

2de Klasse eisen

nr	eis	Aftekenen	
		datum	handtek.
1	Zeilboekje 2		
2	Roeiboekje 2		
3	Zeilmanouvres 2		
4	Schiemanswerk 3 en herhaling		
5	Bootkennis 3		
6	Vlagvoering op schepen		
7	Organisatie Cay-Noya		
8	Bootonderhoud		
9	Bakstent 2		
10	E.H.B.O. 2		
11	Kaart & Kompas 2		
12	Routetechnieken 2		
13	Pionieren 1		
14	Splitsen: eindsplits, oogsplits		
15	Verkenners vijfkamp		
16	3de Klasse eisen herhalen		

Eigendom van:.....



Eigendom van:.....

De eisen waaraan een goede zeeverkenner wil voldoen.

Voorwoord

Je hebt je 3^{de} klasse eisen voltooid, gefeliciteerd met het worden van “zeeverkenner 3^{de} klas” van scouting Cay-Noya.

Voor je liggen de tweede klasse eisen. De 2^{de} klasse eisen zijn bedoeld om jou als scout en zeeverkenner zodanig veel inzicht te geven dat het je gemakkelijk af moet gaan anderen iets te leren.

Als je de eisen klaar hebt kan je geen aanspraak maken op de titels: kwartiermeester en bootsman, wel krijg je het 2^{de} klasse insigne.

Succes met de 2^{de} Klas

Samengestelling: Joris Fleer, Ernst van Loosen, Raymond van Doorn
Vincent de Bruin, Bastiaan Schonk,
Maarten van de Hoven, Sander Pieterse

Auteur : Sander Pieterse

Druk: eerst druk, 2005

Niets uit deze uitgave mag vervoelvoudigd worden en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm en op welke andere wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur. No Part of this publication may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the authors.

Zeeverkeners Scouting Cay-Noya kan geen enkele verantwoording op zich nemen voor schade of ongemak ten gevolge van fouten, die ondanks de nauwkeurige bewerking, toch in dit drukwerk kunnen voorkomen. Vermelding van bedrijven in dit drukwerk houdt geen kwaliteitsoordeel in.

Gegevens afgesloten: 16 maart 2005
Druk en zetwerk: Sanderson printing

ISBN 90 035 1026 3
NUGI 023

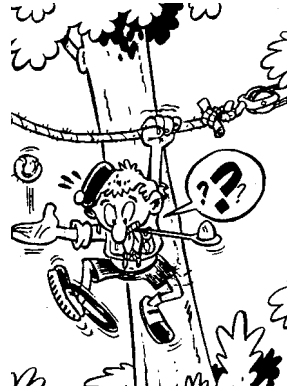
2005 Scouting Cay-Noya Amerfoort/Leusden

Verkeners Vijfkamp

Het onderdeel verkeners vijfkamp is een heel oud onderdeel uit de klasse eisen. Bij deze eis is het de bedoeling dat je mee gaat deelnemen aan de volgende onderdelen.

- hardlopen
- hoogspringen met aanloop zonder plank
- verspringen met aanloop zonder plank
- hink-stap-sprong met aanloop zonder plank
- kastibal werpen

Tijdens de verschillende onderdelen wordt de tijd of afstand bijgehouden. De tijd of afstand leveren punten op en met het totale aantal punten kun je kijken of je aan deze eis voldaan hebt. Als je het de eerste keer niet haalt, probeer je het een andere keer gewoon opnieuw.



Derde Klasse eisen

Deze eis mag je pas aftekenen als alle eisen van de 2^{de} klas zijn afgetekend.

De bedoeling van deze eis is te kijken of je de derde klasse eisen nog beheerst. Een aantal eisen zal je nu beter kennen dan toen je ze voor het eerst zag, omdat je de eisen aan andere jongens hebt geleerd of je kennis hebt toegepast.

Als je zeeverkenner 2e klas bent kan je doorgaan om 1e klas zeeverkenner te worden want er geldt nog steeds: **Een padvinder zet door! Succes!**



Zeilboekje 2

Voor deze eis moet je alle punten in “**zeilboekje 2**” hebben afgewerkt.

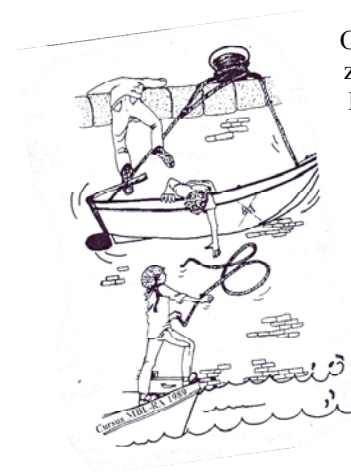
Inmiddels heb je “**zeilboekje 1**” helemaal doorlopen. Je bent met je 2^{de} klasse eisen begonnen en daar hoort “**zeilboekje 2**” bij.

De punten die in “**zeilboekje 2**” staan zijn al weer wat lastiger, dus hier moet je goed voor oefenen. Ook in dit boekje geldt weer: niet alle punten hoeven op het water worden afgetekend, dus je kunt zelfs in de winter hiermee aan de slag.



Roeiboekje 2

Voor deze eis moet je alle punten in “**roeiboekje 1**” hebben afgewerkt.



Ook “**roeiboekje 2**” is een niveau hoger, net als bij de zeilboekjes.

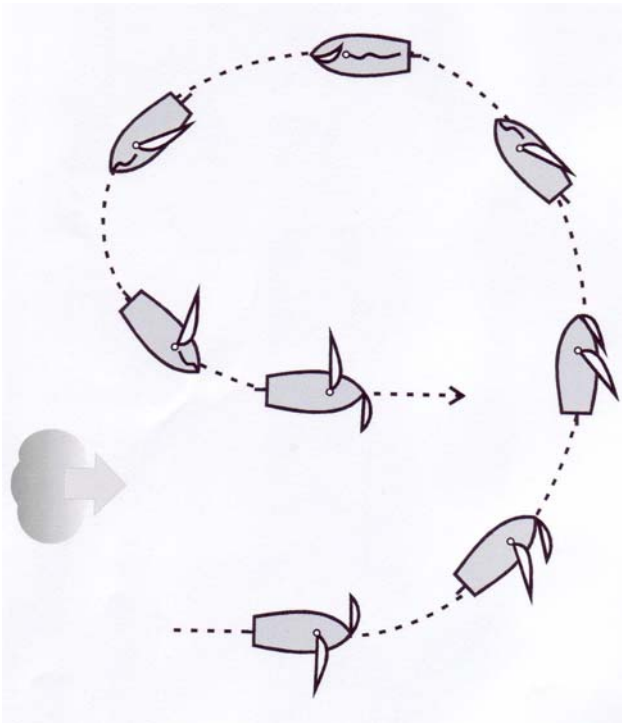
De punten die in “**roeiboekje 2**” staan zijn de dingen die je moet weten als je de basiskennis van roeien onder de knie hebt.

Niet alle punten hoeven op het water worden afgetekend, dus je kunt zelfs in de winter hiermee aan de slag.

Zeilmanoeuvres 2

Gijpen door overstag te gaan (stormrondje)

Wanneer het erg hard waait kan een gijp moeilijk uit te voeren zijn, omdat de wind het zeil bij het overhalen een flinke snelheid zal geven. Om dit te voorkomen kunnen we in plaats van gijpen ook oploeven, overstag gaan en vervolgens weer afvallen. Hoewel het meer werk is, is deze manier van gijpen wel veel veiliger, omdat het zeil geleidelijk steeds meer wind vangt bij het afvallen na het overstag gaan. Let er wel op dat je voor deze manoeuvre wel meer ruimte nodig hebt. Gijpen door overstag te gaan noemen we ook wel een **Stormrondje**.



Afvaren van hogerwal

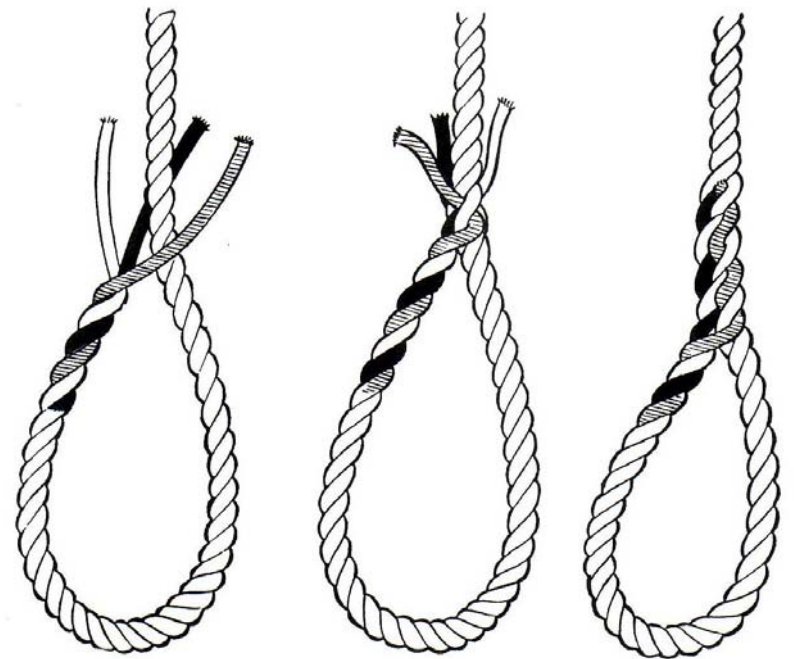
Voordat je gaat afvaren moet je goed weten dat je roer pas werkt als de boot snelheid heeft. Wees er dus op bedacht dat als je weg vaart en je hebt nog geen voldoende snelheid dat de boot 'stuurloos' kan oploeven. Bij te weinig afstand tussen wal en schip zal de boot tegen de wal aan zeilen.

