

Les 2 gratis vaarbewijs 1

Om terug te gaan naar de vragenlijst druk op onderstaande link

<https://vaarbewijzen-zeenavigatie.nl/lessen/vaarbewijs-1-les-2/>

De bebakening van de vaarwegen

Op zee en wateren die hiermee een open verbinding hebben

Daar hanteert men internationaal het IALA-systeem. De 5 soorten betonning van dit IALA-systeem worden daar geplaatst, waar hun functie het best tot zijn recht komt. D.w.z. dat de markering “afzonderlijk gevaar” (1 van de 5 soorten) de exacte lokatie van het gevaar aangeeft en de cardinale ton, geeft op zijn beurt weer aan langs welke zijde men deze moet passeren om vrij te blijven van het gevaar. Doch later meer hierover.

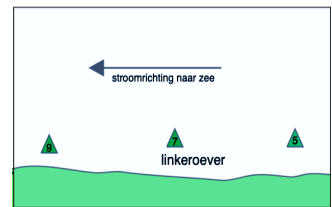
Op de Europese binnenwateren

Hier kent men het SIGNI-systeem. De betonningsrichting loopt hier tegengesteld aan het eerdergenoemde IALA-systeem. De richting begint hier vanuit de bron van het vaarwater, dus richting de zee. Dit betekent niet dat er verschil zit tussen de twee systemen doordat bij het SIGNI-systeem de rode ton aan de rechteroever geplaatst wordt. Wanneer men zegt, dat komend vanuit zee rood aan de linkeroever (IALA) ligt of dat men zegt dat gaande naar zee rood aan de rechteroever ligt (SIGNI). Het komt dus op hetzelfde neer. In beide systemen kent men de laterale betonning, terwijl de scheidingstonnen weer een onderdeel van het SIGNI-systeem zijn. In dit hoofdstuk wordt eerst het SIGMI-systeem besproken, doordat dit in het binnenland toegepast wordt. Daarna behandelen we de vijf onderdelen van het IALA-systeem voor de wateren die een open verbinding met de zee hebben.

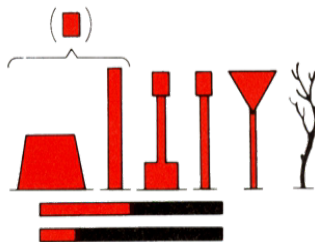
Het Signi-systeem

De laterale betonning

Deze betonning ligt langs de randen van de vaarwegen en geeft de rechter- en linkerzijde van het vaarwater aan.

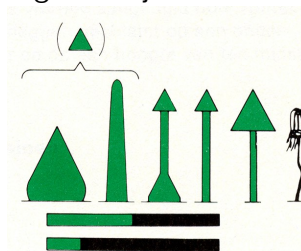


De rode ton (rechteroever) met zijn diverse uiterlijkheden. Het boompje noemt men een prik die veelal op de Waddenzee gebruikt worden. De balkjes eronder geven het lichtkarakter van de ton aan. Ingeval zij van verlichting zijn voorzien.



Zoals eerder gezegd ligt deze betonning **stroomafwaarts gezien** aan de **rechteroever** en geeft de rechterzijde van het vaarwater aan. Ze hebben een rustig rood lichtkarakter in de kleur rood ende nummering van de betonning is een even nummer. De bovenzijde van de ton is stomp of plat zoals men het ook wel eens uitdrukt.

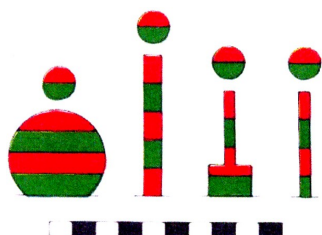
Groene ton (linkeroever) met zijn diverse uiterlijkheden. Ook hier het boompje dat men een prik noemt. De balkjes eronder geven weer het lichtkarakter van de ton aan ingeval zij van een lichtkarakter voorzien zijn.



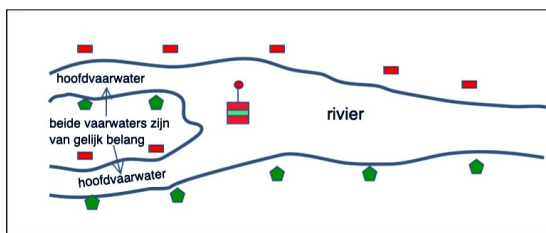
Deze groene betonning ligt langs de **linkeroever** van het vaarwater en geeft de linkerkant van de vaarweg aan. Ze hebben eveneens een rustig lichtkarakter in de kleur groen ende nummering is oneven. De prik heeft hier samengebonden takken die een spits uiterlijk moeten suggereren.

