



# Jeugdzeilen 1<sup>e</sup> ster

## Praktijk

1. Catamaran zeilklaar maken
2. Hijsen en strijken van de zeilen
3. Stand en bediening van de fok
4. Overstag gaan als fokkenist

## Theorie

1. Zeiltermen
2. Onderdelen
3. Schiemanswerk
4. Veiligheid
5. Reglementen

## Jeugdzeilen 1<sup>e</sup> ster KVV Skuytevaart

De praktijk en theorie van het jeugdzeilen 1<sup>e</sup> ster vormen de opstap voor de jeugdzeiler om als fokkenist mee te gaan op een catamaran. De jeugdzeiler kan onder gunstige omstandigheden (regelmatige wind t/m windkracht 3) als fokkenist mee op een catamaran.

Dit document (jeugdzeilen1ster.doc) vormt de praktijk en theorie van jeugdzeilen 1<sup>e</sup> ster. Voor de theorielessen kan de presentatie (jeugdzeilen1ster.ppt) gebruikt worden. Het theoriedeel wordt afgesloten met een theorie examen (examen1ster.doc).

# PRAKTIJK

---

## 1 CATAMARAN ZEILKLAAR MAKEN

Het zeilklaar maken van een catamaran moet gebeuren als de catamaran met de 'kop in de wind' ligt, omdat anders de zeilen meteen wind vangen bij het hijsen. Indien nodig moet je de catamaran eerst verhalen (= van plaats verleggen) zodat deze wel met de 'kop in de wind' ligt.

Voordat het grootzeil en de fok gehesen kunnen worden moet eerst het materiaal gecontroleerd worden. Het is verstandig om de controle van voor naar achteren te doen zo dat je niets vergeet. De volgende onderdelen van de catamaran moeten geïnspecteerd worden: rompen, verstaging (sluitingen, splitpennen, borgringen), zeilen zelf (controleer de latzakjes en inspecteer de lijken) en de uitrusting.

## 2 HIJSEN EN STRIJKEN VAN DE ZEILEN

Als een catamaran opgetuigd moet worden lukt dat niet in je eentje. Zorg ervoor dat je altijd met twee jeugdzeilers bent om de catamaran op te tuigen en zorg ervoor dat de catamaran goed in de wind ligt. We gaan beginnen met de fok.

### De fok hijsen

1. De tophoek van de fok wordt aan de fokkenval vast gemaakt.
2. Een jeugdzeiler zal rustig aan de fokkenval trekken en de andere jeugdzeiler zal het voorlijk van de fok begeleiden in de voorstag.
3. De fok wordt gehesen totdat de tophoek niet verder kan en is vergrendeld in het oog om de tophoek van de fok te vergrendelen.
4. Het voorlijk van de fok wordt op spanning gebracht door de voorlijkstrekker (neerhaler) van de fok strak aan te halen en te bevestigen.
5. Bevestig de fokkenschoot aan de fok en aan de catamaran.

Omdat we waarschijnlijk niet gelijk gaan zeilen rollen we de fok om de voorstag. Let op dat eventuele zeillatten van de fok niet in de knel komen. Let wel op dat je voor het zeilen de fok weer uitrolt.

### Het grootzeil hijsen

1. De tophoek van het grootzeil wordt aan de val voor het grootzeil vastgemaakt.
2. Een jeugdzeiler zal rustig de val aanhalen terwijl een andere jeugdzeiler het grootzeil zal begeleiden in de mast.
3. Hoe meer het grootzeil is gehesen hoe zwaarder het hijsen zal gaan. Het is ook verstandig het zeil goed neer te leggen en goed het zeil te begeleiden in de mast.
4. Als het grootzeil niet verder gehesen kan worden is de tophoek vergrendeld aan de mast.
5. Het voorlijk van het grootzeil wordt op spanning gezet door de voorlijkstrekker (neerhaler).
6. De schoot wordt bevestigd aan de overloop en de schoothoek van het grootzeil.

Omdat we waarschijnlijk niet gelijk gaan zeilen is het verstandig de grootschoot los te halen van het grootzeil en de voorlijkstrekker nog niet volledig op spanning te zetten. Dit voorkomt het klapperen van de zeilen.

Bij het strijken van de zeilen worden deze altijd opgerold. Let goed op dat er geen vouwen in het zeil komen.



