

1 **Roeien en wrikken**

1.1 **Algemeen**

Roeien en wrikken zijn geen theorie opleidingen. Alleen in de praktijk, door veel te oefenen, leer je de juiste stand van de handen en een goede lichaamshouding, en bouw je uithoudingsvermogen op.

1.2 **De vlet roeiklaar maken**

De sloepcommandant zal opdracht geven de riemen, dollen, doften, vlonders en het roer naar de vlet te brengen.

1. Hoos de vlet eerst zo goed mogelijk leeg en ruim alles goed op.
2. Als de vlet leeg en opgeruimd is plaats je de vlonders, doften en het roer. Het roer borg je aan de vlet met een borgeindje.
3. De riemen komen met de bladen naar voren gericht op de doften te liggen, zoveel mogelijk tegen het dolboord aan. De riemen moeten zodanig liggen, dat de binneneinden -ook die van de kortste riemen- gelijk komen te liggen. Het blad van de buitenste riem komt gedeeltelijk op de meer naar binnen liggende, enzovoort. De kortste riem komt aan de binnenkant.
4. Leg de dollen op de doften, vlak naast de dolpot.
5. Komt er een pikhaak in de boot, dan leg je deze naast de riemen, tegen het boord dat is afgekeerd van de zijde waarover de vlet ligt afgemeerd. De punt wijst naar voren en de druif ligt gelijk met de binneneinden van de riemen.

De roeiers betreden nu één voor één rustig de vlet. In principe nemen de twee grootsten plaats op de achterste doft om als slagroeiers te roeien. De andere roeiers nemen in afnemende grootte plaats op de middelste en voorste doft, tenzij de sloepcommandant anders bepaalt.

De roeiers zitten met hun gezicht naar de roerganger gericht, met rechte rug, handen op de knieën en de ellebogen tegen het lichaam.

1.3 **Roeicommando's**

Roeihandelingen worden alleen uitgevoerd na de commando's van de roerganger. De sloepcommandant kan iemand anders als roerganger aanwijzen. Als de sloepcommandant echter ingrijpt, dan moet je dit commando onmiddellijk opvolgen.

Voorafgaand aan het commando geeft de roerganger aan of dat commando voor *beide boorden*, alleen *stuurboord* of alleen voor *bakboord* bestemd is.

1. *Dollen IN*

De dollen met de buitenhand in de dolgaten steken en langsscheeps richten.

2. *Los VOOR, Los ACHTER*

De voorste roeier aan de zijde waarover de boot ligt afgemeerd (de 'haak voor' genoemd) en eventueel de 'haak achter' maken de landvasten los en zorgen dat de boot zo snel mogelijk vrijkomt.

Wordt de haak gebruikt, en bestaat er gevaar voor uitglijden of beschadiging, dan moet je niet met de punt maar met de druif van de haak afzetten.

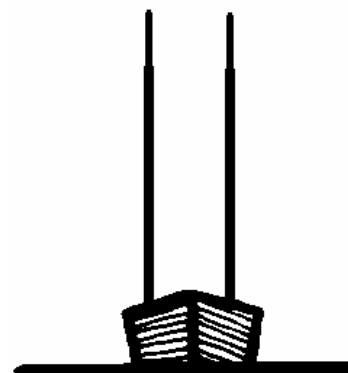
3. *Willen BINNEN*

De willen met de buitenhand binnenboord halen.

4. *Riemen OP*

1. Bij het waarschuwingscommando "Riemen" draaien de roeiers hun bovenlichaam naar buiten en pakken de riem met de buitenhand in de ondergreep en met de binnenhand in de bovengreep beet.

2. Bij het uitvoeringscommando "OP" gaan de riemen de hoogte in.



Riemen Op

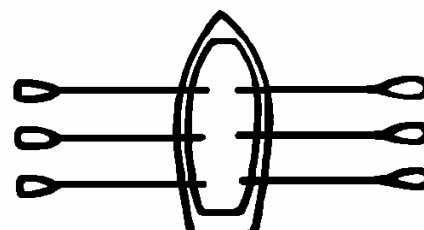
De slagroeiers pakken als eerste hun riem, de buitenste, en plaatsen deze tussen hun knieën. De riem wordt met de buitenhand ter hoogte van de kin vastgehouden en met de binnenhand zoveel lager, dat de arm op het dijbeen rust. Hierna doen eerst de middelste en daarna de voorste roeiers hetzelfde. Houd de bladen langsscheeps en richt alle riemen op die van de slagroeiers.

3. Wanneer de omstandigheden het niet toelaten dat de riemen worden opgezet, dan wordt het commando "Riemen OP" niet gegeven.

5. *Riemen TOE*

1. Bij het waarschuwingscommando "Riemen" worden de riemen een klein stukje opgelicht.

2. Bij het uitvoeringscommando "TOE" leg je de riemen tegelijk zachtjes in de dol zonder dat de bladen van de riemen het water raken.



Riemen Toe

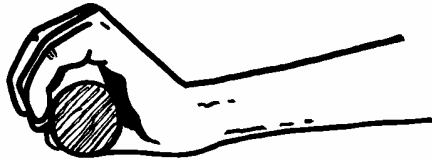
Als niet alle roeiers hun riem toe kunnen doen vanwege ruimtegebrek, wordt het commando aangevuld met "*Wie kan*" of "*Voor zover mogelijk*". De roeiers doen hun riem toe, wanneer de ruimte dit toelaat.

De riem moet loodrecht op de lengteas van de vlet staan met het blad horizontaal. Dit is de uitgangspositie.

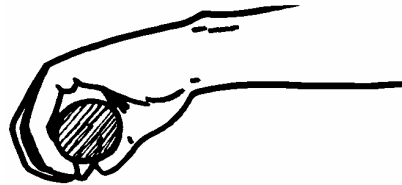
6. Haalt op GELIJK

1. Op het waarschuwingscommando "Haalt op" buigen de roeiers zich met gestrekte rug voorover en brengen met gestrekte armen het binneneinde van de riem naar achteren.

Tegelijkertijd draaien zij de polsen, en daarmee de riemen, een kwartslag voorover. De nagels van de vingers, die eerst aan de achterzijde van de riem waren, zijn nu onder de riem. De onderarm en rug van de hand zijn nu in één lijn gestrekt. De roeiers draaien hun gezicht naar het blad van de riem.

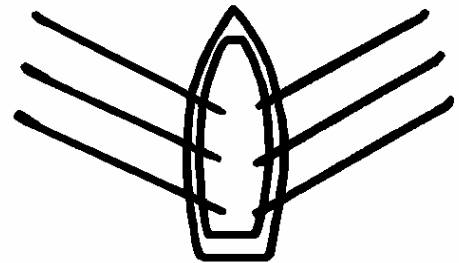


Voor het halen; knokkels naar boven



Tijdens het halen: knokkels naar voren

2. Op het uitvoeringscommando "GELIJK" brengen de roeiers het blad van de riem verticaal in het water, totdat het voor driekwart is ondergedompeld. Het bovenlichaam wordt met gestrekte armen krachtig naar achter bewogen. Aan het einde van de slag worden de ellebogen krachtig naar het lichaam bewogen zodat de riem voor de borst komt. Daarna lichten de roeiers de riem uit het water. De roeiers draaien de handen weer een kwartslag terug zonder ze op de riem te verplaatsen. Het blad draait hierdoor weer horizontaal. De riem wordt weer naar voren bewogen in de beginstand.



Haalt op Gelijk

Om regelmatig en netjes te roeien moeten alle roeiers steeds op de slagroeiers letten. De bakboordslagroeier past zich aan de stuurboordslagroeier aan.

Nadat in normaal tempo, zonder fouten wordt geroeid, laat men het commando per slag weg en geeft men de order "Overgaan op slagroeiers".

7. Over(gaan) op slagroeiers

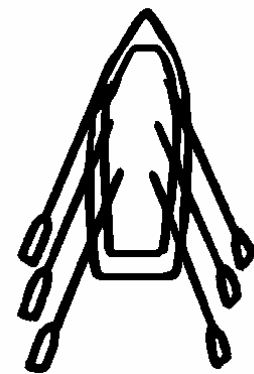
De roeiers blijven in het zelfde tempo doorroeien. Alle roeiers volgen de slagroeiers.

8. Op RIEMEN

Dit commando wordt gegeven op het moment dat de riemen uit het water komen, of even daarvoor. Bij dit commando neem je de beginpositie weer aan.

9. Lopen RIEMEN

Je laat de riemen in de dollen en met de buitenhand breng je ze zoveel mogelijk langsscheeps, zonder dat het blad het water raakt.

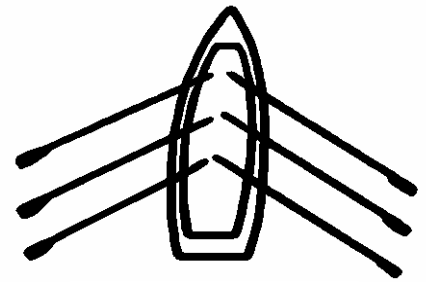


Lopen Riemen

10. *Strijkt GELIJK*

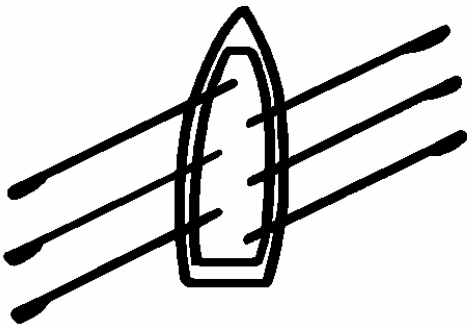
1. Bij het waarschuwingscommando "strijkt" buigen de roeiers hun bovenlichaam naar achteren en brengen de riem naar hun borst. De ogen zijn op het blad van de riem gericht.

2. Op het uitvoeringscommando "GELIJK" het blad voor de helft in het water steken. Hierna brengen de roeiers hun bovenlichaam naar voren en worden de armen gestrekt. Na de slag de riem in de positie van "riemen toe" brengen, zonder de bladen horizontaal te draaien.

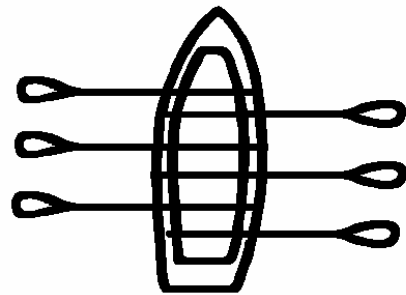


Strijkt Gelijk

Strijken vergt meer kracht dan halen. Indien het ene boord moet halen en het andere moet strijken, wordt het tempo van halen aangepast aan dat van het strijken.



Stuurboord haalt op, bakboord strijkt Gelijk



Riemen Over en weer

11. *Riemen over en weer*

Dit commando wordt gegeven om de roeiers even te laten rusten. Zij schuiven hun riemen met beide handen zover binnenboord dat het binneneinde van de riem op het tegenover gelegen dolboord komt te liggen. De stand van de bladen is afhankelijk van de wind. De bladen moeten wel een zelfde stand innemen. De sloepcommandant geeft de order "bladen horizontaal" of "bladen verticaal".

12. *Stop AF*

De roeiers plaatsen de riemen dwars op de vlet verticaal in het water en houden deze met de handen tegen waardoor de vlet afstopt.



Stop Af

13. *Willen UIT*

De willen buitenboord hangen.

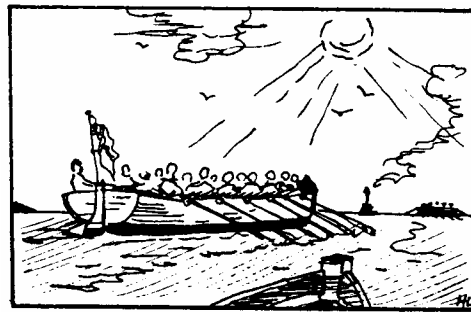
14. Riemen OP

(met de riemen buitenboord)

1. Op het waarschuwingscommando "Riemen" pakken de roeiers hun riem met de buitenhand in de ondergreep beet vlak bij de dol.
2. Op het uitvoeringscommando "OP" de riem uit de dol lichten, in één beweging rechtop zetten en vervolgens tussen de knieën plaatsen.

15. Riemen GEROEID

1. Bij het waarschuwingscommando "Riemen" de riemen een klein stukje oplichten.
2. Bij het uitvoeringscommando "GEROEID" de riemen neerleggen. De slagroeiers leggen als eerste hun riemen neer, zoveel mogelijk tegen het dolboord. De voorste roeiers begeleiden de riem daarbij met hun buitenhand en zorgen ervoor dat de bladen goed liggen. De slagroeiers zorgen ervoor dat de binneneinden van de riemen gelijk liggen.



16. Dollen UIT

De dollen uit de dolgaten nemen en op de doft naast de roeier leggen.

1.4 **Het afmeren van de vlet**

Langs een aanlegplaats nooit met teveel vaart aankomen (maar natuurlijk ook weer niet met veel te weinig vaart). Kom bij voorkeur langs zij met de kop in de wind. De sloepcommandant geeft op tijd de orders: "op ... RIEMEN, riemen ... OP en willen ... UIT".

De sloepcommandant controleert of alles goed ligt en of de boot goed afgemeerd is. Wanneer het roer is uitgenomen ligt deze op het achterdek tegen het boord afgekeerd van de zijde waarover de vlet gemeerd ligt.

Touwwerk netjes opschieten. De vlet uithozen en droog achterlaten. Bij het afmeren langs een schip meldt de sloepcommandant zich bij de wacht. De sloepcommandant laat de roeiers inrukken met de order:

1. *Ingerukt MARS*

De roeiers verlaten één voor één rustig de vlet.

1.5 **Bijzondere commando's**

Wanneer autoriteiten meevaren, of het roeien een show element heeft, de volgende aanvullende commando's geven bij het aan boord komen van de autoriteit:

1. Geeft ACHT

1. Bij het waarschuwingscommando "Geef" maken de roeiers, -nadat zij, die aan bakboord zitten, met hun linkerhand de riem hebben beetgepakt ter hoogte van de kin - hun rechterhand vrij.
2. Op het uitvoeringscommando "ACHT" staan alle roeiers op en brengt de sloepcommandant de groet aan de autoriteit die aan boord komt.

