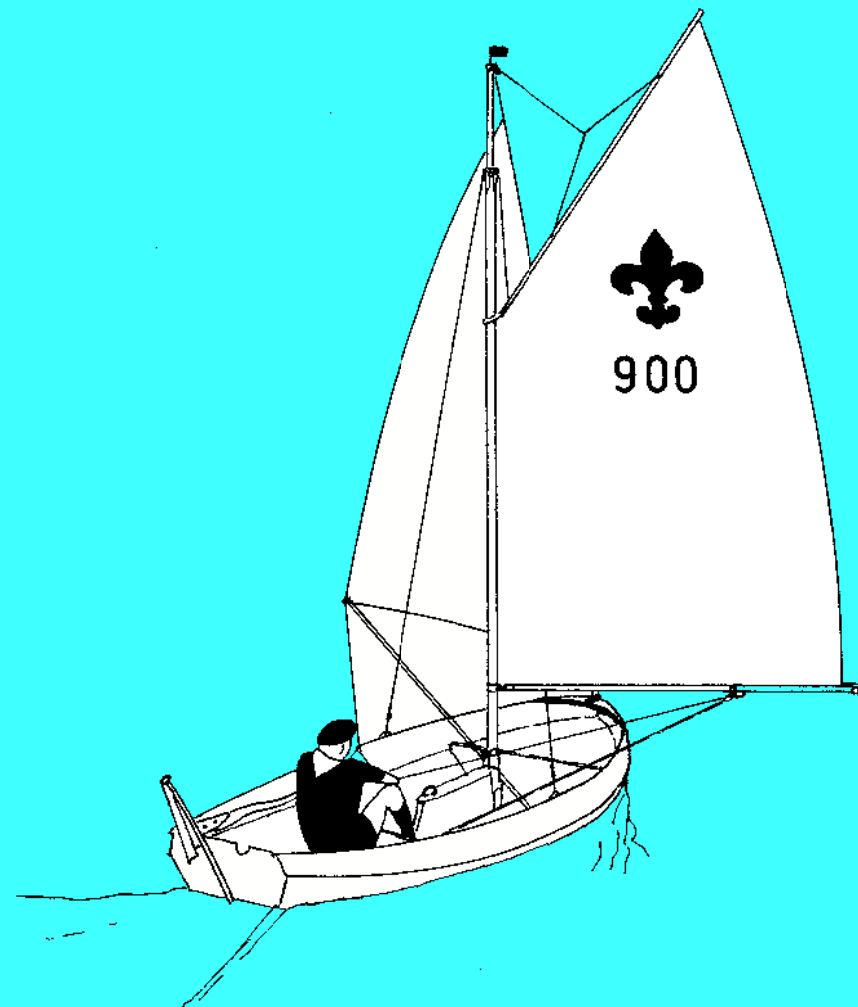


1345



---

**SCOUTING NEDERLAND**  
**LANDELIJKE ADMIRALITEIT**

UITGAVE LAND-BUREAU STADSRING 139 AMERSFOORT 033 30404

---

HET IN GEBRUIK NEMEN VAN

**DE LELIE VLET**

## Inhoud

- 4 Het halen van het casco
- 5 paklijst casco en houtwerk
- 6 paklijst tuigage
- 7 verdere inventaris
- 8 over verf en verfsystemen
- 9 behandeling van het casco
- 11 behandeling van het houtwerk
- 13 verftips
- 17 instructie tuigage
- 18 voorbereidend schiemanen - takelen
- 20 oogsplits
- 22 het maken van de schoten
- 23 het marlen
- 24 het tuigen van de vlet
- 28 het trimmen
- 29 uniforme regels

Het halen van het casco.

De eenvoudigste manier om het casco te halen van de jachtwerf is het inschakelen van een (bevriende) vrachtrijder. Het casco weegt n.l. ongeveer 700 kg, is 5,6 m lang en 1,85 m breed; dit is geen kleinigheid om te vervoeren.

Het is natuurlijk ook mogelijk het casco te halen met een boottrailer. De trailer moet dan natuurlijk geschikt zijn. Dit houdt in: hij moet voorzien zijn van een oploopprem en een draagvermogen hebben van minstens 700 kg (zie typeplaatje). De oploopprem is wettelijk verplicht bij een totaal gewicht van meer dan 750 kg.

Bovendien moeten aanhangwagens met een totaal gewicht boven 750 kg, en indien dit gewicht meer is dan het leeg gewicht van het trekkende voertuig, voorzien zijn van zijlichten (breedtelichten).

De aansluiting van het aansluitschema van een 7-polige stekker aansluiting is als volgt:

L 54/30/78 = richtingaanwijzer links  
54 = stoplicht  
52/54g = binnenlicht (evt. remklep van aanhanger)  
58(midden) achterlicht links, nummerbord en breedtelicht links  
58(links) = achterlicht rechts, breedtelicht rechts  
31 = massa  
R54/30 = richtingaanwijzer rechts

Voor het vertrek is het noodzakelijk, met de werf te overleggen wanneer u komt en maakt u een afspraak over datum en tijd. Bij evt. verhindering geeft u dit natuurlijk even door.

Let er wel op dat het trekkende voertuig sterk genoeg is met voldoende eigen gewicht. Bij twijfel de A.V.W.B. bellen .....

Bij een nieuw schip wordt het volgende standaard geleverd:

Paklijst casco.

