



Instructiemateriaal voor

Machtiging Bootleiding M1

Met bijbehorend diploma CWO Buitenboordmotor 3

Aanvulling op het boekje Machtiging Bootleiding Z1



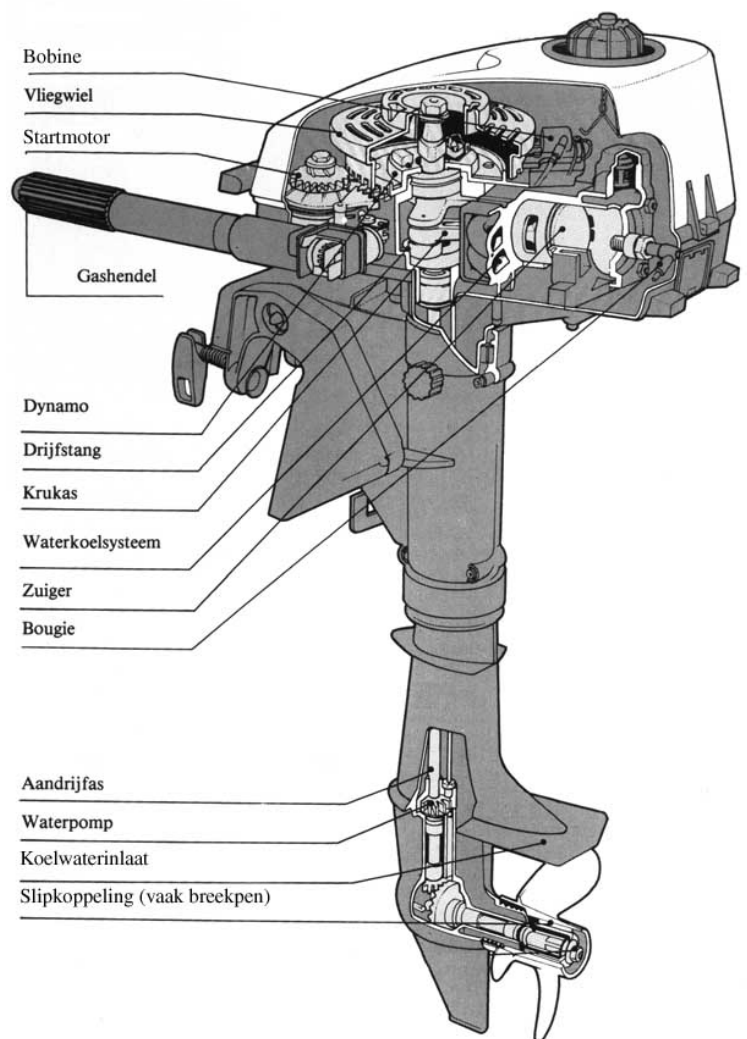
Scouting Nautilus Delft

1 Inleiding

Dit is een aanvulling op het MBL-Z1-boekje van Scouting Nautilus. Uit dat boekje moeten ook 10 pagina's bestudeerd worden! Vergis je dus niet door te denken dat dit maar een paar papertjes zijn, want het niveau van het examen is ongeveer hetzelfde als het MBL-Z1. Belangrijkste onderdeel zijn de reglementen.

2 Onderdelen

- Het **vrijboord** is de hoogte van het deel van een schip vanaf de waterlijn tot het dek (of gangboord)
- Door de **brandstofleiding** wordt de brandstof (meestal benzine) vervoerd.
- In de **carburateur** wordt de benzine met lucht gemengd.
- De **bougie** (zie tekening hiernaast) steekt het mengsel van benzine en lucht op het juiste moment aan. Als hij vet is, kan het voorkomen dat hij niet meer werkt. Je moet hem dan **reinigen**.
- De **breekpen** zorgt ervoor dat er geen schade aan de motor of schroef ontstaat als de schroef de grond raakt. Deze pen is van een zacht metaal (messing) dat breekt. Als de breekpen gebroken is, moet deze worden **vervangen**. Op sommige motoren zit een **slipkoppeling**. Dit werkt hetzelfde als bij een moderne accuboormachine
- Uit de **koelwateruitlaat** moet altijd een straaltje water komen. Als dit niet zo is, de motor onmiddellijk uitzetten. Hij raakt dan namelijk oververhit! Je hebt dan kans dat de **koelwaterinlaat** **verstopt zit**. Deze zit in de buurt van de schroef.
- De functie van de gashandel is het regelen van de snelheid van de motor
- Het starten van de motor doe je door een krachtige ruk aan het **startkoord** te geven.
- Als de motor koud gestart wordt, heeft hij wat extra brandstof nodig. Hier zorg je voor door de **choke-handel** uit te trekken. Als je een paar keer gestart hebt, heb je kans dat er teveel brandstof in de motor is gekomen (hij is dan 'verzopen'). Dan moet je de choke-handel weer induwen om te kunnen starten.