2. Zit NEER

Zodra de autoriteit zit het commando "Zit NEER" geven. Bij het uitvoeringscommando "NEER" nemen de roeiers weer de positie van "riemen op" aan.

3. Haak VOOR

Bij aankomst, na de order "Riemen OP":

De haak voor legt zijn riem geroeid en maakt zich gereed om de vlet af te meren.

4. Geeft ACHT

De roeiers gaan staan, de autoriteit verlaat de boot, waarna de order "Zit NEER" volgt. Vervolgens gaat men weer verder met de order "Riemen GEROEID".

1.6 Wrikken

Een licht vaartuig zoals een vlet kan voortbewogen worden door wrikken.

In de spiegel van de vlet is een uitholling aangebracht (= Wrikgat), voor het plaatsen van een riem. De riem met beide handen beetpakken en het blad geheel in het water steken. De wrikbeweging kan zowel naast als voor de riem gemaakt worden. De riem zodanig bewegen dat men met de handen een liggende acht beschrijft (∞). Het blad maakt daardoor een soort schroefbeweging waardoor de vlet voortbeweegt. Indien men de wrikbeweging goed beheerst kan men ook met één hand wrikken en daarbij in de vaarrichting kijken.



Wrikken vergt veel kracht en wordt daarom alleen over kleine afstanden toegepast. Handigheid in het wrikken ontstaat door veel praktijk oefening.

2 *Het B.P.R.*

2.1 *Reglementen*

1. Het *Binnenvaartpolitiereglement* (BPR) is een reglement ter voorkoming van aanvaring op de openbare wateren in Nederland die voor de scheepvaart openstaan, met uitzondering van enige met name genoemde wateren waar andere reglementen gelden.
2. Het *Rijnvaartpolitiereglement* (RPR) is van kracht op de Rijn met inbegrip van de Waal, de Lek en het Pannerdensch Kanaal. Dit internationale reglement geldt ook in de andere rijnsoeverstaten.
3. Het *Scheepvaartreglement Westerschelde* (SRW) geldt op de Westerschelde als gemeenschappelijke wet met België.
4. De *Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op zee* (BVA) geldt uiteraard op zee maar ook op de Eems en de Dollard.
5. Het *Scheepvaart Reglement Eemsmonding* is een aanvulling op het BVA in verband met plaatselijke omstandigheden. Het kwam tot stand in samenwerking met Duitsland.
6. Het *Reglement Kanaal van Gent naar Terneuzen* is eveneens een aanvulling op het BVA in verband met plaatselijke omstandigheden.

Overige reglementen:

- Het *Algemeen Reglement van Politie* (ARP) regelt de verhouding tussen het Rijk en de gebruiker van het vaarwater.
- Het *wedstrijdreglement* is opgesteld dóór en vóór wedstrijdzeilers. Het is alleen van kracht tijdens de wedstrijd zelf voor de deelnemers onderling.
- De *Bijzondere reglementen* voor met name genoemde wateren. Ter aanvulling of uitzondering op één of meer bepalingen van het BPR.

2.2 *Algemeen*

Begrippen (artikel I.01).

In dit reglement wordt verstaan onder:

- a. **SCHIP**: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water. Een vaartuig zonder waterverplaatsing is bijvoorbeeld een luchtkussenvaartuig.
- b. **MOTORSCHIP**: een schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging.
 - b1 **ZEILSCHIP**: een schip dat uitsluitend door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen. *Een schip dat door middel van zijn zeilen wordt voortbewogen en tegelijkertijd zijn motor gebruikt is een motorschip.*

- i. **KLEIN SCHIP:** een schip waarvan de lengte minder dan 20 meter bedraagt. Als lengte wordt aangemerkt de afstand van de voorkant van het voorste tot de achterkant van het achterste vaste deel van de romp, zonder de boegspriet, de papegaaistok en het trimvlak, **dit met uitzondering van:**
 - een schip dat is gebouwd of ingericht om andere dan kleine schepen te slepen, te assisteren, te duwen of langszijde vast gemaakt mede te voeren;
 - een schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren;
 - een veerpont;
 - een vissersschip (het moet dan wel vissend zijn);
 - een duwbak.
- l. **STILLIGGEND SCHIP:** een schip dat hetzij ten anker, hetzij gemeerd ligt.
- m. **VAREND SCHIP:** een schip dat noch ten anker of gemeerd ligt, noch is vastgevaaren.

- n. **DES NACHTS:** de tijd tussen zonsondergang en zonsopgang.
- o. **DES DAAGS:** de tijd tussen zonsopgang en zonsondergang.
- q. **KRACHTIG LICHT, HELDER LICHT en GEWOON LICHT:** de lichten waarvan de sterkte voldoet aan de daaromtrent vastgestelde voorschriften. (3 km - 2 km - 1 km).

- s. **KORTE STOOT:** een geluidsein dat ongeveer 1 seconde duurt.
LANGE STOOT: een geluidsein dat ongeveer 4 seconden duurt.
De tijdruimte tussen twee opeenvolgende stoten moet ongeveer 1 seconde bedragen.
- t. **REEKS ZEER KORTE STOTEN:** een reeks van tenminste 6 stoten, elk durende ongeveer 1/4 seconde; de tijdruimte tussen de opeenvolgende stoten moet ongeveer 1/4 seconde bedragen.

- w. **VAARWATER:** het gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt.

- x. **SNELLE MOTORBOOT:** een klein schip dat, bij gebruikmaking van zijn motor tot voortbeweging, sneller kan varen dan 20 km per uur.

- ij. **ZEILPLANK:** een klein schip, voorzien van een vrij bewegende zeiltuigage, die is gemonteerd op een in alle richtingen draaibare mastvoet en die tijdens het zeilen niet in een vaste positie wordt ondersteund.

De schipper (artikel 1.02)

- 1. In dit reglement wordt onder de schipper verstaan degene die de navigatie leidt. Hij hoeft daarbij dus niet zelf feitelijk achter het roer te staan. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat de schipper zich even heeft laten aflossen, bijvoorbeeld om koffie te drinken en onmiddellijk ter beschikking blijft van degene aan wie hij het roer even heeft overgedragen. Dan blijft hij wel aanspreekbaar als de schipper.
- 2. De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van de bepalingen van dit reglement.

Verplichtingen van de bemanning en andere personen die zich aan boord bevinden (art. 1.03)

- 1. Een lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven. Hij moet ook zonder diens aanwijzingen meewerken aan de naleving van de bepalingen van dit reglement.

2. Ieder ander die zich aan boord bevindt moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper in het belang van de veiligheid van de scheepvaart of van de goede orde aan boord worden gegeven.
3. Een persoon die tijdelijk zelfstandig de koers en de snelheid van een schip bepaalt, is eveneens verantwoordelijk voor de naleving van dit reglement.

Sturen van een schip (art. 1.09)

1. Een schip mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe **bekwaam en tenminste 16 jaar** oud persoon.
2. *Uitzonderingen omtrent de leeftijd:*
 - a. voor een snelle motorboot. Dit is 18 jaar.
 - b. voor een klein open motorschip met een lengte van minder dan 7m, waarvan de hoogst bereikbare snelheid niet meer is dan 12,9614 km (7 knopen) per uur. Dit is 12 jaar.
 - c. voor een klein zeilschip met een lengte van minder dan 7m. Geen minimum leeftijd.
 - d. voor een klein door spierkracht voortbewogen schip. Geen minimum leeftijd.
3. Degene die stuurt moet naar alle zijden vrij uitzicht hebben. Er mag gebruik gemaakt worden van niet vertekende optische hulpmiddelen. Verder moet alle informatie betreffende de navigatie in de stuurhut binnenkomen, zowel op het oog, als met het gehoor. Kan hieraan niet worden voldaan dan moet er een uitkijk of luisterpost die hem inlicht aanwezig zijn, die direct zijn informatie kan doorgeven. Over grotere afstand eist dit een spreekverbinding.

Reglement aan boord (art. 1.11)

1. Aan boord van een schip moet een bijgewerkt exemplaar van het BPR aanwezig zijn.
 2. Aan boord van een klein open schip hoeft dat niet.
- Aan deze verplichting wordt voldaan wanneer de Almanak voor Watertoerisme deel 1 (ANWB) aan boord is.

Buitenboord uitsteken van voorwerpen (art. 1.12)

1. Een schip mag geen voorwerpen hebben uitsteken, *tenzij* daarmee geen hinder of gevaar voor de scheepvaart kan worden veroorzaakt.
2. Een schip moet een anker waarvan geen gebruik wordt gemaakt geheel voorhalen. Als er een kluisgat is dan dient de schacht daarin geheel te zijn binnengehaald en moeten de vloeien plat tegen de huid aan rusten. Is er geen kluisgat dan moet het anker geheel aan dek worden gehaald. Buitenboord hangende ankers kunnen namelijk aanzienlijke schade veroorzaken.

Bescherming van verkeerstekens (art. 1.13)

Een schip mag geen verkeerstekens gebruiken om daaraan te meren of daaraan te verhalen, ze niet beschadigen en ze niet ongeschikt voor hun bestemming maken.

Verbod om voorwerpen in het water te gooien (art. 1.15)

Het is verboden van een schip af voorwerpen of stoffen die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen in het water te laten vallen of te gooien. Als dit per ongeluk toch gebeurt moet de beheerder van het vaarwater en de overige scheepvaart gewaarschuwd worden. Bijvoorbeeld als een tros bij het losgooien aan een dukdalf blijft hangen en je verder vaart.

Aanwijzingen (art. 1.19)

De bevoegde autoriteit kan ter verzekering van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart aan de schipper een aanwijzing geven. Aanwijzingen gaan altijd boven verkeerstekens of regels. **De schipper is verplicht aan deze aanwijzing gevolg te geven.**

Verlenen van medewerking aan ambtenaren (art. 1.20)

De schipper moet aan de bevoegde autoriteit de nodige medewerking verlenen. In het bijzonder het onmiddellijk aan boord komen van hem vergemakkelijken, teneinde hem in staat te stellen te controleren of de bepalingen van het BPR worden nageleefd en voorgeschreven papieren er zijn.

Melden van toestemming voor evenementen (art. 1.23)

Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement, waarbij één of meer schepen of drijvende voorwerpen zijn betrokken, dan wel een tewaterlating van een schip of drijvend voorwerp op een vaarweg te doen plaats hebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.

Kentekens van kleine schepen (art. 2.02)

1. Een **klein schip** mag niet deelnemen aan de scheepvaart, indien hierop niet zijn aangebracht:

a. hetzij de **naam** van het schip die ook een kernspreuk kan zijn, hetzij de naam van de instelling waaraan het schip toebehoort of de gebruikelijke afkorting daarvan, aan de buitenzijde van het schip in lichte kleur op donkere ondergrond of in donkere kleur op lichte ondergrond in goed leesbare en onuitwisbare Latijnse letters en Arabische cijfers.

b. De **naam en de woonplaats** van de eigenaar op een in het oog vallende plaats aan de binnen- of de buitenzijde van het schip.

2. Op een bijboot van een schip hoeft alleen, aan de binnen- of de buitenzijde, slechts een zodanig kenteken te zijn aangebracht, dat daaruit kan worden opgemaakt wie de eigenaar is.

3. Lid 1 letter b is **niet van toepassing** op een door spierkracht voortbewogen schip noch op een zeilschip van minder dan 7 meter.

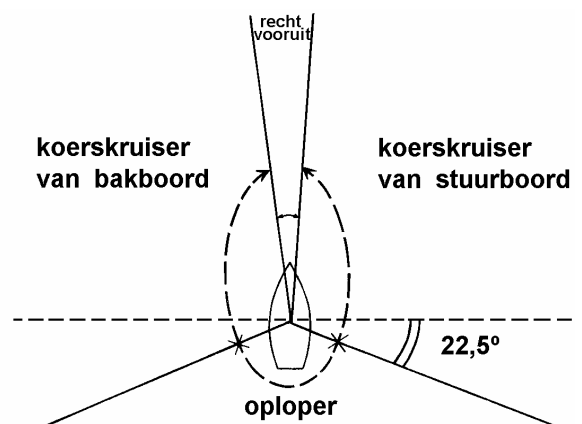
2.3 Vaarregels

Begripsbepalingen (art. 6.01)

1. In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

a. **naderen op tegengestelde koersen**: het elkaar naderen van twee schepen op koersen, die recht of vrijwel recht tegen elkaar inliggen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat.

b. **oplopen**: het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan dwars van dat schip.



2. Indien een schip *in twijfel* verkeert, of een situatie zoals hiervoor omschreven bestaat, dan moet het aannemen dat dit zo is en moet het als zodanig handelen.

Kleine schepen (art. 6.02)

1. In dit hoofdstuk worden onder een klein schip mede begrepen een sleep of een gekoppeld samenstel, uitsluitend uit kleine schepen bestaande.
2. *Wanneer een vaarregel van dit hoofdstuk niet van toepassing is tussen een klein schip en een ander schip is het kleine schip verplicht aan dit andere schip de ruimte te laten die dit nodig heeft om zijn koers te volgen en om te manoeuvreren; het mag niet verlangen, dat dit te zijnen gerieve uitwijkt.*

GOEDE ZEEMANSCHAP

Voorzorgsmaatregelen (art. 1.04)

De schipper moet, ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in dit reglement, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens **goede zeemanschap** of door de omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt in het belang van de veiligheid en de goede orde van de scheepvaart zijn geboden.

Afwijking van het reglement (art. 1.05)

De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens **goede zeemanschap** afwijken van de bepalingen van dit reglement.

Moet een "ander schip" uitwijken: dan koers en snelheid behouden (art. 6.03)

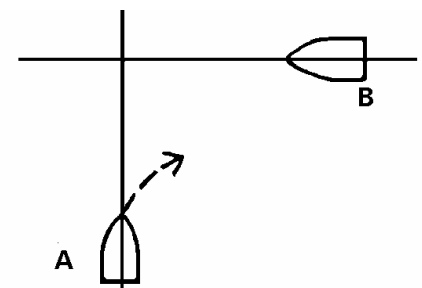
Indien een schip verplicht is uit te wijken voor een ander schip, moet laatstbedoeld schip zijn koers en zijn snelheid behouden.

