

# Inhoud

|                                   |          |                                     |           |
|-----------------------------------|----------|-------------------------------------|-----------|
| Woord vooraf                      | 7        | Buitenboordmotoren                  | 62        |
| <b>Uit het water halen</b>        | <b>8</b> | <i>Buitenboordmotoronderhoud</i>    |           |
| Zeilen eraf halen                 | 8        | <i>stap voor stap</i>               | 65        |
| Zeilen nakijken                   | 10       | <b>Onderhoud</b>                    |           |
| Zeilen opvouwen                   | 11       | <b>in de winterberging</b>          | <b>71</b> |
| Lopend want nakijken              | 12       | Belangrijk: een veilige ladder      | 71        |
| Lopend want schoonmaken           | 13       | Romp polijsten en saneren           | 72        |
| Lijnen opschieten                 | 14       | Elektrisch systeem – testen,        |           |
| <i>Correct opschieten</i>         | 15       | aardlekschakelaar                   | 75        |
| Stootwillen schoonmaken en        |          | Motoronderhoud en                   |           |
| op druk houden                    | 16       | olie verversen                      | 79        |
| Dek schoonmaken,                  |          | Motorsteunen en                     |           |
| inspecteren en polijsten          | 16       | schroefaskoppeling                  | 80        |
| <i>Onderhoudsmiddelen voor</i>    |          | Impellor vervangen                  | 81        |
| <i>het dek</i>                    | 19       | V-snaren                            | 83        |
| <i>Nog even over het teakdek:</i> |          | Filters vervangen: olie/water       | 83        |
| <i>kaal laten of oliën?</i>       | 23       | Dieselbacteriën                     | 84        |
| Romp schoonmaken                  |          | Schroefasafdichting                 | 85        |
| en polijsten                      | 25       | Werkzaamheden aan                   |           |
| Giek demonteren                   | 25       | het teakdek                         | 86        |
| Mast eraf halen en opbergen       | 26       | Teakproppen                         | 87        |
| Zoetwatersystemen en              |          | Werken met hout                     | 88        |
| boiler aftappen                   | 30       | Houtbewerking                       | 91        |
| Motor winterklaar maken           | 31       | Lakken van hout                     | 92        |
| <i>Olie verversen</i>             | 33       | Bekleding schoonmaken               | 94        |
| Bilge droogmaken                  | 42       | Tapijt reinigen                     | 96        |
| Apparatuur en belichting          |          | Anker en ankerlier                  |           |
| controleren                       | 42       | controleren                         | 97        |
| Vuilwatertank en toilet           | 42       | Lieren uit elkaar halen             |           |
| Vorbereidingen voor               |          | en smeren                           | 98        |
| het hijsen                        | 42       | Blokken schoonmaken                 |           |
| Hijsen en transport               | 43       | en smeren                           | 98        |
| <i>Verschillende opties</i>       |          | Tuigage controleren                 |           |
| <i>voor winterberging</i>         | 52       | en onderhouden                      | 104       |
| <i>Transport en plaatsen</i>      |          | Onderwaterschip aanpakken           | 110       |
| <i>van het jacht</i>              | 54       | <i>Veranderen van kleur en merk</i> | 111       |
| <i>Winterstalling buiten</i>      | 56       | Controle op osmose                  | 114       |
| Brandstoftanks en gasflessen      | 61       | Roerinstallatie controleren         |           |
| Bijboten                          | 61       | en in orde maken                    | 116       |

