

## COMPROMIS 720 Technische gegevens

Lengte	7.20 m.
Waterlijn lengte	6.60 m.
Breedte	2.50 m.
Diepgang	0.90 m.
Doorvaarthoogte vanaf de waterlijn	staande mast 10.20 m. gestreken mast 1.85 m.
Waterverplaatsing	pl.m. 1750 kg.
Ballast	pl.m. 700 kg. pondsoppen in beton
Zeilen	210 grams Am. dacron
Grootzeil	13.7 m <sup>2</sup>
Fok	7.3 m <sup>2</sup>
Extra zeilen	Genua I 15.6 m <sup>2</sup> Genua II 10 m <sup>2</sup> Stormfok 4.5 m <sup>2</sup> Spinnaker 36 m <sup>2</sup>
Stahoogte	1.72 m
Slaapplaatsen	4 - 6.
Buitenboordmotor	6 - 12 pk. langstaart
Binnenboordmotor	mogelijk



*Is het water wel diep genoeg?*

*instructie*

**JACHTWERF ZAADNOORDIJK BV**

## COMPROMIS 720 Inventaris

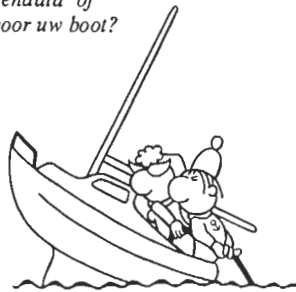
Bij de Compromis 720 behoort standaard aanwezig te zijn:

- 1 stel kussens, bestaande uit: 2 of 3 kussens in de voorkajuit, 1 kussen op toilet, 1 kussen bb bank, 1 kussen sb bank, 1 kussen bb hondekooi, 1 kussen sb hondekooi, 1 kussen op dinette, 1 kussen op instap, 1 kussen voor tussenstuk, 1 kussen gemonteerd tegen opklapbare traprede.
- 1 stuk vloerbedekking.
- 1 chemisch doorspoeltoilet met chemische vloeistof en gebruiksaanwijzing.
- 1 dinettetafel.
- 2 losse tussenstukken.
- 1 aangesloten waterzak van 100 ltr.
- 1 brandblusser.
- 1 pak zeilen, inhoudende:
  - 1 grootzeil
  - 1 fok
  - 4 zeillatten
  - 2 zeilzakken.
- 3 landvasten van 7.5 m.
- 1 grootzeilschoot met blokken.
- 1 fokkeschoot met snaphaak.
- 1 RVS draad verlengstuk 15 cm.
- 1 RVS draad verlengstuk 150 cm.
- 1 vaantje.
- 12 RVS harpsluitingen.
- 1 gasfles 6 kg. met drukregelaar.
- 1 bos sleutels.
- 1 aluminium mast, compleet met vallen, kraanlijn, 8 stagen met spanners, beslag en spruitstuk.
- 1 aluminium giek, compleet met beslag.
- 2 delig ingangsluik.

*Checken van de inventarislijst.*



*Heeft u het anker wel opgehaald of  
is het anker niet te groot voor uw boot?*



#### **Het onderwaterschip:**

Aangroei moet **direct** bij het uit het water halen verwijderd worden (terwijl het schip nog nat is). Indien nodig, moet ongeveer een week voor de tewaterlating de aangroeiwerende verf worden aangebracht. Voor preciese gegevens kunt u de gebruiksaanwijzing op de bus raadplegen. Als er al een aangroeiwerende verf is toegepast, moet er bij over- of bijschilderen wel dezelfde soort gebruikt worden. Anders moet de oude laag volledig worden verwijderd.

Inflictingen over door ons gebruikte materialen verstrekken wij u graag.

#### **Het houtwerk:**

Vlekken in teakhout kunnen met water en zeep met een borstel eenvoudig worden weggenomen. Indien u dit nodig vindt, kunt u een kleurloze beitslaag aanbrengen, bijvoorbeeld Sadolin. Schuren is niet nodig. Mahonie- en essenhout (helmstok) worden met normale jachtlak behandeld. Het houtwerk binnen hoeft niet beslist ieder jaar gelakt te worden. Voordat een nieuwe laag aangebracht wordt, moet de oude laag eerst geschuurd worden.