Casco lelievlet compleet met:

1 midzwaard, gemonteerd met zwaardbout M12x55 geborgd  
1 roer met 2 boutjes M6x50 verzinkt met 2 nyloc moeren M6  
1 mastbout M12x120 verzinkt met nyloc moer  
1 mastgrendel M12x120 verzinkt met vleugelmoer verzinkt  
6 dollen 3" voorzien van ketting en borging verzinkt  
1 mik lang 1210 mm verzinkt  
1 zwaardgrendel met ketting verzinkt, gemonteerd  
1 zwaardkastdeksel gemonteerd

Geleverd wordt door de mastenmaker:

Paklijst houtwerk

1 grenen mast lang 5600 mm voet 90  $\varnothing$  met hommer met gemonteerde lummelring, hommerring en masttopring  
1 grenen gaffel lang 2700 mm met essen klauwen en gaffel- en klauwspruit  
1 grenen giek lang 2750 mm met gemonteerde lummel en giekring met wervel  
1 grenen vaarboom lang 4000 mm met klauwtje en plastic druif  
1 helmstok hickory lang 950 mm  
6 essen roeiriemen  $\times$  11 voet (3113 mm)  $\varnothing$  50 mm  
1 bouwpakket buikdenning keroewing  
2 doften keroewing 1850x200x35 mm  
1 essen vlaggestok gebogen lang 1000 mm  
1 anker 7,5 kg met 1 m ketting 8 mm verzinkt

Geleverd wordt door de zeilmaker:

Paklijst tuigage

In ruime opbergzak:

1 grootzeil met zeillatten, 4 bindfels, 1 rijglijn en  
2 marllijnen  
1 fok

1 voorstag lang 4,88 m  $\emptyset$  4 7x7 verzinkt  
2 wanten lang 4,20 m  $\emptyset$  4 7x7 verzinkt  
2 kettinkjes 5 mm langschalmig lang 350 mm verzinkt  
1 spanner met klep  
72 m polypropyleen 10 mm  $\emptyset$   
20 m polypropyleen 14 mm  $\emptyset$   
20 m polyester schoot 10 mm  $\emptyset$   
6 kousjes 1 1/4"  
3 kousjes 2"  
12 sluitingen 1/4" (ong. 6 mm)  
2 sluitingen 1/4" gedraaid  
9 sluitingen 8 mm  
4 eenschijfsblokken 43 mm  $\emptyset$   
1 eenschijfsblok met hondsvot  
2 tweeschijfsblokken 43 mm  $\emptyset$   
1 schootring 90 mm  
1 verklikker met klem  
1 vlag 40x60 cm  
3 zeilbandjes  
1 zeilhuik vervaardigd van katoendoek  
1 meerpen lang 50 cm met oog verzinkt  
1 kettinkje voor de fok 6 mm lang 250 mm

Verdere inventaris

Voor een veilige vaart en goed onderhoud is aan te bevelen het volgende per vlet aan te schaffen:

2 stootwillen voorzien van een end  
1 pattenlijntje  
1 ankerboeitje blauw met lijn (neuringlijntje)  
1 verbandtrommel  
1 scheepshoorn  
1 puts met end  
1 hoosvat  
1 bakskistje  
reservemateriaal, b.v. sluitingen, bezetgaren,  
reserve val, e.d.  
1 borglijntje op de spruit van de nokkeval (dode-  
mansendje)  
1 borglijntje aan de klauw van de gaffel  
1 borglijntje of kettinkje aan het roer  
1 mes  
1 reddingboei  
1 sluitingsleutel  
1 dweil en spons

voor 's avonds:

1 olielamp met petroleum



## Over verf en versystemen.

Door natuurlijke invloeden worden vrijwel alle materialen op de duur aangetast. Bij de niet-metalen spreekt men vaak van verwerking, bij de metalen van corrosie en bij ijzer en staal van roesten.

In het begin gaat het uiterlijk achteruit, bv door glansverlies en vuilaanhechting. Wanneer de aantasting steeds verder gaat zal de sterkte verminderen; er is daarom onderhoud nodig.

Bij de tegenwoordige stijging van arbeidslonen, de gestegen prijzen van de vele beschermingsprodukten en de schaarste aan vakkundige arbeidskrachten is het noodzakelijk de onderhoudskosten zo laag mogelijk te houden.

Het volgende verhaal wil proberen een wegwijzer te zijn in deze materie.

Gebruik is gemaakt van documentatie welwillend verstrekt door Sikkens Nederland B.V. afdeling Ruwa. Voor verdere informatie wordt gewezen naar het uitstekende boekje "Verfsystemen en schilderen" van Rob Hulsmann, uit de Boordbibliotheek-serie van De Boer Maritiem.

In de handel zijn diverse verfsoorten en systemen bedoeld voor conservering van schepen.

Grof zijn deze te onderscheiden in 1 component en 2 of meer componentenverf.

Een één component verf is voor gebruik gereed, terwijl 2 componentenverf vlak voor het verwerken gemengd moet worden.

De 2 componenten produkten hebben een veel grotere sterkte, dichtheid en duurzaamheid waardoor de onderhoudskosten gedrukt kunnen worden. Er varen schepen met een 2 componenten-systeem van 7 jaar oud waar alleen de beschadigingen zijn bijgewerkt.

De 2 componentenverf soorten kunnen echter alléén in complete 2 componenten(basis)systemen worden toegepast en nooit worden aangebracht over 1-component materiaal.

## De behandeling van het casco.

Het casco wordt door de werf gebouwd van zwarte plaat, dit is warm gewalst staal. Naar keuze kan deze dan als volgt geleverd worden:

- a. onbehandeld
- b. in de transportmenie - dit is standaardlevering
- c. gestraald en in de menie
- d. gestraald, zink compound, primor en onderwaterschip in de epoxy-teer.

De transportmenie is bedoeld als een tijdelijke bescherming en moet voor een goed verfsysteem geheel verwijderd worden daar nl onder deze menie de walshuid nog aanwezig is. Juist deze walshuid helpt elk verfsysteem ten gronde, daar deze roesten bevordert. Verfsystemen dienen dus aangebracht te zijn op volledig schone, vetvrije en blanke ondergrond.

Er zijn drie manieren om de walshuid van de plaat te verwijderen, nl.:

1. op de natuurlijke manier door roesten;
2. door slijpen en schuren;
3. door gridstralen.

### 1. Op de natuurlijke manier.

De walshuid moet op natuurlijke manier (1 à 2 jaar) afroesten.

Nadelen:

- Door langdurig roestproces treedt putcorrosie op.
- Na het afroesten van de walshuid moet het gehele casco volledig worden ontroest door borstelen en schuren. Schuren moet dan met grove korrel (24-36) gebeuren om een goed ruw oppervlak te verkrijgen, voor een goede hechting van de verf noodzakelijk.
- Een 2-componenten basis systeem kan nooit worden toegepast.

