

Korte handleiding voor het zeilen

Inhoud

Het varen met zeiljachten.....	2
Manoeuvreren onder moter.....	2
Ankeren.....	3
Gekruiste ankerkettingen.....	4
Afmeren in havens.....	5
Zeilen.....	5
Lieren.....	6
Algemene tips.....	7
Sanitaire voorzieningen aan boord.....	7
Marifoon.....	8
Aanzetten.....	8
Oproepen en antwoorden.....	8
Scheepselectronica.....	9
Accu.....	9
Koelkast.....	9
Navigatie.....	9
Uitwijkregels.....	10
Man over boord.....	11

Het varen met zeiljachten

Er worden door de organisatie “Papierwinkel” voor de cursussen in St. Maarten van een lokale verhuurder zeilschepen gehuurd van recente bouwjaren, volledig uitgerust, voorzien van rolzeilen en diesel-hulpmotoren. De lengte van de schepen varieert tussen de 11 en 15 meter. Hieronder volgen enige tips voor het varen met dergelijke schepen.

Manoeuvreren onder motor

Het uitvoeren van manoeuvres, zoals ankeren, in havens aankomen en weer wegvaren zal veelal op de motor geschieden. De bediening van de motor is eenvoudig, omdat de keerkoppeling en gashendel gecombineerd zijn in één hendelbediening. Door de hendel naar voor of achter te bewegen vanuit de neutraal-stand zet u de motor in z'n werk en kunt u tevens meer of minder gas geven.

Voordat de motor gestart wordt dient de schipper te controleren of er geen lijnen (landvasten, schoten) overboord hangen die in de schroef kunnen komen. Vergeet hierbij ook de sleeplijn van de bijboot niet. Hou deze kort, zeker bij achteruit varen. Zet de gashendel in de neutraal-stand.

Als de schroef in werking wordt gezet zal het schip zich in beweging zetten. We hebben nu te maken met het fenomeen “wielwerking van de schroef”. Stel je een auto voor op een grindpad, geef fors gas en scheur weg. Het grind zal onder de wielen wegspuiten. Zo is het ook met een scheepsschroef. Door het draaien van de schroef, dit kan zowel links als rechtsom zijn, zal het water zijwaarts weggeduwd worden en dat resulteert in een zijwaartse beweging van het achterschip. De wielwerking is voornamelijk merkbaar bij achteruitslaan, dit heeft een aantal redenen. De schroef is ontworpen om efficiënt vooruit te varen en zal bij het vooruitslaan een zo achterwaarts mogelijke waterdruk uitoefenen. Deze waterstroom zal bij een voor het roer geplaatste schroef (zoals bij deze zeilboten gebruikelijk) ook al zonder dat het schip vaart heeft de gewenste roerwerking teweegbrengen. Bij achteruitslaan raakt de waterstroom het roer niet en pas na het verkrijgen van snelheid zal het roer werkzaam worden. Je kunt gebruik maken van deze afwijking naar links of rechts als je weet hoe je schip reageert. Wil je tegen de richting van de afwijking in dan kun je het beste de schroef even in z'n werk zetten, je gaat de verkeerde kant op, in neutraal, het roer werkt weer, enz. Als het schip eenmaal vaart heeft compenseert de roerwerking meestal volledig de wielwerking. Vaar niet te hard achteruit. De krachten die op het roerblad komen zijn enorm en als het stuurrad uit je handen slaat kun je je vingers breken. Een massa van 10.000 kilo komt langzaam op gang maar zet wel door en is weer moeizaam af te stoppen. Om er achter te komen wat je schip doet probeer je dat de eerste dag uit. Leg het buiten de haven stil. Je zult merken dat de kop van de wind afwaait en dat de kont dus in de wind komt te liggen. Hou hier ook rekening mee met manoeuvreren. Zet je roer in de middenstand en geef gas achteruit, kijk wat er gebeurt, gaat de kont naar links of naar rechts, rem het schip eens af, draai vooruit een rondje, hoe groot is je draaicirkel, hoe snel lig je stil. Oefen een halfuurtje en leer het schip kennen.