#### **Het beslag:**

Alle RVS en aluminium beslagen en onderdelen worden met zuurvrije vaseline ingevet. De bewegende delen van bijvoorbeeld lieren en sloten, kunnen het beste met wat conserveringsvet worden behandeld. Let bij het demonteren van lieren wel op de wegspringende pallen en de veertjes.

### **De tuigage:**

De geannodiseerde aluminium mast en giek kunnen met water worden schoongemaakt. De vallen en stagen moeten zorgvuldig worden gecontroleerd. Beschadigde delen moeten altijd direkt worden vervangen. Spanners kunnen worden ingevet.

Indien u de mast wilt strijken en u heeft hiervoor geen speciale voorziening, kunt u dit het gemakkelijkst doen door de grootschoot tussen de voorstag en het stevenbeslag vast te zetten. U moet er echter wel aan denken de eventuele aansluiting van het toplicht en de voorste korte zijstagen los te maken en de giek te verwijderen. Denkt u er ook aan dat als de mast nog niet helemaal beneden is, er een dood punt komt waarna met de hand verder gestreken moet worden, tenzij u gebruik maakt van een mast-strijkinrichting met bokkepoet.

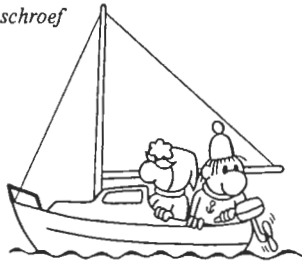
### **De zeilen en schoten:**

Ook deze moeten goed worden nagekeken. Beschadigingen kunnen het beste direkt worden verholpen. In de herfst en de winter is hiervoor wel tijd. Zeilen, dekzeilen en schoten kunnen in zoet water worden afgespoeld. Eventueel kunnen ze ook met zachte zeep worden gewassen. Ze moeten goed gedroogd worden opgeslagen. De zeilen mogen niet te krap worden opgevouwen. Beter is het om ze losjes opgerold en droog in de zeilzak te doen.



*Ligt de boot te diep?,  
dan moet er overtollige ballast  
overboord gezet worden.*

Zorgt u er wel voor dat de schroef van uw buitenboordmotor in het water hangt?



#### **De motor en het toilet:**

Al het water moet verwijderd worden. Indien dit niet volledig kan, moet er anti-vries worden bijgevoeld. Zie verder voor het onderhoud van de motor het instructieboekje hiervan.

#### **Verdere uitrusting:**

Bij een flexibele losse watertank is het raadzaam om deze eenmaal per seizoen te reinigen, om algvorming te voorkomen. U neemt dan de watertank uit de kiel, vult deze voor 1/3 met water. Voeg ongeveer één hand scherp zand toe en schudt de zak goed. Dit is eenvoudig en afdoende. Bij een vaste tank kunt u door het inspectieluik de tank reinigen.

De akku moet uit de boot gehaald worden en op een droge, verwarmde plaats opgeslagen worden. Het is goed om de akku 's winters regelmatig te laden en te ontladen.

De gasfles moet op een droge plaats opgeslagen worden. Als de boot binnen staat moet de gasfles verwijderd worden, blijft de boot buiten, dan mag de gasfles aan boord blijven. De gaslangen dienen ten minste om het jaar door nieuwe, goedgekeurde slangen te worden vervangen. Bij beschadiging van slangen dient u deze direct te vervangen. Nooit repareren. Indien u gas ruikt, doof dan al het vuur en sluit de hoofdkraan. Controleer een gasleiding nooit met een lucifer of iets dergelijks op lekkage. Doe dit met zeepsop.

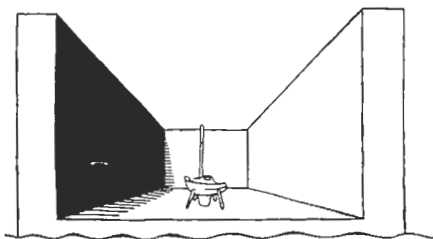
Instrumenten, los houtwerk, kussens, gordijnen en kleine uitrustingsstukken kunnen het beste uit de boot worden gehaald en droog en vorstvrij worden opgeslagen.