## 2. Door slijpen en schuren.

Met behulp van roterende schuur- en slijpschijven moet de walshuid verwijderd worden. Ook hier grove korrel gebruiken (24-36).

Nadelen:

- Een zeer arbeidsintensieve klus.
- Vaak is de walshuid slecht te onderscheiden, zodat het risico bestaat dat er een gedeelte blijft zitten.
- Het is moeilijk om de naden en kieren goed blank te krijgen (gevaar voor happen van de machines).
- Een 2-componenten basis systeem kan nooit worden toegepast.

## 3. Door gridstralen.

Het straalwerk moet voldoen aan de Zweedse norm SIS-05-5900 van 1967, klasse SA 2½.

Na het stralen moet het oppervlak een volkomen zilver blanke metaalkleur hebben. Na het stralen moet het casco binnen 2½ à 3 uur voorzien zijn van een beschermingslaag.

Voordelen:

- Het totale casco wordt gestraald, dus ook profielstaal e.d.
- Het grondig ontvetten kan achterwege blijven.
- Indien direct na het stralen, door het straalbedrijf, de eerste verflaag wordt aangebracht, zal de kans op insluiting van vet, vuil, vliegroest e.d. onder het verfsysteem tot een minimum worden beperkt.
- Het gestraalde casco vormt een ideale ondergrond voor een 2-componenten systeem.

Nadelen:

- Hoge prijs.
- Vergt grotere nauwkeurigheid tijdens verwerking.

## De behandeling van het houtwerk.

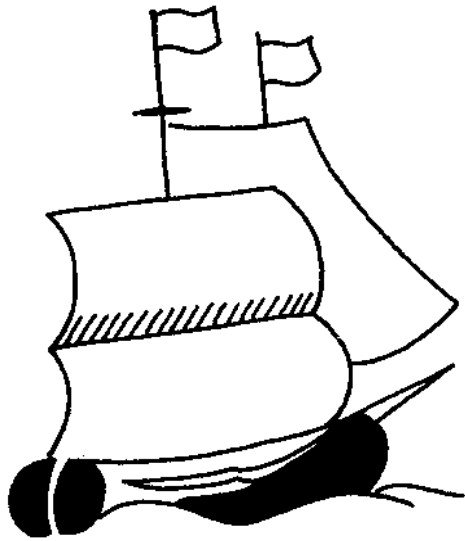
Het kiezen van het systeem:

- Olieën met lijnolie.  
Dit wordt toegepast voor hamor- en bijlstenen, terwijl het ook gebruikt wordt voor (roei-) riemen. Heeft als voordeel, dat het hout kan blijven ademen en dus niet uitdroogt. Kurkdroog hout broekt n.l. veel gemakkelijker dan het z.g. winddroog hout ( $\pm 18\%$  vocht). Let dus op dat riemen zo worden bewaard dat deze niet uitdrogen b.v. door een centrale verwarming o.i.d.
- Beitsen.  
Dringt geheel in het hout en geeft geen oppervlakte bescherming. Wordt toegepast b.v. aan de onderzijde van buikdenningen e.d.
- Beits/lak combinatie.  
Geeft gedeeltelijke filmvorming en trekt gedeeltelijk in het hout. Het filmvormend gedeelte is niet bestand tegen mechanische beschadiging. Deze bescherm laag wordt door de mastenmaker op het hout aangebracht om dit te beschermen tijdens het transport. Na afschuren kan er filmvormende bescherming zoals vernis of lak aangebracht worden.
- Conventionele vernis (een component).  
Conventionele vernissen staan een zekere hoeveelheid uitzweten toe en tolereren zekere veranderingen in de vochtigheidsgraad van het hout. Gevernist hout is normaliter donker van kleur en trekt warmte van de zon aan. Daar het doorschijnend is heeft het een laag weerstandsvormogen tegen ultra violet licht, dit in tegenstelling van gepigmenteerde verf. Doordat de vernislagen dun zijn is het nodig dat er meer vernislagen dan normaal verflagen worden aangebracht.
- Polyurethane lak (een of meer component).  
Polyurethane lakken geven een waterafstotend oppervlak en beschadigen niet gauw. Door de hardheid en grote dichtheid van de lak staat het vocht-regulatie van het hout niet toe.

Een goed aangebrachte laag lak, vernis of olie komt het uiterlijk van het hout ten goede. Bij het voorbehandelen, moet men er voor zorgen dat de gereedschappen scherp zijn en de oppervlakken glad zijn geschuurd zonder de houtdraad te beschadigen. Schuren moet altijd gebeuren in de richting van de houtdraad met droog schuurpapier. Zorg er goed voor dat al het stof van de houtdraad wordt verwijderd met een stofzuiger, of met een goede veger. Maak het daarna nog eens schoon met een doek, vochtig gemaakt met het juiste verdunningsmiddel.

Vette houtsoorten b.v. afzelia, teak, yang en kerouwing moeten met wasbenzine worden ontvet voor het opbrengen van een filmvormend systeem.

Zie voor de verwerking van het gekozen systeem de gebruiksaanwijzing van de fabrikant.



Verftips.

Bij kikkers aangeven welke val waar hoort.

Onderzijde berghout en boeisel goed vol laten lopen met verf.

Voor een optimale bescherming moet onder water min. 200 micron (= 0,2 mm) en bovenwater min. 100 micron (= 0,1 mm) aan beschermende lagen worden aangebracht. Deze diktes worden bereikt door het verbruik per liter of kg aan te houden (staat op de bus). Nooit meer vierkante meters per laag behandelen, dan het verbruik op de bus aangeeft.

De 1- en 2-componenten grond-materialen en Silver Bottom Primer zijn zodanig samengesteld, dat deze in vrij dikke lagen kunnen worden aangebracht. Deze produkten dus niet uitpoetsen en bij voorkeur niet verdunnen.

Het eindresultaat is mede afhankelijk van het gebruikte gereedschap. Laat u informeren door uw dealer over goed gereedschap.

