



Eisen diplomalijn CWO Kielboot

Met toelichting van admiraliteit 12 (2018)



Uit CWO Handboek Opleidingen Deel 3: Aan boord instructie
Eisen vastgesteld in 2015

Inhoud

Welkom	3
Opleiding diploma's (jeugd)leden:.....	4
CWO Kielboot-instructeur	5
Opleiding tot zeilinstructeur (admiraliteit 12):	6
Instructie geven	7
Aanbevolen literatuur voor CWO kielboot:.....	9
3.1.1 Algemeen diploma Kielboot	10
3.1.2 Richtlijnen voor toetsing.....	11
3.1.3 Boot en uitrusting.....	12
3.1.4 Diploma Kielboot I.....	13
3.1.4.1 Eisen Praktijk	13
3.1.4.2 Eisen Theorie	13
3.1.4.3 Toelichting op de praktijk-eisen	14
3.1.4.4 Toelichting op de theorie-eisen.....	16
3.1.5 Diploma Kielboot II.....	17
3.1.5.1 Eisen Praktijk	17
3.1.5.2 Eisen Theorie	17
3.1.5.3 Toelichting op de praktijk-eisen	18
3.1.5.4 Toelichting op de theorie-eisen.....	22
3.1.6 Diploma Kielboot III.....	24
3.1.6.1 Eisen Praktijk	24
3.1.6.2 Eisen Theorie	24
3.1.6.3 Toelichting op de praktijk-eisen	25
3.1.6.4 Toelichting op de theorie-eisen.....	30
3.1.7 Diploma Kielboot IV	35
3.1.7.1 Eisen Praktijk	35
3.1.7.2 Eisen Theorie	35
3.1.8 Diploma Kielboot IV+	36
36 uur trainen.....	36
12 uur externe training	36

Welkom

Welkom bij het eisenboekje voor Kielboot met de werkwijze voor admiraliteit 12. We hopen door middel van de toelichting voor iedereen duidelijk te maken hoe we binnen onze admiraliteit willen werken:

1. Voor iedereen is het duidelijk wat de eisen zijn van het CWO voor de diplomalijn Kielboot
2. Het opleidingstraject als instructeur wordt weergegeven
3. De bevoegdheden van de verschillende instructeurs zijn hier te vinden
4. De mogelijkheden voor verschillende niveaus worden in kaart gebracht
5. Er is een summiere aanwijzing hoe een instructeur zou kunnen werken

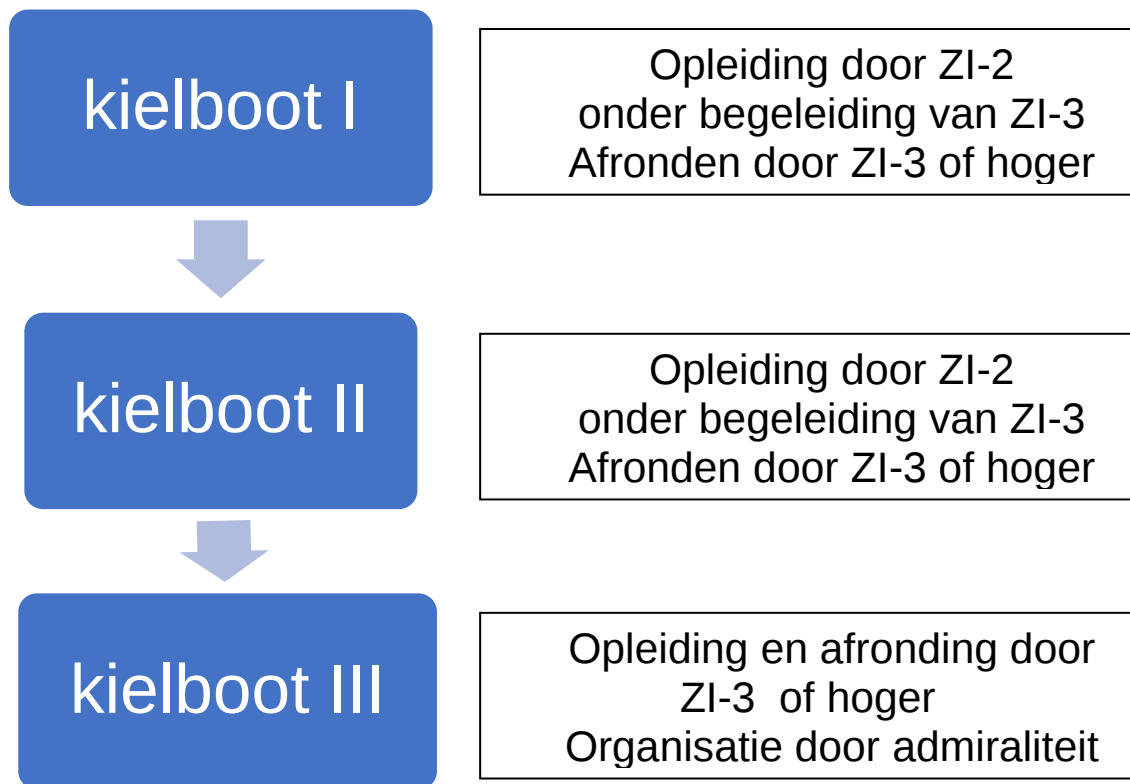
Door dit eisenboekje uit te geven, willen we proberen als instructeurs goed op één lijn les te geven en te beoordelen.

Welkom aan boord!

Nautische Advies Commissie april 2018



Opleiding diploma's (jeugd)leden:



Het streven is dat elke groep een ZI-2 heeft.

Een ZI-2 kan:

- heeft instructie voor niveau Kb I en Kb II in de groep
- Oefent op eigen vaardigheden als instructeur

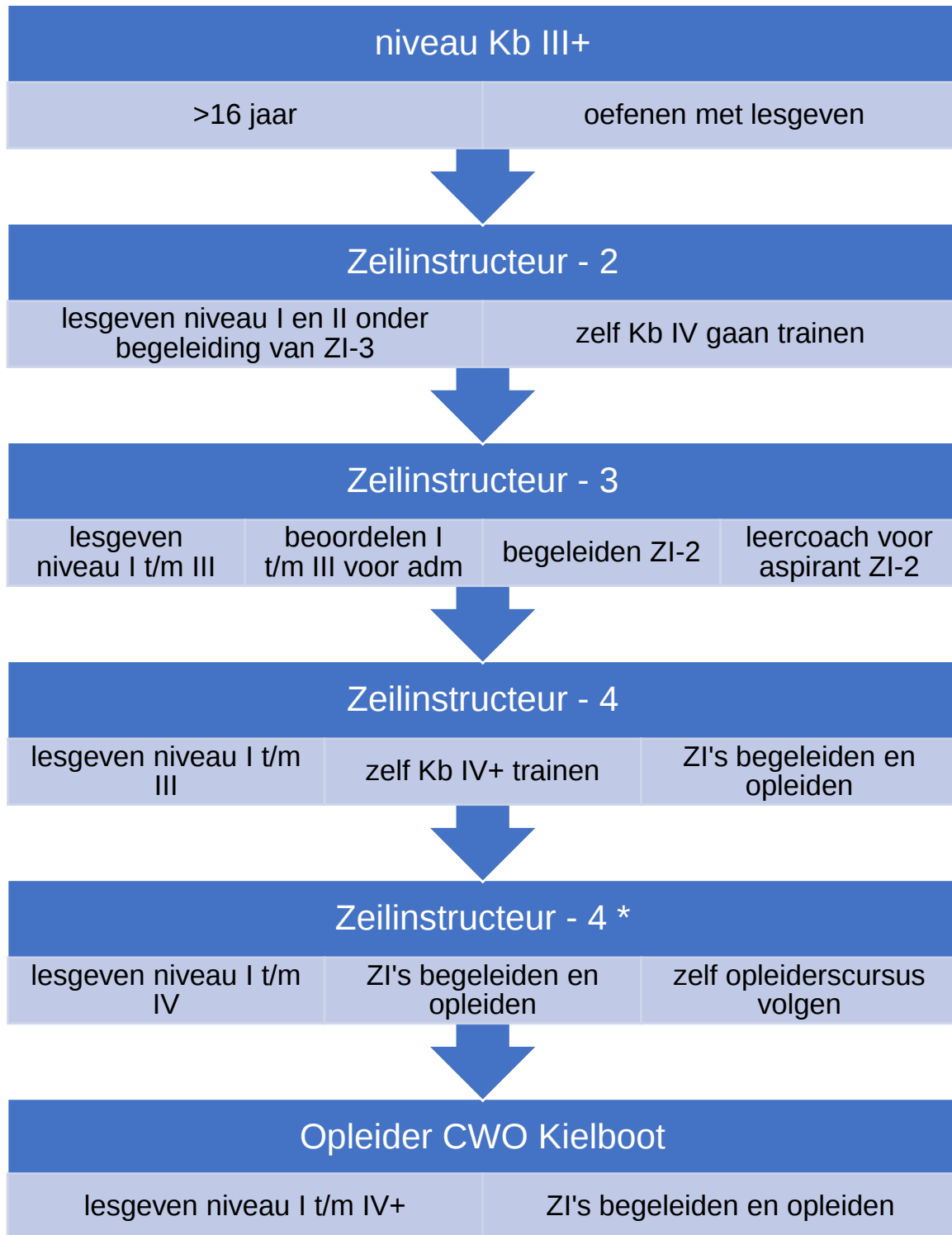
G

Nog mooier is het als de groep een eigen ZI-3 heeft.