### **Kleine reparaties zijn eenvoudig uit te voeren.**

Ondiepe krassen en andere oppervlakkige beschadigingen in de gelcoat (kleur) laag kunnen direkt met slijppasta (cleaner) worden weggepoetst. Hierna wordt een waslaag op het gepolijste oppervlak aangebracht. Krassen die tot diep in de gelcoat-laag zitten, moeten goed worden uitgeschraapt, zodat alle vuil en losse stukjes zijn verwijderd. Daarna kan de beschadiging met gelcoat (een dikke kleurpasta) worden opgevuld. (Deze gelcoat en de benodigde verharder kan in de juiste kleur bij de werf worden verkregen). Vervolgens wordt een stukje cellofaan of glad plakband over de opgevulde kras geplakt. Na enige tijd, afhankelijk van de buitentemperatuur (minimaal 16°C) en het toegevoegde hardpercentage (2%) kan dit weer worden verwijderd. Als de oppervlakte nog niet glad genoeg is, moet deze eerst worden afgeschuurd met een vlak schuurblok. Dit moet met steeds fijner waterproof schuurpapier gebeuren, aflopend van korrel 100 - 150 tot 1000 - 1200. Hierna wordt de plek met polijstpasta gepolijst en daarna weer in de was gezet.

Bij zwaardere beschadigingen, waar het laminaat zelf ook geraakt is, wordt het wat moeilijker. Vaak is dan overleg met een vakman nodig, omdat de konstruktie verzwakt kan zijn. Een handige amateur is echter vaak in staat zo'n reparatie zelf uit te voeren. Hierover kunt u altijd contact opnemen met de werf.

Grote reparaties kunt u het beste door de werf laten uitvoeren.



## ENIGE WETENSWAARDIGHEDEN OVER POLYESTER BOTENBOUW

### Wat is "polyester"?

Gewoonlijk zegt men: "een polyester boot", wanneer een boot bedoeld wordt die van glasvezel gewapend polyesterhars is gebouwd. Deze polyesterhars is een dikke, vloeibare kunststof. Wanneer hieraan bepaalde stoffen worden toegevoegd, kan de hars hard worden. Deze toevoegingen zijn de verharder (ook wel Peroxide of Butanox genoemd) en de versneller (Kobalt). Deze stoffen moeten nauwkeurig in een bepaalde hoeveelheid worden toegevoegd. Ook zijn de temperatuur, de vochtigheidsgraad en de hoeveelheid licht (infrarood) van invloed bij het hardingsproces. Er zijn vele soorten polyester harsen. Ze verschillen o.a. in: kleurechtheid, viscositeit (vloeibaarheid), flexibiliteit, hardheid. Voor de jachtbouw zijn speciale harsen ontwikkeld.

Voor de gelcoat (kleurlaag) worden pigmenten (kleurstoffen) toegevoegd aan een heldere, kleurechte en flexibele harssoort.

Voor de constructie wordt een soort gebruikt die sterk en flexibel is. De polyesterhars alleen is lang niet sterk genoeg. Daarom moet een bewapening worden aangebracht, net zoals staal in een betonnen constructie nodig is. Bij polyesterhars wordt hiervoor bijna uitsluitend glasvezel gebruikt. Deze glasvezels zijn zeer fijne glasdraadjes, die u wel kent als "Engelenhaar" uit de kerstboom. Deze glasdraadjes kunnen geweven zijn. We noemen ze dan "geweven roving". Deze bewapening is zeer sterk, maar heeft als nadeel dat 2 lagen hiervan vrij gemakkelijk van elkaar loskomen (delamineren), dat het een niet geheel glad oppervlak heeft na uitharding (door krimp), dat het bij beschadigingen vocht tot zeer ver in het laminaat kan laten binnendringen en dat het vrij lastig in gecompliceerde vormen is te verwerken.

Een andere soort glasvezelbewapening is de zogenaamde "glasmat". Dit zijn vele stukjes glasvezel van 2,5 - 5 cm. lang, tot een soort dekendoek samen geperst en met een "binder" behandeld. De "glasmat" is niet zo sterk als de "geweven roving", maar heeft de genoemde nadelen niet. Tegenwoordig worden ook wel koolstofvezels gebruikt (bijvoorbeeld Kevlar). Deze zijn nog lichter en sterker dan glasvezels.