Verwijder losse haren uit een nieuwe kwast door hem enkele malen over een vel schuurpapier te strijken. Daarna schoon schilderen op een schoon plankje.

Zorg voor een goed vetvrije ondergrond. Een uitstekend ontvettingsmiddel is Flexa Rinser. Naspoelen met leidingwater is noodzakelijk.

Schuren is noodzaak:

- 1e. om het harde, gladde oppervlak enigzins ruw te maken voor een goede hechting van een nieuwe verflaag;
- 2e. om alle oneffenheden vlak te schuren. Hoe vlakker het oppervlak, des te mooier het eindresultaat.

Schuur zoveel mogelijk droog met zgn. "wit" schuurpapier (fre-cut). Hiermede vermijdt u vochtindrang in de ondergrond en vochttopsluiting bij te snel overschilderen.

Indien u watervast schuurpapier gebruikt, is het raadzaam om terpentijn i.p.v. water te gebruiken, in verband met de snellere verdamping van terpentijn. Als u toch met water slijpt, gebruik dan altijd leidingwater. Nooit buitenboordwater, aangezien dit vaak vetresten kan bevatten.

Na schuren of slijpen de boot zo droog mogelijk afnemen met een pannelapje of stukje schuimplastic, gedronkt in Ruwa Verdunning. Nat afnemen vermijden om vochtindrang te voorkomen. Voor het aflakken dient de boot volkomen stofvrij en droog te zijn.

Giet de benodigde verf over in een aardeverk of glazen pot b.v. een bierpul met handvat. Als u de verf in een blik giet, bestaat er kans dat er velletjes in de verf komen, doordat de buscoating aan de binnenzijde van de bus oplost.

Lak nooit in de felle zon, bij mist of in te koude ruimten. U kunt het best aflakken bij droog en windstil weer of in een stof- en tochtvrije ruimte.

Als de grond of vloer erg stoffig is, sprenkel dan een beetje water zodat het stof niet meer kan opwaaien.

Bij het voorlakken en/of als de verf erg koud en dik is, verdun deze dan met 10% verdunning. Twee componenten verven eerst mengen, daarna zonodig verdunnen.

Verdun altijd met de bij de verf <sup>by</sup> behorende verdunning (zie etiket). Gebruik als hulpmiddel een eetlepel (15 cm<sup>3</sup>). Voorbeeld: 10% verdunning op 750 cm<sup>3</sup> lak = 5 eetlepels.

De 1e verflaag op poreuze ondergronden - kaal hout, plamuur - altijd  $\pm$  25% verdund aanbrengen.

Doop de kwast niet te diep in de verf, tot halverwege de haarlengte is voldoende. Breng de verf ruim aan in banen met ongeveer een kwastbreedte tussenruimte. Verdeel de verf gelijkmatig over het oppervlak. Tenslotte in één richting de kwaststrepen wegstrijken.

Als u zich zoveel mogelijk aan het uitstrijkrendement (op het etiket) houdt, kunt u de laagdikte van de aangebrachte verf aardig controleren. Bedenk wel, dat het altijd beter is, om een paar dunne lagen dan één dikke laag aan te brengen.

Wacht met opbrengen van de volgende laag of met schuren tot de voorgaande laag goed is doorgehard. Dit duurt ongeveer een nacht, afhankelijk van de temperatuur.

Na beëindigen van het lakwerk de overgebleven verf in de pot niet teruggieten in het blik, maar voor minder belangrijk werk bewaren.

Sluit de verfbussen zorgvuldig af. Houdt ze even ondersteboven, op deze wijze wordt velvorming voorkomen, omdat de verflaag in de rand de bus luchtdicht zal afsluiten.

Een natte verflaag is bijzonder kwetsbaar. Laat de verflaag minstens 2x24 uur doorharden voordat de laklaag op enigerlei wijze wordt belast. Houdt er rekening mee, dat de verf pas na 14 dagen zijn maximale bestendigheid heeft.

Schoonmaken van kwasten:

Gaat u de volgende dag weer schilderen of onderbreekt u het werk, pak de natte verfkwast dan in aluminiumfolie. De kwast is op deze wijze stofvrij



en luchtdicht verpakt en direkt voor gebruik gereed. Als het verfwerk is beëindigd de kwasten goed schoonmaken met Flexa Cleaner. Indien twee componenten verven zijn gebruikt altijd zo snel mogelijk de kwasten schoonmaken met de voorgeschreven cleaners. Schone kwasten opbergen in een plastic zakje.

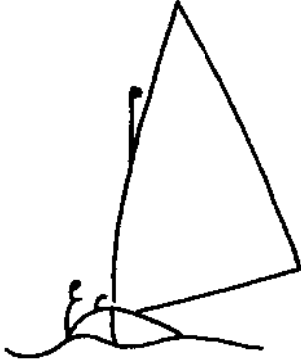
Oude, harde kwasten, die onvoldoende zijn gereinigd, maakt u weer soepel met Flexa Brush-Up.

Let op condenswater:

Wanneer de huid van een stalen schip kouder is dan de ruimte waarin geschilderd wordt, dan ontstaat er condenswater op de huid, hetgeen nadelig is voor de hechting van de aan te brengen verflaag.

Waterlijn:

Bring de te schilderen waterlijn op het schip even boven de werkelijke waterlijn aan, zodat het onderwater-systeem tot boven het water doorloopt. Op deze wijze zal de laklaag van uw boot niet door het water aangetast worden.