Een ZI-3 kan:

- Zorgdragen voor niveau Kb I t/m III in de groep
- Zelfstandig afronden Kb I en II
- De opleiding Kb III verzorgen
- ZI-2 begeleiden
- Optreden als leercoach voor een aspirant ZI-2
- Namens de admiraliteit bij andere groepen Kb III beoordelen

CWO Kielboot-instructeur



Alle instructeurs zijn zelf verantwoordelijk voor het bijhouden van de eigen zeilvaardigheden.

Opleiding tot zeilinstructeur (admiraliteit 12):

Zeilinstructeur - 2 (ZI-2)

De opleiding naar ZI-2 is een persoonlijk traject. Samen met een leercoach (ZI-3 of hoger) zet je jouw eigen plan uit. Dit plan bevat:

- Aantonen niveau III+ (ter beoordeling ZI-4 of hoger)
- Kennisname van didactiek (bv op zeilweekend)
- Zelf oefenen met lesgeven (eigen groep)
- Zelf een les laten zien:
 - Eerst te bekijken door leercoach (ZI-3 of hoger)
 - Te beoordelen door beoordelaar PvB (ZI-4 of hoger)

Bevoegdheden ZI-2:

Lesgeven op niveau Kb I en II onder begeleiding van een ZI-3 of hoger.

Zeilinstructeur - 3 (ZI-3)

De opleiding naar ZI-3 is een persoonlijk traject. Samen met een leercoach (ZI-4 of hoger) zet je jouw eigen plan uit. Dit plan bevat:

- ZI-2 ervaring opdoen (veel lesgeven en reflecteren)
- Kb IV halen (bij admiraliteit of zeilschool, beoordeling door ZI-4* of hoger)
- Portfolio maken
- Zelf lessen laten zien:
 - Eerst te bekijken door leercoach
 - Te beoordelen door beoordelaar PvB

Bevoegdheden ZI-3:

- Lesgeven op niveau Kb I t/m III
- Beoordelen van eindniveau Kb I t/m III
- KB III wordt beoordeeld door de admiraliteit, dus als ZI-3 beoordeel je vooral Kb III bij andere groepen
- Begeleiden van ZI-2's
- Optreden als leercoach voor een aspirant ZI-2

Instructie geven

Heel kort geven we handvatten voor het geven van instructie.

Inschatten van de beginsituatie:

Voordat je instructie gaat geven, moet je eerst een inschatting maken van wat de cursist al kan.

Het kan handig zijn om met een vraaggesprekje te beginnen:

- 1) Wat kan iemand al?
 - Hoe vaak zeilen ze al (zelf)?
 - In wat voor boten hebben ze ervaring?
 - Welke diploma's hebben ze al, waar behaald?
 - Van wie hebben ze les gehad; zeilschool, ouders, instructeurs?
- 2) Wat is de te verwachten leersnelheid?
 - Welke leeftijd hebben ze?
 - Welk schoolniveau doen ze en welke klas?
 - Wat voor type is de cursist: druk, introvert, extravert, een denker, een doener, een theoreticus, een gevoelszeiler?
- 3) Welke motivatie heeft de cursist?

Om het beginniveau te bepalen en je lesdoel daaraan te kunnen koppelen ga je selectievaren. Dit is alleen nodig als de cursist aangeeft enige ervaring te hebben.

Als instructeur let je onder andere op het volgende:

- Roergebruik
- Schootbediening
- Zeilstanden, waar kijken de cursisten naar tijdens het zeilen (gevoerde zeilers letten goed op het zeil alvorens ze een handeling in te zetten).
- Voorrangregels en de kennis van de bootonderdelen.

Voorbeeldoefeningen bij het selectie varen:

- Laat ze op een vast punt op de kant varen, kijk dan naar de zeilstanden, of ze de lijn kunnen vasthouden en de koers kunnen benoemen. (Eventueel snelheid regelen).
- Laat ze eens snel afvallen, hoe doen ze dat (roer, zeilen vieren en in welke volgorde)? Ook snel oploeven geeft mooie inzichten voor jou als instructeur.
- Laat ze eens overstag gaan. Hoe doen ze dat, zeg het ook eens als ze op halve wind varen, wat doen ze dan als jij zegt: maak eens een overstag?
- Weten ze het verschil tussen grijpen en overstag, gebruiken ze ook hun gewicht in een manoeuvre?

Doel bepalen:

Op basis van de selectie kun je bepalen wat de volgende (kleine) stap is die de kandidaat moet leren.

Lesgeven:

Lesgeven werkt als volgt: Je maakt een analyse van de fouten (foutenanalyse) die gemaakt worden en geeft daarvoor aanwijzingen in kleine stapjes (modulair lesgeven). Zo bouw je op naar een complete vaardigheid en beheersing van een manoeuvre.

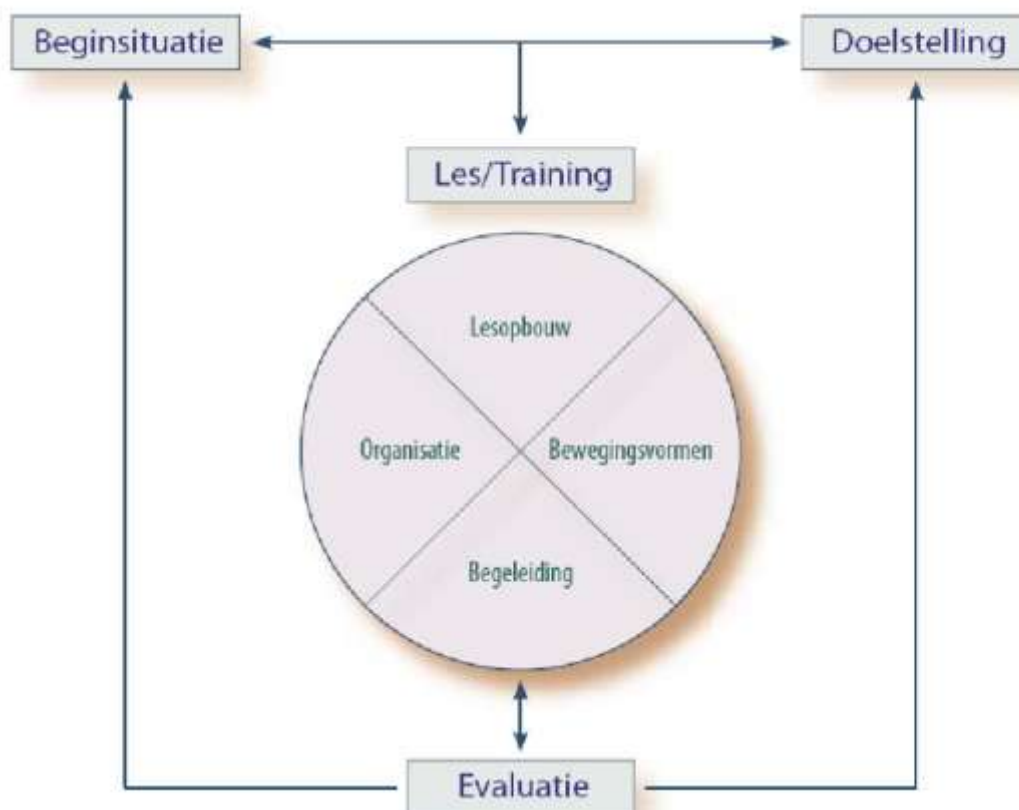
Wij werken graag volgens het model van Van Gelder.