Splitsingen van kruisingen en vaarwegen in het SIGNI

Scheiding van vaarwaters van gelijk belang Deze markering is aangebracht als scheidingston op splitsingen van vaarwegen. Deze drijvende markering wordt altijd van een rond topteken voorzien om hem van de “markering veilig vaarwater” van het IALA-systeem, te onderscheiden (deze heeft namelijk geen topteken). De ton heeft een groen/rode bol als topteken en als licht heeft deze een witte isofase

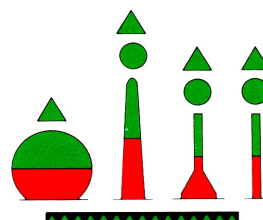
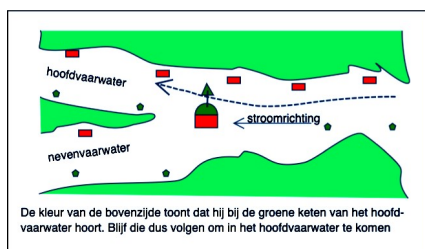


lichtkarakter (isofase 2)



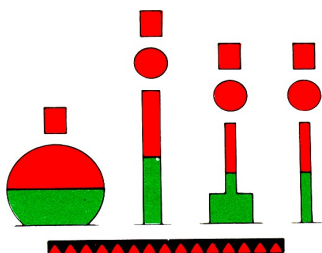
voorbeeldtekening splitsing vaarwater van gelijk belang

Hoofdvaarwater ligt aan de rechterzijde

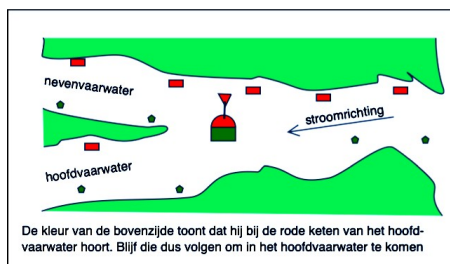


Het systeem is eenvoudig. De bovenzijde van de ton geeft aan bij welke keten de ton behoort. Houdt men met de stroom mee varende, de scheidingston daarom eveneens aan de linkerzijde dan vaart men zo rechtsaf het hoofdvaarwater in.

Hoofdvaarwater ligt aan de linkerzijde

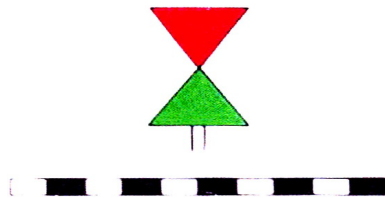


Lichtkarakter is een rode schittering



Pas hier hetzelfde systeem toe als beschreven bij de ton voor het hoofdvaarwater rechts. De ton hoort bij de rode keten die je met de stroom meevarend aan de rechterzijde vindt. Houdt de ton daarom aan de rechterzijde om in het hoofdvaarwater links te komen.

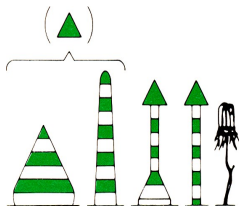
Splitsingspunten



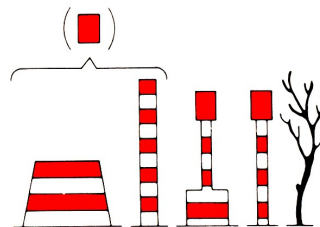
lichtkarakter wit licht isofase 2

Veelal zijn dit walbakens die een splitsing van de vaarweg aangeven zoals havenkanalen of kruisingen van vaarwegen.

Aanvullende laterale markeringen

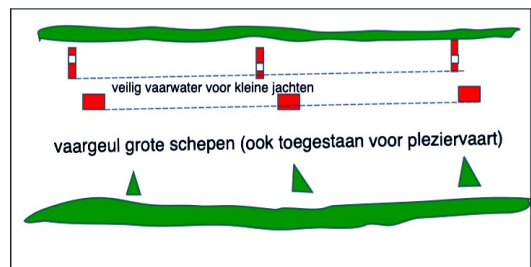


rechterzijde van het vaarwater.