|                               |            |                                |     |
|-------------------------------|------------|--------------------------------|-----|
| Roerkwadrant en stuurkabels   | 117        | Toiletsysteem, gasinstallatie  |     |
| Schroef controleren           |            | en fornuis                     | 165 |
| en onderhouden                | 119        | Eerste proefvaart op de motor  | 167 |
| Schroefasanodes vervangen     | 120        | Mast plaatsen                  | 169 |
| Anodes vervangen bij een      |            | Mastverlichting en             |     |
| Volvo-klapschroef en een      |            | instrumenten controleren       | 174 |
| vaste schroef                 | 121        | Giek bevestigen                | 174 |
| Kiel opknappen                | 123        | Vallen en reeflijnen inscheren | 175 |
| Afsluiters                    | 125        | Mast trimmen                   | 176 |
| Brandblussers                 | 127        | Trimmen van een toptuigage     | 178 |
| Toiletonderhoud               | 128        | Loef- en lijgierigheid         | 179 |
| Reddingsvloten en -vesten     | 128        | Trimmen van een fractionele    |     |
| Voorbeeld: Secumar-vest       | 132        | 7/8-tuigage                    | 181 |
| Voorbeeld: Kadematic-vest     | 134        | Zeilen aanslaan                | 181 |
| Opblaastest                   | 135        | Proefvaart en netjes aftrimmen | 186 |
| Het binnenwerk in detail      | 136        | Logboek                        | 188 |
| Gebruiksklaar maken van       |            |                                |     |
| een reddingsvest              | 136        | Register                       | 189 |
| Belangrijke instructies       | 139        |                                |     |
| Boegschroeven                 | 139        |                                |     |
| Verwarming                    | 140        |                                |     |
| Lenspomp                      | 141        |                                |     |
| Gasinstallatie                | 142        |                                |     |
| Controle van thermische       |            |                                |     |
| beveiliging                   | 143        |                                |     |
| Gewone en oplaadbare          |            |                                |     |
| batterijen                    | 143        |                                |     |
| Papieren en elektronische     |            |                                |     |
| kaarten                       | 144        |                                |     |
| Verrekijker, hand-gps,        |            |                                |     |
| wereldontvanger               | 145        |                                |     |
| Kompas                        | 146        |                                |     |
| Kompas compenseren            | 148        |                                |     |
| <b>Weer te water</b>          | <b>149</b> |                                |     |
| Checklists                    | 149        |                                |     |
| Mast en giek schoonmaken      | 158        |                                |     |
| Testen van antenne en         |            |                                |     |
| verlichting                   | 159        |                                |     |
| Accu's bijladen               | 161        |                                |     |
| Transport, te water laten,    |            |                                |     |
| kranen                        | 162        |                                |     |
| Eerste controle in het water  | 162        |                                |     |
| Met water en brandstof vullen | 164        |                                |     |

---

## Woord vooraf

---

Een zeiljacht is een hobby waar je het hele jaar mee bezig kunt zijn. Uiteraard speelt het voornamelijk in het vaarseizoen, maar ook in de winter is er veel voldoening uit te halen, of het nou gaat om een open jolletje of een groot zeewaardig jacht. Het is natuurlijk wel een beetje een kwestie van de juiste instelling, want het vraagt wel wat van je om in die donkere, koude maanden naar de boot te gaan teneinde te gaan klussen, zeker wanneer het niet alleen maar leuke klussen zijn die op het lijstje staan. Maar het geeft wel een prettig gevoel als je de boot dag na dag ziet opknappen. En vergeet niet, je bent niet alleen in de winterberging. Vaak tref je er andere klussers, met wie je samen koffiedrinkt, ervaringen uitwisselt en problemen aanpakt. Veel dingen doe je nou eenmaal gemakkelijker met zijn tweeën dan alleen, en zo kun je elkaar een handje helpen.

Ga dus in de winter gewoon aan de slag – omdat het nodig is, maar ook omdat het veel voldoening geeft. Zeilboten vragen nu eenmaal om onderhoud. En voer je dat goed uit, dan bereik je daarmee naast voldoening nog twee belangrijke doelen: veiligheid en waardebehoud. Na de winter begint de boot dan weer fris en fruitig aan het nieuwe vaarseizoen.