Indien door welke oorzaak ook, het schip dat verplicht is zijn koers en zijn snelheid te behouden zich zo dicht bij het schip dat moet uitwijken bevindt, dat aanvaring door een handeling van dat schip alléén niet kan worden vermeden, moet het de maatregelen nemen die het beste kunnen bijdragen om aanvaring te voorkomen.

KOERS KRUISEN (art. 6.03a)

1. Indien de koersen van twee schepen elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het schip dat het andere aan stuurboordzijde van zich heeft uitwijken en, indien de omstandigheden het toelaten, vermijden vóór het andere over te lopen.

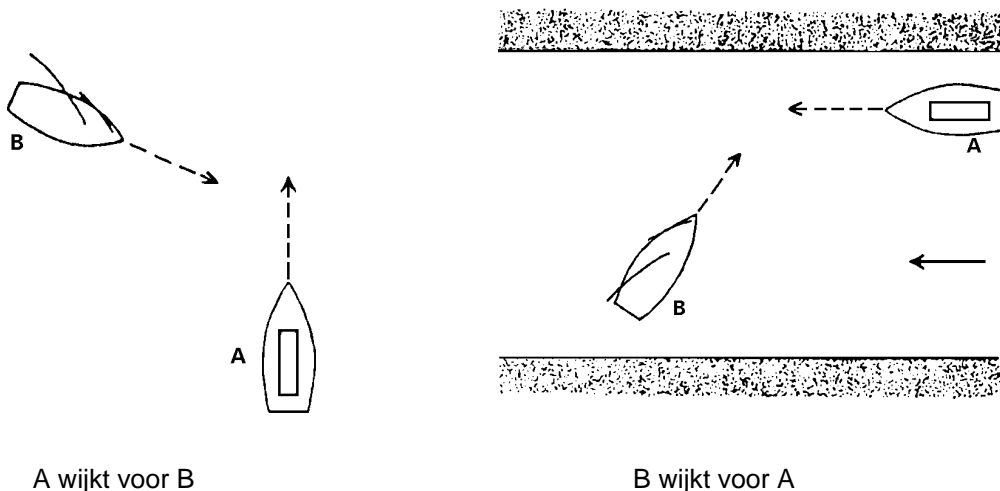
Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.



A wijkt voor B

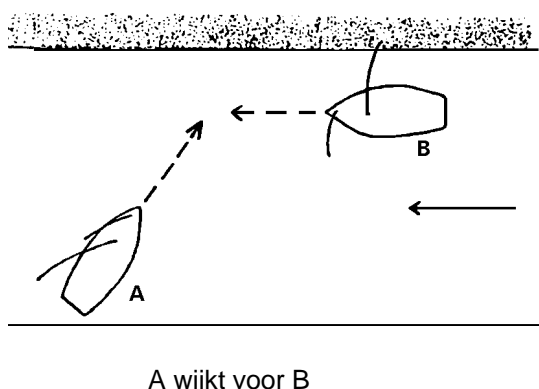
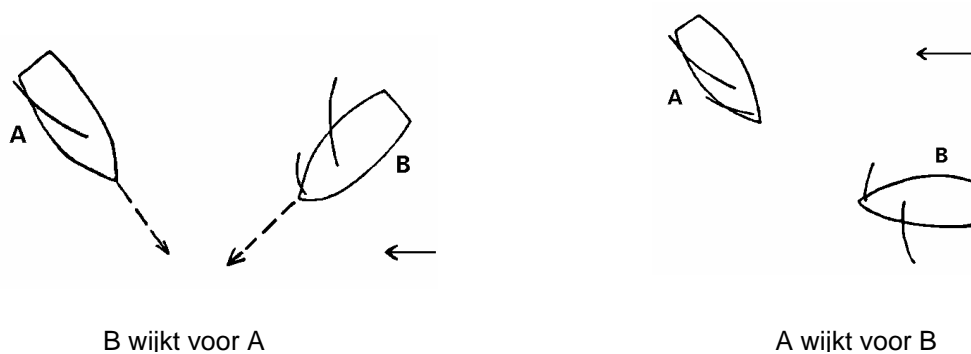
2. **Indien de koersen van een klein motorschip, een klein zeilschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid,**
 - het motorschip uitwijken voor het andere schip, en
 - het door spierkracht voortbewogen schip uitwijken voor het zeilschip.

Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.



3. Indien de koersen van **twee kleine zeilschepen** elkaar kruisen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, moet, in afwijking van het eerste lid,
- ingeval beide schepen over **verschillende boeg** liggen, het schip dat over stuurboordboeg ligt uitwijken voor het schip dat over bakboordboeg ligt;
 - ingeval beide schepen over **dezelfde boeg** liggen, het loefwaartse schip uitwijken voor het lijwaartse;
 - ingeval een schip dat over stuurboordboeg ligt aan zijn loefzijde een schip ziet en niet met zekerheid kan bepalen, of dat schip over stuurboord- dan wel over bakboordboeg ligt, het daarvoor uitwijken.

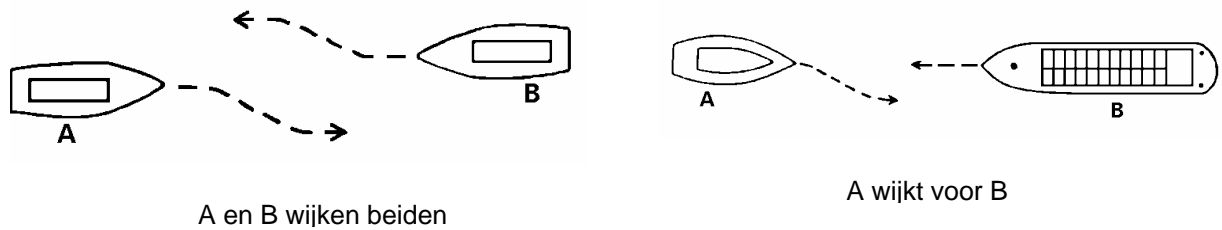
Het schip dat de zijde van het vaarwater aan stuurboord houdt moet echter zijn weg vervolgen.



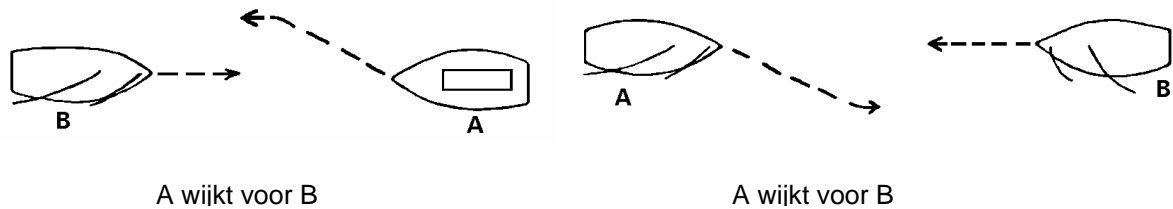
Naderen op tegengestelde koersen (art. 6.04)

1. Indien twee schepen elkaar naderen op tegengestelde koersen, moet elk van beide naar stuurboord uitwijken, zodat zij elkaar aan bakboord voorbijvaren.

Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.



2. Indien een klein motorschip, een klein zeilschip en een klein door spierkracht voortbewogen schip recht tegen elkaar insturen, is artikel 6.03a, tweede en derde lid, van overeenkomstige toepassing.



3. Indien twee zeilschepen elkaar naderen op tegengestelde koersen, zó, dat gevaar voor aanvaring bestaat, is artikel 6.03a, derde lid, van overeenkomstige toepassing.

Afwijking van de hoofdregel bij het naderen op tegengestelde koersen op alle vaarwegen (art. 6.04a)

1. Een schip dat zich wil begeven naar een vaarwater, een haven, een laad- of losplaats, een aanlegplaats of een plaats waar schepen mogen liggen, gelegen aan zijn bakboordzijde, mag aan een op tegengestelde koers naderend schip het verlangen kenbaar maken, dat, in afwijking van artikel 6,04, het voorbijvaren stuurboord op stuurboord gebeurt. Het schip mag het verlangen pas kenbaar maken, nadat het zich er van heeft vergewist, dat het mogelijk is daaraan zonder gevaar te voldoen.

2. Het verlangen wordt kenbaar gemaakt door het tijdig geven van:

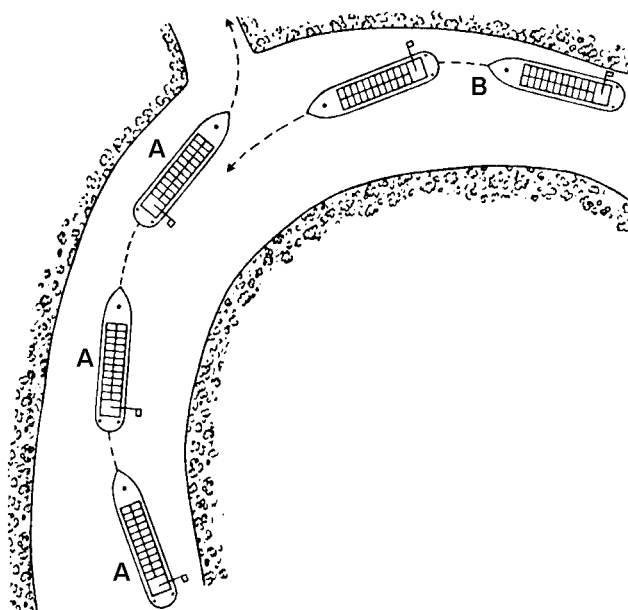
- twee korte stoten en door het tegelijkertijd tonen aan stuurboord van:
- een lichtblauw bord, dat van voren en van achteren zichtbaar is, in combinatie met
- een wit helder rondom schijnend flikkerlicht,

totdat het voorbijvaren heeft plaats gehad.

3. Het schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt moet daaraan voldoen en het moet dit kenbaar maken door eveneens het geluidsein te geven en tegelijkertijd de tekens te tonen, bedoeld in het tweede lid.

6. Indien het schip waaraan het verlangen wordt kenbaar gemaakt daaraan niet kan voldoen moet het een reeks zeer korte stoten geven.

7. Dit artikel is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip noch tussen kleine schepen onderling.



Op de Geldersche IJssel, de Maas en het RPR-gebied geldt:

DE OPVAART BEPAALT DE KOERS, WELKE DE AFVAART MOET VOLGEN.

Het opvarende schip, welke de weg voor de afvaart aan haar stuurzijde vrijlaat, moet tijdig bovenstaande tekens tonen. Het opvarende schip moet voor het afvarende schip een geschikte weg vrijlaten, de plaatselijke omstandigheden in aanmerking genomen.

Vorbijvaren op tegengestelde koersen in een engte (art.6.07)

1. In dit artikel wordt onder **engte** verstaan een vak van of een plaats in de vaarweg, waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren van twee schepen.

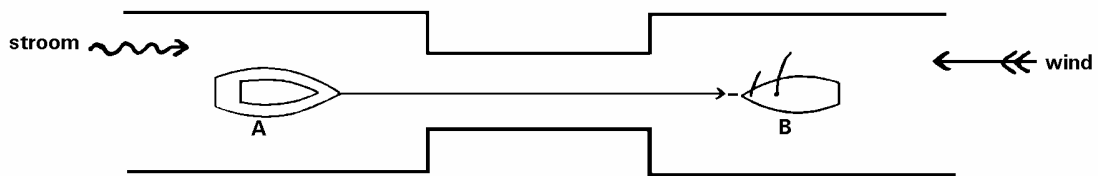
De doorvaartopening van een brug, van een stuw of van een aan beide zijden openstaande sluis waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren van twee schepen is een engte (artikel 6.24)

2. Voor het doorvaren van een engte gelden de onderstaande regels:

a. een schip moet een engte zonder onnodig oponthoud doorvaren.

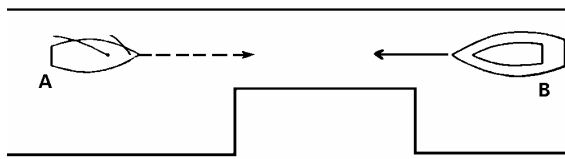
b. als het uitzicht niet vrij is moet een schip, voordat het een engte binnenvaart, één lange stoot geven. Zo nodig, in het bijzonder wanneer de engte lang is, moet het dit sein tijdens het doorvaren herhalen. Het is goede zeemanschap van tevoren over de marifoon te informeren of er tegenliggers aankomen.

c. op een vaarweg waar stroom loopt moet een vóór stroom varende schip de weg vervolgen en moet een tegen stroom varende schip de weg vrijlaten.

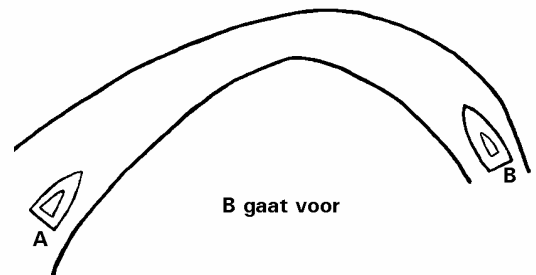


A gaat voor

d Op een vaarweg waar **geen stroom** loopt moet een schip dat aan stuurboord geen hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de buitenzijde daarvan aan stuurboord heeft de weg vervolgen en moet een ander schip de weg vrijlaten.
Deze bepaling is niet van toepassing tussen een klein schip en een ander schip.



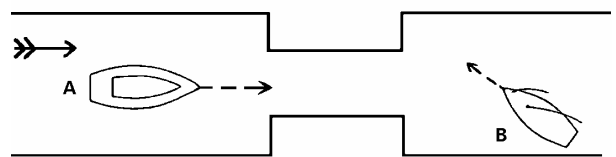
B gaat voor



B gaat voor

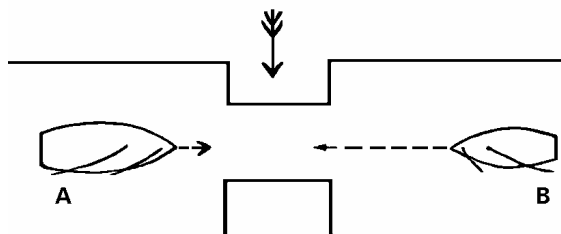
3. In afwijking van het tweede lid, onder d, moet op een vaarweg waar **geen stroom** loopt:

a. indien een *klein zeilschip* dat het *niet bezeild* heeft en een klein motorschip of een klein door spierkracht voortbewogen schip elkaar op tegengestelde koersen naderen, het zeilschip *de weg vrijlaten* en moet het andere schip de weg vervolgen;

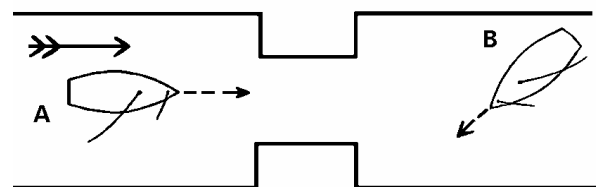


A gaat voor

c. indien twee kleine zeilschepen elkaar op tegengestelde koersen naderen, het schip dat vóór de wind zeilt of, indien beide schepen het bezeild hebben, het schip dat over bakboordboeg ligt de weg vervolgen en moet het andere schip de weg vrijlaten.