### Hoe wordt een "polyester" boot gebouwd?

#### De mal.

Om een boot te bouwen van glasvezel gewapend polyester, heeft men een mal nodig. Gewoonlijk is dit een zogenaamde kontra- of negatiefvorm. Om deze mal te maken, moet men eerst één of meerdere prototypen (positieven) bouwen. Deze modellen worden gewoonlijk van hout gemaakt. Wanneer dit positief model spiegelglad is gemaakt, wordt hiervan een negatief model (de mal) afgetrokken. De kwaliteit van de mal is zeer belangrijk. Zij bepaalt de kwaliteit van de oppervlakte van het uiteindelijke produkt. Ieder foutje in de mal wordt ook in het produkt zichtbaar. Het zal duidelijk zijn dat deze mallen zeer kostbaar zijn.

### Het produkt.

In de mal worden allereerst enige waslagen aangebracht. Deze dienen om het produkt later van de mal te kunnen scheiden. Hierna wordt een kleurlaag (gelcoat) aangebracht. Hierop worden vervolgens lagen glasvezel met hars aangebracht. Deze lagen bij elkaar noemen we het laminaat. Van de konstruktieve eisen hangt het af uit hoeveel lagen en in welke samenstelling (roving en mat) het laminaat dient te worden opgebouwd. De "geweven roving" en de glasmal worden met de hand in de mal aangebracht. Dit noemen we de "hand lay-up" methode. Een andere verwerkingstechniek is de spuitmethode. Hierbij wordt een machine gebruikt, die de hars (waaraan versneller is toegevoegd) automatisch met de juiste hoeveelheid verharder vermengt. De hars wordt tesamen met stukjes gesneden glasvezel op de mal gespoten. Het produkt wordt dus altijd van buiten naar binnen gemaakt. Bij gelijke konstruktie en dikte is het zo, dat hoe groter het gewichtspercentage bewapening ten opzichte van het gewichtspercentage hars, hoe sterker het laminaat is. Wel dient de bewapening volledig te zijn geïmpregneerd (doordrenkt) en vrij van luchtinsluitingen te zijn. Wanneer het laminaat uitgehard is, kan het produkt uit de mal worden "gelost". Gewoonlijk gebeurt dit door lucht of water tussen mal en produkt te persen. Als het produkt uit de mal komt, is de buitenkant glad. Verschillende polyester delen kunnen met lagen glasmal met hars op elkaar geperst worden. Zo vormen ze dan één geheel.

### De "sandwich"-konstruktie.

Deze konstruktie moet men niet verwarren met de zogenaamde dubbelschalige konstruktie. Dit laatste is een konstruktie waarbij de beide buitenkanten van het produkt glad afgewerkt zijn, doordat twee delen met de ruwe kant op elkaar geperst zijn. Een sandwich-konstruktie wordt toegepast waar hoge eisen gesteld worden aan een gunstige stijfheid/gewichtsverhouding. Dit komt bijvoorbeeld voor in vlakke delen van het dek en in grotere rompen (bijvoorbeeld bij kajuitboten).

De stijfheid van een materiaal bestaat uit twee elementen:

1e - de z.g. elasticiteit modulus (uitrekbaarheid),

2e - het z.g. traagheids moment (vormstijfheid).

Het is duidelijk dat een materiaal met veel rek, ook gemakkelijk te buigen is.

De invloed van vormstijfheid is duidelijk te zien bij, bijvoorbeeld, een plank. Op zijn kant is deze veel stijver dan plat. Om nu een grotere dikte te krijgen, zonder veel meer gewicht, worden nu lichte kernmaterialen gebruikt, tussen twee lagen glasvezelgewapend polyester in.

Dit kunnen bijvoorbeeld kops balsahout, airex (schuimplaat) en coromat (schuimvlies) zijn.

Het lossen van een dek uit de mal.



