

Nautisch Technische Richtlijnen NTR 2008

0 - Voorwoord.....	6
0.1 – Voorwoord	6
0.2 - Veiligheid op het water.....	6
0.3 - Organisatie.....	7
0.4 - Drie pijlers	8
Machtiging bootleiding	8
Botenkeuringen	8
Erkenningen	8
0.5 - Toezicht en waarborg	9
0.6 – Leeswijzer	9
0.7 - Reproductieverklaring	9
1 - Inleiding.....	10
1.1 - Inleiding.....	10
MBL en CWO.....	10
Regionale Admiraliteiten	10
Landelijke en Regionale Admiraliteit.....	10
1.2 - Scouting Nederland en de CWO	11
CWO	11
Werkgroepen binnen de CWO.....	11
Welke diploma's zijn er?	11
Hoe werkt het?	12
1.3 - Administratie en secretariaat	13
1.4 - Vaarbewijzen	13
1.5 - Beroepsdiploma's en MBL's.....	14
1.6 - De verantwoordelijkheid voor het varen	15
1.7 - Het nautische vaardigheden programma	15
1.8 - Hoe leren waterscouts.....	16
2 - Handhaving van de richtlijnen.....	18
2.1 - Regels voor het varen bij Scouting.....	18
2.2 - Verantwoordelijkheden van de groep.....	18
2.3 - Verantwoordelijkheden van de RA's	18
2.4 - Kwaliteitswaarborging CWO-diplomering	19
2.5 - Signalering.....	19
2.6 - Rapportering en overleg	20
3 - Veiligheid op het water.....	21
3.1 - Veiligheid bij het zwemmen.....	21
3.2 - Veiligheid bij het kanoën en roeien.....	21
Kanovaren	22
Roeien	22
3.3 - Veiligheid bij het surfen	22
3.4 - Veilig varen met jonge scouts	23
Veiligheidsvoorschriften.....	23
Vaarwater.....	23
3.5 - Veiligheid bij het zeilen.....	24

3.6 - Dragen reddingvest.....	24
Koopadviezen	25
CE-normen.....	25
3.7 - Veiligheidstips voor de leiding.....	26
Uitvaren.....	26
Veiligheid.....	26
Tijdens het varen.....	26
Tijdens instructievaren.....	27
Binnenlopen	27
Aanvaring.....	27
Omslaan	28
Hulpverlening bij omslaan.....	28
Aanbevolen inventaris voor (hulpverlenende) stafboot:.....	28
3.8 - Tips voor onderhoud.....	28
Onderhoud.....	28
Bodem afdekken	29
Werkplaats	29
Bescherming	29
Ventilatie.....	29
Kwast of roller	29
Oplosmiddelen.....	29
3.9 - Tips voor het milieu.....	29
3.10 - Scheepsetiquette en nautische gebruiken	30
Het dopen van een boot.....	31
Vlootshouw	31
De scheepsartikelen	32
3.11 - (Ge)varen op ruim water.....	32
Waarom een Lelievlet minder geschikt is.....	32
Vorbereiding persoonlijk	33
Vorbereiding materiaal	33
3.12 - Vorbereidingen van de tocht.....	34
Communicatie.....	34
Alarm	35
Behouden terugkomst	35
Beschrijving wateren	36
Het IJsselmeer.....	36
De rivieren	36
Wateren met getijdenstromen	36
3.13 - Noodsituaties	36
Storm.....	37
Verdwalen.....	38
Man over boord.....	39
Omslaan	39
Onweer.....	39
Zeeziekte	40
4 - Toelichting nautische insignes.....	41

4.1 - Regelingen insigne afname.....	41
4.2 – CWO diploma's als insigne	41
Speciale insignes	41
Wat zijn BG's	41
Vorderingenstaten	41
Diploma en insigne	42
Aftekenen	42
De rest van Nederland.....	42
Registratie	43
5 - De eisen voor de nautische insignes	43
5.1 - Zwemmen	43
5.2 - Zwemmend redden	43
5.3 - Snorkelen	44
5.4 - Schaatsen	45
5.5 - Kanoën.....	45
5.6 - Roeien.....	46
5.7 - Surfen.....	46
5.8 - Zeilen rood.....	46
5.9 - Zeilen groen.....	46
5.10 - Loods	46
5.11 - Werfbaas	47
5.12 - Motortechniek.....	47
5.13 - EHBO	47
5.14 - Weerkennis	48
5.15 - Schiemanswerk.....	48
5.16 - Buitenboordmotorvaren.....	49
5.17 - De blauwe wimpel	49
6 - Machtiging bootleiding.....	50
6.1 - Diploma-eisen.....	50
Soorten MBL's.....	50
6.2 - Vaartuigen	51
6.3 - Vaarwateren.....	51
Geen onderscheid.....	51
Thuiswater.....	52
Voorzorg ander water	52
Te vermijden vaarwateren.....	52
Verboden vaarwater	53
6.4 - Wat betekent bootleiding?	53
6.5 - De persoonlijke kenmerken	53
Besluitvaardigheid	53
Dragen verantwoordelijkheid, leiderschap	54
Ervaring.....	54
7 - Richtlijnen voor de afname MBL's	55
7.1 - Richtlijnen voor de afname MBL's.....	55
Richtlijnen voor toetsing.....	55
7.2 - Algemene richtlijnen afname theorie-examens	55

Mondeling theorie-examen	56
Meerkeuzevragen	56
Validiteit	56
Betrouwbaarheid	56
Vuistregels voor het opstellen van meerkeuzevragen.....	57
Zelf oefenen met meerkeuzevragen	57
Laatste wijzigingen vaarreglementen	58
7.3 - Algemene richtlijnen afname praktijkexamens	58
Standaarduitrusting voor roeipraktijkexamens	58
Standaarduitrusting voor zeilpraktijkexamens.....	59
Standaarduitrusting voor motorbootpraktijkexamens.....	59
7.4 - Sfeer tijdens een examen	60
7.5 - Examenkandidaten die extra aandacht nodig hebben.....	60
Inleiding	60
Kandidaten die onderpresteren bij het theorie- of praktijkexamen.....	60
Dyslexie	61
Faalangst	62
Mogelijkheden voor de examinerator	62
Voorwaarden voor het (theorie)examen	63
Kandidaten die voldoende presteren bij een examen, maar niet geschikt zijn als bootleider...	64
7.6 - Aanbevolen boeken	64
7.7 - Richtlijnen afname roei-examens	64
Theorie- en schiemansexamen	64
Praktijkexamen	65
Verwerking examenresultaten	66
Regeling van afwijzing en herexamen.....	67
7.8 - Richtlijnen afname zeilexamens	68
Theorie- en schiemansexamen	68
Praktijkexamen	68
Verwerking examenresultaten	70
Regeling van afwijzing en herexamen.....	70
7.9 - Richtlijnen afname motorbootexamens	71
Theorie- en schiemansexamen	71
Praktijkexamen	71
Verwerking examenresultaten	73
Regeling van afwijzing en herexamen.....	73
7.10 - Examen doen	74
Uitgaven van de MBL's.....	74
Uitsluiting van aansprakelijkheid	74
7.11 - Leden stafteam.....	74
7.12 - Beoordelingsgemachtigden	75
Regio-BG's	75
Gebleken geschiktheid	76
Taak en bevoegdheid van de BG	76
Taak en bevoegdheid van de voorzitter van de RA	76
7.13 - Waarborging van de kwaliteit.....	76

Uniformiteit van beoordeling.....	77
Afstemming van BG's	77
7.14 - Aanmeldingsprocedure BG	77
Uitbreiding BG-machtigingen	78
Vervanging BG	78
Verlies BG-stempel.....	78
7.15 - Werkgroep CWO.....	78
Intrekking benoeming	78
Benoeming van landelijke beoordelingsgemachtigden	79
Beëindiging van de deelname vanuit de CWO	79
7.16 - Registratie.....	79
7.17 - CWO-contactpersoon	79
7.18 - Bestellingen	79
7.19 - Terreinafbakening verenigingen en vaarscholen.....	80
8 - De eisen en toelichtingen voor de MBL's	81
8.1 - MBL R.....	81
8.2 - MBL Z1	81
8.3 - MBL Z2	81
8.4 - MBL M1	82
8.5 - MBL M2.....	82
8.6 - MBL M3.....	82
8.7 - Aantekening slepen.....	83
8.9 - MBL C.....	85
9 - Keuringen	86

0 - Voorwoord

0.1 – Voorwoord

De Nautisch Technische Richtlijnen (NTR) is een uitgave van de Landelijke Admiraliteit van Scouting Nederland, in samenwerking met de Landelijke Admiraliteit. De spelregels op het water zijn voortdurend in beweging. Wetgeving verandert en opleidingen worden aangepast. Daarom is het noodzakelijk om de NTR van 1999 aan te passen. De NTR is ontwikkeld omtrent alle nautische en technische aspecten die zijn vastgesteld door de gezamenlijke besturen van de Regionale Admiraliteiten in de Kleine Vlootraad. De NTR is bedoeld om de veiligheid bij het spel van Scouting op het water te bevorderen.

In de NTR staan:

- * de eisen voor nautische vaardigheidsinsignes en de Machtigingen Bootleiding (MBL);
- * de diploma's van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO);
- * de keuringseisen voor het varende materiaal;
- * alle procedures rond keuringen en examens;
- * adviezen ter bevordering van de veiligheid.

De NTR zijn aangepast aan de veranderde eisen van vaarreglementen, de Nederlandse wetgeving (vaarbewijzen en Binnenvaartwet) en de Europese wetgeving (CE en de Europese richtlijn voor de binnenvaart 2006/87/EG).

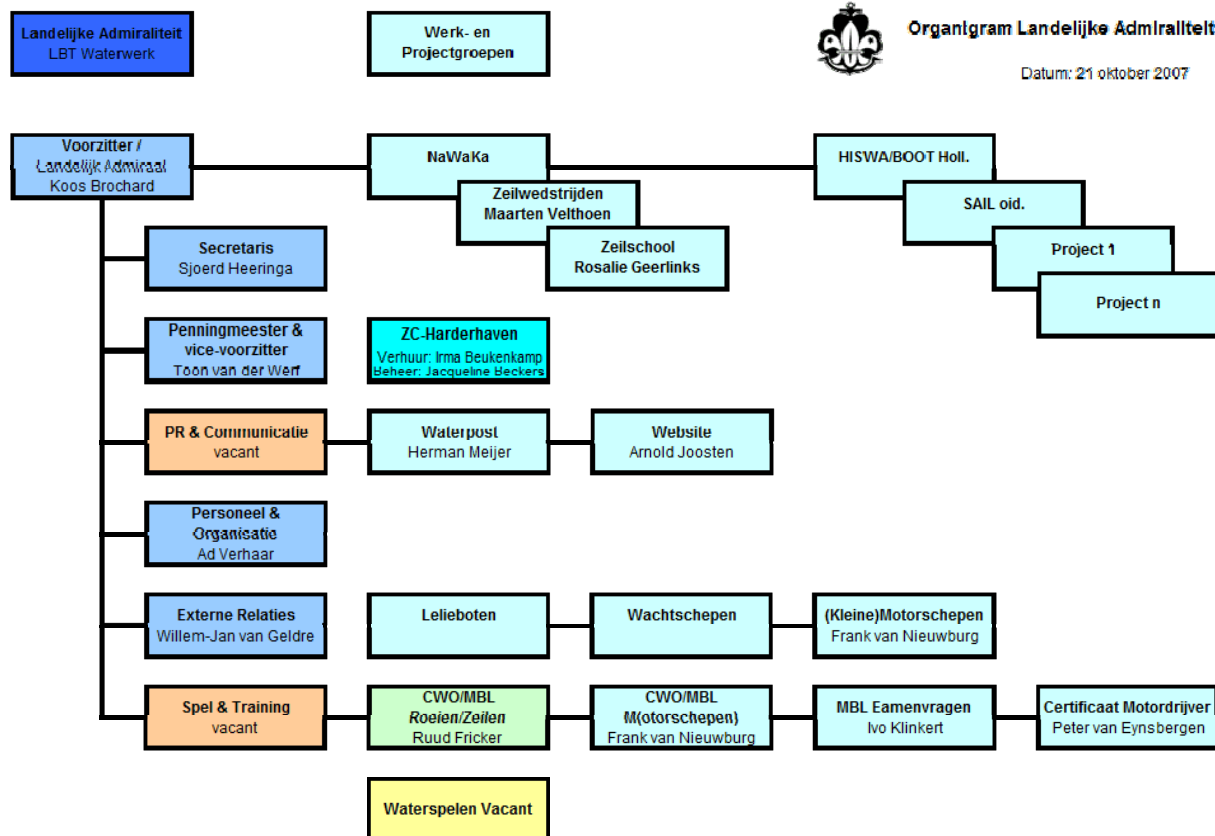
De Kleine Vlootraad heeft deze Nautisch Technische Richtlijnen 2008 goedgekeurd in het voorjaar van 2009. Deze kunnen worden aangehaald als NTR08. De tekst zoals vermeld in Nautisch Technische Richtlijnen 1999 (NTR99) komt hiermee te vervallen.

De in deze NTR08 opgenomen CWO diploma-eisen, zijn geldig zolang de CWO geen nieuwe versie heeft uitgebracht. De diplomalijnen voor Motortechniek en Slepen zijn bij het ter perse gaan van de NTR08 nog niet door de TC en het bestuur van de CWO vastgesteld. Wanneer die vaststelling tot wijzigingen leidt, zal de CWO die diplomalijnen gratis in de nieuwste versie verstrekken. De nieuwste versie is beschikbaar via de www.waterwerk.scouting.nl of vragen stellen via waterpost@scouting.nl en het internet www.cwo.nl.

0.2 - Veiligheid op het water

Het waterwerk van Scouting Nederland biedt een plezierige, uitdagende en leerzame vrijetijdsbesteding. De activiteiten van de waterscouts brengen echter risico's met zich mee. Daarom heeft de vereniging Scouting Nederland een uitgebreid veiligheidsbeleid voor het spel van Scouting op het water. Dit veiligheidsbeleid heeft zijn waarde bewezen. Als waterscouts verzeilen in situaties waarbij hulpdiensten betrokken worden, blijkt telkens dat de betrokken waterscouts onvoldoende weet hebben gehad van, of onvoldoende gehandeld hebben volgens, het veiligheidsbeleid. Een belangrijk deel van het veiligheidsbeleid staat beschreven in deze NTR.

0.3 - Organisatie



Scouting is in Nederland georganiseerd in plaatselijke Scoutinggroepen. In een groep wordt het spel gespeeld in speltakken van jeugdleden in een bepaalde leeftijdscategorie. Een Scoutinggroep is een zelfstandige vereniging. De leidingteams van de speltakken vormen samen met ouders en andere betrokkenen een groepsbestuur. De materialen van een Scoutinggroep worden beheerd door de groepsstichting.

Het groepsbestuur is verantwoordelijk voor de gang van zaken in de groep en dus ook voor de veiligheid. De stichting beheert de materialen en de financiën en is daarmee verantwoordelijk voor de toestand van het varend materiaal.

Alle 1.500 Scoutinggroepen zijn aangesloten bij landelijke vereniging Scouting Nederland. De landelijke vereniging heeft een bestuur dat gecontroleerd wordt door de gekozen Landelijk Raad. De vereniging heeft statuten en een huishoudelijk reglement. In dat huishoudelijk reglement is vastgelegd dat het veiligheidsbeleid voor het waterwerk wordt beschreven in de Nautisch Technische Richtlijnen.

Er zijn ongeveer 270 Scoutinggroepen met ten minste één waterspeltak. Waterscoutinggroepen werken samen in 20 Regionale Admiraliteiten. De nautische aspecten van het gezamenlijke vaargebied van de watergroepen is een belangrijk aandachtspunt in dat samenwerkingsorgaan.

Deze richtlijnen worden vastgesteld door de besturen van de Regionale Admiraliteiten in een gezamenlijke halfjaarlijkse vergadering, genaamd de Kleine Vlootraad. De Nautisch Technische Richtlijnen worden uitgebracht door de Landelijke Admiraliteit. Het toezicht op de naleving en nakoming van de Nautisch Technische Richtlijnen behoort tot de taken van de regionale Nautisch Technische Commissies en het Landelijke Admiraliteit.

0.4 - Drie pijlers

Het veiligheidsbeleid voor het waterwerk steunt op drie pijlers. Twee daarvan worden geregeld in de Nautisch Technische Richtlijnen. Dat zijn de machtigingen bootleiding en keuringen van het varend materiaal. De derde pijler is het systeem van erkenningen van leiding. Dat geldt voor de hele vereniging.

Machtiging bootleiding

Elke boot die in Scoutingverband vaart moet behoorlijk zijn bemand en onder leiding staan van een lid dat in het bezit is van een machtiging bootleiding voor het type schip waarop gevaren wordt. Om een dergelijk machtiging te verwerven moet het lid een examen afleggen. In dat examen wordt behalve naar de praktische en theoretische kennis en vaardigheden, gekeken naar de leiderschapscapaciteiten en het verantwoordelijkheidsbesef. De eisen hiervoor staan in de Nautisch Technische Richtlijnen.

Tot de bemanningseisen behoort bij de motorschepen vanaf 20 meter dat er een bemanningslid in het bezit moet zijn van een Motordrijver certificaat. Verder is er als eis gesteld dat bemanningsleden voldoende moeten kunnen zwemmen of een reddingvest dragen. Voor elk bemanningslid moet er een reddingvest aan boord zijn, dat wordt gedragen als de omstandigheden daarom vragen.

Voor het toetsen van de kennis en vaardigheden maakt Scouting Nederland per 1 januari 1999 gebruik van de diploma-eisen van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO).

Botenkeuringen

Om te bewerkstelligen dat het varend materiaal aan veiligheidseisen voldoet, moet dit regelmatig aan een keuring worden onderworpen. Voor vrijwel alle schepen betekent dit dat zij jaarlijks door de Nautisch Technische Commissie worden gekeurd. Hierbij wordt gelet op de aspecten die te maken hebben met de eisen die gelden voor de klasse van het schip, op de onderhoudstoestand en op de inrichting en uitrusting. Uiteraard wordt rekening gehouden met het soort vaartuig, het thuiswater en het beoogde vaarwater. Voor elk goedgekeurd schip kan een keuringssticker verstrekt worden. De uitslag van de keuring kan worden aangetekend op het keuringscertificaat en wordt opgenomen in de landelijke registratie. Uiteraard mag met een afgekeurd schip niet worden gevaren en mag niet op een vaarwater worden gevaren waarvoor het schip niet geschikt is bevonden.

Erkenningen

In elke speltak van elke Scoutinggroep moet tenminste iemand van het leidingteam in het bezit zijn van een erkenning. Voor het verwerven van een erkenning moet een introductietraining en per speltak een spel- en programmatraining worden gevolgd. Een stage bij een andere groep maakt daarvan deel uit. Behalve de organisatie van de vereniging, vormt het leidinggeven en het programmeren van het spel van Scouting de hoofdmoot van de training.

Voor leiding van waterspeltakken geldt als aanvullende eis dat deze in het bezit moet zijn van een machtiging bootleiding (MBL). Daarmee is gewaarborgd dat waterwerkleiding tevens over voldoende nautische en technische bekwaamheden en inzichten beschikt. Waterwerkleiding kan tijdens de programmatraining de module nautische beoordelings technieken volgen, als een onderdeel van de verwerving van de status van CWO-beoordelingsgemachtigde voor CWO-diploma's op niveau I en II (vaardigheidsinsignes).

0.5 - Toezicht en waarborg

In de eerste plaats is het groepsbestuur, gepersonifieerd in de groepsvoorzitter of de groepsbegeleider, ervoor verantwoordelijk dat aan bovenstaande zorgvuldigheidseisen wordt voldaan.

De Regionale Admiraliteit, met haar regionale Nautisch Technische Commissie, draagt zorg voor de examens en keuringen. Daarnaast heeft de Nautisch Technische Commissie een signalerende en adviserende taak naar de besturen van de Regionale Admiraliteit en de groepen.

Het spreekt vanzelf dat de Nautisch Technische Richtlijnen voor alle waterscouts van Scouting Nederland een belangrijke almanak en baken vormen.

0.6 – Leeswijzer

Hoofdstuk 1 geeft algemene informatie over het veiligheidsbeleid van het waterwerk van Scouting Nederland. Hierin wordt beschreven welke positie de MBL's en de keuringen hierbij innemen. Ook wordt verklaard welke de rol de CWO diploma's hierbij spelen.

Hoofdstuk 2 beschrijft vervolgens hoe dit veiligheidsbeleid wordt gehandhaafd en wie welke stappen zet wanneer er wordt afgeweken van dit beleid.

Hoofdstuk 3 geeft tips en raadgevingen voor veiligheidsaspecten die niet in regels zijn vastgelegd.

Hoofdstuk 4 verklaart hoe de vaaropleiding binnen de speltakken van de waterscoutinggroepen is georganiseerd en welke rol de CWO diploma's hierbij spelen.

In Hoofdstuk 5 staan vervolgens de eisen van de nautische vaardigheidsinsignes en de daaraan gelijkgestelde CWO diploma's.

Hoofdstuk 6 verklaart welke MBL's er zijn, wat die betekenen en wat de wezenlijke kenmerken zijn van de bootleider bij Scouting Nederland.

Hoofdstuk 7 geeft aan hoe de MBL's worden afgenomen en welke aspecten hierbij een rol spelen. Hierin is de rol van het CWO systeem opgenomen. Dit hoofdstuk speelt op het niveau van de Regionale Admiraliteit en de Nautisch Technische Commissie.

In hoofdstuk 8 staan de eisen voor de MBL's aan de hand van de overeenkomstige CWO- diploma's.

Hoewel deze hoofdstukken in de eerste plaats voor de NTC's en RA's zijn geschreven, zal de speltak-BG van stukken hieruit kennis willen nemen.

