
3.1.6 Diploma Kielboot III

Het CWO-diploma Kielboot III wordt uitgereikt aan personen die blijk hebben gegeven de volgende onderdelen te beheersen en in staat zijn tot en met windkracht 6 zelfstandig op meren, plassen en kanalen in een zeilboot met een eigen massa van tenminste 200kg en een zeiloppervlak tot 30m² te varen.

3.1.6.1 Eisen Praktijk

1. Het aanslaan van de zeilen
2. Het schip zeilklaar maken en klaarmaken voor de nacht
3. Verhalen van het schip
4. Hijsen en strijken van de zeilen zowel stilliggend als varend
5. Stand en bediening van de zeilen
6. Bovenwinds gelegen punt kunnen bezeilen
7. Opkruisen in nauw vaarwater
8. Gijpen en gijpen kunnen vermijden
9. Afvaren van en aankomen aan hoger wal
10. Man over boordmanoeuvre
11. Aankomen aan lager wal
12. Afmeren
13. Kunnen reven op het eigen schip
14. Eenvoudig ankeren
15. Eenvoudige zeil- en scheepstrim
16. Loskomen van aan de grond
17. Bedienen van een binnen- of buitenboordmotor
18. Schiemanswerk
19. Aanvaring- / achtergrond-peiling kunnen maken
20. Toepassing van de reglementen
21. Terminologie

3.1.6.2 Eisen Theorie

1. Schiemanswerk
2. Zeiltermen
3. Onderdelen
4. Veiligheid
5. Reglementen
6. Krachten op het schip en hun gevolgen
7. Gedragsregels, vlagvoering en jachtetiquette
8. Weersinvloeden
9. Vaarproblematiek andersoortige schepen
10. Dagelijks onderhoud van het eigen schip
11. Het kennen van twee andere reefsystemen dan die op het eigen schip

3.1.6.3 Toelichting op de praktijkisen

1. Het aanslaan van de zeilen

Een zeil kunnen aanslaan aan de rondhouten van het 'eigen' schip.

2. Het schip zeilklaar maken en klaarmaken voor de nacht

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 onder af aanslaan. Niet in het water laten komen. Zie verder: fok opdoeken. Fokkenshoten door de lij-ogen en achtknoop erop zetten.

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 en is bij voorkeur aangetrokken als een onderdeel van de regenkleding.

(*) indien van toepassing

3. 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 op mag leveren voor bemanning, materiaal of andere scheepvaart. Op het schip zelf dient zo veel mogelijk vanuit de kuip gewerkt te worden.

4. Hijsen en strijken van de zeilen

Stilliggend: Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Iemand/iets ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. 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). Strietsen (dwars op de val trekken; de ruimte die ontstaat over de korvijnagel of kikker met de andere hand wegnemen). Val beleggen. Vallen/kraanlijn opschieten.

Varend: Voorbereiding: fokkenval vastmaken aan nagelbank/knecht. Nog één zeilbandje vast met slipsteek. Kraanlijn strak aan toekomstige loefzijde. Schoot met slipsteek gereed om snel los te maken. Fokkenschoot

klaarleggen naar stuurman toe. Grootzeilval(len) in de hand nemen (als het grootzeil eerst gehesen wordt). Uitvoering in principe: stuurman gaat aan toekomstige loefzijde zitten. Bij alle koersen hoger dan halve wind eerst grootzeil en dan de fok. Bij andere koersen eerst fok, vaart lopen, oploeven tot aan de wind en grootzeil hijsen. (Zie voor het hijsen: stilliggend).

Let op: piekenval sterker doorzetten dan 45 graden, dan wel alleen de piek hijsen en met de hand voor schoothoek spelen.

Uitzonderingen: bij luvtes/weinig wind, vaak bij bruggen, kan het grootzeil ook gehesen worden bij ruimere koers. Veiligheid: let goed op het andere scheepvaartverkeer.

(*) alleen voor gaffelzeilen

5. 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 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.

6. Bovenwinds gelegen punt kunnen bezeilen

Met zo min mogelijk slagen een in de winds gelegen punt kunnen bezeilen. Daarbij goed kunnen bepalen wanneer er overstag gegaan kan worden door het gebruik van de 'achterlijker dan dwars'-peiling. Wanneer een lange en een korte slag gemaakt moeten worden, bij voorkeur met de korte slag bij het in de windse punt aankomen.