### 3 STAND EN BEDIENING VAN DE FOK

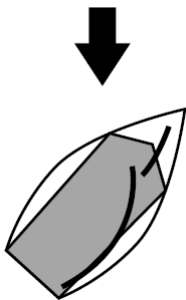
Heel belangrijk voor de snelheid van de catamaran is een goede stand van de fok. Als je de fok te ver uitviert gaat het voorlijk bewegen, klapperen. Dit noem je killen. De wind gaat dan aan beide zijden langs de fok en de catamaran raakt zijn vaart kwijt. Je kunt de fok ook te strak aantrekken. Dat valt niet zo gauw op als killen. De fok staat dan wel mooi strak, maar de catamaran krijgt dan ook niet voldoende snelheid.

*Vier je fok zo ver uit, dat het voorlijk net niet kilt. Zo staat de fok precies goed en heb je de meeste snelheid.*



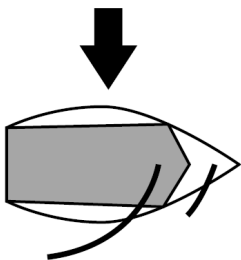
#### In de wind

De catamaran ligt met de neus **in de wind**. Er is geen snelheid, en na een tijd ga je zelf achteruit. Om snelheid te maken moet de neus van de wind weggedraaid worden, minstens tot aan de wind. Al wat daar tussen ligt wordt de dode hoek genoemd. In de dode hoek heb je dus geen snelheid meer, en kan je moeilijk manoeuvreren omdat het roer niet meer 'luistert'. Als de catamaran stil ligt kan je de fok 'bak' houden om de boeg te laten draaien zodat de catamaran uit de dode hoek verdwijnt.



#### Aan de wind

De wind komt nu schuin van voren, bijna van recht voor ons. De catamaran vaart met zijn boeg **aan de wind** geleund. De fok wordt strak doorgezet (= aangehaald). Vermijdt bij aan de wind zoveel mogelijk bolling in de fok, tenzij er weinig wind is. Opnieuw moet de kilgrens gezocht worden.

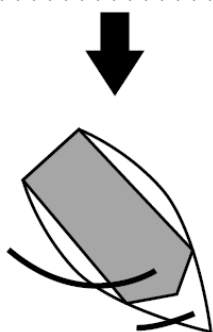


#### Halve wind

Een catamaran dat de wind dwars op de zijkant van de catamaran heeft, vaart **halve wind**. De fok is half aangehaald of geviert. Dit is enkel een vuistregel. In feite moet bij halve wind de kilgrens opgezocht worden. Ga als volgt te werk:

1. Eerst moet een vaste (halve wind) koers gevaren worden.
2. De fok voor ongeveer de helft vieren.
3. Kilt de fok (valt het voorlijk in) haal dan de fok iets aan. Kilt de fok niet mag er verder geviert worden.
4. Herhaal de handeling een aantal maal.

Halve wind is de snelste koers. Veelal vergeet men echter dat voortdurend de zeilstand in de gaten gehouden moet worden. Je moet herhaaldelijk de kilgrens opsporen van de fok. Een goede zeiler 'speelt' voortdurend met de schoten van de fok.



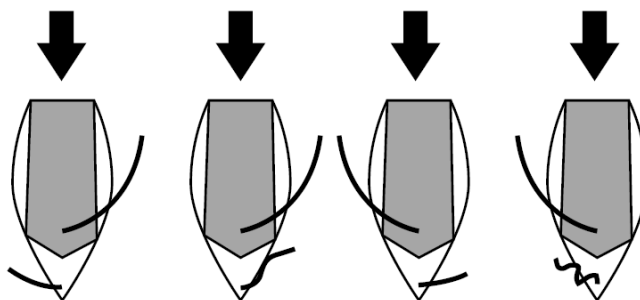
### Ruime wind

Komt de wind schuin van achteren dan spreekt men van **ruime wind**. Dit is een koers tussen voor de wind en halve vind. De stand van de fok ligt tussen volledig en half gevierd, maar hier moet de kilgrens gezocht worden zoals bij halve wind.

Als de catamaran veel snelheid maakt door de golven op ze kan het gebeuren dat de fok al direct gaat killen. Zeker in tijdens deze koers moet steeds de kilgrens opgezocht worden.

### Voor de wind

Een catamaran dat de wind recht van achteren heeft, vaart **voor de wind**. Op deze koers kunnen we de meeste wind vangen door de fok dwars op de wind te zetten, dit wil zeggen de fokkenschoot volledig (zo ver mogelijk) vieren. Op deze koers wordt de fok ook vaak naar de andere kant als het grootzijl gebracht, dit noemen we "te loevert gezet", door de fok uit te duwen aan de loefzijde. Er wordt een maximale hoeveelheid wind gevangen in de fok.



