



Jeugdzeilen 2^e ster

Praktijk

1. Stand en bediening van het grootzeil
2. Stuurbediening oploeven en afvallen
3. Overstag gaan als stuurman
4. Gijpen als fokkenist
5. Opkruisen
6. Trapeze staan als fokkenist
7. Samenwerking stuurman en fokkenist
8. Alle onderdelen Jeugdzeilen 1^e ster ⚓

Theorie

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

Jeugdzeilen 2^e ster KWV Skuytevaart 2006

De praktijk en theorie van het jeugdzeilen 2^e ster vormen de basis om onder begeleiding met een catamaran te zeilen. De jeugdzeiler kan nu als volwaardig fokkenist mee op een catamaran. De jeugdzeiler kan onder gunstige omstandigheden (regelmatige wind t/m windkracht 3) onder begeleiding met een catamaran zeilen.

Dit document (jeugdzeilen2ster.doc) vormt de praktijk en theorie van jeugdzeilen 2^e ster. Voor de theorielessen kan de presentatie (jeugdzeilen2ster.ppt) gebruikt worden. Het theoriedeel wordt afgesloten met een theorie examen (examen2ster.doc)

JANDEBOER.COM

nacra 500

2

PRAKTIJK

1 STAND EN BEDIENING VAN HET GROOTZEIL

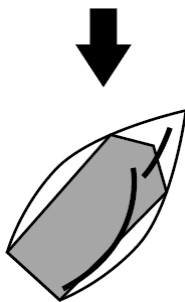
Heel belangrijk voor de snelheid van de catamaran is een goede stand van het grootzeil. Als je het grootzeil te ver uitviert gaat het voorlijk bewegen. Dit noem je killen. De wind gaat dan aan beide zijden langs het grootzeil en de catamaran raakt zijn vaart kwijt. Je kunt het grootzeil ook te strak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

Vier het grootzeil zo ver uit, dat het voorlijk net niet kilt. Zo staat het grootzeil 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 zelfs 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. Als stuurman kan je ook tegenroer geven als de catamaran achteruit vaart.



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. Het grootzeil wordt strak doorgezets (= aangehaald). Vermijdt bij aan de wind zoveel mogelijk bolling in het zeil, tenzij bij weinig wind. Opnieuw moet de kilgrens gezocht worden maar dit gebeurt niet zoals bij halve wind.

Zoeken van de kilgrens bij aan-de-windse koers:

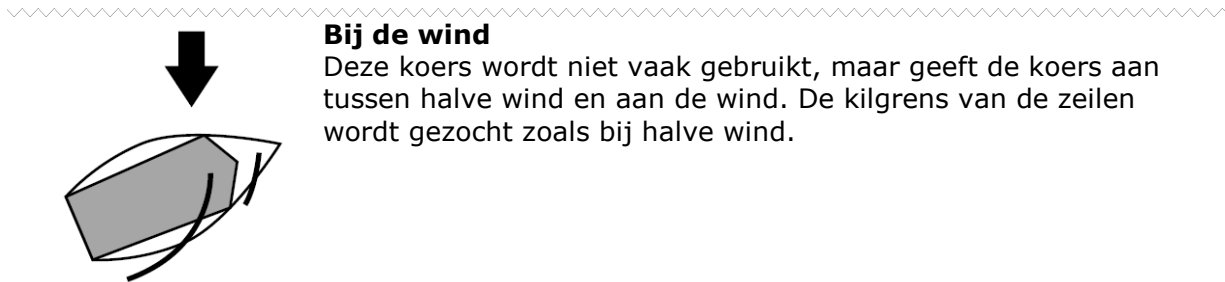
1. Zet alle zeilen goed door.
2. Loef op tot de fok begint te killen (opgelet: zachtjes loeven).
3. Val onmiddellijk iets af
4. Men vaart op de kilgrens wanneer iets loeven resulteert in het killen van de fok.

Goed aan de wind varen vergt oefening. De kilgrens zoeken is belangrijk om voldoende snelheid te garanderen, maar ook om hoogte te winnen in kruisrakken. Bij veel wind is deze koers zonder meer de meest spectaculaire (maar niet de snelste). De catamaran kan sterk gaan hellen. Zorg er steeds voor dat je genoeg contragewicht biedt door voldoende bemanning aan loef te plaatsen (eventueel in trapeze). Helt de catamaran te veel, vier dan de grootschoot, of loef op in de wind. Aangezien op zee, de golven uit de richting komen vanwaar de wind komt, zal een aan-



de-windse koers resulteren in het stampen van het schip. Halve wind en voor de wind resulteren in rollen.

