

1. Algemeen

Op de website kunt u bij examendocumenten de bijlage Toetsmatrijs en de bijlage 'Afbakening examens Klein Vaarbewijs' vinden waarin alle onderwerpen staan waarover examenvragen mogen worden gesteld. In de 'Afbakening' is ook aangegeven wat bij een onderwerp van de kandidaat wordt verlangd: 'kennis' of 'begrip' of 'toepassen'.

De nautische termen (vakjargon) hebben invloed op de leesbaarheid van de vragen. Zo zullen 'stuurboord en bakboord' nooit worden vervangen door 'rechts en links'. En vaak hebben bepaalde woorden te maken met hoe ze in reglementen worden genoemd: bijvoorbeeld 'opvaart en afvaart' en 'stuurboord op stuurboord'.

Op de website staat een 'Lijst van voorkomende begrippen'. Het zijn uitdrukkingen, die in de binnenvaart (waaronder recreatievaart) worden gebruikt. Die woorden worden ook in examenvragen gebruikt.

In de voorbeeldexamens die op de website te vinden zijn, staan vragen die een voorbeeld zijn van echte examenvragen. Dit zijn de enige voorbeeldvragen die het CBR ter beschikking stelt.

Kijk bij studie over regelgeving ook hoe het staat in de reglementen zelf. Die zijn behalve in diverse boeken, te vinden op internet: www.overheid.nl (> Beleid®elgeving > Wettenbank nationaal).

Als u zoekt op 'Binnenvaartpolitierglement' of 'Rijnvaartpolitierglement' of 'Scheepvaartreglement Westerschelde' krijgt u de officieel geldende tekst.

2. STRUIKELBLOKKEN

2.1. Geplaatst mei 2014.

Waterbeweging

Rondom een varend schip ontstaat een waterbeweging: een boeggolf, een hekgolf, negatieve stroom ('retourstroom') en positieve stroom ('volgstroom').

De effecten daarvan ('zuiging' en 'golfslag') kunnen heftig zijn.

Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat kandidaten niet altijd weten welke factoren afhankelijk van het schip en welke factoren afhankelijk van de vaarweg hier wel en geen rol in spelen.

Aanvulling december 2016

De belangrijkste factoren die bij zuiging een invloed spelen zijn de vaarweg (diepte en breedte), 'natte doorsnede' van het schip (breedte x diepgang) en snelheid van het schip.

Vragen over welke invloed een groot varend schip uitoefent op een klein varend schip scoren niet goed.

De theorie dat twee elkaar ontmoetende schepen zich van elkaar afduwen gaat op wanneer de 'natte doorsnede' en snelheid van beide schepen hetzelfde is. Een varend groot schip heeft meer zuiging dan een varend klein schip. De negatieve stroming (ook wel genoemd 'retourstroom') van grote en kleine schepen onderling kunnen elkaar niet opheffen. 'Groot' overheerst 'klein'. Als het kleine schip dan ook nog de snelheid er uit haalt is het helemaal overgeleverd aan de zuiging van het grote schip. Het grote en kleine schip worden dan bij ontmoeten niet van elkaar afgeduwd! De negatieve stroom van het grote schip veroorzaakt bij het kleine schip een voorwaartse snelheid en ter hoogte van het achterschip van het grote schip wordt het kleine schip daar naar toe getrokken.

Aanvulling augustus 2019

Dit wordt door 56% van de kandidaten goed beantwoord.

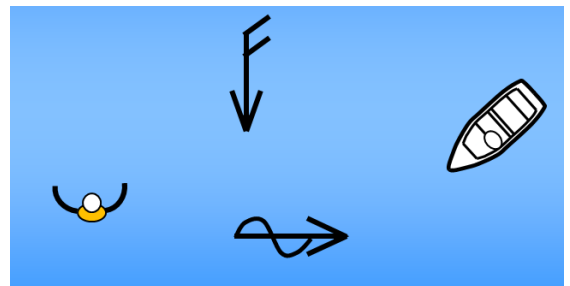
2.2. Geplaatst juni 2013.

'Man overboord' op breed stromend water en met wind

De stroom heeft invloed op de drenkeling en op de boot die de drenkeling moet redden.

Ook de wind heeft invloed op de drenkeling en op de boot die de drenkeling moet redden.

Regelmatig wordt verkeerd ingeschat hoe sterk die beide invloeden zijn op de drenkeling en op de boot.



Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden in de eerste helft van 2019 gemiddeld door 59% van de kandidaten goed beantwoord.

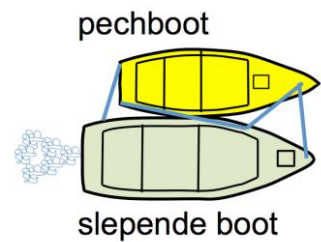
2.3. Geplaatst mei 2014.

Naast elkaar gekoppeld slepen

Men kan, in plaats van op tros erachter, een ander schip ook langs zij vastgemaakt meeslepen.

Dat heeft gevolgen voor de manoeuvreerbaarheid.

Uit de beantwoording van de examenvragen die hierover gaan, blijkt dat veel kandidaten moeite met deze materie hebben.



Aanvulling december 2016

Deze vragen worden in 2016 gemiddeld 54% goed beantwoord.

Aanvulling augustus 2019

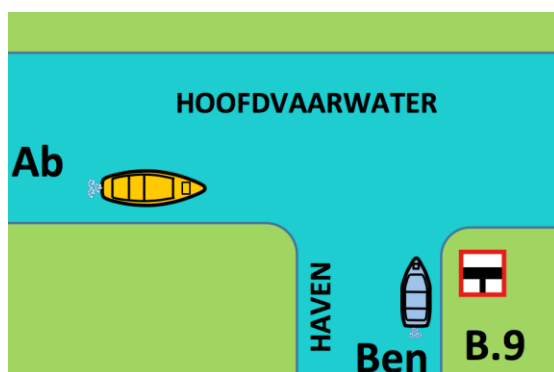
De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 57% van de kandidaten goed beantwoord.

2.4. Geplaatst juni 2013. Herziene tekst mei 2014.

VAARREGELS: 'VOORRANG VERLENEN' of 'MEDEWERKING VERLANGEN'?

In het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) wordt bij de vaarregels onderscheid gemaakt tussen 'voorrang moeten verlenen' en 'medewerking mogen verlangen'.

Het lijkt een puur juridisch onderscheid maar de gevolgen zijn ook dat er een groot verschil is bij de praktische toepassing van de vaarregels.

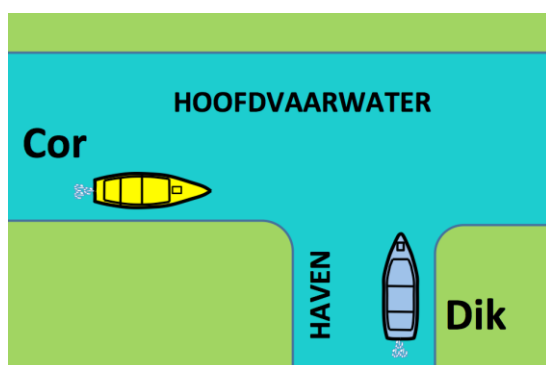


Hoe zit het dan wel?

Situatie Ab - Ben

Volgens art.6.16 lid 8 BPR moet klein motorschip Ben vanwege het geplaatste verkeersteken B.9 voorrang verlenen aan klein motorschip Ab.

Art.6.03 lid 4 BPR legt uit wat die voorrang inhoudt: Ben moet zorgen dat Ab helemaal geen last van hem heeft. Een duidelijke regel die maar voor één uitleg vatbaar is. De voorrangplichtige (Ben) lost dit alleen op. Het is meteen duidelijk wie eerst mag, namelijk Ab.



Er staat in het BPR bij art.6.16 lid 8: 'In afwijking van lid 1 t/m lid 7'. Dus als teken B.9 niet is geplaatst, geldt er iets anders!

Situatie Cor -Dik

Dat klopt. Als teken B.9 niet is geplaatst geldt de 'medewerkingsregel' (tenzij er nadrukkelijk toch een voorrangsregel wordt opgelegd; dat laatste is het geval in lid 3 en lid 5 en in het hierboven behandeld lid 8).

Art.6.16 lid 4 regelt deze casus: Klein motorschip Dik mag de haven uitvaren en daarbij medewerking verlangen van klein motorschip Cor. Cor moet die medewerking verlenen.

Art.6.03 lid 6 en 7 leggen uit wat die medewerking inhoudt:

1^e. Cor moet meewerken en als de noodzakelijke koerswijziging of snelheidswijziging veroorzaakt door Dik 'niet plotseling en niet in sterke mate is' keurt het BPR dat goed. Dik gaat dan voor.