Onthoud bij een voor-de-windse koers:

1. Zorg voor maximale stabiliteit
2. Zeilen goed uitvieren, fok te loevert zetten
3. Opletten voor 'klap' gijpen!
4. Hou er rekening mee dat je bij een voor de windse koers de windsterkte altijd verkeerd inschat (het lijkt altijd of er minder wind is dan werkelijk het geval). Dit kan nare gevolgen geven als men plots aan de wind moet gaan varen.

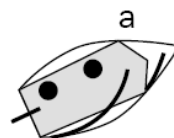
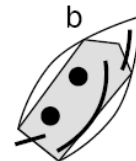
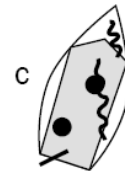
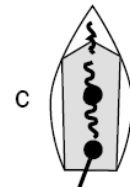
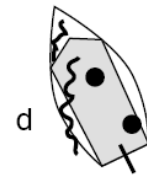
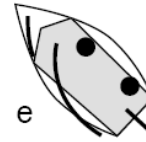
## 4 OVERSTAG GAAN ALS FOKKENIST

Om het overstag gaan vlot te laten verlopen moeten drie voorwaarden vervuld zijn: 1. Voldoende snelheid 2. Aan de wind varen 3. Ruimte



### De manoeuvre

- De stuurman kondigt de overstag manoeuvre aan door duidelijk "klaar om te wenden" te roepen. Zo weet iedereen dat er overstag gegaan zal worden. Als alles klaar is antwoordt de fokkenist met "klaar".
- Stuurman zegt: 'ree' en duwt de joystick naar lij zodat de catamaran oploeft. De roeruitslag niet groter dan 45° maken. Het grootzeil en de fok worden nog iets aangehaald.
- De fok wordt opgevierd op het ogenblik dat hij begint te killen. De bemanning verplaatst zich:
  - gelijktijdig met en tegengesteld aan het overkomen van het grootzeil (giek)
  - de stuurman verplaatst (draait) zich
  - de fokkenmaat verplaatst (draait) zich
- De joystick wordt midscheeps geplaatst.
- De fok wordt aangehaald aan de nieuwe lijzijde nadat hij vanzelf is overgekomen.



### Meest voorkomende fouten

- We zeilen niet aan de wind. De manoeuvre moet gebeuren van aan de wind naar aan de wind!
- We hebben te weinig snelheid. Is er te weinig snelheid, dan valt de catamaran stil in de wind en is niet meer te besturen.
- We hebben geen ruimte aan loef, daar vaart bijvoorbeeld een andere boot.
- We geven te weinig of te veel roer (dus we loeven niet goed op, of remmen teveel af).
- We brengen de joystick te vroeg of te laat terug in het midden.
- We hebben de fok niet op het juiste ogenblik gevierd of aangehaald.
- De bemanning heeft zich te vlug of te traag verplaatst.
- We hebben de fokkenschoot aan de loefzijde onvoldoende opgevierd.
- We hebben het grootzeil onvoldoende aangehaald.

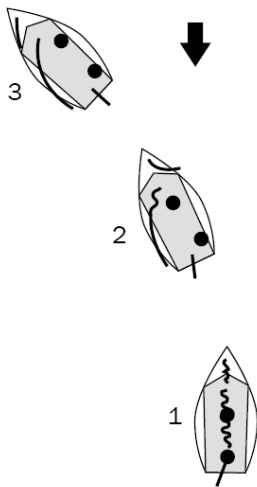
Overstag gaan lijkt eenvoudig, maar toch is oefening vereist. De stuurman moet goed weten wat te doen bij een mislukte overstag manoeuvre.



Het bovenstaande is een lang verhaal, maar nu in het kort.