Hoofdstuk 9 verklaart de gang van zaken bij de keuringen van de lelievlet, juniorvlet en lelieschouw als (roei- of) zeilboot. Dit hoofdstuk is zowel voor groepsstichtingen, groepsbesturen, als regionale Admiraliteiten van belang.

0.7 - Reproductieverklaring

Alles uit deze NTR08 mag voor gebruik binnen Scouting Nederland worden gekopieerd en vermenigvuldigd.

Een digitale versie is beschikbaar op het internet, op de homepage van de Landelijke Admiraliteit

<http://www.waterwerk.scouting.nl/static/ntr08/index.html>, maar kan ook worden opgevraagd bij waterpost@scouting.nl.

1 - Inleiding

1.1 - Inleiding

Deze richtlijnen geven informatie over de machtigingen bootleiding en de botenkeuring voor leiding en Regionale Admiraliteiten. Deze informatie is bedoeld om een bijdrage te leveren aan het verantwoord en plezierig ondernemen van de vaaractiviteiten door de waterscouts. De MBL's vormen samen met de jaarlijkse bootkeuringen de kern van de nautische veiligheid bij het varen in waterscoutingverband.

MBL en CWO

Om binnen Scouting met een boot te mogen varen dient de bootleid(st)er in het bezit te zijn van een relevante MBL en dient er voor het schip een goedkeuringsdocument aanwezig te zijn.

De verantwoordelijkheid bij het varen voor schip en bemanning ligt bij de bootleid(st)er.

De Waterscoutinggroep dient, als hoofdverantwoordelijke, de voorwaarden te scheppen waarbij leden in staat worden gesteld om aan de gestelde voorwaarden te voldoen. Dit betekent dat de groep bootleid(st)ers in staat moet stellen om de relevante MBL's te halen.

Om in aanmerking te komen voor een MBL wordt gebruikgemaakt van de opleidingsmodules CWO.

De groep dient een advies te geven of een aankomend bootleid(st)er in staat is verantwoordelijk met boot en bemanning om te gaan. Relevante CWO diploma's, samen met het positieve advies van de verantwoordelijke leider of speltak BG en de uiteindelijke mening van de admiraliteit BG, bieden de criteria voor het uitreiken van bedoelde MBL.

Regionale Admiraliteiten

De regionale Admiraliteiten bieden ondersteuning aan de groepen bij de realisatie van het veiligheidsbeleid. Zij organiseren cursussen en examineren de CWO modules volgens overeenkomstige eisen. Tevens reiken zij, indien wordt voldaan aan de verantwoordelijkheidseisen, een relevant MBL uit.

Bovendien verrichten de RA's een een- of tweejarige botenkeuring. Met deze botenkeuring adviseren zij de groepen omtrent het onderhoud en de staat van de schepen en, indien schepen voldoen aan technische specificaties, reiken zij een (goedkeurend) keuringsrapport uit.

Landelijke en Regionale Admiraliteit

Een van de taken van zowel de Landelijke als de Regionale Admiraliteit is ervoor zorg te dragen dat er veilig wordt gevaren. Om dit te bereiken heeft de Kleine Vlootraad afgesproken dat binnen de vereniging Scouting Nederland geen enkele boot mag uitvaren, die niet door of namens de admiraliteit is gekeurd. Bovendien moet iedere boot die uitvaart te allen tijde onder leiding staan van iemand met een voor de betreffende boot geldende Machtiging Bootleiding (MBL). De examinering voor de meeste MBL's geschiedt door de CWO-beoordelingsgemachtigden (BG) uit de NTC van de Regionale Admiraliteit, door middel van de CWO-examens. Voor examens, waarvoor de Regionale Admiraliteit geen beoordelingsgemachtigden heeft, kan een beroep worden gedaan op de Landelijke Admiraliteit.

1.2 - Scouting Nederland en de CWO

MBL's worden buiten Scouting Nederland niet gebruikt. Alle MBL's worden daarom binnen Scouting Nederland geëxamineerd door middel van de CWO-examens. Naast de CWO-eisen speelt het advies van de teamleider over de leiderschapsvaardigheden van de kandidaat voor de MBL een belangrijke rol. CWO staat voor Commissie Watersport Opleidingen. Scouting Nederland is als watersportvereniging aangesloten bij het Watersportverbond (voorheen KNWV). Het Watersportverbond is een van de vier oprichters van de CWO. Sinds 1990 heeft Scouting Nederland eigen beoordelingsgemachtigden die CWO-diploma's examineren en afgeven.

CWO

Sinds 1989 is er in Nederland een landelijk samenwerkingsverband van Watersportverbond, ANWB, HISWA en RECRON op het gebied van vaardiplomering en opleidingen: de CWO. In de 'stichting CWO' vertegenwoordigt de ANWB de "consument" (cursisten, jeugd en hun ouders), het Watersportverbond de (watersport)verenigingen en HISWA en RECRON de bij deze organisaties aangesloten vaarscholen.

De CWO is de overkoepelende organisatie die zich bezighoudt met de kwaliteit en uniforme diplomering van vrijwillige watersportopleidingen. Het CWO systeem bestaat uit diverse opleidingsprogramma's met bijbehorende diploma's. De CWO zorgt voor afstemming over de opleidingsinhoud en bewerkstelligt uniformiteit bij de toetsing van diploma-eisen. Hierdoor is er voor zowel de consument als het kader één nationaal herkenbare lijn van vrijwillige vaardiploma's die theorie en praktijk bundelen.

De CWO is ingesteld om eenheid te krijgen in de diverse vaardiploma's die bij de scholen en verenigingen worden uitgegeven. De grote verscheidenheid had tot gevolg dat buiten Scouting niemand eigenlijk wist welk diploma je had, of welk diploma van school A nu overeenkwam met welk diploma van school B of vereniging C of een MBL. In deze situatie is met de invoering van het CWO diplomasysteem verandering gekomen. Doordat nu bijna alle watersportverenigingen en vaarscholen hun opleidingen afsluiten met een CWO diploma (als de cursist of het lid daarvoor in aanmerking komt), weet iedereen waar hij aan toe is. Met name de jeugdopleidingen bij de verenigingen zijn gebaat bij een landelijke afstemming. Dit komt het plezier en de kwaliteit van watersporten ten goede.

Een ander belangrijk positief effect is dat het modulaire en gestructureerde CWO systeem voor de personen die de opleidingen verzorgen een ruggesteun betekent bij de instructie. Bij bijna alle Watersportverbondverenigingen die opleidingen verzorgen is het systeem in gebruik.

Werkgroepen binnen de CWO

Naast het bestuur is er een aantal specifieke werkgroepen en commissies. Daarvan is de Technische Commissie (TC) de belangrijkste. Alle werkgroepen worden in het leven geroepen voor de uitwerking van inhoudelijke en technische zaken. De werkgroepen spelen ook een rol bij de jaarlijkse bijscholing van Opleiders. Ze functioneren als adviesorgaan.

De resultaten die in de werkgroepen tot stand zijn gekomen worden als advies aan de TC voorgedragen. Daarna ligt, op voordracht van de TC, de uiteindelijke beslissing in handen van het CWO bestuur.

Welke diploma's zijn er?

Er wordt onderscheid gemaakt in de "consumentendiploma's" voor jeugdleden en "kaderdiploma's" voor instructeurs, leiding van waterspeltakken en leden van de NTC's. Daarnaast zijn er diploma's voor de verschillende boottypen. De kaderdiploma's zijn vooral van belang voor personen die bij vaarscholen lesgeven of in de RA's cursussen verzorgen. Onderling bestaan er wel (kruis)verbanden tussen deze verschillend getinte kaderniveaus, zodat bepaalde delen van de opleiding niet dubbel doorlopen behoeven te worden.

Er zijn CWO diploma's voor de disciplines (met de daarmee verbonden Scoutinginsignes en machtigingen):

- * roeien (vaardigheidsinsigne roeiboort en MBL R);
- * kielboot (vaardigheidsinsignes zeilen rood en groen en MBL Z1);
- * jeugdzeilen, een- en tweemans, jeugdcatamaran;
- * zwaardboot, een- en tweemans;
- * windsurfen, race-, funboard- en brandingsurfen;
- * catamaran;
- * kajuitjachtzeilen (MBL Zz I);
- * zeezeilen (MBL Zz II);
- * buitenboordmotor (vaardigheidsinsigne buitenboordmotorbootvaren en MBL M1);
- * motorboot (MBL M2);
- * groot motorschip (MBL M3).

Bij alle boottypen kunnen één, twee of drie (tot vijf, voor het kader) verschillende diploma's behaald worden, afhankelijk van het niveau.

Van de volgende opleidingen bestaat nog geen CWO diploma:

- * motortechneek (vaardigheidsinsigne motortechneek en certificaat motordrijver);
- * slepen (aantekening slepen bij M-diploma).

Bij alle boottypen kunnen één, twee of drie (tot vijf, voor het kader) verschillende diploma's behaald worden, afhankelijk van het niveau.

Hoe werkt het?

Bij elke waterspeltak of NTC worden op voordracht van het groepsbestuur of admiraliteitsbestuur een of meerdere personen, na bespreking in de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit, door de CWO benoemd tot beoordelingsgemachtigde (BG). Deze personen dragen de zorg voor het beoordelen en afgeven van CWO diploma's bij de speltak of Regionale Admiraliteit. De verantwoordelijkheid hiervoor berust bij het Regionale Admiraliteitsbestuur.

De diploma's op de niveaus I en II of I/II zijn gelijkgesteld aan de vaardigheidsinsignes voor zeeverkeners (middenleeftijdsgroep). Deze worden afgenomen door de eigen leiding met beoordelingsmachtiging. Erkende waterwerkleding heeft daartoe een beoordelingsmachtiging voor de disciplines, waarvoor hij of zij zelf een MBL of een CWO diploma op niveau III bezit.

Tijdens het programma van de speltak of de kampen worden door de BG's zogenaamde vorderingenstaten gebruikt. Daarop wordt afgetekend aan welke eisen door het jeugdlid is voldaan.

Behalve dat de CWO losse vorderingenstaten uitgeeft, zijn deze weergegeven in het monsterboekje voor waterscouts.

Is de vorderingenstaat vol dan wordt door de beoordelingsgemachtigde het betreffende CWO-diploma uitgereikt. Op het diploma kan een stempel van de groep worden afgedrukt.

Een kandidaat die klaar is voor een diploma op niveau III wordt door de teamleider (schipper) en speltak-BG voorgedragen voor een MBL examen bij de NTC van de admiraliteit. Daar neemt een BG voor niveau III alle onderdelen van de vorderingenstaat af. De onderdelen theorie, schiemannen en praktijk mogen afzonderlijk worden geëxamineerd. De BG voor niveau III mag niet van de dezelfde groep als de kandidaat afkomstig zijn. Tijdens het examen wordt weer een vorderingenstaat bijgehouden. Bij voldoende resultaat wordt het CWO diploma uitgereikt. Indien aan de verantwoordelijkheidsverplichting van het MBL is voldaan, wordt daarnaast het MBL insigne verstrekt.

Een deelnemer kan een gedeeltelijk ingevulde vorderingenstaat meenemen, indien hij ergens anders een cursus volgt en hem aldaar verder laten invullen. Dat kan bijvoorbeeld in de zomervakantie bij een vaarschool, zoals de zeilschool Scouting Nederland in Harderhaven. Op die manier wordt landelijk met eenzelfde systeem gewerkt, terwijl de wijze waarop de opleiding plaatsvindt heel verschillend kan zijn. Het uitreiken van een vaardigheidsinsigne of een MBL blijft echter voorbehouden aan de speltak-BG, respectievelijk admiraliteits-BG.

1.3 - Administratie en secretariaat

Het CWO secretariaat is het uitvoerende orgaan van de stichting CWO en regelt voor vaarscholen en watersportverenigingen zaken zoals: de productie en distributie van diploma's, de afstemming en kwaliteitsborging van de opleidingslocaties en de rapportages.

Voor waterscoutinggroepen en Regionale Admiraliteiten worden de afstemming en kwaliteitsborging verzorgd door de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit. De voordrachten voor BG's worden daar inhoudelijk behandeld.

Voor de Scoutinggroepen en Regionale Admiraliteiten fungeert waterpost@scouting.nl voor alle waterwerkzaken als het aanspreekpunt. Voor de kosten de diploma's en de vorderingenstaten verwijzen we naar www.cwo.nl. Bestellingen kunnen plaatsvinden met behulp van het bestelformulier. Alle formulieren zijn los verkrijgbaar. Bij bestellingen wordt een nieuw formulier verstrekt.

Behaalde CWO diploma's en MBL's moeten worden geregistreerd. De RA of LA doet dit met behulp van het computerprogramma Akela. CWO diploma's en MBL insignes hebben geen nummer. De behaalde diploma's en machtigingen worden daarom geregistreerd onder het lidnummer van de kandidaat.

1.4 - Vaarbewijzen

Per 30 december 2008 wordt de Binnenschepenwet vervangen door de Binnenvaartwet. Dit betekent o.a. een grote wijziging in het vaarbewijzen systeem.

In de Binnenschepenwet kennen we 2 soorten vaarbewijzen, kleine en grote vaarbewijzen. In de Binnenvaartwet zijn er 3 soorten vaarbewijzen: kleine, beperkt grote en grote vaarbewijzen.

Een klein vaarbewijs is verplicht voor schippers van de volgende schepen:

- een pleziervaartuig met een lengte van tenminste 15 en minder dan 25 meter
- een binnenschip met een lengte van tenminste 15 en minder dan 20 meter niet zijnde een passagiersschip, veerpont die 30 km per uur kan bereiken of een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot
- een pleziervaartuig van minder dan 15 meter dat een snelheid van meer dan 20 km per uur kan bereiken (snelle motorboot)

Een beperkt groot vaarbewijs is verplicht voor schippers van de volgende schepen:

- pleziervaartuigen met een lengte van tenminste 25 en minder dan 40 meter
- binnenschepen met een lengte van tenminste 20 en minder dan 40 meter niet zijnde een passagiersschip, veerpont die 30 km per uur kan bereiken of een sleepboot, een duwboot of een sleepduwboot

Een groot vaarbewijs is verplicht voor schippers van de volgende schepen:

- pleziervaartuig met een lengte van tenminste 40 meter
- binnenschip met een lengte van tenminste 40 meter
- passagiersschepen (bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen)
- veerpont die 30 km per uur kan bereiken (bedrijfsmatig vervoer van meer dan 12 personen)
- sleepboot, duwboot of sleepduwboot (bedrijfsmatige vaart)

Onder een sleepboot, duwboot of sleepduwboot wordt verstaan een schip dat een schip langer dan 20 meter sleept, duwt of langs zij vast mee neemt. Als een eigenaar van een dergelijk schip ervoor kiest om als pleziervaartuig te varen (en dus geen schepen langer dan 20 m te slepen/duwen), dan wordt het voor de vaarbewijzen gezien als pleziervaartuig. De schipper moet dit dan wel vast laten leggen middels een verklaring. Afhankelijk van de lengte van het schip is er dan geen vaarbewijs (< 15 m), een klein vaarbewijs ($15 \geq x > 25$ m), een beperkt groot vaarbewijs ($25 \geq x > 40$ m) of een groot vaarbewijs (≥ 40 m) nodig. Zodra een schip langer dan 20 meter gesleept of geduwd wordt, moet de schipper een groot vaarbewijs hebben.

Indien sporadisch met de sleepboot een schip langer dan 20 meter wordt verhaald, kun je een tijdelijke ontheffing aanvragen.

Bij de invoering van de Binnenvaartwet is er een overgangsmaatregel voor het verkrijgen van het beperkt groot vaarbewijs.

Let op 1!

Alle Scoutingschepen langer dan 25 meter zijn wachtschepen. Om daarmee te varen is minimaal een Beperkt Groot Vaarbewijs wettelijk verplicht. Om daarmee in Scoutingverband te varen moet de schipper tevens in het bezit zijn van een MBL M3 of het diploma CWO Groot Motorschip en een ander bemanningslid in het bezit van een certificaat Motordrijver (MD).

Let op 2!

Er staat sneller KUNNEN varen dan 20 km per uur. Dit betekent dat voor een opblaasboot met een buitenboordmotor van 5 pk, met de gashandel volledig open, ook een klein vaarbewijs verplicht is. Het schip kan met de gashandel volledig open namelijk sneller varen dan 20 km per uur. Het gaat er niet om hoe hard je daadwerkelijk vaart, het gaat erom of het mogelijk is met de combinatie motor en boot een snelheid te bereiken die hoger is dan 20 km per uur.

Dit betekent dat iedereen die binnen Scouting met een schip van 15 meter of langer vaart, of met een schip dat sneller dan 20 km per uur kan varen, afgezien van het vereiste MBL, ook in het bezit moet zijn van het vaarbewijs. De schepen bij Scouting zijn door verschillende rijksinstellingen (het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) en de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW)) aangemerkt als schepen waarmee niet bedrijfsmatig wordt gevaren (pleziervaarttuig).

Indien je het schip verhuurt aan meer dan 12 betalende passagiers, moet je in het bezit zijn van een GROOT vaarbewijs. Daarnaast zijn er nog allerlei consequenties, zoals technische en bemanningseisen.

Het vaarbewijs is geldig op alle binnenwateren (AB) of rivieren, kanalen en meren (RKM). Onder rivieren, kanalen en meren wordt verstaan de binnenwateren met uitzondering van de Westerschelde, de Oosterschelde, de Waddenzee, de Eems, de Dollard en het IJsselmeer met inbegrip van het IJmeer en het Markermeer met uitzondering van de Gouwezee.

Indien kandidaten een MBL praktijkexamen afleggen op een schip waarvoor het vaarbewijs verplicht is, moet de kandidaat in het bezit zijn van het vaarbewijs. Afhankelijk van het thuiswater van de groep, en dus van het examenwater, mag dit een vaarbewijs RKM of AB zijn.

1.5 - Beroepsdiploma's en MBL's

Op grond van beroepsmatige diploma's zijn de volgende CWO-diploma's en MBL's verkrijgbaar:

Beroepsdiploma	CWO/Certificaat	CWO/MBL
Zeilbewijs (KOFs/CBR)	-/Cert. MD	
Groot vaarbewijs RKM	-/Cert. MD	
Groot vaarbewijs AB	-/Cert. MD	ZZIII/MBL C
Groot rijnpatent	-/Cert. MD	
Motordrijver (KOFs/CBR)	-/Cert. MD	
Machinist binnenvaart (KOFs/CBR)	-/Cert. MD	
Stuurlieden en kapiteins MBO/HBO Zeevaartschool		ZZIII/MBL C
Stuurlieden en kapiteins MBO/HBO Zeevaartschool met aantoonbare kennis BPR/RPR		ZZIII/MBL C
MAROF met aantoonbare kennis BPR/RPR	-/Cert. MD	ZZIII/MBL C
WTK	-/Cert. MD	

Indien je op grond van een beroepsdiploma of een hier niet genoemd diploma, in aanmerking wilt komen voor vrijstelling van het examen voor een MBL of een CWO diploma, moet je een verzoek indienen bij de werkgroep M3/MD van de Landelijke Admiraliteit of de CWO. Het verzoek voor een vrijstelling kan gericht worden aan waterpost@scouting.nl, voorzien van de benodigde kopieën te sturen of het op het formulier aangegeven post adres. Vergeet niet een fotokopie in te sluiten van de relevante diploma's en het vakkenpakket.

Voor alle ZZIII/MBL C en niet genoemde beroepsdiploma's kan een verzoek tot vrijstelling worden ingediend bij de werkgroep van de Landelijke Admiraliteit.

1.6 - De verantwoordelijkheid voor het varen

Het waterscoutingprogramma is zeker niet van gevaar ontbloot. Bij het varen met waterscouts is de verantwoordelijkheid van de leiding dan ook zeer groot. Hierbij heeft iedere bak, die er met een boot op uit trekt, een grote zelfstandigheid. Zodra de boot los is van de wal, komt alles op de kundigheid en ervaring van de bak aan.

De leiding moet er dan ook attent op zijn dat deze vaardigheid in voldoende mate bij de bak aanwezig is. Daarbij ontstaat een relatie tussen de mate waarin de bak over vaardigheden beschikt en de omvang van de activiteiten die ze zelfstandig kunnen ondernemen. Om een paar voorbeelden te geven:

- * Een ervaren bak, waarvan de bootleider een MBL heeft en voldoende kampervaring, kan wellicht zelfstandig een trektocht van een paar dagen ondernemen.
- * Een heel jonge bak zonder MBL's, maar met waterscouts in het bezit van een diploma CWO Roeien I/II, kan best zelfstandig een stukje roeien in de omgeving van de werf of de haven. Zeker wanneer een leid(st)er, indien nodig de helpende hand kan toesteken, ze daarbij in de gaten kan houden.
- * Uit de eisen van het CWO diploma Kielboot II blijkt bijvoorbeeld dat de kandidaat in staat moet zijn om op rustig vaarwater en tot 4 Beaufort zelfstandig moet kunnen zeilen met de bak. Onder toezicht van de leiding kan dat een veilige situatie opleveren.

Een leid(st)er bij een waterscoutinggroep zal de ruimte moeten scheppen waarbinnen de bak op veilige wijze zelfstandig het waterscoutingprogramma kan uitvoeren. Men zal dus steeds moeten beseffen hoe ver een bak met een bepaalde hoeveelheid ervaring en kennis zelfstandig kan opereren. Tegelijkertijd zal de leiding ervoor moeten zorgen dat de vaardigheid van de bak steeds wordt uitgebreid, waardoor ook de zelfstandige speelruimte toeneemt. Er moet dan ook steeds een wisselwerking tussen avontuur en gevaar, spanning en verantwoordelijkheid zijn.

1.7 - Het nautische vaardigheden programma

Het aanleren van nautische vaardigheden is een onderdeel van het waterscoutingprogramma, dat voor een groot deel uit activiteiten zoals postenspelen, nautische behendigheidsspelen, competities, een- of meerdaagse tochten en dergelijke bestaat.