Hierbij ga je uit van de beginsituatie; het niveau van de betreffende kandidaat.

Het niveau koppel je aan een leerdoel.

Vervolgens ga je een les geven om dat leerdoel te bereiken, waarna het geheel wordt geëvalueerd.

Van hieruit ontstaat een nieuwe beginsituatie en kan er een nieuw leerdoel worden vastgesteld.



Bij de les houdt je rekening met verschillende factoren.

- Lesopbouw, van makkelijk naar moeilijk
- Organisatie, van organisatie door de instructeur tot organisatie door de cursist
- Begeleiding, van veel begeleiding naar geen begeleiding
- Bewegingspatronen, het gebruik van verschillende werkvormen

Aanbevolen literatuur voor CWO kielboot:

Door CWO:

Het Zeilboek

J.P. Hoefnagels
ISBN 90 240 0667 8

Zeilen van beginner tot gevorderde

K. Heijen en P. Tolsma
ISBN 90 6410 06=586

Aanbevolen door Admiraliteit 12:

CWO Zeilboek

Katwijkse zeeverkenners,
bewerkt door adm 12 in 2005
te downloaden op
<https://www.admiraliteit12.nl/nac/cwo/>

3.1.1 Algemeen diploma Kielboot

Kielboot I

Deze opleiding is bedoeld voor mensen die nog nooit gezeild hebben. Tijdens de opleiding wordt men systematisch de beginselen van het zeilen bijgebracht. Het diploma omvat de eenvoudige basisvaardigheden zoals het hijsen en strijken, het sturen, de bediening van de zeilen en het overstag gaan. Daarbij aangevuld met bijbehorende theorie over veiligheid en enkele vaarregels op het water. Dit alles onder gunstige omstandigheden; een rustig vaarwater en een matige wind tot en met 3 Beaufort.

Kielboot II

Cursisten die deze opleiding willen volgen, worden verondersteld de beginselen van het zeilen, zoals behandeld in Kielboot I, te beheersen. Het diploma omvat naast de eerder genoemde basisvaardigheden (Kielboot I) ook manoeuvres zoals opkruisen, aankomen aan hoger wal en man over boord, aangevuld met bijbehorende theorie. Alles onder redelijke omstandigheden, niet te druk vaarwater tot en met windkracht 4 Beaufort.

Kielboot III

Het zelfstandig kunnen varen van een dagtocht is één van de einddoelen van deze opleiding. Het diploma omvat zowel de basis- als de gevorderden manoeuvres zoals aankomen aan hogerwal én lagerwal, ankeren, loskomen van de grond. Ook de theorie sluit bij het gevorderden niveau aan. Dit alles onder redelijke omstandigheden tot en met windkracht 6 Beaufort.

Kielboot IV

Voor dit diploma moet er onder alle omstandigheden gevaren kunnen worden. Het CWO-diploma kan alleen worden verkregen nadat er een examen is afgelegd onder toezicht van een erkend examinator. Tijdens het examen is er een minimale windkracht van 7 knopen en een maximale windkracht van 25 knopen. Het diploma staat gelijk aan het Eigen Vaardigheidsniveau van de Zeilinstructeur 3-opleiding.

Kielboot IV+

Voor dit diploma moet er onder alle omstandigheden gevaren kunnen worden. Het CWO-diploma wordt beoordeeld aan de hand van het portfolio. Het diploma staat gelijk aan het Eigen Vaardigheidsniveau van de Zeilinstructeur 4-opleiding.

3.1.2 Richtlijnen voor toetsing

Om een CWO-diploma te verkrijgen, zal men door een door de Commissie Watersport Opleidingen erkende instructeur beoordeeld moeten worden. Deze beoordeling kan plaatsvinden tijdens de cursus of buiten cursusverband bij een door de CWO erkende opleidingslocatie (een lijst met CWO-opleidingslocaties is te vinden op de website, www.cwo.nl).

Bij CWO-opleidingslocaties wordt de beoordeling van de verschillende niveaus door volgende instructeurs gedaan:

Kielboot CWO I, II, III	CWO-instructeur 3 Kielboot
Kielboot CWO IV	CWO-instructeur 4* Kielboot
Kielboot CWO VI+	Eerste 36 uur onder verantwoording van de verantwoordelijke opleider Laatste 12 door 2 externe, door de CWO erkende en bij het CWO-secretariaat geregistreerde, niveau IV+-trainers Kielboot.

Voor de beoordeling van de niveaus I, II en III wordt gebruik gemaakt een CWO-vorderingenstaat. De daarop aangegeven onderwerpen kunnen in willekeurige volgorde worden afgetekend of afgestempeld zodra de kandidaat het betreffende onderdeel beheerst. Deze vorderingenstaat blijft eigendom van de kandidaat totdat alle onderwerpen zijn afgetekend. Daarna wordt het diploma uitgereikt. Bij een vervolgopleiding tekent de opleidingslocatie de volgende beheerste onderdelen op een nieuwe vorderingenstaat af. Zodra alle onderdelen zijn afgetekend, reikt de opleidingslocatie het betreffende diploma uit aan de kandidaat. De datum waarop het eerste praktijkonderdeel is afgetekend en de datum waarop het laatste praktijkonderdeel wordt afgetekend, moeten **binnen hetzelfde vaarseizoen** liggen (hetzelfde kalenderjaar). Voor de theorieonderdelen geldt echter dat deze vervallen na een periode van 18 maanden.

De geldigheid van één vaarseizoen (praktijk) en 18 maanden (theorie) impliceert niet dat alle vaardigheden die een kandidaat had op het moment van aftekenen ook daadwerkelijk nog beheerst worden. Vanzelfsprekend zal de beheersing van onderdelen minder worden als zij niet regelmatig beoefend worden. Een opleidingslocatie zal daarom altijd mogen verifiëren of de afgetekende onderdelen nog daadwerkelijk beheerst worden. Indien dit niet het geval is, zullen deze vaardigheden eerst weer op niveau gebracht moeten worden.

Let op: als alle eisen afgetekend zijn, moet het diploma binnen zes maanden worden uitgereikt. Na deze periode verliest (verliezen) de vorderingenstaat(staten) zijn (hun) geldigheid. Het diploma heeft echter een ongelimiteerde geldigheidsduur.

3.1.3 Boot en uitrusting

Teneinde kielbootopleidingen in het kader van de CWO-lijn te mogen verzorgen, dienen schip en uitrusting aan minimale normen te voldoen.

Het schip moet schoon, goed onderhouden en voorzien zijn van de volgende inventaris:

1. Complete tuigage
2. Zeilbandjes (andere inrichtingen om het zeil bij de giek te houden in gestreken toestand zijn ook goed).
3. Reefinrichting voor het grootzeil. Tenminste 3/8 deel van het oppervlak moet kunnen worden weggenomen.
4. Stormfok of een reefinrichting voor de fok
5. Kraanlijn
6. De mogelijkheid om varende te hozen
7. Op het voorschip en op het achterschip moet een voldoende sterk sleep punt aanwezig zijn
8. Lijn voor landvast, sleep- en ankerlijnfuncties met een (aan elkaar gestoken) lengte van in totaal 40 meter.
9. Meerpen
10. Twee losse stootkussens met voldoende lijn
11. Dweil of iets dergelijks
12. Mist- en scheepshoorn
13. Vaarboom en/of peddel (afhankelijk van vaargebied)
14. Deugdelijk anker met bijbehorende dagtekens voor gebruik gereed. Bij voorkeur met kettingvoorloop.
15. Kleine eenvoudige verbandtrommel
16. Per opvarende een zwemvest
17. Windvaan
18. Klemmen, klampen of lieren voor de fokkenschoten

Aanbevolen inventaris voor het instructievaartuig

1. Mik, schaar of stoeltje
2. Strijkbare mast
3. Oefenmateriaal (bijvoorbeeld een te verankeren merkteken)
4. Enig gereedschap
5. Opbergmogelijkheid voor afval
6. Reservemateriaal zoals harpsluiting, extra lijntjes etc.
7. De bevestiging van de fok aan de schoot (niet met een harpsluiting)
8. Spruitloperborglijn
9. Kraanlijn bevestiging boven in de mast of een dubbele kraanlijn
10. Buitenboordmotor

3.1.4 Diploma Kielboot I

Het CWO-diploma Kielboot I is bedoeld voor personen die blijk hebben gegeven de volgende onderdelen onder gunstige omstandigheden (rustig vaarwater en matige wind tot en met 3 Beaufort) te beheersen in een zeilboot met een eigen massa van tenminste 200 kg en een zeiloppervlakte tot 20 m².