*Michael Naujok*

# Uit het water halen

## Zeilen eraf halen

Het is handig om tijdens een van de laatste zeiltochten alles aan boord te controleren (motor, zeilen, apparatuur, technische systemen, verlichting etc.) en op te schrijven wat er mankeert. Schrijf dat bijvoorbeeld puntsgewijs op in het logboek – daar zul je je aantekeningen niet zo snel kwijtraken.

Is het seizoen eenmaal voorbij, dan is de tijd aangebroken om de zeilen eraf te halen. Kies daarvoor liefst een droge dag met niet te veel wind. Het spreekt voor zich dat de zeilen droog moeten worden opgeborgen; in vochtig opgeborgen zeilen kunnen makkelijk schimmelen weervlekken ontstaan, ook bij moderne kunststofvezels.

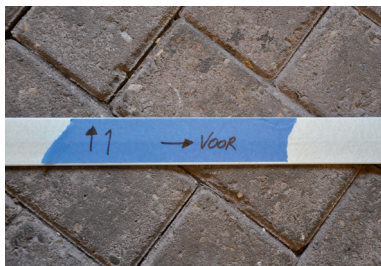
Hijs de zeilen voordat je ze eraf haalt, zodat ze goed droog kunnen waaien. Wanneer het onderste deel van het voorzeil zout is geworden, kun je het met zoet water afspoelen. Spoel bij deze gelegenheid meteen de trommel van het rolreefssysteem, de ankerlier en de ankerkettingbak schoon.

Vergeet niet om ook de huik en de voorzeilhoes goed te laten drogen, aangezien hierin vaak katoenvezels zijn verwerkt, waardoor ze extra gevoelig zijn voor weervlekken. Veel booteigenaren maken de fout om te laat te beginnen met de voorbereidingen voor het uit het water halen. Wanneer de zeilen dan bij regenweer drijfnat in de zak ver-

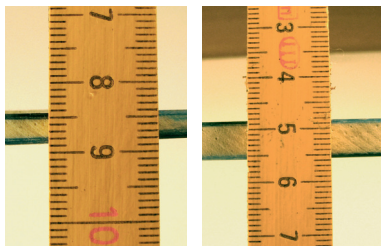
dwijnen (de afspraak met de kraan is immers gemaakt, dus ze moeten er vandaag af, of het nou regent of niet), levert dat een hoop werk op om ze later alsnog droog te krijgen. Zelfveroorzaakte stress, zogezegd. Als alles eenmaal goed droog is, kun je de zeilen eraf gaan halen. Of je nu begint met het grootzeil of het voorzeil, dat maakt niet uit. Zorg er wel voor dat de wind zo veel mogelijk van voren komt, want het zal niet de eerste keer zijn dat een voorzeil bij het strijken en loshalen uit de zeilgroef opeens overboord waait en in het zoute water belandt. En dan heb je weer het nodige te doen! De kracht die de wind in de haven heeft, wordt vaak onderschat; een genua van 30 m<sup>2</sup> is bij wat wind van achteren tijdens het eraf halen amper onder controle te houden (tenzij het een genua met leuvers betreft).

Is het niet mogelijk om de boot andersom te leggen en staat de wind vrijwel recht achter op de boot, zet dan zodra de genua helemaal is uitgerold de genuaschoot stevig door, voordat je de val losmaakt om de genua te strijken. Op die manier weet je zeker dat in elk geval het grootste deel van het zeil aan dek zal blijven. Met zijn tweeën gaat dit het gemakkelijkst: de een viert de val, terwijl de ander het doek bij elkaar haalt en aan dek houdt. Het eraf halen van het grootzeil is

