
3.1.5 Diploma Kielboot II

Het CWO-diploma Kielboot II wordt uitgereikt aan personen die blijk hebben gegeven de volgende onderdelen te beheersen en geacht worden onder niet te moeilijke omstandigheden te varen op meren en plassen (niet te druk vaarwater, overdag, met voldoende zicht) in een zeilboot met een eigen massa van tenminste 200kg en een zeiloppervlakte tot 20m², windkracht tot en met 4 Beaufort.

3.1.5.1 Eisen Praktijk

1. Het schip zeilklaar en nachtklaar maken
2. Verhalen van het schip
3. Stilliggend hijsen en strijken van de zeilen
4. Stand en bediening van de zeilen
5. Sturen, roer- en schootbediening
6. Overstag gaan
7. Opkruisen in nauw vaarwater
8. Gijpen en gijpen kunnen vermijden
9. Afvaren van hogerwal
10. Aankomen aan hogerwal (onder alle omstandigheden)
11. Afmeren van het schip
12. Kunnen reven op het eigen schip
13. Toepassing van de reglementen
14. Man over boordmanoeuvre
15. Loskomen van aan de grond
16. Gebruik buitenboordmotor

3.1.5.2 Eisen Theorie

1. Schiemanswerk
2. Zeiltermen
3. Onderdelen
4. Veiligheid
5. Reglementen
6. Krachten op het schip en hun gevolgen
7. Gedragsregels
8. Weersinvloeden
9. Vaarproblematiek andersoortige schepen

3.1.5.3 Toelichting op de praktijkeisen

1. Het schip zeilklaar en nacht-klaar maken

Controle inventaris. Eventueel schip schoon/droog maken. Zeilkle(e)d(en) eraf: droge zijde droog houdend opvouwen en opbergen. Zo nodig sluitingen controleren. Kraanlijn aanslaan. Kraanlijn doorzetten. Mik, schaar, bok (dan wel stoeltje) onder giek uit en veilig opbergen. Fok aanslaan: val van tevoren klaar hangen. Schoot aan fok bevestigen dan wel klaarleggen. Halshoek vastmaken. Leuvers van onderaf aanslaan. Niet in het water laten komen. Zie verder: fok opdoeken. Fokkenschoten door de lij-ogen en achtknoop er opzetten. Grootzeil: grootzeilbindsels vastmaken/controleren (*). Aanslaan: piekenval aan spruit en spruitloperborglijn (*). Klauwval aanslaan (*). Grootzeilval aanslaan (*). Zo nodig reven. Zelflozers (indien aanwezig) naar wens instellen. Bemanning moet goed gekleed zijn en de mogelijkheid hebben zich anders te kleden als de omstandigheden veranderen.

Reddingvest voor elk persoon is aan boord mee en is bij voorkeur aangetrokken als een onderdeel van de regenkleding.

(*) = indien van toepassing

2. Verhalen van het schip

Zonder gebruik te maken van de motor. 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.

3. Stilliggend hijsen en strijken van de zeilen

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. 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 (*). Piekenval tijdelijk vastzetten (*). Klauwval vastzetten (*). Halstalie vast. Rijglijn/rakbanden zo nodig corrigeren. Piek stellen zodat een plooi van nok naar hals resteert (*). Kraanlijn zodanig los dat het zeil er geen hinder van ondervindt.

Fok hijsen: val losmaken. Zo nodig naar de kuip gaan. Schoothoek aan schoot lostrekken (val ontspannen en beheerst trekken). Fok hijsen. Strietsen (dwars op de val trekken; de ruimte die ontstaat over de korvijnagel of kikker met de andere hand wegnemen). Val beleggen. Vallen en kraanlijn opschietsen.

(*) alleen voor gaffelzeilen

4. Stand en bediening van de zeilen

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 steeds 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.

5. Sturen, roer- en schoot-bediening

Het schip met behulp van het roer en de zeilen een rechte koers en bochten kunnen laten varen, zodanig dat een aangewezen punt zonder onnodige omwegen wordt aangezeild.