## ENIGE TIPS VOOR HET ONDERHOUD VAN UW POLYESTER JACHT

Hoewel wij bij het ontwerpen en vervaardigen van deze boot steeds gekozen hebben voor praktische uitvoeringen is het toch raadzaam aan de nu volgende zaken de nodige aandacht te besteden. Dit om uw boot in een goede konditie te houden.

### Algemeen:

Polyester is zeer goed bestand tegen weersinvloeden. Om de hoogglans te behouden, is het aan te raden de boot één- of tweemaal per vaarseizoen goed in de was te zetten. Hiervoor kunt u een goede vaste autowas gebruiken of een speciale bootwas, bijvoorbeeld Johnson Regatta Boatwax.

De boot is gewoonlijk met zoet water goed schoon te maken. Voor hardnekkig vuil kan men allerlei niet schurende was- en schoonmaakmiddelen (zachte zeep) gebruiken. In bijzondere gevallen kunnen ook oplosmiddelen (zoals aceton) gebruikt worden. Dit moet wel vluchtig gedaan worden en er moet goed op gelet worden dat de natte doek niet blijft liggen, in verband met het risico van opweken van de gelcoatlaag onder invloed van, bijvoorbeeld, de zon. Het schoonmaken met oplosmiddelen mag niet in de felle zon gebeuren. Hierna moet weer een nieuwe waslaag aangebracht worden.



*Is er genoeg wind?*

## Winterberging:

### Algemeen

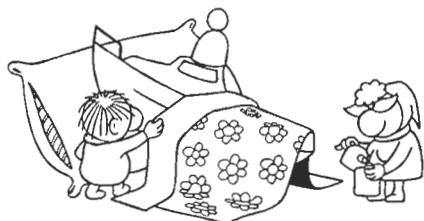
Tijdens de winterperiode verdienen verschillende onderdelen van de boot enige aandacht.

Zwaardboten moeten op de wal overwinteren. Buiten liefst omgekeerd, zodat er geen water in de boot kan blijven staan. De boot moet goed ondersteund en vastgebonden worden, terwijl de zwaardgleuf afgedicht is.

Kielboten kunnen zonder bezwaar in het water blijven liggen, als kruie ijs daar niet kan voorkomen. Alle afsluiters moeten dicht zijn en de slangen hiervan moet men loshalen. Het water moet uit de boot worden verwijderd. Eventuele verdere openingen in het onderwaterschip dicht stoppen met wat stro.

Bij opslag op de wal moet voor goede ondersteuning van de romp en de kiel worden gezorgd. Er zijn speciale bootsteunen bij de werf verkrijgbaar. Het is zinvol, om direkt na het uit het water halen, de boot goed schoon te maken (vooral het onderwaterschip) en in de was te zetten. We adviseren kajuitboten 's winters buiten **niet** af te dekken met een dekzeil. Dit kan kapot waaien, de boot beschadigen of condensvorming in de boot bevorderen.

Voor de kajuitboten en de Centaur zijn speciale wintersteunen bij de werf verkrijgbaar.





## DE COMPROMIS CLUB DIENT ZICH BIJ U AAN!

Sinds 16 februari 1973 (Kon. goedgekeurd 1.7.1974 no. 42) bestaat onze vereniging al. Ze is opgericht voor hen die een Compromis-zeiljacht bezitten en stelt zich hoofdzakelijk ten doel een goed contact onder de leden-Compromis-zeilers te helpen bevorderen. Ze tracht dit te verwezenlijken door het ondernemen van diverse activiteiten zoals:

- het houden van gezellige zeil-evenementen en bijeenkomsten zoals het organiseren van landelijke en regionale zeilwedstrijden;
- het coördineren bij te ondernemen toerzeiltochten zowel in binnen- als in buitenlandse wateren;
- het uitwisselen van technische kennis ten aanzien van schip en uitrusting of onderhoud daarvan;
- het geven van voorlichting over navigatie en andere wetenswaardigheden op watersportgebied;
- verder alles wat ten dienste van het clubverband nuttig en nodig mocht blijken.

Veel daarvan voltrekt zich in het kader van onze bijeenkomsten als ook middels ons periodiek verschijnend clubblad: het Compromis-Kompas.

De in onze vereniging aangesloten Compromisschepen zijn herkenbaar aan de door hen gevoerde clubwimpel naar model zoals in het afgedrukte vignet is weergegeven.