B gaat voor



A gaat voor

4. Deze regels gelden niet voor engten, waar de doorvaart door tekens wordt geregeld.

Oplopende koersen

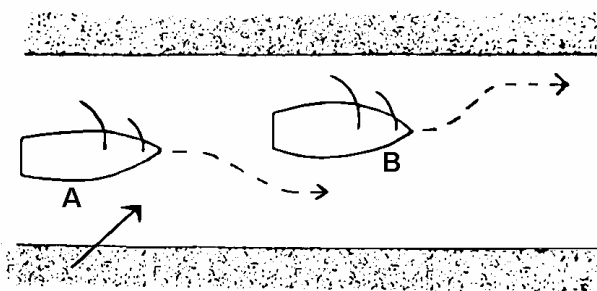
Onder oplopen wordt verstaan het naderen door een schip van een ander schip uit een richting van meer dan 22°30' achterlijker dan d'wars van dat schip.

algemene bepaling (artikel 6.09)

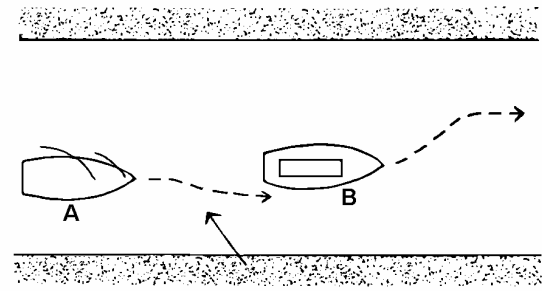
1. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich er van heeft verzekerd dat dit zonder gevaar kan.
2. Het schip dat wordt opgelopen moet het voorbijlopen, voor zover nodig en mogelijk, vergemakkelijken. Het moet snelheid verminderen, indien dit nodig is om het voorbijlopen zonder gevaar en in zo korte tijd te doen geschieden, dat de andere scheepvaart daardoor niet wordt gehinderd.
Deze bepaling geldt niet voor een schip, niet zijnde een klein schip, dat wordt opgelopen door een klein schip.

Gedrag en seinen van deze schepen (artikel 6.10)

1. In beginsel moet de oploper aan bakboord van de opgelopene voorbijlopen. Indien daartoe de ruimte is, mag de oploper ook aan stuurboord van de opgelopene voorbijlopen.
2. Indien een klein zeilschip een ander klein zeilschip oploopt, moet het zo mogelijk aan loef voorbijlopen.
Een klein schip dat door een klein zeilschip wordt opgelopen moet, zo mogelijk, ertoe medewerken, dat dit aan loef kan voorbijlopen.



B moet naar de wal uitwijken waar zijn zeil over uitstaat



B moet A de ruimte geven om aan loef te kunnen oplopen

Keren (art. 6.13)

Een schip mag slechts keren, nadat het zich er van heeft overtuigd dat dit zonder gevaar kan en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Uit de Toelichting op de wet:

Hoewel de regel "klein wijkt voor groot" getemperd wordt door de beginselen van goede zeemanschap wordt het niet redelijk geacht dat kleine schepen steeds moeten uitwijken voor een groot schip dat een manoeuvre uitvoert die afwijkt van de doorgaande verkeersstroom, d.w.z. wanneer dat grote schip keert, van een ligplaats vertrekt, een hoofdvaarwater invaart of oversteekt. De bedoelde grote schepen mogen dergelijke manoeuvres eerst uitvoeren, nadat zij zich er van hebben vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat ook eventuele kleine schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Uitvaren van havens en nevenvaarwateren of oversteken van een hoofdvaarwater.
(art. 6.16)

Een schip mag slechts een haven of een nevenvaarwater uitvaren of een hoofdvaarwater oversteken dan wel een haven of een nevenvaarwater invaren, nadat het zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Op gelijke hoogte varen (art. 6.17)

Een schip mag slechts met een ander schip op gelijke hoogte varen, indien de beschikbare ruimte dit zonder hinder of gevaar voor de scheepvaart toelaat.

Zich laten drijven (art. 6.19)

Een schip mag zich niet met de stroom laten meedrijven zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruik maakt.

Hinderlijke waterbeweging (art. 6.20)

Een schip moet zijn snelheid zodanig regelen, dat hinderlijke waterbeweging waardoor schade aan een varend of een stilliggend schip of drijvend voorwerp of aan een werk zou kunnen worden veroorzaakt wordt vermeden. Het moet tijdig zijn snelheid verminderen, echter niet beneden die, nodig voor het veilig sturen.

Vaarregels voor veerponten (art. 6.23)

Een veerpont mag het vaarwater slechts oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden en zonder dat andere schepen worden genoodzaakt hun koers of hun snelheid plotseling en in sterke mate te wijzigen.

Doorvaren van sluizen (art. 6.28)

Het verzoek tot het bedienen van een sluis is hetzelfde als het verzoek tot het bedienen van een brug (geluidssignaal: lang, kort, lang). Indien je een marifoon aan boord hebt ben je verplicht om uit te luisteren op het werkkanaal van de sluis.

Bij het naderen van een sluis snelheid minderen en als je de sluis niet kan invaren tijdig vóór het stopbord stilhouden. Volg de instructie van de sluismeester. Een klein schip mag de sluis pas invaren na de schepen, die geen klein schip zijn (lid 3).

Slecht zicht (art. 6.30)

Een varend schip moet een snelheid aanhouden die is aangepast aan de mate van beperking van het zicht, aan de aanwezigheid en de bewegingen van andere schepen en aan de plaatselijke omstandigheden.

Een schip dat de vaart voortzet moet zoveel mogelijk de zijde van het vaarwater aan stuurboord houden. 'Blauw varen' is niet meer toegestaan.

Ligplaats nemen (art. 7.01)

Een schip of een drijvend voorwerp moet zodanig ligplaats nemen, dat de scheepvaart niet wordt belemmerd.

Gedogen langs zij te komen (art. 7.09)

Een aan een aanlegplaats gemeerd schip moet gedogen, dat een ander schip langs zij komt of langs zij vastmaakt en daarover gemeenschap met de wal heeft anders dan om te laden of te lossen.

Medewerking (art. 7.10)

Indien van langsij van elkaar stilliggende schepen een schip wil vertrekken of verhalen dan wel ruimte wil hebben voor het langsij komen van een schip ten behoeve van overslag, moet elk van de andere schepen daaraan de nodige medewerking verlenen.

2.4 Geluidsseinen

Algemene bepalingen (art. 4.01)

Een motorschip moet gelijktijdig met een geluidssein een geel helder rondom schijnend lichtsein tonen. Dit is niet van toepassing op een klein schip en het geldt niet voor klokslagen of reeksen klokslagen. Een schip moet een reeks klokslagen ongeveer 4 seconden doen duren. Een schip mag in plaats van een reeks klokslagen een reeks slagen van metaal op metaal geven. Een klein schip moet zo nodig het attentiesein, het sein 'Ik kan niet manoeuvreren' en het noodsein geven en het mag zo nodig één der overige algemene geluidsseinen geven.

Verboden geluidsseinen (art. 4.03)

1. Een schip mag slechts van de geluidsinstallatie dan wel van de scheepstoeter of hoorn gebruik maken voor het geven van de geluidsseinen welke in dit reglement worden vermeld en deze geluidsseinen niet geven onder andere omstandigheden dan die welke in dit reglement zijn voorzien.
2. Een schip mag voor het wisselen van berichten met andere schepen of met de wal evenwel van de geluidsinstallatie dan wel van de scheepstoeter of hoorn gebruik maken, mits hierdoor geen verwarring kan ontstaan met de in dit reglement vermelde geluidsseinen.

Verklaring van de tekens

■	=	zeer korte stoot, tijdsduur ongeveer een kwart seconde
■■■	=	korte stoot, tijdsduur ongeveer 1 seconde
■■■■■	=	lange stoot, tijdsduur ongeveer 4 seconden

Noodseinen

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ = herhaalde lange stoten, of reeksen klokslagen

Het 'blijf weg' sein

Alleen de in artikel 4.04 van het BPR genoemde schepen moeten in geval van een gebeurtenis of ongeval, waardoor gevaarlijke stoffen die door deze schepen worden vervoerd zouden kunnen vrijkomen, als geluidssein achtereenvolgens een korte en een lange stoot geven:

■■■ ■■■■■ (ononderbroken tenminste 15 min.)

Een schip dat het 'blijf weg' sein hoort, moet alle maatregelen nemen die dienstig zijn om gevaar te vermijden. In het bijzonder moet het:

- a. indien het een koers in de richting van het gevareng gebied voorligt, zich zover mogelijk hiervan verwijderd houden en zo nodig keren;
- b. indien het gevareng gebied reeds is gepasseerd, zijn weg met een zo groot mogelijke snelheid vervolgen.

De schipper moet onmiddellijk zorg dragen, dat aan boord alle ramen en andere openingen die in verbinding staan met de buitenlucht worden gesloten, dat een onbeschermd licht en open vuur worden gedoofd, dat niet meer wordt gerookt, dat hulpmotoren die niet noodzakelijk in bedrijf zijn worden afgezet en dat in zijn algemeenheid het veroorzaken van vonken wordt vermeden.

Algemene seinen

████████	=	attentie (1 lange stoot)
████	=	ik ga stuurboord uit (1 korte stoot)
████ █████	=	ik ga bakboord uit (2 korte stoten)
████ █████ █████	=	ik sla achteruit (3 korte stoten)
████ █████ █████ █████	=	ik kan niet manoeuvreren (4 korte stoten)
██ █████ █████ █████ █████ █████	=	er dreigt gevaar voor aanvaring (reeks korte stoten)
████ █████ █████ █████ ██████████	=	verzoek om medische hulp (4 korte stoten en 1 lange stoot)
████████ █████ ██████████	=	verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of sluis (1 lange stoot, 1 korte stoot en 1 lange stoot)
████████ █████	=	ik ga over stuurboord keren (1 lange stoot en 1 korte stoot)
████████ █████ █████	=	ik ga over bakboord keren (1 lange stoot, 2 korte stoten)

Seinen bij recht tegen elkaar insturen

- ████ 1 korte stoot van de opvaart: 'ik wil bakboord op bakboord voorbijvaren'
- ████ 1 korte stoot van de afvaart: 'u kunt bakboord op bakboord voorbijvaren'

Voornemen tot ontmoeten stuurboord op stuurboord; afwijking van de hoofdregel (tevens lichtblauw bord tonen).

- ████ █████ = ik wil stuurboord op stuurboord voorbijvaren (2 korte stoten)
- ████ █████ = akkoord, u kunt stuurboord op stuurboord voorbijvaren (2 korte stoten)
- ██ █████ █████ █████ █████ = neen, u kunt niet stuurboord op stuurboord voorbijvaren
(reeks zeer korte stoten)

Seinen bij het voorbijlopen

- ████████ █████████ █████ █████ = oploper: 'ik wil u aan bakboord voorbijlopen'
(2 lange en 2 korte stoten)
- (geen geluidssein) = opgelopen: 'u kunt mij aan bakboord voorbijlopen'

afwijking

- ████ █████ = opgelopen: 'nee, u moet mij aan stuurboord voorbijlopen'
(2 korte stoten)

■■■■ = oploper: 'akkoord, ik zal u aan stuurboord voorbijlopen'
(1 korte stoot)

indien voorbijlopen onmogelijk is

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ = opgelopen: 'u kunt mij niet voorbijlopen'
(reeks zeer korte stoten)

■■■■■ ■■■■■ ■■■■ = oploper: 'ik wil u aan stuurboord voorbijlopen'
(twee lange stoten en 1 korte stoot)
(geen geluidssein) = opgelopen: 'u kunt mij aan stuurboord voorbijlopen'

afwijking

■■■■ = opgelopen: 'nee, u moet mij aan bakboord voorbijlopen'

■■■■ = oploper: 'akkoord, ik zal u aan bakboord voorbijlopen'

indien voorbijlopen onmogelijk is

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ = opgelopen: 'u kunt mij niet voorbijlopen'
(reeks zeer korte stoten)

Seinen bij het in- en uitvaren van havens e.d.

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ ■■■■ = ik ga stuurboord uit
(drie lange stoten en 1 korte stoot)

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ ■■■■ ■■■■ = ik ga bakboord uit
(drie lange stoten en 2 korte stoten)

■■■■■ ■■■■■ ■■■■■ = ik ga oversteken (3 lange stoten)

Sein bij slecht zicht

■■■■ = 1 lange stoot die tenminste elke minuut wordt herhaald

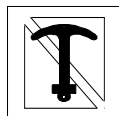
2.5 Enige tekens voor de schepen



Verboden ligplaats te nemen (meren en ankeren).



Doorvaart verboden.



ankers, kabels of kettingen te slepen.



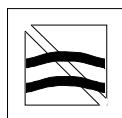
Verboden door te varen, doch gereed maken om te gaan varen.



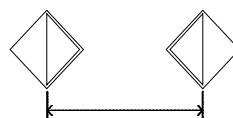
Verboden te meren (binnen de aangegeven afstand).



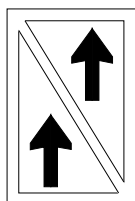
Doorvaart verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stoppen redelijkerwijs niet meer mogelijk is.



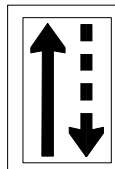
Verboden golfslag te veroorzaken.



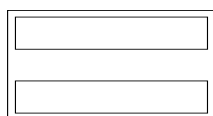
Verboden buiten de aangegeven begrenzingen te varen.