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

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 pakken en evt. opnieuw de 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. het vervangen van de gijp 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 en aankomen aan hogerwal

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 stuurboord en bakboord verdelen. Stuurman aan de helmstok aan de toekomstige loefzijde. Schoten goed los. Goed uitkijken voor een veilige afvaart. Afzet van de wal naar de gewenste (grootste hoek schip/wal) richting (bij langswal ook vooruit) of recht achteruit. Zo nodig fok bak. Afdruwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip. 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. Afdruwer houdt het 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 gaan maken (zeil aantrekken) zodra het schip op de juiste koers ligt.

Aankomen aan hogerwal onder alle omstandigheden: 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 één 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 varende) 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).

10. 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.

11. Aankomen aan lagerwal

Vorbereiding: stootwillen op de juiste plaats bevestigen en zo mogelijk terug in het schip leggen. Afstoplijn zo nodig gereed maken en beleggen in de buurt van het draaipunt van het schip. Vallen klaar maken voor het vrij uitlopen tijdens het strijken. Kraanlijn aan toekomstige loefzijde. Zeilbandjes gereed houden.

Uitvoering: de keuze van het al dan niet eerst strijken van de fok hangt af van de bekwaamheid van de bemanning en de bestuurbaarheid van het schip.

Fok zo nodig strijken. Grootzeil bovenwinds strijken op aan de windse koers.

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

Fok strijken: niet in het water laten komen. Fok opdoeken. Stootwillen uithangen.

Bij aankomst:

- via opdraaimethode: vaart verminderen door tegen de wind in te sturen
- via afstopmethode: afstoppen met afstoplijn.

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

12. Afmeren van het eigen schip

Schip dusdanig 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).

13. 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, windkrachten geoefendheid van de bemanning. Op de eigen lesboot moet indien noodzakelijk gereefd kunnen worden.

14. Eenvoudig ankeren

In een noodgeval gebruik kunnen maken van het aanwezige anker. Rekening moet worden gehouden met: geen lijn(en) om het anker, het anker moet zich in kunnen graven, het schip moet (nagenoeg) in de wind blijven liggen tijdens het ankeren.

15. Eenvoudige zeil- en scheepstrim

De functie van de bolling van het zeil kennen en zo nodig kunnen beïnvloeden. Tevens moet de helling van het schip steeds zoveel mogelijk constant blijven (een ietsje naar lij).

16. 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 de 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 dat je op de ondiepte bent gekomen.

17. Gebruik binnen- of buitenboordmotor

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

- 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 hogewal
- Goed afmeren op de eigen ligplaats
- Keren
- Stoppen
- Stilliggen op open water
- Bij directe aanwezigheid van personen in het water dient te motor te worden
- uitgeschakeld.

18. Schiemanswerk

Toepassing en onderhoud van touwwerk: de gebruiksmogelijkheden kennen van verschillende soorten touwwerk (kunststof) voor landvasten, vallen, sleeplijn en ankerlijn. Het touwwerk moet vrij van zand en scherpe randen worden gehouden en zoveel mogelijk gevrijwaard zijn van invloed van U.V.-licht.

Steken en knopen en hun toepassing: twee halve steken, slipsteek, achtknoop, platte knoop, schootsteek (enkel en dubbel), mastworp (2 manieren), paalsteek, opschieten van een tros, tros beleggen op een bolder, lijn beleggen op een klamp of nagel.

19. Aanvarings-/achtergrondpeiling kunnen maken

Kunnen vaststellen of er gevaar voor een aanvaring zal ontstaan bij kruisende koersen door over het andere schip een peiling te nemen op de achtergrond.

20. 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.

21. Terminologie

Zoveel mogelijk dient de juiste naamgeving te worden gebruikt. Zowel bij de communicatie binnen de boot als tussen schepen en personen onderling.

3.1.6.4 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), mastworp op twee manieren, (met slipsteek als borg), schootsteek op twee manieren (enkel en dubbel). Ook dient de functie van deze knopen en steken gekend te worden.

En tevens: een lijn juist kunnen opschieten en een lijn goed kunnen beleggen op een kikker. Een lijn goed kunnen beleggen op een bolder.

Kunnen aangeven dat touwsoorten kunnen verschillen in: rekvermogen, breeksterkte, slijtvastheid, wateropname en U.V.-bestendigheid. Het verschil tussen geslagen en gevlochten touwwerk moet herkend worden. Het verschil kunnen aangeven tussen diverse soorten kunstvezeltouw. De gebruiksmogelijkheden van verschillende soorten touwwerk voor landvasten, vallen, schoten, sleeplijn en ankerlijn moeten gekend worden. De kandidaat moet weten dat touwwerk vrij van zand gehouden moet worden en zoveel mogelijk gevrijwaard van U.V.-licht. Het begrip schavielen en maatregelen daartegen moeten beschreven kunnen worden.