Bij het overstag gaan van de catamaran moeten de stuurman en fokkenist gelijktijdig een aantal stappen uitvoeren. Voor beide gelden 4 stappen die gelijktijdig uitgevoerd gaan worden. De stappen voor de fokkenist zijn:

	<b>Fokkenist</b>	<b>Stuurman (REE!)</b>
<b>1</b>	blijven zitten (fok gaat bak staan)	oploeven tot in de wind (langzaam sturen)
<b>2</b>	blijven zitten / fok uit de klem (niet vieren)	grootschoot vieren
<b>3</b>	naar de andere kant	naar de andere kant /joystick overpakken
<b>4</b>	nieuwe fokkenschoot aantrekken	roer recht / grootschoot aanhalen



### Hulpmiddel bij een moeilijke overstag manoeuvre

De catamaran ligt in de wind en heeft nog een beetje voorwaartse snelheid. Door de fok aan de oude lijzijde (de nieuwe loefzijde) terug aan te halen zal de boeg van de catamaran door de wind draaien. Dit noemen we de fok bak zetten. Aan de stand van de joystick en grootzeil wordt niets veranderd. De fok wordt bak gehouden totdat de catamaran volledig door de wind is gedraaid.

# THEORIE

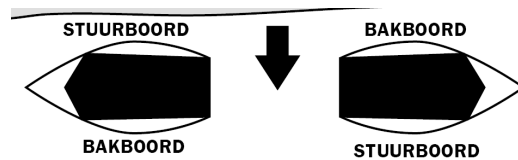
## 1 ZEILTERMEN

### Bakboord en stuurboord

Bij het zeilen spreken we niet over links en rechts, maar over bakboord en stuurboord. We kijken dan altijd van achteren naar voren.

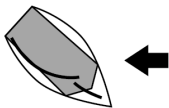
*Bakboord (BB)* van achter naar voren kijkend is BB links. *Stuurboord (SB)* van achter naar voren

kijkend is SB rechts. Bakboord en stuurboord veranderen nooit. Een ezelsbruggetje om bakboord en stuurboord te onthouden is dat er in stuurboord twee keer de letter r voorkomt (dit is dus rechts) en in bakboord 1 keer de r (dit is dus links).



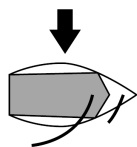
### In de wind

De catamaran ligt met de neus in de wind.



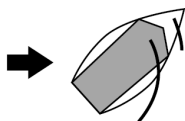
### Aan de wind

De wind komt nu schuin van voren, bijna van recht voor ons.



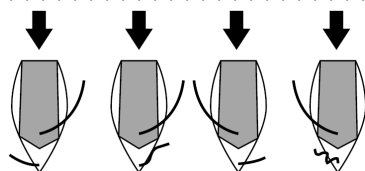
### Halve wind

Een catamaran dat de wind dwars op de zijkant van de catamaran heeft, vaart halve wind.



### Ruime wind

Komt de wind schuin van achteren dan varen we ruime wind. Dit is een koers tussen voor de wind en halve wind.