Oogsplits

Ook de oogsplits kan het best geleerd worden met hulp van iemand. Draai de lijn ongeveer 10 cm uit, eventueel kan met een stukje draad (bijvoorbeeld garen) *vóór* het leggen van de splits verder uitdraaien voorkomen.

Leg nu de lijn recht op een tafel en pak de lijn vast tot waar je hem het uitgedraaid. Vouw dit gedeelte naar het gedeelte dat op tafel ligt, totdat je de gewenste lus hebt gekregen. Verdeel de strengen nu zo dat een streng bovenop ligt en een aan de linker en een aan de rechterkant. Altijd moet met de middelste streng (streng bovenop) worden begonnen. Steek de streng door. Afhankelijk van hoe het touw gedraaid is de overige strengen doorsteken, één een streng terug en één een streng verder.

Let goed op de richting waarin de te splitsen strengen moeten gaan, altijd vanaf de lus recht naar onder doorsteken. Hierna moet net zoals bij de eindsplits iedere streng tweemaal worden doorgestoken en uit elke tier mag slechts één streng uitsteken. (Een tier is de ruimte tussen twee strengen.)



Oogsplitsen kunnen van een metalen kous worden voorzien *vóór* het splitsen, het "oog" van de splits moet dan precies groot genoeg zijn voor de kous (vaak hebben de vallen een metalen of een kunststof kous).

Splitsen

Splitsen is bedoeld om de einden van een lijn niet te laten uitrafelen, om ze een bepaald doel te geven of om ze met elkaar te verbinden. We behandelen hier het splitsen van een 3-strengs lijn.

We onderscheiden in de klassen eisen 3 splitsen

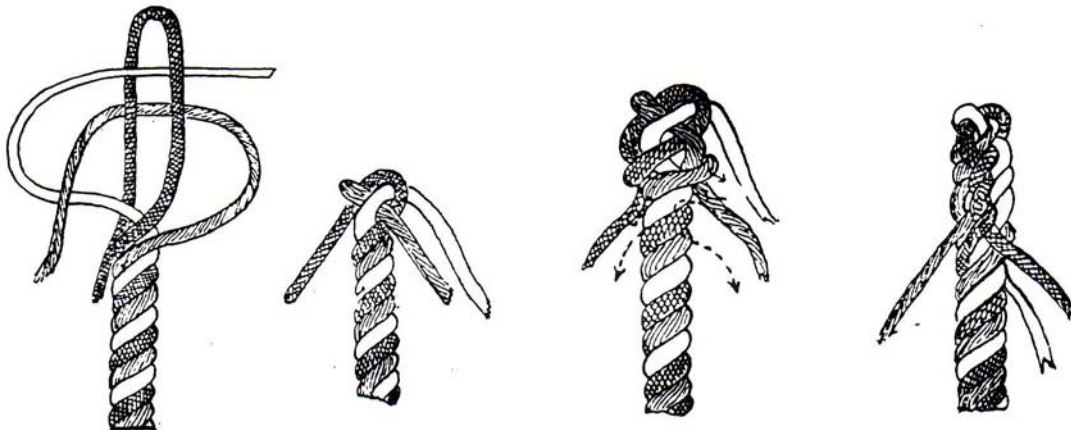
- Eindsplits of Spaanse takeling
- Oogsplits
- Kortesplits

In de eerste klasse eisen zal de korte splits worden behandeld. De takeling (een alternatief voor de eindsplits) komt hier ook aan bod.

Eindsplits of Spaanse takeling

Deze splits wordt gebruikt om te voorkomen dat het uiteinde van een touw of lijn uitdraaid. Hij blijft altijd zitten en raakt niet meer los zodat de splits beter gebruikt kan worden dan een bezetting (gewone takeling). Het grootste nadeel is dat het uiteinde dikker wordt, zodat deze moeilijk door een blok gehaald kan worden. Het beste kunnen splitsen geleerd worden met hulp van iemand.

Begonnen moet worden met een kruisknoop. Nadat deze regelmatig is aangetrokken moeten de losse einden "gevlochten" worden door een touw. Er gaat altijd maar één eind onder één streng door. Nadat dit twee a drie keer is gedaan kunnen de uiteinden afgesneden worden. Houdt de splits dus ongeveer 10 cm anders wordt hij veel te lang.



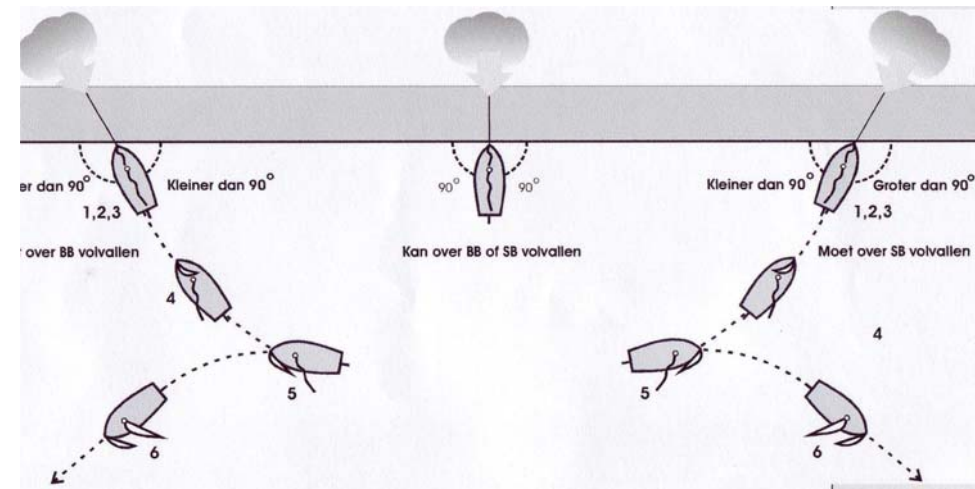
Afvaren van hogerwal met de wind loodrecht vanuit het 'land'

1. Zeilen hijsen; (je ligt al tegen wind in) en goed laten vieren
2. Kijken of de vaarweg vrij is;
3. De boot recht naar achteren afzetten en deinzen; (achteruitvaren)
4. Met het roer de boot in de wind houden;
(LET OP: het roer stuurt nu precies andersom!)
5. Als er genoeg ruimte is: - Fok bak
6. Grootzeil helemaal uitvieren
7. Zodra je op de goede koers ligt kan je wegzeilen.

Afvaren van hogerwal met de wind schuin vanuit het 'land'

Als je de boot nu in de wind legt, ontstaat er een hoek groter dan 90° , en een hoek kleiner dan 90° . Het is nu van groot belang dat je de juiste hoek kiest om weg te varen. De boot wordt ook nu weer naar achteren afgezet, de punt wordt licht omgeduwd naar de grootste hoek. Zo heb je de meeste ruimte om weg te varen. Doe je dit niet dan zal de boot heel snel wind vangen en tegen de kant opvaren.

1. Zeilen hijsen (je ligt al tegen wind in) en goed laten vieren
2. Kijk of de vaarweg vrij is
3. Kijk wat de grootste hoek is
4. De boot recht naar achteren afzetten en tevens de punt iets om duwen naar de grootste hoek en de fok bak trekken
5. Tijdens het afvallen grootzeil helemaal laten vieren
6. Bij genoeg ruimte zeilen aan, en weg zeilen.



Ankeren

Er is een aantal redenen om voor anker te gaan:

- Als je bij slecht weer aan lagerwal moet aanleggen, dan is ankeren een veilige manier om aan te leggen.
- Als bij lagerwal de kant slecht bereikbaar is, bijv. door puinstort of basaltblokken.
- Je wilt overnachten en je kunt niet aan wal liggen.

Voor anker gaan

Het is bij het ankeren belangrijk dat alles klaar ligt en niet in de knoop zit, ook moet iedereen in de boot weten wat hij moet doen.