3.1.4.1 Eisen Praktijk

1. Het schip zeilklaar en nachtklaar maken
2. Verhalen van het schip
3. Stilliggend hijsen en strijken van de zeilen
4. Stand en bediening van de zeilen
5. Sturen, roer- en schootbediening
6. Overstag gaan
7. Opkruisen in breed vaarwater
8. Gijpen
9. Afvaren van hogerwal
10. Onder toezicht aankomen aan hogerwal
11. Afmeren op de eigen ligplaats
12. De noodzaak van het reven onderkennen
13. Toepassing van de reglementen

3.1.4.2 Eisen Theorie

1. Schiemanswerk
2. Zeiltermen
3. Onderdelen
4. Veiligheid
5. Reglementen
6. Krachten op het schip en hun gevolgen

3.1.4.3 Toelichting op de praktijkeisen

1. Het schip zeilklaar en nachtklaar maken

Zeilklaar maken: zeilkle(e)d(en) verwijderen, kraanlijn doorzetten en mik of schaar verwijderen, fok aanslaan, fokkenshoten inscheren, vallen aanslaan. Inventaris controleren.

Klaarmaken voor de nacht: vallen losmaken en in het want of langs de mast (rammelvrij) wegwerken. Fok in zeilzak, grootzeil opdoeken, giek (en gaffel) op de mik (schaar) leggen. Kraanlijn loszetten. Zeilkle(e)d(en) aanbrengen, inventaris opruimen.

2. Verhalen van het schip

Zonder gebruik te maken van de motor. Alle manieren met spierkracht zijn toegelaten met dien verstande dat het verhalen geen gevaar op mag leveren voor bemanning, materiaal of andere scheepvaart. Op het schip zelf dient zo veel mogelijk vanuit de kuip gewerkt te worden.

3. Stilliggend hijsen en strijken van de zeilen

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Bemanning voorin of aan de kant van de kraanlijn plaats laten nemen.

Grootzeil hijsen: Grootschoot los. Zeilbandjes los. Zo nodig zeil opvangen. Gaffel tot ongeveer 45 graden (*). Vallen samen (*). Piekeval tijdelijk vastzetten (*). Klauwval vastzetten (*).

Halstalie vast. Rijglijn/rakbanden zo nodig corrigeren. Piek stellen, zodat een plooi van nok naar hals resteert (*). Kraanlijn zodanig los dat het zeil er geen hinder van ondervindt. (*) alleen voor gaffelzeilen

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

4. Stand en bediening van de zeilen

Zowel bij het varen van een rechte koers als bij het maken van bochten dient steeds zoveel mogelijk de juiste zeilstand te worden gevoerd. De zeilen dienen zoveel mogelijk gevierd te zijn zonder dat het voorlijk daarbij kilt. Bij oploeven is het killen van de fok en bij afvallen is het killen van het grootzeil in bescheiden mate noodzakelijk. De zeilen moeten het sturen van de boot ondersteunen.

5. Sturen, roer- en schootbediening

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

6. Overstag gaan

Van hoog aan de wind over de ene boeg naar hoog aan de wind over de andere boeg. Als er niet hoog aan de wind wordt gevaren, kan een opdraaiende beweging worden gemaakt waarbij vloeiend wordt overgegaan in de overstagmanoeuvre.

Commando's: "Klaar om te wenden": waarschuwingscommando. Indien nodig ook te gebruiken in sloten en kanalen. Bemanning maakt zich gereed.

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

"Fok bak": alleen als het nodig is. Als de boot nagenoeg in de wind ligt, de fokkenschoot aan de oude loefzijde weer aantrekken.

"Fok over": als de boot net door wind heen is. 'Oude' fokkenschoot opvieren en de 'nieuwe' fokkenschoot aantrekken totdat de schoothoek net niet meer klappert. "Fok aan": als de boot weer wat snelheid heeft gekregen. De bemanning zet de fok strak. Dit moet zonder 'rukken' gebeuren. In de draai moet de fokkenschoot zoveel aangetrokken worden dat de fok geen wind vangt maar dat het klapperen belemmerd wordt. Zo min mogelijk roer geven (alleen bij heel weinig wind of veel golfslag is meer roer geven noodzakelijk). Stuurman met het gezicht naar voren gaan verzitten.

7. Opkruisen in breed vaarwater

Goed hoog aan de wind varende en zo nodig overstag gaande een in de wind gelegen punt aanzeilen.

8. Gijpen

Aan zien komen wanneer er gegijpt moet worden. De stuurman attendeert de bemanning op de komende gijp. Het overkomen van het zeil moet pal voor de wind gebeuren. Na de gijp zit de stuurman aan de hoge zijde. Het schip moet een vloeiende koers blijven varen. 'Nieuwe' fokkenschoot wordt gepakt. Eventueel opnieuw fok te loevert zetten. Direct voor en na de manoeuvre moet de zeilstand juist zijn. Met name het vieren van de schoot moet snel gebeuren.

9. Afvaren van hogerwal

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Iemand/iets ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Landvast(en) losmaken, opschieten en paraat opbergen.

Bemanning evenredig over stuurboord en bakboord verdelen. Stuurman aan de helmstok aan de toekomstige loefzijde. Schoten goed los. Goed uitkijken voor een veilige afvaart. Afzet van de wal naar de gewenste (grootste hoek schip/wal) richting (bij langswal ook vooruit) of recht achteruit.

Zo nodig fok bak. Afdruwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip.

10. Onder toezicht aankomen aan hogerwal

In principe aan de wind aankomen. Een stukje tegen de wind in 'opschieten' is toegestaan. De snelheid wordt geregeld met de zeilen. De instructeur kan aanwijzingen geven om de aanleg veilig te laten geschieden.

11. Afmeren op de eigen ligplaats

Het schip op de eigen ligplaats kunnen afmeren. Stootkussens zo nodig gebruiken om beschadigingen te voorkomen. De juiste knopen en steken moeten worden gebruikt.

12. De noodzaak van het reën onderkennen

Aan kunnen geven wanneer de noodzaak bestaat om te gaan reën. Dit kunnen aangeven aan de hand van: schip, zeilwater, windkracht en geoefendheid van de bemanning. Het reën zelf hoeft niet gekend te worden.

13. Toepassing van de reglementen

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

3.1.4.4 Toelichting op de theorie-eisen

1. Schiemanswerk

De volgende knopen en steken kennen en op verzoek kunnen leggen: achtknoop, twee halve steken waarvan de eerste slippend, paalsteek, reefsteek (= platte knoop), het beleggen op klamp, nagel of kikker. Tevens moet een tros kunnen worden opgeschoten.

2. Zeiltermen

Kunnen aangeven wat bedoeld wordt met de volgende termen: hogerwal, lagerwal, bakboord, stuurboord, hoge en lage zijde, loef- en lijzijde, in de wind, aan de wind, halve wind, ruime wind, voor de wind, oploeven, afvallen, overstag gaan, grijpen, kruisrak, killen van het zeil.

3. Onderdelen

Op eigen boot en tuigage in de praktijk en op een tekening minstens 15 onderdelen bij de juiste naam kunnen noemen (naar keuze van de kandidaat). Op de tekening moeten duidelijk minstens 20 verschillende onderdelen voorkomen.

4. Veiligheid

Kunnen aangeven waarom het belangrijk is om bij de omgeslagen boot te blijven. En tevens de eisen kennen die gesteld moeten worden aan een reddingvest.

5. Reglementen

De volgende regels uit het Binnenvaartpolitiereglement kunnen toepassen:

1.01 lid A 3°	groot schip
1.01 lid A 4°	klein schip: alleen de bepaling over de lengte
1.04	Voorzorgsmaatregelen
1.05	Afwijking reglement
6.04 lid 2	Tegengestelde koersen: stuurboordwal
6.04 lid 3	Tegengestelde koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.17 lid 2	Kruisende koersen: stuurboordwal
6.17 lid 3	Kruisende koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.17 lid 6	Kruisende koersen: klhttps://www.admiraliteit12.nl/nac/cwo /eine zeilschepen onderling
6.17 lid 9	Kruisende koersen: zeil – spier – motor

6. Krachten op het schip en hun gevolgen

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

3.1.5 Diploma Kielboot II

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

3.1.5.1 Eisen Praktijk

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

3.1.5.2 Eisen Theorie

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

3.1.5.3 Toelichting op de praktijkeisen

1. Het schip zeilklaar en nachtklaar maken

Controle inventaris. Eventueel schip schoon/droog maken. Zeilkle(e)d(en) eraf: droge zijde droog houdend opvouwen en opbergen. Zo nodig sluitingen controleren.