Als er veel golven staan zorg dan dat de bemanning het achtervanglijntje vasthoudt. Hiermee voorkomt deze bij het duiken in een golf helemaal naar voren geslingerd wordt. Tijdens het halve wind varen is dit trouwens noodzakelijk.



Bij de wind

Deze koers wordt niet vaak gebruikt, maar geeft de koers aan tussen halve wind en aan de wind. De kilgrens van de zeilen wordt gezocht zoals bij halve wind.



Halve wind

Een catamaran dat de wind dwars op de zijkant van de catamaran heeft, vaart **halve wind**. Het grootzeil is half aangehaald of gevierd. 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. Het grootzeil voor ongeveer de helft vieren.
3. Kilt het grootzeil (valt het voorlijk in) haal dan het grootzeil iets aan. Kilt het grootzeil niet mag er verder gevierd worden.
4. Herhaal de handeling een aantal maal.

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

Als er veel golven staan zorg dan dat de bemanning het achtervanglijntje vasthoudt. Hiermee voorkomt deze bij het duiken in een golf helemaal naar voren geslingerd wordt.



Ruime wind

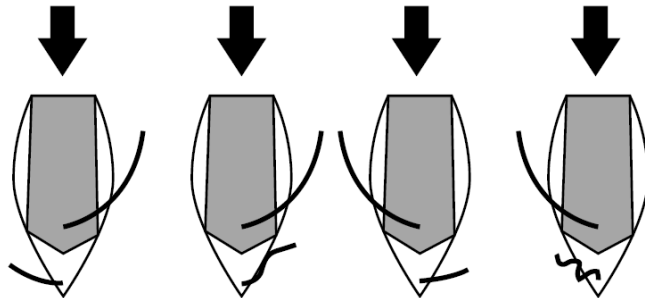
Komt de wind schuin van achteren dan spreekt men van **ruime wind**. Dit is een koers tussen voor de wind en halve vind. De stand van het grootzeil ligt tussen volledig en half gevierd, maar hier moet de kilgrens gezocht worden zoals bij halve wind.

Als de catamaran veel snelheid maakt door de golven op ze kan het gebeuren dat het grootzeil 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 het grootzeil dwars op de wind te zetten, dit wil zeggen de grootschoot volledig (zo ver mogelijk) vieren. Er wordt een maximale hoeveelheid wind gevangen in het grootzeil.



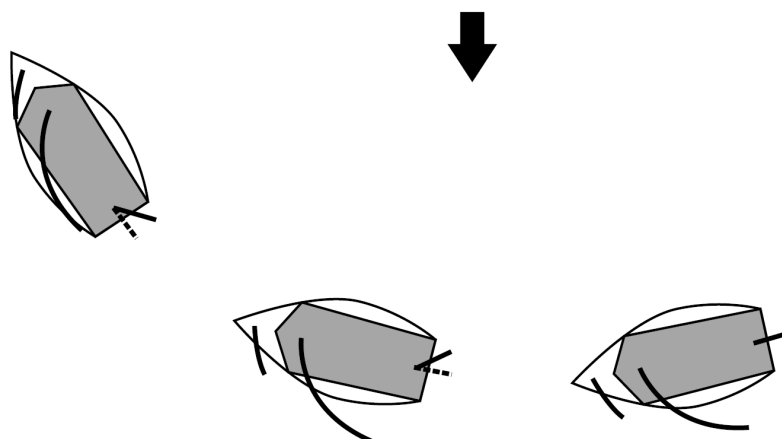
Onthoud bij een voor-de-windse koers:

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.

Als de golven achter je aan komen iets oploeven en laat je door de golf meenemen, hierdoor krijg je een hogere snelheid. Zoek de hoge golven op en hoewel dit tegen je gevoel ingaat moet je bij een harde vlaag afvallen. Heb je nu een hoge golf en een harde vlaag kun je zo extreem afvallen dat je voor de wind gaat varen.

2 STUURBEDIENING OPLOEVEN EN AFVALLEN

Wil je van de ene koers naar een andere koers overgaan, zonder dat de zeilen van boord veranderen (dus zonder dat loef en lei verandert) dan zijn er twee mogelijkheden. Deze begrippen moet je als jeugdzeiler blindelings kunnen reproduceren. We hebben het hier over de begrippen oploeven en afvallen.



Oploeven

Bij oploeven, zorgen we ervoor dat de boeg van de catamaran meer naar de wind toe wordt gedraaid. Men zegt dat er een scherpere koers wordt gevaren. Anders gezegd: de hoek tussen de windrichting en de catamaran wordt kleiner bij oploeven. Aangezien een scherpere koers gevaren wordt, zullen de zeilen aangehaald worden.