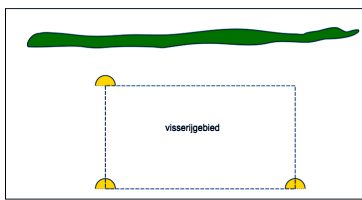


linkerzijde van het vaarwater

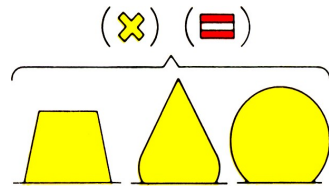
Op brede vaarwaters waar veel beroepsvaart loopt legt men ter weerszijden van de laterale betoning een aanvullende markeringaan, die veelal bestemd is voor de recreatievaart. De diepte van deze vaargeul is minder dan de diepte tussen de rode en groene tonnen voor de beroepsvaart, maar bedraagt altijd nog 1,40 meter. Het is niet verplicht om van deze recreatiegeulen gebruik te maken. Doet je dit niet, zorg er dan wel voor dat je uiterst rechtsvaart op de vaarweg.



De bebakening met een bijzondere betekenis



Voorbeeldtekening



Deze markering is niet bestemd voor navigatiedoeleinden, maar duidt een bepaald gebied of voorwerp aan, zoals het einde van een pijplijn o.i.d. Deze betoning wordt ook veelal toegepast als markering voor verboden gebieden, bagger-, stort-, of ankerplaatsen, visserijgebieden of plaatsen waar snelle motorboten mogen varen.

Het Maritiem Systeem A

Dit systeem vind je op de grote open wateren die een open verbinding met de zee hebben en 5 soorten markeringen kent die door elkaar heengebruikt worden, daar waar nodig het is.

1. Cardinale markering
2. Markering afzonderlijk gevaarlijker
3. Markering veilig vaarwater
4. markering bijzondere betekenis
5. Lateraal betoning systeem

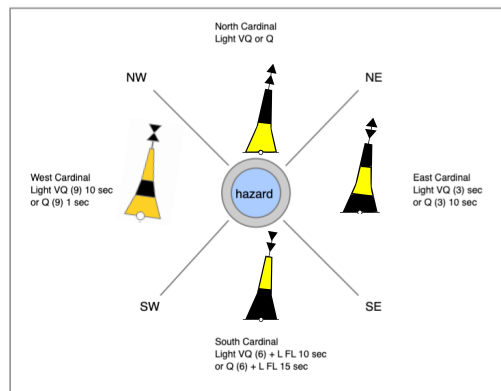
De onder punten 4 en 5 komen eveneens voor in het SIGNI- Systeem voor de binnenwateren. De onder 1,2 en 3 vallende bakens zullen hierna besproken worden.

De cardinale markering

Dit baken geeft de zijde aan waar je moet passeren om vrij te blijven van het gevaar. De ton wordt kwadrantaal gelegd zoals men dit noemt en dat betekent dat je b.v. de ton uit het westelijk kwadrant aan de westzijde moet passeren en zo ook de ton uit het noordelijk kwadrant aan de noordzijde enz. Wat betreft het uiterlijk van de ton alsmede van het lichtkarakter, daar zit een systeem in, waardoor wij de ton d.m.v. een ezelsbruggetje, een-voudig kunnen definiëren..

Het uiterlijk van de cardinale ton

Het baken heeft in de vier kwadranten vier verschillende toptekens die uit twee driehoekige bordjes bestaan. In het noordelijk kwadrant staan zij beiden met de punt naar boven en wijzen a.h.w. naar het noorden. In het oostelijk kwadrant staan beide bordjes met de punt van elkaar af en vormen zij samen a.h.w. de letter O. In het zuidelijk kwadrant wijzen beide punten naar beneden of naar het zuiden. De bordjes van het westelijk kwadrant, wijzen weer met de punt naar elkaar toe en met een beetje veel fantasie kan men hier een letter W van het westen van maken.



Het kleuronderscheid

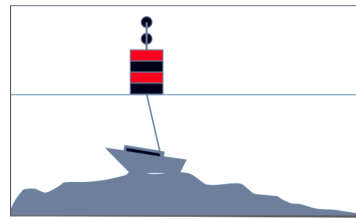
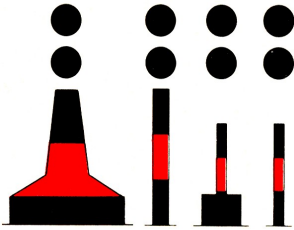
Ook dit is goed uit elkaar te houden doordat de punten van de toptekens altijd naar de zwarte kleur wijzen.