2^e. Als Dik de haven uit zou varen en de medewerking die Cor moet geven komt erop neer dat Cor wel plotseling én in sterke mate koers óf snelheid moet wijzigen, dan mag Dik dat niet doen. Cor gaat dan voor.

Als er sprake is van een medewerkingsregel moeten beide schepen het samen oplossen. Het is niet meteen duidelijk wie eerst mag.

Tijdens het examen wordt getoetst of de kandidaat weet of er sprake is van een voorrangsregel of van een medewerkingsregel.

Als er sprake is van een voorrangsregel moet de kandidaat weten wie voorrang moet verlenen.

Als er sprake is van een medewerkingsregel wordt in het examen niet gevraagd welk schip eerst mag.

Dat hangt immers van de omstandigheden af: onderlinge afstand van de schepen / naderingssnelheid / gemakkelijk of moeilijk manoeuvreerbaar / ruimte om uit te wijken, ook gelet op andere schepen / wel of geen stromend water / hinderlijke wind / e.d.

Bijvoorbeeld: heeft Cor stroom tegen dan kan Cor gemakkelijk meewerken (door vaart te minderen).

Maar vaart Cor vóórstroom dan moet er sprake zijn van een grote onderlinge afstand wil Dik er nog verantwoord voor langs kunnen. Door het verschil tussen 'voorrang' en 'medewerking' te kennen, weet de kandidaat dat hij/zij in de praktijk bij 'medewerking' extra alert moet zijn.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 62% van de kandidaten goed beantwoord.

Aanvulling december 2016

Naast samenkomsten van een hoofdvaarwater met een nevenvaarwater (of haven; dat komt op hetzelfde neer) zijn er ook samenkomsten van gelijkwaardige vaarwateren. Art.6.16 BPR regelt dat niet. Uit art.6.17 lid 1 BPR blijkt dat het gedrag op zulke samenkomst onder dat artikel valt; de regels van 'koerskruisen'.

De examenvragen over dit onderwerp worden gemiddeld 60% goed beantwoord.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 57% van de kandidaten goed beantwoord.

2.5. Vervallen

2.6. Geplaatst mei 2014

Verlichting kleine schepen Binnenvaartpolitiereglement

Enkele examenvragen over de verlichting die het BPR voorschrijft voor kleine schepen, worden regelmatig fout beantwoord. Hoe het wettelijk moet, staat te lezen in art.3.13 BPR.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 64% van de kandidaten goed beantwoord.

2.7. Geplaatst november 2013

Andere reglementen dan het Binnenvaartpolitie­reglement

Het valt op dat bij de vragen die worden gesteld over andere reglementen dan het BPR (zie in de 'Afbakening' welke reglementen dat zijn) vaak het antwoord wordt gekozen dat juist zou zijn als het over het BPR zou gaan. Soms zijn die regels hetzelfde maar in de meeste gevallen is er verschil!

Aanvulling oktober 2015

In de 'Afbakening' staat welke artikelen van het RPR kunnen worden be­vraagd.

Wat volgens het RPR (art.1.01m) een 'groot' schip en 'klein' schip is verschilt met het BPR.

De leeftijd waarop men een schip mag besturen (art.1.09) is in het RPR in sommige gevallen anders dan in het BPR.

De verlichting die een klein schip volgens art.3.13 BPR mag voeren is in het RPR niet in alle gevallen toegestaan.

De vaarregels tussen grote en kleine schepen zijn in het RPR (art.6.02 lid 1) anders dan in het BPR. Dat heeft gevolgen voor een klein schip of het wel of niet MOET reageren op een blauw bord met wit flikkerlicht dat wordt getoond door een groot schip (art.6.04 gelet op art.6.02 lid 2 RPR).

Aanvulling augustus 2019

De vragen over de vaarregels RPR werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 75% van de kandidaten goed beantwoord.

De vragen over de overige regels RPR werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 50% van de kandidaten goed beantwoord.

Aanvulling september 2017

Er bestaan wateren waarop een ander reglement dan BPR of RPR of SRW geldt. In het examen kan worden gevraagd welk ander reglement dat is. Dat hoort bij de examenstof; zie de 'Afbakening'. Over de inhoud van die reglementen wordt niets gevraagd.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over het toepassingsgebied van het SRGM werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 49% van de kandidaten goed beantwoord.