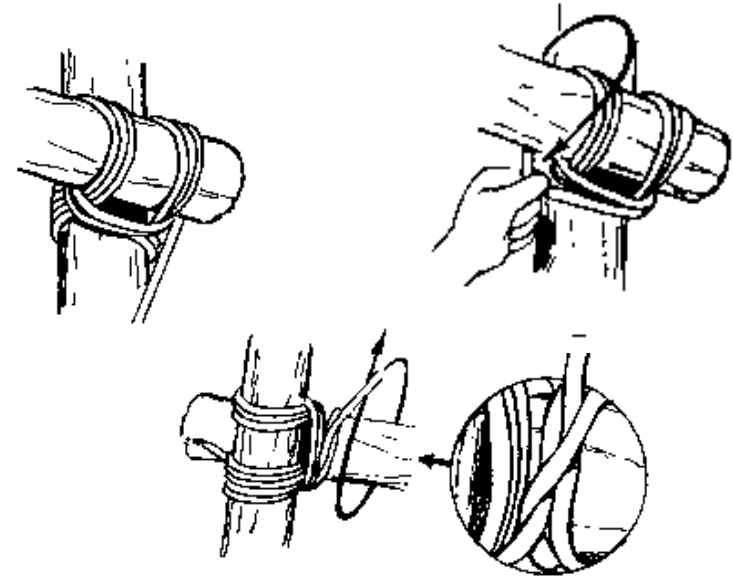
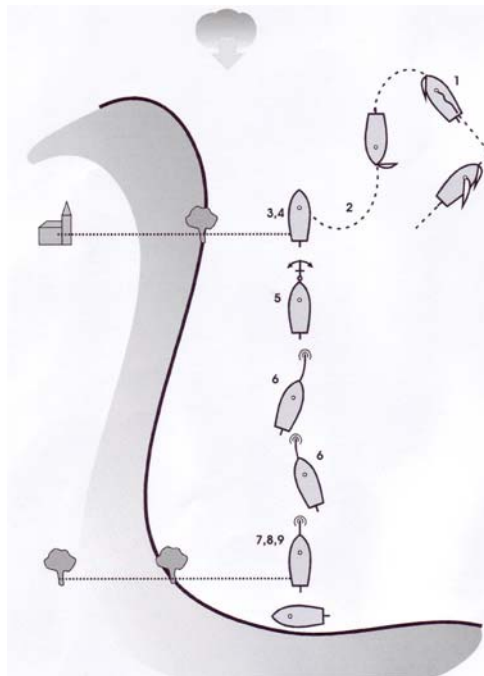
Als je gaat varen en je hebt een anker aan boord is deze altijd gebruiksklaar. Laat iemand dit nogmaals controleren.

Omdat je tijdens het ankeren tegen de wind in ligt, kun je ervoor kiezen om de zeilen te laten zakken voordat je gaat ankeren. Dit houdt in dat je nadat je bepaald hebt waar je gaat ankeren, ruim op tijd de kop in de wind stuurt en de fok strijkt.

Het is ook belangrijk om te weten wanneer je het anker kan laten zakken, de boot moet namelijk achteruit deinzen, want vaart de boot nog vooruit dan vaar je over het anker heen. Om te weten dat je achteruit deinst, is er een 'trucje'. Je neemt namelijk 2 punten die op het land achter elkaar staan, bijv. een boom en een molen of 2 bomen. Aan de hand van hoe deze 2 punten ten opzichte van elkaar bewegen kan je zien of je voor- of achteruit vaart.

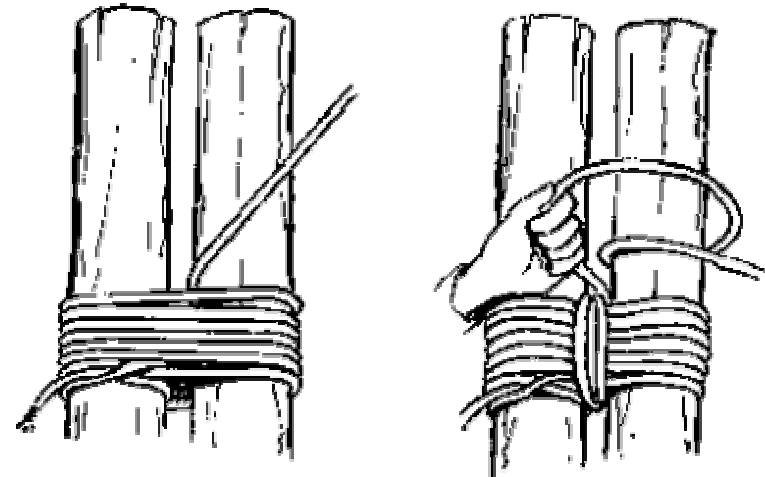
Volgorde van het ankeren:

1. Zorg dat alles klaar ligt en dat iedereen z'n taak weet!
2. Bepaal de ankerplaats.
3. Vaar rustig naar de plek, deze moet ruim van de kant af zijn, door het deinzen en de lengte van de ankerlijn kan je tegen de kant komen.
4. Stuur de kop in de wind, laat de fok zakken (als deze nog gehesen is), zwaard omhoog; (zo blijft de boot beter in de wind liggen)
5. Kijk of de boot achteruit vaart, als dit het geval is laat je "**het anker zakken**" (de persoon die op het voorplechtje zit moet op z'n knieën zitten, zo kan deze niet zo snel overboord vallen).



Vorksjorring

De vorksjorring dient om twee naast elkaar liggende palen, die bij gebruik onder een hoek worden uitgezet, aan elkaar te verbinden. Leg een mastworp om één van de palen. Maak nu een aantal slagen om beide palen. Vervolgens een aantal keer woelingen en eindig met een mastworp om de andere paal.



Pionieren 1

Aangezien we als zeeverkenner ook wel eens iets willen bouwen, een afdak of een tafel, een vlot, leer je in de klassen eisen de belangrijkste pioniersjorringen en knopen.

We onderscheiden:

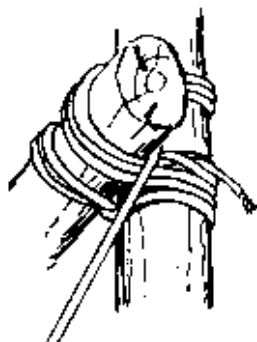
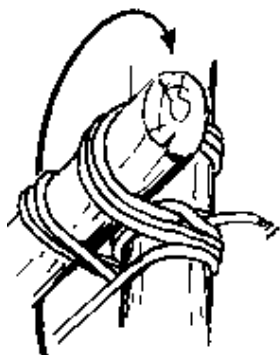
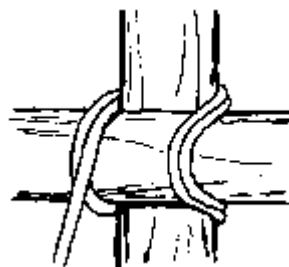
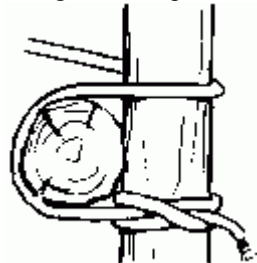
- Kruissjorring
- Vorksjorring
- Diagonaalsjorring
- Driepootsjorring

In deze klassen eisen bespreken we de eerste twee, de andere komen in de eerste klasse eisen aan bod.

Kruissjorring

De kruissjorring gebruik je om twee palen aan elkaar te verbinden, ook wanneer ze elkaar niet loodrecht kruisen. In het laatste geval gebruikt men vaak ten onrechte de diagonaal-sjorring.

De mastworp waarmee je de kruissjorring begint, leg je zodanig dat hij de druk die later op de palen wordt uitgeoefend, kan opvangen, dus onder de horizontale paal.

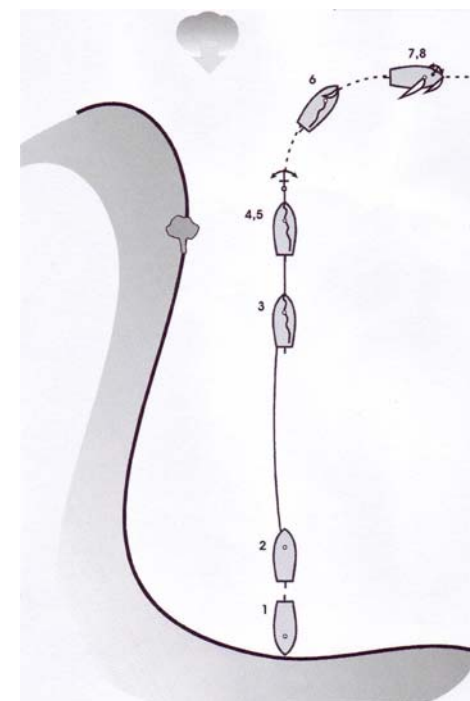


6. Als het anker uit is wordt de lijn langzaam gevierd; (soms draait de kop van de boot weg, de persoon bij de ankerlijn moet dan de ankerlijn vasthouden, zo draait de boot weer terug in de wind, dit heet "**remmend steken**")
7. De lijn **5 a 6 maal** de diepte van het water laten vieren.
8. Controleer of het anker houdt, je kan weer d.m.v. de kant controleren of je nog achteruit gaat.
9. Grootzeil strijken.

Anker ophalen

Ook hier weer moet alles snel gebeuren, want anders kan je aan lagerwal raken, iedereen moet dus z'n taak kennen.