Het lichtkarakter Het IALA betonningssysteem (Regio A)

Het lichtkarakter van het noordelijk kwadrant is een voortdurende schitter, terwijl die van het oostelijk kwadrant 3 flikkeringen heeft (3 uur). Het zuidelijk kwadrant heeft 6 flikkeringen met een lange schitter er achteraan (6 uur) en op 9 uur met 9 flikkeringen geeft dit het westelijk kwadrant aan. Men ziet nu wel dat de lichtvoering van de cardinale ton daarmee eenvoudig uit elkaar te houden is.

De markering afzonderlijk gevaar

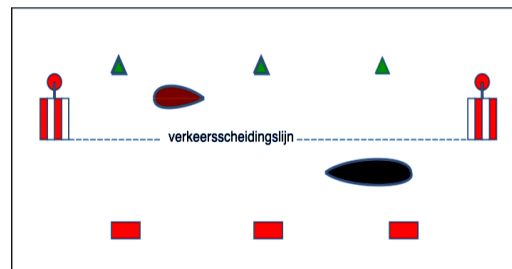
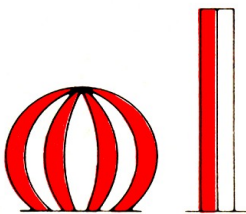
Deze ton rood/zwarte ton plaatst men recht boven het obstakel, zoals b.v. een gezonken schip o.i.d. Wanneer de kaart goed is bijgewerkt kan het zijn dat het obstakel er reeds ingetekend staat en anders wordt het doorgegeven via de uitgezonden veiligheidsberichten voor de scheepvaart op de betreffende kanalen. Dus goed opletten als men deze ton ziet.



Voorbeeldtekening

De markering van het veilig vaarwater

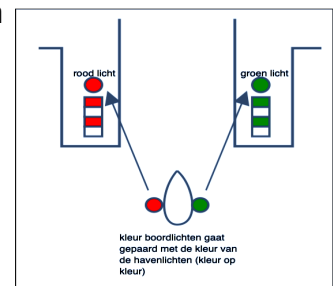
Deze ton kan door de scheepvaart veilig langs alle zijden gepasseerd worden. Vaak gebruikt men hem om het begin van het laterale stelsel in zee aan te duiden (door schepelingen ook wel de uiterton genoemd) of voor het scheiden van tegengestelde verkeersstromen. De ton heeft een rustig lichtkarakter dat meestal uit een isofase bestaat.



Voorbeeldtekening

Havenlichten

Nadert een schip een haveningang, dan ziet hij voor zich twee lichtopstanden op de koppen van de havenhoofden. Aan de linkerkant staat een rood/witte paal dat een rood licht heeft, en aan de rechterkant een groen/witte paal dat een groen licht heeft. Deze kleuren gaan gepaard met zijn boordlichten. Dit betekent dat bij nadering van de haven zijn bakboordlicht zich aan de zijde bevindt van de rode paal met het rode licht. Zijn stuurboordlicht bevindt zich aan dezelfde zijde als de groene paal met het groene licht van de haveningang. Dit is gedaan om verwarring te voorkomen met de boordlichten van een naderend schip, dat bij voorbeeld de haven uit komt varen.



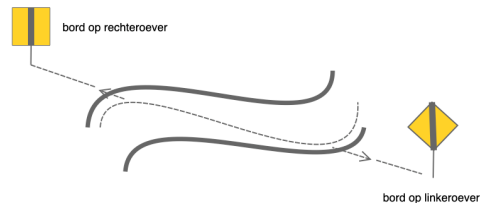
De bakens langs de rivieren

Rivierbakens dienen om de loop van de diepe vaargeul in een rivier aan te geven. Hiertoe maakt men gebruik van verschillende dagbakens voor zowel de rechter- als de linkeroever. 's Nachts zijn deze bakens niet waar te nemen

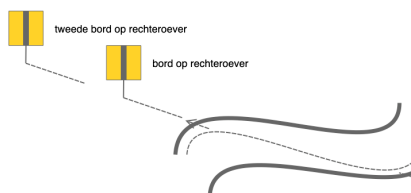
maar op degeëigende plaatsen ziet men daar op de rechteroever een rood licht dat telkens even onderbroken wordt en op de linkeroever een groen licht dat eveneens telkens onderbroken wordt

De stroom loopt over naar de andere oever

Steekt de stroom over van de ene naar de andere oever, dan plaatst men geel/zwarte borden zoals in de voorbeeld-tekening staat aangegeven op zowel de linker- als de rechteroever. De stompe bordjes staan op de rechteroever en de bordjes met de punt naar boven op de linkeroever (let op de stroomrichting in het plaatje)