3 Reglementen

Bestudeer uit het MBL-Z1-boekje de volgende stukken:

- BPR
- Tekens
- Uitwijkregels (zonder de regels voor zeilschepen onderling)

Schipper

De schipper is degene die de leiding heeft over het schip of de sleep. Hij/zij is ook voor de wet verantwoordelijk. Iedereen aan boord is dan ook verplicht naar hem/haar te luisteren. Dit voor zover het gaat over de veiligheid of de orde aan boord.

Bijlage 7: Verkeerstekens



Verboden voor motorschepen (rode rand en rode diagonale streep, zwarte schroef)



Aanbeveling om in de aangegeven richting te varen (blauwe achtergrond, witte pijl)



Waarschuwing voor uitvarende- of langsvarende schepen (flikkerlicht)

Motorschepen toegestaan (blauwe achtergrond, witte schroef)

4 Diversen

4.1 Veiligheids- en reddingsmiddelen

Per opvarende dient minimaal 1 **reddingsvest** beschikbaar te zijn.

Ook kan er gebruik gemaakt worden van een **reddingsboei**. Eventueel kan hier een lange lijn (werplijn) aan worden bevestigd. Een reddingsboei altijd bovenwinds van de drenkeling werpen.

Een **reddingsklos** is een lijn die rondom een drijvende klos is gewikkeld. Deze kun je de drenkeling toewerpen, zodat hij zichzelf naar het schip kan trekken. 1 eind moet dus altijd aan boord blijven.

4.2 Aanvaring

Het kan iedereen gebeuren: een aanvaring. Als het gebeurt is het belangrijk om geen verkeerde dingen te doen of te beloven.

Blijf rustig en beleefd. Kijk eerst of iedereen er is en of er gewonden zijn. Als je schipper in de buurt is, waarschuw hem dan zo snel mogelijk.

Alleen de bootsman overlegt met de andere schipper. Beken nooit schuld ! Dat is een zaak voor de verzekering.

Schrijf de volgende gegevens op:

- Datum, tijd en locatie van de aanvaring.
- Weersomstandigheden, windrichting en windsterkte.
- Naam, adres en telefoonnummer van de andere schipper of eigenaar.
- Naam en soort schip van de andere partij.
- Naam en adres van de verkeringsmaatschappij van de andere partij.
- Schade van de andere partij.
- Plaats van de getuigen met naam en telefoonnummer.
- Maak een tekening waar je in aangeeft hoe het gebeurd is.

4.3 Eenvoudige EHBO

- Bij een **bloedneus** moet je het volgende doen: Ga met je hoofd iets voorover zitten, snuit je neus 1x en druk je neus 10 minuten dicht. Als het bloeden dan niet stopt, ga dan naar een dokter.

- **Onderkoeling** treedt op als de lichaamstemperatuur beneden de 37 graden komt. Vanwege het gevaar van onderkoeling moet je jezelf zo klein mogelijk maken als je te water raakt. Ga vooral niet zwemmen, het kan je dood betekenen.

Een jongetje was met zijn vader gaan vissen op de Waddenzee toen hun boot omsloeg. Het jongetje was aan de dikke kant en had dus een dikke vetlaag. Bovendien was hij dik gekleed.

Zijn vader had hem geleerd zich zo klein mogelijk te maken en absoluut niet te bewegen in koud water. Hij vond een vissersboei en heeft zich hieraan vastgeklampt. Na 17 uur werd hij gevonden. Hij heeft het overleefd. Zijn vader had minder geluk.

Hoe herken je als iemand onderkoeld is?

Als iemand rilt, dan is hij niet onderkoeld. Als hij onderkoeld is, stopt het rillen namelijk.

Je kunt het bepalen door de temperatuur te meten. Lager dan 35 graden is onderkoeld.

Iemand waarvan je het vermoeden hebt dat hij onderkoeld is, kun je het beste stil neerleggen in dekens of folie. Een warme drank (geen koffie, thee of chocolademelk) kan helpen.

Verwarming van buitenaf (bv een warme douche of kachel) is zeer gevaarlijk.

4.4 Betonning en bebakening

In de Nederlandse binnenwateren, uitgezonderd de Westerschelde, wordt hetzelfde markeringsysteem gebruik gemaakt. Deze markering sluit aan op het betonningsstelsel dat op de Europese zeewateren van toepassing is.

Eerst enige begrippen:

Rechterzijde en linkerzijde: Onder de rechterzijde van een vaarwater wordt verstaan de oever aan je rechterhand, kijkend in de richting van :

- 'stroomafwaarts' op rivieren,
- 'hoog' naar 'laag' op kanalen,
- open water of de Noordzee vanaf meren;
- de ebstroom op getijwater.