2. Zeiltermen

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, bovenlangs, onderlangs, dwarspeiling, bezeild, binnen de wind, korte slag, lange slag, opschieter, zuigen, duiken, planeren, volvallen, verhalen, verlijeren, drift, bijliggen, bak(-houden).

3. Onderdelen

Van de eigen boot en tuigage in de praktijk en op afbeeldingen minstens 40 onderdelen bij de juiste naam kunnen noemen. Deze onderdelen naar eigen keuze van de kandidaat. In ieder geval moeten gekend worden: voorstevan, spiegel, sluiting, kous, blok, stootkussen, hoosvat, landvast, kiel, helmstok, roer, roerblad, mast, giek, val, halstalie, schoot, voor-, achter-, onderlijk, hals-, schoothoek, grootzeil, fok.

4. Veiligheid

Kunnen aangeven waarom het belangrijk is om bij de omgeslagen boot te blijven. De eisen kennen die gesteld moeten worden aan een zwemvest (reddingvest).

5. Reglementen

De volgende regels uit het Binnenvaartpolitiereglement kunnen toepassen:

2	Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement
1.01 lid A 1°	schip
1.01 lid A 2°	motorschip
1.01 lid A 3°	groot schip
1.01 lid A 4°	klein schip
1.01 lid A 6°	passagiersschip
1.01 lid A 14°	veerpont
1.01 lid A 15°	zeilschip
1.01 lid A 16°	zeilplank
1.01 lid B 2°	sleep
1.01 lid B 5°	assisteren
1.01 lid C 1°	's nachts
1.01 lid C2°	overdag
1.01 lid C7°	korte stoot, lange stoot
1.01 lid D5°	vaarweg
1.01 lid D6°	vaarwater
1.02 lid 1t/m4	Verplichtingen en verantwoordelijkheden schipper
1.04	Voorzorgsmaatregelen
1.05	Afwijking reglement
1.09 lid 1	Sturen
1.11	Reglement aan boord
2.02	Kentekens van kleine schepen
3.01a lid a, b, c, d	Begripsbepalingen: toplicht, boordlichten, heklicht, rondom schijnend licht
3.05	Verboden tekens
3.07	Verboden lichten of tekens
3.08 lid 1	Tekens van motorschepen
3.08 lid 5	Tekens van motorschepen (motorkegel)
3.09 lid 1,2,3,4	Tekens van slepen en van motorschepen die assisteren
3.12	Tekens van grote zeilschepen
3.13	Tekens van kleine schepen
3.15	Gele ruit passagiersschepen
3.20	Tekens van stilliggende schepen
3.25	Tekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen
3.29	Bijkomende tekens bescherming hinderlijke waterbeweging
3.30	Noodtekens
3.38	Teken bij een duiker te water
4.01 lid 1b en 4	Geluidsseinen; algemene bepalingen
4.02	Geven van geluidsseinen
4.04	Blijf weg-sein
5.01	Verplichtingen i.v.m. verkeerstekens
5.02	Prioriteit
6.01	Vaarregels: begripsbepalingen
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 4	Tegengestelde koersen: groot onderling
6.04 lid 7	Tegengestelde koersen: kleine motorschepen onderling
6.04 lid 6, 8	Tegengestelde koersen: kleine zeilschepen onderling en zeil – spier – motor
6.04 lid 9	Tegengestelde koersen: klein spier onderling
6.07	Voorbijvaren op tegengestelde koersen in een enge
6.09	Voorbijlopen: algemene bepalingen
6.10	Voorbijlopen
6.13 lid 1, 2, 3, 4	Keren
6.14	Vertrek
6.16 lid 1t/m 7	Uit- en invaren van havens en hoofd- en nevenvaarwateren
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 4	Kruisende koersen: groot onderling
6.17 lid 6	Kruisende koersen: kleine zeilschepen onderling
6.17 lid 7	Kruisende koersen: kleine motorschepen onderling
6.17 lid 8	Kruisende koersen: klein spier onderling
6.17 lid 9	Kruisende koersen: zeil – spier – motor
6.18 lid 1	Diverse vaarregels (gelijke hoogte varen)
6.18 lid 2	Diverse vaarregels (voorbijvaren gevaarlijke stoffen)
6.18 lid 4	Diverse vaarregels (niet vastmaken of meevoeren aan varend schip zonder toestemming)
6.20 lid 1	Hinderlijke waterbeweging
6.22	Stremming en beperking van de scheepvaart
6.23	Vaarregels voor veerponten
6.26	Doorvaren van beweegbare bruggen
6.28 lid 4, 5, 9	Doorvaren van sluizen Doorvaren van sluizen
6.28a	In- en uitvaren van sluizen
7.09	Gedogen langszij te komen
7.10	Medewerken bij vertrek
8.08	Watersport zonder schip
9.04 lid 1, 2, 3	Kleine schepen
9.05	Zeilplanken