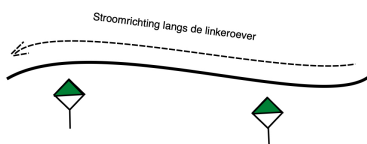
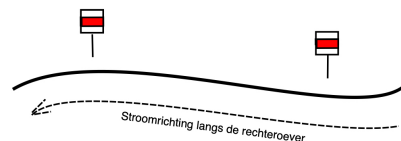
De stroom loopt over een lang traject over naar de andere oever



Loopt de stroom over een lang traject over van de linker oever naar de rechter oever (let op de stroompijltjes), dan plaatst men op elke oever twee bakens achter elkaar. Het achterste bord wordt dan hoger geplaatst. Ziet men de borden verticaal boven elkaar, dan heeft men de juiste koers en bevindt men zich in de diepste geul van de rivier

De stroom volgt de rechteroever

Loopt de stroom een flink eind langs de rechteroever, dan geeft men dit door een wit bord met een rode rand in het midden aan, zoals in nevenstaande figuur wordt aangegeven. Hier loopt de geul langs de rechteroever (rode ton)



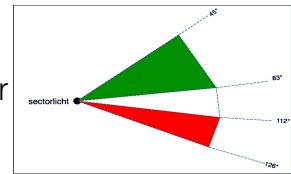
De stroom volgt de linkeroever

Loopt de stroom over een lang traject langs de linkeroever, dan geeft men dit aan door een ruitvormig bord op de linkeroever, zoals op onderstaande figuur staat afgebeeld.

Wat zijn sectorlichten

Sectorlichten behoren eveneens tot de geleidelichten.

Een sectorlicht bevat een of meer lichtbundels die gekleurde sectoren aangeven. De witte sector geeft over het algemeen een veilige route aan. Nadert men een sectorlicht en men bevindt zich in de groene sector, dan



zit men teveel naar rechts en moet men links uit sturen om weer terug in de witte sector te komen. Ziet men de rode sector dan zit men teveel naar links en stuurt men rechts uit om eveneens weer in de witte sector te komen. Omdat bij sectorlichten het gevaar verspreidt ligt, is het zeer raadzaam om de navigatiekaart goed te raadplegen als men zich in het gebied bevindt.

De soorten van verlichting op de bakens

Lichten op bakens schijnen gedurende een periode dat het karakter van het licht aangeeft. Na elke periode herhaalt dit karakter zich enz. enz. De combinatie licht/donker is voor ieder baken weer anders. s Nachts zijn ze daarom, vanwege die verschillende lichtkarakters, onderling goed te herkennen. In onderstaand schema wordt getracht de soorten van die onderlinge verschillen, tussen die karakters uiteen te zetten en toe te lichten.

internationale benaming	letteraanduiding op de kaart	nederlandse naamgeving	omschrijving
Quick Flash Very quick flash	Q/VQ	flikkerlicht	Q 1 x sec. VQ 2 x sec
Flash Long Flash	FL LFL	schitterlicht	FL = 1 sec licht/ aantal sec. duister (samen 1 periode) LFL = 2 sec licht / aantal sec duister (samen 1 periode)
Isófase	ISO	isofaselicht	lichtperiode = gelijk aan periode van duisternis
Occulting	Oc	onderbroken licht	duisternisperiode is langer dan de lichtperiode
Fixed	F	vast licht	licht brand continue

Tevens ziet u hoe ze in de kaart omschreven worden. Betreft het een lichtboei, dan koppelt men in de kaart een klein paars vlammetje aan het licht.



Techniek en veiligheid

De mechanische voortstuwingsinstallatie van een schip

De voortstuwing van een schip bestaat uit de motor, de keerkoppeling, de schroefas en de schroef. De motor levert hier de kracht om vooruit te komen, de keerkoppeling regelt de draairichting van de schroef, de schroefas is de verbinding tussen keerkoppeling (om voor- of achteruit te kunnen slaan) en de schroef. De schroefas gaat door de huid van het schip heen en zal daarom van een degelijke afdichting voorzien moeten zijn. Als de schroef tegen de grond stoot of niet goed kan draaien doordat er iets omheen

