

# TEACH IN: DART INFOBOEKJE

Uitgave van de Nederlandse Dart Klasse Organisatie



## INHOUD:

1. Optuigen en Trimmen .....	2
2. Dwars- en langtrim .....	3
3. Varen .....	4
4 Brandingzeilen .....	5
5. Trapeze.....	6
6. Omslaan en oprichten, kenteren, mast overboord en slepen .....	7

## **TEACH-INN**

### **Dart infoboekje**



## **1. Optuigen en Trimmen**

### **1.1 Trampoline en hangbanden**

Wanneer de trampoline gemonteerd is, is het raadzaam er even een paar keer over heen te lopen. Je ziet dan dat de trampoline nog veel strakker gezet kan worden. Na een wedstrijd of na een dag zeilen de trampoline altijd weer aanspannen, deze moet onafhankelijk van het weer altijd zo strak mogelijk zitten t.b.v de stijfheid van de boot. Zorg dat de hangbanden altijd zo strak mogelijk gespannen zijn.

### **1.2 Maststand**

Bij meer wind en hogere golven, mast meer naar achteren zetten. Bij weinig wind en geen golven meer naar voren (maximaal rechtop). Verstaging bij zachte wind zodanig dat de mast nog gewoon maximaal kan draaien en bij harde wind wat losser. Dit regel je met het lijntje voor bij de bridle.

**VERGEET NOOIT OM DE RINGETJES VAN DE VERSTAGING EN BRIDLE AF TE TAPEN.**

### **1.3 Grootzeil, zeillatspanning en voorlijkstrekker**

De zeillatten moeten bij weinig wind strakker (meer bolling), bij harde wind losser (minder bolling). Bij minder dan windkracht 2 helemaal geen spanning op de latten om zo veel mogelijk de wind langs het zeil te laten. Soms is het zinvol de bovenste zeillatten wat losser te doen en naar beneden toe wat strakker.

Wanneer je bij harde wind de boot niet goed in de hand kan houden dan zet je de voorlijkstrekker strakker. Je zorgt hiermee dat de mast krom trekt en daarmee de wind beter uit het zeil waait. Als je het voorlijk extra wil spannen, grootschoot maximaal aantrekken en dan aanspannen. Vergeet niet bij pauzes om de spanning van het voorlijk af te halen.

### **1.4 Fok**

Hoe strak moet het fok?

Dit weet je alleen als je spanning op het grootzeil zet of als je via duwen tegen de bridle de verstaging strak zet. Bij teveel aanspannen van de fok ontstaat een lelijke bolling of rimpel aan de voorkant, bij te weinig aanspannen zal de fok tussen de leuvers gaan bollen.

Hier geldt ook bij minder wind losser dan bij veel wind.

## **2. Dwars- en langstrim**

### **2.1 Langstrim**

Er zijn hierbij 2 punten die van essentieel belang zijn.

1. *Het Zeilpunt:* hier komen alle krachten van het zeil samen
2. *Het Lateraalpunt:* hier komen alle krachten van het water op de romp samen.

Wanneer deze punten recht onder elkaar liggen spreken we van een neutraal schip; er ontstaat dan geen druk op het roer, en het schip zeilt vanzelf rechtuit.

Wanneer het lateraalpunt achter het zeilpunt ligt zal de boot willen afvallen. Je moet nu met je roer gaan corrigeren wat een remmende werking heeft. Door je gewicht naar voren en naar achteren te verplaatsen is bij een Dart de plaats van het lateraalpunt te beïnvloeden. Door naar voren te bewegen beweegt het lateraalpunt mee, waardoor de boot loefgieriger wordt; naar achteren bewegen heft deze loefgierigheid op. Het zeilpunt kan worden verplaatst door de mast schuiner of juist rechter op te zetten. De mast ver achterover resulteert in een loefgierig schip. De gevolgen van veranderingen voel je het beste aan je roer.

De romp moet niet te schuin in het water liggen. Je kunt hierbij letten op de waterlijn die op de drijver zit.