Instructie Tuigage Lelievlet

Touwwerk:

- |               |            |   |
|---------------|------------|---|
| 1 ankerlijn   | 14 Ø 20 m. | sluiting 5/16 - oogsplits met kous - lijn - oogsplits met kous - sluiting 5/16 - ketting/sluiting 5/16 - anker  |
| 1 grootschoot | 10 Ø 10 m. | sluiting 1/4 - enkelblok met KV - nasien en takelen schoot - dubb. blok - sluiting 1/4 nasien + takelen oog met kous, sluiting 1/4 - einden van de schoot takelen |
| 1 fokeschoot  | 10 Ø 10 m. | sluiting 1/4 - oogsplits met kous - enkelblok met sluiting 1/4 gebr. eindval genaaide takeling  |
| 1 piekeval    | 10 Ø 12 m. | sluiting 1/4 - oogsplits met kous - dubbelsch. blok met sluiting 1/4 gebr. eindval genaaide takeling  |
| 1 klauwval    | 10 Ø 12 m. | sluiting 1/4 - oogsplits met kous - dubbelsch. blok met sluiting 1/4 gebr. eindval genaaide takeling  |
| 1 dirk        | 10 Ø 12 m. | sluiting 1/4 - oogsplits met kous - dubbelsch. blok met sluiting 1/4 gebr. eindval genaaide takeling  |
| 1 fokkeval    | 10 Ø 12 m. | sluiting 1/4 - oogsplits met kous - enkelsch. blok met sluiting 1/4 gebr. eindval genaaide takeling   |
| 2 landvasten  | 10 Ø 5 m.  | oogsplits (paal oog lang 50 cm)   |
| 2 landvassen  | 10 Ø 7 m.  | oogsplits (paal oog lang 50 cm)   |

St. aldraad:

- |            |             |  |
|------------|-------------|--|
| 1 voorstag | 4 Ø 4,88 m. | sluiting 5/16 stag - spannerlouw - klephaak - sluiting 5/16  |
| 2 wanten   | 4 Ø 4,20 m. | sluiting 5/16 want - sluiting 5/16 - ketting - sluiting 5/16 |

Sluitingen:

- |    |              |                              |
|----|--------------|------------------------------|
| 8  | 5/16" gewoon | - ankerlijn + verstag        |
| 10 | 1/4 gewoon   | - lopend want                |
| 2  | 1/4 gewoon   | - topblokken voor gr. otisel |
| 1  | 5/16 gewoon  | - reserve                    |
| 2  | 1/4 gewoon   | - reserve                    |

## Vorbereidend Schiemannen.

Om gezoek tijdens het tuigen zoveel mogelijk te voorkomen, gaan we de delen zoveel mogelijk voorbereiden.

De vallen worden voorzien van een oogsplits en een takeling, en voorzien van bijbehorende kousen, sluitingen en blokken.

Dit kunt u vinden in de tuig-instructie lijst. In dit verhaal worden de onderwerpen takelen, splitsen en marlen voor uw gemak nog eens behandeld.

### Het takelen van een lopend end.

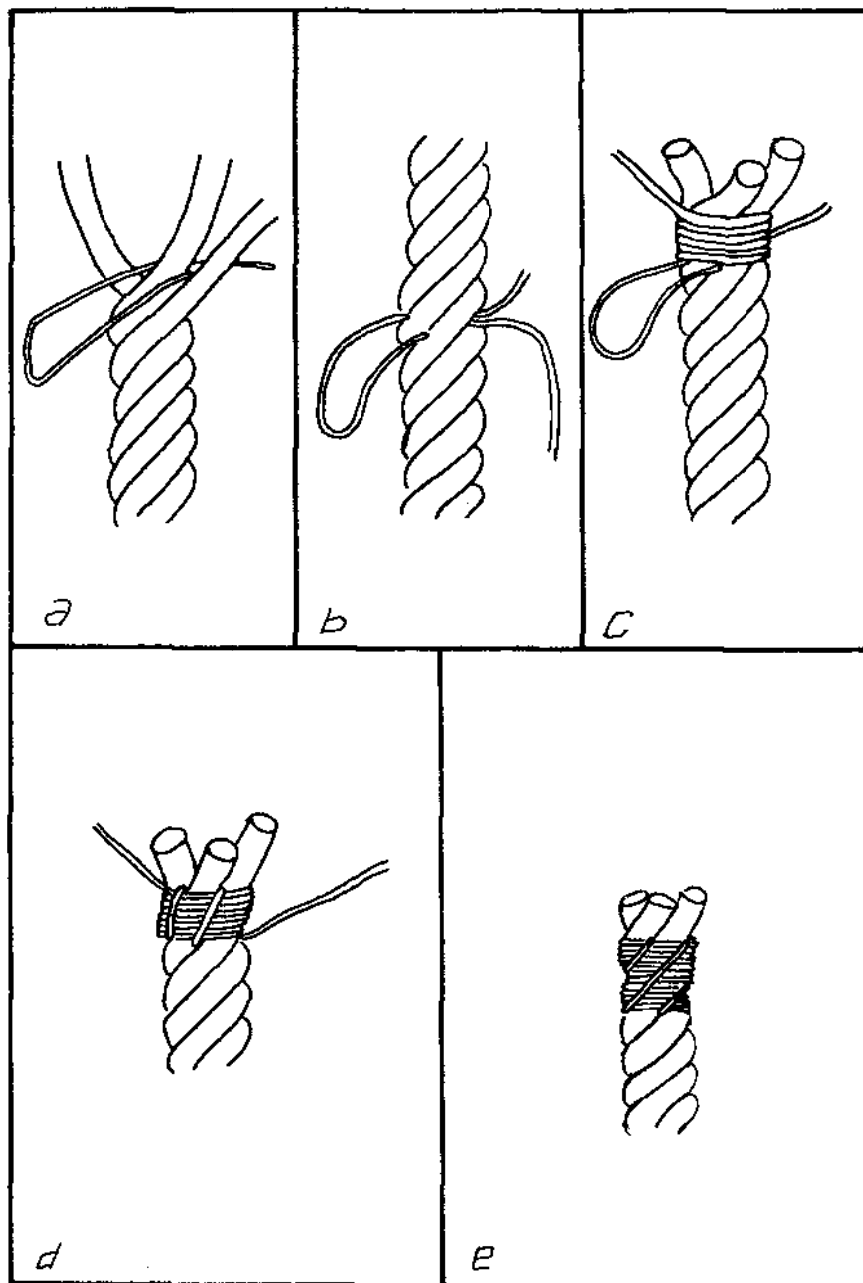
Om uiteendraaien van de kardelen te voorkomen worden de einden van de vallen voorzien van een takeling. Een takeling wordt gemaakt van zeilgaren en niet van een willekeurig stukje pak- of vlieyer-touw. De beste takeling is de z.g. genaaide takeling omdat deze niet zo gemakkelijk losschuift.