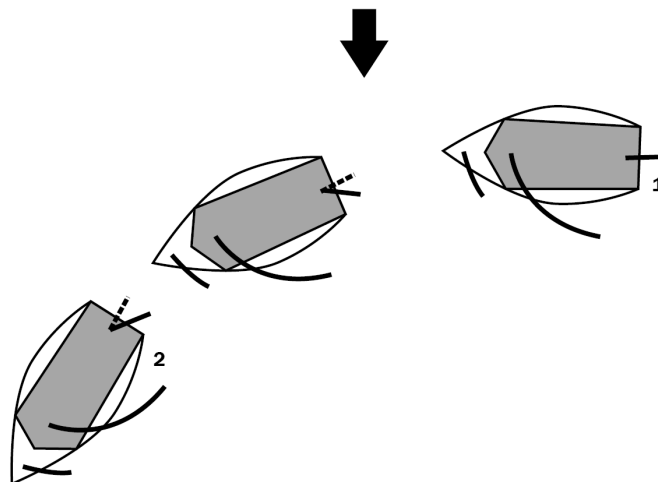
Oploeven is het draaien met de kop van de catamaran naar de wind toe, dus naar loef. Dat doen we met behulp van de zeilen. Als we de grootschoot aantrekken en de fok laten vieren, wordt de druk van de wind op het achterschip groter en gaat het schip oploeven. In weinig gevallen zal het daarbij nodig zijn roer te geven. Vier eerst de fok en trek daarna het grootzeil aan, omdat de catamaran even tijd nodig heeft om met draaien te beginnen. Als het goed is, staat het grootzeil tijdens het oploeven voortdurend zodanig, dat het voorlijk net niet kilt. Het hangt dus van de draaisnelheid van de catamaran af hoe snel we de schoot inhalen. De fok moet bij het oploeven later worden aangetrokken dan het grootzeil. De fok houdt de draaibeweging enigszins tegen. Met het roer kunnen we ervoor zorgen dat de catamaran niet te snel draait.

Oploeven

*Naar de wind toe draaien
Zeil aanhalen
Joystick naar lij brengen (van je af)*

AFVALLEN

Bij afvallen, draaien we de boeg van de wind weg (zonder dat de zeilen veranderen van boord). De hoek tussen de wind en de catamaran wordt groter, men zegt dat er een ruimere koers gevaren wordt. Aangezien ruimer gevaren wordt zullen de zeilen gevierd worden.



Afvallen is het draaien met de kop van de catamaran van de wind af, naar lij. We beginnen met het uitvieren van het grootzeil en zo nodig het aantrekken van de fok. De druk van de wind op het achterschip wordt kleiner, de catamaran gaat afvallen. Omdat de meeste catamarans loefgierig zijn (ze willen dus uit zichzelf naar loef, naar de wind toe), gaat afvallen minder gemakkelijk dan oploeven. Bij het afvallen is roer geven dan ook meer nodig.

Afvallen

*Van de wind weg draaien
Zeil vieren
Joystick naar loef brengen (naar je toe)*



3 OVERSTAG GAAN ALS STUURMAN

De overstag manoeuvre op zee moet met nog meer aandacht voorbereid worden dan op vlak water. Naast de normale regels die gelden bij het overstag gaan (snelheid, aandewindse koers, ruimte) is het observeren van de aankomende golven belangrijk. Die komen meestal in reeksen; de manoeuvre kan het best uitgevoerd worden na de laatste golf van een reeks.

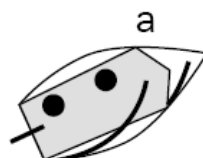
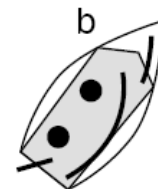
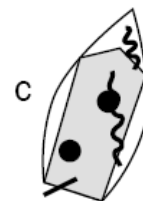
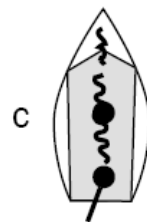
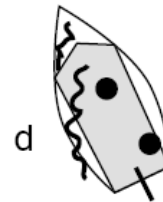
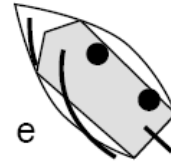
Aangezien een catamaran bij het beklimmen van een golf snelheid verliest, is het niet raadzaam dan door de dode hoek te draaien. Het beste kunnen we overstag gaan op de top van een golf, net voordat de catamaran aan de afdaling begint.

Tijdens die afdaling neemt hij immers snelheid, zodat hij gemakkelijker door de dode hoek kan draaien. De volgende golf helpt hem dan nog verder over de nieuwe boeg door te draaien.