De nautische activiteiten kenmerken zich door vooruitgang. Uitgangspunt bij vooruitgang is dat het de waterscouts steeds duidelijk moet zijn welke volgende, te overziene stappen ze zelf kunnen zetten. De waterscout weet hoe een boot op en af te tuigen, beheerst de elementaire manoeuvres en kent enige vaarregels.

De weg naar het tweede niveau kent verschillende trappen en ladders met elk vele treden. Dit zijn de vaardigheidsinsignes roeien, zeilen rood en zeilen groen. In een later stadium kan verder gewerkt worden aan de vaardigheidsinsignes buitenboordmotorbootvaren en motortechniek. Deze trappen worden beklommen gedurende het reguliere programma van de speltak en onder toezicht van de eigen leiding.

Bij voldoende resultaat kan een speltak-BG uit de leiding op de vorderingenstaat in het monsterboekje het bereiken van een "traptree" vastleggen. Qua kennis en vaardigheden is er duidelijk sprake van een uitbreiding; het jeugdlid kent nog meer manoeuvres. Een volle vorderingenstaat levert een CWO diploma en een insigne voor op de mouw op.

De MBL's R en Z1 zijn de trappen naar het volgende niveau. Als het jeugdlid hiervoor klaar is, kan de schipper hem of haar voordragen voor een examen bij de NTC van de Regionale Admiraliteit. Met het CWO diploma wordt dan tevens het MBL insigne voor boven de borstzak behaald. Dit zijn de stappen waardoor de waterscout een volleerd roeier of zeiler wordt.

Doordat zeer duidelijk is wat de volgende stap is, heeft de waterscout een houvast en een afgeperkte doelstelling. Deze doelstelling kan dan binnen redelijke tijd, gedurende de gewone activiteiten worden gerealiseerd. CWO diploma's zijn ontwikkeld om in één cursusweek of één vaarseizoen te kunnen halen. De waterscout ziet zelf snel resultaat en zal eerder gemotiveerd zijn om een volgende stap te zetten.

Doordat alle activiteiten modulair zijn opgebouwd, zijn de stappen voor vrijwel elk jeugdlid haalbaar. Het aftekenen van de vorderingen staat met de officiële BG stempel van de speltak en de afronding in de vorm van het tastbare diploma en insigne is een extra stimulans. Doordat jonge jeugdleden werken aan de vaardigheidsinsignes (CWO diploma's op niveau I en II) met behulp van de eigen speltak BG ontstaat een veilige situatie.

Een MBL examen of het examineren van een CWO diploma op niveau III blijven zaken van de regionale NTC. De voor de kandidaat vreemde BG geeft een extra spanning. Dat levert echter ook extra voldoening op, wanneer die beoordelaar de mening van het eigen stafteam deelt, dat er voldoende kennis en vaardigheid is opgebouwd.

Na de waterscoutsperiode bij de wacht kan vaaropleiding worden voortgezet bij de wildevaart-afdeling. Hiervoor zijn de MBL's M1 (CWO diploma buitenboordmotorbootvaren III) en het certificaat motordrijver en eventueel het MBL M2 (CWO diploma motorboot II) beschikbaar. In de lijn van zeildiploma's kan echter ook verder gewerkt worden aan eigen vaardigheid met de CWO diploma's Kielboot IV en V.

Daarmee zitten de mogelijkheden op de rand van hetgeen de CWO beschouwt als "consumentendiploma's". Voor loodsen en leiding staan de opleiding tot examinerator of CWO instructeur open. De Zeilschool Scouting Nederland organiseert hiervoor jaarlijks cursussen, gericht op de kielbootlijn.

Daarnaast kunnen de kaderdiploma's MBL's Z2 (CWO diploma kajuitzeilen II) en M3 (diploma CWO Groot Motorschip) of het CWO diploma zeezeilen II een nieuwe uitdaging vormen.

1.8 - Hoe leren waterscouts

Het zeilen kan op verschillende manieren worden geleerd. Tot nu toe is nog nooit aangetoond welke manier het beste is. Wel is het zo, dat alle vormen hun eigen bestaansgronden hebben en daarom ook naast elkaar worden gebruikt.

Deze vormen zijn:

zeilschool:

een gerichte periode waarin op pedagogisch-didactische grondslag, op het aanleren van kennis en vaardigheden gerichte activiteiten voor de groep en de leden worden georganiseerd;

spelonderwijs:

de waterscouts bepalen samen met de leiding zelf wat ze gaan doen en krijgen gaandeweg en haast onbedoeld, ervaring met en kennis van het roeien of zeilen;

ervaringsgericht:

dit is een variant op beide. Hierin bepaalt de leiding in overleg met de jeugdleden gericht welke activiteiten er worden gedaan. De keuze wordt daarbij mede bepaald door het niveau en de voortgang in de kennis en vaardigheden.

De zeilschoolvorm lijkt het meest efficiënt. Omdat kinderen gewoonlijk al de hele week in een schoolse situatie worden gebracht, heeft deze vorm bij Scouting Nederland toch niet de voorkeur. Desondanks kan een weekje zeilschool een grandioze vakantie opleveren.

De vorm spelenderwijs geeft een grote mate van vrijheid en kan heel leuk zijn. De ervaring leert echter dat de toename van kennis en ervaring niet hard gaat en dat niet alle jeugdleden voldoende oppikken. Waterscoutinggroepen waar het stafteam onvoldoende tijd, creativiteit en ervaring heeft vallen nog al eens terug op deze aanpak. Dat heeft tot gevolg dat er voor de MBL-examens een stoomcursus moet worden georganiseerd om de jeugdleden op voldoende niveau te brengen.

Ervaringsgericht is daarom de vorm die het best bij de activiteiten van een waterspeltak van een Scoutinggroep past. Dit gaat gepaard met afwisselende programma's en activiteiten. Deze aanpak is goed te combineren met het werken met de vorderingsstaten van de CWO. Op dit stramien wordt ook het Instructieve Spelenboek geschreven.

Door mee te zeilen leren jeugdleden vanzelf spelenderwijs de onderdelen kennen, de werking van het roer, enzovoort. Na verloop van tijd wil de leiding de puntjes op de i zetten en de waterscouts stimuleren om zich verder in de theorie en praktijk te verdiepen. Bij de activiteiten in de groep speelt de leiding daarop in door bijvoorbeeld:

- * bij een tocht ervoor te zorgen dat er geen beweegbare bruggen in de route zitten;
- * te doen alsof bepaalde onderdelen van de boot missen, door bijvoorbeeld het roer tijdelijk weg te nemen;
- * in een postenspel een aantal nautische posten op te nemen.

In eerste instantie probeert de leiding in de normale groepsactiviteiten, die voor de waterscouts bedacht zijn, de nautische vaardigheden te verwerken. Daarnaast zijn er specifieke activiteiten, die het gericht aanleren van nautische vaardigheden op een leuke manier tot doel hebben.

2 - Handhaving van de richtlijnen

2.1 - Regels voor het varen bij Scouting

Om in Scoutingverband te varen gelden de hierna volgende regels. Daarbij wil Scoutingverband zeggen dat er gevaren wordt door en met leden van de vereniging Scouting Nederland of in een boot of schip dat eigendom is van een groepsstichting van een groep die is aangesloten bij de vereniging Scouting Nederland:

- * een schip mag varen indien dit behoorlijk is bemand en onder leiding staat van een lid van Scouting Nederland, dat in het bezit is van de vereiste machtiging bootleiding (MBL);
- * indien voor het varen met een bepaald schip het vaarbewijs verplicht is, dient degene die het betrokken MBL bezit tevens in het bezit te zijn van een vaarbewijs;
- * indien er met een M3 schip gevaren wordt moet, naast de schipper die in het bezit is van het MBL M3 en vaarbewijs, ook iemand aanwezig zijn die in het bezit is van het certificaat Motordrijver;
- * de bemanning dient minstens 50 meter gekleed te kunnen zwemmen of moet een reddingvest aan hebben. Er dient voor ieder bemanningslid altijd een reddingvest aan boord aanwezig te zijn (zie ook 3.6);
- * met het schip mag slechts worden gevaren, als het voor dat jaar, door of namens de Nautisch Technische Commissie is goedgekeurd voor het betreffende vaargebied.

2.2 - Verantwoordelijkheden van de groep

De Machtigingen Bootleiding en de eisen voor boot- en scheepskeuringen zijn opgesteld en worden uitgevoerd om de veiligheid tijdens het varen te waarborgen. De eisen voor de Machtigingen Bootleiding en de regels zijn door de Kleine Vlootraad vastgesteld. Overeenkomstig het Huishoudelijk Reglement is de gang van zaken als volgt:

- * De groepsraad heeft binnen de groep de eindverantwoordelijkheid voor het naleven van de MBL's en bootkeuringen. De groepsraad is het overlegorgaan voor alle groepszaken en draagt de verantwoordelijkheid voor de goede gang van zaken in de groep. Zij bepaalt het beleid van de groep binnen het door de vereniging terzake vastgestelde en controleert de uitvoering van dat beleid.
- * Het stafteam van de wacht, afdeling of stam, draagt onder verantwoordelijkheid van het groepsbestuur zorg voor het uitvoeren van het spel van verkennen in de wacht, afdeling of stam volgens de landelijk opgestelde richtlijnen.

In de groep zijn de verantwoordelijkheden duidelijk geregeld.

2.3 - Verantwoordelijkheden van de RA's

Over de taak van de Regionale Admiraliteit vermeldt het Huishoudelijk Reglement:

- * de Regionale Nautische en Technische Commissies hebben onder andere als functie het toezien op naleving en nakomen van de richtlijnen.

Over het tot stand komen van de richtlijnen zegt het Huishoudelijk Reglement:

- * de Landelijke Admiraliteit heeft onder andere als functie het bevorderen van de veiligheid te water, onder meer door het doen verschijnen van nautische en technische veiligheidsvoorschriften en het doen toezien op de naleving ervan.

Het goedkeuren van de Nautisch Technische Richtlijnen gebeurt in de Kleine Vlootraad. De Kleine Vlootraad is het speltak-overleg van de besturen van de Regionale Admiraliteiten, de Regionale Nautisch en Technische Commissies, de Landelijke Admiraliteit en haar commissies. De richtlijnen op nautisch-technisch gebied en de verantwoordelijkheden en functies, beschreven in het Huishoudelijk Reglement, zijn eenduidig en duidelijk.

De essentie van het handhaven van de richtlijnen is er natuurlijk in gelegen dat zowel de leiding als het bestuur van de waterscoutinggroepen er de noodzaak van inzien en ernaar handelen. Vervolgens dat de Regionale Nautische en Technische Commissie in goede samenwerking met de groepen, adviseert, stimuleert en controleert (keurt en examineert).

De samenwerking van de waterscoutinggroepen in de Regionale Admiraliteiten zal er dan ook op gericht moeten zijn om een klimaat te scheppen waarbinnen de Nautisch Technische Richtlijnen goed gedijen. Indien de richtlijnen zowel binnen Scouting Groepen als RA worden nagestreefd, komt de kwaliteit en veiligheid op het water op een gewenst hoog niveau.

2.4 - Kwaliteitswaarborging CWO-diplomerings

De RNTC en de RA houden toezicht op het toekennen van de erkenning en de daaraan gekoppelde beoordelingsmachtigingen. Voor RA, met de groepsraad, verantwoordelijk voor de afgegeven diploma's. De RA toetst dit met name op het moment dat kandidaten doorstromen naar de Kielboot III- examens en tijdens gezamenlijke ledenactiviteiten.

Toezicht op de kwaliteit gebeurt op vijf manieren:

- * Er is centraal toezicht door de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit op het benoemen van BG's voor het niveau III en de algehele gang van zaken;
- * Regionaal is er toezicht op de benoeming van beoordelingsgemachtigden voor de niveaus I en II. Hierbij wordt opgemerkt dat door de examens op niveau III door de NTC's in feite de speltak-BG's en de vaaropleiding in de groepen worden mee beoordeeld.
- * Door uitwisseling van leden van groepen en Admiraliteiten bij de deelname aan regionale en landelijke vaar- en wedstrijdactiviteiten ontstaat een redelijk beeld van het vaardigheidsniveau in een groep of Admiraliteit.
- * BG's voor niveau III nemen jaarlijks deel aan verplichte afstemdagen.
- * Zowel door het CWO secretariaat, als door de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit kunnen examens steekproefsgewijs worden bezocht. Het doel hiervan is informatief en signalerend, ten behoeve van de onderlinge afstemming en kwaliteitswaarborging.

Door iemand namens de CWO en het Watersportverbond op te nemen in de werkgroep, worden de bezoeken in principe maar door één team uitgevoerd.

Van een waterscoutinggroep of een Regionale Admiraliteit wordt door de CWO verwacht dat deze zich houdt aan de door Scouting Nederland en het Watersportverbond gemaakte afspraken. "Het is aan de deelnemende locaties de taak zich te conformeren aan de democratisch genomen besluiten." Bij een blijvende deloyale houding ten opzichte van het algemene CWO belang is uitsluiting van het CWO systeem mogelijk.

2.5 - Signalering

Incidenteel zal het voorkomen dat een Regionale Nautisch Technische Commissie vindt dat het op grond van essentiële technische gebreken onverantwoord is dat een boot uitvaart. Wanneer toch met een dergelijke boot gevaren wordt, zonder dat de gebreken zijn verbeterd en de boot opnieuw is gekeurd, is dat in strijd met de richtlijnen. Ook wanneer een waterscoutinggroep regelmatig vaart zonder dat de bootleid(st)er over het vereiste MBL beschikt, is dat in strijd met de richtlijnen.

2.6 - Rapportering en overleg

In dit soort situaties dient de Regionale Nautisch Technische Commissie in eerste instantie met de betreffende groep tot een oplossing te komen. Soms zijn er meerdere gesprekken of is er meer tijd nodig om een oplossing te vinden. Het kan verstandig zijn om een onafhankelijke derde in te schakelen. Mocht het probleem niet opgelost kunnen worden, dan meldt de regionale NTC dit schriftelijk, met redenen omkleed, aan het Regionale Admiraliteitsbestuur.

Het Regionale Admiraliteitsbestuur zal zich dan eerst oriënteren bij de NTC en de betreffende groep. Advies kan eventueel ook worden ingewonnen bij de Landelijke Admiraliteit. Afhankelijk van de uitkomst van de oriëntatie zal het Regionale Admiraliteitsbestuur het geschil dan mondeling met groep en commissie oplossen. Mocht de situatie onveranderbaar blijken, dan stuurt het Regionale Admiraliteitsbestuur een brief naar de groeps- en stichtingsbestuur van de betreffende groep, met een kopie aan de voorzitter van de Landelijke Admiraliteit. Het Regionale Admiraliteitsbestuur deelt de groep dan schriftelijk mee, dat het niet verantwoord is dat de waterscouts varen zonder daarvoor bekwaam te zijn of in boten met essentiële technische gebreken en dat dit niet langer gebeurt onder verantwoordelijkheid van het Regionale Admiraliteitsbestuur.

Mocht op de brief door de waterscoutinggroep niet worden gereageerd of gedurende meer dan een vaarseizoen geen aanmerkelijke verbetering optreden in de situatie, dan zal de Landelijke Admiraliteit het groepsbestuur en de leiding van de desbetreffende groep ter verantwoording roepen. De Landelijke Admiraliteit zal na overleg met de Regionale Admiraliteit daarna aan het Regionale Admiraliteitsbestuur passende maatregelen adviseren.

Omgekeerd kan ook de groep bij de Landelijke Admiraliteit bezwaar maken tegen een oordeel van een RNTC. De Landelijke Admiraliteit zal in dat geval met alle betrokkenen contact zoeken en proberen een oplossing aan te dragen.

3 - Veiligheid op het water

3.1 - Veiligheid bij het zwemmen

Waterscouts zitten veel op, maar ook in het water. Regels om aan te denken zijn:

- * Tijdens het zwemmen kan er altijd iets gebeuren. Om te zorgen dat de zwemmers goed aan de wal komen, dient er altijd met z'n tweeën te worden gezwommen. Zo is men voor elkaar verantwoordelijk.
- * Zwemt men in groepsverband, dan dient er tevens toezicht van de leiding te zijn.
- * In onbekend zwemwater is het goed om tevoren te weten, hoe diep het water is, of er rommel op de bodem ligt, hoe sterk de stroming is en of het water schoon is. Je kunt door een riem in het water te steken al veel wijzer worden. Een vaste stelregel is: duik nooit in onbekend water!!!
- * Na het eten moet minstens een half uur worden gewacht, voordat mag worden gezwommen. Heb je het erg warm, dan is het beter om, voordat je in het water springt, eerst borst en armen nat te maken.
- * Zwemmen vanaf een varende boot moet je niet doen. Een zeilboot vaart veel sneller dan een zwemmer kan zwemmen. Bij een motorboot bestaat het gevaar naar de schroef te worden gezogen.
- * Zwem nooit verder dan de afstand waarvan zeker is dat die ook terug kan worden gezwommen.
- * Tot slot: ga uit het water als je koud of moe wordt.

3.2 - Veiligheid bij het kanoën en roeien

Kanoën en roeien zijn vaste onderdelen van het waterscoutingprogramma. Enige regels om aan te denken zijn:

- * Luister of kijk eerst naar het weerbericht op radio of televisie, voordat het water wordt op gegaan. Er zijn speciale telefonische weer- en windberichten voor watersporters en ook teletekst en internet bieden talloze vormen van weersvoorspelling.
- * Laat de waterscouts eerst op rustig water oefenen. Laat ze pas verder gaan als ze hun boot goed onder controle hebben.
- * Mijd havens, drukke kanalen en rivieren met erg veel beroepsvaart.
- * Vermijd surfgebieden, de speciale banen voor snelle motorboten of waterskiërs en plaatsen waar sportduikers actief zijn. Deze plaatsen worden door middel van gele tonnen aangegeven.
- * Ga nooit alleen op groot water varen. In een groep kan men elkaar in de gaten houden en zo nodig hulp bieden.
- * Draag op groot water altijd een reddingvest. Sterk aan te bevelen is het dragen van een wetsuit als de watertemperatuur beneden de 18° Celsius is. Bij omslaan is afkoeling levensgevaarlijk. Afkoeling gaat veel sneller dan je denkt.
- * Ga nooit varen in de mist. Radarapparatuur van binnenvaartschepen reageert niet of nauwelijks op aanwezigheid van kano's en roeiboten. Voordat je het weet zit je in de vaargeul, want in de mist is oriëntatie bijna onmogelijk. Kleine schepen moeten ingevolge het Binnenvaartpolitiereglement, artikel 9.04, bij mist en slecht zicht een radarreflector voeren.
- * Zorg ervoor na het invallen van de schemering van het water af te zijn. Als dat niet mogelijk is, dient een kano en een roeiboot reglementair een wit rondom schijnend licht te voeren. Op een kano en een roeiboot is dat meestal moeilijk uitvoerbaar. Er zal dan een mastje of iets dergelijks op de kano of roeiboot moeten worden geconstrueerd met daaraan een wit rondom schijnend licht. Een zaklamp die slechts in één richting schijnt mag niet worden gebruikt!
- * Steek in het donker drukke vaargeulen niet over.
- * Wanneer tijdens een vaartocht een sluis moet worden gepasseerd, volg dan altijd de aanwijzingen van de sluismeester op. Pas vooral goed op voor het schroefwater van de andere schepen in de sluis. Blijf er zo ver mogelijk vandaan.
- * Denk bij tochten aan reservemateriaal (riemen, dollen) en een EHBO-trommel.

Kanovaren

- * Zorg ervoor dat kano's onzinkbaar zijn door middel van opblaasbare drijflichamen of door het volschuimen van de punten van de kano. Sommige kano's hebben speciale luchtcompartimenten. Op het water is drijfvermogen altijd van levensbelang.
- * Gebruik op rivieren en groot water altijd een spatzeil; dit voorkomt dat de kano door een onverwachte golf volloopt.
- * Varen op de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer en de grote Deltawateren kan men niet zonder meer doen. Stroming en weersveranderingen hebben al heel wat levens geëist. Volg eerst een speciale cursus bij de NKB (Nederlandse Kano Bond).
- * In de Nederlandse beken en riviertjes liggen vaak stuwen. Door het keerwater kunnen stuwen met een verval van 1 meter al levensgevaarlijk zijn. Zorg dat het te varen traject bekend is en stap bij een stuw bijtijds uit om de kano om te dragen. Ga nooit spelen in de golven achter de stuw.
- * Kanovaarders, die op buitenlandse wildwaterrivieren willen gaan varen, wordt aangeraden eerst een wildwatertraining bij de NKB te volgen.

Roeien

Niet alle door roeiers gebruikte boten zijn geschikt voor groot water. Op rustig water kan er weinig gebeuren. Toch is het verstandig, wanneer het water erg koud is, niet alleen te gaan roeien in smalle boten die om kunnen slaan.

3.3 - Veiligheid bij het surfen

Surfen is soms een onderdeel van het scoutprogramma. Enige regels om aan te denken zijn:

- * Zorg dat het materiaal in goede staat is.
- * Surf niet in havens, op drukke kanalen en rivieren. Vermijd ook speciale banen voor snelle motorboten of waterskiërs en plaatsen waar sportduikers en zwemmers actief zijn.
- * Steek een vaargeul altijd haaks over en vaar dan altijd ruim achter andere vaartuigen langs.
- * Houd rekening met de weersomstandigheden en stroming. Overschat je surftechniek niet. Blijf niet eindeloos doorsurfen, keer tijdig terug, zeker als je tegen de wind in moet. Blijf als beginnend surfer altijd op klein water.
- * Het dragen van een reddingvest verhoogt de veiligheid. Draag het altijd op ruim water.
- * Ga nooit alleen surfen op ruim water. Houd elkaar in de gaten. Neem op groot water altijd twee dag/nacht licht/rooksignalen (ernstvuurwerk) waterdicht verpakt mee.
- * Als de water- of luchttemperatuur lager dan 18° Celsius is, draag dan een wetsuit omdat afkoeling levensgevaarlijk kan zijn. Bedenk wel dat een wetsuit het afkoelingsproces alleen maar vertraagt, het voorkomt het niet.
- * Zorg voor een goede mast-plankverbinding, zodat de mast en het zeil altijd bij de plank blijven. Als na een val het tuig toch van de plank mocht losraken, zwem dan eerst naar de plank, want die drijft eerder weg dan het zeil. Blijf in elke (nood-)situatie bij de plank, want die is het belangrijkste reddingmiddel. Mocht je toch in moeilijkheden komen, raak dan niet in paniek. Blijf rustig en ga op de plank zitten, zwem niet naar de wal, maar geef een noodsignaal door met twee armen kruisend te zwaaien of ernstvuurwerk af te steken.
- * Wees blij dat er reddingsorganisaties zijn, maar voorkom dat er nodeloos naar je gezocht wordt. Laat altijd iemand weten waar en hoe lang je denkt te gaan surfen en laat vooral weten dat je terug bent.
- * Zorg voor voldoende reservemateriaal.