### Een genaaide takeling (zonder naald).

Hiertoe wordt ongeveer 3 cm van de kardeler uit elkaar gedraaid. In het takelgaren wordt een lusje gevormd en over een kardeel gelegd (a).

De drie kardelen worden weer in elkaar gedraaid (b). Met het lange deel van het takelgaren worden windingen om de drie kardelen gemaakt - zo stevig mogelijk (c). Zijn er voldoende windingen aangebracht (lengte ongeveer  $3/4$  à 1 keer de diameter van het touw), dan wordt het lusje omhoog gebracht en over de zelfde kardeel gelegd. Het lusje volgt nu de tieren van het touw. Met het korte deel van het takelgaren wordt het lusje zo stevig mogelijk aangehouden (d).

Het korte eind van het takelgaren wordt omhoog gebracht en samen met het lange deel leggen we een platte knoop tussen de kardelen.



## Gogsplits.

Wikkel de kardelen enkele centimeters uit elkaar.  
Buig dit tot een oog ontstaat van de vereiste grootte.  
De drie kardelen moeten netjes naast elkaar liggen.  
Steek het middelste losse kardeel (b) onder het  
juiste kardeel door (tek. A).

Kardeel c gaat onder het volgende kardeel door (tek.  
B).

Let nu goed op:

Draai de hele splits om zodat de losse kardelen b en  
c onder liggen.

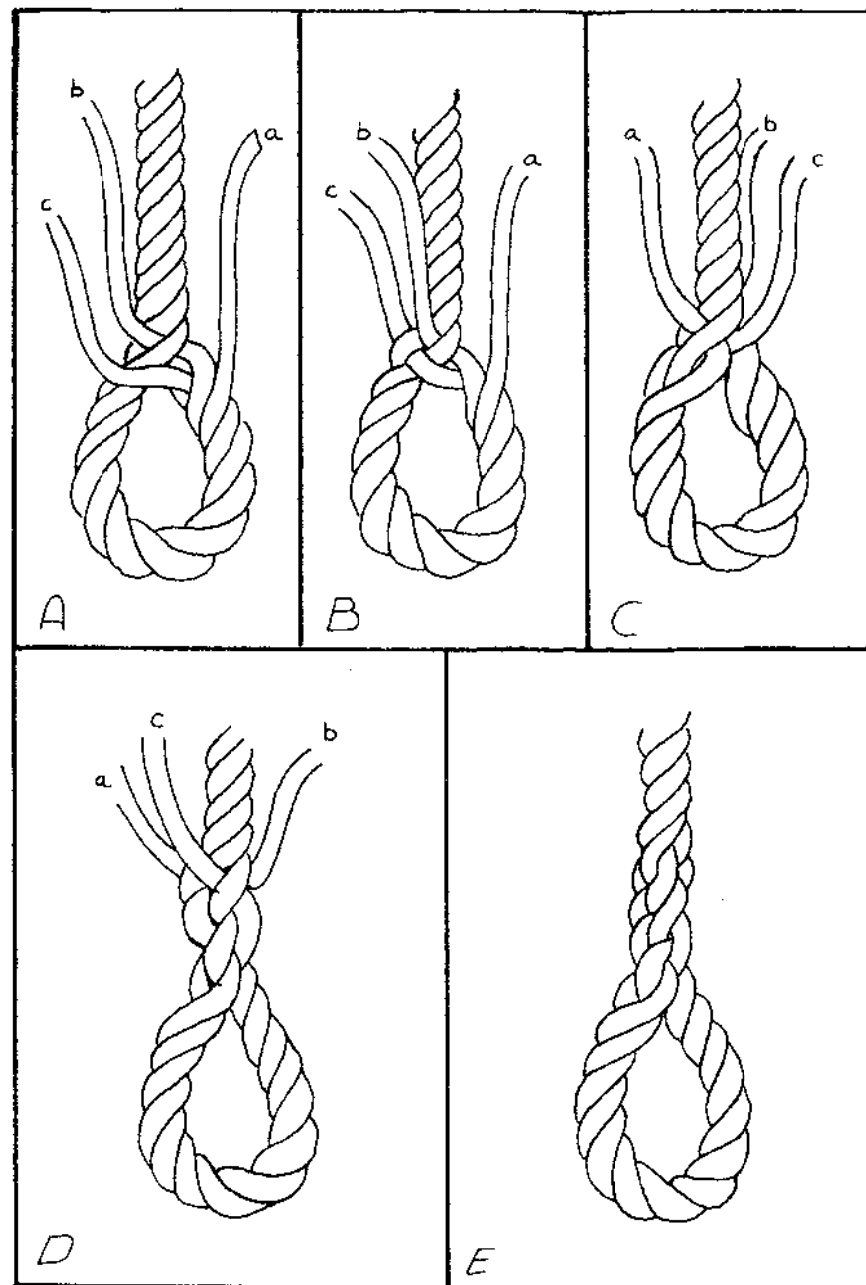
Neem het overblijvende kardeel (a) en steek hem onder  
het nog niet gebruikte kardeel door van rechts naar  
links.

Bekijken we nu het resultaat dan zijn de drie kardelen  
netjes rondom verdeeld.

Steek nu de kous in het oog en trek de kardelen aan  
zodat het touw strak om de kous zit.

De splits nu verder afwerken door de losse kardelen  
verder door te steken.

Voor kunststof (polypropyleen) driemaal doorsteken.



Het maken van de schoten.

Het Grootschoot wordt met behulp van een bindsel vast gezet aan het hondsvot van het schootblok. Belangrijk is: hier geen kous in zetten.

Door een kous zal het oog te breed worden zodat de schoten overmatig sterk slijten.

Neem een end van de schoot en leg dit rond het hondsvot. Het nu gevormde oog moet nu vast gezet worden met een bindsel. Hiertoe nemen we een stukje lijn en leggen hier een oogje in b.v. met een paalsteek. We slaan de lijn rond de beide tampen en steken het losse eind door het oogje. We halen dit aan en leggen ongeveer 8 rondslagen om de 2 tampen. Vervolgens steken we het losse eind van het bindsel onder alle slagen door en weer door het oogje van de paalsteek. Nu alle slagen stijf aan halen.