1. Je legt het schip met de kop in de wind achter het anker. De lijn is belegd op de toekomstige loefzij (anders zou je er bij het wegzeilen overheen varen).
2. De ankerlijn wordt gehieuid (ingekort) voordat we de zeilen hijsen. Aan een korte lijn giert (draaien van de boot) het schip minder en tevens hoeft er niet zo zwaar getrokken te worden om de lijn binnen te halen dan wanneer de zeilen op de boot staan.
3. Zeilen worden gehesen. De fok is nodig om de kop van het schip de juiste kant op te sturen.
4. Hierna wordt de ankerlijn gehieuid tot "*recht op en neer*".
5. De laatste meters ankertros worden krachtig ingehaald om snelheid te krijgen.
6. Direct als het anker los is van de grond roept de ankermaat: "*anker los*" en wordt de fok bak getrokken aan de toekomstige loefzijde.
7. Er wordt nu op een rustige koers weggevaren en het anker wordt geklaard (binnenhalen en opgeruimd).



Schiemanswerk 3

Marlsteek

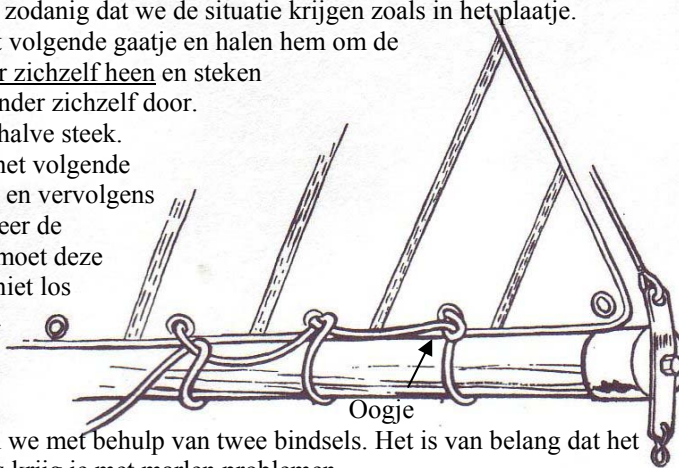
Deze steek wordt gebruikt voor de bevestiging van een zeil aan een giek en een gaffel. Aan het uiteinde van een marlijn moet een oogje gemaakt zijn (splitsen, bezetten). We halen het eind door het oogje zodanig dat we de situatie krijgen zoals in het plaatje.

Nu steken we de lijn door het volgende gaatje en halen hem om de giek heen en nemen hem over zichzelf heen en steken hem van boven naar onder, onder zichzelf door.

We leggen dus eigenlijk een halve steek.

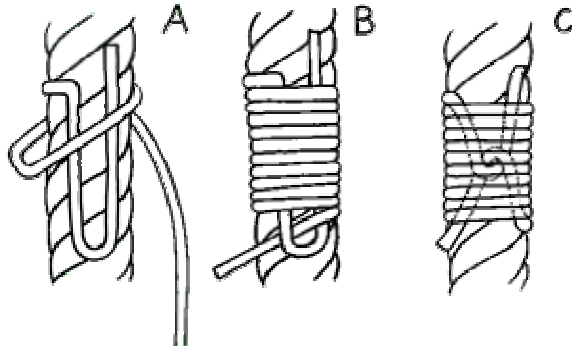
Het is dus steeds: eerst door het volgende gat heen steken, rond de giek en vervolgens overeen en onderdoor. Wanneer de marlsteek aangehaald wordt moet deze zichzelf vastknijpen en mag niet los gaan als men het eind loslaat.

Vóórdat een zeil gemarld wordt moet deze eerst gespannen worden op de giek of de gaffel. Dit doen we met behulp van twee bindsels. Het is van belang dat het zeil goed is gespannen anders krijg je met marlen problemen.



Bezetting

Als je wil vermijden dat een dun kunstvezeltouw 'aftakelt' ofwel uitrafelt, kan je het afsmelten met een vlam of een heet mes. Maar bij kunstvezeltouw dikker dan 4 mm of met een complexe structuur (bv. een metalen hart), bij natuurvezeltouw en staaldraad kan je het uitrafelen het best tegengaan door de kop van het touw af te binden met een dun touwtje. Zoiets heet een touwbezetting of takeling.



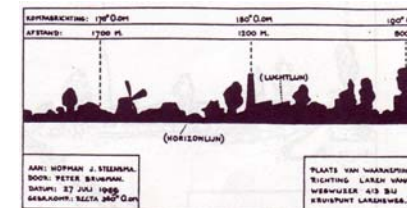
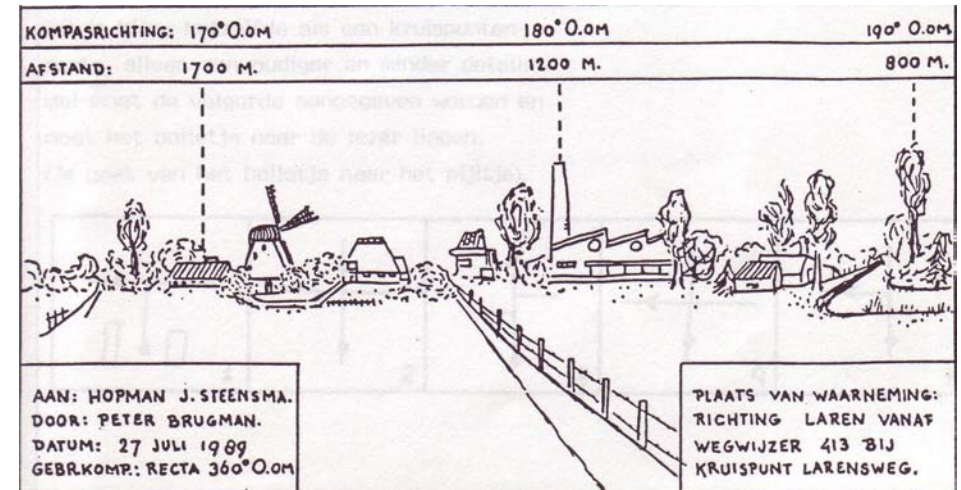
Voor een touwbezetting wordt als 'dun touwtje' meestal schiemansgaren gebruikt, maar ook eenvoudig vlas- of hennepgaren is geschikt. Er bestaan verschillende vormen van touwbezetting, we beperken ons hier tot de eenvoudige takeling en de eenvoudige

6 zeilmakerstakeling.

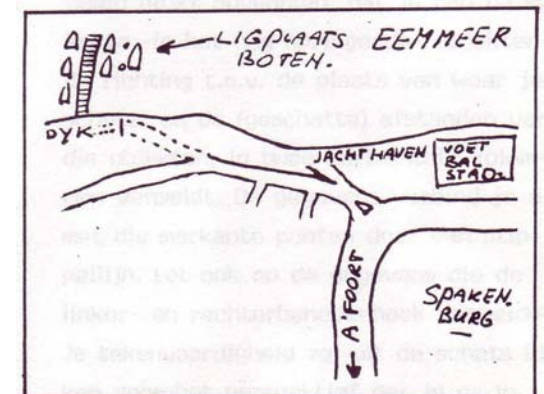
De volgende technieken zijn eigenlijk geen route technieken. Aangezien ze vaak wel voorkomen tijdens een route, zijn ze toch bij dit onderwerp gevoegd. De drie schetsmethoden die hier onder genoemd staan, kunnen als opdracht tijdens een tocht gegeven zijn.

Panorama schets

Panorama schets wordt ook wel recognografische schets genoemd en is vertaald: herkenningsschets. Je kunt dus aan de schets zien waar hij is gemaakt. Let goed op alle gegevens die je moet vermelden op de schets.



De hiernaast afgebeelde horizonschets is in feite hetzelfde als de panorama schets alleen kun je gebouwen niet herkennen.



Situatie schets

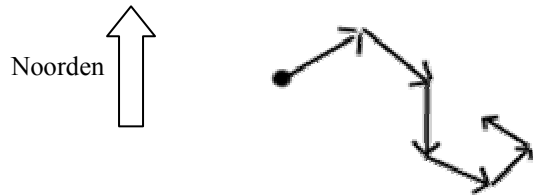
Deze schets is geen nauwkeurige tekening, met coördinaten, maar een schetsje om een bepaalde route of plaats duidelijk te maken. Meestal ga je uit van een bekend gebouw, weg o.i.d.

Routetechnieken 2

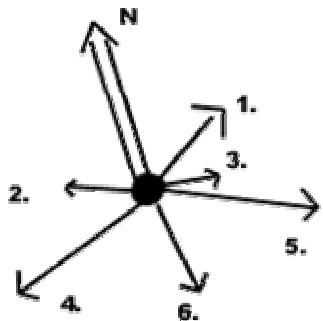
In de derde klasse eisen heb je kennis gemaakt met de belangrijkste routetechnieken. Met de technieken die daar genoemd worden, kun je natuurlijk heel veel variaties verzinnen. Als je een tocht gaat maken geef dan een kleine uitleg van hoe de techniek werkt. Hieronder zijn nog enkele routetechnieken weergegeven.