2.8.

Manoeuvreren

In de praktijk zijn er vaak meer goede manieren om een manoeuvre uit te voeren.

Behalve de vragen met slechts één goed antwoord komen er ook vragen voor waarin meer goede (of meer foute) manieren worden voorgelegd.

Om het begrip te toetsen, worden er in een vraag over zo'n onderwerp twee manieren geschetst, toegelicht met plaatjes.

De kandidaat moet een keuze maken welke manier goed uitvoerbaar is of welke manieren goed uitvoerbaar zijn. Het antwoord is niet meer: standaard één manier goed.

De conclusie kan ook luiden: beide manieren zijn fout.

U kunt op bijgaand plaatje oefenen.

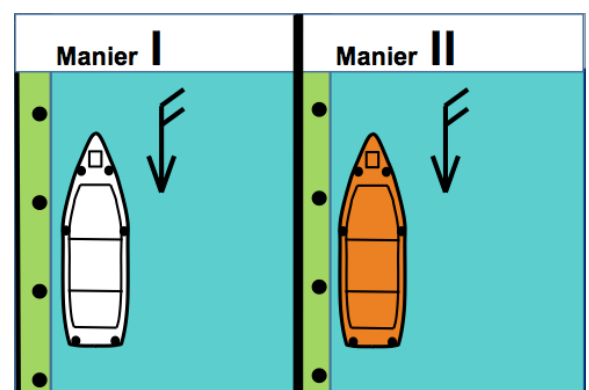
U moet afmeren.

De wind komt van voren.

Teken een willekeurige lijn vanaf een bolder aan boord (zwarte stip) naar een willekeurige bolder aan de wal (zwarte stip).

Vraag u af of u met behulp van die lijn met de schroef op vooruit óf de schroef op achteruit het schip zonder schade tegen de wal kunt manoeuvreren. Zo ontdekt u zelf wat wel kan en wat niet kan.

In het plaatje zijn omwille van de duidelijkheid de stootwillen weggelaten.



N.B.: Examenvragen kunnen op diverse manieren van elkaar verschillend zijn, bijvoorbeeld door de wind uit een andere richting te laten komen, in plaats van wind er een stroomrichting in te brengen of wind en stroom allebei weg te laten.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 65% van de kandidaten goed beantwoord.

2.9. Geplaatst juni 2015

Trosbehandeling in sluzen

Als een klein schip in een sluis omhoog of omlaag geschut wordt, kan men vaak de lijnen los in de hand houden. Maar er zijn omstandigheden denkbaar dat het nodig is de lijn een paar slagen om een bolder of kikker aan dek te leggen omdat de krachten zo groot worden dat dit niet met de hand op te vangen is.

En er zijn ook omstandigheden denkbaar dat het geen kwaad kan de tros aan boord op de bolder of kikker vast te maken.

Kortom: het hangt helemaal van de omstandigheden af hoe men met de lijnen moet handelen.

Het is dus NIET zo dat bij het schutten een lijn ALTIJD in de hand gehouden moet worden.

Aanvulling december 2016

In 2016 gaf gemiddeld 66% van de kandidaten bij deze vragen het juiste antwoord.

Als het water heel wild de sluis ingelaten wordt is het onmogelijk een lijn los in de hand te houden.

Dan moet de lijn ten minste een slag om een bolder gelegd worden. Het uiteinde van de lijn kan dan wel in de hand gehouden worden. Vieren van een één slag om een bolder gelegde lijn gaat gemakkelijk. Doorhalen gaat, als er b.v. door wild stromend water spanning op de lijn staat, moeilijker.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 76% van de kandidaten goed beantwoord.

2.10. Geplaatst juni 2015

Constructies in de kaart

In het examen KVB2 komt een vraag voor waarbij in de kaart van de Waddenzee een constructie moet worden uitgevoerd om de invloed van eb- of vloedstroom vast te stellen. Dat is een zogenaamde 'bovenstroomse koers'. Die vraag wordt regelmatig fout beantwoord.

De opdracht noemt bij de snelheid van het schip en bij de stroomsnelheid altijd 'zoveel mijl per uur'. Op het examenkaartje betekent dat soms dat men met dat aantal mijlen ergens op het land terecht komt, of op een punt voorbij de opgegeven positie. Dat maakt voor de constructie niets uit, maar misschien geeft dit verwarring.