Een zeiljacht is geen speedboot; bij lange tijd volgas varen raakt de motor oververhit. Een hoog toerental van de motor verbruikt veel brandstof, maakt veel herrie en is niet efficiënt. Rond de 1500-1800 toeren wordt een goede snelheid gemaakt (5 a 6 knopen) en is het motorgeluid zeer aanvaardbaar.



Ankeren



Zowel in de havens als in de baaien zal er veelvuldig geankerd worden. Alle schepen hebben een elektrische lier zodat het inhalen van de ketting eenvoudig is. Hoe te ankeren? Wijs een ankerman of vrouw aan, die communiceert met de schipper. Liefst met gebaren en niet door te schreeuwen. Leg de kop van het schip in de wind en op het moment dat je stilligt (dwarspeiling op de wal of logaflezing) geeft de schipper het commando

‘anker vieren’. Vier nu het anker langzaam. Dus niet plompverloren laten vallen!!! Je kunt nu voelen wanneer het anker de bodem raakt. Door de wind zal het schip zich nu langzaam achteruit begeven en je laat nu een paar meter extra ketting vieren. Nu houd je de ketting strak en je kunt dan voelen of het anker houvast op de bodem heeft. Zo ja, vier weer extra ketting en hou weer vast. Door de wind zal de kop van de boot vaak zijwaarts-achterwaarts verplaatst zijn (hij wil z'n kont naar de wind toedraaien) en als je de ketting nu strak houdt zal de kop van de boot met een schok weer in de wind draaien. Gebeurt dat niet dan zit je anker niet vast en moet de hele procedure opnieuw!



Als je anker houvast heeft kun je de gewenste lengte ketting laten vieren. Vier keer de waterdiepte is een mooie richtlijn, de ketting zal vanaf de boeg door z'n gewicht een bocht maken en uiteindelijk horizontaal aan het anker

trekken. Je kunt nu door de motor flink in z'n achteruit te zetten controleren of het anker echt houvast heeft. Neem een dwarspeiling op de wal en kijk of die hetzelfde blijft. Trekt je motor je anker los dan doet een storm dat zeker en dus overnieuw!

Lig je goed controleer na een halfuurtje nog even de dwarspeiling om te kijken of het anker toch niet krabt.

Alles is eindig en dus ook ankerkettingen. Als het goed is zit aan het eind van de ankerketting een eindje touw met het schip verbonden, de "de slampamper", controleer dit even, anders wordt het duiken. Moet je om wat voor reden ook een anker kappen, bind dan een landvast met stootwil eraan zodat het terug te vinden is. Op een ankerplaats dien je vrij te blijven van andere schepen. Hou rekening met ruime draaicirkels! *The last to appear has the duty to keep clear!*

Als er veel golfslag is kan een schip met behoorlijke schokken aan de ketting trekken. Dit is niet alleen onaangenaam maar het risico bestaat ook dat ongewild je anker losgetrokken wordt. Vier nu meer ketting uit zodat het gewicht van de ketting de schokken zal dempen. De krachten op het anker zullen hierdoor minder verticaal zijn. Toch nog schokken? Leg een stootwil tussen dek en ketting of bindt een rekkende lijn tussen ketting en schip om de schokken op te vangen.

Bij het ophalen van het anker moet de stuurman ervoor zorgen niet over de ketting heen te varen. Wel altijd eerst de motor starten vóór het anker bediend wordt. Anders is de accu snel leeg !! Laat de ankerlier het schip maar vooruittrekken. Meestal wil het anker wel loskomen als de trekkracht verticaal is. Ga pas echt wegvaren als het anker aan dek geborgd is. Spoel de nog zachte blubber even van dek. Krijgt de lier het anker niet los blijf hem dan niet in werk stellen. De zekering zal er spoedig uitklappen en voordat je hem opnieuw kunt gebruiken zal de ankerlier eerst moeten afkoelen. Loop met je totale bemanning naar voren, trek je ketting strak en ga dan allemaal naar achter. Vaak is de gewichtsverplaatsing voldoende om het anker los te breken. Lukt dit niet probeer onderwater te kijken wat er mis is. Wilt u op de motor een anker lostrekken vaar er dan niet overheen (krassen op de romp, ketting om de schroef!) maar vaar eromheen en probeer achteruitvarend tegen de wind in het anker om te kantelen.