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 het 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 fokkenmaat 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

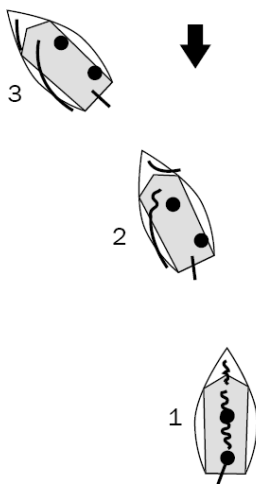
- We zeilen niet aan de wind. De manoeuvre moet gebeuren van aan de wind naar aan de wind!
- We hebben te weinig snelheid. Is er te weinig snelheid, dan valt de catamaran stil in de wind en is niet meer te besturen.
- We hebben geen ruimte, daar vaart bijvoorbeeld een andere boot.
- We geven te weinig 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 stuurman zijn:

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



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.

4 GIJPEN ALS FOKKENIST

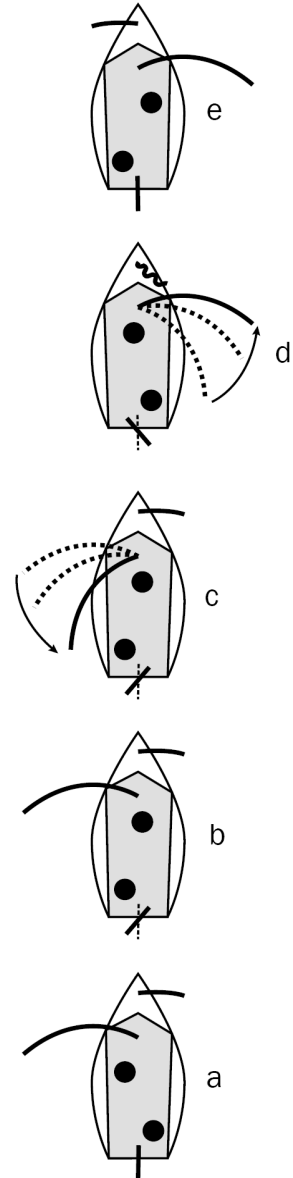
Gijpen is voor de wind varende het grootzeil van het ene boord naar het andere overnemen. Deze manoeuvre komt alleen voor de wind voor en kan twee redenen hebben:

1. Of je wilt voor de wind varende van koers veranderen naar lij.
2. Of de windrichting verandert terwijl je ongewijzigd koers wilt blijven houden.

Het is zaak, pal voor de wind varende erg oplettend te zijn en vooral fok, golfjes, vaantje en andere jachten in het oog houden, temeer daar je in deze zeilpositie weinig wind om je heen voelt.

De manoeuvre

We varen eerst pal voor de wind. (a) Vòòr het gijpen gaat de stuurman, terwijl de catamaran voor de wind vaart, naar lij (toekomstig loef). De stuurman kan dan met zijn rug of zijn zij tegen de joystick duwen en het schip op de voor-de-windse koers houden, zodat hij straks twee handen vrij heeft om de schoot in te halen. Na het verzitten moet hij controleren of de catamaran nog steeds pal voor de wind vaart. Als dit zo is, volgt het waarschuwingscommando "klaar voor de gijp". Het moment van gijpen wordt aangekondigd met "gijp". De grootschoot wordt nu met beide handen snel ingehaald. Tijdens het inhalen van de schoot kan op het laatste moment de catamaran enigszins binnen de wind gestuurd worden (= een ruime koers waarbij de wind aan de lijzijde invalt), om het grootzeil gemakkelijker van het ene boord naar het andere over te brengen. (b,c) Zodra het grootzeil de midscheeps passeert, wordt de grootschoot in een vloeiende beweging helemaal uitgevierd. (d)



*Voorwaarden voor gijpen:
Maximum snelheid en stabiliteit
Voor de wind varen
Ruimte hebben aan lij*

Meest voorkomende fouten

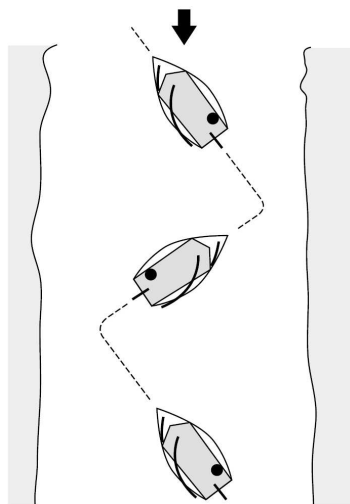
- We varen niet pal voor de wind
- We zeggen de bemanning niet dat we gaan gijpen
- De grootschoot is niet vrij bij het vieren
- We hebben onvoldoende controle over de joystick

Bij het gijpen 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:

	Fokkenist	Stuurman (GIJP!)
1	blijven zitten	joystick naar de andere kant en sturen met de crosbar
2	blijven zitten / fok uit de klem (de fok gaat vanzelf naar de andere kant)	afvallen tot recht voor de wind (de fok wil naar de andere kant)
3	blijven zitten / fok aan de nieuwe kant pakken	grootzeil pakken en naar je toe halen (het zeil komt over)
4	naar de andere kant	naar de andere kant roer recht / joystick weer beet pakken / roer recht

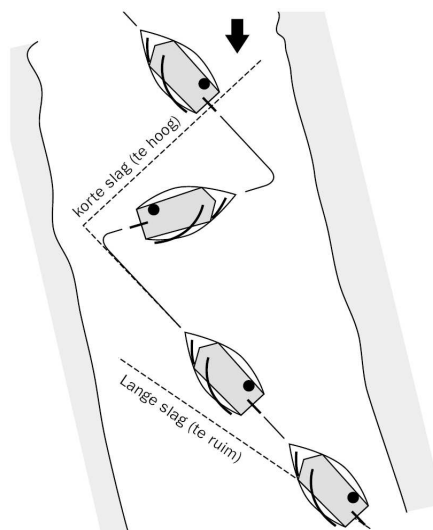


5 OPKRUISEN



Een smal vaarwater of een boei dat in, of bijna in de wind ligt, zodat het niet zomaar door te varen is, noem je niet bezeild. Wil je het toch doorvaren, dan moet je voortdurend overstag. Dit heet opkruisen, opwerken of laveren. Het is hierbij vreselijk belangrijk om bij de overstag zo weinig mogelijk vaart kwijt te raken, anders lig je na een paar keer overstag gaan stil en is de catamaran onbestuurbaar. Je moet eigenlijk voortdurend twee dingen afwegen: als je erg hoog vaart, schiet je met iedere slag een heel eind op in de goede richting, maar het is moeilijk om vaart te houden; als je daarentegen wat ruim vaart, houd je meer snelheid in de catamaran, kun je gemakkelijker overstag, maar boek je minder hoogtewinst.

Dat verschil gaat een rol spelen als het vaarwater niet recht in de wind ligt. Er is dan een korte slag en een lange slag. Op de korte slag is snelheid erg belangrijk. Je moet hier twee keer vlak na elkaar overstag, en voor een overstag is snelheid nodig. Het maakt op een korte slag voor de hoogte weinig uit of je iets ruimer vaart of niet, je verliest er nauwelijks hoogte mee. Dus op de korte slag iets ruimer varen. Op de lange slag maakt het, juist omdat hij zo lang is, wel een heleboel uit of je iets ruimer vaart of niet.



6 TRAPEZE STAAN ALS FOKKENIST

Het naar buiten gaan is het eenvoudigst iets achter de mast. De voet welke het dichtst bij de punt van de catamaran is eerst neerzetten. Als dit been nu uitgestrekt wordt komt het achterste been vanzelf mee naar buiten. Hierna zet je de trapezedraad op lengte. Zorg dat de voorste voet altijd in de lengterichting van de catamaran staat. Bij de trapeze staan zoveel mogelijk de kin op de borst houden en je rugpand strak aantrekken. Je zorgt nu voor een bolle rug en daarmee voorkom je rugklachten. Als je als jeugdzeiler nu te ver naar voren staat wordt de catamaran loefgierig.

Bij het naar binnen gaan eerst de trapezedraad weer op de goede hoogte zetten. Het is nu voldoende om het achterste been van de romp af te halen en op het dek te leggen. De rest van je lichaam volgt nu vanzelf en het is een kwestie van gaan zitten en loshaken van de trapeze om bijvoorbeeld overstag te gaan.

Bij halve wind moet je in de trapeze verder naar achter staan en de achtervanglijn met een hand en de schoot met de andere hand vasthouden. Als je schootblok goed staat zal deze nu niet in de kiem zitten en mocht de catamaran gaan duiken dan hoef je nu alleen de fokkenschoot te laten vieren.



7 SAMENWERKING STUURMAN EN FOKKENIST

Op een catamaran zit je met twee jeugdzeilers die moeten samenwerken om op een goede manier overstag te gaan. Daarnaast is het ook belangrijk dat je tijdens het zeilen elkaar steeds in de gaten houdt.

De stuurman op de catamaran heeft in principe de leiding. De stuurman bepaald de koers en geeft aan wanneer er overstag gegaan wordt. Tijdens het wedstrijdzeilen is het steeds vaker dat de fokkenist bepaald wanneer een overstag manoeuvre gaat plaatsvinden omdat de fokkenist meer het wedstrijdveld kan overzien. De stuurman is dan vaak volledig geconcentreerd op de koers.