Tip: als gekozen wordt voor de helft van het opgegeven aantal mijlen in een half uur wordt de constructie in de kaart de helft kleiner maar levert wel hetzelfde resultaat op.

Aanvulling december 2016

Zie vraag 26 in het Voorbeeldexamen KVB2. De 'foutmarge' in dit type vraag is verruimd van 2 naar 3 graden. Dan leidt een onnauwkeurige uitwerking vaker toch tot een goed gerekend antwoord.

2.11. Geplaatst juni 2015

Vuilwatertank

Het is al sinds een paar jaar verboden om vanaf een pleziervaarttuig poep en plas buitenboord te lozen.

Sinds kort wordt in het examen KVB1 ook gevraagd naar de gevolgen van dat verbod. Dus hoe in verband met dat lozingsverbod omgegaan moet worden met het gebruik van de WC aan boord. Die vraag wordt regelmatig fout beantwoord.

Volgens een Europese Richtlijn moeten er aansluitmogelijkheden zijn voor een vuilwatertank. Volgens een nieuwere Europese Richtlijn moet er een vuilwatertank worden geïnstalleerd. Daarmee is het nog niet verplicht om die tank ook daadwerkelijk te gebruiken. Er zijn ook andere oplossingen denkbaar. Die Europese Richtlijnen gelden slechts voor pleziervaartuigen die in ons land nieuw worden gebouwd of nieuw worden geïmporteerd. Daarom gaan de examenvragen niet uit van de verplichtingen in die richtlijnen. De kandidaat hoeft die technische eisen dus niet te kennen. De examenvragen slaan wel op de situatie die verreweg het meest voorkomt: het gebruik van de WC aan boord van een pleziervaartuig dat al lange tijd in gebruik is en dat niet valt onder de regels voor nieuwe pleziervaartuigen.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 59% van de kandidaten goed beantwoord.

2.12. *Geplaatst juni 2015*

Reisvoorbereiding

In de brandstoftank kan water terecht komen bij het bunkeren of ontstaan door condens. Bij het bunkeren kan ook vuil/roest meegeleverd worden. In een stalen tank aan boord kan roest ook ontstaan.

Wanneer een pleziervaartuig langdurig stil ligt of uitsluitend op rustig water (zonder golfslag) wordt gebruikt zal water en vuil/roest, dat in de brandstoftank zit, niet snel in het brandstofsysteem komen.

Het water en het vuil zakt onderin de tank en de brandstoftoevoer naar de motor zit meestal niet helemaal onderin die tank.

Maar als de boot dan zonder extra voorzorgsmaatregelen gebruikt wordt op woelig water zal het bezinksel van water en vuil WEL meteen in de brandstoftoevoer naar de motor terechtkomen. Het brandstoffilter zal snel verstopt raken en de motor valt dan stil. Los van het ongemak kan dit ook een gevaarlijke situatie opleveren.

Uit de antwoorden op examenvragen over dit onderwerp blijkt dat veel kandidaten niet weten welke voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden om stilvallen van de motor te voorkomen respectievelijk wat ze moeten doen na het stilvallen van de motor om deze weer in bedrijf te krijgen én tevens te voorkomen dat deze opnieuw stilvalt.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 38% van de kandidaten goed beantwoord.

2.13. *Vervallen*

2.14. *Geplaatst juni 2015*

Varen bij slecht zicht al dan niet op radar

Examenvragen die gaan over de verplichtingen voor kleine schepen voortvloeiend uit art. 6.29 BPR / art. 6.30 RPR worden regelmatig fout beantwoord.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 62% van de kandidaten goed beantwoord.

2.15. Geplaatst oktober 2015

Verkeerstekens

Bij examenvragen over de betekenis van verkeerstekens staat het juiste antwoord, dat te vinden is in Bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR), er uiteraard bij.

Het examen richt zich op schippers van kleine schepen en met name bestuurders van snelle motorboten.

Bij vragen over de verkeerstekens



A.13 en A.18 weet 36 resp. 37 % van de kandidaten het volgens het BPR juiste antwoord te geven.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over verkeersteken A.13 en A.18 werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 62% van de kandidaten goed beantwoord.

Aanvulling september 2017

Een bootje dat met een buitenboordmotor vaart is reglementair een (klein) motorschip. Bij teken A.12 (rechts) mag een motorschip niet verder. Als de schipper de buitenboordmotor stil zet en verder roeit is het geen motorschip en mag het bij teken A.12 wel verder.