minder lastig, omdat het voorlijk van het zeil door de sleetjes bij de mast blijft. Haal na het strijken korte zeillatten uit het zeil voordat je de sleetjes uit de mastgroef haalt – dat gaat gemakkelijker wanneer het zeil nog is aangeslagen. Zijn de latten nog niet genummerd, doe dat dan alsnog met een watervaste viltstift en geef meteen aan wat de voor- en achterzijde van de lat is. In het voorjaar is dat erg handig, omdat de latten vaak verschillend van lengte en dikte zijn. Het dunnere en dus slappere deel van de lat is de voorzijde. Wie snel denkt te zijn door korte zeillatten in het zeil te laten zitten, zal daar tijdens het opvouwen waarschijnlijk van terugkomen – de latten zitten dan vaak in de weg omdat ze meestal niet parallel ten opzichte van elkaar zijn geplaatst. Bij een volledig doorgelat zeil is het anders: dit rol je eenvoudigweg met latten en al op, beginnend bij het onderlijk, waarna je het opgerolde zeil in een lange zeilzak verpakt (mits je het dan nog kunt transporteren en opbergen uiteraard). Berg je de zeilen onderdeks op, dan zijn er twee voorwaarden: ten eerste moet je over een droge winterberging beschikken, en ten tweede is het zaak dat je binnen geen klussen hoeft te doen. Anders ligt het zeil voortdurend in de weg. Zorg er bij het weghalen van vallen, onderlijkstrekker en reeflijnen voor dat je ze in het voorjaar niet kunt verwisselen. Plakbandvlaggetjes en een watervaste viltstift zijn daarbij erg handig. Een tijdelijke achtknoop voorkomt dat een reeflijn per ongeluk in de giek wordt getrokken.



De nummering van zeillatten begint met de bovenste en loopt opeenvolgend door tot de onderste. Markeer ook in welke richting ze in het zeillatzakje worden gestoken en wat de bovenzijde is. Zeillatten die ondersteboven in de zeillatzak worden gestoken, passen soms niet goed als ze niet precies haaks op het voorlijk staan.



Het dunne stuk van deze zeillat is ongeveer 4 mm dik, en het andere ongeveer 8 mm. Het slappere, dunne deel van de lat steek je als eerste in de zeillatzak, zodat het dikke en stijvere deel het achterlijk ondersteunt.



Markeer met een stukje papieren plakband vallen, reeflijnen etc., zodat je ze in het voorjaar weer gemakkelijk kunt terugplaatsen.

## Zeilen nakijken

Zeilen kijk je bij voorkeur met z'n tweeën na. Houd een rol papieren plakband en een stiftpijp bij de hand om beschadigingen direct te kunnen markeren. Wanneer je dat niet meteen en systematisch doet, kan de zeilmaker weer helemaal opnieuw beginnen.

De minste schade is te verwachten in het midden van het zeil. Zeilen gaan vrijwel altijd kapot op plaatsen waar puntbelastingen spelen of waar slijtage door schavielen optreedt: dus langs de randen, bij de zeillatzakken en bij de ogen.

Inspecteer daarom eerst de lijken van het zeil. Kijk meteen de ogen voor de reeffijnen, het onderlijk en de mastsleetjes na. Wat betreft de ogen van die sleetjes: de onderste (in de buurt van de reeffogen) en de bovenste (bij het topplankje) hebben het meest te lijden. Bekijk ook de sleetjes zelf zorgvuldig. Wanneer er slijtage-sporen aanwezig zijn, vervang ze dan – de kosten zijn gering en het scheelt een hoop gedoe tijdens het vaarseizoen. Een ander kwetsbaar onderdeel zijn de zeillatzakjes. Hier treden grote puntbelastingen op, zodat de zeilmaker vaak meerdere versterkingen aanbrengt. Desondanks zullen de stiksels vroeger of later losgaan. Echt problematisch is dat niet, maar je moet de stiksels wel even vernieuwen om te voorkomen dat de zeillatten tijdens het varen overboord verdwijnen. Want de krachten van een klapperend zeil tijdens windkracht 6 Bft zijn groot, en wanneer een zeillatzakje dan niet goed vastzit, kun je er vrijwel zeker van zijn dat de zeillat overboord gaat.