Overstag

Bij de overstag manoeuvre is samenwerking en goed luisteren van belang. Wanneer bij het overstag gaan de stuurman en fokkenist niet naar elkaar luisteren, zal de overstag manoeuvre vaak niet lukken. Tijdens de overstag manoeuvre is het ook zaak dat een aantal manoeuvres tegelijkertijd plaatsvinden. Hier nogmaals de stappen die stuurman en fokkenist tegelijkertijd moeten uitvoeren in een overstag manoeuvre.

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

Wanneer je vaak deze overstag manoeuvre oefent zal je steeds minder overleg hebben tijdens de overstag manoeuvre en zal alles automatisch gaan. Het enige wat dan nog van belang is dat de stuurman of fokkenist aangeeft wanneer de overstag manoeuvre wordt ingezet.



THEORIE

1 ZEILTERMEN

Hoge en lage zijde

Hoge en lage zijde is een andere benaming voor respectievelijk loef en lijzijde. We bedoelen hiermee hetzelfde. Bij het catamaranzeilen wordt met name te termen loef en lij gebruikt.

Loef en lijzijde

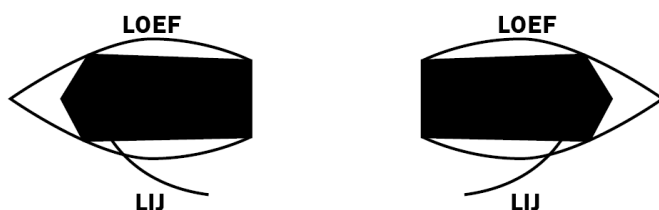
Loefzijde

De tegenovergestelde zijde van de catamaran waarover het grootzeil gevoerd wordt. OF Dit is de richting van waar de wind komt. OF De zijde van de catamaran waar de wind het eerst tegenaan waait.

Lijzijde

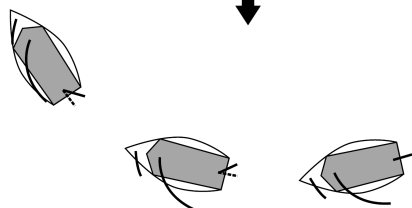
Dit is de zijde van de catamaran waarover het grootzeil gevoerd wordt. OF Dit is dus de richting waar de wind naar toe blaast. OF De zijde van de catamaran waar de wind de catamaran weer verlaat.

Lekker makkelijk omschreven zo. Hieronder is een afbeelding die wat duidelijker weergeeft wat we bedoelen met loef en lijzijde.

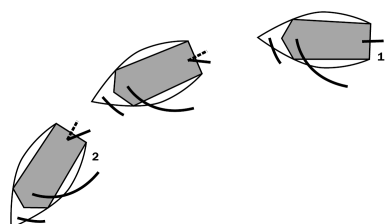


De loef en lijzijde zijn afhankelijk van de gekozen koers (dus eigenlijk van de heersende windrichting).

↓ **Oploeven**
Draaien naar de loefzijde, meer tegen de wind in.

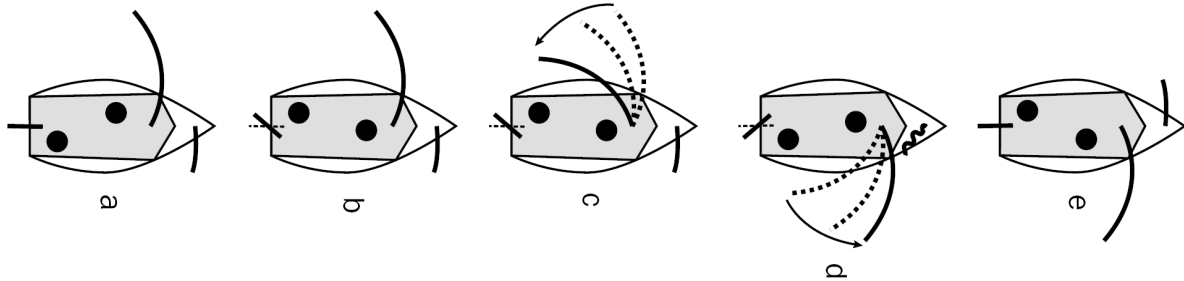


↓ **Afvallen**
Draaien naar de lijzijde, meer met de wind mee.