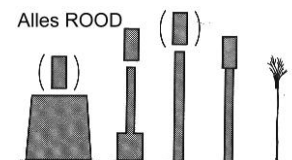
De definitie van 'linkerzijde' is natuurlijk in dezelfde richting kijkend maar dan aan je linkerhand

Hoofdmarkering

Aan de rechterzijde van een vaarwater zijn de boeien zo:

rode, stompe betonning

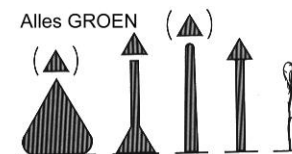
deze hebben een even nummer



Aan de linkerzijde van een vaarwater zijn de boeien zo:

groene, spitse betonning

deze hebben een oneven nummer



Splitsingen en kruisingen:

Op een splitsing, kruising of samenloop liggen scheidingstonnen.

Bij een scheidingston komen altijd 2 rijen tonnen samen, een groene en een rode. Welk vaarwater is nou het hoofdvaarwater? Dit is te zien aan het topteken van de scheidingston. Er zijn 3 vormen:

- Bol en rood/groen: de vaarwateren zijn van gelijk belang.
- Stomp en rood: Het hoofdvaarwater is de linkerzijde. Dit is de kant waar de rode rij tonnen niet onderbroken wordt door de scheidingston.
- Spits en groen: Het hoofdvaarwater is de rechterzijde. Dit is de kant waar de groene rij tonnen niet onderbroken wordt door de scheidingston.

Als je naar het topteken kijkt, wordt de betonningsrichting van het hoofdvaarwater niet onderbroken.

Als je een haven of een rivier (vanaf zee) invaart, hebben de tonnen dezelfde kleur als je boordlichten. Bakboord is dan rood. Dat is de rechteroever.

4.5 Krachten op het schip en hun gevolgen

Kennis hebben van de gevolgen voor schip en bemanning bij scherpe bochten bij hoge snelheden

4.6 Overig

Bestudeer uit het MBL-Z1-boekje de volgende stukken:

- Gedragsregels en etiquette
- Peilingen (dwarspeiling – aanvaringspeiling – achtergrondpeiling, ankerpeiling)
- Veiligheid
- Vlagvoering
- Weer
- Knopen
 - platte knoop
 - paalsteek
 - halve steek
 - mastworp
 - beleggen op een kikker
 - beleggen op een bolder
 - opschieten
- Bekend wordt verondersteld:
 - Bakboord/stuurboord
 - Introductie Krachten en Koppels
 - Zeilmanoeuvres

5 Manoeuvres

5.1 Man overboord manoeuvre

Bij man overboord moet je snel reageren. Hoe?

- Degene die het ziet gebeuren roept: ‘man overboord’ en ‘drijf’ (naar de drenkeling)
- Zorg ervoor dat de drenkeling de schroef niet raakt. Stuur daarom het achterschip van de drenkeling af. Zet eventueel de motor stationair.
- Werp een reddingsboei naar de drenkeling, als het kan bovenwinds (zodat de reddingsboei naar de drenkeling toe drijft).
- Laat iemand van de bemanning naar de drenkeling wijzen. Zeker op golvend water is dit belangrijk!
- Draai voor de wind en vaar een stukje door
- Draai daarna tegen de wind in en nader de drenkeling voorzichtig
- Haal de drenkeling binnenboord achter de zijstag. Het maakt niet zoveel uit aan welke kant.

Als de drenkeling de enige andere opvarende was, dan mag je het roer niet verlaten totdat je vlakbij de drenkeling bent.

5.2 Loskomen van aan de grond

Het kan gebeuren dat je met je schip een keer aan de grond loopt. Het is dan belangrijk om schade aan de motor te voorkomen en weer los te komen. Hoe kun je dit doen?

- Controleer eerst of de motor nog in orde is. Als het water bij de motor te ondiep is, schakel hem dan onmiddellijk uit om schade te voorkomen.
- Verdeel het gewicht zoveel mogelijk naar de kant waar het schip niet vastligt (meestal achteraan).
- Probeer met een vaarboom (of wrikriem) af te duwen naar de kant waar je vandaan kwam (of naar het diepste deel).
- Als het weer het toelaat kan iemand in het water springen en proberen de voorsteven omhoog en naar achteren te duwen.

5.3 Langsij een varend schip komen en vastmaken

- Langsij van een varend schip komen door eerst dezelfde snelheid te gaan varen en dan naar het schip toe te sturen, waarbij gelet moet worden op de zuiging en die op de juiste wijze opvangen.
- Een tweede man aan boord kan dan een lijn overbrengen.
- De voortros beleggen, vervolgens een achterspring en daarna de achtertros uitbrengen.