Loop alle naden systematisch na en repareer ze zo nodig. Alleen dan weet je zeker dat je er in het komend seizoen geen problemen mee zult krijgen.



Het schootoog: hier treden grote krachten op en het geheel wordt dus zwaar belast. Daarbij komt ook nog eens de slijtage door schavielen van het onderlijk tegen de relingdraad.



Zeillatzakjes: hier treden grote puntbelastingen op. Al na een tot twee jaar kunnen bij grootzeilen hier problemen ontstaan. Moderne voorzeilen zijn ook wel eens voorzien van latten, maar die zijn een stuk buigzamer. Houd echter ook daar de zeillatzakjes goed in de gaten.

Een ander probleempje treedt vaak op bij zeiltekens: meestal zijn ze alleen geplakt en er komt dan ook een dag dat de lijn niet meer goed houdt. Naai ze vast zodra de randen gaan loslaten.

De vorm van het zeil kun je op de wal controleren door het horizontaal op te spannen aan de drie hoeken. Door de zwaartekracht hangt het zeil door en wordt de vorm zichtbaar. Zelfs voor een leek is eenvoudig te zien of het nog ergens op lijkt. Wanneer het doek sterk is opgerekt, zullen er plooien ontstaan. In dat geval kan een zeilmaker misschien nog wat corrigeren, maar de kans is groot dat vervanging dan echt nodig is.

## **Zeilen opvouwen**

Het is niet aan te raden om de zeilen op een grasveldje naast de boot op te vouwen – grote kans dat ze dan weer vochtig worden, en bovendien kunnen er daarbij grasresten aan het doek blijven plakken. Aan dek is vaak ook geen succes, want je hebt daar te weinig ruimte. Het beste gaat het op een droge steiger, die je vooraf even hebt schoongeveegd. Beginnend met het onderlijk vouw je met z'n tweeën baan voor baan tegen de wind in op. Let er daarbij goed op dat de banen parallel lopen. Dit kun je zien aan het feit dat het voorlijk zich netjes opstapelt en niet verloopt. Wanneer het zeil helemaal in banen is opgevouwen, rol je het zeil dwars op de baanrichting op; dat is beter voor het zeil dan dat je het dwars op de baanrichting strak opvouwt,

omdat er dan scherpe vouwen in het doek kunnen ontstaan. Borg het opgerolde zeil nog even met een zeilbandje, voordat het in de zeilzak (waarop uiteraard de naam van het zeil is aangegeven) verdwijnt.

Indien mogelijk berg je de zeilen in een droge ruimte op. Vochtige kelders of lekkende schuurtjes zijn niet geschikt, omdat er dan spoedig weervlekken in het doek zullen ontstaan. Berg de zeilen alleen aan boord op als de boot voorzien is van goede luchtontvochtigers of in een zeer droge winterberging is gestald. Mochten in het voorjaar toch weerplekken blijken te zijn ontstaan, dan kun je deze plekken met een chloorachtige weerplekverwijderaar (alleen gebruiken in een goed geventileerde omgeving) aanpakken, waarbij je de voorschriften van de fabrikant nauwgezet dient op te volgen. Even laten inwerken, met veel water naspoelen en het zeildoek vervolgens goed laten drogen. Echt zwarte weerplekken zijn met normale middelen vrijwel niet te verwijderen; in dat geval zul je speciale chemicaliën moeten gebruiken. Je kunt de zeilen natuurlijk ook naar de zeilmaker brengen – die heeft vaak contacten met professionele reinigingsbedrijven. Je kunt dan in het voorjaar het seizoen weer starten met een setje schone en vakkundig nagekeken zeilen. Op het internet zijn diverse bedrijven te vinden waar je zeilen en buiskappen professioneel kunt laten nakijken en schoonmaken. Dergelijke bedrijven kunnen uiteraard ook moeilijke vlekken verwijderen en het doek

impregneren, iets waarvoor steeds vaker nanotechnologie wordt toegepast.