Nog meer spanning kunnen we op het bindsel zetten door de windingen te "wurgten". Dit doen we door het losse eind naar boven te brengen en tussen de twee tampen door te brengen naar beneden en weer tussen de tampen door. We leggen dus wurgwindingen haaks op de eerste acht windingen net als b.v. bij een sjorring. Dit bindsel vastzetten met 2 halve steken op het lange eind van de schoot. Met een naald en een zeilplaat steken we het losse eind door de grootschoot en snijden deze af.

In het midden van de fokkeschoot leggen we een lus met een kous er in. Deze zetten we vast met een bindsel als boven omschreven.

De eindten van groot en fokkeschoot voorzien we van een genaaide takeling (met naald en zeilplaat) of van een bezetting.

Het marlen.

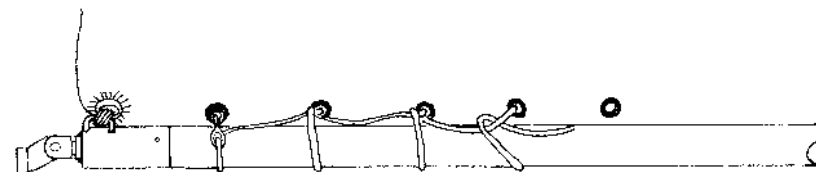
Bij de Lelievlet is het grootzeil aan boven- en onderlijk voorzien van stempelkousjes. Deze worden gebruikt bij het "marlen" van het zeil aan de gaffel en de giek.

We gaan als volgt te werk:

De halshoek wordt met een bindsel vastgezet aan de opgelaste ring van de lummelbus. Dit bindsel moet zo kort mogelijk zijn en de grommer komt dan ook naast de ring te zitten.

De schoothoek wordt met een bindsel vastgezet aan de ring van de wervelbus. Met dit bindsel wordt de spanning van het onderlijk geregeld.

Met behulp van de paalsteek maken we een oogje aan de marlijn en zetten deze vast aan het eerste stempelkousje. Het leggen van de marlsteek is duidelijk gemaakt met behulp van de tekening.



Het eind van de marlijn wordt vastgezet aan het laatste kousje bij de schoothoek. Het geheim van de juiste marlsteek is dat deze zichzelf baknijpt d.w.z. niet losschiet. Ook moet er op gelet worden de marlsteek aan die kant te leggen, waar het touwlijk op het zeil genaaid is (niet mogelijk met de moderne zeilen daar bij deze het lijk met behulp van "tape" aan het zeil genaaid is). Het marlen van het bovenlijk aan de gaffel gebeurt op dezelfde manier, d.w.z. eerst de klauwhoek van het zeil kort en stevig aan de gaffel, daarna het lijk op spanning brengen met het bindsel van de nokhoek. Is het zeil gemarld dan wordt dit zig-zag gevouwen over de giek en samen met de gaffel vastgezet met de zeilbandjes.

Het tuigen van de vlot.

We beginnen met het aanbrengen van de buikdenning in het schip.

Een dwiel leggen we neer om de voeten schoon te maken bij het aan boord stappen, zand en vuil zijn vijanden van het verfsysteem.

We leggen de mast in het schip, de voet onder de voorplecht. Het topje in het wrikgat, met het middelste oog van de hommerring naar beneden.

We brengen de 2 wanten aan m.b.v. een sluiting aan de hommerring.

De voorstag monteren aan de topring m.b.v. een sluiting.

Een enkelschijfs blokje met een sluiting vastzetten aan de sluiting van de voorstag.

Een enkelschijfs blokje met een gedraaide (of 2 sluitingen) vast zetten aan het onderste (achterste) oog van de topring.

Een dubbelschijfs blokje met een gedraaide (of 2 sluitingen) vast zetten aan het middelste oog van de hommerring.

Nu gaan we de vallen inscheren:

- De fokkeval inscheren van buiten naar binnen. Benaaide tamp naar de mast toe door het blok steken en met een halve knoop vast zetten op het oog van de splits.
- De piekeval inscheren van buiten naar binnen (als fokkeval) en idem vastzetten.
- De dirk inscheren van buiten naar binnen via de bakboords schijf van het dubbele blok aan de hommerring en vast zetten.

- De klauwval inscheren van binnen naar buiten via de stuurboordsschijf van het dubbele blok.

Een sluiting aanbrengen op het voorste oog van de hanekam op de voorplecht.

De mast in de mastkoker leggen en de mastbout aanbrengen.

De mast omhoog lopen en de mast borgen door de mastgrendel aan te brengen.

De voorstag met behulp van de klephaak vastzetten aan de sluiting op de hanekam.

De spanner bij de hanekam zover indraaien dat de voorstag geen speling meer heeft. De masttop mag niet gebogen worden. De spanner borgen met de twee moeren.

De wanten met behulp van een sluiting vastzetten in het puttingijzer. Deze mogen ook niet te strak staan. Iets speling kan geen kwaad. Eventueel een grotere of een kleinere sluiting gebruiken.

De vallen op de kikkers beleggen:

- Grootzeilvallen aan stuurboord: klauwval onder; piekeval boven.

- Fokkeval aan bakboord boven
- Kraanlijn aan bakboord onder

Restant van de val opschieten, de eerste slag door het opgeschoten gedeelte halen, enkele slagen ronddraaien en dan over het bovenste gedeelte van de kikker ophangen.

Zo, de mast staat nu op z'n plaats.

Het aanbrengen van het grootzeil.

De mik in de 2 ogen zetten op het schot van de luchtkast.

Bij het voorbereidend schiemen hebben we het grootzeil gemarld aan de gaffel en de giek, het grootzeil zig-zag gevouwen op de giek en gaffel, grootzeil en giek vastgezet met behulp van de zeilbandjes.

De bundel opnemen en in de mik leggen.

De lummel aan de mast vaszetten m.b.v. de splitpen.