Enige algemene tips bij het leren surfen zijn:

- * Ga nooit te ver weg; zorg steeds vanaf de wal zichtbaar te blijven.
- * Ga zeker als het hogerwal is niet te ver weg: voor je het weet zit je aan lagerwal en zie dan maar eens terug te komen.

- * Doe iets beschermends aan je voeten, liefst iets wat ook helpt tegen koude voeten. Surflaarzen bijvoorbeeld zijn ervoor gemaakt.
- * Zorg ervoor dat je het niet te koud krijgt; als je eenmaal aan het surfen bent kan je het snel koud krijgen. Daarom is een wetsuit eigenlijk een must. Heb je het koud, dan krijg je sneller kramp.
- * Weet hoe een noodpakketje moet worden gemaakt.
- * Kun je beter surfen, dan is een trapeze heel handig. Op die manier kun je de armen ontlasten.
- * Bovendien is een trapeze met een zakje erin handig om geld of iets dergelijks op te bergen.
- * Surfen leer je door het véél en met elke windkracht te doen. Het is geen schande om op te geven omdat je moe bent, juist een uitdaging!!
- * Het is leerzaam om veel met de surfplank te spelen en er kunstjes mee te doen. Op die manier word je vertrouwd met de plank en leer je de eigen grenzen en die van de plank kennen.
- * Tenslotte: van vallen en opstaan leer je, dus: surf en zwem ze!!

3.4 - Veilig varen met jonge scouts

Voor het varen met de Lelievlet gelden tal van voorschriften. De Lelievlet is echter voor jongeren beneden de twaalf jaar te zwaar, met als gevolg dat met andere boten gevaren wordt, bijvoorbeeld opblaasboten, kano's of zeilbootjes, zoals de Optimist en de Piraat. Daarnaast kennen we de stalen Juniorvlet en de weinig gebruikte polyester Leliejol.

Voor het Scoutingspel is het een probleem dat met andere boten dan de Juniorvlet moeilijk met het bakken-systeem kan worden gewerkt. (Zie ook de brochure Juniorvlet). Deze is verkrijgbaar via waterpost@scouting.nl.

Veiligheidsvoorschriften

Er wordt vanuit gegaan dat de opvarenden in ieder geval zwemdiploma A bezitten en een reddingvest dragen. Aan boord moeten bootschoenen gedragen worden. Laarzen en blote voeten leveren gevaar op, ook in kleinere boten. Losse spullen, bagage of lijnen zijn uit den boze. De boot moet over voldoende drijvend vermogen beschikken en er moet altijd een hoosmiddel aan boord zijn. Duidelijke instructie vooraf is natuurlijk noodzaak.

Vaarwater

Kies voor het leren varen een beschut vaarwater in een veilige omgeving. Dus niet op plaatsen waar veel stroom staat of waar beroepsvaart komt. Het is verstandig vooraf contact op te nemen met de Regionale Admiraliteit om informatie over het gekozen vaarwater te krijgen.

Denk verder nog aan voldoende volgboten die bemand zijn met minimaal twee ervaren zeilers per boot. Deze moeten zijn voorzien van voldoende reddingmiddelen, een verbandtrommel en droge kleren. Maak voor de begeleiders een duidelijke taakverdeling. Maak tochten niet te lang en let goed op het weer. Spreek signalen en commando's vooraf goed met elkaar door.

3.5 - Veiligheid bij het zeilen

Goede zeemanschap: wat is dat eigenlijk? Het zou goed zijn deze vraag eens aan alle schippers van vaartuigen (zowel van de beroeps- als van de pleziervaart) te stellen. Ook aan hen die al jarenlang dagelijks varen. Weten zij alles van de vaarreglementen? Weten zij altijd en onder alle omstandigheden hoe ze op het water moeten handelen? Waarschijnlijk niet. Daarom volgen hier een aantal belangrijke tips om veilig te varen. Natuurlijk in eerste instantie bestemd voor de beginners, maar ook voor de gevorderden, als geheugensteuntje.

- * Denk aan handen en ledematen bij het afhouden van het schip.
- * Luister steeds naar de weerberichten en vaar nooit uit bij slecht zicht of harde wind.
- * Realiseer je dat in voor- en naseizoen het water zeer koud is. Als gevolg van onderkoeling heeft een drenkeling slechts kans, indien hij binnen enkele minuten wordt gered. Na het zonnen (warm lichaam) in het koude water springen geeft extra kans op het krijgen van kramp. Vaar daarom in die perioden nooit alleen met een schip uit, maar altijd met een andere boot in de nabijheid.
- * Pas de hoeveelheid zeil aan aan de geofendheid van de bemanning, het vaarwater en het weer. Door tijdig te reven voorkomt de schipper het uit het roer lopen, omslaan en man-over-boord.
- * Laat kinderen en niet-zwemmers aan boord altijd een reddingvest dragen en bij slecht weer ook volwassenen; zeker in het koude seizoen. Beoefen regelmatig de "man-over-boord"-procedure.
- * Ga op ruim water nooit weg bij het omgeslagen schip. Je bent daar gemakkelijker voor de redders te vinden.
- * Pas consequent de reglementen toe en vaar niet op het scherp van de snede om gelijk te willen krijgen, maar geef en neem!
- * Kijk tijdens het varen regelmatig achterom. Zorg dat de roerganger een goed uitzicht naar alle kanten heeft.
- * Vermijd als het enigszins mogelijk is drukke scheepvaartroutes. Een rustige route is in ieder geval veiliger en geeft zeker meer ontspanning.
- * Voorkom het varen in de vaargeul.
- * Blijf uit de buurt van zwemmers, vissers en surfers, alsmede ten anker liggende schepen om aanvaringen te voorkomen.
- * Verander niet plotseling van koers, maar laat steeds tijdig en duidelijk zien wat je van plan bent.
- * Hinder het overige scheepvaartverkeer niet bij het afvaren of andere manoeuvres.
- * Geef grote schepen altijd voorrang.
- * Houd zoveel mogelijk de stuurboordwal (rechts) van het vaarwater.
- * Zorg voor goed ankergeroi met voldoende ketting- of tros lengte. Anker nooit in of vlakbij een vaarroute.
- * Ga niet in de weg liggen op nauwe plaatsen, zoals bijvoorbeeld bij bruggen en sluisen.
- * Houd je aan de instructies van sluis- en brugwachters. Die weten precies wat ze doen en waarom ze het doen. Bovendien hebben ze het overzicht dat jij mist.
- * Een schipper van een groot (leeg) vrachtschip kan een deel van het vaarwater vóór zijn schip niet overzien. Ga daarom nooit plotseling vóór een groot schip varen!
- * Tijdens het varen geen flauwe grappen uithalen; de schipper is verantwoordelijk voor schip en opvarenden.
- * Zorg voor voldoende reservemateriaal.

3.6 - Dragen reddingvest

De schipper beslist over het dragen van reddingvesten; standaard regel is dat het gedragen wordt waarbij de volgende regels in acht genomen worden:

- * Alle niet-zwemmers aan boord van schepen. Ook kleine kinderen kunnen, ook al kunnen ze zwemmen, beter een reddingvest dragen.
- * Alle opvarenden van open (zeil)boten bij ruw weer.
- * Sterk aanbevolen wordt het dragen van een reddingvest door alle opvarenden tijdens het varen op stromend water en getijdenwater.

- * Aanbevolen voor alle opvarenden als de watertemperatuur onder de 18° Celsius komt.
- * Aanbevolen voor alle opvarenden indien op ruim en/of druk bevaren wateren gevaren wordt.
- * Iedereen die een regenpak en/of laarzen aan heeft.
- * Kleine kinderen in de buurt van niet afgeschermd water dat dieper is dan ze groot zijn. Een en ander houdt in dat aan boord van een schip of boot evenveel reddingvesten als opvarenden moeten zijn!

Koopadviezen

- * Koop elk reddingvest op de figuur en het gewicht van de man of vrouw die het gaat dragen. Een goed passend vest sluit nauw om de hals en verschuift niet op de borst. Het hoofd mag er niet uit kunnen glijpen. Koop voor kinderen niet op de groei!
- * Let op de opschriften van het vest. Er moet op staan dat het een reddingvest is. Het drijfvermogen plus minimum en maximum gewicht van de drager moeten zijn aangegeven, ook moet de naam van de importeur en/of fabrikant erop staan.

CE-normen

Sinds 1993 moeten alle op de markt verkochte reddingvesten voldoen aan de Europese norm. Als dit het geval is staat er op het vest een CE teken gevolgd door een jaartal. In de Europese norm wordt onderscheid gemaakt tussen de verschillende vaargebieden en daar te gebruiken reddingvesten.

De norm is als volgt:

Drijfhelpmiddel 50 N:

Vastgelegd in de Europese Norm 393 (EN 393). Vesten met een opwaartse druk van 50 Newton die drijfhelpmiddel genoemd moeten worden. (De term "zwemvest" bestaat dus niet meer!). Alleen geschikt voor goede zwemmers en voor beschut water waar hulp snel aanwezig is. Niet veilig bij bewusteloosheid. Deze vesten mogen alleen worden gebruikt tijdens het kanoën, surfen en waterskiën.

Reddingvest 100 N:

Vastgelegd in de Europese Norm 395 (EN 395). Vesten met een opwaartse druk van 100 Newton die reddingvest genoemd moeten worden. Geschikt voor volwassenen en kinderen die kunnen zwemmen. Geschikt voor binnenwater en beschut water. Beperkt veilig bij bewusteloosheid (kledingafhankelijk). Deze reddingvesten moeten worden gebruikt tijdens het varen op klein en rustig water.

Reddingvest 150 N:

Vastgelegd in de Europese Norm 396 (EN 396). Vesten met een opwaartse druk van 150 Newton die reddingvest genoemd moeten worden. Geschikt voor zwemmers en niet zwemmers. Veilig onder vrijwel alle omstandigheden bij bewusteloosheid. Met zware, waterdichte kleding beperkt veilig bij bewusteloosheid. Deze reddingvesten zijn aan te bevelen tijdens het varen op groter en ruwer water.

Reddingvest 275 N:

Vastgelegd in de Europese Norm 399 (EN 399). Vesten met een opwaartse druk van 275 Newton die reddingvest genoemd moeten worden. Geschikt voor op open zee en extreem zware omstandigheden. Verplicht voor dragers van zware waterdichte kleding, zoals overlevingspakken. Veilig onder vrijwel alle omstandigheden bij bewusteloosheid.

Voor het varen bij Scouting kunnen we in het algemeen stellen:

- * Gebruik drijfhelpmiddelen alleen bij kanoën en surfen.
- * Een reddingvest 100 N is het minimum voor het zeilen in Lelievletten op klein en rustig water.
- * Tijdens het varen op groot en druk of buitenwater is een reddingvest 150 N aan te bevelen.

Indien gebruik wordt gemaakt van opblaasbare reddingvesten dienen ze om de 2 jaar gecontroleerd te worden door de leverancier of importeur.

Vaste stof reddingvesten moeten regelmatig worden schoongemaakt en om de 2 jaar beproefd worden op hun effectiviteit. Probeer ze uit in het zwembad of op een mooie zomerdag in het buitenwater. Leer de scouts hoe ze om moeten gaan met het reddingvest en maak ze ermee vertrouwd. Gebruik geen oude vaste stof reddingvesten, het drijfvermogen daarvan neemt snel af.

3.7 - Veiligheidstips voor de leiding

Het veilig varen is een voortdurende zorg voor de leiding. Enige tips om aan te denken zijn:

Uitvaren

- * Controleer ieder schip vóór het afvaren.
- * Zorg er bij het wegvaren voor dat niet iedereen tegelijk afduwt. Wacht even tot je voorganger weg is.
- * Let ook op andere schepen, hoge golven en zuiging.

Veiligheid

- * Het is verstandig een verbandtrommeltje aan boord te hebben. Voor de vlet: snelverbanden, pleisters, jodium. Voor wachtschepen: verbandtrommel A.
- * Brildragers kunnen een borglijntje aan hun bril hebben.
- * Ringen en sieraden bij voorkeur thuislaten, horloges moeten waterdicht zijn.
- * Reddingvesten aan, indien een zeilpak of deel ervan en/of laarzen gedragen worden.
- * Niet op slippers of blote voeten aan boord.
- * Houd steeds de lichamelijke conditie van de scouts in de gaten.
- * Niet over doften lopen of op het voordek staan.
- * Leg eens uit hoe een reddingboei moet worden gebruikt, oefen het gebruik.
- * Schoten niet vastzetten of om handen wikkelen.
- * Nooit handen of voeten gebruiken om het schip af te houden.

Tijdens het varen

Spreek algemene signalen af voor:

- * ik heb hulp nodig;
- * onmiddellijk stoppen en vaar terug naar de haven;
- * sleep formeren.

Goede verhouding tussen aantal stafboten en aantal (zeil)boten. Deze verhouding is afhankelijk van:

- * het weer;
- * ervaring/conditie van de scouts;
- * kwaliteit van het materiaal;
- * eigenschappen van het vaarwater;
- * gebruikte stafboot.

Per stafboot twee man, anders is goede hulpverlening onmogelijk.

Ga met de stafboten niet te ver van de groep weg.

Houd het weer in de gaten.

Zorg bij beginners voor "beschut" vaarwater en veilige omgeving.

Denk aan de buitentemperatuur en aan die van het water (in verband met koud of nat worden en eventueel omslaan).

Zorg voor een goede organisatie ten aanzien van medische hulp:

- * welke arts is bereikbaar en op welk telefoonnummer?
- * is een goede verbanddoos binnen bereik?
- * maak leiding en scouts bekend met EHBO (onderdeel MBL's).
- * maak de staf en oudere, ervaren scouts bekend met mond-op-mond-beademing.
- * Zorg dat de scouts vertrouwen in hun eigen kunnen hebben, geen overschatting; stuur ze nooit het water op als ze merkbaar bang zijn.
- * Voorkom gevaarlijke situaties als omslaan, aanleggen bij harde walkanten of bij grote schepenconcentraties; mijd drukke vaarwateren.
- * Stel de verplichting dat alle scouts minimaal zwemdiploma A KNZB hebben.
- * Tracht koude scouts tijdig op te merken en ze te helpen.

Tijdens instructievaren

- * Pas op met manoeuvres in de buurt van andere schepen of bij de wal.
- * Tijdens het varen en spelen steeds de plaatselijke vaarreglementen toepassen.
- * Val elkaar niet lastig tijdens het uitvoeren van een manoeuvre of spel (tenzij anders is afgesproken!).
- * Overtuig je er steeds van of de scouts door hebben waar je het over hebt.
- * Geef iedereen gelijke kansen.

Binnenlopen

- * Geef elkaar ruimte en tijd, niet allemaal tegelijk binnen varen.
- * Bij aankomst: stootwillen buiten en snel schip aan kant maken.
- * Verhaal de boot of haal de surfplank of kano zo snel mogelijk uit het water, zodat anderen ook kunnen aanleggen.
- * Wanneer je later aankomt, landvast onder die van de buurman doorhalen.
- * De leiding blijft bij de boot, de kano's en de surfplanken tot alles is opgeruimd en nachtklaar is gemaakt.

Aanvaring

- * Spijt betuigen, geen schuld erkennen.
- * Naam en adres en naam verzekeringsmaatschappij aan de tegenpartij geven.
- * Naam en adres van de tegenpartij noteren.
- * Ingeval de tegenpartij schuldig wordt geacht, dient men deze persoonlijk schriftelijk aansprakelijk te stellen.
- * Licht in alle gevallen zo snel mogelijk de eigen verzekering over het gebeurde in.
- * Indien men zelf schuldig wordt geacht, zal de tegenpartij u aansprakelijk stellen. U dient dan de eigen verzekering in te lichten over de aansprakelijkheidsstelling.
- * Naam, thuishaven en registratienummer van het schip noteren.
- * Naam en adres van eventuele getuigen noteren.
- * Aantekeningen maken van: datum, tijd, plaats, weersgesteldheid, windrichting, windkracht, situatieschets (hindernissen, ondieptes, stroming, eb en vloed, windrichting).
- * Maak een rapport op over de schade van de tegenpartij.
- * Bij grote schade en/of lichamelijk letsel aangifte doen bij de politie.
- * Stel de leiding van de groep op de hoogte.

Omslaan

- * Tellen of iedereen boven water is.
- * Opdragen dat iedereen bij de boot moet blijven.
- * Zeil strijken; wanneer dit niet lukt de val bij de oogsplits doorsnijden.
- * Trachten het schip overeind te krijgen en leeg te hozen.
- * Lukt dit alles niet, dan wachten op hulp.
- * Trek de aandacht van mede watersporters als hulp noodzakelijk is.

Hulpverlening bij omslaan

- * Slaat een boot om, vraag dan hoeveel mensen aan boord zijn, controleer eerst of de bemanning volledig aanwezig en niet in gevaar is.
- * Controleer of er losse onderdelen wegdrijven en berg deze.
- * Tracht de boot weer recht te zetten.
- * Is het schip doorgedraaid, dan landvast pakken. De bemanning onder aan het zwaard laten hangen en met de richting van de mast meetrokken. Als de mast los komt, het schip weer met de neus op de wind trekken en daar houden.
- * Kijk uit voor de eventueel nog draaiende schroef van de aanhangmotor: motor uitzetten.

Aanbevolen inventaris voor (hulpverlenende) stafboot:

- * Bedrijfsklaar anker.
- * Bedrijfsklaar lichtgewicht anker (er echter rekening mee houdend, dat er op een bepaald moment 2 schepen aan kunnen trekken).
- * Ankertros (minimaal 50 meter en extra tros).
- * Reddingboei (liefst hoefijzervormig) of drijfkussen (bedrijfsklaar met eraan vast een lijn van 15 meter).
- * Bootshaak van ongeveer 3 meter.
- * Sleeptros van 25 meter, kunstvezel, liefst polypropylene, drijvend.
- * Draadtang, mes, divers gereedschap.
- * Zoeklicht of sterke zaklantaarn.
- * Bij een boordhoogte van meer dan 60 cm, een zwemtrap.
- * Rubberputs, hoosvat of zware pomp.
- * Brandblusser, met minimaal 2 kg poeder (liefst 2).
- * Verbandtrommel A.
- * Reddingvest (1 voor elke opvarende).
- * Droge kleren (bijvoorbeeld sokken en overall).

3.8 - Tips voor onderhoud

Bij onderhoudswerkzaamheden komen veel schadelijke stoffen vrij. Spaar het milieu en de eigen gezondheid, door de volgende tips ter harte te nemen:

Onderhoud

- * Onderhoud mag niet meer in de haven (in het water) geschieden.

Bodem afdekken

- * Dek de bodem af met een zeil, zodat afgekrabde verf, schilfers, restjes plamuur, gemorste verf en afbijtmiddel makkelijk kunnen worden verzameld. Behandel deze schadelijke stoffen als chemisch afval.

Werkplaats

- * Kies voor het schoonmaken, afkrabben, schuren, plamuren en schilderen een veilige plek. Is daartoe op de werf geen vaste plaats, overleg dan hoe de verontreiniging van bodem, water en lucht en geluidsoverlast kan worden voorkomen.

Bescherming

- * Gebruik omwille van je eigen gezondheid beschermende kleding, veiligheidsbril, stofmaskertje en handschoenen. Zowel bij het aanbrengen als bij het verwijderen van verf. Kies in samenwerking met je leverancier het juiste beschermingsmiddel. Neem de bekende milieu maatregelen in acht.

Ventilatie

- * Zorg bij het schilderen voor een goede ventilatie. Het schilderen in afgesloten of slechte geventileerde ruimten is zeer ongezond vanwege de oplosmiddelen die uit verf vrijkomen. Bij het schilderen in het schip is vanwege die schadelijke dampen en de slechte ventilatie extra adembescherming noodzakelijk. Vraag advies aan de vakman. Volg de ontwikkelingen voor de minst belastende verf op de voet.

Kwast of roller

- * Gebruik géén verfspuit, maar een kwast of roller. Zo kan worden voorkomen dat schadelijke spuitnevel wordt ingeademd. Bovendien is er zo minder verfverlies. Daar vaart ook het milieu wel bij.

Oplosmiddelen

- * Gebruik boven de waterlijn en binnen in het schip verfproducten die geen of weinig oplosmiddelen bevatten. Voor behandeling onder de waterlijn bestaat dergelijke verf (nog) niet.

3.9 - Tips voor het milieu

Milieuvriendelijk gedrag is van levensbelang voor de watersport. Derhalve nog een aantal tips die voor de meeste watersporters vanzelfsprekend zullen zijn, maar waar ook anderen attent op gemaakt kunnen worden:

- * Gebruik (thuis en op het water!) vloeibare, fosfaatvrije wasmiddelen. Die zijn beter voor het milieu.
- * Spaar rietkragen en waterplanten. Anker uitsluitend op plaatsen waar dat is toegestaan.
- * Te snel varen kan de natuur schaden. In Nederland is overal een snelheidsbeperking tenzij snel varen overdag is toegestaan.
- * Gooi nooit afval overboord. Ook niet als het om huishoudelijk afval gaat. Gebruik glasbakken, containers en de afvalbakken. Deze bakken bevinden zich doorgaans bij jachthavens, bruggen en sluizen. Lever het afval gescheiden in.
- * Loos geen olie, bilgewater en andere afvalstoffen in het oppervlaktewater. Geef dit af bij erkende afgiftepunten. Voor particulieren is dit gewoonlijk gratis.