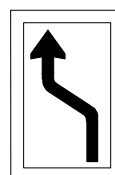
Voorbijlopen verboden.



Verplichting de bakboordzijde van het vaarwater te houden.



Doorvaart verboden (algemeen teken).



Verplichting zich naar de bakboordzijde van het vaarwater te begeven.



Aanbevolen doorvaartopening (voor tegenliggende vaart verboden)

2.6 Opgaven

Tracht de volgende opgaven zelfstandig - en zonder het in het boek op te zoeken - te beantwoorden.

1. Vraag

Vul in met de afkorting BPR of RPR.

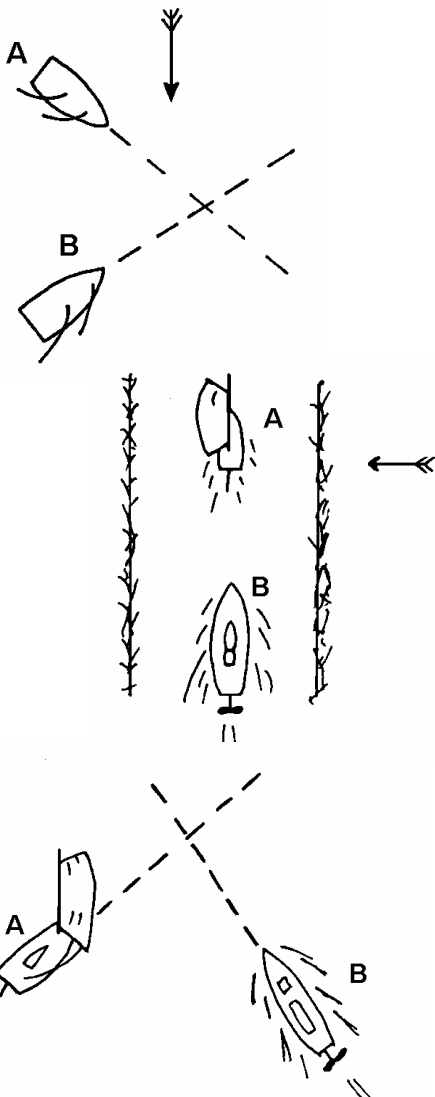
op de Waal geldt het : op de Kagerplassen :
op de Maas geldt het : op het Haringvliet :

2. Vraag

De leeftijd van de roerganger op een motorvaartuig moet tenminste jaar bedragen.

3. Vraag

Indien bij gevaar voor aanvaring een vaartuig uitwijkplichtig is, welke plicht rust dan in eerste instantie op het niet-uitwijkplichtige vaartuig?



4. Vraag

Kruisende koers van zeilende vaartuigen onderling. Wie heeft voorrang en waarom?

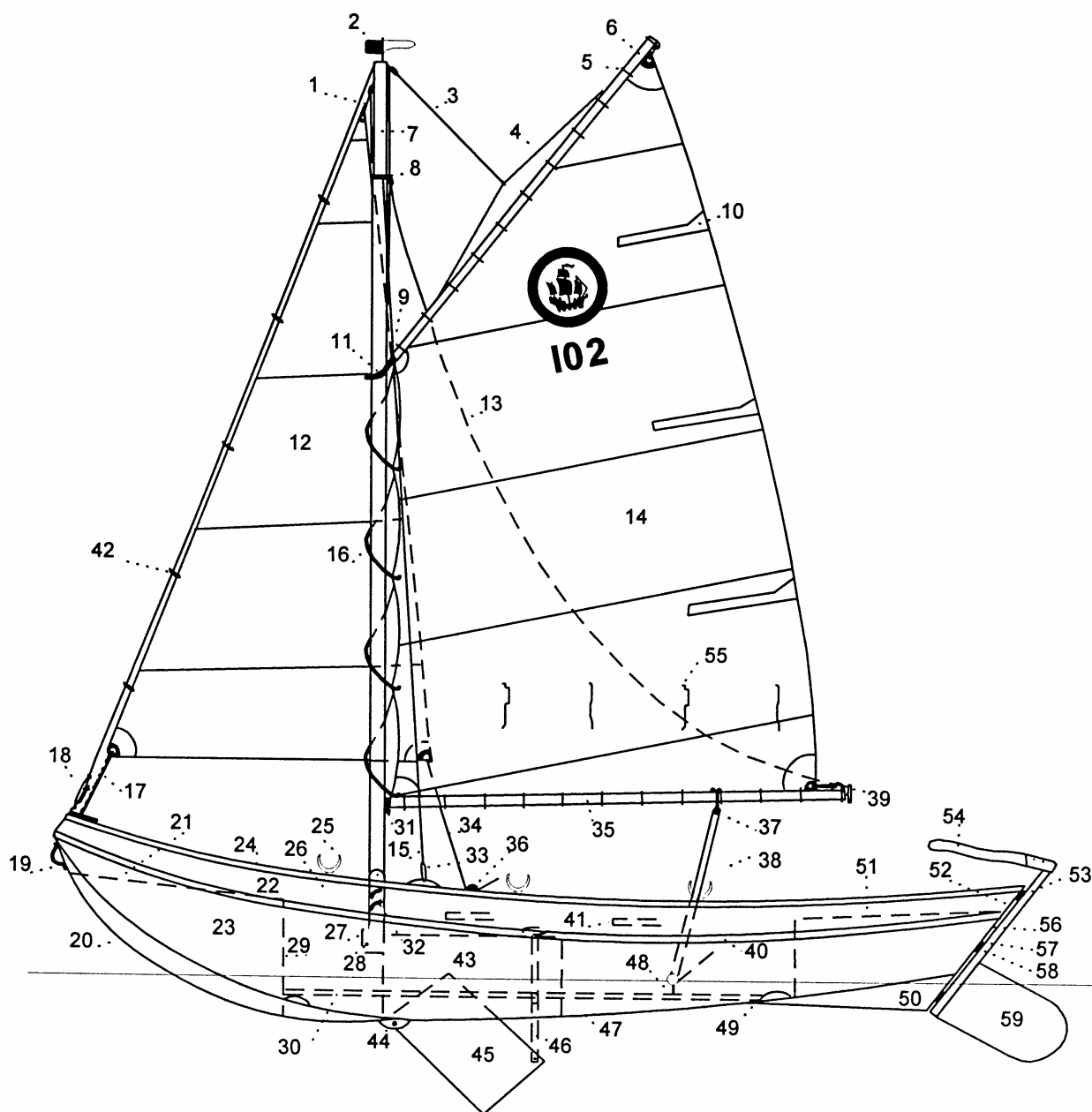
5. Vraag

In een smal vaarwater zeilt een zeiljacht A gestrekt in het vaarwater met ruime wind over stuurboord. Het wordt opgelopen door een klein motorvaartuig B. Wie moet(en) uitwijken en naar welke zijde?

6. Vraag

Een zeiljacht A en een motorjacht B naderen elkaar op ruim vaarwater in kruisende koersen met gevaar voor aanvaring. Wie is uitwijkplichtig en waarom?

3 Zeiltheorie



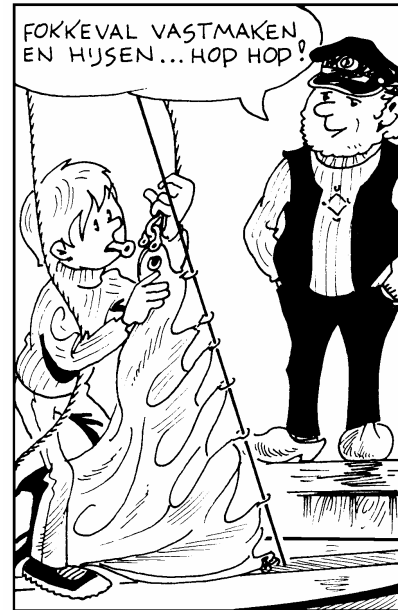
1.	Fokkeval	16.	Zuiger	31.	Lummel	45.	Zwaard
2.	Vaantje	17.	Kettinkje	32.	Kikker	46.	Zwaardbeugel
3.	Piekeval	18.	Snelspanner	33.	Talreep/ Spanner	47.	Vlak
4.	Spruit	19.	Sleepoog	34.	Fokkeschoot	48.	Schootoog
5.	Marlijn	20.	Boeg	35.	Giek/Boom	49.	Hijsoog
6.	Gaffel	21.	Voordek	36.	Leiog	50.	Scheg
7.	Mast	22.	Boeisel	37.	Schootring	51.	Achterdek
8.	Mastring	23.	Luchtkast	38.	Grootschoot	52.	Trossenoog
9.	Klauweval	24.	Dolboord	39.	Wervel	53.	Wrikgat
10.	Zeillat	25.	Dol	40.	Berghout	54.	Helmstok
11.	Klauw	26.	Dolpot	41.	Doft	55.	Rifeindje
12.	Fok	27.	Mastkoker	42.	Leuvers	56.	Spiegel
13.	Kraanlijn	28.	Grendelbout	43.	Zwaardkast	57.	Vinger
14.	Grootzeil	29.	Mangat	44.	Zwaardbout	58.	Vingerling
15.	Stag	30.	Vlonder			59.	Roerblad

3.1 Het optuigen

Het op- en aftuigen gaat bij iedere zeilboot op een eigen manier. Hieronder lees je hoe het op- en aftuigen van de Beenhakkervlet en de WR-1 sloep in zijn werk gaat. Voor de meeste andere zeilboten geldt hetzelfde.

Het optuigen van de Beenhakkervlet

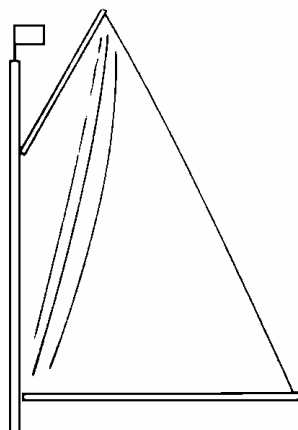
1. Zet de mast overeind.
2. Neem de wanten van de mast los.
De talreepjes van het want steek je van buiten naar binnen door de wantveren (dat zijn de vaste ogen, die tegen het dolboord zitten). In het want (kous) scheer je van binnen naar buiten, met gelijke slagen. Je trekt op zo'n manier aan dat de mast verticaal staat. Dit kun je controleren vanuit de achterplecht.
Wikkel de tamp met zon en aaneensluitende slagen rond de talreep en steek het laatste stuk weg tussen de wikkeling. Gebruik nooit steken, omdat bij het nat worden het touwwerk krimpt en je de steken niet meer los krijgt.
3. Neem de vallen los van de mast. Sla de pieken en klauweval van het grootzeil en de fokkeval aan.
4. Neem het rak van de klauw van de grootzeilgaffel met enig loos rond de mast en zet dit vast met een rondtorn en twee halve steken.
5. Pik de lummel van de grootzeilboom in en borg deze met een moer.
6. Sla de fokkehals aan op de voorsteven. Zorg ervoor dat de halsleuver bij voorgehesen fok ongeveer 1 dm boven de voorstevenbalk komt.
De fokkehals enige malen door het hiervoor bestemde gat in de voorsteven scheren (zie punt 2 talrepen), de tamp netjes wegwerken.
7. Sla alle schoten aan en voorzie de tampen van een achtknoop. Neem de schoten buiten het want om.
8. Hijs het grootzeil; zorg ervoor dat de top van de gaffel een beetje hoger blijft dan de klauw. Scheer de zuiger met zon rond de mast en rifleuver.
9. Zet de klauweval zo strak mogelijk door. De halsleuver is dan zo hoog gekomen, dat deze op een redelijke hoogte (10 à 20 cm) boven de lummel van de grootzeilboom komt.
De klauweval zet je vervolgens aan stuurboord van de mast op de kikker vast. Maak eerst wat achtslagen om de kracht te breken en daarna wat knijpslagen. Schiet het restant op en hang dit neer met het gedeelte dat zo dicht mogelijk bij de kikker zit.
10. Zet de piekeval zo door dat in het zeil vanzelf plooiën trekken van de top van de gaffel naar de halsleuver. De mate waarin je de plooiën in het zeil trekt, is afhankelijk van de windsterkte en de opvatting van de sloepcommandant.



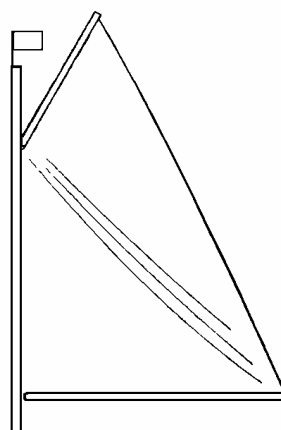
Als je aan de wind zeilt, moeten de plooiën er door de heersende wind uitwaaien. De gaffel MOET in elk geval zo hoog zijn gehesen dat zich, als je aan de wind zeilt, NOOIT plooiën vormen van de klauw naar de schoothoek. Als deze plooiën toch ontstaan, is de piekeval onvoldoende doorgezet. De stand van de gaffel is afhankelijk van de snit van het zeil.

Plooiën van nokhoek naar halshoek

Plooiën van klauwhoek naar schoothoek.



GOED



FOUT

11. Beleg de piekeval eveneens aan stuurboord van de mast op dezelfde wijze als voor de klauweval is besproken (zie punt 9).
12. Haal het loos uit de zuiger. Neem deze zonder torn rond de mast, anders wordt het strijken van de zeilen bemoeilijkt. Beleg hem met twee halve steken op de halsleuver.
13. Hijs de fok vlak voor het ontmeren, of nadat de dreg binnenboord is gehaald.
14. De fokkeval zo stijf mogelijk doorzetten en bakboord van de mast op de kikker beleggen.
15. Schiet de vallen op en hangen ze op aan de kikkers van de mast.
16. Bind riemen en haken bij op de doften. Doe dat op zo'n manier dat deze toch snel voor gebruik klaar zijn. Dit doe je met de einden van de sloepswillen die door de wantveren worden gestoken.
17. Zet de helmstok in met de knop naar beneden.
18. Laat het midzwaard zakken en borg het.



Loop niet over de doften. Ga ook niet op de riemen staan. Dit is levensgevaarlijk.