Kraanlijn aanslaan. Kraanlijn doorzetten. Mik, schaar, bok (dan wel stoeltje) onder giek uit en veilig opbergen.

Fok aanslaan: val van tevoren klaar hangen. Schoot aan fok bevestigen dan wel klaarleggen. Halshoek vastmaken. Leuvers van onderaf aanslaan. Niet in het water laten komen. Zie verder: fok opdoeken. Fokkenschoten door de lij-ogen en achtknoop er opzetten.

Grootzeil: grootzeilbindsels vastmaken/controleren (*). Aanslaan: piekenval aan spruit en spruitloperborglijn (*). Klauwval aanslaan (*). Grootzeilval aanslaan (*). Zo nodig reven.

Zelflozers (indien aanwezig) naar wens instellen.

Bemanningsleden moeten goed gekleed zijn en de mogelijkheid hebben zich anders te kleden als de omstandigheden veranderen.

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

(*) = indien van toepassing

2. Verhalen van het schip

Zonder gebruik te maken van de motor. Alle manieren met spierkracht zijn toegelaten met dien verstande dat het verhalen geen gevaar mag opleveren voor bemanning, materiaal of andere scheepvaart. Op het schip zelf dient zo veel mogelijk vanuit de kuip gewerkt te worden.

3. Stilliggend hijsen en strijken van de zeilen

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Bemanning voorin of aan de kant van de kraanlijn plaats laten nemen.

Grootzeil hijsen: grootschoot los. Zeilbandjes los. Zo nodig zeil opvangen. Gaffel tot ongeveer 45 graden (*). Vallen samen (*). Piekenval tijdelijk vastzetten (*). Klauwval vastzetten (*). Halstalie vast. Rijglijn/rakbanden zo nodig corrigeren. Piek stellen zodat een plooi van nok naar hals resteert (*). Kraanlijn zodanig los dat het zeil er geen hinder van ondervindt.

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

(*) alleen voor gaffelzeilen

4. Stand en bediening van de zeilen

Zowel bij het varen van een rechte koers als bij het maken van bochten dient steeds zoveel mogelijk de juiste zeilstand te worden gevoerd.

De zeilen dienen steeds zoveel mogelijk gevierd te zijn zonder dat het voorlijk daarbij kilt. Bij oploeven is het killen van de fok en bij afvallen is het killen van het grootzeil in bescheiden mate noodzakelijk. De zeilen moeten het sturen van de boot ondersteunen.

5. Sturen, roer- en schootbediening

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

6. Overstag gaan

Van hoog aan de wind over de ene boeg naar hoog aan de wind over de andere boeg. Als er niet hoog aan de wind wordt gevaren, kan een opdraaiende beweging worden gemaakt waarbij vloeiend wordt overgegaan in de overstagmanoeuvre.

Commando's: "Klaar om te wenden": waarschuwingscommando. Indien nodig ook te gebruiken in sloten en kanalen. Bemanning maakt zich gereed.

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

"Fok bak": alleen te gebruiken als de sturing van het schip het nodig maakt. Als de boot nagenoeg in de wind ligt. Bemanning trekt de fokkenschoot aan de oude loefzijde weer aan.

"Fok over": als de boot net door de wind heen is. Bemanning viert de 'oude' fokkenschoot op en trekt de 'nieuwe' fokkenschoot aan totdat de schoothoek net niet meer klappert.

"Fok aan": als de boot weer wat snelheid heeft gekregen. De bemanning zet de fok strak. Dit moet zonder 'rukken' gebeuren. In de draai moet de fokkenschoot zoveel aangetrokken worden dat de fok geen wind vangt maar dat het klapperen belemmerd wordt.

Zo min mogelijk roer geven (alleen bij heel weinig wind of veel golfslag is meer roer geven noodzakelijk). Stuurman met het gezicht naar voren gaan verzitten.

7. Opkruisen in nauw vaarwater

Goed hoog aan de wind zeilen en rekening houden met het andere scheepvaartverkeer. Als de wind van één van de oevers waait, is het in nauw vaarwater noodzaak de korte slag met een knik in de schoot te varen om voldoende snelheid te krijgen voor een vloeiende overstagmanoeuvre.

8. Gijpen en gijpen kunnen vermijden

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

'Nieuwe' fokkenschoot wordt gepakt. Eventueel opnieuw fok te loevert zetten. Direct voor en na de manoeuvre moet de zeilstand juist zijn. Met name het vieren van de schoot moet snel gebeuren.

Gijpen vermijden: indien de omstandigheden het noodzakelijk maken, moet een gijp vermeden kunnen worden. Bijv. de gijp vervangen door het maken van een 'stormrondje'. Bij een 'stormrondje' dient rustig te worden opgeloeft en na de overstagmanoeuvre vlot te worden afgefallen door het grootzeil flink los te zetten en de fok bak te blijven houden.

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

9. Afvaren van hogerwal

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen, zo nodig verhalen. Ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Landvast(en) losmaken, opschieten en paraat opbergen. Bemanning evenredig over sb en bb verdelen. Stuurman aan de helmstok aan de toekomstige loefzijde. Schoten goed los. Goed uitkijken voor een veilige afvaart. Afzet van de wal naar de gewenste (grootste hoek schip/wal) richting (bij langswal ook vooruit) of recht achteruit. Zo nodig fok bak. Afdruwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip. Zo nodig moet er worden gedeinsd.

Deinzen: Schip in de wind leggen. Bemanningsgewicht evenredig over stuur- en bakboord verdelen. Schoten goed los. Fok zo mogelijk bundelen. Stuurman aan de toekomstige loefzijde. Afdruwer houdt schip aan de voorstag of aan de randen van het voordek vast. Het been dat het dichtst bij het voorstag is, wordt op het schip geplaatst. Afzet krachtig en recht achteruit. Roerganger geeft roer voor deinzend schip. Volvallen over de van tevoren vastgestelde boeg. Bij voorkeur zonder fok bak. Helmstok/hout niet loslaten. Vaart maken (zeil aantrekken) zodra het schip op de juiste koers ligt.

10. Aankomen aan hogerwal

De aankomst aan hogerwal dient ook zonder een 'dwarspeiling' te kunnen worden uitgevoerd.

Landvasten gereed leggen/houden en vastmaken aan het schip. Schip moet stilliggen vlak voor de op de wal aangegeven plaats op een der aan de windse koersen (zo nodig afhouden op veilige wijze). Het schip moet zoveel mogelijk loodrecht op de wal aankomen. De snelheidsregeling moet zichtbaar zijn. De controle op volledige killende zeilen (op de juiste koers varende) moet hebben plaatsgevonden. Het bemanningslid dat vast gaat maken, blijft zo lang mogelijk 'laag' en houdt zich gereed met het landvast in de hand. Via de loefzijde aan de wal stappen (niet springen).

11. Afmeren van het schip

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

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

12. Kunnen reven op het eigen schip

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

13. Toepassing van de reglementen

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

14. Man over boordmanoeuvre

Man over boord constateren en roepen. "Zwem" toeroepen, zo nodig een drijfmiddel toewerpen. Op elke willekeurige koers afvallen naar voor de wind. Er dient iemand te wijzen als de drenkeling moeilijk zichtbaar is. Voor de wind varen totdat je over de aan de windse lijn heen bent (ongeveer 4 bootlengtes). Oploeven en aan de wind gaan varen. Stuurman constateert of laat constateren: "man dwars". Overstag, snelheid regelen (niet stil gaan liggen) en langzaam aan lij van de drenkeling langsvaren. Bemanning geeft aanwijzingen voor de koers in de laatste meters. Bemanning staat aan loef klaar om drenkeling vast te pakken. Bemanning roept "man vast" als dat het geval is. Fok wordt bak getrokken. Drenkeling aan loef, op het draaipunt van het schip (achter het want), zijdelings en zo horizontaal mogelijk binnenhalen. Bijliggen. EHBO toepassen.

15. Loskomen van aan de grond

In volgorde van de moeilijkheid van de situatie, als je constateert dat je vastloopt, dien je:

Zo snel mogelijk van de ondiepte af te sturen.