ECHTER als teken A.1a (links) is geplaatst mag alleen maar een 'klein schip zonder motor' (b.v. een kano) verder varen. Dit is bij veel kandidaten onbekend. Een bootje met stil gezette buitenboordmotor is niet een 'klein schip zonder motor' en mag bij A.1a dus niet verder. De meeste kandidaten denken dat bij teken A.1a niemand verder mag varen. Dat is niet juist; een algeheel verbod om verder te varen volgt niet uit teken A.1a maar uit teken A.1 (het bord rechts, of rood licht/rode lichten of rode vlaggen).



Aanvulling augustus 2019

De vragen over verkeersteken A.1a en A.12 werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 80% van de kandidaten goed beantwoord.

Aanvulling maart 2019



Teken E.21 (links) betekent dat een snelle motorboot daar snel mag varen. Dat betekent NIET dat dan ook een waterskiër mag worden voortgetrokken. In 2018 dacht 52% van de kandidaten dat waterskiën bij teken E.21 wel mag. Waterskiën mag als teken E.17 (rechts) is geplaatst.



Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit verkeersteken E.17 en E.21 werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 66% van de kandidaten goed beantwoord.

Aanvulling april 2017

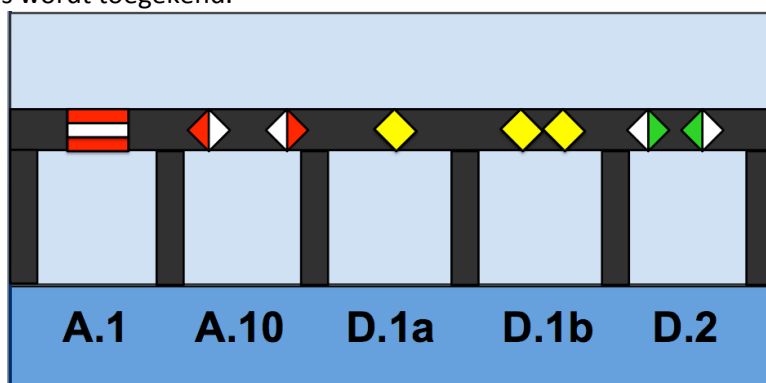
Bij examenvragen over verkeerstekens op bruggen valt het op dat bepaalde tekens aan bruggen een verkeerde betekenis wordt toegekend.

75% van de kandidaten denkt dat men niet door een brugopening mag varen als dat is gemarkeerd met verkeersteken A.10.

Advies: bestudeer art.6.24 en 6.25 BPR met de betekenis van de bijbehorende tekens A.1, A.10, D.1a, D.1b en D.2.

Aanvulling augustus 2019

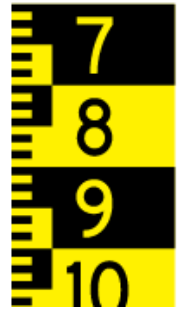
De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 62% van de kandidaten goed beantwoord.



Aanvulling april 2017

Er is discussie ontstaan over het begrip 'hoogteschaal' of 'omgekeerde peilschaal'.

Er is besloten verkeersteken G.5.1. Bijlage 7 BPR alleen maar aan te duiden als 'hoogteschaal' en niet als 'omgekeerde peilschaal'.



2.16. Geplaatst december 2016

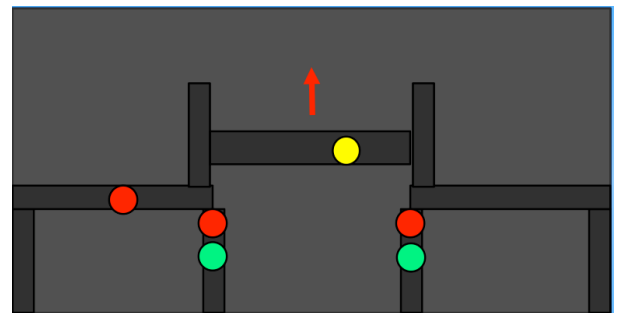
Wijziging BPR

Het BPR is per 1 januari 2016 op een paar belangrijke onderwerpen gewijzigd.

Bij voorbeeld de vraag over 'een plaats in het vaarwater' op de drukst bevaren rivier in ons land, de Waal, wordt door 31% van de kandidaten goed beantwoord. Voorheen moest een klein schip daar de stuurboordzijde van het vaarwater houden. Per 1 januari 2016 is dat niet meer verplicht.