Laminaatzeilen kun je beter niet opvouwen, maar alleen oprollen. Zo'n opgerold zeil neemt natuurlijk wel veel ruimte in, maar het voorkomt scherpe knikken en breuk van het laminaat.

## Lopend want nakijken

In de eerste drie tot vier jaar zul je weinig omkijken hebben naar het lopend want aan boord, tenzij er eens scherpe randen aanwezig zijn waardoor schavielen optreedt. Dit soort plekken tref je met name aan op plaatsen waar de vallen in en uit de mast komen, bij blokjes van de rolreeflijn van het voorzeil, in de buurt van wantspanners, enzovoort. Door schavielen kan binnen een seizoen de mantel van een lijn plaatselijk doorslijten, waardoor alleen de kern dan nog de krachten opvangt. Let met name op bij de plaats waar de genuaschoten langs de wantputtingen lopen; door scherpe splitpennen of borgringetjes kunnen de schoten daar sterk slijten.

Het probleem is dat je beschadigde lijnen best kunt repareren door het slechte deel ertussenuit te halen en de twee restanten in elkaar te splitsen, maar dat alleen werkt bij vrijlopende lijnen en landvasten. Moet een lijn door een blok of klem, dan zullen splitsen de lijn plaatselijk te dik maken om hem nog te kunnen gebruiken.



Wezenlijk verschillend: een geslagen driestrenghlijn (boven) en gevlochten lijn (onder). Meestal gebruik je gevlochten lijn voor vallen en schoten; geslagen lijnen worden meer toegepast bij landvasten en ankerrossen. Reden: geslagen lijnen rekken veel meer dan gevlochten exemplaren. Een veel gemaakte fout is het gebruik van oude gevlochten vallen als landvast. Doordat de oude vallen nauwelijks rekken, dempen ze als landvasten de schokken vrijwel niet.



De overgang van lijn naar staaldraad steekt altijd nauw, omdat deze verbinding (vaak toegepast bij vallen) tijdens het seizoen talloze malen over de masttopschijf loopt. Op de bovenste foto een splits die eigenlijk aan vervanging toe is, en op de onderste foto een splits in goede conditie. Dit soort overgangssplitsen zijn moeilijk om goed te maken; dat kun je dan ook het beste overlaten aan de tuiger of zeilmaker.



Twee oogsplits in verschillende generaties lijn: boven een traditionele oogsplits in een geslagen lijn, en onder een moderne splits in dynema. Ook dit soort verbindingen hebben tijdens het seizoen aardig wat te verduren en verdienen een zorgvuldige controle.



Het einde van een lijn kun je met een aansteker samensmelten. Beter is het echter om met zeilgaren een takeling te maken. Op de foto is de takeling grotendeels versleten, zodat ze vrijwel geen grip meer heeft op het touw. Tijd dus om de takeling te vernieuwen voordat ze helemaal los raakt!

## Lopend want schoonmaken

Na het vaarseizoen is het lopend want zeker toe aan een schoonmaakbeurt. Er zijn drie soorten verontreiniging die aangepakt moeten worden: zoutophoping, vervuiling van buitenaf (teer, verf) en vervuiling door aangroei van mos en algen. Het uitspoelen van zout is niet zo lastig: je spoelt de bij elkaar gebonden zoute lijnen gewoon uit in een emmer waar je ruimschoots zoet water in laat stromen. Na een paar keer spoelen is het zout weg. Nog even netjes opschieten en goed laten drogen voordat je de uitgespoelde lijnen opbergt.