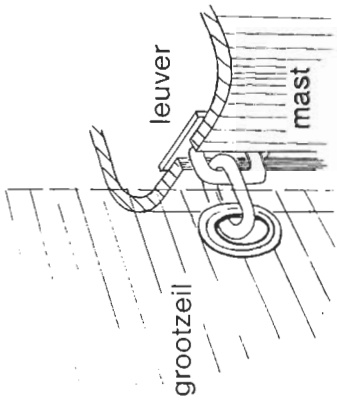
Met bovenstaande uiteenzetting hopen wij u naar genoegen geïnformeerd te hebben omtrent de inhoud van onze vereniging en wij zouden het bijzonder weten te waarderen wanneer wij binnen afzienbare tijd ook u als lid zouden mogen begroeten.

Middels onderstaande lidmaatschapsopgave kunt u zich als zodanig aanmelden en wij zien uw inzending met belangstelling tegemoet.

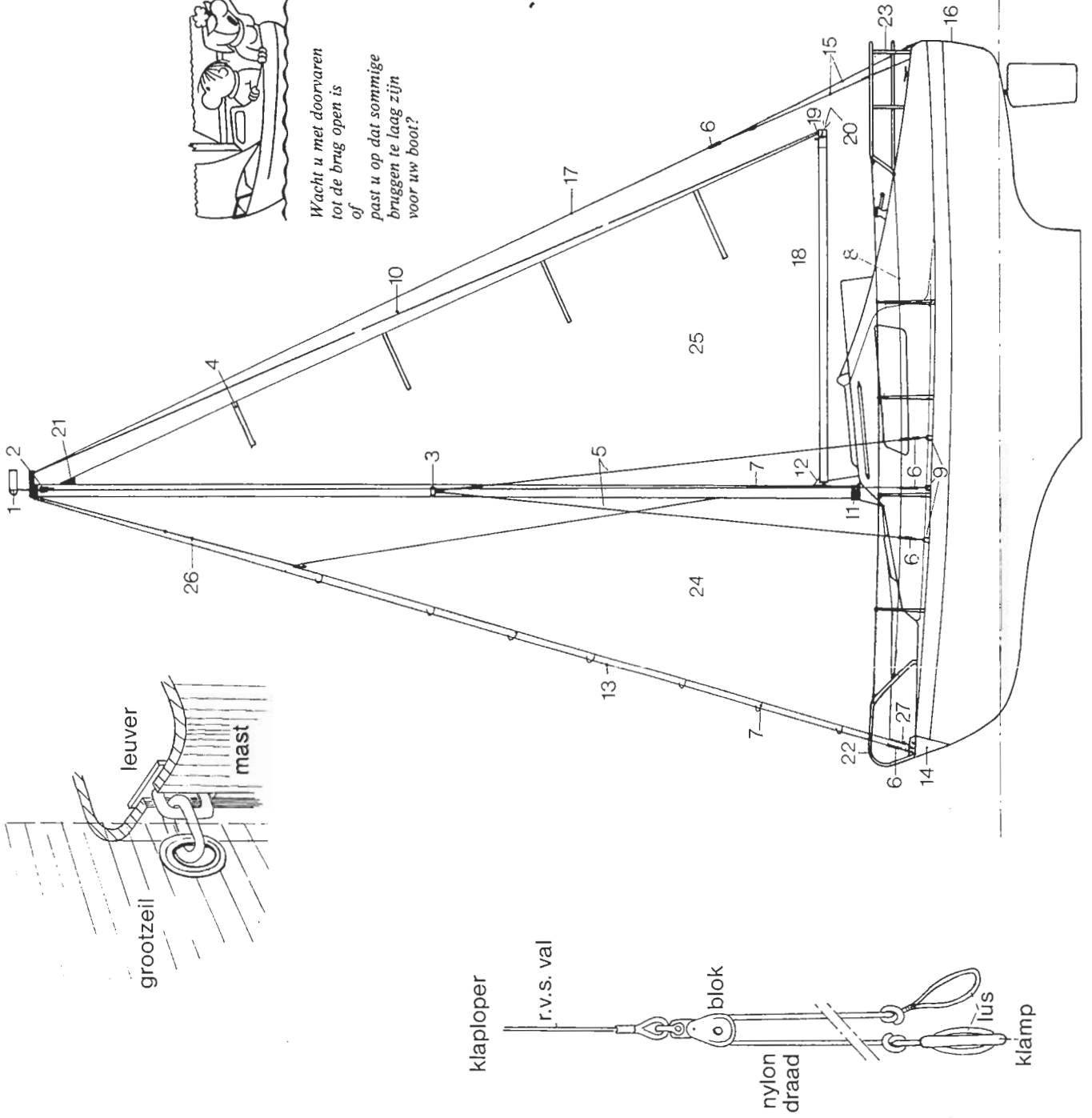
Namens de Compromisvereniging,  
Het Bestuur.