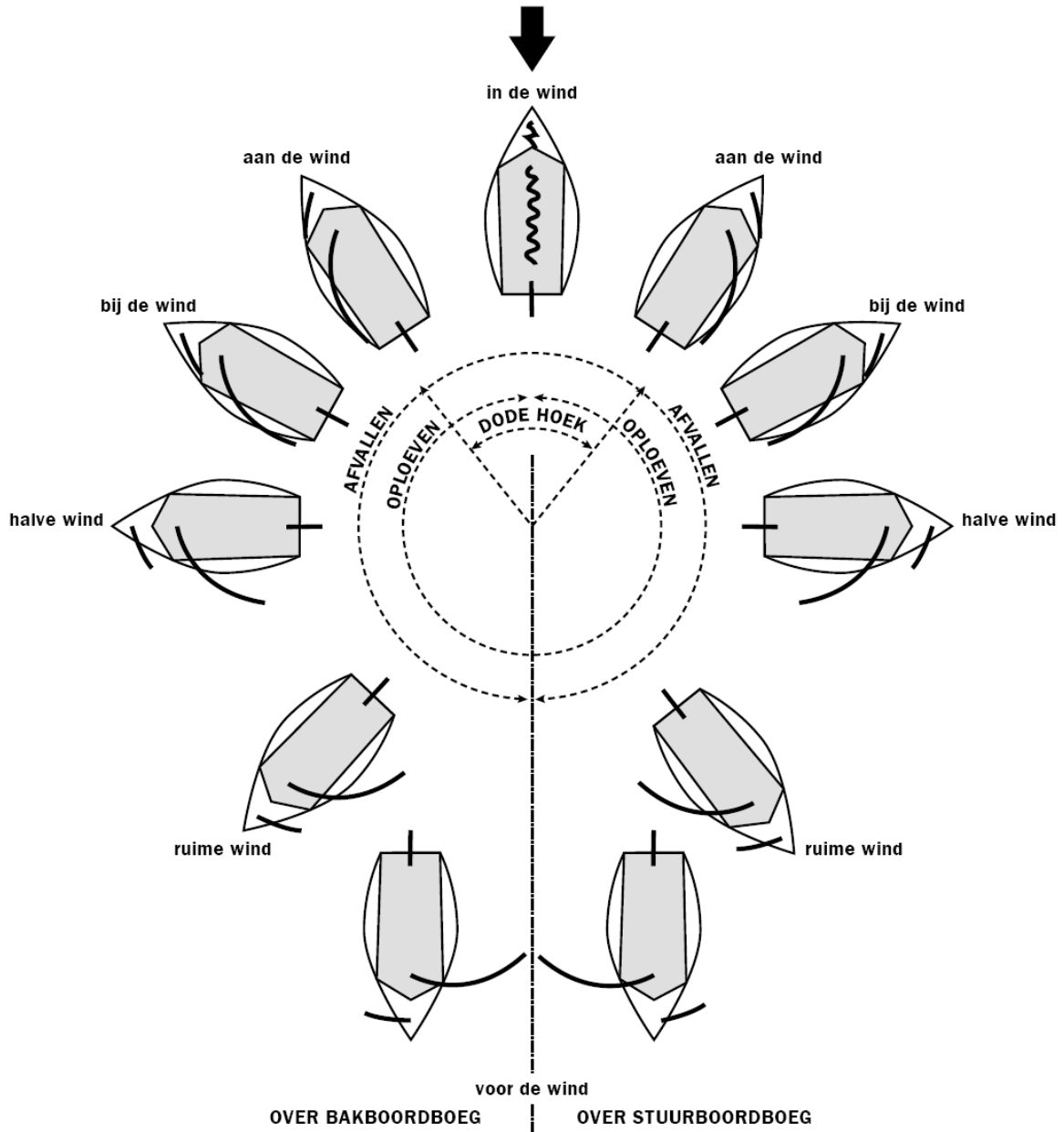
### Voor de wind

Een catamaran dat de wind recht van achteren heeft, vaart voor de wind.



## Windroos

De zeilstanden aan, bij, halve, ruime en voor de wind zijn enkele voorbeelden, en kunnen vergeleken worden met een windroos. Tussen aan en voor de wind zijn ontelbaar veel standen te bedenken.

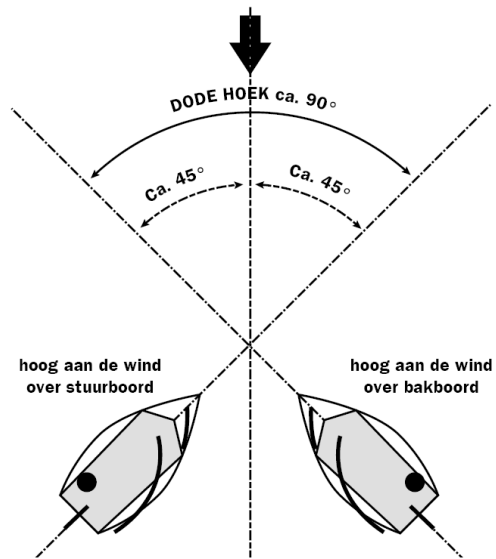


## Overstag

Voor overstag zijn er meer begrippen als:

- Wenden
- Door de wind gaan

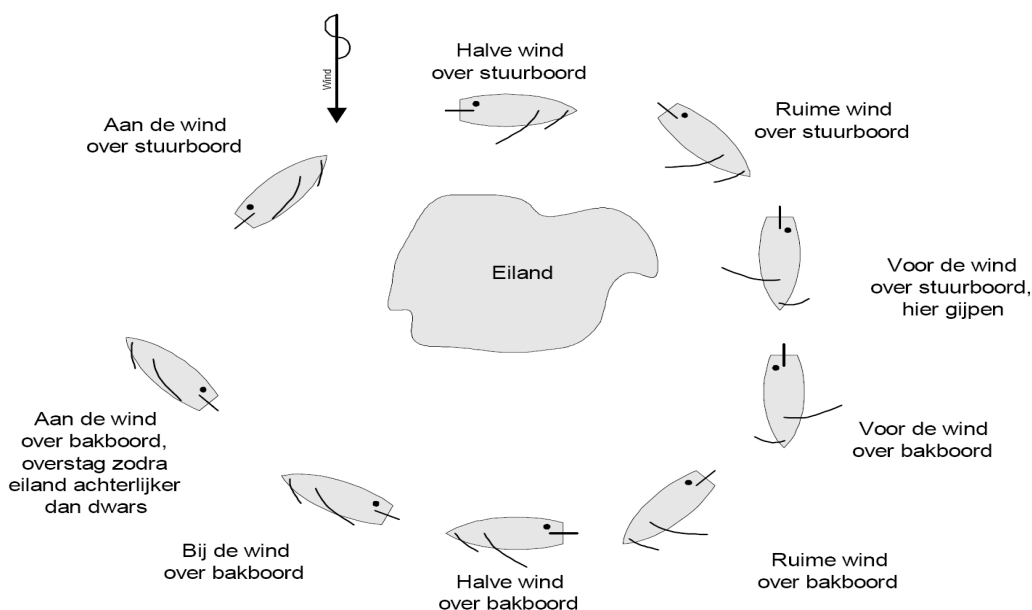
Als de catamaran hoog aan de wind vaart (dat kan over stuurboord en over bakboord), maakt de richting waarin we varen, de koerslijn een hoek van ongeveer  $45^\circ$  met de lijn waar de wind vandaan komt. We kunnen dan niet dicht naar de wind toe varen. Het gedeelte waar we dan niet kunnen zeilen (ongeveer  $90^\circ$ ) noemen we de dode hoek. De grootte van de dode hoek kan verschillen. Wel kunnen we door die hoek heen draaien. Dan draaien we bijvoorbeeld van hoog aan de wind over stuurboord door de dode hoek naar hoog aan de wind over bakboord, of omgekeerd. Dit draaien door de dode hoek, ongeveer  $90^\circ$ , noemen we overstag.



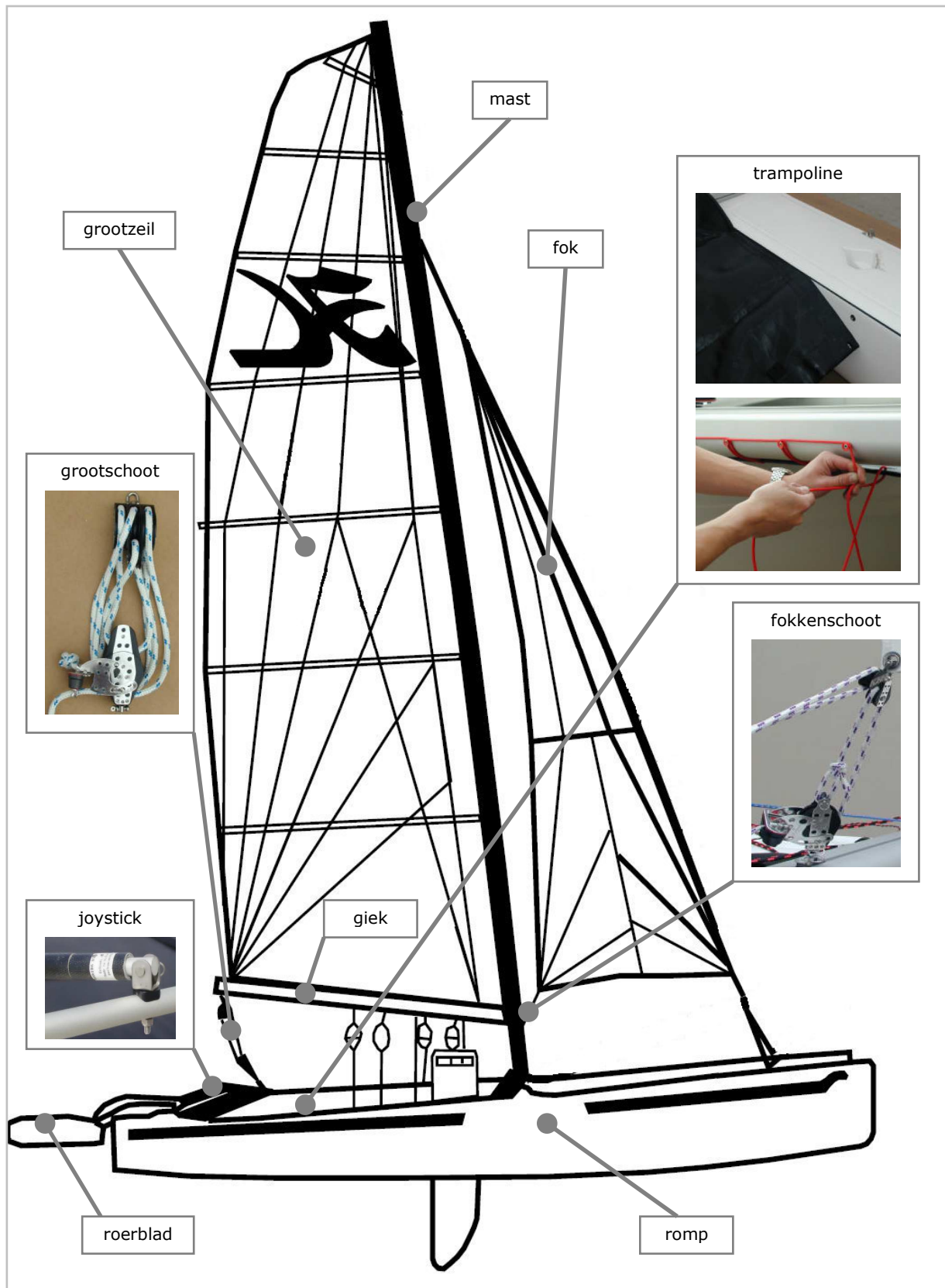
Overstag gaan is de catamaran van aan de wind over een boeg naar aan de wind over een andere boeg sturen, via een koers in de wind. (er moet door de wind gedraaid worden). Kortweg komt het erop neer op te loeven tot in de wind, door de wind te draaien en daarna af te vallen tot de zeilen weer vol staan over de nieuwe boeg. Deze manoeuvre laat ons toe een niet rechtstreeks te bezeilen punt dat in de wind ligt, toch te bereiken.