Bijlage 6A geluidsseinen:

- Attentie
- Ik ga stuurboord uit
- Ik ga bakboord uit
- Ik sla achteruit
- Ik kan niet manoeuvreren
- Noodsein
- Blijf weg sein

- Verzoek tot bediening van brug of sluis

Bijlage 7 verkeerstekens:

A1	In-, uit- en doorvaren verboden. Inclusief A.1.a
A9	Verbod op hinderlijke waterbeweging
A11	In-, uit- of doorvaren verboden, wordt aanstonds toegestaan
A12	Verboden voor motorschepen
A13	Verboden voor kleine schepen
A15	Verboden voor zeilschepen
A16	Verboden voor door spierkracht voortbewogen schepen
A17	Verboden voor zeilplanken
B5	Verplichting voor het bord stil te houden
B6	Verplichting de vaarsnelheid te beperken
D1	Aanbevolen doorvaartopening vaste bruggen E1 In-, uit- en doorvaren toegestaan
E4	Niet vrijvarende veerpont
E4.1	Vrijvarende veerpont
E9	Het gevolgde vaarwater geldt als hoofdvaarwater
E10	Het gevolgde vaarwater geldt als nevenvaarwater
E11	Einde van een verbod of gebod
E15	Motorschepen toegestaan
E16	Kleine schepen toegestaan
E18	Zeilschepen toegestaan
E19	Door spierkracht voortbewogen schepen toegestaan
E20	Zeilplanken toegestaan
G1	Optische tekens bij vaste bruggen
G2	Optische tekens bij beweegbare bruggen
G4	Optische tekens bij sluizen G5.1a Hoogteschaal
H3	Spui- en inlaattekens

Bijlage 15 (vaarwegen behorend bij art. 9.04 lid 1)

Bijlage 16 (vaarwegen behorend bij art. 9.05)

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

Weten welke andere reglementen bovendien nog op welke vaarwateren binnen zijn vaargebied gelden.

Weten dat voor het varen met bepaalde schepen een Klein Vaarbewijs verplicht is (Binnenschepenwet Art. 16 lid 2).

6. Krachten op het schip en hun gevolgen

De begrippen kracht en koppel moeten gekend worden en ze kunnen gebruiken bij het uitleggen van de onderstaande zaken.

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

Aan kunnen geven wat de effecten zijn van de helling van de boot op het

sturen van het schip. Kunnen verklaren hoe ten gevolge van de kracht van de wind op het zeil, drift en voortstuwing ontstaan.

Kennis hebben van de oorzaken van stabiliteit van scherpe jachten. Het verschil tussen gewichtsstabiliteit en vormstabiliteit moet kunnen worden uitgelegd.

7. Gedragsregels, vlagvoeringen jachtetiquette

De goede gebruiken ten opzichte van andere watersporters waaronder wedstrijdzeilers kennen. De verantwoording kennen ten opzichte van het milieu. Het kennen van de vlagvoering van het eigen schip.

8. Weersinvloeden

Het kunnen interpreteren van het weerbericht 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. Weten welke windsnelheden (in m/sec) horen bij de verschillende stappen van de schaal van Beaufort en omgekeerd. Het verband kennen tussen de omschrijvingen die bij waarschuwingen gebruikt worden en het bovenstaande.

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 uit kunnen wijken. Weten dat ook grote vrachtschepen sterk kunnen verlijeren.

10. Dagelijks onderhoud van het 'eigen' schip

Kennis over: de controle op het vastzitten van bevestigingsmaterialen aan boord (ook boven in de mast), het bijwerken van kleine beschadigingen, het schoonhouden van het schip.

Dagelijks onderhoud van buitenboordmotor

De motor: brandstof zo nodig bijvullen, smering van de motor en schroefas controleren. Vreemde geluiden herkennen en doorgeven.

11. Het kennen van twee andere reefsystemen dan die op het 'eigen' schip

Theoretische kennis over het werken met het reefsystemen van het eigen schip. De kandidaat moet kunnen aangeven waar de belangrijkste foutoorzaken liggen. Twee andere reefsystemen kennen dan die van het 'eigen' schip.