4. Beleg de einden van de talrepen door de tampen van onderaf met zon en met aansluitende slagen rond zichzelf te nemen en daarna enige malen door te steken. Gebruik géén halve steken.
5. Bevestig de giek aan de achtermast door middel van het lummelbeslag.
6. Bevestig de piekevallen en klauwevallen aan de gaffels.
7. Neem het rak van de klauw van de midzeilgaffel en die van het grootzeil met enig loos rond de mast en zet dit vast met een rondtorn en twee halve steken.
8. Bevestig de halshoek van het grootzeil met behulp van een tuimelpen op het beslag van de giek.
9. Scheer de meerreep in door het BB-oog van het vaste blokbeslag op de giek. Voorkom uitscheren door een achtknoop. Scheer hem vervolgens door het oog in de schoothoek van het grootzeil en via het SB-blokje van het giekbeslag naar de SB-kikker op de giek. Zet de smeerreep zo strak als de sloepcommandant wil.
10. Scheer de reef smeerreep in spiegelbeeld in via de rifleuver en beleg hem op zo'n manier dat het grootzeil volledig gehesen kan worden.
11. Controleer vóór het hijsen van het grootzeil of de killatten geplaatst zijn en of de grootschoot bevestigd is aan giek en overloop.
12. Zorg tijdens het hijsen dat de top van de gaffel hoger blijft dan de klauw. Als je aan het hijsen bent, mag de schoot niet vastgehouden of vastgezet worden. De zuiger moet met zon rond de mast genomen worden en, nadat het voorlijk strak gezet is, belegd worden. Het piekval moet zo doorgezet worden dat er een lichte plooi van tophoek naar halshoek van het zeil ontstaat.
13. Het aanslaan van het midzeil gaat hetzelfde als het grootzeil alleen de halshoek wordt op de mast bevestigd met een snapsluiting. De schoten moeten na bevestiging aan het midzeil, buiten het want en vóór het voorstag van de achtermast om, naar de verstelbare schootlei-ogen gevoerd worden. Het hijsen gaat hetzelfde als het hijsen van het grootzeil.
14. De fok heeft een stalen voorlijk met musketonhaken (leuvers), die aan de voorstag gepikt moeten worden. Het stalen voorlijk moet met een harpsluiting bevestigd worden op het tweede oog van het voorstevensbeslag. Met behulp van de talreep aan de halshoek van de fok kan na het hijsen het voorlijk gestrekt worden.
15. Voordat je gaat zeilen zorg je ervoor dat:
 - de vallen opgeschoten zijn en opgehangen zijn aan de kikkers;
 - de riemen en haken bijgebonden zijn op de doften, zodanig dat ze voor gebruik gereed zijn;
 - de helmstok is ingezet;
 - de midzeilboom is bijgebonden en gereed voor gebruik bij een eventueel vóór de winds rak.

3.2 *Het aftuigen van de zeilboot*

1. a) Als je onder voltuig gemeerd ligt of voor dreg gegaan bent, strijk je zo snel mogelijk de zeilen in de volgorde: fok, midzeil, grootzeil.
b) De volgorde van het strijken van de zeilen vóórdát je gemeerd of voor dreg ligt, hangt af van de meer- of ankermanoeuvre die je gaat uitvoeren.
2. Na het strijken van de zeilen neem je de halzen, zuigers en smeerrepen los en sla je de vallen en schoten af.
3. Pik de giek uit en leg deze op de doften.
4. Beleg de vallen langs de masten. Je begint bij de achtermast. Daarna neem je de wanten en het voorstag los en na drie kruisslagen beleg je deze rond de mast met hun talreepjes op de kikkers. Tijdens het losnemen van de wanten en het voorstag moet je met twee man de mast blijven steunen.
5. Laat nu de masten zakken en leg ze naast elkaar in het midden van de sloep, beide masten met de top naar achteren. Let op het vaantje.
6. Het opdoeken van de zeilen in de sloep is erg lastig. Je kunt daarvoor beter een schone en droge plaats op de wal zoeken. Je bindt de zeilen tijdelijk in de sloep bijeen, zodat zij tijdens het vervoer uit de sloep en over de wal niet in het water of over de grond slepen.
7. Hoe doek je het grootzeil en het midzeil op?
 - a. Haal de zeillatten uit het grootzeil en berg ze op in de zeilzak.
 - b. Trek het voorlijk langs de gaffel en vouw het uitstekende deel weer terug. Zorg ervoor dat de zuiger vrij ligt.
 - c. Verdeel het doek enigszins over de lengte van de gaffel en rol daarna het zeil naar de gaffel toe op.
 - d. Sjør met de vrij gebleven zuigerlijnen het zeil met marlslagen op de gaffel.
8. Doek de fok op door het fok met zigzagslagen van ongeveer 50 cm op te vouwen. Rol het dan naar de schoothoek toe op.
9. Leg de giek en de vaarboom tussen de masten en leg hierop de opgedoekte zeilen.
10. Schiet de schoten op en berg ze in de zeilzak.
11. Neem de sjorringen van de riemen en leg deze **model** neer.
12. Neem eventueel de helmstok en het roer uit. Deze leg je dan in de kajuit tegen het boord dat is afgekeerd van de zijde, waarover de sloep gemeerd ligt.

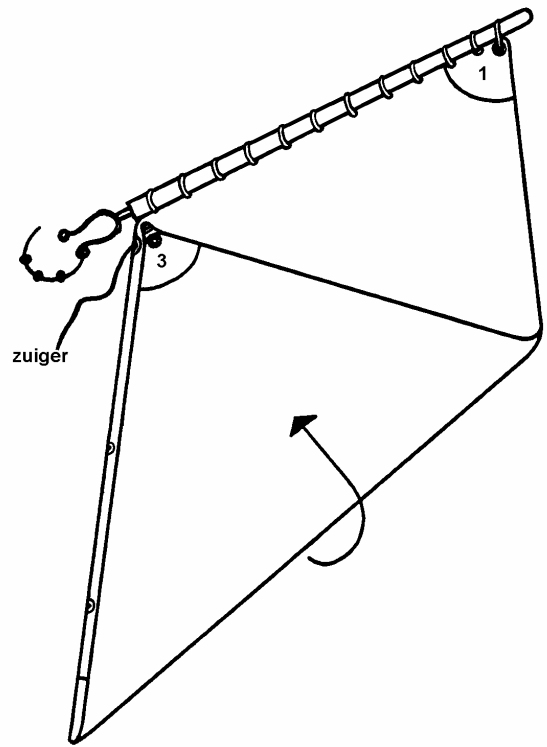
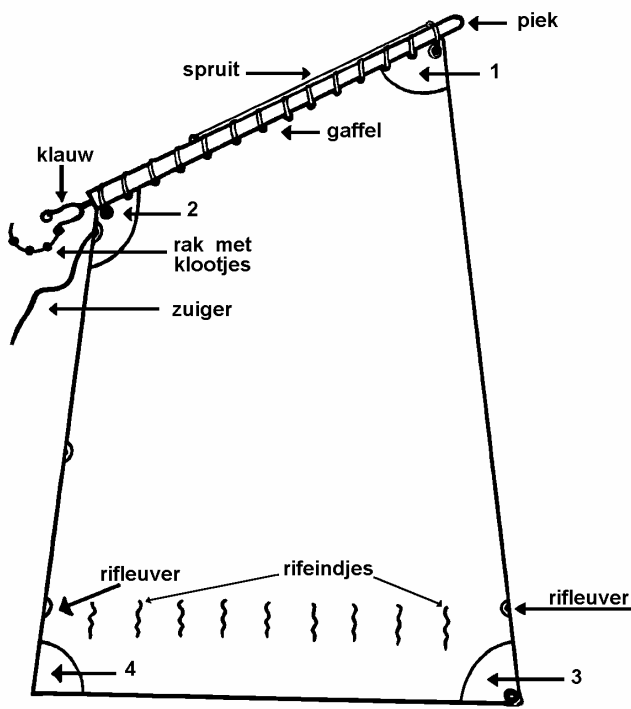
Wat is model leggen?

Als je de riemen model legt, leg je ze op een bijzondere manier naast elkaar op de doften. In ieder geval zorg je ervoor dat de binneneinden gelijk en tegen het koperen kruisstuk van de achterste doft komen te liggen. Dit geldt ook voor de binneneinden van de kortste riemen. Dan zorg je ervoor dat de bladen naar voren en horizontaal komen te liggen, het blad van de buitenste riem gedeeltelijk op de meer naar binnen liggende, enzovoort.

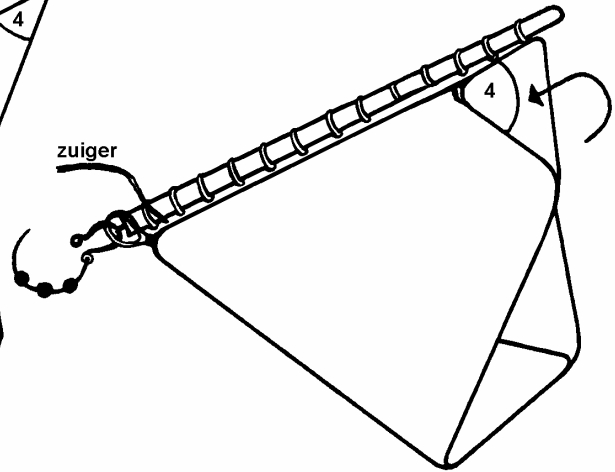
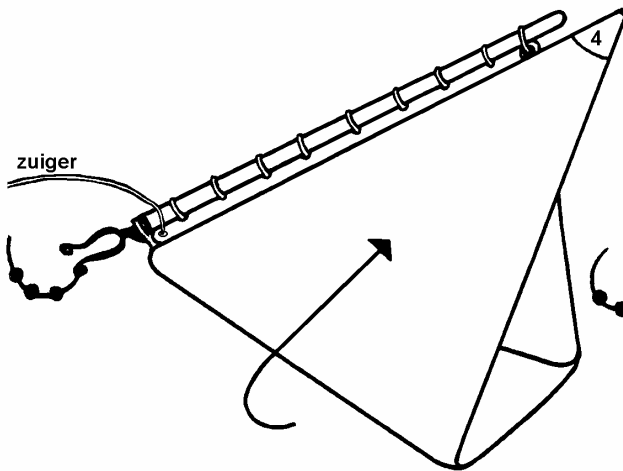
Zorg ervoor dat je nooit natte zeilen opdoekt. Je hangt ze altijd eerst uit, daarna droog je ze en dan rol je ze pas op.

Als je de zeilen niet meteen kunt drogen, bijvoorbeeld omdat het slecht weer is, dan vouw je ze losjes op. Op die manier verstikt het doek niet. Als het weer beter is, hang je de zeilen uit, droog je ze en doek je ze op.

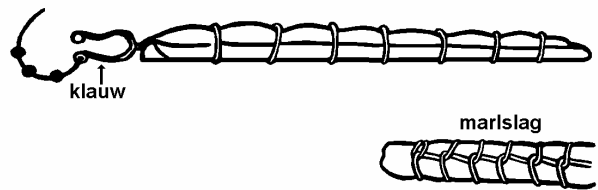
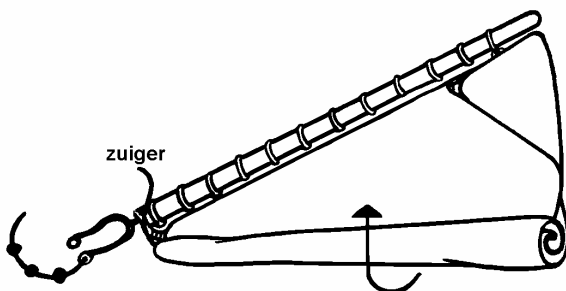
Opdoeken grootzeil / midzeil



- 1 = TOPHOEK
- 2 = KLAUWHOEK
- 3 = SCHOOTHOEK
- 4 = HALSHOEK



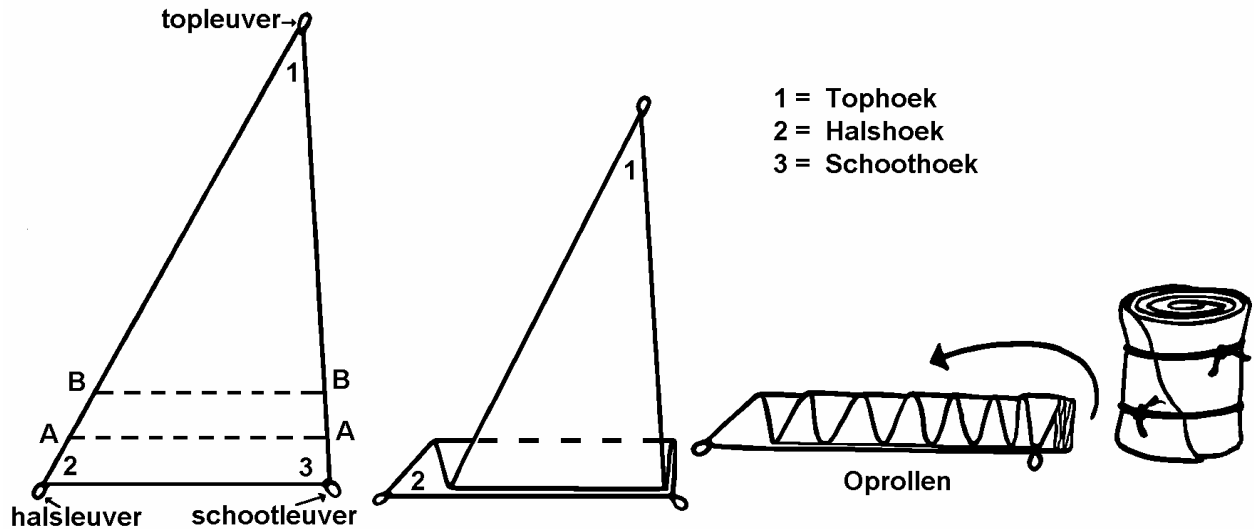
Opvouwen



Oprollen

Marlen

Hoe doe je de fok op?



- vouw de fok zigzaggend op
- rol hem daarna op
- bind hem dan bij

Let op!