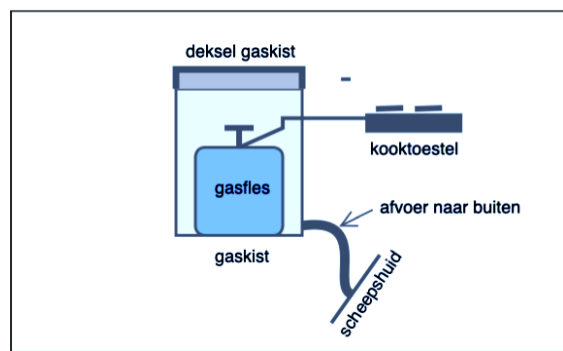
gewikkeld zit, dan mag dat natuurlijk geen gevaar voor de motor opleveren. Op buitenboordmotoren zorgt een breekpen ervoor om dit te voorkomen en bij ingebouwde motoren gebruikt men hiervoor een slipslof

De koeling van de motor

Dit gebeurt in veel gevallen met buitenwater dat eerst van vuil ontdaan moet worden voor het als koelwater in de motor gebruikt kan worden. Men bedient zich daartoe van een filter dat de wierpot genoemd wordt en regelmatig gereinigd moet worden.

Het juiste gebruik van gas aan boord

Gas is (net als benzinedamp) zwaarder dan lucht en zakt daarom ook altijd naar het diepste punt in de boot. Het is dan ook wijs om onder de vloer op het diepste punt een gasdetector te plaatsen en voor een goede ventilatie te zorgen. De gasinstallatie dient ook degelijk te zijn en te voldoen aan de voorschriften. De gevolgen van een gasexplosie kunnen verschrikkelijk zijn. Koperen



leidingen en gewalste koppelingen zijn een absoluut vereiste. De gasflessen moeten boven de waterlijn staan in een speciaal daarvoor ingerichte bak (of bus), met onderin een afvoer die naar beneden loopt en boven de waterlijn uitkomt. De verbinding naar buiten mag geen lussen of laagten bevatten, waar zich water kan ophopen, die deze afvoer dan weer blokkeert. Uiteraard dienen de gasflessen rechtop en goed vast te staan. Het zal duidelijk zijn dat de rubberslangen naar het kooktoestel, de kachel en de koelkast met kranen afgesloten moeten kunnen worden en de slangen niet ouder dan 3 jaar en voorzien van een keurmerk moeten zijn. De gastoestellen dienen eveneens thermisch beveiligd te zijn. De tekening geeft een indruk van een goede plaatsing aan boord van pleziervaartuigen.

Voordat je gaat varen

1. Zorg voor voldoende brandstof aan boord
2. Controleer tevoren het oliepeil, het koelwater en de acculading
3. Is je uitrusting en het vaarplan op orde t.a.v. het weer en het vaargebied

Soorten van branden en blusmiddelen

Branden worden ingedeeld in soorten omdat dit de blusmanier bepaald.

Men kent zes brandklassen

A branden: vaste stoffen branden

B branden: vloeistof branden

C branden: gas branden

D branden: metaal branden (magnesium)

E branden: zijn de branden in elektrische apparaten

F branden: vlam in de pan.

Op de brandblussers staan met symbolen aangegeven voor welk brandklasse zij geschikt zijn.

De brandfactoren

Om te verbranden zijn de volgende factoren nodig:

1. zuurstof
2. brandstoffen
3. temperatuur

Om de brand te doven, is het voldoende om 1 van de genoemde drie oorzaken weg te nemen.

Sluit je de zuurstoftoevoer af, dan dooft het vuur onmiddellijk. Voorbeelden hiervan zijn het afdekken van de vlam in de pan, door er een doek overheen te leggen, waardoor het vuur verstikt of door de vuurhaard met blusschuim af te dekken.

Het onder 2 genoemde, bereikt men door de toevoer af te sluiten, door de brandstofkraan dicht te draaien.

Het onder 3 genoemde, kan door de brand te koelen. Met water kan je dit alleen bij brandende vaste stoffen met water, maar in geen geval bij elektriciteits- of oliebranden..

Blusmiddelen

Bluspoeder is geschikt voor vrijwel alle branden

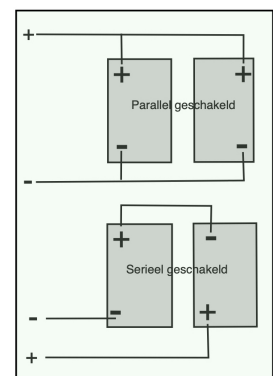
Zand wordt veelal gebruikt om een barbecuevuurtje te doven en is aan boord van jachten niet bruikbaar.

Water is wel overvloedig aanwezig en is geschikt voor het doven van vuur door vaste stoffen.