Gekruiste ankerkettingen

Het kan voorkomen dat met wegvaren blijkt dat een ankerlijn van een buurschip gekruist ligt. De andere ankerketting ligt dan over de eigen ketting. Bij het binnenhalen van het eigen anker wordt ook de ankerketting van de burens opgehaald. Haal de eigen ankerketting zoveel op dat de ankerketting van de burens goed zichtbaar is. Neem een lijn (b.v. de sleeplijn) en bevestig deze met een lus aan de ketting van de burens. Hiervoor kan iemand in het water gaan of gebruik de bijboot. Lier de andere kant van de sleeplijn voorzichtig aan (gebruik één van de lieren aan dezelfde zijde van het eigen schip). Nu voorzichtig de eigen ankerlijn binnenhalen en na verloop van tijd de lus, nadat de spanning van de sleeplijn is afgehaald, een meter verplaatsen. Weer aanlieren en de gehele procedure herhalen. Uiteindelijk komt het eigen anker onder de buurketting tevoorschijn. Waarschuw in ieder geval de eigenaar van het andere schip, voor zover hij al niet is gaan roepen door de bewegingen van zijn schip.

Tijdens het aanleggen in de havens zal de flottieljeleider ook de volgorde van aanleggen van de schepen onthouden. Bij het uitvaren is een omgekeerde volgorde van uitvaren een probaat middel om problemen met gekruiste ankerkettingen te voorkomen.

Afmeren in havens



In de meeste havens meer je af met de kont naar de wal achter je eigen anker. Let op de wind i.v.m. verwaaien van de kop en hou rekening met de wielwerking. In de pilot staat hoe diep de haven is, dus je weet dan hoeveel scheepslengte ankerketting je moet vieren. Probeer aan de ketting van je buurman af te lezen waar zijn anker ongeveer ligt en hang stootwillen buiten. Ga nu zelf voor anker en vaar achteruit naar uw ligplaats. Doe dit rustig aan, geef je bemanning de tijd om stootwillen goed te hangen en landvasten aan te geven. Als u een landvast wilt gooien, schiet deze dan eerst netjes op zodat de lijn bij werpen ongehinderd af kan lopen. Mik naast de vanger, gooi niet iemand een lijn in z'n gezicht! Als het schip achter is vastgemaakt trek dan de ankerlijn onder spanning. Help degenen die naast je afmeren.

Er zijn havens waar een gemeenschappelijke ankerkabel aan de grond is verankerd. Vanuit deze kabel loopt per ligplaats een meerlijn naar de boeg van ieder schip. De meerlijn is vastgemaakt aan een hieuwlijn die aan de kade vastzit. Je meert achterwaarts langs zij je buurman, je krijgt de hieuwlijn aangegeven of pikt hem met je bootshaak op en bevestigt vervolgens de daaraan vastgemaakte meerlijn (engels : mooring line) aan de boeg van het schip. De hieuwlijn laat je aan de meerlijn vastzitten en gooi je weer in het water. Zorg bij het wegvaren dat je de hieuwlijn en de meerlijn voldoende tijd geeft om te zinken voordat je de schroef in werk zet. In sommige havens wordt langs zij aangemeerd langs de kade of een ander schip. Zorg voor voldoende stootwillen en hang die niet zo hoog op dat ze bij golfslag tussen de boten uitwippen. Bij iedere ochtendbriefing wordt verteld hoe in de volgende haven afgemeerd zal worden. Probeer in havens met je gedrag anderen niet te storen

Zeilen



De gehuurde schepen zijn voorzien van een rolfock en vaak ook van een rolgrootzeil (mast of giek). Om deze zeilen in of uit te rollen mag er geen grote spanning op staan. Voor het zeil zetten kun je het beste langzaam met de kop in de wind varen, zodat het schip net bestuurbaar is. Zet nu eerst het grootzeil, maar zet de schoot niet strak: zo vangt het zeil weinig wind en blijft je schip bestuurbaar. Houdt bij het uitrollen de lijn waarmee het grootzeil ingerold kan worden onder spanning. Trek nu aan een schoot de genua open, op het moment dat deze wind vangt zal hij vanzelf verder uitrollen. Hou echter ook nu de zaak onder controle door zelf de reefflijn te vieren. Bij spontaan oprollen op de reeftrommel loop je risico op over elkaar slaande

slagen die erg lastig weer los te krijgen zijn. Ook kan een volledig losgelaten lijn door de toenemende snelheid aan het eind als een zweep heen en weer schieten.