6. Overstag gaan

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": waarschuwingscommando. Indien nodig ook te gebruiken in sloten en kanalen. Bemanning maakt zich gereed.

"Ree": start van de manoeuvre. Bemanning laat de fokkenschoot 10 tot 15 cm vieren (= fok killend bij). Grootschoot zo nodig en zo mogelijke enige decimeters aantrekken.

"Fok bak": alleen te gebruiken als de sturing van het schip het nodig maakt. Als de boot nagenoeg in de wind ligt. Bemanning trekt de fokkenschoot aan de oude loefzijde weer aan. "Fok over": als de boot net door de wind heen is. Bemanning viert de 'oude' fokkenschoot op en trekt de 'nieuwe' fokkenschoot aan 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 met het gezicht naar voren gaan verzitten.

7. 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 in nauw vaarwater noodzaak de korte slag met een knik in de schoot te varen om voldoende snelheid te krijgen voor een vloeiende overstagmanoeuvre.

8. Gijpen en gijpen kunnen vermijden

Aan zien komen wanneer er gegijpt moet worden. De stuurman attendeert de bemanning op de komende gijp. Het overkomen van het zeil moet pal voor de wind gebeuren. Na de gijp zit de stuurman aan de hoge zijde. Het schip moet een vloeiende, zo nodig gestrekte, koers blijven varen.

'Nieuwe' fokkenschoot wordt gepakt. Eventueel opnieuw fok te loevert zetten.

Direct voor en na de manoeuvre moet de zeilstand juist zijn. Met name het vieren van de schoot moet snel gebeuren.

Gijpen vermijden: indien de omstandigheden het noodzakelijk maken, moet een gijp vermeden kunnen worden. Bijv. de gijp vervangen door het maken van een 'stormrondje'. Bij een 'stormrondje' dient rustig 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.

Het strijken van het grootzeil is ook een mogelijkheid om de 'gijp' (althans met het grootzeil) te vermijden.

9. Afvaren van hogerwal

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen, zo nodig verhalen. Ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Landvast(en) losmaken, opschieten en paraat opbergen. Bemanning evenredig over sb en bb 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. Afduwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip. Zo nodig moet er worden gedeinsd. Deinzen: Schip in de wind leggen. Bemanningsgewicht evenredig over stuur- en bakboord verdelen. Schoten goed los. Fok zo mogelijk bundelen. Stuurman aan de toekomstige loefzijde. Afduwer houdt schip aan de voorstag of aan de randen van het voordek vast. Het been dat het dichtst bij het voorstag is, wordt op het schip geplaatst. Afzet krachtig en recht achteruit. Roerganger geeft roer voor deinzend schip. Volvallen over de van tevoren vastgestelde boeg. Bij voorkeur zonder fok bak. Helmstok/hout niet loslaten. Vaart maken (zeil aantrekken) zodra het schip op de juiste koers ligt.

10. Aankomen aan hogerwal

De aankomst aan hogerwal dient ook zonder een 'dwarspeiling' te kunnen worden uitgevoerd. Landvasten gereed leggen/houden en vastmaken aan het schip. Schip moet stilliggen vlak voor de op de wal aangegeven plaats op een der aan de windse koersen (zo nodig afhouden op veilige wijze). Het schip moet zoveel mogelijk loodrecht op de wal aankomen. De snelheidsregeling moet zichtbaar zijn. De controle op volledige killende zeilen (op de juiste koers varend) moet hebben plaatsgevonden. 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).

11. Afmeren van het schip

Schip zo fixeren dat ook op lange termijn schade aan eigen of andere schepen niet mogelijk is.

Gebruik zo min mogelijk verbindingslijnen met de 'wal' (minder dan 3 en meer dan 6 is altijd fout). Kies de lijn zo lang mogelijk. Eerst die lijnen vastmaken die de natuurlijke beweging van het schip tegengaan (in de wind of tegenstrooms).

12. Kunnen reven op het eigen schip

Aan kunnen geven wanneer de noodzaak bestaat om te gaan reven. Dit aangeven aan de hand van: schip, zeilwater, windkracht en geoefendheid van de bemanning. Op de eigen boot moet, indien noodzakelijk, gereefd kunnen worden.