- * Voorkom geluidsoverlast, want over het water dragen geluiden extra ver. Muziek, rumoerig gedrag, maar ook klapperende vallen kunnen de rust danig verstoren. Dat kun je voorkomen. Verblijf je in een zogenaamd stiltegebied, houd daar dan extra rekening mee en geniet ervan!

3.10 - Scheepsetiquette en nautische gebruiken

Het leven op het water kende vanouds bepaalde gedragsregels waar zeelui, Rijn- en binnenschippers zich aan hielden. Het in praktijk brengen van deze gedragsregels bevorderde de vriendelijkheid en verdraagzaamheid op het water. Schippers groeten elkaar bij het voorbij varen en ieder probeerde overlast, in welke vorm dan ook, te voorkomen.

Op het steeds drukker wordende water worden deze zaken, met name door de watersporters, nogal eens vergeten. Het getuigt echter van goed zeemanschap als juist de waterscouts de scheepsetiquette hoog houden. Doordat zij zich aan deze regels houden, werken ze eraan mee de vriendelijkheid op het water te bewaren of weer in ere te herstellen.

Om welke regels gaat het bij de scheepsetiquette? Deze luiden:

- * zorgdragen dat het schip altijd voldoende is uitgerust, alles netjes opgeborgen is en niets rondslingert;
- * op het water geen lawaai maken en de scheepshoorn alleen in voorgeschreven gevallen gebruiken;
- * niet zonder toestemming van de schipper aan boord van zijn schip gaan;
- * niet aan een particuliere wal aanleggen zonder toestemming van de eigenaar;
- * bij het jagen vragen of de schipper van het langs het jaagpad gemeerde schip de lijn overboord wil brengen;
- * mijd zo veel mogelijk de woning;
- * trek je schoenen uit als je bij een binnenschip in de stuurhut of woning gaat;
- * loop niet over de luiken;
- * wanneer langs een ander schip wordt afgemeerd, de boot zo vast leggen dat niet in het woongedeelte kan worden gekeken. Loop vóór de mast naar de wal;
- * bij het vastmaken aan een ander schip als laatst aangekomene altijd voor de stootkussens zorgen. Deze dienen aan het eigen schip te worden vastgemaakt;
- * gebruik de goede Nederlandse scheepstaal (correcte commando's en benamingen);
- * houd de schippersgroet in ere (alleen de schipper of roerganger groet);
- * hulpvaardigheid en gastvrijheid zijn de kenmerken van een goed watersporter. Als dit in het vermogen ligt, helpt de ene watersporter de andere uit de moeilijkheden;
- * vaar altijd volgens de regels en wijk uit voor de grote vaartuigen;
- * geef varende wedstrijdschepen (herkenbaar aan het ontbreken van de nationaliteitsvlag) zoveel mogelijk de ruimte;
- * zorg steeds voor een correcte vlagvoering of voer anders geen vlaggen;
- * vaar niet met rommel of kleding buiten boord of aan dek (badpakken, handdoeken, spijkerbroeken, enzovoort): alles is tijdens het varen opgeruimd;
- * laat de stootwillen tijdens de vaart niet buiten boord hangen;
- * zet geen ankers of trossen over een weg of pad;
- * volg altijd de orders van brug- en sluiswachters op. Doe aan het gedrang bij bruggen en sluisen niet mee, maar wacht rustig op je beurt;
- * indien aan een paal wordt vastgemaakt, steek dan je tros steeds onder de reeds bevestigde tros door;
- * leg nooit te dicht voor in- of uitvaart aan;
- * vraag alleen dan een sleepje, wanneer dit door onvoorziene omstandigheden niet anders kan;
- * ken de blauwe 10.

Het dopen van een boot

Een oud gebruik is om een nieuwe boot te dopen en feestelijk te water te laten, alvorens haar in gebruik te nemen. De te dopen boot ligt daartoe aan de waterkant zo opgesteld, dat ze met weinig moeite het water in kan glijden. Ze kan enigszins versierd zijn en natuurlijk prijkt de naam erop, welke ook nog tevoren onthuld kan worden. In de nabijheid hangt een fles "champagne" met een beschilderd lint eraan dat na afloop van de plechtigheid als trofee bewaard kan blijven.

Het dopen van een boot is een erebaan en het is dus een mooie gelegenheid om weldoeners onze dankbaarheid te uiten. De doopster (gebruikelijk is een vrouw) wordt verwelkomd en krijgt bloemen of iets dergelijks aangeboden. Leuk is als rondom de nieuwe boot de andere reeds in de vaart zijnde boten gepavoiseerd en/of met geheven riemen klaar liggen om na het opspatten van de "champagne" met scheepshoorns, scheepsbellen en gejuich het moment luister bij te zetten. Met de woorden "Ik doop u "(naam)" en wens u een behouden vaart" wordt de "champagnefles" tegen de boeg van het schip gegooid net zo hard dat hij breekt. Daarna wordt de boot onmiddellijk te water gelaten en vaart de eigenaarswacht of bak een ererondje of defileert met alle boten en de nieuwe op een ereplaats.

Vlootschouw

Je kunt met de vloot formatie varen puur om het plezier van het spel; maar ook kun je voor genodigden bij een bepaalde gelegenheid een vlootschouw houden. Deze bestaat meestal uit het varen van allerlei figuren in verschillende formaties, die vanaf het eerste schip met geluid- en/of vlaggenseinen worden aangegeven. Besloten wordt met het defilé voor de gasten, waarna de formatie wordt ontbonden. Van de bekwaamheid van de zeilers in het eerste schip hangt vaak het welslagen af. Als deze kans zien via een bepaalde manoeuvre de boten weer in formatie te krijgen, is het succes grotendeels verzekerd.

Het meest eenvoudige is varen in kiellinie, dus allen achter elkaar met ongeveer anderhalve bootlengte tussenruimte, waarbij allerlei bochten en figuren worden gevaren. Dit kan roeiend en zeilend. Indien zeilend, dan is het wenselijk dat alle boten een sleepanker, bijv. een puts, gereedhouden om vaart te kunnen minderen, als dit door middel van de zeilen niet genoeg effect zou hebben.

Wil je meer variaties, dan zijn seinen gaaf. Elk sein is gesplitst in een aandachtsein, een opdrachtsein en uitvoersein. Opdrachten zijn bijvoorbeeld:

- * kiellinie vormen;
- * frontlinie (boord aan boord varen) vormen;
- * tegelijk overstag en aan de wind varen;
- * tegelijk gijpen en ruime wind varen;
- * halve wind gaan varen, enz.

De bootleid(st)ers hebben tevoren een lijstje gekregen met de seinen welke worden gebruikt. Gebruik liever te weinig, dan te veel seinen; zeker in het begin. Met in kiellinie varen kun je allerlei leuke dingen doen. Defileren gebeurt roeiend met: "riemen op", roeiers staande en stuurman(vrouw) rechtop op het achterdek. Zeilend gebeurt het door het strijken van de fok, soms ook door het even opvieren van de piekenval, dus het iets strijken van de gaffel. Daarbij blijft de bemanning in de kuip. Met boten van hetzelfde type kan ook op zeilnummers gevaren worden, waarbij het laagste nummer voorop gaat.

De scheepsartikelen

- * De schipper is, naast God, baas op het hem toevertrouwde vaartuig. Hij moet steeds tonen, ook in moeilijke omstandigheden, zorg voor mensen en materiaal te hebben.
- * De schepelingen zijn volstrekte gehoorzaamheid schuldig aan de schipper. Ze zijn gehouden de hun gegeven bevelen zonder verwijl op te volgen.

De scheepsartikelen hebben een lange historie, want reeds vanaf het begin van de scheepvaart zijn dezelfde bepalingen van kracht geweest. Denk maar aan de grote handelsreizen van de Oost- en West-Indische compagnie, in de tijd van de grote ontdekkingsreizen en op de schepen van Tromp en De Ruyter en alle andere zeehelden. Toen al moesten alle schepelingen zich houden aan de scheepsartikelen. Ook de uitdrukking 'schipper naast God' is zeer oud en wordt nog steeds gebruikt, vooral bij de visserij. Hieruit spreekt het grote vertrouwen dat vele zeelieden eigen is. We gebruiken deze artikelen, niet omdat ze zo goed en stoer klinken, maar omdat we bij het varen ons ernaar moeten richten en er ons aan moeten houden. Daarom zal de wachtleiding altijd als er gevaren wordt per boot een schipper (bootleider) aanwijzen en zal ieder lid van de "bemanning" moeten tonen een echte waterscout te zijn. De aangewezen bootleider heeft dan de verantwoordelijkheid gekregen om voor mensen en materiaal te zorgen.

3.11 - (Ge)varen op ruim water

Geconstateerd is dat, ondanks het feit dat de Lelievlet niet geschikt is voor het bevaren van ruim water (IJsselmeer, Randmeren en Zeeuwse Stromen), deze toch voor het bevaren van deze wateren wordt gebruikt. Het varen hierop met de Lelievlet valt dan ook onder de persoonlijke verantwoording van de schipper.

Het volgende verhaal is opgesteld om nog eens de gevaren van het varen met een Lelievlet op ruim water te onderstrepen en hulpmiddelen aan te geven om de veiligheid van bemanning en schip te verhogen. Het toepassen van deze hulpmiddelen is geen vrijbrief om toch op ruim water te gaan varen, want de Lelievlet is en blijft er ongeschikt voor. De richtlijnen en voorstellen zijn tevens bruikbaar voor andere schepen, welke deze wateren bevaren.

Als je wilt varen op voor jou onbekend ruim water, dan wordt geadviseerd contact op te nemen met de plaatselijke Regionale Admiraliteit. Bij het varen op ruim water is het risico groter. Pas als je de gevaren kent, kun je ze voorbereid tegemoet treden en de nodige maatregelen nemen. Een gewaarschuwd man of vrouw telt voor twee.

Waarom een Lelievlet minder geschikt is

Enige zaken die de Lelievlet ongeschikt maken voor ruim water zijn:

- * de Lelievlet is open, overkomende golven worden niet geweerd;
- * buiswater wordt te traag afgevoerd via de spuigaten;
- * water slaat door de zwaardkast naar binnen;
- * het roer kan uit de vingerlingen worden gelicht;
- * geen berging, dus alles in de kuip wordt nat;
- * de fok heeft geen reefmogelijkheid.

Voor het varen op ruim water moet extra aandacht besteed worden aan de onderhoudstoestand van de onderdelen, zoals het zwaard, de helmstok en de verstaging. Deze lijst is door een kritische lezer aan te vullen!

Vorbereiding persoonlijk

Veilig varen begint thuis...

Het spreekt voor zich dat het schip alleen mag varen met voldoende bemanning en onder leiding van iemand met een MBL voor het betreffende vaarwater, welke dan in de functie treedt van 'schipper' van het schip. De kennis en de kunde van deze schipper zal steeds kritisch moeten worden beoordeeld, immers alleen een kritische instelling zal ervoor zorgen dat kennis en kunde mettertijd groter worden. Veel aandacht moet dan ook worden besteed aan:

- * schipperen - bomen - wrikken - roeien - zeilen - ankeren - meteorologische kennis - navigeren en EHBO;
- * kennis van het weersverloop van de laatste dagen en de weersverwachting voor de dag zelf;
- * de zorg dat de bemanning fit is en een team vormt met de bootleider.

Vorbereiding materiaal

Vlet en uitrusting worden door de Regionale Admiraliteit jaarlijks gekeurd, wat niet weg neemt dat voor elke tocht alles kritisch moet worden beoordeeld op wat er eventueel valt te verbeteren. Enige opmerkingen ter verhoging van de veiligheid van de Lelievlet, indien men toch op ruim water wil gaan varen:

- * het aanbrengen van een buiskap van zeildoek over het voordek met behulp van beugels, welke in extra aangebrachte dolpotten rusten. Doel: het sneller afvoeren van buiswater;
- * het aanbrengen van zetboorden op het dolboord met behulp van beugels welke in de dolpotten passen. Doel: zoveel mogelijk overkomend water tegenhouden;
- * alleen een mast met hommer en een voet van 9 x 9 cm gebruiken. Reden: door de hommer kan de tweede mastring niet meer naar beneden getrokken worden. Noot: verstaging van top is hier uit den boze, in verband met de grote buigbelasting;
- * de wanten en voorstag uitvoeren in 5 mm 1 x 19 in plaats van 4 mm, eventueel dubbele verstaging aanbrengen;
- * alleen een giek van 47 mm of dikker toepassen.
Noot: ook vallen en blokken behoren kritisch bekeken te worden op voldoende sterkte;
- * de ophanging van het roer wijzigen, zodat het roer bij aan de grond lopen over een stang omhoog wordt geschoven. Reden: bij aan de grond lopen, wordt het roer uit de vingerlingen getild. Bij zware golfslag is het onmogelijk het roer weer aan te brengen. Is er een splitpen aangebracht in de roerhaak, dan is er grote kans dat bij aan de grond lopen tijdens ruwe golfslag de splitpen ombuigt en het geheel in een vingerling klem komt te zitten, zodat het roer onbruikbaar wordt;
- * het zwaard uitvoeren in 8 mm in plaats van 5,5 mm, volgens de tekening in het vademecum "De Lelievlet". Zwaardkast afdichten met een stuk (schuim)rubber of iets dergelijks;
- * de inventaris uitbreiden met een puts (vast verbonden aan het schip) om binnengekomen water weer te lozen.
Noot: tegen een puts, gehanteerd door iemand die er de noodzaak van inziet, kan geen pomp op.
- * rondom schijnend wit licht, sterke stormlantaarn en brandstof of waterdichte elektrische lantaarn.

Tot de uitrusting behoren op getijdenwater:

- * rondom schijnend wit licht, sterke stormlantaarn en brandstof of waterdichte elektrische lantaarn en reservebatterijen;
- * kompas;
- * radarreflector (verplicht bij slecht zicht);
- * reservelijn;
- * reserve anker met eraan bevestigde ankerlijn;
- * twee dag/nacht licht/rooksignalen waterdicht verpakt;
- * kijker;
- * getijtafel;
- * bijgewerkte kaart;
- * waterdicht uurwerk (horloge);

- * begeleidingsschip met marifoon en radarreflector.

Bovendien:

- * Is de mogelijkheid aanwezig om naast de normale voortstuwing (zeilen) te roeien of te wrikken, dan de riemen niet thuis laten, maar meenemen. Controleer deze voor de tocht, door ze te buigen op eventuele scheuren.
- * Maak de inventaris vast!, zodat bij eventueel omslaan niet alles weg is. Ook het roer, de doften, denningen, bakskist enz. vastmaken.
- * Zorg voor voldoende reservemateriaal en gereedschap om het aan te brengen (eventueel te repareren).
- * Voor iedere deelnemer aan de tocht moet reddingmateriaal (reddingvest) aanwezig zijn (niet-zwemmers blijven uiteraard thuis).
- * Zorg voor voldoende (warme) kleding; ook regenkleding.

3.12 - Voorbereidingen van de tocht

Het is gewenst dat in iedere groep één persoon (liefst de schipper van de groep) over het gebruik van de schepen gaat.

Elk schip dat gaat varen moet (schriftelijke) toestemming hebben.

Een goede methode is een schriftelijke opgave afgeven aan de verantwoordelijke persoon, waarop vermeld:

- * naam, adres en telefoonnummer van elke deelnemer aan de tocht;
- * tijd van afvaart;
- * waar de tocht naartoe gaat;
- * geplande tijd van terugkomst;
- * met welk schip wordt gevaren;
- * welke voorbereiding getroffen zijn (geraadpleegde kaarten, enzovoort);
- * 's avonds melden waar men verblijft.

Na terugkeer van schip en bemanning afmelden bij de schipper.

Sommige wachten kennen het systeem van stuurman van de wacht. Tijdens vaardagen, weekenden en zomerkampen wordt deze functie per toerbeurt 24 uur door een stafid vervuld. Bij het uitvaren of bij binnenkomst dient de bootleider zich bij hem of haar af te melden.

Noteer na elke reis wat er ontbroken heeft aan de veilige uitrusting. Zo groeit vanzelf een volgend stuk voorbereiding: een complete inventarislijst. Daarop moet alles voorkomen, wat het schip zelf voor een veilige vaart aan uitrusting nodig heeft.

Communicatie

Tot de voorbereiding van een tocht hoort ook het maken van afspraken. Een korte scheepsraad, met tenminste het stafteam en de bootsen, biedt hiervoor een goede vorm. Onderwerpen van die scheepsraad zijn bijvoorbeeld: de weersvoorzichten, de route(s), een schatting van de tijdsplanning en de procedures als alles niet loopt zoals bedoeld.

Veel Scoutinggroepen kennen vaste procedures voor een onvoorziene situatie. Daarmee kan vaak worden voorkomen dat een situatie in de ogen van de betrokkenen of het stafteam in een noodsituatie verandert. De meest elementaire vorm van communicatie biedt een gesloten enveloppe met een "noodnummer". Dat kan een telefoonnummer. Uiteraard werkt het met een GSM van een stafteamlid ook. Zorg er wel voor dat elke bak ten minste een GSM mee heeft. De tijd dat een muntstuk genoeg was om te bellen ligt alweer achter ons.

Groepen die met een wachtschip op kamp gaan beschikken over een marifoon. Veel andere schepen doen dat ook. Door tijdens een tocht af te spreken dat de marifoon tenminste op bepaalde momenten wordt uitgeluisterd, kan een bak onderweg contact leggen. Een oproep kan gewoon via het verkeerskanaal (10).

Het gesprek is wellicht eerder iets voor het sociale kanaal (77). Een schip-schip verbinding kost niets. Ik moet de schipper nog tegenkomen die een langskomende scout daarmee niet even wil helpen.

Er is een ontwikkeling gaande naar de situatie waarin iedereen zodra hij of zij de wieg verlaat permanent bereikbaar moet zijn. Dat leidt er bijvoorbeeld toe dat er steeds meer scouts met een GSM rondlopen. Los van alle gevolgen die dat kan hebben voor de sfeer tijdens je kamp, kan het wel helpen om contact met de verspreide vloot te houden. Als je toch de "ouderwetse" waarden wilt bewaren, kun je ook die toestellen in een gesloten enveloppe of plastic zak meegeven.

Een aantal Scoutinggroepen heeft radio-amateurs onder de leden. Die zijn verdeeld over 2-meterapparatuur (met diploma) en 27MC (zonder diploma). Dergelijke apparatuur is er op batterijen en in draagbare vorm. Het bereik van 27MC-apparatuur is niet zo groot. Afhankelijk van het terrein houdt dat rond 5 km op. Bovendien is het op sommige plaatsen en op sommige kanalen erg druk. Voor de 2-meterapparatuur is een netwerk opgezet en werken andere zendamateurs mee aan het doorgeven van berichten. Het bereik is daardoor groter dan het grondgebied van Nederland. Wachten die met een van deze systemen werken zijn daar toch zeer over te spreken.

Kies met behulp van de bovenstaande voorbeelden een oplossing die bij jullie groep past. Het is een goed idee om met de gekozen oplossing eens een spel te verzinnen en dat bijvoorbeeld aan het begin van een kamp of meerdaagse tocht te programmeren. Iedereen weet dan (weer) hoe het werkt en kan erop vertrouwen als er iets aan de hand is.

Bedenk dat wat voor het stafteam op de ene plek of voor de jeugdleden op de andere plek een verontrustende situatie is, dat in de beleving van de andere partij niet hoeft te zijn. Neem in die gevallen het zekere voor het onzekere en leg in elk geval contact. Probeer als stafteam het probleem op te lossen of in te grijpen als de jeugdleden daar om vragen. Ga zeker poolshoogte nemen wanneer je de situatie als stafteam niet vertrouwt.

Zorg voor zoveel reservemateriaal en ingebouwde voorzorgsmaatregelen in de organisatie, zodat je in beginsel geen andere diensten (politie, reddingsbrigade) nodig hebt. Schroom echter ook niet anderen in te schakelen wanneer het echt nodig is.

Alarm

Indien de verantwoordelijke schipper toch verontrust is door het lange uitblijven van een schip, dan moet onmiddellijk de politie, verkeerspost of de kustwacht worden gewaarschuwd. Verstrek in dat geval de gegevens van het eerder genoemde formulier. De betrokken autoriteiten kunnen dan beoordelen en/of wanneer er tot actie moet worden overgegaan. Indien in verband met het rustige weer niet direct tot uitvaren van de reddingboot wordt besloten, kan men wel verscherpte uitkijk instellen.

Het is het beste alles via de politie (landelijk alarmnummer: 112) te laten verlopen, omdat ook daar de meldingen van het alsnog terugkeren der vermisten binnenkomen. Indien er lokaal geen post van de politie te water bereikbaar is, wordt een bericht automatisch doorgeschakeld naar het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) in Driebergen. Daar is altijd iemand aanwezig die ervaring heeft met situaties op het water.

Behouden terugkomst

Vaak slaagt een in moeilijkheden geraakt schip erin om op eigen kracht of met behulp van anderen de veilige wal te bereiken. Meld in zulke gevallen direct je terugkeer aan de politie, verkeerspost of kustwacht. Vooral als je uren te laat bent of indien anderen je in een noodsituatie hebben kunnen zien. Door deze melding kan een reddingsactie worden gestaakt en de familie worden gerustgesteld.

Beschrijving wateren

Vooropgesteld moet worden dat het varen op ruim water onder deskundige leiding moet worden geleerd. Zeewaardigheid is een betrekkelijk begrip, een juiste definitie is niet te geven. Een schip dat op deze betiteling aanspraak wil maken, zal allereerst veilig moeten zijn in de situaties, welke zich op deze wateren kunnen voordoen (zie bij "noodsituaties"). Verder zal dit schip zich handzaam moeten gedragen in woelig of wild water, terwijl een zeilschip zich altijd vrij moet kunnen varen van lager wal. De ervaring en koelbloedigheid van de schipper dragen er veel toe bij de zeewaardige eigenschappen tot hun recht te laten komen. Conclusie: ieder schip is zo zeewaardig als haar bemanning!

