hebt maar niet krijgt dien je een aanvaring proberen te voorkomen. Gedraag je sociaal en blijf vooral opletten.
2. Koers en snelheid behouden.
 Als zich een voorrangssituatie aandient: blijf je koers behouden zodat een andere boot kan wijken. Ga niet plots overstag als je bijv. parallel aan een motorboot vaart. Verricht geen plotse of onverwachtse manoeuvres.
3. Stuurboord wal gaat voor.
4. Loef wijkt voor lij.
5. Motor wijkt voor spier wijkt voor zeil.
6. Zeil over stuurboord wijkt voor zeil over bakboord.
7. Klein wijkt voor groot.

Schiemanswerk

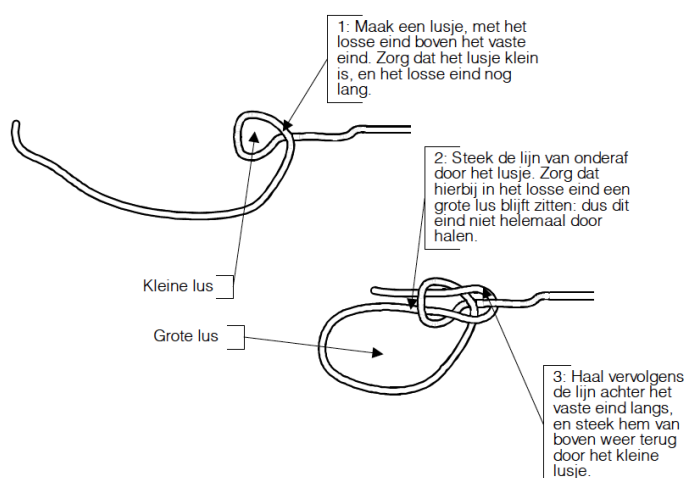
Kikker beleggen



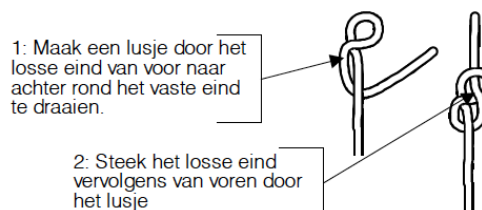
Mastworp



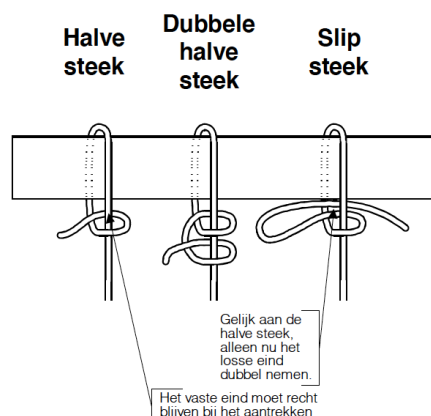
Paalsteek



Achtknoop



Slipsteek



Begrippenlijst

A

Aan de grond:	Vastliggen met het schip op een ondiepte.
Afvallen:	Draaien naar lij, meer met de wind mee.
Aanmeren	Schip voor kortere tijd aan de wal vastleggen.
Aanslaan:	Gereed maken van de lijnen om bediend te kunnen worden.
Afhouden:	Voorkomen dat het schip te hard op de kade botst.
Afmeren:	Schip voor langere tijd vastleggen aan een vast punt.
Aftuigen:	Alle handelingen die ervoor zorgen dat het schip niet meer kan zeilen, strijken van de zeilen
Afvaren:	Verlaten van een vast punt om (verder) te gaan zeilen.
Ankeren:	Stilleggen van het schip op het water d.m.v. een anker.
Aanhalen:	Zie doorzetten.

B

Bakboord (BB):	Linkerzijde van de boot.
Beaufort:	Dertiendelige schaal met de gevolgen van wind op zee en boven land.
Bomen:	Boot voortduwen met een vaarboom
Beleggen:	Een lijn vastmaken aan een kikker.
Bijliggen:	Fok bak, grootzeil volledig los en het roer 90 graden voor oploeven. Gebruikt wanneer situatie vereist dat het schil geen hinder vormt door snelheid of helling (bijv. bij MOB)
Binnen de wind:	Verder afvallen dan voor de wind. Eigenlijk vaar je ruime wind voor de andere kant. Kans op klapgijp.
BPR:	Het Binnenvaart Politierglement (BPR) bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren.
Bovenwinds punt:	Punt dat zich aan loefzijde van het schip bevindt. Je kunt er niet rechtstreeks heen zeilen maar moet opkruisen.

D

Doorzetten:	Vaster zetten van schoten, vallen of andere lijnen.
Deinzen:	Achterwaartse beweging van het schip, door precies in de wind te gaan liggen met alle zeilen los
Dode hoek (windrichting):	Het gebied in de wind waar je niet kunt zeilen. Ca. 80/90 graden, afhankelijk van de windkracht.
Driften:	Driften is een bedoelde zijwaartse beweging van het schip. Verschilt van verlijeren op het punt dat het verlijeren een ongewenste zijwaartse beweging is, en driften een bedoelde zijwaartse beweging.
Dwarspeiling:	Gebruikt om te weten waar je uitkomt wanneer je overstag gaat.