Schuim is op elektriciteitsbranden na, ook geschikt voor alle branden. Dit blusmiddel geeft ook nauwelijks vervuiling, dit in tegenstelling tot bluspoeder, waarna men na het blussen alle elektrische verbindingen kan vernieuwen. Blusschuim is daarom het meest aangewezen blusmiddel aan boord van jachten. Deze blusmiddelen dienen altijd voor gebruik eerst omgekeerd te worden. Lees daarom altijd bij regelmaat de gebruiksaanwijzing. Brandblussers dienen eenmaal in de twee jaar gecontroleerd te worden. Plaats er naast de motorruimte ook 1 bij de ingang van het schip en bij het kooktoestel.

De elektrische installatie aan boord

Varend wordt de elektrische installatie aan boord gevoed door accu's. Het systeem kent twee varianten namelijk 12 of 24 Volt . Maak je gebruik van 24 Volt dan zal je twee accu's in serie aan elkaar moeten koppelen en dat doe je als volgt: De twee accu's worden aan elkaar verbonden door één kabel, waarbij je erop moet letten dat de eerste kabel van de positieve pool (+) van de ene accu naar de negatieve pool (-) van de andere accu loopt. De twee overgebleven polen leveren de 24 volt voeding voor je systeem (onderste tekening)



Het is ook mogelijk om de capaciteit van de accu's te verdubbelen door ze parallel aan elkaar te koppelen. Dit betekent dat je de inhoud van de accu's vergroot van bijvoorbeeld 40 A/h naar 80 A/h. Dit doe je dan door met een kabel de positieve pool van de ene accu te verbinden met de positieve pool van de andere accu (bovenste tekening)

Voor het starten van de motor gebruik je een apart systeem. Deze accu's hebben een doorgaans een zwaarder vermogen en zijn erop berekend om gedurende een kort moment veel kracht te leveren. Dit zijn de zogenaamde startaccu's. Een tweede systeem dat gevoed wordt door accu's die minder krachtig zijn maar gedurende een langere periode het systeem van stroom kunnen voorzien, gebruik je dan om het lichtnet te voeden. Op deze manier ben je er dus zeker van dat de motor altijd start. Daarnaast is het verstandig om de voeding van je navigatieverlichting via de startaccu's te laten verlopen om er zeker van te zijn dat je navigatieverlichting ook 's nachts operationeel blijft. Het bijladen van de accu's wordt tijdens het varen met behulp van de motordynamo geregeld en wanneer je aan de wal ligt kan dit met behulp van de walstroom. Belangrijk is wel dat je voor het afvaren overtuigd bent dat de beide systemen goed geladen zijn om sulfaten tegen te gaan.

Sommige accu's worden gevuld met gedestilleerd water en vanwege verdamping van dit water moet je dit eens in de zoveel tijd bijvullen tot 1 cm

boven de loodplaten. Let op: Werkt het systeem van opladen niet goed dan worden de accu's overladen en ontstaat er knalgas in de ruimte waar de accu's opgeslagen zijn. Dit kan je waarnemen doordat er een lucht van bedorven eieren waargenomen wordt en is onmiddellijk ventileren van deze ruimte en het systeem laten controleren door een deskundige vereist.

Andere accu's zijn onderhoudsvrij en hebben alleen een verklikker op de accu zelf om aan te geven dat ze nog werkzaam zijn.

Elektriciteitskabels

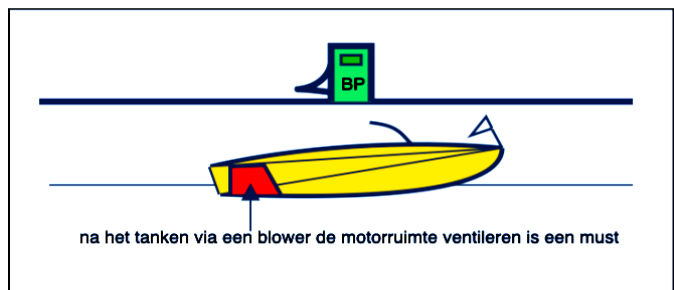
Let op: hoe hoger het Wattage van je te gebruiken apparaten hoe meer stroom er door de kabels moet stromen. Kabels moeten daarom een voldoende dikte te hebben.

Iets over benzinemotoren

De volgende aanbevelingen zijn in de eerste plaats voor het varen met benzinemotoren gemaakt. Het opvolgen van deze aanbevelingen kan de veiligheid van jezelf, je medepassagiers en de omgeving flink vergroten.