13. Toepassing van de reglementen

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

14. 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 loef 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. EHBO toepassen.

15. Loskomen van aan de grond

In volgorde van de moeilijkheid van de situatie, als je constateert dat je vastloopt, dien je: Zo snel mogelijk van de ondiepte af te sturen.

Het schip te krenge om diepgang te verminderen (denk aan de gijp in voor de windse situaties).

De vaarboom erbij te nemen en:

- door de wind bomen en wegvaren,
- een gijp te forceren en wegvaren.

Het zeil te strijken en de boot via dezelfde weg terug te duwen (of zo nodig te laten slepen) als die je op de ondiepte bent gekomen.

16. Gebruik buitenboordmotor

De kandidaat wordt verondersteld met tenminste één motor om te kunnen gaan.

- De start en stopprocedure van de motor moet gekend worden (zo nodig het gebruik van de choke kennen). Bij buitenboordmotoren moet gecontroleerd worden of er gevaar bestaat voor het raken van de schroef door het roer.
- Aanleggen en afvaren van hogerwal
- Goed afmeren op de eigen ligplaats
- Keren
- Stoppen
- Bij directe aanwezigheid van personen in het water dient te motor te worden uitgeschakeld

3.1.5.4 Toelichting op de theorie-eisen

1. Schiemanswerk

De volgende steken bij naam kennen en op verzoek kunnen leggen: twee halve steken (waarvan de eerste slippend), achtknoop, paalsteek, platte knoop, mastworp (met slipsteek als borg), schootsteek (enkel). Ook moet de functie van deze knopen en steken gekend te worden. Tevens: een lijn juist kunnen opschieten en een lijn goed kunnen beleggen op een kikker.

2. Zeiltermen

De kandidaat moet kunnen aangeven wat bedoeld wordt met de volgende termen:

Hogerwal, lagerwal, 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, kruisrak, killen van het zeil, deinzen, opschieten, beleggen.

3. Onderdelen

Van eigen boot en tuigage in de praktijk en op een tekening minstens 25 onderdelen bij de juiste naam kunnen noemen. De onderdelen naar eigen keuze van de kandidaat. Op de tekening moeten duidelijk minstens 30 verschillende onderdelen voorkomen. In ieder geval moeten gekend worden: blok, landvast, kiel, helmstok, roer, mast, giek, val, schoot, halshoek, schoothoek, grootzeil, fok.

4. 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.

5. Reglementen

De volgende regels uit het Binnenvaartpolitiereglement kunnen toepassen:

1.01 lid A	motorschip
1.01 lid A	groot schip
1.01 lid A	klein schip: alleen de bepaling over de lengte
1.01 lid A	zeilschip
1.01 lid A	zeilplank
1.04	Voorzorgsmaatregelen
1.05	Afwijking reglement
6.01 lid 1	Tegengestelde koersen, oplopen, voorbijlopen en kruisende koersen
6.03 lid 1, 3, 4, 5	Tegengestelde koersen: algemene beginselen
6.04 lid 2	Tegengestelde koersen: stuurboordwal
6.04 lid 3	Tegengestelde koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.04 lid 6, 8	Tegengestelde koersen: kleine zeilschepen onderling en zeil - spier - motor
6.10	Voorbijlopen

6.17 lid 2	Kruisende koersen: stuurboordwal
6.17 lid 3	Kruisende koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.17 lid 6	Kruisende koersen: kleine zeilschepen onderling
6.17 lid 9	Kruisende koersen: zeil - spier - motor

Weten dat naast het BPR nog andere reglementen kunnen gelden en weten waar het BPR en deze andere reglementen gevonden kunnen worden.

6. Krachten op het schip en hun gevolgen

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.

7. Gedragsregels

De goede gebruiken ten opzichte van andere watersporters, waaronder wedstrijdzeilers, kennen. De verantwoording kennen ten opzichte van het milieu.

8. 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.

9. 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.