Dat is ook aangegeven in het antwoord bij vraag 16 in het Voorbeeldexamen KVB1 ([te vinden op onze website](#)). Ook in de 'Afbakening' is dit onderwerp onlangs verder uitgediept. In Afbakening A.4 (t.a.v. hfdst.6 en 9 BPR) en A.5 (t.a.v. vaarregels RPR) is aangegeven dat de kandidaat moet weten dat voor een klein schip geen 'stuurboordwalplicht' geldt op bepaalde rivieren waar het varen 'met of zonder blauw bord' hoofdregel is (dat zijn enkele BPR-rivieren en alle RPR-rivieren).

Een nieuwe BPR-regel bepaalt dat bij 'rood-licht-boven-groen-licht' op een brug, waarbij óók geel licht wordt getoond, alvast mag worden doorgevaren (als de brug voor het betreffende schip genoeg omhoog geheven is). Vragen hierover worden door 25% van de kandidaten goed beantwoord.



Aanvulling augustus 2019

De vragen over de plaats in het vaarwater op de Waal werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 50% van de kandidaten goed beantwoord.

De vragen over brugpassage tijdens 'rood-groen plus geel' werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 47% van de kandidaten goed beantwoord.

2.17. Geplaatst november 2017

Definities BPR

Bij vragen over wat volgens het BPR een 'snelle motorboot' is, valt het op dat twee derde van de kandidaten het verschil met de definitie van 'snel schip' niet weet. Zie art.1.01 A.5° en A17° BPR.

Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 53% van de kandidaten goed beantwoord.

2.18. Geplaatst maart 2019

Manoeuvreren met boegschroef

In de praktijk gebruiken veel motorboten de boegschroef bij het manoeuvreren. Daarom zijn ook hierover vragen in het examen opgenomen. In 2018 weet gemiddeld zo'n 57% van de kandidaten het goede antwoord te geven op die examenvragen.

Sommige examenvragen worden ondersteund met een plaatje. Het hier afgebeelde plaatje hoort bij vraag 40 in het Voorbeeldexamen KVB1 op de website.

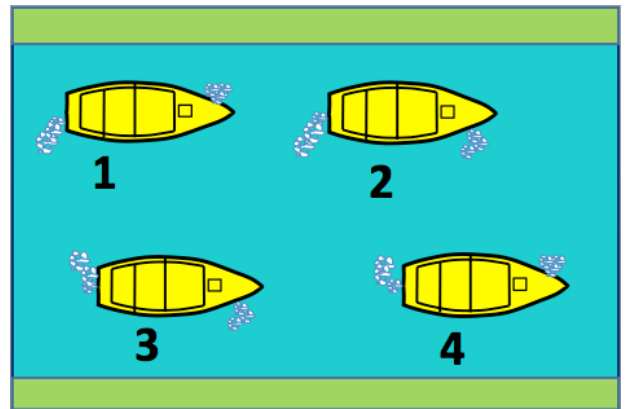
In het plaatje is het schroefwater van zowel de boegschroef als van de schroef in het achterschip ingetekend met golfjes. De richting waarheen het voor- of achterschip gaat is tegengesteld aan die golfjes.

Als bij de boegschroef bij voorbeeld golfjes naar bakboord zijn getekend (in het plaatje bij nr.1 en 4) dan gaat het voorschip naar stuurboord.

Als het schroefwater bij het achterschip bij voorbeeld door bakboord roer met golfjes in de richting schuin bakboord naar achteren is ingetekend (in het plaatje bij nr.3 en 4) dan gaat het achterschip vooruit en daarbij naar stuurboord.

In het plaatje draait schip 1 over stuurboord en draait schip 3 over bakboord. Schip 2 gaat nagenoeg dwars naar bakboord en gaat daarbij iets vooruit. Schip 4 gaat nagenoeg dwars naar stuurboord en gaat daarbij iets vooruit.

Door vast te stellen hoe het voorschip en het achterschip zich verplaatsen kan het juiste antwoord worden gevonden op de vraag hoe de verlangde manoeuvre het beste kan worden bereikt.



Aanvulling augustus 2019

De vragen over dit onderwerp werden (in de eerste helft van 2019) gemiddeld door 58% van de kandidaten goed beantwoord.