## Eilandje ronden

Bij het ronden van een eiland worden alle standen van het zeil gebuikt. Het is voor de fokkenist en stuurman dan ook de beste oefening om continu de zeilstanden juist te hebben.

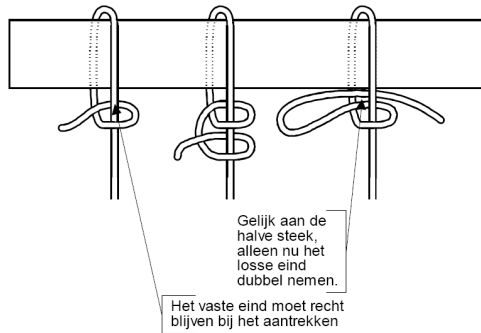


## 2 ONDERDELEN



### 3 SCHIEMANSWERK

Schiemanswerk of anders knopen. Bij het catamaranzeilen gebruiken we een beperkt aantal knopen. Het is belangrijk dat je deze knopen kunt maken en ook weet wanneer je een bepaalde knop moet gebruiken. Het voordeel van de knopen die je nu gaat leren is dat ze doen wat ze moeten doen en ook eenvoudig weer uit elkaar gehaald kunnen worden.



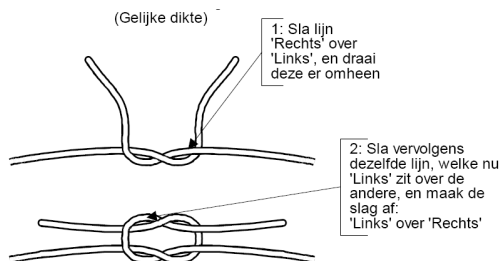
#### Halve steek, dubbele halve steek, slipsteek

De eenvoudigste knoop die er bestaat, en daarom waarschijnlijk het meest gebruikt. Een bezwaar is dat als er erg veel kracht op komt te staan, de knoop erg vast kan gaan zitten.



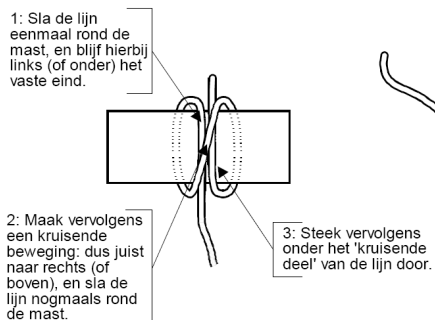
#### Achtknoop

De achtknoop wordt het meest gebruikt als verdikking aan het eind van een schoot. Deze knoop is makkelijk los te krijgen. Je maakt hem als in de tekening: maak een lus" het losse eind onder het touw door en dan van bovenaf door de lus. Aantrekken en klaar.