Bij het strijken of reven gaan de handelingen in de omgekeerde volgorde: Nu eerst de genua en dan het grootzeil. Haal eerst de winddruk uit de zeilen voordat je op begint te rollen. Dit kan door de schoot te vieren en met de kop in de wind te gaan liggen, maar voor de genua is het vaak makkelijker om af te vallen tot een bakstagkoers (voorbij halve wind en nog niet helemaal voor de wind) waardoor het voorzeil in de windschaduw (luwte) van het grootzeil komt. Het voorzeil is nu eenvoudig zonder grote krachtsuitoefening in te rollen zonder slaan of klapperen en de boeg van het schip ligt ook rustiger dan tegen de golven inbeukend. Reef of strijk vervolgens het grootzeil. Vaak is er een draairichting aangegeven, gebruik die ook anders loopt je zeil in de mast klem en dit is heel lastig weer in orde te krijgen. Bij het inrollen van het grootzeil dient deze door de lijn die het grootzeil uittrekt, strak gehouden te worden. Anders ontstaan er plooiën in het zeil in de mast waardoor het grootzeil later moeilijk uit te trekken is. Het kan zelfs vast komen te zitten en het scheelt als je pech hebt een leuke zeildag. Rolreefinstallaties zijn kwetsbaar, oefen daar geen grof geweld op uit! Mocht een reeflijn breken dan rolt het zeil vanzelf helemaal uit; probeer dan het grootzeil te strijken door middel van de val en vaar desnoods rondjes om de genua op te rollen.

Lieren



De zeiloppervlakken zijn te groot om ze alleen met spierkracht te hanteren. Op ieder schip zijn daarom schootlieren gemonteerd. Let bij gebruik van lieren op het volgende. Bij snel inhalen van de schoot niet meer dan 1 slag om de lier, dit is om over elkaar heen slaan van de slagen te voorkomen. (Als de schoot knijp loopt, verder aantrekken om hem weer

los te krijgen.) Pas als meer kracht is vereist leg je meer slagen om de lierdrum en gebruik dan ook de hele drum. Plaats nu pas de lierhandel. Nu heb je een mooie frictie en kun je zonder te slippen of te grote kracht op de zelfhalende kop de schoot aantrekken. Door te draaien aan de lierhandel zet je de lier in beweging. Bij tweesnelheidslieren zal door verandering van de draairichting een andere vertraging worden gebruikt waardoor het inhalen lichter maar langzamer zal gaan. Heen en weer wrikken is heel slecht voor de versnellingsbak van de lier. Is de schoot ingehaald, haal dan de handel uit de lier. Mocht een schoot snel losgegooid moeten worden is dit veel eenvoudiger zonder lierhandel. Ook om struikelen en scheenbeenblessures te voorkomen kan je de lierhandel beter opruimen als je hem niet nodig hebt. Om een schoot te vieren die om een lierdrum zit omvat je met twee handen de om de drum gelegen slagen en maak je vervolgens een draaiende beweging in de gewenste richting of zoals getoon.



Algemene tips

Voorkom brand. Kijk voor je weggaat waar de brandblussers zijn en hoe deze te bedienen. Kijk waar de gasflessen staan en waar de afsluiters zitten. Vaak ontstaat een brand bij fornuis/gasstel. Draai dan de kraan achter het fornuis of bij de tank (vaak in de kuip geplaatst in een kist) dicht. Probeer de brand te blussen, lukt dit niet ga gauw van boord af (niet nog even je paspoort pakken). Wegwezen! Een polyester schip is binnen twee minuten een giftig dampende vuurhaard en binnen vijf minuten gezonken. Voor uitvaren gaskranen dichtdraaien, al is het kooktoestel voorzien van een uitwaaibeveiliging. Niet roken in bed.



Loop bij voorkeur met bootschoenen aan: teen- en voetverwondingen zijn heel pijnlijk en verpesten je vakantie. Vaar nuchter. Hitte versterkt het effect van alcohol.