Vector pijlroute

Deze route is een lange lijn met allemaal uitstekende pijlen (zie voorbeeld). Aan een van de lijn is een dubbele pijl getekend die aangeeft waar het noorden is. Langs de lijn geven de pijlen aan in welke richting ten opzichte van het noorden moet worden gelopen/gefietst. Het eerste kruispunt is diegene die het dichtst bij de noordpijl is getekend, de rest ligt opvolgorde langs de lijn. De tekening van deze route laat dit alles wat duidelijker zien.

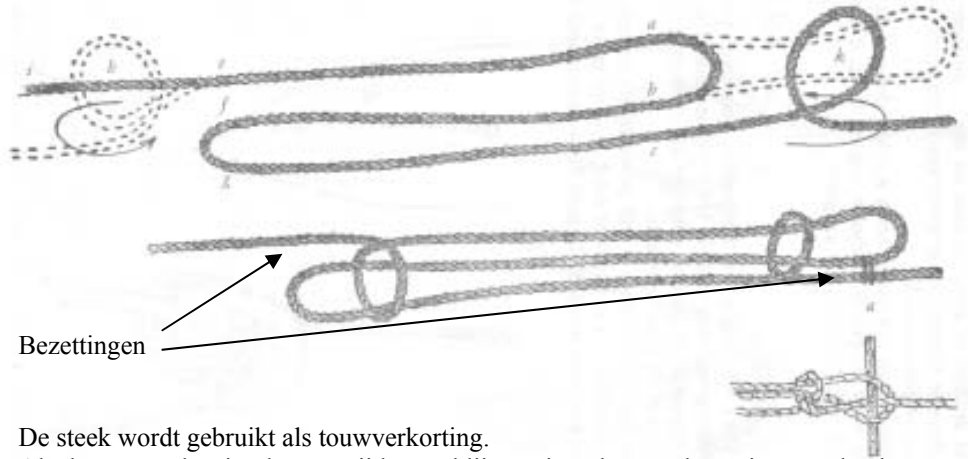


Helikopterroute



De helikopterroute is een variant op de vectorroute. Het grote verschil schuilt in het feit dat de vectorroute is getekend langs een rechte lijn, terwijl deze route draait rondom een vast punt. Vanuit dat ene punt wijzen allerlei pijlen in de rondte. De pijl met een dubbele poot is de noordpijl. De andere pijlen staan elk voor een kruispunt langs de route. De richting van een pijl ten opzichte van de noordpijl geeft aan in welke kompasrichting je moet gaan op die kruising. Je begrijpt dat alle pijlen zijn genummerd aangezien de verschillende kruispunten kriskras door elkaar heen staan.

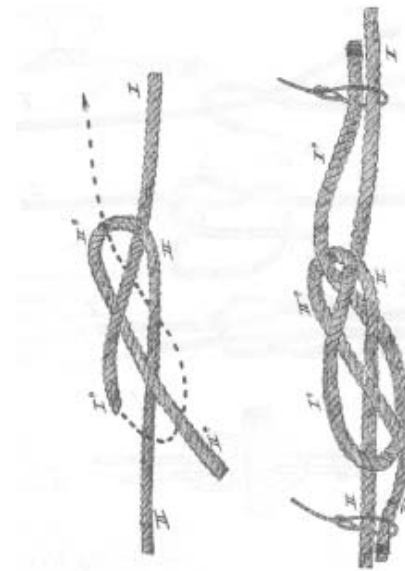
Trompetsteek



De steek wordt gebruikt als touwverkorting.

Als de touwverkorting langere tijd moet blijven zitten kunnen bezettingen gelegd worden bij de uiteinden

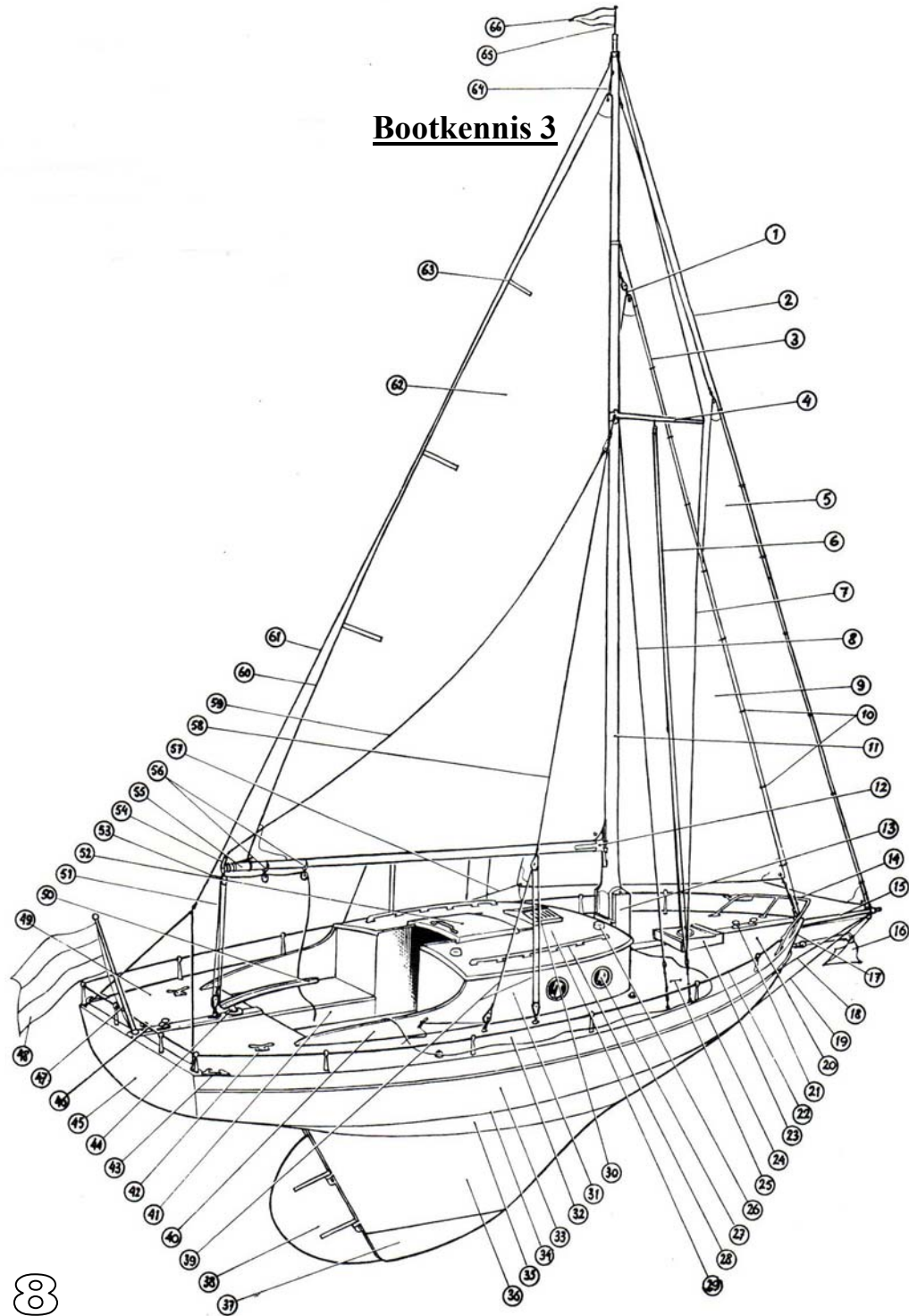
Hielingsteek



Deze steek wordt gebruikt om twee zwaardere trossen, bijvoorbeeld sleeptrossen, op elkaar te hielen (met elkaar te verbinden). Een platte knoop zou dan teveel aanknippen, de trossen ernstig beschadigen en bovendien niet meer los te krijgen zijn. Een hielingsteek is, als de uiteinden tenminste goed vastgezet zijn door middel van een bezetting, weer makkelijk los te krijgen terwijl de trossen weinig te lijden hebben. De steek hoeft niet te worden aangetrokken.

Bij Schiemanswerk 3 hoort ook de herhaling van de 5 knopen van de 3^{de} klasse eisen.

Bootkennis 3



Coördinaten

Als je naar de kaart kijkt zie je dat er behalve het landschap, ook horizontale en

verticale lijnen op staan. Deze zijn genummerd, en vormen samen het coördinatenstelsel. Hiermee kun je nauwkeurig een plaats bepalen.



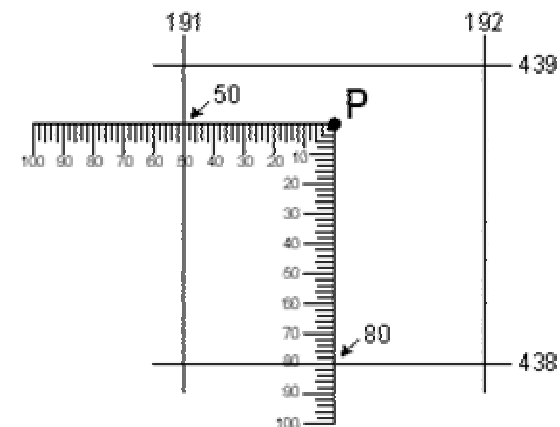
Met de lijnen kun je gemakkelijk een vierkant op de kaart aangeven. Je noemt eerst het nummer van de verticale lijn (links van het vierkant). Daarna het nummer van de horizontale lijn die de onderkant van het vierkant vormt. Even een voorbeeld:

191/438. In heel Nederland is er maar één vierkant met deze nummercombinatie.