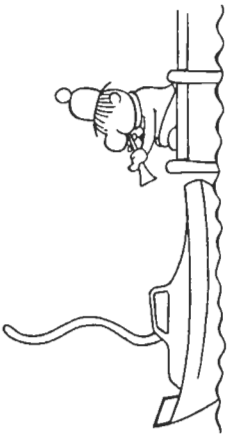
## COMPROMIS 720 Zeilplan

1. vaantje
2. RVS klemmetje
3. zalingen
4. zeillatten
5. onderwanten
6. spanners
7. leuvers
8. zeerailingdraden
9. puttingen
10. kraanlijn
11. mastvoet
12. lummelbeslag
13. voorstag
14. stevenbeslag
15. spruit
16. spiegel
17. achterstag
18. onderlijk
19. nylonlijntje
20. giekeind
21. zeiltop
22. preekstoel
23. hekstoel
24. fok
25. grootzeil
26. los verlengstuk 150 cm.
27. los verlengstuk 15 cm.



Wacht u met doorvaren  
tot de brug open is  
of  
past u op dat sommige  
bruggen te laag zijn  
voor uw boot?





### Het opzetten van de mast:

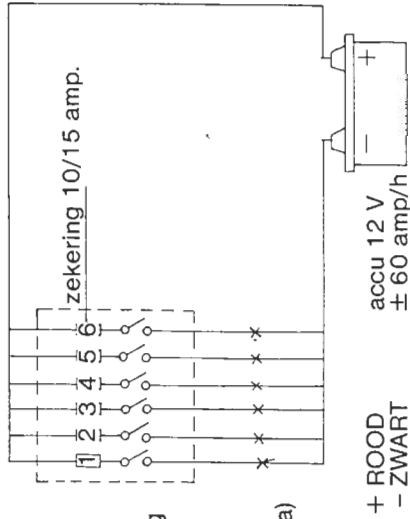
- Het verdient aanbeveling om eerst het *vaantje* te monteren. Dit wordt immers gemakkelijk vergeten. Hiervoor is een *rvs klemmetje* op de mast gemonteerd.
- De *zalingen* in de *zalinghouders* plaatsen. U dient er daarbij op te letten dat de *vallen* aan de goede zijde van de *zalingen* lopen. Alleen het *rvs gedeelte* van de *grootzeilval* en de *kraanlijn* lopen achter de *zalingen*. De *hoofdwanten* kunnen nu door de *zalingeinden* worden geleid.
- Zet de *spanners* aan de *stagen* en *wanten*. Daarna bevestigt u de *hoofdwanten* buiten de *zeerailing* langs, op de middelste *puttingen*. Hetzelfde doet u met de *achterste onderwanten* op de *achterste puttingen*, echter binnen de *zeerailing*. De *spanners* moeten vrij ver losgedraaid worden. De beide einden van de *spruit* zet u met *harpsluitingen* vast op de *plaatputtingen* boven de *spiegel*. Vervolgens verbindt u de top van de *spruit* met een *spanner* aan de *achterstag*.
- Schuif nu de mast zover naar achteren, dat het gat in de hak van de *mastvoet* in dezelfde lijn ligt als het gat van het *beslag* op het *kajuitdak*. Steek hierdoor nu de *bout* en draai de *moer* goed vast. Let er daarbij op dat de *plaat* van de *lummel* niet te zwaar op het *kajuitdak* drukt. De mast kan nu door één man op het *kajuitdak* en één man op het *voordek* omhoog gebracht worden. De *voorstag* zet u nu met een *spanner* op het *middelste gaatie* van het *stevensbeslag*. De *voorstige onderwanten* kunnen nu aan de *voorstige puttingen* gezet worden. Het *aangelaste strikje* is voor een eventuele *bokkepoet*. Hierna kunt u de *spanners* vast draaien.