De spiegel moet net boven water liggen. Doe je dit niet dan gaat het achter de boot kolken, hetgeen als een rem werkt. Bij het naar voren brengen van het gewicht, benen intrekken, deze zijn namelijk 1/3de van je totale lichaamsgewicht. Bemanning en stuurman moeten zo dicht mogelijk bij elkaar zitten, zodat de boot gemakkelijk over golven kan bewegen. Dit resulteert tevens in een lagere windweerstand.

### **2.1 Dwarstrim**

Bij het voor de wind zeilen en bij weinig wind is het belangrijk dat je gewicht over allebei je drijvers verdeeld wordt. Vooral voor de wind, bij het afkruisen, zit de stuurman op de loefromp en de fokkenist op de lijromp zo ver mogelijk naar voren.

### **3. Varen**

#### **3.1 Aan de wind**

Tell-tales in de fok aan beide kanten van de fok recht naar achteren.

- Wanneer de tell-tales aan de achterkant van de fok omhoog gaan staan: oploeven.
- Wanneer deze aan de voorkant omhoog gaan staan: afvallen.

#### **3.2 Overstag met behoud van snelheid**

In welke volgorde moet je handelen.

Maak snelheid

Stuurman: "ik wil overstag"

Stuurman: "Klaar om te wenden?"

Bemanning: "Ja klaar,ok,etc"

Stuurman: "ré!"

Bemanning gaat naar de andere kant, fok niet bak houden

Bocht inzetten met weinig roeruitslag

Roer nooit loslaten

Direct als zeil over is grootschoot ongeveer 50 cm laten vieren en enigszins afvallen

Grootschoot aantrekken en oploeven

Wat doe je als de zeillatten niet om willen springen?

Niet met de grootschoot heen en weer gaan slaan, maar een klap geven op het midden van zeillat nr. 2 (een na onderste).

#### **3.3 Voor de wind varen**

Overloop helemaal naar buiten zetten. Stuurman op een romp en de bemanning moet op de andere romp zitten.

Bij veel wind moet je meer naar achteren zitten tot zelfs bij heel veel wind waarbij stuurman en fokkenist naast elkaar op de loefromp zitten.

Helemaal voor de wind zeilen komt de snelheid niet ten goede. Zorg nu dat je ruim varend snelheid opbouwt en ga dan steeds meer afvallen. Je valt nu net zoveel af totdat de boot zijn snelheid gaat verliezen en begint dan weer op te loeven. Je vaart nu als het ware een zig-zag lijn voor de wind. Er zijn twee mogelijkheden om te zorgen dat je niet te veel afvalt. De eerste is om te zorgen dat je vaantje niet buiten de bridle komt. De tweede is: Zorg dat de fokkenist(e) aangeeft waarneer er geen druk meer in het fok staat, dit is het moment waarop je moet gaan oploeven. De fokkenist(e) heeft continue de fok in de hand en geeft aan wanneer je moet loeven en vallen.

#### **3.4 Gijpen**

Zorg dat je voldoende snelheid hebt dat je af kunt vallen en bijna recht voor de wind vaart. Als je snelheid af gaat nemen is dit het moment om te gaan gijpen, dit kost dan ook geen kracht. Geleid nu wel het zeil met je hand want bij veel wind kost dit anders je zeillatten.

## **4 Brandingzeilen**

De zeillaten en de voorlijkstrekker kunnen nu iets strakker dan normaal.

### **4.1 Sturen zonder roeren**

Aangezien je niet met je roeren uit van het strand weg kan varen dien je zonder gebruik van roeren te leren sturen en zeilen. Het is ook belangrijk om je roeren niet naar beneden te klappen als je nog in de branding bent. Wordt je namelijk met de roeren naar beneden teruggezet in de branding kost dit je roeren of anders je spiegels.