Het IJsselmeer

Dit is veel groter dan velen zich realiseren. Door de afsluitingen zijn de getijdenstromingen verdwenen, maar het zoete water heeft een golfslag welke berucht is: kort en hoog! Hierdoor pleegt de beruchte zeeziekte nogal snel op te treden. Daar men vaak de kusten niet meer ziet is een kompas voor navigatie onontbeerlijk.

De rivieren

Tot ver in het land is op de meeste rivieren de invloed van eb en vloed merkbaar. Bij vallend water heeft men dan te maken met een versterkte stroom zeewaarts, terwijl opkomend water de stroom afzwakt. Een veel gemaakte fout door onbevaren mensen is het vastleggen van hun schip aan meerpalen of dukdalven, zodat bij vallend water het schip zich ophangt. De steeds sneller varende en steeds maar grotere schepen hebben op de rivieren al heel wat ongelukken veroorzaakt. Vooral de bakken van de duwvaart verplaatsen zo veel water, dat op de Maas diverse keren kleine schepen door zuiging eerst droog vielen op de ondiepe gronden, om daarna overspoeld te worden door de steile en hoge hekgolven. Blijf uit de buurt van de grote schepen, die op snelheid varende, praktisch niets kunnen doen om een plotseling opduikend klein schip te ontwijken.

Wateren met getijdenstromen

Deze wateren hebben zeer sterke getijstromen. Verder doet er zich op deze stromen bij matige wind een verraderlijk verschijnsel voor, wat reeds menigeen in moeilijkheden heeft gebracht. Bij eb en doortij zullen er bij een matige oostenwind praktisch geen golven staan. Zodra de vloed inzet kan door de inwerking der tegengestelde krachten van stroom en wind de golfslag in zeer korte tijd behoorlijk hoog worden. Bij vloed en tegengestelde wind treedt hetzelfde verschijnsel op. In druk bevaren vaargeulen kunnen de golven van passerende schepen in samenwerking met de al bestaande golfslag soms zeer hoog oplopen. Tracht de boeg van het schip naar de naderende golven te richten en zo de golven te nemen. Op de plaats waar de diepere vaargeul steil oploopt naar ondiep, kunnen dergelijke golven vreselijk tekeer gaan.

3.13 - Noodsituaties

Wanneer er zich ooit een noodsituatie voordoet, is het van het grootste belang dat je niet in paniek raakt. Door de situatie snel te beoordelen en duidelijke, aangepaste bevelen te geven kan een schipper van schip en bemanning een feilloos werkend geheel maken, dat bewust doet wat nodig is om het gevaar te keren of te voorkomen.

In ogenblikken van gevaar is soms één man, die het hoofd koel houdt, bepalend voor het lot van de boot en bemanning. Wanneer men door duisternis of mist overvallen wordt, wanneer je worstelt tegen een snel opstekende storm of hulpeloos wordt meegesleurd door een sterke stroom, dan is een goed moreel onontbeerlijk om de problemen onder ogen te kunnen zien. In zulke eindeloos lijkende perioden van hulpeloosheid is moed, optimisme en een rotsvast geloof in de redding een boei, waaraan je je geestelijk vastklampt.

Het is de taak van de schipper ervoor te zorgen, in noodsituaties al het mogelijke te doen om te redden of gered te worden. Alarmsignalen moeten gegeven worden en de schipper beslist of de aanwezige vuurpijl(en) worden afgeschoten.

Indien er hulp opdaagt, moet de schipper de reddingopdracht geven. Indien je hulp krijgt van een reddingboot van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) of de Reddingsbrigades Nederland (KNBRD) zijn er geen problemen, maar als er anderen als redder optreden, is het van belang duidelijke afspraken te maken. Onder druk van de omstandigheden blijkt vaak door beroepsbergers een bergloon te worden gevraagd, dat de geleverde prestatie ver te boven gaat (bijvoorbeeld 10% van de waarde van het schip). Soms kan het beter zijn de boot met één opvarende aan boord te laten slepen in plaats van het schip te verlaten. Redders maken soms aanspraken op bergingsloon van een verlaten schip. Indien men er in slaagt om, na in moeilijkheden te hebben verkeerd, op eigen kracht of met hulp van anderen toch nog de veilige wal te bereiken, moet de schipper ervoor zorgen dat de plaatselijke politie op de hoogte wordt gebracht van de aankomst. Dit om eventuele reddingsacties te voorkomen of te stoppen.

In het geval dat de redding nog niet komt opdagen, moet een ding goed voor ogen worden gehouden: zolang het schip blijft drijven kan je het desnoods een week uithouden. Ook bij beruchte stormen (Fastnetrace, Pinksteren 1994) zijn verlaten schepen drijvend teruggevonden zonder opvarenden. Reddingvloten van deze schepen zijn beschadigd en leeg teruggevonden.

Storm

Met een matig of krachtige, aflandige wind, moet je zeer voorzichtig zijn. Van de (hoge) wal af gezien, waarbij je dan met de golven meekijkt, lijkt het water rustig. In werkelijkheid valt dit echter tegen en hoe verder je uit de wal komt, hoe hoger de golven worden. Bovendien ontstaat er bij aflandige wind aan de oppervlakte van het water een sterke van de wal af gerichte stroom. De samengebundelde kracht van de wind en stroom maken het zeer moeilijk en soms onmogelijk om roeiend de wal te bereiken. Tracht in een dergelijke situatie schuin op de wind en de stroom varend de wal te bereiken, waar doet er dan niet toe. Is dit onmogelijk, ga dan direct voor anker, om te voorkomen dat je verder afdrijft.

Wat nu te doen? Een bijzonder moeilijke vraag vanwege de vele onbekende factoren als: plaats van het schip ten opzichte van de wal of thuishaven, de windrichting, de hoogte van de golven en dergelijke.

Algemeen valt te stellen:

- * Zorg dat je, voordat je door oplopende golven in moeilijkheden komt, de thuishaven, de wal of een luwte te bereiken. Vaar langzaam met de golven mee of er schuin tegenin. Zorg ervoor niet dwarszees te komen!
Bij daadwerkelijk noodverkeer is spreken per marifoon, 27 MC of 2-meter apparatuur doeltreffend, omdat meerdere schepen in de omgeving je kunnen horen en reddingdiensten je kunnen peilen. Geef noodseinen als je denkt niet meer de wal of de haven te kunnen bereiken. Bedenk dat schepen in de buurt niet mee kunnen luisteren wanneer je een GSM gebruikt.
- * Is het niet meer mogelijk te varen, ga dan voor anker.
Liefst achter een zandplaat, daar staan de golven minder hoog. Echter niet te dicht onder de hogewal, daar deze tijdens de storm kan veranderen in lagerwal (overtrekkende depressie).
- * Draag je reddingvesten.
- * Tracht met hozen het schip drijvende te houden. Slaat het schip vol, blijf dan altijd bij het schip. De Lelievlet blijft in vol geslagen toestand voldoende drijfvermogen houden. Let op: het schip kentert makkelijk in volle toestand. Probeer dan de mast te strijken en zet deze vast aan het achterste landvastoo. Slaat het schip om, dan is door het vastzetten te voorkomen, dat de mast in de grond steekt. Zet ook vooral het zwaard vast, het liefst met een bout in plaats van de zwaardpen, welke tijdens het kenteren uit het gat kan vallen.
- * Blijft een schip niet drijven, voorzie je dan van alles wat drijfvermogen heeft: autobinnenbanden, reddingvesten, doften, denningen en opgeblazen plastic zakken.

- * Zorg ervoor een scherp mes gereed te hebben om de borglijnen door te snijden op het moment dat je het schip moet verlaten. Gooi, voordat het schip zinkt, het anker uit en zorg dat er een boei aan zit, zodat het gezonken schip gemakkelijk kan worden teruggevonden.
- * Is het schip gezonken, dan heeft het geen nut meer om bij het schip te blijven. Zijn er noodsignalen afgevuurd, dan is het aan te raden nog wel enige tijd in de buurt van het schip te blijven. Is dit niet gebeurd en ben je op jezelf aangewezen, zorg dan met behulp van wind en stroom aan de wal te komen of een ondiepte te bereiken. Put je echter niet uit, als de kansen daarop uiterst gering zijn. Spaar je krachten en tracht zo lang mogelijk drijvende te blijven. Blijf met de gehele bemanning bij elkaar.

Verdwalen

Schepen, die zich ver van de wal wagen, lopen het risico te verdwalen. Vooral als onverwacht het zicht slecht wordt. Slecht zicht kan veroorzaakt worden door nevelachtig weer, zware (regen)buien, sneeuw, invallende duisternis of mist. De mist is de grootste boosdoener, omdat ze vaak zeer langdurig kan zijn. Raadpleeg daarom het weerbericht en vaar in ieder geval niet uit als er mist dreigt of hangt. Ben je op het water en wordt het zicht slechter, vaar dan direct in de richting van de wal of thuishaven. Zodra je je niet meer kunt oriënteren, is er slechts een middel om je veilig te stellen en wel onmiddellijk voor anker gaan!

Wil je, verdwaald, toch de wal of thuishaven bereiken, dan moet er aan de volgende punten worden voldaan:

- * Beschikken over een goed werkend kompas.
- * Beschikken over een goede bijgewerkte (zee)kaart van het betrokken gebied.
- * Een gegist bestek kunnen maken.
- * Eventueel tij moet toestaan dat er een koers op het kompas gevaren wordt in verband met droogvallen van banken.

Kan aan deze punten niet voldaan worden, dan is het het veiligste om voor anker te gaan en zich voor te bereiden op een langdurig verblijf op het water. Is aan de bij "voorbereidingen van de tocht" te behandelen voorwaarden voldaan, dan kun je het geruststellende gevoel hebben, dat je snel gevonden zal worden. Heb je het opgegeven vaargebied verlaten, dan riskeer je dat de reddingacties op een verkeerd gebied worden geconcentreerd. Heb je niet opgegeven dat je ging varen en waar naartoe, dan kun je erop rekenen dat de reddingacties aanzienlijk later worden ingezet. Verdeel de beschikbare drank en voedsel over maximaal drie dagen, want zo lang kan het misschien duren voor je in de aanhoudende mist gevonden wordt.

Je kunt het volgende doen om je redding te bespoedigen:

- * Luister scherp naar motorgeronk. De reddingboot zal op gezette tijden de motor stopzetten en zijn aanwezigheid via luidsprekers bekend maken. Tracht in de hierop volgende stilte noodsignalen te geven door:
 1. het roepen van "ahoy";
 2. blazen op de scheepstoeter;
 3. slaan op het dolboord;
 4. slaan op het anker of een bos sleutels.
 Ook indien je geen motor hoort om de vijf of tien minuten signalen geven.
- * Door het maken van een reflectiescherm of door het hijsen van een ijzeren voorwerp of een nat zeil. De meeste reddingboten zijn immers met radar uitgerust.
- * Het afvuren van een vuurpijl heeft alleen zin, wanneer je een kennelijk zoekend vliegtuig hoort. Hopelijk schiet de vuurpijl door de laaghangende mist heen en wordt zo gezien.

Deze punten zijn ook van belang, als je bij invallende duisternis bent verdwaald. Hangt er geen mist dan kunnen er ook signalen met behulp van een sterke lantaarn worden gegeven (in het zeil schijnen). Gebruik de flitser van het fototoestel om aandacht te trekken. Valt het schip droog verlaat dan nooit het schip.

Man over boord

Er is echt niet zo veel voor nodig om overboord te vallen, als je aan boord bent van een klein schip. Zodra je staat, lig je bij wijze van spreken al met een been in het water. Heel veel watersporters zijn al over boord gevallen bij pogingen om de voorkomende sanitaire problemen op te lossen. Neem in deze gevallen het hoosblik!

Zorg ervoor dat er geen paniek ontstaat als iemand overboord gaat. Lees hierover ook Het Zeilboek of Zeilen van beginner tot gevorderde.

Het binnenboord halen van een drenkeling is een delicate zaak, want het risico is groot dat de boot omslaat. Daarom moet je een drenkeling nooit over de zijkant van het schip binnen, maar altijd over de spiegel. De helper moet erop letten dat de drenkeling hem niet overboord trekt. Een manier om iemand aan boord te krijgen is met behulp van een touwlus, waarin de drenkeling een voet kan zetten indien hij nog bij kennis is.

Onderkoelde personen moeten altijd horizontaal uit het water gehaald worden, schep ze met een zeil. De schipper moet erop staan dat meerdere personen aan boord het schip kunnen bedienen, want als de schipper over de muur gaat, moet de bemanning in staat zijn snel hulp te bieden. Hoe belangrijk dit is ondervond op dramatische wijze de bekende schipper van de reddingboot Brandaris, Klaas Tot, die op 16 augustus 1953 met twee leken een zeiltochtje maakte over de Wadden. Hierbij gleed hij uit en viel in de sterke ebstroom. Terwijl hij door de stroom werd meegesleurd, trachtte hij nog aanwijzingen te geven aan zijn twee dodelijk geschrokken tochtgenoten. Tevergeefs, want zij bleken niet in staat om met de boot te manoeuvreren en Klaas Tot, die zelf honderden schipbreukelingen had gered uit zee, verdronk jammerlijk.

Omslaan

Zie ook het besprokene onder 'storm'. Als een klein schip omslaat, is dit meestal een regelrechte ramp. Het dramatische is wel dat het omslaan van het schip bijna altijd een gevolg van blunders van de opvarenden is. De volgende oorzaken kunnen hiervoor worden aangevoerd:

- * het staan in het schip;
- * het werpen van de hengel met een voet op het dolboord;
- * verkeerde ankermanoeuvres;
- * het vastzetten van schoten;
- * foutief binnenhalen van een drenkeling;
- * hoge golven, bijvoorbeeld van snelvarende grote schepen. Neem deze over de boeg en plaats niet de hele bemanning achterin;
- * oververing. Kleine schepen van polyester of hout worden vaak niet waargenomen op de radar, dus blijf uit de buurt van grote snelvarende schepen. Kun je de schipper van het andere schip zien (in de stuurhut) dan kan hij jou ook zien.

Onweer

Het ondergaan hiervan is meestal het gevolg van de verkeerde verwachting, dat de bui wel zal overdrijven. Een goed schipper neemt geen risico. Heb je de bui te laat zien komen, dan moet de toestand onder ogen worden gezien. Als je eenmaal te midden van de overall inslaande bliksem, de door rukwinden hoog oplopende golven en het neer plenzende water hebt gezeten, maak je de volgende keer wel dat je wegkomt. Terecht overigens, want het gevaar van blikseminslag is niet denkbeeldig, daar je het hoogste punt op het water bent. Dit betekent dat je niet moet gaan staan en uit de buurt moet blijven van geleiders, zoals verstagingen en buitenboordmotoren. Het beste is om op de bodem van het schip te gaan liggen of zitten met eventueel je hoofd onder je regenkleding.

Zeeziekte

Geneer je hiervoor niet, zelfs de Britse admiraal Nelson had er last van. Maar dat neemt niet weg dat het een lastig verschijnsel is én omdat het een onaangename kwaal is én omdat lijdens hieraan meestal niet meer in staat zijn om hun taak aan boord naar behoren te vervullen. Er bestaan verschillende pillen tegen zeeziekte, waarvan je soms zeer slaperig kan worden. Bij de een helpen ze en bij de ander helemaal niet. Je stelt je het beste te weer tegen zeeziekte door te zorgen dat je volkomen fit bent. Droge en niet te strakke kleren, warme voeten, goede stoelgang, een zonnebril bij te fel licht, het werkt allemaal mee om zich behaaglijk te voelen en dat geeft de zeeziekte minder kans. Zitten in een kajuit of koken in een kombuis is voor velen funest. Frisse lucht daarentegen en bezig zijn met de vaart zijn goede middelen tegen zeeziekte. Probeer de maag gevuld te houden met droog voedsel. Zoet snoep helpt om het vervelende gevoel kwijt te raken.

4 - Toelichting nautische insignes

4.1 - Regelingen insigne afname

Insignes zijn gespecialiseerde activiteiten en het teken (voor op de bloes) krijg je nadat je alle opdrachten goed gedaan hebt. Meestal doe je de activiteiten alleen, maar sommige activiteiten doe je samen met de wacht of je bak of met een andere scout. In principe is het zo dat je pas begint met insignes als je de startactiviteiten hebt afgerond. De insignes vragen namelijk om ervaring en kennis.

Elk insigne bestaat uit enkele activiteiten, waaraan je meestal enkele weken of maanden achter elkaar werkt. Dat kan door de week zijn, of tijdens opkomsten van de wacht, of tijdens kampen. De beoordeling van de insigne activiteiten kan gebeuren door iemand van het stafteam. Weet de leiding niet genoeg over het insigne, dan kan het ook iemand van buiten de groep zijn. De leiding kan de insignetekens kopen bij de Scout Shop. In het specialiteitenboek kun je ook nog andere insignes vinden die niet direct betrekking hebben op het varen maar wel interessant zijn.

4.2 – CWO diploma's als insigne

Speciale insignes

Onder de nautische vaardigheidsinsignes zijn ook een aantal speciale. Dat zijn de insignes waarvan de eisen zijn gebaseerd op die van CWO diploma's. Samen met de MBL's (machtigingen bootleiding) vormen deze de vaaropleiding voor waterscouts. Die CWO diploma's kun je niet alleen als insigne bij Scouting Nederland halen, maar ook bij zeilscholen en andere watersportverenigingen. Om er voor te zorgen dat die diploma's (insignes) overal in het land op dezelfde manier worden afgenomen, mag alleen een CWO beoordelingsgemachtigde (afgekort tot BG) dat doen.

Wat zijn BG's

Alle erkende leiders en leidsters van de dolfinen, zeeverkenner en matrozen zijn tevens erkend als BG voor de CWO (mits aangewezen door de RA). Elk lid van het stafteam (stuurmannen en stuurvrouwen, schippers en schipsters) mag de insignes (CWO diploma's) afgeven waarvoor die schipper of stuurman zelf een MBL heeft. Dus als de stuurman een MBL roeien heeft, mag hij bij de waterscouts van jullie eigen wacht het insigne roeien afnemen. Wanneer de schipster het MBL zeilen heeft, kan zij je helpen om het insigne zeilen rood en daarna zeilen groen te halen. Als bewijs dat ze dat mogen hebben ze bij jullie wacht een CWO stempel.

Vorderingenstaten

De insignes waarvoor dit geldt zijn: roeien, zeilen rood, zeilen groen, motortechniek en buitenboordmotorvaren. Wat ook anders werkt dan bij andere insignes is dat de opdrachten die je moet doen stuk voor stuk worden afgetekend. Dat gebeurt op een vorderingenstaat. Die vorderingenstaten kan je stafteam los verkrijgen bij waterpost@scouting.nl, maar ze staan ook in je monsterboekje. Die vorderingenstaat hou je zelf bij je, tot die helemaal vol is. De schipper kan voor de groep een groepsvorderingenstaat bijhouden. Daarop kan de schipper de namen van alle waterscouts invullen en van iedereen bijhouden hoe het ermee staat. Dat moet zelfs wanneer je de vorderingenstaat in jouw monsterboekje gebruikt.

Dat aftekenen hoeft niet op een speciaal moment. Het stafteam ziet elke week hoe jullie met de bak en je eigen boot bezig zijn. Zodra ze hebben gezien dat jij de boot een paar keer keurig hebt afgemeerd en opgeruimd, kun je bijvoorbeeld de onderdelen afmeren en klaarmaken voor de nacht op je vorderingenstaat aftekenen. Zo af en toe kunnen ze ook aan je bootsman vragen wat die van je prestaties vindt. Als het stafteam zelf meezeilt of met de stafboot rondvaart zien ze natuurlijk vanzelf wie in jouw bak de vaardigheden onder de knie krijgen.

Diploma en insigne

Tegen inlevering van je volle (losse) vorderingenstaat krijg je een echt CWO diploma en natuurlijk het vaardigheidsinsigne voor op je mouw. Je schipper moet die vorderingenstaat dan ten minste twee jaar bewaren, om te kunnen bewijzen dat jij het insigne echt hebt verdiend. Intussen kun jij verder met het volgende insigne en een volgende vorderingenstaat.

Op elk vaardigheidsinsigne en bij zeilen op insigne groen, volgt een MBL. De vaardigheidsinsignes gelden als CWO niveau I, II of I/II. Alle MBL's zijn gebaseerd op CWO diploma's op niveau III. Die moet je halen door middel van een examen bij de Regionale Admiraliteit of de commissie CWO van de Landelijke Admiraliteit.

Aftekenen

Zolang het stafteam-lid dat BG is erbij aanwezig is, mag ook iemand anders van de leiding wel een onderdeel aftekenen. Het diploma, en dus het insigne, mag echter alleen door de BG van het stafteam worden uitgeschreven of afgegeven. Als je een insigne wilt halen waarvoor niemand van de stafleden van jouw wacht BG is, wat moet je dan? Daar hebben we het volgende op bedacht.

Misschien is er iemand lid van jouw groep, bij voorbeeld een stuurman van een andere wacht of een oud-schipper, die wel BG is voor dat CWO diploma. Dan kan jouw stafteam natuurlijk die persoon vragen om een paar keer bij het aftekenen aanwezig te zijn. Wanneer dat niet lukt kan jouw schipper ook nog de hulp inroepen van iemand van de Nautisch Technische Commissie van de Regionale Admiraliteit waarbij jouw groep hoort. De leden van die commissie zijn allemaal BG voor CWO diploma's die een MBL opleveren. Die BG's mogen natuurlijk ook de CWO diploma's aftekenen die bij de vaardigheidsinsignes horen. Die mensen zullen echter niet elke week of het hele zomerkamp aanwezig kunnen zijn. Dat is jammer.