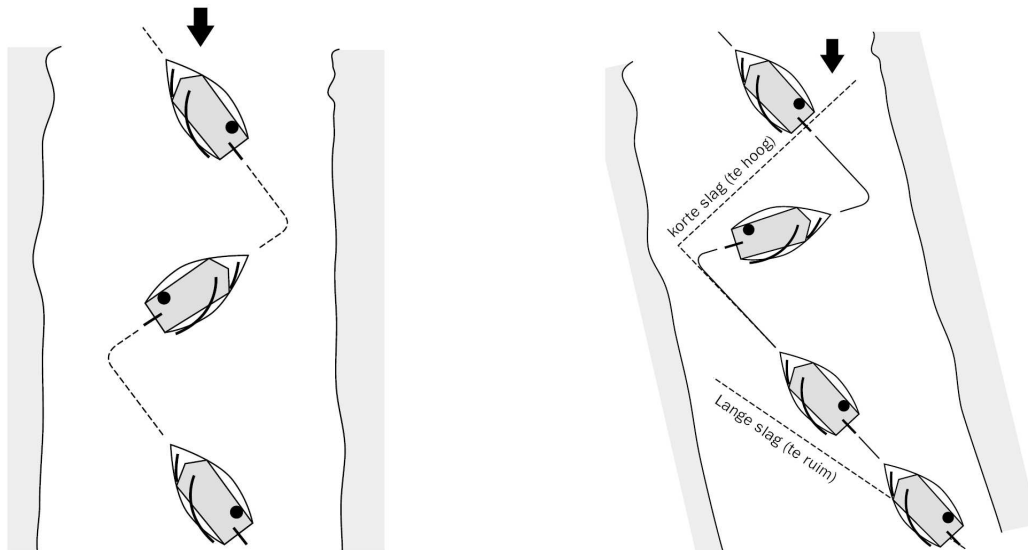
Gijpen

Manoeuvre waarbij het zeil naar de andere zijde wordt overgezet, bij de koers 'voor de wind'.