Sanitaire voorzieningen aan boord



Aan boord bevindt zich een toilet. Door de achterste hendel naast het toilet in verschillende standen te zetten kan er of zeewater in de pot gepompt worden of de inhoud van de pot naar buiten gepompt worden. Pompen gebeurt door de grote hendel op en neer te bewegen. Aangezien alles door smalle buizen moet gaan, is het wegspoelen van toiletpapier absoluut verboden. De hele boel verstopt en een vies klusje om alles weer gangbaar te maken is het gevolg. De bootverhuurder rekent hier 150 euro voor ! Doe het gebruikte toiletpapier in het emmertje in de toiletruimte.

Aangezien de inhoud van het toilet naar buiten gepompt wordt, is het niet gebruikelijk het toilet in de havens te gebruiken voor de grote boodschap. Maak gebruik van de toiletten in de restaurants.

De douche binnen kan gebruikt worden, maar let wel op. De waterhoeveelheid aan boord is beperkt (300-600 liter). Dit water zit in tanks onderin het schip. Het is eind van het seizoen en de tanks zijn alleen bijgevuld, nooit schoongemaakt. Met de warme zomer kunnen zich in de tanks makkelijk legionella bacteriën ontwikkelen. Drink nooit het water uit de tanks, douche niet te warm zodat er weinig stoom vormt en ventileer goed. Eigenlijk geeft douchen binnen vaak een grote kliederboel. Spring in zee en douche op het achterdek buiten het zoute water eraf. Dit scheelt water en veel schoonmaken binnen en is ook nog gezonder. Niet in alle havens kan water getankt worden.

Een andere manier om water te besparen is om in de kombuis bij het afwassen eerst gebruik te maken van de voetspomp voor het afspoelen. Hiermee wordt zeewater opgepompt. Dan naspoelen met zoet tankwater.

Marifoon



De marifoon aan boord dient voor de communicatie tussen de schepen uit de flottielje onderling en met de flottieljeleiding Berend Botje. Het voordeel boven het bellen met de mobiele telefoon is dat elk schip alle conversatie kan volgen wat bij algemene oproepen en noodgevallen belangrijk is.

Het gebruik van de marifoon wordt tijdens de incheck uitgelegd door de verhuurder aan de schipper en co-schipper. De schepen kunnen met verschillende types marifoon uitgerust zijn, maar het werkingsprincipe is van alle toestellen gelijk.

Wij stellen de eis aan iedere schipper dat hij/zij aan de andere bemanningsleden het gebruik van de marifoon uitlegt. In lastige situaties zoals afmeren en zwaar weer, zullen de schipper en co-schipper vaak niet in staat zijn de marifoon te bedienen. Dit moeten andere bemanningsleden dan doen.

Aanzetten

De marifoon **moet** vanaf dat je de haven uitvaart tot en met de cursusaanvang 's avonds aanstaan !! **Kanaal 71** of een ander kanaal op indicatie van de flottieljeleiding tijdens briefing.

Zowel de flottieljeleiding als de organisatie moet jullie kunnen bereiken, bijvoorbeeld om de volgorde van aanmeren af te spreken en verandering van haven bij slecht weer aan te kondigen !

Oproepen en antwoorden



Oproepen gaat als volgt: Op de microfoon of hoorn zoals hiernaast afgebeeld, zit de zendknop. Houd deze ingedrukt zolang je spreekt. Zeg het volgende als je het schip *Berend Botje* wilt oproepen en zelf op *deMartina* vaart:

'Berend Botje, Berend Botje, Berend Botje, hier de Martina, Martina, verstaat u mij, over?' Zendknop loslaten en antwoord afwachten. Bij antwoorden weer zendknop indrukken en eindigen met 'over'. Gesprek eindigen met 'over en uit'. Een lijst met de andere scheepsnamen en bemanning bevindt zich in het boordboek.

Een marifoon werkt niet altijd storingsvrij als de afstand tussen de schepen te groot wordt of er eilanden tussen de schepen gelegen zijn.

Scheepselektronica



Laat ieder bemanningslid zich de knoppen op het centrale bedieningspaneel snel eigen maken. In het donker is het vaak lastig zoeken naar de knoppen.

Accu

Elk schip is uitgerust met een aparte accu voor starten en één voor verlichting / koelkast.