Bij een aangetrokken fok en niet aangetrokken grootzeil zal de boot afvallen. Bij een los fok en een aangetrokken grootzeil zal de boot oploeven. Zorg dat je bij het wegvaren goed kijkt waar de wind vandaan komt en hoe de golven lopen. Trek nu het fok aan en laat het grootzeil los. Als je nu snelheid krijgt en je trekt het grootzeil aan met de grootschoot of meer naar binnen met de traveller, kun je door oploeven en afvallen door de branding heen sturen zonder je roeren te gebruiken. Ben je door de branding kun je de roeren naar beneden klappen.

### **4.2 Overstag (op zee)**

Zorg dat je voldoende snelheid hebt en bij het opgaan tegen de golf wat oploeft om precies bovenop de golf pas overstag te gaan. Je hebt nu de minste weerstand en hou hierbij ook rekening met een goede gewichtsverdeling.

### **4.3 Aan de wind zeilen (op zee)**

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

### **4.4 Voor de wind varen (op zee)**

Als de golven achter je aan komen iets oploeven en laat 'e door de golf meenemen, hierdoor krijg je een hogere snelheid.

Zoek de hoge golven op en hoewel dit tegen je gevoel ingaat moet je bij een harde vlaag afvallen.

Heb je nu een hoge golf en een harde vlaag kun je zo extreem afvallen dat je voor de wind gaat varen. Door de combinatie van ware wind, hoge bootsnelheid, ontstaat een zodanige schijnbare wind dat je snelheid toch hoog genoeg blijft.

## 5. Trapeze

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

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

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

## **6. Omslaan en oprichten, kenteren, mast overboord en slepen**

### **6.1 Omslaan en oprichten**

Zorg te allen tijde om een oprichtkoord om de mastvoet te hebben. Ga nooit ver van de boot vandaan. Bij veel wind drijft deze sneller van je weg dan jij kan zwemmen.

Gooi het oprichtkoord over de bovenste drijver. Haal de grootschoot uit de klem. De boot ligt over het algemeen nu dwars op de wind. Als je aan het koord gaat hangen en de mast komt vrij zul je zien dat de boot eerst in de wind gaat loeven. Wacht even tot deze in de wind ligt en trek hem nu overeind door alletwee uit het water aan het koord te gaan hangen.

De boot richt zichzelf op en zal in de wind blijven liggen (vandaar dat de grootschoot los moest). Je hebt nu voldoende tijd om bij de voorbeam op de trampoline te klauteren en alles weer op te ruimen en verder te zeilen.

### **6.2 Doorcenteren**

Hoe kan dit gebeuren?

1. door een lekke mast, controleer deze dan ook op waterdichtheid.
2. als de bemanning bij het omslaan op de bovenste romp blijft zitten.
3. bij hoge golven die de boot doen doorcenteren.

Gooi de overloop en de grootschoot zo ver mogelijk los. Maak de haak van de grootschoot liefst niet los van het grootzeil, want dan heb je kans dat bij het overeind komen het zeil zich om een stag vouwt, waardoor alle latten kunnen breken. Mulder blij, jij niet. De fokkeschoot ook losgooien, anders komt de boot niet overeind. Ga nu met z'n tweeën op een punt zitten, of op de spiegel (dit zit wat makkelijker). De boot komt nu uit balans en door het draagvermogen van de mast zal deze weer op zijn kant terechtkomen. Vooral geduid hebben want het kan enige tijd duren. De rest is nu een kwestie van oprichten.

### **6.3 Mast overboord**

Zorg altijd reserveharpjes, mes en harpsleutel bij je te hebben. Op deze wijze kan bijtijds een losgeschoten stag mbv een harpje gerepareerd worden. Wanneer de mast overboord geslagen is ligt deze meestal schuin naar achteren gekeerd op de boot. Allereerst de mast bergen zodat deze geen beschadigingen meer in de romp kan aanbrengen. Pas daarna het zeil eraf halen, oprollen en onder de hangbanden leggen. De rest van de verstaging opruimen en dan pas aandacht trekken voor hulp.

### **6.4 Slepen**

Een sleeplijn altijd vastmaken aan de mastvoet. Als je zelf iemand sleept deze ook vastmaken aan de mastvoet. Nooit aan de achterbeam.