Als bekend is op welke stafkaart je werkt, wordt voor het gemak het eerste cijfer van de lijnnummers weggelaten. Het voorbeeld wordt dan: 91/38.

Om nu niet een vierkant, maar een precies punt aan te geven op een kaart, hebben we de zijden van het vierkant opgedeeld in 100 stukjes. Dit gebeurt met een kaarthoekmeter. Op het plaatje zie je hoe je de coördinaat van punt P moet bepalen. Deze coördinaat is 191,50 / 438,80. De verkorte notatie wordt dan 9150/3880.

Met de kaarthoekmeter kun je punten tot op 10 meter nauwkeurig bepalen.



Kaart & Kompas 2

In de derde klasse eisen heb je het kompas een beetje leren kennen. In deze eisen gaan we hiermee verder en draaien de methode, van “koers overnemen van kaart naar natuur”, om.

Positie overnemen van de natuur naar de kaart

Met behulp van twee zichtbare en kenmerkende objecten in de omgeving kun je je positie op de kaart bepalen.

Bepaal eerst met behulp van het kompas de richtingshoek:

1. Houdt het kompas horizontaal in de hand, zodat via het spiegeltje de kompasnaald in het oog gehouden kan worden. Richt het kompas nauwkeurig op het object in de omgeving.
2. Draai het kompasshuis totdat de rode helft van de magneetnaald naar het noordteken wijst.

Breng vervolgens de richtingshoek over naar de kaart:

1. Leg het kompas zo, dat een van de zijanten langs het object ligt.
2. Draai het hele kompas zover dat het noordteken naar het kaartnoorden wijst en de noord/zuid-lijnen parallel lopen aan een verticale lijn van het vierkantennet.
3. Trek tenslotte een lijn langs de zijkant van het kompas. Ergens op deze lijn bevindt je je.

Bepaal de positie van nog een kenmerkend en zichtbaar object in de omgeving op dezelfde manier als het eerste object:

1. Bepaal met behulp van het kompas de richtingshoek;
2. Breng de richtingshoek over naar de kaart;
3. Trek weer een lijn lang de zijkant van het kompas. Op het snijpunt van de twee getrokken lijnen bevindt je je.



1.	Fokkeval	34.	Waterlijn
2.	Kluiverstag	35.	Onderwaterschip
3.	Voorstag	36.	Kiel
4.	Zaling	37.	Ballast
5.	Kluiver	38.	Roerblad
6.	Vlaggelijn	39.	Bakstagloper
7.	Topwant	40.	Kuiprand
8.	Onder- of hoofdwant	41.	Cockpit
9.	Fok	42.	Kikker
10.	Fokleuvers	43.	Boegklamp
11.	Mast	44.	Roerkoning
12.	Reef inrichting	45.	Spiegel
13.	Mastkoker	46.	Achterbolder
14.	Preekstoel	47.	Vlagstok
15.	Boegspriet	48.	Natievlag
16.	Anker	49.	Achterdek
17.	Voorstevan	50.	Helmstok
18.	Boegstag	51.	Grootschoot
19.	Waterstag	52.	Schuifluik
20.	Dek	53.	Houten blok
21.	Voorbolder	54.	Dirkbeugel
22.	Zeereling	55.	Giek
23.	Voorluik	56.	Schootringen
24.	Berghout	57.	Fokschoot
25.	Wantspanners	58.	Bakstag
26.	Luchtkoker	59.	Dirk
27.	Patrijspoort	60.	Achterlijk
28.	Handreling	61.	Achterstag
29.	Kajuitdek	62.	Grootzeil
30.	Koekoek	63.	Zeillat
31.	Kajuitopbouw	64.	Grootzeilval
32.	Gangboord	65.	Vlagstokje
33.	Huid	66.	Geusje

Vlagvoering op schepen

Een goede zeeverkenner zal zich aan boord van zijn schip aan een goede vlagvoering houden. De vlaggen op een schip vertellen, als ze goed gevoerd worden, iets van het schip en de bemanning. Er bestaan verschillende soorten vlaggen die ieder een eigen betekenis hebben. Als je niet op de hoogte bent van de juiste betekenis van een vlag kan je beter geen vlag voeren. Aan een goede vlagvoering kan je de ware zeeman herkennen. Er zijn heel veel vlaggen die gevoerd kunnen worden. Enkele veel gevoerde vlaggen volgen hieronder:

Vlagtypen

- **Vlaggen:** zijn rechthoekig in de verhouding 2 (hijs of breedte) tot 3 (diepte of lengte).
- **Wimpels:** zijn over het algemeen driehoekig in een verhouding 1-3 en langer.
- **Wakers en vleugels:** deze hebben geen andere betekenis dan het aangeven van de windrichting, op scherpe jachten zijn ze rechthoekig, op rond- en platbodemjachten lang en smal, dit zijn de enige vlaggen die boven de verenigingsstandaard of de landsvlag mogen worden gevoerd.

Belangrijke vlaggen

- **Natievlag:** wordt bepaald door de nationaliteit van de eigenaar van het jacht, enkel de officiële Nederlandsche driekleur wordt aanvaard, *de Europese vlag wordt ook aanvaard, mits aanduiding van de nationaliteit door een kleinere inzet van de Nederlandse kleuren*, alle andere vlaggen kunnen voor een pleziervaartuig niet worden aanvaard als natievlag. Deze nationaliteitsvlag moet worden geplaatst op het achterschip, aan een vlaggenstok, geplaatst op het hek van het schip, in de lijn van kiel en stevens (indien deze plaats wegens de bouw van het schip niet mogelijk is, mag de vlaggenstok iets naar stuurboord worden verplaatst). Rond- en platbodemjachten hebben de vlaggenstok op het aangehangen roer. De nationaliteitsvlag mag nooit aan het achterstag gevoerd worden. Als indicatie voor de afmetingen van de nationaliteitsvlag wordt gesteld dat de hijs ten minste 6% moet bedragen van de lengte van het pleziervaartuig. Een lelievlet is 5,60 [m] lang, dus heeft de hijs een minimale lengte van $(5,60/100) \times 6 = 0,336$ [m] = +/- 34 [cm]. Als je een vlag gaat kopen let hier dan op. De nationaliteitsvlag wordt gevoerd van 8.00 's morgens tot zonsondergang, of tot 21.00 indien de zon later ondergaat, dit geldt ook voor de beleefdheidsvlag. Natie- en beleefdheidsvlag wordt enkel gehesen als de kapitein aan boord is.



Mitella (driekantig draag doek)

Een mitella is een driekantige doek voor de arm, die om de hals wordt gedragen en waarin bij letsel de onderarm kan worden gedragen.

Is er een wond aan hand of arm, leg die dan in een mitella. Een mitella wordt gemaakt van een driekante doek. Buig de arm voor de borst. Schuif de driekante doek onder de arm door. De lange zijde gaat langs de hand naar de schouder.

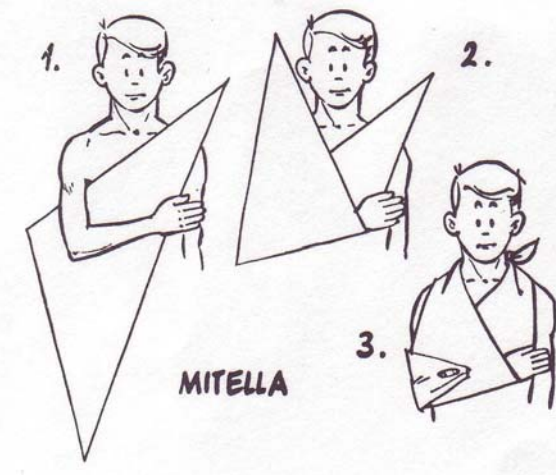
De rechte hoek van de doek komt bij de elleboog.

Vouw de afhangende slip om de arm omhoog naar de schouder.

Knoop de uiteinden naast de nek vast met een platte knoop.

Sla de rechte hoek bij de elleboog om en maak die vast met een veiligheidsspeld.

Zorg dat de hand in de mitella rust.



Verbrandingen en Brandwonden

Een eerste graad verbranding doet pijn, de huid is rood en iets gezwollen.

Actie = 5 minuten koelen met lauw/koud leidingwater. Zet de straal water niet rechtstreeks op de brandplaats maar er ruim boven en laat het water over de verbranding heen vloeien. Niets op de verbrande plaats smeren. Koude natte lappen helpt ook prima.

Een tweede graad verbranding doet ook pijn, er verschijnen blaren en de randen (eerste graad) zijn rood.

Actie = Langdurig koelen met lauw/koud leidingwater. Straal weer niet rechtstreeks op de brandplek. Voorkom dat de blaren stuk gaan, Niets op de brandplek smeren.

Kleine tweede graad steriel afdekken en naar een Arts.

Een derde graad verbranding doet geen pijn. De gevoelszenuwen in de huid zijn ook verbrand. De randen (tweede en eerste graad) van een derde graad doen wel pijn.