Klauwval en piekeval monteren aan de spruit van de klauw en de gaffel. Een lijntje aanbrengen tussen de sluiting van de piekeval en het oog van de spruit, aan de kant van de nokhoek (dodemanslijntje).

De dirk aan de wervel monteren.

De schootring over de giek schuiven en boven het grootschootsog plaatsen.

Het enkele blok met hondsvot van de grootschoot vast zetten aan het oog van het casco. Het halende part van de schoot komt nu uit het bovenste blok.

De dirk losmaken van de mastkoker en zover spannen dat de giek vrij komt uit de mik. De dirk beleggen op de kikker.

Grootschoot doorhalen en vastzetten met een halve steak. De schoot opschieten en ophangen aan de schootring.

De mik wegnemen en onder de doft bevestigen, of aan bakboord in de boot leggen.

Een lijntje (pettenlijntje) aanbrengen tussen schootring en het vrije oog van de wervel. Dit lijntje voorkomt het naar de mast glijden van de schootring bij het zeilen voor de wind.

Het grootzeil is nu klaar voor het zeilzetten.

Het aanbrengen van de fok.

De fokkeval losmaken van de mastkoker en losjes om de voorstag met een halve steek vastzetten.

De halshoek van de fok m.b.v. 2 sluitingen en het kettinkje van 6 mm lang 250 mm vastzetten aan het 2e oog van de hanekam op de voorplecht.

De louveres aan de voorstag bevestigen van onderen naar boven.

De fokkeval losnemen van de voorstag en aan de tophoek bevestigen.

Het onderlijk van de fok strak trekken. De fok is nu zig-zag gevouwen door de louveres. Ongeveer 60 cm vanaf het kettinkje vastpakken. Het vrije stuk tussen de fokkeval en de voorstag duwen. Door de val nu stijf te halen (aan te trekken) raakt de fok geklemd en is vrij van het dek. De val beleggen met een paar halve steken op de voorstag.

De 2 enkelschijfsblokken aan de loeien voor de fokkeschoot vastzetten.

Het middelste oog van de fokkeschoot met een sluiting vastzetten aan de schoothoek van de fok (beter is het een leertje te gebruiken).

De fok is nu klaar voor het zeilzetten.

### Het trimmen van het grootzeil:

Het grootzeil moet zó getrimd worden, dat het bol staat als er weinig wind is en dat het vlak staat als er veel wind is.

#### Weinig wind:

Zet het voorlijk niet te strak en het onderlijk iets losser door het uithaaleind bij de schoot iets te vieren. Evenzo bij het bovenlijk.

#### Veel wind:

Span onder en bovenlijk zo strak mogelijk en zet d.m.v. de klauwval zoveel mogelijk spanning op het voorlijk.

### Trimmen van de fok:

#### Algemeen:

Het killen van de fok aan het voorlijk moet beginnen op 1/3 van de voorlijklengte vanaf de halshoek. Begint het killen hoger, kort dan het kettinkje aan de halshoek wat in of neem een leioog voor de schoot wat verder naar achteren zit.

Begint het killen lager neem dan een leioog wat verder naar voren zit of neem een langer kettinkje aan de hals.

#### Weinig wind:

Zet de schootblokken naar voren. Het achterlijk staat nu strakker.

#### Veel wind:

Zet de schootblokken naar achteren. Het achterlijk komt open te staan.

### Enkele opmerkingen betreffende uniformiteit.

Uniforme inrichting van het schip is belangrijk voor de jongens en meisjes i.v.m. het juist aanleren van de zeiltechniek. Dit is vooral belangrijk voor degenen, welke een zeilexamen af willen leggen.

Deze regels worden door onze zeilschool gehanteerd:

- Landvasten: Op het schip aan het oog aan de boeg: 2 rondtornen met 2 halve steken. Op de wal aan een paal, mastworp met een halve steek. Tijdens het varen één landvast aan de boot, de andere drie opschieten en los van de boot.
- Anker stuurboord in de kuip. Ankerlijn met een werpankersteek aan de ring van het anker. Ankerlijn op kikkers bij de boeg of op de mastkoker.
- Grootzeil opdoeken: aan loefzijde staan, arm onder giek door en zeil opvangen, daarna losjes oprollen.
- Fok opdoeken: bij nachtklaar maken: luchtig in de zak proppen, van onder naar boven afslaan en aanslaan.  
Bij een pauze: aan de voorstag en vastbinden met de fokkeval.
- Standaard uitrusting: deze dient altijd en volledig aan boord te zijn (uitzondering: aantal riemen; afhankelijk van het weer). Losse voorwerpen voer in de kuip aan stuurboord.
- Riemen: in de boot met de bladen naar voren; dakpansgewijs.  
Wrikriem: blad naar achteren neerleggen.
- Grootzeilschoot: halende part boven uit bij pauze opschieten en ophangen aan de schootring.

- Hozen: bij elke pauze het overtollige water verwijderen.
- "Schoon schip maken": 's morgens bij het zeilklaar maken wordt het schip drooggedweild. Bij het nachtklaar maken het schip ontdoen van vuil en zand, opruimen en aandweilen. Goed afmeren.
- Alle persoonlijke spullen voor in de kuip aan bakboord.
- Schoten: Indien de schoten lang genoeg zijn gebruiken we geen achtknoop in de einden.
- Sluitingen altijd goed vastdraaien. Aan de fok geen sluiting maar een leertje.
- Dweil op de zwaardkast onder de doft.
- Zeilbandjes: aan lei oog vastmaken.
- Bij regenachtig weer: de bindsels opvieren en ontspannen. Na terugkomst de natte zeilen en schoten drogen.
- Riemen en rondhout deugdelijk ondersteund bewaren. Af en toe omdraaien, zodat het hout recht blijft. Oppassen dat het hout niet uitdroogt (dan breekt het gemakkelijker); bij voorkeur een hout-vochtigheid van 18% handhaven (winddroog). Plaats bij centrale verwarming e.d. voldoende waterbakken om uitdroging te voorkomen.

## REDDINGSMIDDELEN

WELKE OOK.....

WAAR DAN OOK.....



MOETEN IN  
ORDE ZIJN!