#### Platte knoop

Deze steek is gemakkelijk te leggen en ook nadat er veel kracht op is uitgeoefend, weer eenvoudig los te maken. Deze steek is minder betrouwbaar als hij in gladde lijnen wordt gelegd of in lijnen van ongelijke dikte. In je schoenveter leg je eigenlijk dezelfde knoop alleen dan doe je het laatste deel slippend.



#### Mastworp

Bij een open uiteinde (bovenkant van een paal): Maak twee lussen. Daarna schuifje de twee lussen over elkaar, links onder rechts. Daarna leg je de beide lussen over de paal heen en trekje de knoop aan. Als borg maak je een slip steek. Klaar.



## 4 VEILIGHEID

Vanwege de bijzondere omstandigheden, het varen op open zee, is veiligheid een belangrijk punt van aandacht. Veilig varen vergt een goede voorbereiding.

### **Weer**

Dit is doorgaans de doorslaggevende factor bij de beslissing het water op te gaan. Het weerbericht in de krant beperkt zich steeds meer tot de temperatuur, het aantal uren zonneschijn en de kans op een bui. Belangrijk voor veilig varen is je goed te laten informeren over het weerbericht waar je op dat moment gaat zeilen. De ligging van depressies en bijhorende fronten geven inzicht in de veranderingen die te wachten staan, gevaar voor mist, windschiften, windstoten enz.

### **Water**

In eerste instantie volgt het water de wind met golven, die groter of kleiner zijn, afhankelijk van de windsterkte, windrichting en de diepte van het water. De aanwezigheid van een stevige deining zorgt bij weinig wind voor een gevaarlijke branding. Nabij banken kunnen dan grondzeeën verwacht worden. Bij wind tegen stroom is het niet alleen langdurig opkruisen, de golven kunnen ook ongemakkelijk hoog en steil worden.

### **Catamaran**

Voordat je gaat zeilen is een volledige controle van de catamaran en tuigage noodzakelijk. Let daarbij op de verstaging (sluitingen, splitpennen, borgringen) en de zeilen zelf. Zorg voor paddels aan boord. De wind kan wegvallen, de mast kan breken, het zeil kan scheuren enz. Zorg voor een paar reserve-eindjes en reservesluitingen; een zeilmes en zeilsleutel zijn eveneens onmisbaar.

### **Kleding**

Goede kleding is een eerste veiligheidsuitrusting! Kleding die je niet warm genoeg houdt kan je concentratie kosten of zelfs tot onderkoeling leiden. Het water koelt het lichaam zeer snel af. Wind versterkt de afkoeling. Het dragen van een wetsuit is dan ook altijd verplicht. Een overall houdt de wind goed weg van het lichaam, opvallende kleuren vergemakkelijken zoeken. Denk hierbij ook aan schoenen/laarzen met voldoende grip.

### **Zwem en reddingsvest**

Iedere jeugdzeiler van de catamaran moet een geschikt zwem- of reddingsvest dragen. Het vest moet in goede staat zijn en kan het beste opvallende kleuren hebben.

### **Nooit alleen zeilen**

In groep zeilen bevordert de veiligheid en is absoluut een vereiste. Wanneer je alleen gaat zeilen neem je onverantwoorde risico's en is er geen directe hulp voorhanden. Zelfs als je met meerdere catamarans gaat zeilen is het verstandig om dit zeker te melden aan de kant. Als je van plan bent een tocht te gaan maken moet je dat ook melden.

### **Ken je eigen grenzen**

Ga niet zeilen als je niet zeker bent dat je de omstandigheden aan kunt. Laat je ook niet overhalen door andere zeilers. Je moet altijd zelf bepalen of je gaat zeilen of niet. Zeil ook niet verder wanneer je moe wordt.



## 5 REGLEMENTEN

### **Altijd aanvaringen vermijden**

Zelfs al heeft een boot voorrang, dan dient hij toch uit te wijken als een aanvaring dreigt. Voorrang neem je niet, voorrang krijg je. Bij een aanvaring zijn er twee schuldigen, niet één!

In de reglementen is dit de belangrijkste regel. Alle andere regels zijn er om afspraken te maken als je elkaar op het water tegenkomt.

Laat duidelijk merken aan de andere boten wat je gaat doen. Ga dus niet op het allerlaatste moment uitwijken, maar doe dit ruim van te voren. Zo kan een ander rekening houden met de uitwijkmanoeuvre.