Koelkast

De koelkast aan boord is een stroomvreter. In twee/drie uur kan je accu leeg zijn als je niet de motor aan hebt en toch de koelkast aanstaat. Het is verstandig flessen bevroren bronwater te kopen in de havenwinkel en die te gebruiken als koelementen en later als drinkwater. Dit is beter dan ijsblokken, dit wordt een knoeiboel.

Koelkast alleen aandoen als de motor loopt; ondanks gescheiden accu's kan het voorkomen dat OOK de startaccu leegloopt! Motor aanslepen gaat niet met schepen !

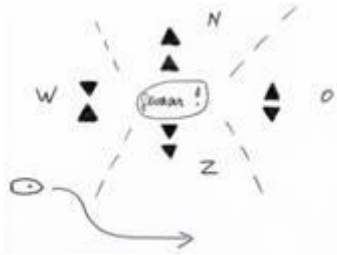
Navigatie



De afstanden die gevaren moeten worden maken zichtnavigatie mogelijk. Je kan zien waar je naar toe moet. Wil je toch op kompascoersen varen zet dan op de kaart als volgt de koers uit. Leg een lineaal op het punt van vertrek en het punt van aankomst. Verschuif met deze lineaal de richting evenwijdig tot door het centrum van de op de kaart weergegeven kompasroos. Lees nu de kompas koers af. Gezien de korte trajecten hoeft er geen rekening gehouden worden met variatie, deviatietabellen (indien al aanwezig), stroomrichtingen (er is nauwelijks eb- en vloedverschil dus ook nauwelijks stroom) of drift. Iemand die hier meer van wil weten kan het de flottieljeleiding vragen. Nu kun je in de kuip de berekende koers op je kompas gaan aflezen.

Er kan ook genavigeerd worden met de aanwezige GPS (Global Positioning System, een satellietplaatsbepalingssysteem). De GPS geeft de huidige positie weer, deze kun je in de kaart zetten en vervolgens als boven de koersrichting naar de bestemming bepalen. Het is ook mogelijk om de plaats van bestemming als zg. waypoint in de GPS in te voeren. De GPS rekent vervolgens vanaf de huidige positie de te varen koers uit evenals de tijd van aankomst (ETA), snelheid over de grond, enz. Let wel op. De door de GPS berekende koersen kunnen dwars over eilanden of obstakels heen lopen.

Vertrouw niet op door eerdere huurders ingevoerde waypointlijsten. Zoek een vrije plek in het geheugen en voer daar je eigen waypoints in.



In de Caribische wateren ligt veel minder betoning dan in Nederland. Je kunt bijna overal varen. Als er dus een ton ligt dan ligt die er niet voor niets en houd er dan rekening mee. Veelal zal dit een ton van het cardinale stelsel zijn. Een kardinaal heeft een topteken waarmee hij een sector markeert.

De tekens op de tonnen geven de kompasrichting aan.

Kijk op de kaart wat de ton afdekt en vaar daar omheen. U wordt voor vertrek door de flottieljeleider geïnformeerd over obstakels onderweg.

Uitwijkregels

Bij dreigende aanvaringen zal uitgeweken moeten worden. Er bestaat geen recht van de weg, er bestaat wel de plicht om uit te wijken. De regels:

algemeen:	1 – Klein wijkt voor groot (groot is langer dan 22m)
	2 – Stuurboordhouder heeft voorrang (in vaarwater of geul)
	3 – Hoofdvaarwater heeft voorrang, bijvoorbeeld bij een havenmond
	4 – Motor wijkt voor zeil
motorschepen onderling:	
	5 – Komend van stuurboord(rechts) heeft voorrang

zeilschepen onderling:	
-------------------------------	--

	6 – Giek over bakboord (links) heeft voorrang
zeilschepen over zelfde boeg:	
	7 – Loef (windkant) wijkt voor lij (luwtekant)
zeilschepen over zelfde boeg:	
	8 – Oploper wijkt

Regel 1 gaat voor regel 2, enz. Goed zeemanschap vereist dat je altijd aanvaringen probeert te voorkomen, ook als dat betekent dat je tegen de regels in moet gaan.