De rest van Nederland

Wat ook kan is om met een lege of nog maar gedeeltelijk ingevulde vorderingenstaat in de zomervakantie een weekje naar een zeilschool te gaan of ook nog lid te worden van een andere watersportvereniging bij jullie in de buurt. Zowel die zeilschool als die vereniging werkt met dezelfde CWO diploma's. Aan de hand van je vorderingenstaat weten ze bij de zeilschool of die vereniging precies wat jij al kan en wat je er nog bij kunt leren. Een van die zeilscholen hoort bij Scouting. Bij de Zeilschool Scouting Nederland in Harderhaven werken andere scouts als instructeur en wordt er natuurlijk in Lelievletten gevaren.

Er zijn heel veel verschillende CWO diploma's (zie paragraaf 1.2). Het is niet gezegd dat elke watersportvereniging alle diploma's ook gebruikt. Bij een zeilschool zullen ze bijvoorbeeld vaak niets aan roeien of buitenboordmotorvaren doen.

Het insigne wordt trouwens alleen maar bij jouw Scoutinggroep afgegeven. Als je ergens anders een diploma hebt gehaald, moet je daarom met je schipper overleggen of je dan ook het insigne kunt krijgen. Als jij het diploma echt hebt verdiend zal je schipper het insigne wel verstrekken.

Registratie

Elk speciaal nautisch vaardigheidsinsigne, MBL of CWO diploma wordt geregistreerd bij Scouting Nederland. Daarom moet jouw Scoutinggroep een insigne dat jij behaalt, onder jouw lidnummer noteren. De groepssecretaris heeft daarvoor de beschikking over het computerprogramma verbonden met de ledenadministratie. Daarin is ook terug te vinden welk lid van je stafteam als BG voor jouw vaardigheidsinsigne heeft opgetreden. De COT-ter van de RNTC registreert de behaalde CWO diploma's.

5 - De eisen voor de nautische insignes

5.1 - Zwemmen

- * Veiligheidsvoorschriften demonstreren voor zwemmen in onbekend en open water.
- * Te water gaan met start-duik, onmiddellijk gevolgd door 8 meter onder water zwemmen.
- * Te water gaan met startsprong, gevolgd door 25 meter schoolslag binnen 30 seconden.
- * Gekleed te water gaan met hurksprong, onmiddellijk gevolgd door 100 meter zwemmen, waarvan 25 meter rugzwemmen met zwemslag naar keuze. (Gekleed = zwembroek/badpak, T-shirt, blouse met lange mouwen, lange broek, kousen en gymschoenen.)
- * Te water gaan met een rechtstandige sprong voorwaarts gestrekt uit stand, onmiddellijk gevolgd door 200 meter zwemmen zonder onderbreking, waarvan 50 meter rugcrawl en 50 meter dubbele overarmslag op de borst.
- * Van de 1- of 3-meterplank de zweefsprong voorover gestrekt, gehoekt of gehurkt uitvoeren.
- * 20 meter zwemmen met een polobal. Uit rugligging 8 van de 10 ballen in een waterpolodoel werpen vanaf 7 meter afstand.
- * Met je groep aan een van de volgende spelen deelnemen:
 1. waterpolo;
 2. waterkorfbal.



5.2 - Zwemmend redden

(Als je in het bezit bent van het Reddingsbrigade (KNBRD) brevet 5, dan kunnen de eisen 1 t/m 8 worden overgeslagen).

1. Staande aan de rand van het bassin een lijn, reddingboei of -klos werpen naar een pseudo-drenkeling, die zich op 10 meter afstand in het water bevindt (ten hoogste 2 pogingen). Hierna de pseudo-drenkeling inhalen en met hulp van een derde de pseudo-drenkeling op de kant brengen.
2. Op het droge achtereenvolgens de handelingen ter bevrijding uit de enkele polsgreep, de dubbele polsgreep van onderen, de dubbele polsgreep van boven, de voorwaartse omklemming en de achterwaartse omklemming demonstreren.
3. Te water gaan van de bassinrand met de hurksprong. Vervolgens zwemmen met een borstslag naar een in zwemkleding geklede pseudo-drenkeling en achtereenvolgens de handelingen ter bevrijding uit de enkele polsgreep, de dubbele polsgreep van onderen, de dubbele polsgreep van boven, de voorwaartse omklemming en de achterwaartse omklemming demonstreren. Na iedere polsgreep aansluitend de pseudo-drenkeling vervoeren over een afstand van telkens 5 meter in de houdgreep. Na de overige bevrijdingsgrepen telkens een afstand van 5 meter vervoeren in respectievelijk de polsgreep en de okselgreep.
4. Te water gaan van de bassinrand met de startsprong, onmiddellijk gevolgd door 14 meter onderwater zwemmen.



5. Te water gaan van de bassinrand met de hurksprong en vervolgens een in zwemkleding geklede pseudo-drenkeling over een afstand van 10 meter vervoeren in respectievelijk de kopgreep, de okselgreep, de polsgreep en de schoudergreep. Deze vervoersgrepen moeten achter elkaar worden uitgevoerd zonder het contact met de pseudo-drenkeling te verliezen.
6. Te water gaan van de bassinrand met de hurksprong, vervolgens 10 meter zwemmen met een borstslag. Daarna een pop van de bodem halen, die op ten minste 2 meter diepte ligt (hoekduik).
7. Een pseudo-drenkeling zwemmend redden.
8. Te water gaan van de bassinrand met de startsprong, vervolgens 125 meter zwemmen in een borstslag. Aansluitend 75 meter zwemmen met een enkelvoudige rugslag, waarbij een stokje met beide handen, zoals bij de kopgreep, boven het water moet worden vastgehouden.
9. Kunstmatige beademing demonstreren op een pop.
10. Jezelf met een paalsteek en een pseudo-drenkeling aan wal helpen in het zwembad.
11. Weten wat bij onderkoeling en kramp moet worden gedaan.
12. Vertellen hoe iemand, die door het ijs is gezakt, weer boven water kan komen (zoek de afwijkende kleur).

De eisen 3, 4 en 5 moeten in zwemkleding gedaan worden

De eisen 6, 7 en 8 moeten gekleed gedaan worden. (Gekleed = zwembroek/badpak, T-shirt, blouse met lange mouwen, lange broek, kousen en gym schoenen)

5.3 - Snorkelen

In het bezit zijn van het snorkeldiploma B van de Nederlandse Onderwatersport Bond, of voldoen aan de onderstaande eisen:

- * Zwemmen.
 1. 50 meter borstcrawl in redelijk goede stijl.
 2. 150 meter schoolslag op elke baan van 25 meter een bordje opduiken vanaf minstens 2 meter diepte.
 3. 15 meter aaneengesloten onder water zwemmen.
- * Snorkelen met basisuitrusting (= masker, snorkel, zwemvliezen en loodgordel).
 1. Met rechtstandige sprong voorwaarts te water gaan, onmiddellijk gevolgd door 150 meter snorkelen. Op elke baan van 25 meter een rol voorover maken.
 2. Onder water zwemmen over een afstand van 10 meter. Vervolgens een drenkelingpop, die op een diepte van ten minste 2 meter op de bodem aanwezig is, opduiken en deze in de kopgreep naar de oppervlakte brengen. Aansluitend de drenkelingpop over een afstand van minimaal 2½ meter naar de bassinrand vervoeren en de drenkelingpop zodanig aanreiken, dat helpers hem uit het water kunnen halen. Tijdens het vervoer moet het gezicht van de drenkelingpop boven water worden gehouden.
 3. 50 meter buddybreathing. Aan de oppervlakte van het water dienen 2 scouts zich 50 meter snorkelend voort te bewegen, waarbij een snorkel wordt gebruikt. De gezichten dienen hierbij onder water te blijven. Uitsluitend door de snorkel in- en uitademen.
 4. Over een afstand van 50 meter een drenkelingpop in kopgreep vervoeren.
 5. Vanuit zit op de bassinrand met rol achterover te water gaan. Het masker op een diepte van minstens 2 meter twee keer leeg blazen. (Masker vol met water leeg blazen en op het gelaat plaatsen, daarna het masker weer vol laten lopen, leeg blazen en op het gezicht plaatsen.) Met leeg geblazen masker op het gezicht aan de oppervlakte komen, waarbij de handen niet aan het masker mogen zijn.
- * Behendigheid.
 1. Aan de oppervlakte van het water met de armen om je opgetrokken knieën geslagen gedurende 1 minuut drijven, waarbij geademd wordt door de snorkel.
 2. Met een hoekduik naar de bodem tot een diepte van ten minste 2 meter (bij voorkeur tot een diepte van 4 meter), daar uitademen en vervolgens opstijgen.
 3. 50 meter snorkelen met gebruik van één zwemvin.



5.4 - Schaatsen



1. Een redelijke schaatsstechniek demonstreren en de schaatsbewegingstheorie verklaren.
2. De schaatsen dagelijks en aan het eind van het seizoen onderhouden.
3. Weten welke kleding je bij het schaatsen draagt en hoe je je kleedt tegen bevriezingsverschijnselen.
4. Weten wat te doen bij slecht ijs, scheuren en dergelijke. Wakken en zwakke plekken in het ijs weten te herkennen. Demonstreren hoe je handelt bij ongelukken door de schaats veroorzaakt, bij door het ijs zakken en bij onderkoeling.
5. Organiseer samen met de leiding van je groep een schaatsmiddag.
6. Hardrijden.
 - * Leg volgens de eisen van de KNSB de volgende proeven af:
 1. de slalomproef binnen 23 seconden;
 2. de start- en remproef binnen 21 seconden;
 3. een langebaanproef van 8 kilometer afleggen.
 - * Neem deel aan een toertocht van minimaal 15 km.
7. Kunstrijden.
 - * Beheers de eisen voor het kunstrijden diploma F van de KNSB:
 1. voorwaarts buitenwaarts acht (voorgetrokken);
 2. voorwaarts binnenwaarts acht (voorgetrokken);
 3. lengtefiguur achterwaarts;
 4. voorwaarts binnenwaarts drieën links en rechts;
 5. pirouette op 1 been; spot.
 - * Studeer een eenvoudige kuur in en laat deze aan je ploeg zien.

Kies uit 6 of 7!

5.5 - Kanoën



- * Op de juiste manier:
 1. de boot in en uit het water brengen en halen;
 2. in- en uitstappen onder gunstige en ongunstige omstandigheden;
 3. wendingen maken;
 4. achteruit varen.
- * De volgende technieken demonstreren:
 1. boogpeddeltechniek, lange slagen;
 2. peddelsteunslag;
 3. langs zij aanleggen en wegvaren;
 4. zijwaarts verplaatsen, aanleggen en wegvaren;
 5. noodstop maken;
 6. met een korte bocht draaien;
 7. sturen op het lichaamsgewicht.
- * Een goede slag bezitten en dit laten zien in een één- of tweepersoonskano.
- * Weten hoe te handelen bij:
 1. harde wind;
 2. het omslaan van houten en polyester kano's met en zonder spatzeil;
 3. een hekgolf.
- * Hulp verlenen aan iemand, die omgeslagen is met een kano. Het belang zien van het dragen van een reddingvest.
- * Van het BPR (Binnenvaart Politie Reglement) de bepalingen kennen die voor kano's gelden.
- * Een dagtocht gemaakt hebben, waarbij ten minste 4 uur met een kano is gevaren.
- * Een kano (hout/polyester) in de zomer en winter goed onderhouden en kennis hebben van kano's en uitrusting.

Toelichting bij BPR:

Art. 1.01 lid A1, A2, A4, A15, art. 1.05, art. 3.13 lid 6, art. 6.03 lid 4, art. 6.04 lid 3 en 9, art. 6.17 lid 9.
Bijlage 7 tekens A1, A1a, A13, A16, E16, E19, G2 en G4.

5.6 - Roeien

De eisen voor het nautisch insigne Roeien zijn vervangen door de eisen voor het CWO-diploma Roeien I/II. Voor de beginnende roeier.



5.7 - Surfen

- * Demonstreren hoe een plank moet worden onderhouden en de onderdelen benoemen.
- * De plank correct (overeenkomstig de lichaamskracht) tuigen en te water laten.
- * Afvaren van de wal zonder in het water te vallen.
- * De volgende manoeuvres uitvoeren en zeiltermen kennen:
 1. stand en bediening van het zeil;
 2. overstag gaan;
 3. gijpen;
 4. opkruisen in breed water.
- * Van het BPR de bepalingen kennen voor kleine vaartuigen.
- * Vijf keer in de juiste houding een uitgezette olympische baan varen.
- * Ongeveer 1 kilometer voor de wind gaan en weer terugkruisen (dit zonder in het water te vallen bij ten minste windkracht 4).
- * De noodmaatregelen toepassen en veiligheid bij het surfen (onder)kennen; onder andere onderkoeling en gebruik van reddingvest.



Toelichting bij BPR:

Art. 1.01 lid A3, A4, art. 1.04, art. 1.05, art. 6.04 lid 2 en 3, art. 6.17 lid 2, 3, 6 en 9. (BPR eisen CWO Windsurfen I).

5.8 - Zeilen rood

De eisen voor het nautisch insigne zeilen rood zijn vervangen door de eisen voor het CWO diploma Kielboot I. Voor de beginnende zeiler.



5.9 - Zeilen groen

De eisen voor het nautisch diploma zeilen groen zijn vervangen door de eisen voor het CWO diploma Kielboot II. Een prima vervolg.



5.10 - Loods

- * Het BPR (Binnenvaart Politie Reglement) redelijk goed kennen.
- * De reglementen op de grote rivieren kennen.
- * De betekenis weten van de betonnen en bebakening op de Nederlandse wateren.
- * Getijtafels en de almanak voor Watertoerisme kunnen gebruiken.



- * Kennis hebben van anker- en aanlegplaatsen, de diepte van de vaarwateren en de afmetingen van sluizen en bruggen in de omgeving.
- * Een waterkaart met en zonder kompas oriënteren en gebruiken.
- * Een horizonschets maken.
- * Kunnen loden met een slaggaard op een zich voortbewegend vaartuig.
- * Op kompas varen.

5.11 - Werfbaas

1. Weten welke verschillende vaartuigen bij de waterscouting groepen worden gebruikt en de onderdelen van deze vaartuigen kunnen benoemen.
2. Met een ploeg een vaartuig op het droge halen en op de juiste wijze opbergen.
3. Rondhouten, zeilen en tuigage voor de winter kunnen opbergen.
4. Kleine reparaties aan een vaartuig, rondhout, tuig en tuigage kunnen beoordelen en uitvoeren.
- 5a. Leiding geven aan een ploeg en met hen een vaartuig schuren, schilderen en klaar maken voor het zomerseizoen. Weten hoe moet worden omgegaan met resten verf, kwasten reinigen e.d.
- 5b. Weten welke gereedschappen, materialen en grondstoffen nodig zijn voor het vaarklaar maken.
- 6a. De soorten staaldraad en touwwerk voor staand en lopend want kennen en deze aanbrengen.
- 6b. Verschillende soorten blokken en hun onderdelen kennen, ze gebruiken en aanbrengen.
- 7a. De meest voorkomende soorten tent- en zeildoek kennen en weten waarvoor ze worden gebruikt.
- 7b. De zeilplaat en -naald gebruiken: een oogsplits om een kous maken en de zeilmakerssteek kennen.



Van de opdrachten 5 tot en met 7 moeten er ten minste twee worden gedaan.

5.12 - Motortechniek

- * De werking van een kleine tweetakt- en een kleine viertakt-motor kunnen verklaren.
- * Weten hoe de aansluitingen van brandstofleidingen tussen tank en pomp en tussen pomp en carburateur moeten worden gecontroleerd.
- * Kennis hebben van de opbouw van de ontstekingsinstallatie (bobine, onderbreker, verdeler, condensator en bougies) en de meest voorkomende storingen verhelpen.
- * De werking kennen van het koelsysteem van een buitenboordmotor of automotor.
- * Inzicht hebben in de werking van een waterpomp.
- * Een sproeier en een bougie kunnen reinigen.
- * Een buitenboordmotor met de juiste (smeer-)middelen een winterbeurt kunnen geven. Weten hoe moet worden omgegaan met brandstof en andere chemische producten, zodat het milieu niet wordt vervuild.



5.13 - EHBO

- * De vijf belangrijkste punten van de EHBO kennen.
- * De naam, het adres en telefoonnummer kennen van je eigen huisarts en de huisarts die het dichtst bij het clubhuis of wachtschip woont. In steden dokterstelefoon of dienstdoende EHBO-post.
- * De hulpmiddelen kennen die in de EHBO gebruikt worden.
- * Bekend zijn met de inhoud van de verbandkist van je groep.
- * Eerste hulp kunnen verlenen bij:
 1. eenvoudige ongevallen: schrammen en sneden, verstuikingen, blaren, bloedneus, vuiltje in het oog, kramp, insectenbeten en -steken, splinters;



- 2. ernstige bloedingen;
- 3. flauwte, bewusteloosheid en hyperventilatie;
- 4. brand- en elektriciteitsongevallen;
- 5. onderkoeling en bevroering.
- * Kunstmatige beademing demonstreren op een pop.
- * De volgende verbanden aanleggen en weten wanneer ze worden toegepast:
 1. brede das en mitella;
 2. zwachtelverbanden: vinger-, hand-, knieverband;
 3. dekverband, snelverband en (wond)drukverband.
- * Demonstreren hoe je een slachtoffer ondersteunend verplaatst en verplaatst met de handgreep van Rautek.
- * Iets afweten van:
 1. gezonde voeding;
 2. lichaamsverzorging (kleding en hygiëne);
 3. onderhoud van het gebit;
 4. nachtrust en ontspanning.
- * Weten welke regels je op kamp in acht moet nemen bij:
 1. het bewonen van een kampterrein en een tent;
 2. watervoorziening, afvalverwerking en toiletvoorziening;
 3. koken en het gebruik van de kampkeuken.

5.14 - Weerkennis

- * Leg uit hoe een thermometer, barometer en hygrometer werken.
- * Bouw drie instrumenten, waarbij je kunt kiezen uit: hygrometer, regenmeter, windsnelheidsmeter, windwijzer en zonnenschijmeter.
- * Houd gedurende 1 maand dagelijks een zelf vervaardigd weerrapport bij. Daarin verwerk je jouw waarnemingen van minstens 5 weersverschijnselen, waarbij je kunt kiezen uit: hoeveelheid neerslag, luchtdruk, luchtvochtigheid, temperatuur, windrichting, windsterkte en uren zonneshijn.
- * Ga na waar de volksweerkunde op berust. Ga de betrouwbaarheid van 5 van deze regels in de praktijk na (bijvoorbeeld spreken over dagen, of conclusies die uit het gedrag van dieren zijn af te leiden).
- * De belangrijkste klimaten, luchtdruk- en windsystemen kennen en uitleggen hoe ze elkaar beïnvloeden.
- * De 10 hoofdtypen wolkensoorten herkennen en weten welk weertype zij voorspellen. Weerkundige begrippen zoals windkracht, schaal van Beaufort kennen.
- * Eenvoudige weerkaarten kunnen lezen en de betekenis van de daarop voorkomende grondsymbolen kennen.
- * Breng een bezoek aan een (amateur)weerstation en bekijk de daar gebruikte instrumenten en registratiemethoden. Breng aan de hand van een collage, dia's of iets dergelijks hierover een verslag uit aan je groep.



5.15 - Schiemanswerk

- * De benamingen van onderdelen van een touw kunnen (be)noemen. Touwsoorten kunnen onderscheiden en weten wat de breeksterkte en veilige belasting van elk soort is. Weten hoe de breeksterkte door touwverbindingen wordt beïnvloed. Weten hoe touw moet worden onderhouden.
- * Maak een knopenbord, met daarop:
 1. Splitsen:
 1. spaanse takeling;
 2. oogsplits om een kous of vlaamse oogsplits in geslagen touw;



3. korte splits.
 2. Stoppersknopen:
 1. halve schildknoop;
 2. hele schildknoop;
 3. dubbele schildknoop;
 4. stoppersknoop;
 5. halve sjouwerman;
 6. hele sjouwerman.
 3. Twee plattingen uit:
 1. ronde of vierkante kroonplating;
 2. engelse plating;
 3. franse plating;
 4. vierkante plating;
 5. ronde plating;
 6. kabelplating;
 7. bootsmanplating;
 8. spiraalplating;
 9. kettingplating.
- * Maak met een Turkse knoop een eigen dasring.
 - * Maak een werkstuk, waarbij kan worden gekozen uit: stootkussen, allemansendje aan een scheepsbel, geknoopt hengsel aan een kist, hangmat of volleybalnet.

5.16 - Buitenboordmotorvaren

De eisen voor het nautisch insigne Buitenboordmotorvaren zijn vervangen door de eisen van het CWO diploma Buitenboordmotor I/II.



5.17 - De blauwe wimpel

De blauwe wimpel is een standaard voor een bak die heeft aangetoond over een goede nautische vaardigheid te beschikken en daarnaast een goede kampvaardigheid en basiskennis van EHBO bezit. De wimpels kunnen door iedere ploeg behaald worden. Het gaat erom als gehele ploeg je vaardigheden te vergroten. De ploeg zorgt voor een verslag, van de gedane activiteiten, zodat de voortgang duidelijk wordt. Na afloop van de wimpelactiviteiten vindt er een presentatie voor de eigen groep plaats, waarna de beoordelaar de wimpel uitreikt. De aanvraag van de wimpel wordt door de leiding bij het landelijk bureau gedaan. Voordat je gaat beginnen vraagt de leiding bij het Infocentrum een uitgebreide beschrijving aan.