De huid (grijs/wit of zwart) is grijs/Wit is gekookt en zwart is verkoold.

Actie = minimaal 5 minuten koelen met lauw/koud leidingwater.

Niets op de brandplaats smeren. Zo schoon mogelijk, het liefst steriel bedekken en naar een Arts. Een derde graad verbranding moet altijd door een Arts gezien worden hoe klein de verbranding ook is.

E.H.B.O.

Bij E.H.B.O. 2^{de} klas geldt hetzelfde als bij de derde klasse eisen. Er worden weer een paar belangrijke toepassingen besproken.

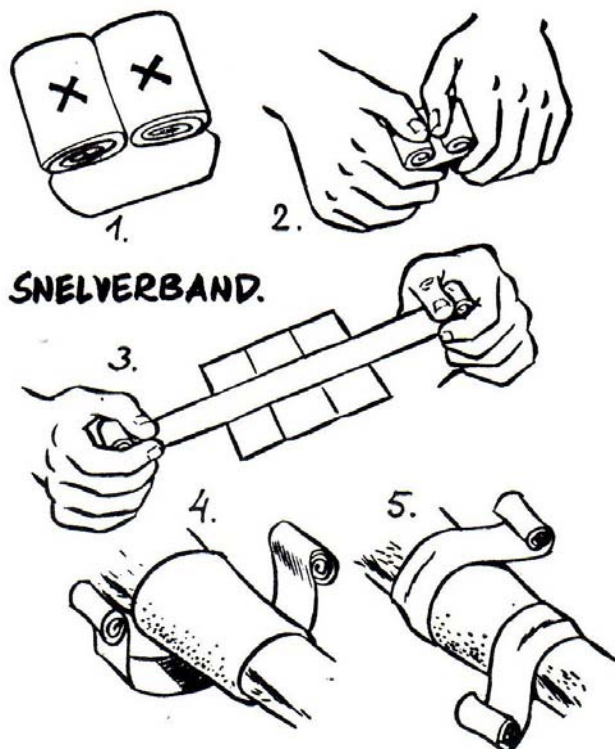
Snel verband

Dit is een steriel gaas met een vochtopnemend kussentje en twee gelijke zwachtels. Het snelverband wordt gebruikt voor grotere wonden waar meer bloed uit stroomt. Gebruik als eerste dekverband als je verwacht dat er nog meer verband aangelegd gaat worden.

Dit verband kun je niet op handen, voeten, gewrichten en het hoofd gebruiken. Door de beweging zal het namelijk al snel niet meer goed sluiten. Verder kun je het overal gebruiken en vooral op armen en benen.

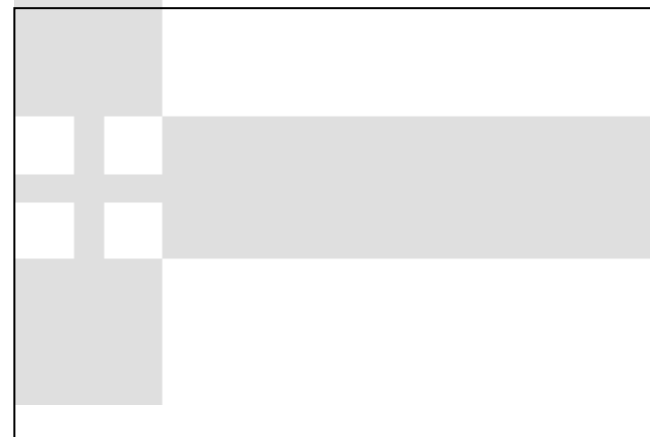
Breng met een vlugge beweging de handen uit elkaar, waardoor het verband openslaat. Leg het verband op de wond en wind de zwachtels zó af dat ze bij de eerste omwikkeling half op het gaasje en half op de huid komen te liggen. Wikkel de zwachtels nu verder over het gaasje af en knoop (platte knoop) de beide einden vast, de knoop mag niet op de wond liggen.

Afhankelijk van de verwonding is het aan te bevelen naar een huisarts of E.H.B.O.-post te gaan.



het

- **Clubvlaggen:** mogen enkel worden gevoerd door de leden van deze club. Normaal zijn clubvlaggen driehoekig, met uitzondering voor de bestuursleden. Ze worden in top gevoerd, op de steven, of aan bakboord. De zijdes verhouden zich als 2 hijs : 3 lengte.
- **Eigenaarsvlag:** deze is rechthoekig en heeft dezelfde hijslengte als een clubvlag. Het is een persoonlijke vlag met bijvoorbeeld een embleem, dat op de eigenaar betrekking heeft, bij het varen te voeren in top van de grootste mast, liggen we stil in het stuurboordwant of onder de stuurboordzaling als aanduiding dat de eigenaar aan boord is en bereid om bezoek te ontvangen. Wil hij geen bezoek dan hijst hij ter plaatse een klein blauw vlaggetje.
- **Beleefdheidsvlag:** dit is een kleine natievlag van het land dat we bezoeken en die in het stuurboordwant of onder de stuurboordzaling wordt gehesen, zodra we de territoriale wateren van dat land binnenvaren. Deze vlag mag ook worden gevoerd wanneer zich een buitenlandse gast aan boord bevindt.
- **Andere vlaggen:** commerciële of politieke vlaggen zijn niet toegestaan, evenmin als vlaggen met een reclameboodschap. Uitzondering wordt gemaakt voor "promotie binnenvaart", "greenpeace", en dergelijke. Deze worden aan bakboord gehesen, maar altijd lager of meer naar de binnenzijde van het schip dan de club en/of federatievlaggen.
- **Gemeenschaps-, provincie- of stadsvlaggen:** kunnen aan stuurboord worden gehesen naar analogie van de beleefdheidsvlag.



Vlag van Amersfoort mag gevoerd worden in?.....

Organisatie Cay-Noya

Cay-Noya is niet alleen je eigen speltak, je hebt ook te maken met de andere deelnemende speltakken van de groep. Om je een beetje een inzicht te geven in wat er zich allemaal achter de schermen afspeelt is in deze eis een uiteenzetting gedaan over de organisatie Cay-Noya.

Om een organisatie goed te laten functioneren hebben verschillende personen verschillende taken. Deze personen zitten in diverse besturen. Wat deze besturen precies moeten doen is vastgelegd in de statuten en het huishoudelijke reglement. Hieronder kan je zien hoe de verschillende besturen en overlegorganen (raad) zijn opgebouwd.

Groepsbestuur

- Voorzitter
- Secretaris
- Groepsbegeleider

Dit bestuur regelt de dagelijkse gang van (groeps)zaken. Dit bestuur is gekozen door de groepsraad en hoeft niet persé leiding te zijn bij een speltak.

Groepsraad

- Leiding van alle speltakken
- Twee afgevaardigden van de Stam
- Groepsbestuur

Als het op stemmen aankomt, heeft iedereen met een erkenning (leiding diploma), de stam afvaardiging en de leden van het groepsbestuur één stem. De groepsraad heeft de eindverantwoording van alle groepszaken zoals: programma's, activiteiten, maandblad, uniform, leden en dergelijke.

Dagelijks bestuur (DB)

- Voorzitter
- Penningmeester
- Secretaris
- Materiaalmeester

Deze mensen regelen de dagelijkse gang van (stichtings)zaken regelen. Deze zijn gekozen door het stichtingsbestuur en zijn vaak geen leiding. Om goed op de hoogte te zijn en om een binding met de groep te hebben is het wenselijk dat ook een paar leiders lid zijn van het dagelijks bestuur. Eventueel kan het dagelijks bestuur uitgebreid worden met meer personen.

Inspectie van de tent

Op zomerkamp wordt de tent regelmatig geïnspecteerd. Hieronder volgen de richtlijnen voor het inspectie-klaar-maken van je tent. Bij deze uitleg wordt er vanuit gegaan dat de tent naar behoren is opgezet, wat het volgende inhoud. Scheerlijnen staan recht t.o.v. de tent en t.o.v. elkaar, palen staan verticaal en recht t.o.v. elkaar.

Bij het inspecteren kan het goed weer zijn en het kan slecht weer zijn. De leiding geeft 's ochtends duidelijk aan naar welk weertype je de tent inspectie-klaar moet maken.

Als het goed weer is:

1. De deuren worden alle twee aan beide zijden van de tent opgerold.
2. De muur wordt over de gehele lengt opgerold, aan de kant waar de wind naar toegaat (lijzijde). Let goed op dat je de al opgerolde deur hierin goed verwerkt.
3. Het grondzeil wordt, aan de zijde waar de muur omhoog is, dubbel geslagen tot aan de tentpalen. Vervolgens wordt dit dubbel geslagen deel onder de andere helft van het grondzeil gelegd (zie de tekening). Als het goed is ligt het vieze gedeelte van het zeil naar de grond toe.