Pas als je de stuurman van het andere schip kunt zien kun je er vanuit gaan dat hij jou ook heeft kunnen zien. Maar je weet het nooit zeker. Zo ja, dan maar hopen dat hij de regels ook kent en ze toepast. Als je uit gaat wijken doe dit dan vroegtijdig met een overduidelijk overdreven koerswijziging zodat er geen enkel misverstand over elkaars bedoelingen bestaat. Het schip dat niet wijkt, houdt koers en snelheid. Aanvaringen leveren een hoop schade en ellende op. Probeer ze te voorkomen.

Geef kleine vissersbootjes ook de ruimte. Ze vissen vaak met lange lijnen over een katrol. Vaar er niet vlak achter langs.

Man Over Boord

Tot slot een manoeuvre die we hopelijk niet in ernst hoeven uit te voeren. Het is vanzelfsprekend dat mensen die niet kunnen zwemmen zorgen dat ze niet overboord vallen. Draag permanent tijdens het varen een veiligheidstuig en zorg dat je aangeliend blijft. In havens voldoet een zwemvest. Deze veiligheidsmiddelen zijn aan boord aanwezig. In geval van man over boord gebeuren er drie dingen gelijktijdig: **ZWEM WIJS STUUR**

- Roep de drenkeling luid toe **ZWEM**. Door paniek of kou kan hij dit vergeten. Tevens kun je aan zijn reactie zien of hij niet bewusteloos is.

- Roep luid tegen de bemanning aan boord **WIJS**. Een bemanningslid wijst met gestrekte arm de drenkeling aan en blijft dit doen ongeacht wat er verder gebeurt. Als je een klein koppie tussen golven eenmaal kwijt bent vindt je het niet meer terug.
- De schipper **STUURT**. Het schip moet zo snel mogelijk zo dicht mogelijk bij de drenkeling op de handrem worden gezet. Dat gaat als volgt: De schipper stuurt ogenblikkelijk het schip door de wind **ZONDER DE SCHOTEN LOS TE MAKEN**. Het schip zal door deze manoeuvre binnen een scheeps lengte boven zijn eigen kielzog terechtkomen en daar stil blijven liggen. De genua zal bak staan en het grootzeil zal een normale zeilpositie innemen. Met een klein beetje roer naar loef kan een schip zo uren ongeveer op dezelfde plek blijven zonder er verder aandacht aan te hoeven besteden. Deze manoeuvre wordt genoemd: een schip bijleggen. De wijzer **WIJST** nog steeds en nu kun je je met de drenkeling bemoeien. Het schip ligt dichtbij, waarschijnlijk kan de drenkeling ernaar toe zwemmen. Gooi geen dingen overboord (lijnen, reddingboeien ze komen niet aan of waaien weg en het draagt alleen bij aan chaos). Moet de drenkeling geholpen worden, gebruik dan nu de bijboot of laat een ander bemanningslid met reddingboei te water (b.v. in geval van bewusteloosheid). Spring nooit zomaar iemand na. Dan moeten er twee gered worden. Haal de drenkeling via de zwemtrap aan boord. Start **GEEN** motor. Drenkelingen en draaiende schroeven zijn een hele slechte combinatie. Warm de drenkeling op met droge dekens. Liever geen alcohol om warm te worden. Neem zelf wel een borrel en vaar verder.

Dus samenvattend:

ZWEM, WIJS, STUUR, en hou je zeilen **VAST** en strak. Oefen deze manoeuvre maar eens. Ga door de wind zonder je zeilen los te gooien en kijk wat er gebeurt.

Tot slot de twee belangrijkste regels waar ieder lid van de bemanning mee te maken krijgt:

- **1 - De schipper heeft altijd gelijk !**
- **2 - Als de schipper geen gelijk heeft, treedt automatisch regel 1 in werking !**

Bediscussieer eventuele besluiten of handelingen pas achteraf en niet tijdens het varen of manoeuvreren. Mocht ondanks alle goede raadgevingen toch niet alles volgens plan verlopen geef dan de schuld aan: die rotboot, de wind, de zee, je bemanning, de flottieljeleider, Ron Versteeg, Marcel Kruger, of de schrijver Fred Jongkees. Overigens niet noodzakelijkerwijs in deze volgorde.

Goede Vaart !

Met grote dank aan Fred Jongkees, collega en enthousiast zeiler. Fred is reeds driemaal met ons meegeweest naar Corfu en Levkas.