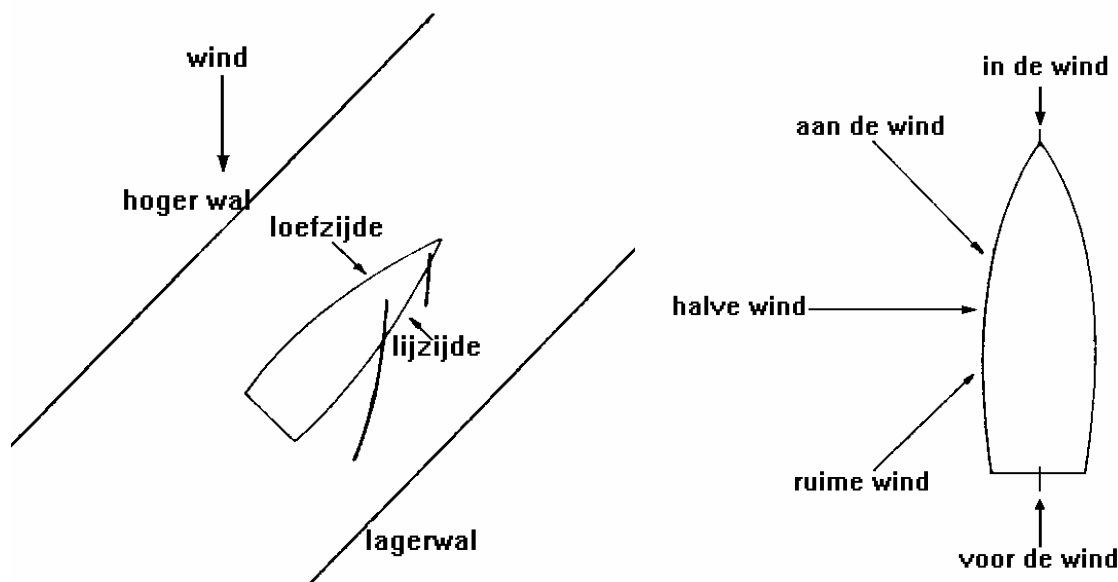
In een Beenhakkervlet blijft bij het grootzeil de boom over het algemeen aan het zeil. Bij het strijken hou je het onderste gedeelte van het zeil open en laat je het zeil er netjes zigzaggend in zakken. Vervolgens bind je het met de zeilbandjes bij elkaar. Zorg dat de bovenkant glad is. Op deze manier kan het water zich er niet in ophopen. Bovendien ziet het er netjes uit.

Als je de zeilen tijdelijk hebt neergehaald, moet je voorkomen dat de fok in het water waait of uitgebreid op de voorplecht ligt. Dit staat slordig. Klik de bovenste musketonhaak van de fok los en maak hem vast aan de onderkant van de voorstag. Doe de fok tussen de voorstag en het voorlijk van de fok. Trek de fokkeval strak. Dit is een tijdelijke oplossing.

4 Zeilen in praktijk

4.1 Algemeen

Eerst leggen we termen uit die met de wind te maken hebben.



Loefzijde	:	de kant waar de wind het schip treft
Lijzijde	:	van de wind afgekeerde kant van het schip
Hogerwal	:	de wal, waar de wind vandaan waait
Lagerwal	:	de wal, waar de wind tegenaan waait
Oploeven	:	naar de wind toedraaien
Afvallen	:	van de wind afdraaien

Aandachtspunten bij het werken met de wind in de zeilen

1. De schoten mogen nooit worden belegd, je moet ze met een slag om de kikker of belegklamp in je handen houden. Let erop dat deze slag niet kan knijpen. Zo zorg je ervoor dat, als je de schoot loslaat, de slag ook meteen doorsliert.
2. Als je het roer in handen hebt, hoor je aan loef in de kajuit te zitten. Je hebt dan, terwijl je een oog in het zeil houdt, een goed uitzicht.
3. Als je de hoek tussen koers en windrichting groter maakt, dan ben je aan het 'afvallen'. Als je de hoek verkleint, dan ben je aan het 'oploeven'.
4. Als de windrichting evenwijdig aan het zeil is, dan gaat het zeil klapperen. Er wordt dan gezegd dat het zeil leeft of levendig staat.
5. Bij een 'vol' voorzeil en een 'levendig' achterzeil zal de sloep 'afvallen'. Bij een levendig voorzeil en een vol achterzeil zal het 'oploeven'.
6. Als de bestemming recht in de wind ligt, zul je kortelings over de ene boeg of de andere 'aan de wind' moeten liggen om er te komen. Dit wordt ook wel 'opwerken', 'kruisen' of 'laveren' genoemd.
7. Stand van de zeilen: plat met harde wind, bol met weinig wind.

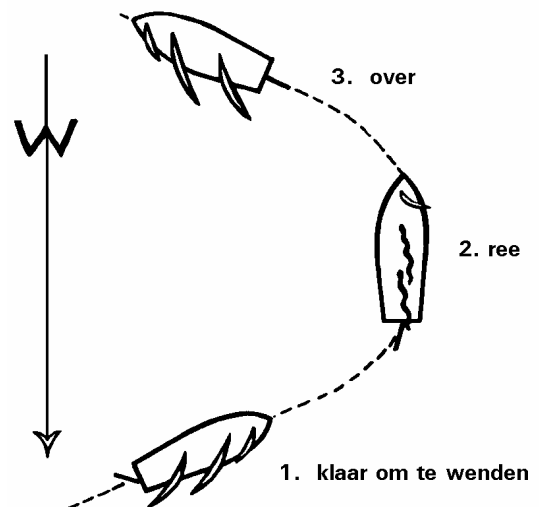
8. Leg het roer nooit plat tegen de spiegel (90 roeruitslag). Dit remt de vaart heel sterk en geeft weinig koersverandering. Om snel te draaien is een roeruitslag van 45 graden het beste.

4.2 Het Vertrek

- Voor je vertrekt is het nodig na te gaan, of alles in de sloep aanwezig is, wat je tijdens de tocht nodig hebt.
- In de sloep moeten altijd de volgende spullen zijn: een reddingsboei, hoosblikjes, riemen, een bootshaak, een dreg met dreggetouw, een gevuld watervaatje, een kompas, verlichting, een verbandtrommel en zwemvesten.
- Vertrek bij voorkeur aan loefzijde van het water. Roei als dat mogelijk is naar een goed vertrekpunt.
- Als je vertrekt van de bakspier, trek dan de sloep op de sleper. Zonodig wordt de fok 'bak' (te loevert) uitgehouden.
- Controleer tijdens het vertrek of de willen binnen zijn. Controleer ook of er geen einden buitenboord hangen. Om verwondingen te voorkomen mag niemand zijn handen buiten het dolboord hebben.
Leg de dreg met dreggetouw klaar.
Leg altijd een paar riemen klaar, om vrij te roeien.

4.3 Wenden

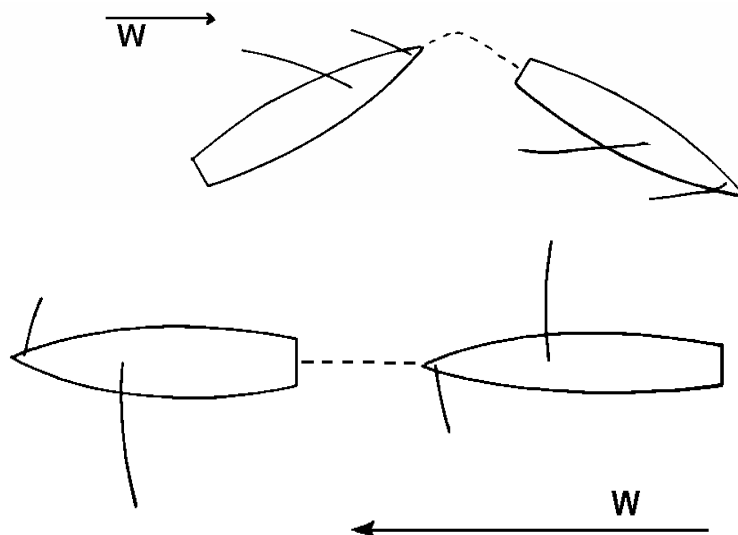
1. Wenden is een vaartuig met de voorsteven door de wind draaien, zodat het over de andere boeg komt te liggen.
2. Het is noodzakelijk de sloep voor het wenden de nodige vaart te geven. Dit kun je doen door de sloep iets af te laten vallen.
3. Bij het commando "klaar om te wenden" houd je je klaar om de nodige manoeuvres met de zeilen uit te voeren. De stuurman stuurt goed "vol" zodat de sloep behoorlijk vaart gaat lopen.



4. Dan volgt het commando "ree", waarop de stuurman het roer langzaam en geleidelijk in de richting van het boord drukt.
5. Om het loeven te bevorderen laat hij de fokkeschoot los gooien.
6. Zodra de wind aan de andere kant invalt, wordt de fok weer doorgehaald, waardoor de sloep dan uit zichzelf zal afvallen. Op het commando "fok bak" kan men de fok eventjes "te loevert" of "tegen" houden. Doe dit niet langer dan nodig. De sloep kan anders gaan deinzen.
7. Laat de fok op het juiste moment tegen komen. Dit is de taak van de fokkenist.
8. De stuurman wacht tot het grootzeil de wind over de andere kant krijgt en commandeert dan "over". Op dat moment wordt de fokkeschoot aan de andere kant aangehaald en worden alle zeilen bij de wind gezet.

Als het twijfelachtig is of je bovenwinds langs een voorwerp kan, is het handig om op tijd te wenden. Een zeiler kan ook een **opschieter** maken. Dit is een halve wending waarbij de sloep langzaam in de wind loopt. De sloep wint op die manier aardig wat meters loef. Als de vaart bijna uit de sloep is, dan moet je op de resterende vaart met behulp van het roer weer hard afvallen en opnieuw aan de wind over dezelfde boeg sturen. Alleen bij een stevige bries kan deze manoeuvre met kans op succes worden uitgevoerd.

4.4 Gijpen

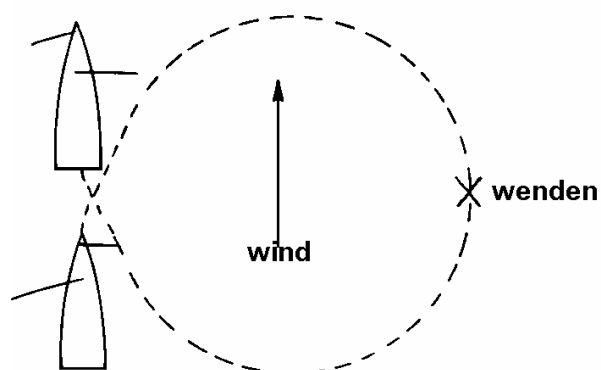


Als je voor de wind zeilt en je laat de zeilen van het ene naar het andere boord komen, noem je dat gijpen. Een vaartuig wil altijd wel voor de wind omdraaien, omdat de snelheid van de boot niet zo'n grote rol speelt. Je moet erg goed opletten bij het gijpen. Niet alleen omdat het plotseling overgaan van de boom ongelukken kan veroorzaken, maar ook omdat het mogelijk is dat het want breekt.

Het verzitten van de roerganger naar lij (toekomstig loef) gebeurt vooraf. Er is namelijk tijdens het gijpen geen tijd voor. Na het verzitten volgt het waarschuwingscommando "klaar om te gijpen". Het moment van gijpen wordt aangekondigd met "gijp" en vindt plaats met een lichte druk op het roer. Hierdoor gaat het grootzeil gemakkelijk van het ene naar het andere boord.

4.5 Gijpen door te wenden

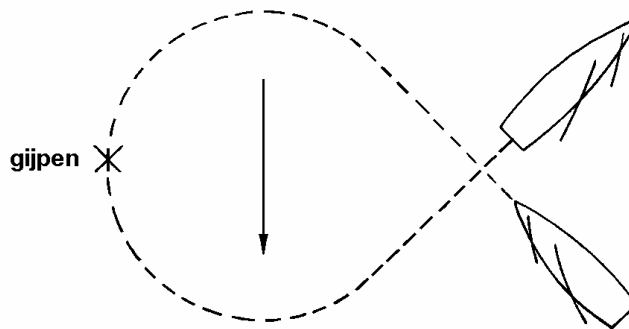
Als het door de krachtige wind niet kunt gijpen zoals je hierboven hebt kunnen lezen, kun je gijpen door te wenden. Hierbij moet je, als je voor de wind zeilt, oploeven totdat de situatie 'aan de wind' is bereikt. Daarna neem je, door te wenden, het zeil over de andere boeg. Deze manoeuvre heeft de bijnaam 'stormrondje' omdat hij uit veiligheid meestal bij storm plaats vindt.



4.6 Wenden door te gijpen

Als er te weinig vaart in de boot zit, waardoor de wending niet zal slagen, kun je wenden door te gijpen; dit wordt ook wel 'halzen' genoemd.

Als je aan de wind zeilt, draai je voor de wind. Daarna ga je gijpen om de zeilen van de ene naar de andere boeg te brengen. Vervolgens loef je op tot aan de wind. Bij halzen verlies je loef; doordat je vóór de wind gaat varen, verlies je veel hoogte. Bij een goed geslaagde wending win je juist loef.



4.7 Man over boord

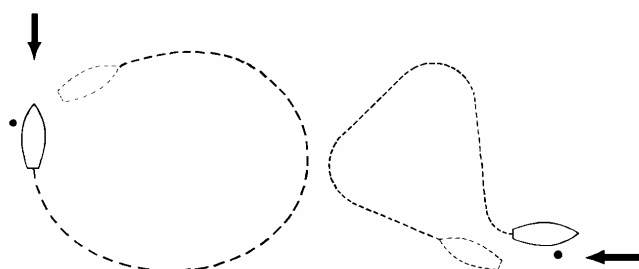
Als er door omstandigheden een lid van de bemanning over boord valt, gooi dan onmiddellijk een reddingsboei naar hem en roep: "zwem ..., zwem ..., zwem ...". Dit is belangrijk omdat zelfs goede zwemmers kunnen verdrinken omdat ze door schrik verlamd raken en daardoor niet gaan zwemmen. Een van de bemanningsleden moet de drenkeling niet uit het oog verliezen en constant in zijn richting wijzen. Probeer de drenkeling zo snel mogelijk te bereiken. Zorg ervoor dat de sloep vlakbij de drenkeling bijna stil ligt.