Als het slecht weer is:

1. De deuren worden, aan de kant waar de wind naar toe gaat, opgerold.
2. De muur blijft zitten zoals tijdens de nacht, goed met de slikranden eronder.
3. Het grondzeil wordt, aan de zijde waar de wind naar toe gaat, dubbel geslagen tot aan de tentpalen. Vervolgens wordt dit dubbel geslagen deel onder de andere helft van het grondzeil gelegd (zie de tekening). Als het goed is ligt het vieze gedeelte van het zeil naar de grond toe.

Soms wordt er bij slecht weer besloten de tent "slaapklaar" te inspecteren. Als dit het geval is, worden de bedden, tassen en bakspullen netjes gelegd. Tassen worden netjes ingepakt.

Tent indeling: (voor goed en slecht weer het zelfde tenzij "slaapklaar")

1. Matjes en slaapzakken netjes op elkaar in het achterste gedeelte van de tent, op het zeil.
2. Zwemvest (mits droog) op de bedden netjes naast elkaar.
3. Tassen ordelijk opgesteld in de voorste helft van de tent op het zeil.
4. Handbagage en tonnen voor de tassen zodat je er gemakkelijk bij kan.

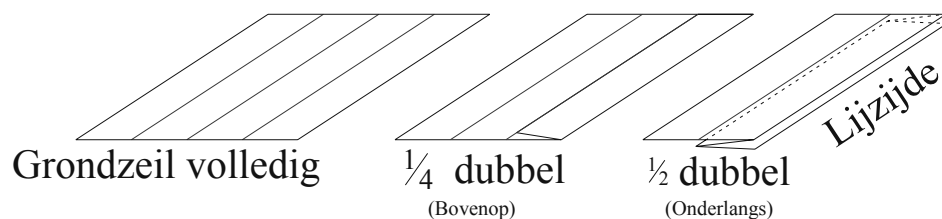
Bakstent 2

In de derde klasse eisen heb je geleerd hoe je een bakstent moet opzetten. In deze eisen gaan we je een snellere methode laten zien en je leert hoe je tent moet staan bij een inspectie. De indeling van de tent tijdens een inspectie wordt hier ook besproken.

Tent opzetten met meerdere personen

De voorbereiding van het terrein heb je al afgetekend in de 3^{de} klasse eisen dus we gaan hier gelijk verder met het opzetten zelf.

1. Spreid de tent over het grondzeil en sla hem open.
2. Zet alle palen en noklatten in elkaar en leg ze neer zoals ze ook in de tent zitten als deze rechtop staat.
3. Pak met drie man de tent op, elk aan een paal. Zorg ervoor dat de stokken niet door het dak steken maar door de daarvoor bestemde gaten.
4. De vierde persoon zet de deuren met een grondpen in het midden van het grondzeil vast, om te voorkomen dat je de tent te breed opzet.
5. De vierde persoon zet de ogen, op de hoeken bij de slikranden, vast met een grondpen.
6. Nu de hoekscheerlijnen van de tent met haringen vastzetten. De lijnen steeds in het verlengde van de tentnaden.
7. Als de hoekscheerlijnen vast staan kunnen degene die palen vasthouden mee helpen met de rest van de scheerlijnen.
8. Leg de slikrand die onder de muren zit goed onder het grondzeil.
9. Loop alles nog even na, de palen moeten recht staan ook ten opzichte van elkaar.
10. 's Nachts en bij regen moeten de scheerlijnen iets ontspannen worden in verband met krimp.
11. Loop nooit met schoenen over het grondzeil.
12. Lucht de tent voldoende, eventueel grondzeil uit de tent halen.

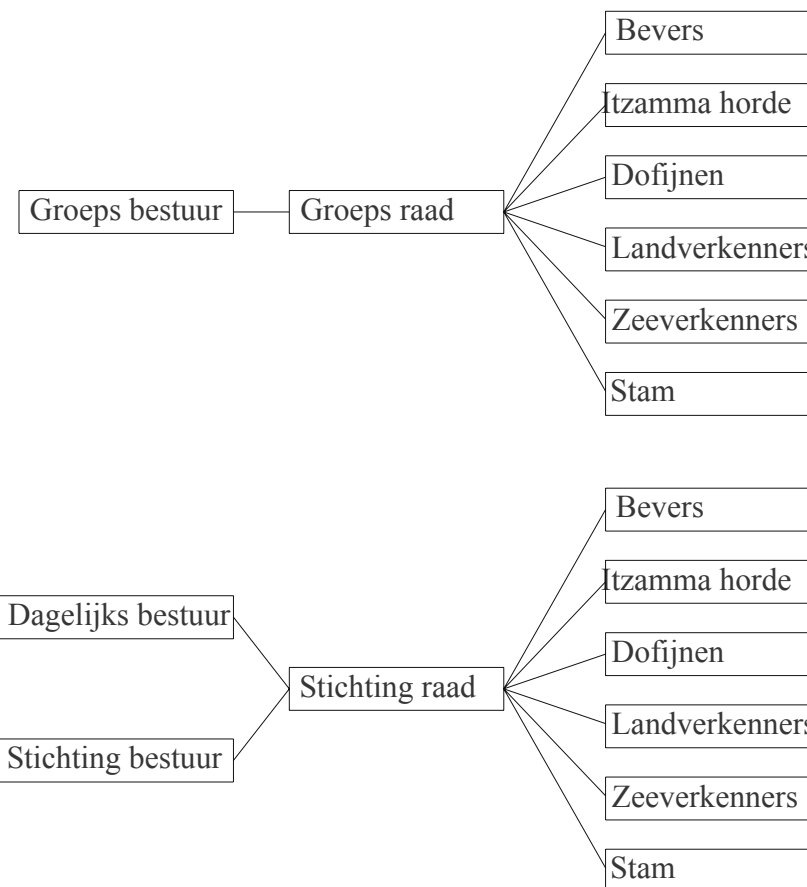


Opvouw methode van het grondzeil bij inspecties.

Stichting Bestuur

- Alle leiding met erkenning
- Twee stam afgevaardigden
- Dagelijks bestuur
- Groepsbestuur

Iedereen heeft één stem. Het stichtingsbestuur heeft de eindverantwoording van alle stichtingszaken zoals: financiën (geld), gebouwen, materialen, ligplaats van de boten.



Zet zelf de goede personen bij de besturen!

Bootonderhoud

Aangezien het onderhouden van een boot tot een van de programmaonderdelen behoort bij de zeeverkenners, is hieronder een richtlijn gegeven hoe je het beste de lieveliet kunt onderhouden.

De boot ligt op de kant en wat moet er dan gebeuren. Er wordt hier vanuit gegaan dat bootkennis derde klas bekend is.

De binnenkant van de boot is het meeste werk, aangezien je daar te maken krijgt met stukken waar je moeilijk bij komt. Het is dus verstandig hiermee te beginnen.

Kaal halen

Het kaal halen van stukken van de boot doen we alleen als de eerste laag verf (menie) niet goed heeft gehecht of als de totale verflaag te dik wordt. Voor het kaal halen gebruiken we een krabber of een schraapstaal.

Ontroesten

Meestal moet er na dat er gekrabbd is, worden ontroest. Dit doen we met een staalborstel of met schuurpapier. Het ontroesten is nodig omdat op roest de verf niet hecht en roest tast het staal aan.

Overgangen schuren

Overgangen ontstaan als je een deel van de oude verflaag weg krabt of is al verdwenen door een aanvaring.

Het schuren van overgangen is heel belangrijk aangezien je anders lucht onder je oude verflaag laat zitten.

Ontvetten

Voor dat je wilt gaan verven is het van groot belang dat je het oppervlak wat je gaat schilderen ontvet wordt. Het ontvetten doe je ook om ervoor te zorgen dat de verf beter hecht aan de ondergrond (bij je boot is de ondergrond: staal). Ontvetten kan met ammonia in water (1 op 10) of met thinner.

Meniën

Dit is het aanbrengen van een verflaag. Deze laag is een sterke grondlaag voor staalproducten. Op delen die erg onderhevig zijn aan slijtage is aan te raden twee lagen menie aan te brengen.

Gronden

Dit is het aanbrengen van een verflaag. Deze laag zorgt ervoor dat de kleur, die uiteindelijk wordt aangebracht, goed dekt.

Verven

Na alle vorige stappen kan dan uiteindelijk de kleur erop.

Tussen elke verflaag moet er worden geschuurd en ontvet! Dit om slechte hechting van de nieuwe verflaag te voorkomen.

Op de boten hebben we ook te maken met houten delen zoals riemen, wrikriem, naambordjes, mast en helmstok. Deze worden op soortgelijke manier onderhouden alleen worden bepaalde stappen overgeslagen.

Met houtwerk hebben we te maken met de volgende stappen:

- Schuren
- Ontvetten
- Lakken
- Merken

Het merken is het aanbrengen van een verflaag in de kleur van de bakskleur op de houten onderdelen van de boot.

Houten onderdelen behoren 3 a 4 laklagen te krijgen.

Een aantal zaken is van belang en moet je goed onthouden.

- Schuur nooit tegen de nerf van het hout in.
- Kwasten in water zetten tegen uitdrogen.
- Bij gevaar van terreinvervuiling, zeil erbij om de verfresten op te vangen.
- Verfresten verzamelen in de daarvoor bestemde afvalton.