Lastiger wordt het wanneer er olie of teer aan de landvasten zit. Als vuistregel geldt dat je altijd met het minst agressieve schoonmaakmiddel begint – veel is trouwens met een eenvoudige allesreiniger al schoon te krijgen. Pas wanneer dat niet helpt, komen chemicaliën in beeld. Begin ook hier met het minst agressieve goedje, alvorens grof geschut in te zetten. Vaak levert petroleum (lampolie) prima resultaten op. Lukt het daarmee niet, dan kom je terecht bij wasbenzine, terpentine of aceton. Maar welk middel je ook kiest, spoel de lijn na de behandeling altijd uit met ruim zoet water.

Heel anders is de aanpak van groen uitgeslagen lijnen. Dit komt vooral voor bij schoten en vallen die het hele jaar door buiten zijn, of wanneer er veel bomen in de buurt staan.

Groene algen kun je alleen maar aanpakken met een goede algenverwijderaar. Let daarbij op de

voorschriften van de leverancier en gebruik de middelen alleen in goed geventileerde ruimtes. Meestal moet je de groen uitgeslagen stukken van lijnen met het middel inspuiten en dat dan 24 uur lang laten inwerken. Daarna grondig uitspoelen.

Wie de lijnen weer helemaal fris wil krijgen, kan ze in een dichtgeknoppte kussensloop doen en dan met een fijnwasmiddel op 40° graden in de machine wassen. Vuile schoten en landvasten zien er daarna weer als nieuw uit.

Na een jaar of tien worden lijnen hard en stug. Vooral bij drijvende lijnen is dit het geval, doordat de weekmakers in het materiaal verdwijnen. Hier is weinig tegen te doen, behalve dan de lijnen volledig vervangen. Dat is hoe dan ook aan te raden omdat ook de sterkte van de lijn door het uitharden afneemt. Berg nooit natte lijnen op in de bakskist, aangezien de vochtigheid zich dan door het hele jacht verspreidt. Natte landvasten kun je opschieten en tijdens de winter aan de reling laten hangen wanneer het jacht in een loods staat.

Vroeger werden lijnen aan boord meestal gemaakt van manilla, hennep, sisal of kokosvezels. Deze natuurlijke vezels kom je tegenwoordig nog maar zelden tegen aan boord, tenzij het gaat om een klassieker.

Tegenwoordig worden lijnen meestal van kunststofvezels zoals polyamide (PA), polypropyleen (PP), polyethyleen (PE) of polyester (PFS). En wanneer het extreem sterk en toch licht moet zijn, komen

aramide- en koolstofvezels in beeld. Over het algemeen hebben lijnen één gemeenschappelijke vijand: uv-straling. Berg daarom lijnen die niet gebruikt worden bij voorkeur onderdeks op. De zeilen bestaan ook uit kunststofvezels en het is dus zaak om die eveneens zo veel mogelijk af te schermen met een huik of een rocon. Vreemd genoeg wordt het grootzeil vrijwel altijd meteen afgedekt met een huik, terwijl het opgerolde voorzeil vaak onbeschermd blijft.

## Lijnen opschieten

Het opschieten van een lijn is niet moeilijk. Neem het uiteinde van de lijn in je linkerhand en sluit je rechterhand losjes om het naar beneden hangende stuk lijn. Beweeg je armen nu uit elkaar totdat je op driekwart van je armspanwijdte zit, en pak dan de lijn tussen je rechterduim en -wijsvinger vast, terwijl je het uiteinde nog steeds in je linkerhand vasthoudt. Dit stuk lijn tussen je twee handen gaat de volgende lus vormen. **Belangrijk:** verdraai de lijn tussen je rechterduim en -wijsvinger 180° met de klok mee, wanneer je een lus maakt in de lijn en die in je linkerhand legt. Doe je dat niet, dan vormt zich in plaats van een mooie, rechte lus een soort acht (8). Dat gebeurt ook wanneer je de lijn simpelweg om je hand en elleboog opwikkelt.

Het klinkt eenvoudig, maar oefen het wel een keer. En doe dat vooral ook met beginnende zeilers of gasten, want in een noodsituatie kan een snel en goed opgeschoten lijn of landvast een groot verschil