### De zeilen:

In de eerste plaats wordt de *giek* met de *lummel* aan de mast gemonteerd, het *zeil* wordt dan van voor naar achteren in de *giek* gevoerd. Het *onderlijk* zet u voor vast aan het *lummelbeslag* d.m.v. de *snelsluiting* en achter met het *nylonlijntje* aan het *giekeind* en dan tenminste éénmaal via het *zeilloog* om de *giek* geslagen en vastgezet. Het is raadzaam nu eerst de *zeillatten* in de *latzakken* te steken, daar dit ook gemakkelijk vergeten wordt. De *grootzeilval* zet u nu met een *harpje* op het *voorstige gaatie* van de *zeiltop*, daarna worden de *leuvers* van het *grootzeil* via de *zeilrinvoer* in de mast geschoven. Bij het hijsen komt de *klaploper* naar beneden. Dit is een verfraging in de *val* waarmee het *zeil* goed doorgezet kan worden. De *klaploperlus* zet u op één van de *klampen* op de mast. Daarna kunt u de *val* stevig aantrekken en deze beleggen op de *zelfde klamp*. Voor de *fok* kunt u op dezelfde wijze te werk gaan. De *schoten* dienen als volgt te worden vastgezet. Het *dubbele blok* komt aan de *giek*. Het *violblok* met *wartel* en *klem* wordt bevestigd aan de *traveller* op de *overloop*. Het verdient aanbeveling de *fok* bij ruime rakken

over de *preekstoel* te laten lopen. Tussen de *fokkeval* en de *fok* zet u het *langere verlengstuk*, daar het anders moeilijk zou zijn de *klaploper* te pakken. Bij het varen met een *genoa* kan dit *lange verlengstuk* vervallen. Het *kortere verlengstuk* (staaldraad) wordt geplaatst tussen het *stevensbeslag* en de *halshoek* van de *fok*. De *schoot* wordt d.m.v. een *snaphaak* aan de *fok* gezet. Vergeet bij het strijken van de zeilen niet de *klaploperlus* los te halen van de *mastklamp*.

### ELEC. SCHEMA COMPROMIS 720



- GROEP 1 Binnenverlichting  
 2 Navigatie  
 3 Toplicht  
 4 Kompas (extra)  
 5 Waterpomp (extra)  
 6 Diversen

+ ROOD  
 - ZWART

accu 12 V  
 ± 60 amp/h

### Algemene tips:

Laat degenen die aan boord zijn en niet kunnen zwemmen, altijd een *zwemvest* dragen.  
 Als er met *harde wind* gevaren wordt, behoort iedereen aan boord een *zwemvest* te dragen.  
 Let erop dat u *goedgekeurde zwem-reddingsvesten* heeft.  
 Houdt tijdens het varen de *weersontwikkeling* goed in de gaten.  
 Zorg dat uw boot voldoende *uitgerust* en geschikt is voor het water waarop u vaart.

Sluit de *hoofdkraan* van het gas altijd voor het slapen gaan.

Draai alle *afsluiters* dicht als u langere tijd van boord gaat.

Voordat de mast *gestreken* wordt, moet de *giek* losgemaakt worden.

De mast staat iets *achterover* bij een juiste trim.

Wanneer u het *chemies toilet* ledigt, moet u dit *beslist* niet over boord doen. Op elke *jachthaven* of *camping* zijn toiletten, of vaak speciale *afvaltanks*, waar u het toilet kunt legen. Gebruik u het toilet een *goedgekeurd* middel zoals bijvoorbeeld *Aquakem*.

Laten wij *atstultiert* het water, waar wij allen veel plezier van hebben, schoon houden!!!

Maakt u de trossen  
 wel los vóór u wegvaart?