Als je 'ruim' zeilt, kun je een drenkeling het beste oppikken door even door te blijven varen en daarna te halzen. Je komt dan benedenwinds van de drenkeling en kunt hem terwijl je aan de wind zeilt met weinig vaart naderen. Door te wenden zou je in dit geval, als je van de wind zeilt, met te veel vaart op hem afkomen.

Als je van of voor de wind zeilt, moet je ook even door blijven varen en daarna ruim zeilen voor je wendt. Als je meteen wendt, dan is het niet mogelijk benedenwinds bij de drenkeling in de wind te komen liggen.

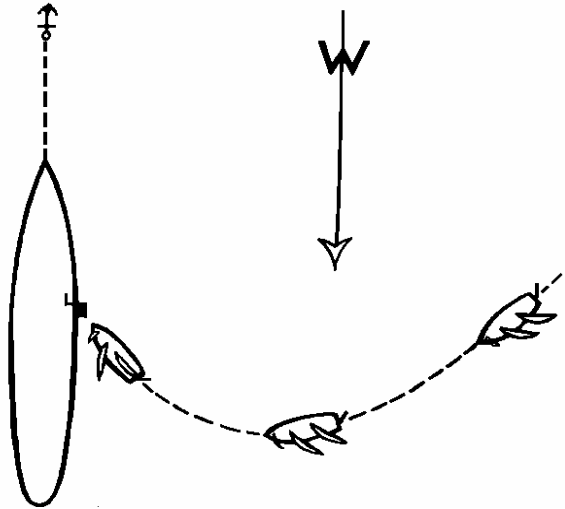
Als je met een slecht wendbare sloep vaart, moet je meteen halve wind gaan zeilen. Daarna ga je halzen en houd je de sloep bij de wind op de drenkeling.

Als al deze manoeuvres mislukken, maar je bent toch voldoende dicht bij de drenkeling gekomen, dan kan een goede zwemmer van de bemanning met een lijn om het middel naar de drenkeling toe zwemmen.



4.8 Langszij komen

- a. Kom je langszij, doe dit dan in de wind.
- b. Neem niet te veel vaart en neem de zeilen weg die voor de manoeuvres niet noodzakelijk zijn.



- c. Hang de willen weer buiten voor je afmeert en houdt een man met de voortros/haak gereed.
- d. Zorg dat tijdens het langszij komen iedereen op zijn plaats blijft zitten.
- e. Wees nooit overmoedig; kom zo nodig bij harde wind met gestreken zeilen, roeiend langszij.

5 "Haak voor", "Haak achter"

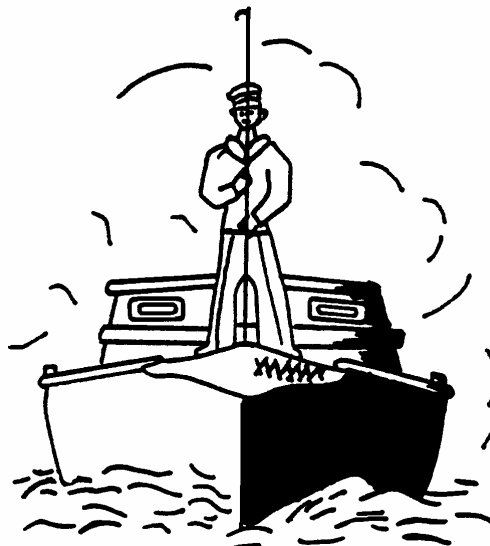
5.1 De signalen

Bij het langsijz komen van een varende motorsloep worden achtereenvolgens 1, 2, 3 en 2 stoten op de fluit gegeven.

Als 'haak voor' en de 'haak achter' handel je als volgt:

1 stoot = langzaam:

Je pakt de haak en stelt je met het gezicht naar voren op. De 'haak voor' staat midden op de voorplecht en de 'haak achter' midden op de achterplecht. Je staat rechtop, de voeten een beetje gespreid (net als bij "parade rust"). Je houdt de haak rechtop met de punt naar boven, midden voor je lichaam. Je hand heb je aan de kant waar gemeerd wordt, boven (zie tekening).



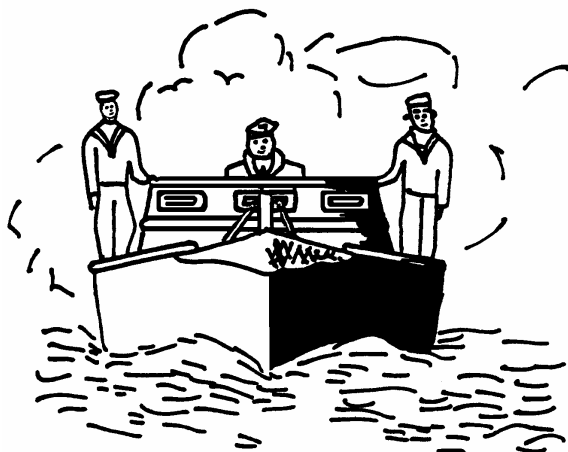
2 stoten = stop:

De bovenhand verpak je in bovengreep en je brengt de haak met een korte krachtige beweging met gestrekte armen boven je hoofd. Daarna breng je hem met een tweede beweging voor je borst. De 'haak achter' voert alle bewegingen tegelijk met de 'haak voor' uit.

3 stoten = achteruit:

Breng de haak zijwaarts in de richting waar gepikt moet worden en 'pik' dan. Tijdens het langsijz liggen blijft je houding correct en je gezicht naar voren.

2 stoten = stop: De haak voor en haak achter houden de haken gepikt.



Op een vertrekkende motorsloep zijn voor de 'haak voor' en, de 'haak achter' 2, 1 en 4 stoten achter elkaar op de fluit te horen.

2 stoten = stop:

De 'haak voor' draait zijn haak om, met de druif tegen de scheepshuid en zet de sloep op zodanige wijze uit dat de haak horizontaal blijft op de hoogte van zijn borst. De 'haak achter' houdt de sloep zonodig aan.

1 stoot = langzaam vooruit:

De 'haak voor' en de 'haak achter' nemen tegelijk de haak in beide handen en plaatsen de haak rechtop met de punt naar boven voor hun lichaam. De rechterhand is onder en de linkerhand is boven. Zij nemen een nette rechte houding aan. De voeten houden ze een beetje uit elkaar als bij "parade rust".

4 stoten = volle kracht vooruit:

De haak voor en -achter leggen de haken op de juiste plaats en nemen de toegewezen positie in.

5.2 *Het vervoer*

Na het vertrek zorgen de 'haak voor' en de 'haak achter' er voor dat:

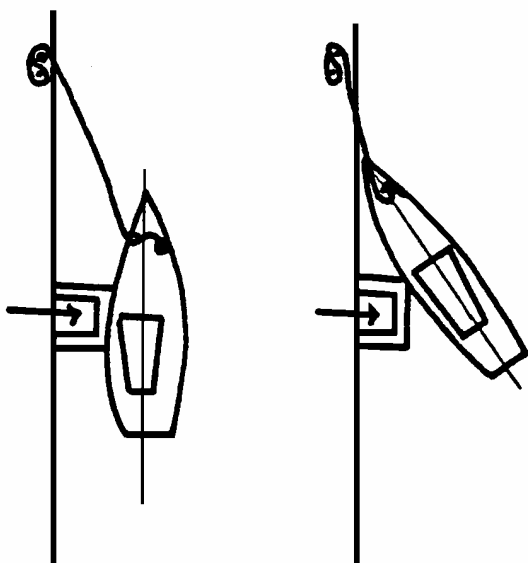
- alle einden netjes zijn opgeschoten en er geen willen of andere spullen buitenboord hangen
- bij zeegang de haken en einden op zo'n manier zijn vastgebonden dat ze niet los kunnen gaan. Een eindje dat buitenboord valt en in de schroef vast komt, maakt de sloep onmanoeuvrerbaar en tot een speelbal van wind en golven
- vlag, wimpel of onderscheidingsvlag 'klaar' waaien.

Tijdens het vervoer van autoriteiten met de motorsloep staan de 'haak voor' en 'haak achter' in de 'Geeft acht' houding aan beide kanten van de motorkap. Zij houden zich daarbij vast, met de binnenhand aan de 'jackstay'. Bij slecht weer kan de autoriteit toestemming geven aan de 'haak voor' en de 'haak achter' om de kap te staan.

Bij het vervoer van autoriteiten zet de 'haak voor' de onderscheidingsvlag of de wimpel in als de sloep is uitgezet. Hij neemt haar weer uit als de autoriteit de sloep verlaat.

Bij vertrek duw je de sloep met een omgekeerde haak (de 'druif') tegen de scheepshuid uit. Op deze manier beschadig je de verf van het schip niet.

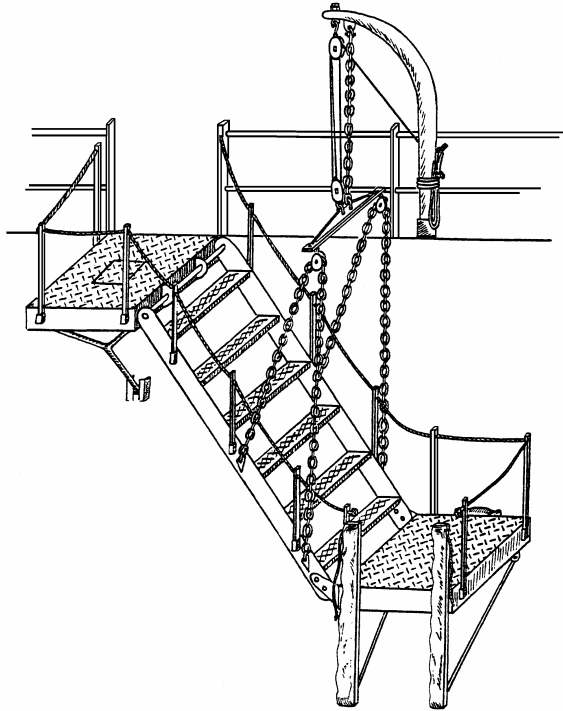
5.3 *De statietrap*



Voordat de sloep langsij de statietrap van een schip komt, hangt de 'haak voor' de willen buitenboord. Doe dit vooral niet op grote afstand van het schip; dit geeft een slordige indruk.

Daarna pakt hij zo snel mogelijk het 'smaktouw' of geeft hij de 'vanglijn' over.

Naast de statietrap houdt hij de sloep met de haak in het verlengde van het schip en zorgt hij ervoor dat de stroom de voorstevan van de sloep niet tegen het boord drukt. De stroom zou dan de sloep zo krachtig tegen het boord en de statietrap drukken, dat zij slechts met zeer grote moeite kan vertrekken.



Bij enige zeegang zal in deze benarde positie snel averij worden gemaakt. Bovendien kan de kajuit niet goed langsij de trap komen.

Als een sloep per ongeluk door de stroom tegen het schip en de statietrap drukt, haal dan het smaktouw of de vanglijn zo voorlijk mogelijk aan boord. Doe dit totdat de sloep vrij van de statietrap is.

Het smaktouw of de vanglijn van een sloep die langs de statietrap ligt, kun je op motorsloepen het beste achter de voorste bolder langs vastzetten. Op roeisloepen beleg je het smaktouw of de vanglijn door het voorste scheegat en 'achter de hand', dus niet rechtstreeks op de voorsteven ring.

Het is op deze manier voor de roerganger gemakkelijker om de sloep op het roer vrij te houden van het schip.

5.4 Het afmeren

Bij het afmeren van een sloep let de "haak voor" erop dat voor het afgeven van de tros:

- het oog met voldoende loos (1 à 2 bochten) op de voorplecht klaar ligt
- het oog niet buitenboord kan vallen
- bij een hoge steiger, een keesje of een eind lijn bij de hand is om de tros af te geven.

Als je de tros ontvangt, houd dan (bij het waarnemen van de tros) een haak bij de hand om de tros te pakken.

Als je langs de wal of een vlot gemeerd ligt of op stroom ligt tijdens de 'kentering' van het getij gebruik je een achtereind.

5.5 Het slepen

Van een langszij te slepen roeisloep bevestig je de vanglijn of de sleeptros aan boord van het slepend schip zo voorlijk mogelijk. Als je langszij sleept gebruik je altijd een lange tros.

In de te slepen sloep zet je de tros door het voorste scheegat aan de binnenkant met een slipsteek op de voorste vaste doft vast. Door de bocht van de slipsteek steek je als borg een (spoor)stok. Op deze manier is de slipsteek stevig en toch meteen los te maken.

Bij het slepen van een motorsloep neem je de vanglijn of de sleeptros achter de binnenste bolder langs.

Sleep een sloep op een zo kort mogelijke sleeptros. Alleen als de zee achterin komt, gebruik je een lange sleeptros, omdat anders de sloep kans heeft tegen het schip op te lopen en bovendien hevig in de sleeptros rukt.

Voordat een sloep een andere sloep 'langsij' sleept, sjoer je de voor- en achtereinden zeer stijf tegen elkaar en neem je extra bochten (in het bijzonder van het vooreind). Dit voorkomt dat de sloepen bij het manoeuvreren heftig in de einden rukken. De voorste verbinding moet zo sterk zijn dat deze niet kan breken, zodat er tijdens het varen geen ongelukken kunnen gebeuren.

5.6 Tot slot

Een paai is iemand die belast is met het onderhoud van een bepaald gedeelte van het schip, bijvoorbeeld met het onderhoud van de sloep.

Een beurtgast is iemand die de beurt heeft om een sloep te bewaken. Als de sloep op de bakspier of langsij ligt, dan zorgt hij ervoor dat de sloepen vrij van het schip of van elkaar blijven en niet beschadigd worden. Op stroom liggend kan hij de sloep met het roer vrij houden van andere sloepen en het schip.

Bij het verlaten van een roeisloep:

- leg je de riemen waaiersgewijs, met de buitenbladen op de binnenbladen en met de achterkant gelijk aan de achterzijde van de achterste doft. Alleen twee korte riemen voor de 'haak voor' komen met de bladen gelijk te liggen met de bladen van de andere riemen
- leg je de haken tegen boord met de punt naar voren en de achterkant gelijk met de achterkant van de riemen
- leg je de wimpelstok voorin tegen het boord, aan de van de wal afgekeerde kant en schiet je het touwwerk netjes op. Je geeft de sloep een goed verzorgde indruk
- neem je de helmstok en het roer uit en leg je ze netjes achter in de kajuit neer.