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

De vaarboom erbij te nemen en:

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

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

16. Gebruik buitenboordmotor

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

De start en stopprocedure van de motor moet gekend worden (zo nodig het gebruik van de choke kennen). Bij buitenboordmotoren moet gecontroleerd worden of er gevaar bestaat voor het raken van de schroef door het roer.

- Aanleggen en afvaren van hogerwal
- Goed afmeren op de eigen ligplaats
- Keren
- Stoppen
- Bij directe aanwezigheid van personen in het water dient de motor te worden uitgeschakeld

3.1.5.4 Toelichting op de theorie-eisen

1. Schiemanswerk

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

2. Zeiltermen

De kandidaat moet kunnen aangeven wat bedoeld wordt met de volgende termen: Hogerwal, lagerwal, bakboord, stuurboord, hoge en lage zijde, loef- en lijzijde, in de wind, aan de wind, halve wind, ruime wind, voor de wind, oploeven, afvallen, overstag gaan, gijpen, kruisrak, killen van het zeil, deinzen, opschieten, beleggen.

3. Onderdelen

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

4. Veiligheid

Kunnen aangeven waarom het belangrijk is om bij de omgeslagen boot te blijven. En tevens de eisen kennen die gesteld moeten worden aan een reddingvest.

5. Reglementen

De volgende regels uit het Binnenvaartpolitiereglement kunnen toepassen:

1.01 lid A 2°	motorschip
1.01 lid A 3°	groot schip
1.01 lid A 4°	klein schip: alleen de bepaling over de lengte
1.01 lid A 15°	zeilschip
1.01 lid A 16°	zeilplank
1.04	Voorzorgsmaatregelen
1.05	Afwijking reglement
6.01 lid 1	Tegengestelde koersen, oplopen, voorbijlopen en kruisende koersen
6.03 lid 1,3,4,5	Tegengestelde koersen: algemene beginselen
6.04 lid 2	Tegengestelde koersen: stuurboordwal
6.04 lid 3	Tegengestelde koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.04 lid 6,8	Tegengestelde koersen: kleine zeilschepen onderling en zeil – spier – motor
6.10	Voorbijlopen
6.17 lid 2	Kruisende koersen: stuurboordwal
6.17 lid 3	Kruisende koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.17 lid 6	Kruisende koersen: kleine zeilschepen onderling

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

6. Krachten op het schip en hun gevolgen

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

7. Gedragsregels

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

8. Weersinvloeden

Het weerbericht kunnen interpreteren met betrekking tot de veiligheid van het kielboot varen, mede gezien de eigen vaardigheid. Het tijdig kunnen herkennen van voortekenen van plotselinge weersomslagen zoals onweer en zware windvlagen.

9. Vaarproblematiek andersoortige schepen

Het gevaar kennen van de dode hoek en de zuiging van grote schepen. Weten dat grote schepen (o.a. ten gevolge van hun diepgang) op smal vaarwater niet kunnen wijken. Weten dat ook grote vrachtschepen sterk kunnen verliezen.

3.1.6 Diploma Kielboot III

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

3.1.6.1 Eisen Praktijk

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

3.1.6.2 Eisen Theorie

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

3.1.6.3 Toelichting op de praktijkeisen

1. Het aanslaan van de zeilen

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

2. Het schip zeilklaar maken en klaarmaken voor de nacht

Controle inventaris. Eventueel schip schoon/droog maken.

Zeilkle(e)d(en) eraf: droge zijde droog houdend opvouwen en opbergen. Zo nodig sluitingen controleren. Kraanlijn aanslaan, kraanlijn doorzetten. Mik, schaar, bok (dan wel stoeltje) onder giek uit en veilig opbergen.

Fok aanslaan: val van tevoren klaar hangen. Schoot aan fok bevestigen dan wel klaarleggen. Halshoek vastmaken. Leuvers van onder af aanslaan. Niet in het water laten komen. Zie verder: fok opdoeken. Fokkenshoten door de lij-ogen en achtknoop erop zetten.

Grootzeil: grootzeilbindsels vastmaken/controleren (*). Aanslaan: piekenval aan spruit en spruitloperborglijn (*). Klauwval aanslaan (*). Grootzeilval aanslaan (*). Zo nodig reven. Zelflozers (indien aanwezig) naar wens instellen. Bemanning moet goed gekleed zijn en de mogelijkheid hebben zich anders te kleden als de omstandigheden veranderen. Reddingvest voor elk persoon is aan boord en is bij voorkeur aangetrokken als een onderdeel van de regenkleding.

(*) = indien van toepassing

3. Verhalen van het schip

Zonder gebruik te maken van de motor. Alle manieren met spierkracht zijn toegelaten met dien verstande dat het verhalen geen gevaar op mag leveren voor bemanning, materiaal of andere scheepvaart. Op het schip zelf dient zo veel mogelijk vanuit de kuip gewerkt te worden.

4. Hijsen en strijken van de zeilen

Stilliggend:

Met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen. Zo nodig verhalen. Iemand/iets ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt. Bemanning voorin of aan de kant van de kraanlijn plaats laten nemen.

Grootzeil hijsen: grootschoot los. Zeilbandjes los. Zo nodig zeil opvangen. Gaffel tot ongeveer 45 graden (*). Vallen samen (*). Piekenval tijdelijk vastzetten (*). Klauwval vastzetten (*). Halstalie vast. Rijglijn/rakbanden zo nodig corrigeren. Piek stellen zodat een plooi van nok naar hals resteert (*). Kraanlijn zodanig los dat het zeil er geen hinder van ondervindt.

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

Varend:

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

Grootzeilval(len) in de hand nemen (als het grootzeil eerst gehesen wordt).

Uitvoering in principe: stuurman gaat aan toekomstige loefzijde zitten. Bij alle koersen hoger dan halve wind eerst grootzeil en dan de fok. Bij andere koersen eerst fok, vaart lopen, oploeven tot aan de wind en grootzeil hijsen. (Zie voor het hijsen: stilliggend).

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

Uitzonderingen: bij luwtes/weinig wind, vaak bij bruggen, kan het grootzeil ook gehesen worden bij ruimere koers.

Veiligheid: let goed op het andere scheepvaartverkeer.

(*) alleen voor gaffelzeilen

5. Stand en bediening van de zeilen

Zowel bij het varen van een rechte koers als bij het maken van bochten dient steeds zoveel mogelijk de juiste zeilstand te worden gevoerd. De zeilen dienen zoveel mogelijk gevierd te zijn zonder dat het voorlijk daarbij kilt. Bij oploeven is het killen van de fok en bij afvallen is het killen van het grootzeil in bescheiden mate noodzakelijk. De zeilen moeten het sturen van de boot ondersteunen.

6. Bovenwinds gelegen punt kunnen bezeilen

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

7. Opkruisen in nauw vaarwater

Goed hoog aan de wind zeilen en rekening houden met het andere scheepvaartverkeer. Als de wind van één van de oevers waait, is het in nauw vaarwater noodzaak de korte slag met een knik in de schoot te varen om voldoende snelheid te krijgen voor een vloeiende overstagmanoeuvre.

8. Gijpen

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

'Nieuwe' fokkenschoot pakken en evt. opnieuw de fok te loevert zetten. Direct voor en na de manoeuvre moet de zeilstand juist zijn. Met name het vieren van de schoot moet snel gebeuren.

Gijpen vermijden: indien de omstandigheden het noodzakelijk maken, moet een gijp vermeden kunnen worden. Bijv. het vervangen van de gijp door het maken van een 'stormrondje'. Bij een 'stormrondje' dient rustig te worden opgeloeft en na de overstagmanoeuvre vlot te worden afgefallen door het grootzeil flink los te zetten en de fok bak te blijven houden. Het strijken van het grootzeil is ook een mogelijkheid om de 'gijp' (althans met het grootzeil) te vermijden.

9. Afvaren van en aankomen aan hogerwal

Afvaren van hogerwal: met de kop (nagenoeg) in de wind gaan liggen, zo nodig verhalen. Ervoor zorg laten dragen dat het schip niet tegen de wal komt.

Landvast(en) losmaken, opschieten en paraat opbergen. Bemanning evenredig over stuurboord en bakboord verdelen. Stuurman aan de helmstok aan de toekomstige loefzijde. Schoten goed los. Goed uitkijken voor een veilige afvaart. Afzet van de wal naar de gewenste (grootste hoek schip/wal) richting (bij langswal ook vooruit) of recht achteruit. Zo nodig fok bak. Afdruwer gaat aan de loefzijde van de fok naar de kuip. Zo nodig moet er worden gedeinsd.