Dus let op: zodra je merkt dat er benzine weg lekt, betekent dit dat je boot een potentieel gevaar vormt voor jezelf en de omgeving en elke vorm van vuur of vonken, direct vermeden moet worden. Wanneer je in het bezit bent van een motorboot met een

benzinemotor die zich in een afgesloten motorruimte bevindt, dan dient deze ruimte zo goed mogelijk geventileerd te kunnen worden met een vonkvrije ventilator.



Benzine verdampt snel en is daardoor uiterst brandbaar er zal dus tijdens het tanken extra maatregelen genomen moeten worden.

1. Sluit de stroomvoorziening voor het tanken aan boord af met behulp van je circuit-onderbreker.
2. Om vonken door statische elektriciteit te voorkomen, moet het metaal van het vulpistool voortdurend in contact zijn met de tank.
3. Na het tanken is het verstandig om de motorruimte eerst een minuutje mechanisch te ventileren, voordat je de motor start

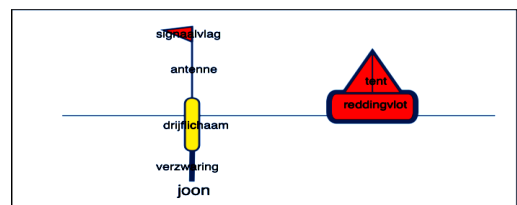
4. Plaats de schuimblusser van 2 kg op een vaste plaats in de buurt van de motor.

Reddingsmiddelen aan boord

Onder reddingsmiddelen verstaat men reddingvesten, reddingboeien, jonen, reddingvloten, reddinglichten, werplijnen en alle andere middelen die kunnen bijdragen aan de redding. Reddingvesten: Dit zijn vesten waarbij de drijvende materialen aan de buikzijde zitten en over de schouders en nek aangebracht zijn. Het gevolg is dat de drenkeling met de buik naar boven komt drijven en de nek wordt opgetild. Het drijvend vermogen van het vest dient afgestemd te zijn op de persoon die het draagt (175-250 Newton). Is het reddingvest te klein, iets dat bij kinderen nogal eens voorkomt, dan kan het bij een automatisch zichzelf opblazend reddingvest, gebeuren dat wanneer dit zichzelf opblaast het de keel van het kind afsnoert. Ben je aan dek zorg dan altijd dit vest op de juiste wijze over je kleding te dragen

Reddingboeien: Deze kent men in de ronde of de hoefijzer-vorm. Het ligt voor de hand ze op een makkelijk te grijpen plaats aan boord bevestigd zijn. In plaats van een lijn aan de boei te bevestigen, die het wegwerpen hindert, kan men beter een lijn met een werpring apart hebben liggen.

Jonen met reddinglichten: dienen om de plaats van de drenkeling aan te geven, wanneer het water woelig is. Zodra de drenkeling overboord gaat werpt men deze in het water.



Reddingvloten: Op jachten wordt tegenwoordig veel gebruikgemaakt van zichzelf opblaasbare reddingvloten. Deze worden met een vaste lijn aan het schip verbonden en nadat deze overboord gezet zijn, trekt men aan de lijn waardoor de container openkapt en het vlot zichzelf via een CO2-cylinder opblaast.

Varen met slecht zicht (4 km is de wettelijke norm maar in de praktijk bedraagt dit meestal 2 km)

Het varen met slecht zicht is niet zonder gevaar, gezien het feit dat zelfs bij de beroepsvaart onder deze omstandigheden nog aanvaringen plaats vinden. Dit ondanks al hun geavanceerde apparatuur. Als klein jacht ben je in deze omstandigheden zeer kwetsbaar. Het devies is dan ook “niet gaan varen”

Kom je hier door omstandigheden toch in terecht dan volgen hieronder enige punten die je veiligheid beslist vergroten.

1. Matig je vaart, zodat je het jacht snel kunt stoppen.
2. Blijf bij de vaargeulen vandaan en als dit niet kan, houdt dan uiterst rechts.
3. Breng iedereen aan dek en deel de zwemvesten uit.
4. Houdt goede uitkijk en laat iedere minuut een belsein horen (dit mag niet op gebieden waar het RPR geldt). In de mist draagt geluid ver
5. Ben je in het bezit van een marifoon aan boord, zet deze dan bij op kanaal 10 en luister dit kanaal uit. Beantwoord eventueel de oproepen.
6. Zet het toestel "stand by" en gebruik het ook, indien nodig. Dit voor je eigen veiligheid.

Om terug te gaan naar de vragenlijst druk op onderstaande link

<https://vaarbewijzen-zeenavigatie.nl/lessen/vaarbewijs-1-les-2/>