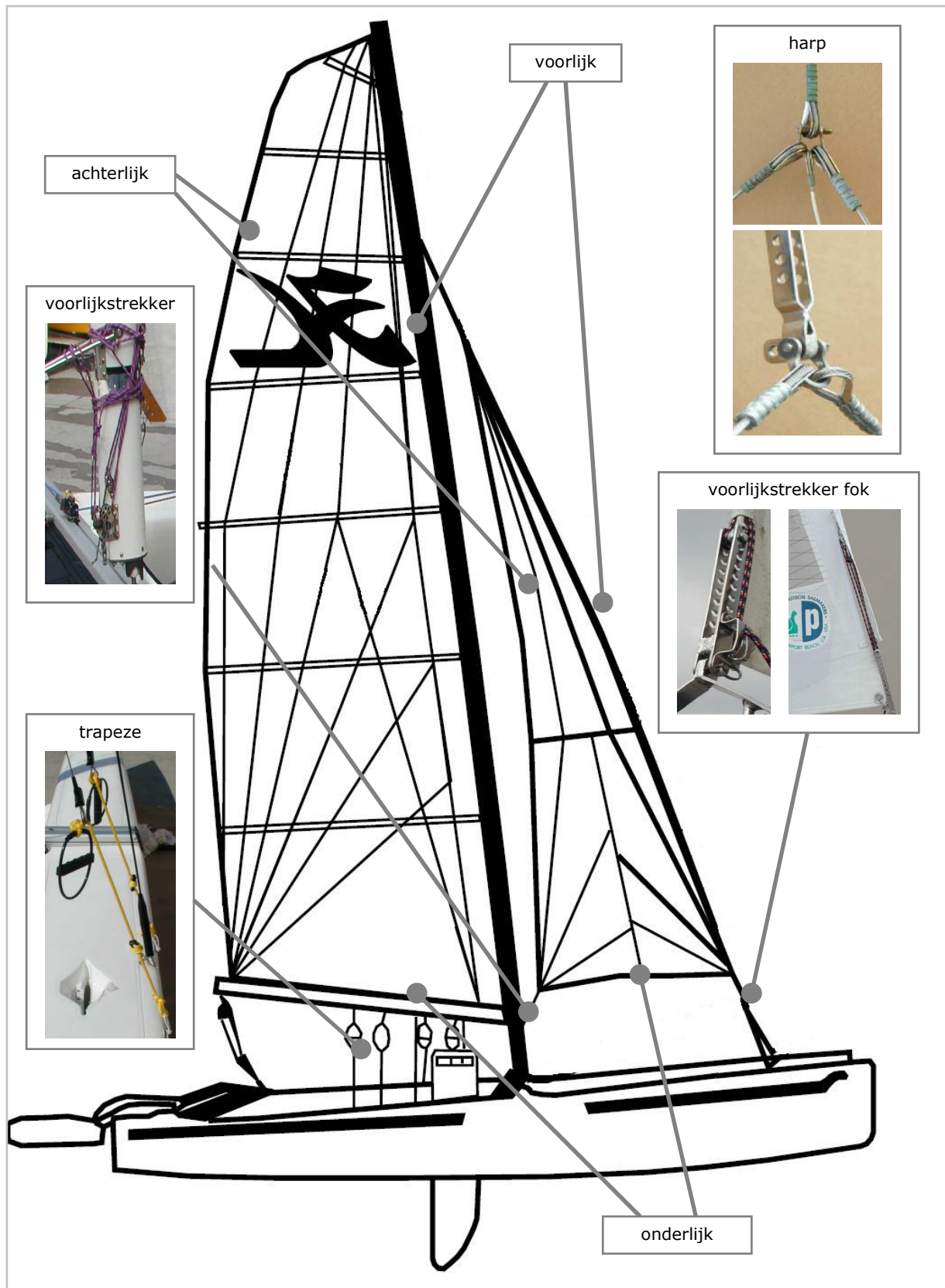


Opkruisen

Afwisselend over BB en SB 'aan de wind' zeilen.

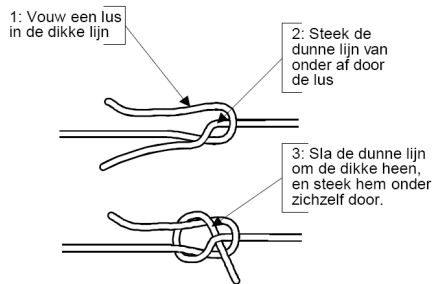


2 ONDERDELEN



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.



Schootsteek

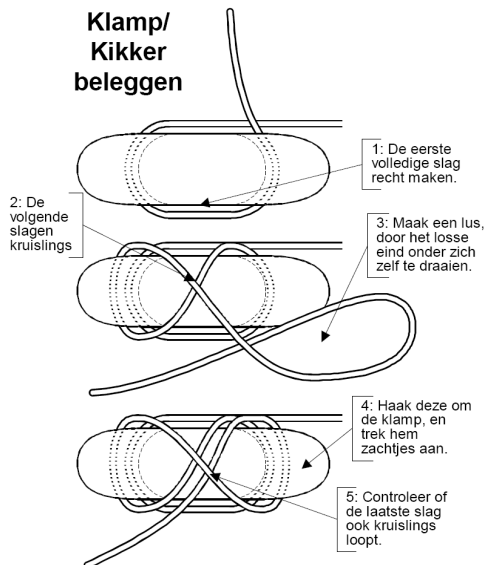
De schootsteek dient om twee lijnen van ongelijke dikte aan elkaar te zetten (en is overigens ook prima geschikt voor touwen van gelijke dikte). In gladde kunstof lijn kun je beter een dubbele schootsteek maken. Daarbij haal je het einde nog een keer om de knoop heen en steekt hem nogmaals onder zicht zelf door.



Lijn opschieten

Lijnen in de richting opschieten waarin het is geslagen (meestal rechtsom), anders komen er kinken in. Het laatste eind van de lijn tweemaal om de tros wikkelen en door de ontstane lus halen.

Klamp/ Kikker beleggen



Een lijn goed beleggen op een kikker

Voor het vastzetten van een val op een kikker geldt het volgende: de kracht op de lijn moet op de kikker worden overgebracht door een aantal kruisslagen. Meestal wordt begonnen met een rondtorn: een keer om de kikker heen. Kruisslagen zijn echter beter. De halve steek, waarmee je de kruisslagen afsluit, dient alleen om te zorgen dat de belegging niet losgaat. Er mag geen kracht op de halve steek komen en je hoeft hem dus ook niet erg strak aan te trekken. Je zult merken dat deze halve steek redelijk makkelijk los te maken is. Verder geldt dat ook de halve steek kruislings over de kikker gelegd moet worden.

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

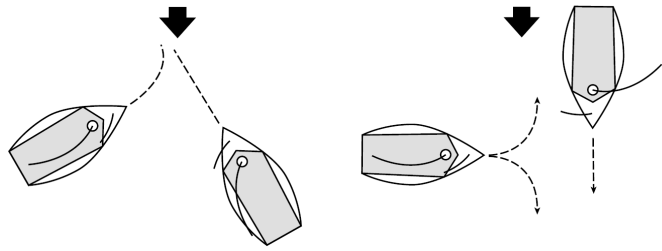
Ga niet zeilen als je niet zeker bent dat je de omstandigheden aan kunt. Laat je ook niet overhalen door andere zeilers. Je moet altijd zelf bepalen of je gaat zeilen of niet. Zeil ook niet verder wanneer je moe wordt.



5 REGLEMENTEN

Stuurboord-Bakboordregel

De zeilen liggen over een **verschillende** boeg. De zeilboot die over stuurboord ligt moet uitwijken voor de zeilboot die over bakboord ligt.



Loef wijkt voor lei

De zeilen liggen over **dezelfde** boeg. Wanneer twee zeilboten over dezelfde boeg liggen, moet een loefwaartse boot uitwijken voor een lijwaartse boot.