E

Fok bak:	Aantrekken van de fok aan de 'verkeerde' zijde zodat de fok een sterke afvallende werking krijgt. Niet te verwarren met fo te loevert.
Fok te loevert:	overhalen van de fok wanneer je voor de wind vaart, door het grootzeil vangt de fok dan aan de lijzijde geen wind. Geen afvallende werking zoals bij fok bak

Fokkemaat: Bemanningslid dat verantwoordelijk is voor de bediening van de fok, staat onder commando van de stuurman.

G

Gijpen: Manoeuvre waarbij het zeil naar de andere kant wordt overgebracht bij een voor de windse koers.

H

Hijsen Zeilen optrekken.

Hogerwal De wal waar de wind vandaan komt.

Hoge zijde: De kant van het schip dat omhooggaat wanneer het schip schuin gaat

Hoogte (winnen): Hoog aan de wind varen om meer naar loef te komen. Vaak bij opkruisen, zo snel mogelijk op een bovenwinds punt uit te komen.

Hoger: Meer tegen de wind in gaan varen, Oploeven.

Hozen: Water uit de boot scheppen.

K

Koers: Vaarroute die wordt gevolgd.

Killen Klapperen van het voorlijk van de zeilen.

Klapgijp: Een gijp die de stuurman niet aan heeft zien komen zodat de gijp zonder enige vorm van controle overgaat.

L

Lager: Meer voor de wind varen, afvallen.

Loefzijde of hoge kant: Zijde van de boot waar de wind vandaan komt.

Lijzijde of lage kant: Zijde van de boot waar de wind naar toe waait.

Landvast Lijn waarmee de boot vastgelegd wordt aan de kant.

Lijn: Een stuk touw die een functie heeft aan boord. Vrijwel alle touwen aan boord zijn lijnen

Lagerwal De wal waar de wind naar toe waait.

Langs wal De wal evenwijdig aan de windrichting.

Lage zijde: Lijzijde, de kant van het schip die omlaag gaat bij het schuin gaan van het schip

Luwte Beschut gebied met minder wind.

Lopend want: Alle lijnen die gebruikt worden om de zeilen te hijsen en bedienen.

Laveren of opkruisen: Afwisselend over BB en SB 'aan de wind' zeilen.

M

Melkmeisje: Andere naam voor stand van de fok en grootzeil bij voor de wind wanneer de fok te loevert staat

N

Nauw vaarwater: Vaarwater waar je slechts enkele bootlengtes hebt van oever tot oever.

Nachtklaar: Alle handelingen die ervoor zorgen dat het schip zonder schade de nacht kan blijven liggen.

O

Oploeven: Draaien naar loef, meer tegen de wind in.

Overstag gaan: Manoeuvre waarbij de boot van aan de wind naar aan de wind door de wind draait.

Opdoeken:	Het 'opvouwen' van het zeil zodat hij minder ruimte inneemt en niet beschadigd wordt
Opkruisen:	Zigzaggend op hoog aan de wind heen en weer varen om een hoger gelegen punt te bereiken.
Oplopen:	Het inhalen van een ander schip.
Opschieten:	Het netjes opbergen van een lijn in grote lussen.
Overstag:	Met de punt door de wind draaien van aan de wind naar aan de wind.
Optuigen:	Alle handelingen op het schip om het klaar te maken om te zeilen.

R

Ree:	Commando dat je geeft vlak voor overstag
Reven	Zeiloppervlak verkleinen.

S

Stagen:	Staaldraden waarmee de mast overeind wordt gehouden.
Strijken	Zeilen neerhalen.
Stuurboord (SB):	Rechterzijde van de boot.
Schoten:	Lijnen waarmee de zeilen bediend worden.
Schijnbare wind:	De wind waarop het schip zeilt. Bestaat uit werkelijke wind en de tegenwind.
Schipper:	Eindverantwoordelijke op een schip, hoeft niet altijd de stuurman te zijn.
Staand want:	Alle lijnen (vaak stagen) die de mast ondersteunen. Voorstag en zijstagen.
Stuurman:	Degene die op dat moment het schip bestuurt. Niet gelijk aan schipper; schipper is eindverantwoordelijke, de stuurman bestuurt alleen het schip

T

Trimmen:	Veranderen van de tuigage en vorm van het zeil om een zo optimaal mogelijk resultaat te krijgen, meestal snelheid. Dit kan zowel voordat je het water opgaat als op het water.
----------	--

V

Vaarwater:	Gebied waar het schip kan varen. Verschilt dus per schip, een diep schip heeft minder vaarwater dan een ondiep schip.
Verlijeren	Zijdelings afdrijven.
Vieren	Losser laten van schoten, vallen of andere lijnen.
Vallen:	Lijnen waarmee de zeilen gehesen worden.
Verhalen:	Van ligplaats veranderen, boot verplaatsen zonder gebruik te maken van de zeilen