Deinzen: schip in de wind leggen. Bemanningsgewicht evenredig over stuur- en bakboord verdelen. Schoten goed los. Fok zo mogelijk bundelen. Stuurman aan de toekomstige loefzijde. Afdruwer houdt het schip aan de voorstag of aan de randen van het voordek vast. Het been dat het dichtst bij het voorstag is wordt op het schip geplaatst. Afzet krachtig en recht achteruit. Roerganger geeft roer voor deinzend schip. Volvallen over de van tevoren

vastgestelde boeg. Bij voorkeur zonder fok bak. Helmstok/hout niet loslaten. Vaart gaan maken (zeil aantrekken) zodra het schip op de juiste koers ligt.

Aankomen aan hogerwal onder alle omstandigheden: de aankomst aan hogerwal dient ook zonder een 'dwarspeiling' te kunnen worden uitgevoerd. Landvasten gereed leggen/houden en vastmaken aan het schip. Schip moet stilliggen vlak voor de op de wal aangegeven plaats op één der aan de windse koersen (zo nodig afhouden op veilige wijze). Het schip moet zoveel mogelijk loodrecht op de wal aankomen. De snelheidsregeling moet zichtbaar zijn. De controle op volledige killende zeilen (op de juiste koers varende) moet hebben plaatsgevonden. Het bemanningslid dat vast gaat maken, blijft zo lang mogelijk 'laag' en houdt zich gereed met het landvast in de hand. Via de loefzijde aan de wal stappen (niet springen).

10. Man over boordmanoeuvre

"Man over boord" constateren en roepen. "Zwem" toeroepen, zo nodig een drijfmiddel toewerpen. Op elke willekeurige koers afvallen naar voor de wind. Er dient iemand te wijzen als de drenkeling moeilijk zichtbaar is. Voor de wind varen totdat je over de aan de windse lijn heen bent (ongeveer 4 bootlengtes). Oploeven en aan de wind gaan varen. Stuurman constateert of laat constateren: "man dwars". Overstag. Snelheid regelen (niet stil gaan liggen) en langzaam aan lij van de drenkeling langsvaren. Bemanning geeft aanwijzingen voor de koers in de laatste meters. Bemanning staat aan loef klaar om drenkeling vast te pakken. Bemanning roept "man vast" als dat het geval is. Fok wordt bak getrokken. Drenkeling aan loef, op het draaipunt van het schip (achter het want), zijdelings en zo horizontaal mogelijk binnenhalen. Bijliggen. EHBO toepassen.

11. Aankomen aan lagerwal

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

Uitvoering: de keuze van het al dan niet eerst strijken van de fok hangt af van de bekwaamheid van de bemanning en de bestuurbaarheid van het schip. Fok zo nodig strijken. Grootzeil bovenwinds strijken op aan de windse koers.

Grootzeil strijken: voorstrijk (vallen 20 cm vieren). Grootschoot vast. Vlot strijken.

Grootzeil aan loef binnenhalen. Zeilbandjes vast.

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

Bij aankomst:

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

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

12. Afmeren van het eigen schip

Schip dusdanig fixeren dat ook op lange termijn schade aan eigen of andere schepen niet mogelijk is. Gebruik zo min mogelijk verbindingslijnen met de 'wal' (minder dan 3 en meer dan 6 is altijd fout). Kies de lijn zo lang mogelijk. Eerst die lijnen vastmaken die de natuurlijke beweging van het schip tegengaan (in de wind of tegenstrooms).

13. Kunnen reven op het eigen schip

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

14. Eenvoudig ankeren

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

15. Eenvoudige zeil- en scheepstrim

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

16. Loskomen van aan de grond

In volgorde van de moeilijkheid van de situatie, als je constateert dat je vastloopt, dien je:

Zo snel mogelijk van de ondiepte af te sturen. Het schip te krengen om de diepgang te verminderen (denk aan de gijp in voor de windse situaties).

De vaarboom erbij te nemen en:

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

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

17. Gebruik binnen- of buitenboordmotor

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

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

18. Schiemanswerk

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

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

19. Aanvarings-/achtergrondpeiling kunnen maken

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

20. Toepassing van de reglementen

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

21. Terminologie

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

3.1.6.4 Toelichting op de theorie-eisen

1. Schiemanswerk

De volgende steken bij naam kennen en op verzoek kunnen leggen: twee halve steken, waarvan de eerste slippend, achtknoop, paalsteek, platte knoop, mastworp (met slipsteek als borg), schootsteek (enkel), mastworp op twee manieren, (met slipsteek als borg), schootsteek op twee manieren (enkel en dubbel). Ook dient de functie van deze knopen en steken gekend te worden.

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

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

2. Zeiltermen

Kunnen aangeven wat bedoeld wordt met de volgende termen: hogerwal, lagerwal, bakboord, stuurboord, hoge en lage zijde, loef- en lijzijde, in de wind, aan de wind, halve wind, ruime wind, voor de wind, oploeven, afvallen, overstag gaan, grijpen, kruisrak, killen van het zeil, deinzen, opschieten, beleggen, bovenlangs, onderlangs, dwarspeiling, bezeild, binnen de wind, korte slag, lange slag, opschietter, zuigen, duiken, planeren, volvallen, verhalen, verlijeren, drift, bijliggen, bak(-houden).

3. Onderdelen

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

4. Veiligheid

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

5. Reglementen

De volgende regels uit het Binnenvaartpolitiereglement kunnen toepassen:

1.01 lid A 1°	schip
1.01 lid A 2°	motorschip
1.01 lid A 3°	groot schip
1.01 lid A 4°	klein schip
1.01 lid A 6°	passagiersschip
1.01 lid A 14°	veerpont
1.01 lid A 15°	zeilschip
1.01 lid A 16°	zeilplank
1.01 lid B 2°	sleep
1.01 lid B 5°	assisteren
1.01 lid C 1°	's nachts

1.01 lid C 2°	overdag
1.01 lid C 7°	korte stoot, lange stoot
1.01 lid D 5°	vaarweg
1.01 lid D 6°	vaarwater
1.02 lid 1 t/m 4	Verplichtingen en verantwoordelijkheden schipper
1.04	Voorzorgsmaatregelen
1.05	Afwijking reglement
1.09 lid 1	Sturen
1.11	Reglement aan boord
2.02	Kentekens van kleine schepen
3.01a lid a, b, c, d	Begripsbepalingen: toplicht, boordlichten, heklicht, rondom schijnend licht
3.05	Verboden tekens
3.07	Verboden lichten of tekens
3.08 lid 1	Tekens van motorschepen
3.08 lid 5	Tekens van motorschepen (motorkegel)
3.09 lid 1, 2, 3, 4	Tekens van slepen en van motorschepen die assisteren
3.12	Tekens van grote zeilschepen
3.13	Tekens van kleine schepen
3.15	Gele ruit passagiersschepen
3.20	Tekens van stilliggende schepen
3.25	Tekens van in bedrijf zijnde drijvende werktuigen
3.29	Bijkomende tekens bescherming hinderlijke waterbeweging
3.30	Noodtekens
3.38	Teken bij een duiker te water
4.01 lid 1b en 4	Geluidsseinen; algemene bepalingen
4.02	Geven van geluidsseinen
4.04	Blijf weg-sein
5.01	Verplichtingen i.v.m. verkeerstekens
5.02	Prioriteit
6.01	Vaarregels: begripsbepalingen
6.03 lid 1,3,4,5	Tegengestelde koersen: algemene beginselen
6.04 lid 2	Tegengestelde koersen: stuurboordwal
6.04 lid 3	Tegengestelde koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.04 lid 4	Tegengestelde koersen: groot onderling
6.04 lid 7	Tegengestelde koersen: kleine motorschepen onderling
6.04 lid 6,8	Tegengestelde koersen: kleine zeilschepen onderling en zeil – spier – motor

6.04 lid 9	Tegengestelde koersen: klein spier onderling
6.07	Voorbijvaren op tegengestelde koersen in een engte
6.09	Voorbijlopen: algemene bepalingen
6.10	Voorbijlopen
6.13 lid 1, 2, 3, 4	Keren
6.14	Vertrek
6.16 lid 1 t/m 7	Uit- en invaren van havens en hoofd- en nevenvaarwateren
6.17 lid 2	Kruisende koersen: stuurboordwal
6.17 lid 3	Kruisende koersen: klein schip verleent voorrang aan groot indien geen stuurboordwal
6.17 lid 4	Kruisende koersen: groot onderling
6.17 lid 6	Kruisende koersen: kleine zeilschepen onderling
6.17 lid 7	Kruisende koersen: kleine motorschepen onderling
6.17 lid 8	Kruisende koersen: klein spier onderling
6.17 lid 9	Kruisende koersen: zeil – spier – motor
6.18 lid 1	Diverse vaarregels (gelijke hoogte varen)
6.18 lid 2	Diverse vaarregels (voorbijvaren gevaarlijke stoffen)
6.18 lid 4	Diverse vaarregels (niet vastmaken of meevoeren aan varend schip zonder toestemming)
6.20 lid 1	Hinderlijke waterbeweging
6.22	Stremming en beperking van de scheepvaart
6.23	Vaarregels voor veerponten
6.26	Doorvaren van beweegbare bruggen
6.28 lid 4, 5, 9	Doorvaren van sluizen Doorvaren van sluizen
6.28a	In- en uitvaren van sluizen
7.09	Gedogen langszij te komen
7.10	Medewerken bij vertrek
8.08	Watersport zonder schip
9.04 lid 1, 2, 3	Kleine schepen
9.05	Zeilplanken

Bijlage 6A geluidsseinen:

Attentie

Ik ga stuurboord uit

Ik ga bakboord uit

Ik sla achteruit

Ik kan niet manoeuvreren

Noodsein

Blijfweg sein

Verzoek tot bediening van brug of sluis

Bijlage 7 verkeerstekens:

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

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

Bijlage 16 (vaarwegen behorend bij art. 9.05)

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

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

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

6. Krachten op het schip en hun gevolgen

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

Aan kunnen geven wat de effecten zijn van fok en grootzeil op het sturen van het schip. Ook aan kunnen geven wat er gebeurt bij een onjuiste zeilstand. Aan kunnen geven wat de effecten zijn van de helling van de boot op het sturen van het schip. Kunnen verklaren hoe ten gevolge van de kracht van de wind op het zeil, drift en voortstuwing ontstaan.

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

7. Gedragsregels, vlagvoering en jachtetiquette

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

8. Weersinvloeden

Het kunnen interpreteren van het weerbericht met betrekking tot de veiligheid van het kielboot varen, mede gezien de eigen vaardigheid.

Het tijdig kunnen herkennen van voortekenen van plotselinge weersomslagen zoals onweer en zware windvlagen. Weten welke windsnelheden (in m/sec) horen bij de verschillende stappen van de schaal van Beaufort en omgekeerd. Het verband kennen tussen de omschrijvingen die bij waarschuwingen gebruikt worden en het bovenstaande.

9. Vaarproblematiek andersoortige schepen

Het gevaar kennen van de dode hoek en de zuiging van grote schepen. Weten dat grote schepen (o.a. ten gevolge van hun diepgang) op smal vaarwater niet uit kunnen wijken. Weten dat ook grote vrachtschepen sterk kunnen verlijeren.

10. Dagelijks onderhoud van het 'eigen' schip

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

Dagelijks onderhoud van buitenboordmotor

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

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

Theoretische kennis over het werken met het reefsystemen van het eigen schip. De kandidaat moet kunnen aangeven waar de belangrijkste foutoorzaken liggen.

Twee andere reefsystemen kennen dan die van het 'eigen' schip.

3.1.7 Diploma Kielboot IV

Voor dit diploma moet er onder alle omstandigheden gevaren kunnen worden. Het CWO-diploma kan alleen worden verkregen nadat er een examen is afgelegd onder toezicht van een erkend examinator. Tijdens het examen is er een minimale windkracht van 7 knopen en een maximale windkracht van 25 knopen. Het diploma staat gelijk aan het Eigen Vaardigheidsniveau van de Zeilinstructeur 3-opleiding.

3.1.7.1 Eisen Praktijk

1. Aanslaan van de zeilen
2. Schip zeilklaar maken en klaarmaken voor de nacht
3. Verhalen van het schip
4. Hijsen en strijken van de zeilen zowel stilliggend als varend
5. Stand en bediening van de zeilen
6. Bovenwinds gelegen punt kunnen bezeilen
7. Opkruisen in nauw vaarwater
8. Gijpen en gijpen kunnen vermijden
9. Afvaren van en aankomen aan hogerwal
10. Man over boordmanoeuvre kunnen uitvoeren
11. Wegvaren van en aankomen aan lagerwal
12. Afmeren
13. Kunnen reven op het eigen schip
14. Ankeren en anker op gaan
15. Varen in kanalen, passeren van bruggen en sluizen
16. Doelmatigheid in vaargedrag vertonen
17. Zeil- en scheepstrim
18. Loskomen van aan de grond
19. Bedienen van een binnen- of buitenboordmotor
20. Schiemanswerk
21. Aanvarings-/achtergrondpeiling kunnen maken
22. Toepassing van de reglementen
23. Terminologie

3.1.7.2 Eisen Theorie

1. Schiemanswerk
2. Dagelijks onderhoud van het eigen schip en de binnen- dan wel buitenboordmotor
3. Scheepsbouw, materialen en onderdelen
4. Veiligheid en (blessure)preventie
5. Reglementen
6. Navigatie
7. Vaarproblematiek grote schepen
8. Vlagvoering en jachtetiquette
9. Stabiliteit

10. Voortstuwende en remmende krachten
11. Ankergerie
12. Het herkennen en kunnen benoemen van de meest voorkomende scheepssoorten in het eigen vaargebied

3.1.8 Diploma Kielboot IV+

Voor het behalen van niveau IV+ moet er 48 uur doorgetraind worden, waarvan de laatste 12 onder begeleiding van minimaal 2 externe trainers van de CWO trainerslijst. Dit moet vastgelegd worden in het portfolio, door middel van het invullen van het standaard formulier. Dit formulier is te downloaden via de CWO website.

Voor alle disciplines geldt dat er voor het behalen van niveau IV+, 48 uur doorgetraind moet worden, waarvan de laatste 12 onder begeleiding van minimaal 2 externe trainers van de CWO trainerslijst. Dit moet vastgelegd worden in het portfolio, door middel van het invullen van het standaard formulier. Dit formulier is verderop in dit jaarboek te vinden.

Tijdens de training wordt gevaren met maximaal drie deelnemers per boot en maximaal 1 boot per trainer.

De trainingsverplichting bestaat uit een tweetal stappen:

36 uur trainen

De eerste 36 uur wordt onder verantwoordelijkheid van de CWO-Opleider van de CWO-opleidingslocatie getraind. Deze trainingen mogen door iedereen gegeven worden, mits de Opleider hiermee akkoord gaat. De Opleider draagt hiermee de verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van de trainingen. De trainers tekenen in het logboek de getrainde uren af. De Opleider ondertekent uiteindelijk het logboek.

12 uur externe training

De laatste 12 uur wordt aaneensluitend getraind (dit gebeurt vaak tijdens een zogenoemd aftrainweekend) met minimaal twee externe trainers van de externe trainerslijst (kijk voor meer informatie over de externe trainers bij 'CWO IV+ trainer'). De externe trainers controleren vóór de trainingen het logboek op de 36 uur die vooraf getraind zijn en maken na afloop een persoonlijk verslag per kandidaat. Indien de kandidaat de laatste 12 uur training niet gemiddeld boven niveau IV vaart, tekent de externe trainer deze uren niet af en koppelt dit terug aan kandidaat en opleider. De kandidaat kan in dat geval zijn niveau IV+ niet afronden.

Om te kunnen deelnemen aan een niveau IV+ traject moet de kandidaat minimaal in het bezit zijn van het diploma instructeur-3 in de betreffende discipline.

Tijdens de laatste 12 uur training mag er maximaal vier uur een windkracht zijn minder dan 7 Knopen. Er moet tijdens het weekend een windmeter aanwezig zijn. Er wordt altijd gevaren, tenzij unaniem besloten wordt niet te varen. Als er gevaren wordt, moet er door elke trainer feedback gegeven worden. De CWO mag achteraf de training ongeldig verklaren als uit onafhankelijke meteogegevens (b.v. van het KNMI) blijkt dat niet aan de windkrachtvoorwaarde voldaan is.

Op de website van de CWO is een lijst te downloaden van alle actieve IV+ trainers.