Voor de blauwe wimpel gelden de volgende eisen:

- * Vijf leden van de ploeg moeten de roeicommando's kunnen uitvoeren.
- * De ploeg moet blijk gegeven hebben de eigen boot te kunnen onderhouden, zowel in de winter als in het vaarseizoen.
- * De ploeg moet een trektocht te water maken van minstens 24 uur. De overnachting vindt plaats in tenten of aan boord.
- * Van deze tocht moet een verslag worden gemaakt, waarin kaart en kompaswerk, schetsen en natuurverkenning tot uiting komen.
- * De ploeg moet verdeeld over een aantal personen in het bezit zijn van de volgende insignes: zeilen, EHBO, zwemmend redden en het MBL Z1.
- * Vier leden van de ploeg moeten voldoen aan de vervolg activiteiten voor kanoën, roeien en zeilen.

6 - Machtiging bootleiding

6.1 - Diploma-eisen

De Machtigingen Boot Leiding (MBL's) zijn de vaarbewijzen van Scouting Nederland. Gaan waterscouts varen, dan moet er iemand aan boord zijn die een MBL voor het betreffende vaartuig heeft. De MBL's zijn ingesteld om in Scouting veilig en verantwoord te kunnen varen.

Het soort vaartuigen, roei-, zeil- of motorboten en de diverse vaarwateren, van recreatieplassen tot en met het IJsselmeer, vereisen verschillende vaardigheden. De soorten vaartuigen zijn in diverse categorieën ondergebracht en worden door een letter- en cijfercombinatie weergegeven. De eisen voor de MBL's zijn op de volgende pagina's vermeld. Voor de theoretische en praktische eisen zijn de MBL's gebaseerd op de CWO diploma's. In bijna alle gevallen is het CWO-III-niveau het MBL-niveau.

Naast de CWO eisen is het voor een MBL van belang dat de teamleider (schipper of speltak-beoordelingsgemachtigde) en de "MBL examiner" (CWO BG van de admiraliteit) vinden dat de kandidaat in staat is om leiding te geven aan de bak en de verantwoordelijkheid voor boot en bemanning aan kan.

Voor een- of tweemansboten, zoals kano's of Piraatjes, bestaan geen MBL's. In die boten is geen sprake van een wezenlijke leidingssituatie. Om dezelfde reden zijn de diploma's Motordrijver en Slepen geen MBL, maar een certificaat of aantekening.

In de groep of tijdens cursussen, die door Scouting, een watersportvereniging of een vaarschool worden gegeven, kunnen de vaardigheden voor de CWO en MBL eisen worden aangeleerd. De vaardigheidsinsignes dienen daarvoor als opstap. Alle CWO diploma's zijn op de vorderingenstaten verdeeld in onderdelen, die stuk voor stuk kunnen worden afgetekend. Een vorderingenstaat moet in 18 maanden worden afgewerkt. Een volledig ingevulde vorderingenstaat moet ook binnen 18 maanden worden omgezet in een CWO diploma. Daarbij moet de vorderingenstaat worden ingenomen en ten minste 2 jaren bewaard.

De MBL's worden door een CWO BG van de Regionale Admiraliteit of Landelijke Admiraliteit afgenomen aan de hand van de eisen voor een CWO diploma. Wanneer de teamleider of speltak BG de kandidaat voordraagt en de kandidaat zowel theoretisch als praktisch aan de eisen voldoet, verstrekt de Regionale Admiraliteit of Landelijke Admiraliteit naast het CWO diploma het insigne Machtiging Bootleiding. Tenslotte registreert de admiraliteit het behaalde diploma en de MBL onder het lidnummer van de kandidaat in het computerprogramma.

In principe zal een kandidaat niet worden aangemeld voor een MBL examen, wanneer deze niet al in het bezit is van de vaardigheidsinsignes, en dus de CWO niveaus I en II, van dezelfde diplomalijn. Dat blijkt onder meer uit genoemde registratie, die de waterscoutinggroep met het computerprogramma Akela verzorgt.

Een kandidaat mag alleen worden aangemeld door de teamleider of schipper (speltak BG). Met de ondertekende aanmelding van een kandidaat verklaart de schipper tevens dat een behaald MBL terecht wordt afgegeven. De schipper geeft hiermee een oordeel over de leiderschapskwaliteiten en het verantwoordelijkheidsbesef van de kandidaat.

Soorten MBL's

MBL's zijn er in verschillende soorten. Ze zijn genoemd naar het soort vaartuig. Bijvoorbeeld MBL Z1. Omdat voor de eisen aansluiting is gezocht bij de diplomalijnen van de CWO is de naamgeving hier en daar wat gewijzigd. Toch komen de CWO naam voor een diploma en de naam van een MBL niet helemaal overeen.

6.2 - Vaartuigen

Voor de indeling in MBL's worden de volgende scheepstypen en maten gebruikt:

R	Roeiboten
Z 1	Zeilschepen tot 7 meter
Z 2	Zeilschepen langer dan 7 meter
C	Navigatie (zeilen, op groot water)
M 1	Schepen voorzien van een buitenboordmotor
M 2	Motorschepen met een inbouwmotor korter dan 25 meter, waaronder slepers, opduwers en motorjachten
M 3	Motorschepen met een inbouwmotor vanaf 25 meter (wachtschepen), waaronder traditionele vrachtschepen

De gebruikte indeling heeft tot gevolg dat voor het varen van bepaalde bij Scouting Nederland weinig gebruikte schepen meer dan een MBL vereist is. Dit komt bijvoorbeeld voor bij een kajuitzeiljacht met inbouwmotor. De gebruikte CWO diploma's bevatten in die gevallen verschillende overeenkomstige eisen of modules. Daardoor kunnen meerdere MBL's in een examen gehaald worden.

6.3 - Vaarwateren

Geen onderscheid

In tegenstelling tot wat vroeger het geval was, wordt bij de MBL's geen onderscheid meer gemaakt naar vaarwateren. Daarvoor is een aantal redenen.

De eerste is een praktische. De CWO kent geen onderscheid naar vaarwateren. Tenminste niet voor het niveau waarop de diplomahouder geacht wordt aan boord leiding te kunnen geven. De CWO stelt dat de houder van een diploma op niveau II in staat moet zijn op rustig water en tot windkracht 4 Beaufort zelfstandig te varen. Voor niveau III, het MBL niveau, zijn deze eisen: alle wateren en windkracht 6. Deze koppeling van factoren maakt dat het onderscheid van vaarwateren, zoals we dat bij Scouting Nederland hanteerden, niet te handhaven is.

Er zijn echter ook inhoudelijke redenen te geven om het vaarwaterregiem af te schaffen. Zo is een reden dat een onderscheid tussen stilstaande wateren en stromende wateren niet meer het belangrijkste veiligheidsaspect is. De drukte van het overige scheepvaartverkeer en de soort verkeer, in de zin van meerbaksduwvaart, snelvarende beroepsvaart of drukke pleziervaart, is daarvoor veel eerder een factor.

Een derde reden is het gegeven dat de stroming op beken en rivieren in Nederland onderling tot geheel verschillende vaareigenschappen leidt. Daarbij zijn er dan nog grote verschillen met de eigenaardigheden van de stroming in de open en halfopen zeemonden met getijdenwerking. Bovendien varen in de praktijk de groepen aan een rivier, de meeste tijd in een zandgat of havenkom, hetgeen een specifieke diploma-eis voor stromend water in een vreemd perspectief zet.

Een vierde reden is dat het vroegere onderscheid tussen B- en C-water voor waterscoutinggroepen, die op een dergelijk vaarwater zijn aangewezen, nooit een reden is geweest om dat water geheel te mijden. De ervaring leert dat die groepen daarbij voldoende voorzorgsmaatregelen nemen om te zorgen dat het varen op ander water dan A-water verantwoord en veilig gebeurt.

Als vijfde reden kan worden genoemd dat een stringent onderscheid in vaarwateren het voor groepen onmogelijk maakt om bepaalde MBL's te behalen. Dit speelt wanneer het benodigde vaarwater niet in hun omgeving voorkomt. De consequentie daarvan is dat een groep die dat treft een aantal delen van Nederland

niet zou mogen bevaren. Bijvoorbeeld, een groep uit Friesland kent geen stromend water en mag daarom niet naar een NaWaKa aan de Maas?

Thuiswater

Met de integratie van de CWO diploma-eisen in het MBL stelsel heeft de Scouting Nederland ervoor gekozen om in de diploma's geen onderscheid meer te maken naar vaarwater. In plaats daarvan geldt als uitgangspunt dat de kandidaat het examen moet afleggen op het thuiswater van de eigen Scoutinggroep, om een CWO diploma een MBL status te kunnen geven.

In wezen verandert er daarmee voor de leden van de waterscoutinggroepen niets. Volgens de eisen voor de vroegere B MBL's was het enige verschil dat er voldoende ervaring kon worden gedemonstreerd met die categorie van vaarwateren. Dat was en is in alle gevallen het thuiswater van de groep. In de theorie van de CWO diploma's zijn alle wateren in de eisen opgenomen.

Voorzorg ander water

De voortgezette keuze voor het thuiswater als examenwater heeft nog steeds als consequentie dat, wanneer scouts op ander water willen varen, bijzondere voorzorgsmaatregelen genomen moeten worden om dat verantwoord en veilig te kunnen doen. Dergelijke maatregelen kunnen bestaan uit:

- * advies vragen aan ter plaatse bekende waterwerkers. Dat kan de Regionale Admiraliteit zijn, maar ook een ervaren schipper of het personeel van een overheidsdienst, zoals de plaatselijke post van de waterpolitie;
- * het meevragen van een lokaal deskundig persoon;
- * het met staffteam (en kaderbak) verkennen van het vaargebied, voorafgaand aan een tocht of kamp;
- * het laten meevaren op elke boot met meer ervaren leden van de groep (loodsen, (oud)leiding);
- * het bijscholen van de bootleiders, met behulp van de literatuur, zoals almanak, vaarkaarten of een vaarcursus.

Te vermijden vaarwateren

Uiteraard blijft het advies om sommige vaarwateren niet te bevaren. Het gaat daarbij om zeer drukke vaarwateren en vaarwateren met sterke stroming, zoals:

- * Amsterdam-Rijnkanaal
- * Boven en Beneden Merwede
- * Calland-kanaal
- * Dordtsche Kil
- * Eemskanaal
- * Kanaal door Zuid-Beveland
- * Kanaal Gent-Terneuzen
- * Maas van Borgharen tot Ohé en Laak. Bij een waterstand van meer dan 44 meter boven NAP bij Borgharen de Maas boven St. Andries
- * Nieuwe Maas
- * Nieuwe Waterweg
- * Noord
- * Noordzeekanaal met zeehavens
- * Pannerdenskanaal
- * Prinses Margrietkanaal
- * Rotterdamse zeehavengebied
- * Schelde-Rijnkanaal
- * Scheur
- * vaarweg Lobith-Hoek van Holland via Bijlandskanaal
- * Van Starckenborghkanaal
- * Waal
- * Westerschelde

Deze wateren dienen zoveel mogelijk te worden gemeden en slechts als doorvaartroute gebruikt te worden.

Verboden vaarwater

Het Hartelkanaal is een verboden vaarwater.

6.4 - Wat betekent bootleiding?

De bootleider (m/v) draagt tijdens het varen de verantwoordelijkheid. De bootleider hoeft niet de roerganger te zijn. Vanzelfsprekend wordt iemand niet zo maar bootleider. Hij moet daarvoor de nodige kennis bezitten, veel hebben gevaren en leiding kunnen geven.

De leiding van de groep en de bemanning moeten vertrouwen in de bootleider hebben. De bootleider dient zichzelf en de bemanning te kennen. Raakt de bootleider in paniek als er een grote boot wat erg dicht langs vaart of verlegt hij de koers wat? Weet hij dat Jan het leuk vindt om te wrikken, maar een hekel heeft aan schoonmaken van de boot.

Leiding geven is in de meeste situaties het rustig overleggen wat samen wordt gedaan en dan samen een beslissing nemen. Maar in sommige situaties is het nodig dat de bootleider direct optreedt, voordat er iets fout gaat. Optreden daarna heeft weinig zin.

Een goede bootleider denkt aan de volgende punten. Hij/zij moet:

- * zichzelf zijn;
- * van anderen willen leren;
- * beslissingen durven nemen, maar er ook op terug durven komen;
- * eerlijk zijn tegenover zichzelf en anderen;
- * zorgen dat zijn kennis op peil blijft.

Verantwoordelijkheid betekent dat de bootleider het schip met grote zorg en toewijding behandelt en dat de bemanning er net zo heelhuids uitstapt als ze ingestapt zijn. De verantwoordelijkheid voor de bootleider is het hebben van het besef dat hij het schip in zijn macht heeft en overwicht heeft op de bemanning.

Om in kritieke situaties een duidelijke beslissing te kunnen nemen, is het een eerste vereiste dat de bootleider de situatie kan overzien en kan inschatten wat de gevolgen van zijn actie daarop zijn. Beheerst een bootleider dat, dan kan hij snel een beslissing nemen. Bedenk daarbij ook dat het beter is welke beslissing dan ook te nemen dan geen beslissing. De bootleider moet niet bang zijn om een beslissing te nemen en mocht blijken dat het een niet juiste was, de gevolgen daarvan dan ook aanvaarden.

6.5 - De persoonlijke kenmerken

De persoonlijke kenmerken vormen, naast de praktische en theoretische vaardigheden, het belangrijkste element in de Machtigingen voor Boot Leiding.

Besluitvaardigheid

In kritieke situaties snel en duidelijk een beslissing kunnen nemen. Als “de schipper van de boot” moet hij zorgen dat hij altijd alles kan horen en zien wat er aan boord van zijn schip, op het water, maar ook op het land gebeurt dat van invloed kan zijn op het veilige varen van zijn boot. Als er iets gebeurt moet hij de zaak ook direct begrijpen, zo nodig ingrijpen en de noodzakelijke maatregelen nemen. Snelheid kan geboden zijn. Tevoren de betreffende situatie uitproberen is meestal niet mogelijk.

Wat tevoren wel kan worden gedaan is zorgen dat de bootleider zijn schip goed kent en dat hij en zijn bemanning een bevaren eenheid vormen. Bovendien moet de bootleider zich natuurlijk goed oriënteren voor hij naar een vreemd vaarwater gaat. Dit kan bijvoorbeeld betekenen dat hij besluit niet uit te varen, gezien de harde wind die wordt verwacht, na de staat van schip en bemanning bekeken te hebben. Ook kan het een terecht besluit zijn om de zeun, die zijn reddingvest vergeten heeft, maar aan de wal te laten, hoe hard

dat ook lijkt. Bij het 'slepik pikken' bepaalt hij achter welke boot wel en achter welke hardloper beslist niet wordt aangehangen. Het betekent dat de bootleider moet zien welke gevaren er al dan niet dreigen, welke risico's bij bepaalde manoeuvres worden gelopen en op het juiste moment de juiste beslissing neemt.

Dragen verantwoordelijkheid, leiderschap

Blijk hebben gegeven de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen en in staat zijn leiding te geven. De bootleider is de verantwoordelijke persoon aan boord, ook volgens wettelijke regels. Als er iets fout gaat, is hij degene die ervoor opdraait. Veel moeilijkheden kunnen al worden voorkomen door erop toe te zien dat het schip voor vertrek in orde is gebracht en, wat minstens zo belangrijk is, tijdens de vaart ook in orde blijft.

Als hij met een lek schip gaat varen, dan kiest hij al vooruit tussen natte bagage of hozen. Gaan roeien met half versleten riemen levert problemen op, op het moment dat die riemen dan uiteindelijk toch breken. Als de landvasten worden vergeten kan nergens worden aangelegd en als de willen thuis worden gelaten, dan behoort hij nergens aan te leggen.

De zorgen van "de schipper" (bootleider) zijn er vele. Is zijn schip namelijk prima in orde (en dus dat jaar ook goedgekeurd door de Regionale Admiraliteit, ten bewijze waarvan er een sticker met jaartal op is aangebracht), maar zijn bemanning kent de klappen van de zweep niet, dan komt hij niet erg ver. Schipper, schip en bemanning moeten een eenheid zijn. De schipper (bootleider) moet weten welke commando's hij in bepaalde situaties moet geven en de bemanning moet die commando's stipt en feilloos uit (kunnen) voeren. Zolang de bemanning daartoe nog niet in staat is, mag het eigen vaarwater niet worden verlaten. Veiligheid gaat immers voor alles!

De schipper (bootleider) dient ervoor te zorgen dat er op hemzelf, zijn schip en zijn bemanning niets valt aan te merken. Leiderschap houdt tevens in dat de bootleider vertelt welke manoeuvres uitgevoerd gaan worden en welke taken de bemanningsleden hierin hebben. De bootleider moet in staat zijn om met elke beschikbare bemanning toch de manoeuvres veilig en verantwoord uit te voeren. Taakverdeling en duidelijke opdrachtgeving spelen hierbij een belangrijke rol.

Ervaring

Voldoende praktische ervaring hebben met het varen op het thuiswater. De enige manier om je al die vaardigheden eigen te maken is te leren en nog eens te leren, maar bovenal het dikwijls doen onder toezicht en met behulp van een ervaren leermeester. Een zeevader noemen de zeelieden zo'n figuur. Bij de waterscouts heeft de wachtschipper of speltak BG die status. Een zeevader die zijn leerling bijbrengt hoe alles reilt en zeilt op het water. Die het verschil leert tussen katrollen en blokken, die niet praat over een stuk touw maar over een lijntje en als hij het over strijken heeft, kijkt hij niet naar de kreukels in je shirt. Het water kent een eigen taal en de bootleider moet de taal volledig beheersen, maar ook zijn bemanning moet die taal spreken. Als de bootleider stuurboord wil zeggen, moet hij niet eerst naar dat litteken op zijn rechterhand hoeven te kijken om te weten welke kant dat ook alweer is. Als de bootleider voor die beroemde eenheid van schip en bemanning heeft gezorgd, hoeft hij niet meer bang te zijn. Wel moet hij zorgen dat hij steeds bij de tijd blijft, of door zelf op te letten, of dit een ander te laten doen die hem onmiddellijk waarschuwt als er zich iets bijzonders dreigt te gaan voordoen.

De bootleider is voor de wet de eerst verantwoordelijke persoon. De schipper en de groepsvoorzitter dragen beide medeverantwoordelijkheid. De eisen spreken over voldoende praktische ervaring en dat is duidelijk meer dan eens of misschien een paar keer meegevaren hebben als bemanningslid. Nee, het moeten duidelijk oefentochten zijn, waarbij de aankomend bootleider de leiding met succes heeft gevoerd, onder toezicht van de BG.

7 - Richtlijnen voor de afname MBL's

7.1 - Richtlijnen voor de afname MBL's

Alle MBL's worden vanaf 1 januari 1999 geëxamineerd aan de hand van de eisen voor de overeenkomstige CWO diploma's. Elke "CWO locatie" heeft daarbij het recht om binnen de landelijke CWO eisen het examen zo in te richten als past bij de eigen tradities en gewoonten. Het waterwerk van Scouting Nederland heeft ervoor gekozen om de examens voor de CWO diploma's in drie onderdelen te examineren, een theorie-examen, een schiemansexamen en een praktijkexamen.

De verantwoordelijke schipper en speltak BG moet voor de kandidaat een examen aanvragen bij de RA. Dit is in principe een echt examen, waarin alle onderdelen in een keer worden getoetst. Bij voldoende resultaat wordt de volledig ingevulde vorderingenstaat ingeruild tegen een CWO diploma III. Verder wordt de machtiging bootleiding (MBL), met als bewijs daarvan het insigne, toegekend. Zowel het diploma als de machtiging worden geregistreerd.

Richtlijnen voor toetsing

Om een CWO diploma te verkrijgen, zal de kandidaat door een door de CWO erkende instructeur c.q. beoordelingsgemachtigde (BG) beoordeeld moeten worden. Voor de beoordeling wordt gebruik gemaakt van een CWO vorderingenstaat. De daarop aangegeven onderwerpen kunnen in willekeurige volgorde worden afgetekend zodra de kandidaat het betreffende onderdeel beheerst. Deze vorderingenstaat blijft eigendom van de kandidaat totdat alle onderwerpen zijn afgetekend, daarna wordt het diploma uitgereikt. Als extra voorwaarde is gesteld dat de datum waarop het eerste onderwerp is afgetekend en de datum waarop het laatste wordt afgetekend, maximaal 18 maanden uit elkaar mogen liggen.

Wel mogen de diverse onderwerpen door verschillende instructeurs of BG's bij verschillende CWO vaarscholen of Watersportverbondverenigingen afgetekend worden. Indien de toetsingsmomenten ver uit elkaar liggen, kunnen eerder afgetekende onderwerpen bij de kandidaat zijn weggezaakt. De CWO instructeur of beoordelingsgemachtigde die dat constateert, behoort deze onderwerpen alsnog tot het vereiste niveau te brengen alvorens tot uitreiking van het diploma over te gaan. Na afgifte van het diploma wordt de vorderingenstaat ingenomen. Indien gebruik is gemaakt van een vorderingenstaat in het monsterboekje moet een afschrift om te bewaren worden gemaakt.

7.2 - Algemene richtlijnen afname theorie-examens

Het theorie-examen voor het MBL roeien R, zeilen Z1, kajuitzeilen Z2, buitenboordmotorvaren M1 en motorbootvaren M2 bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Indien de beoordelingsgemachtigde ook open vragen wil stellen dan kunnen 5 open vragen aan het examen worden toegevoegd. De vragen die betrekking hebben op het uitrekenen van getijden of stroom kunnen bijvoorbeeld als open vragen worden gesteld. Nodig is dat niet, probeer het daarom te vermijden.

Het theorie-examen voor het MBL M3/CWO Groot Motorschip bestaat uit 100 meerkeuzevragen.

De theorie-examens voor Navigatie (C) en het certificaat Motordrijver bestaan volledig uit open vragen. Meerkeuzevragen zijn toegestaan, maar mogen slechts een klein deel (maximaal 30%) van het examen uitmaken.

De kandidaat is geslaagd als ten minste 70% van de beantwoorde vragen goed beantwoord is.

Het theorie-examen is als onderdeel van de vorderingenstaat 18 maanden geldig. Dit betekent dat de kandidaat binnen 18 maanden de overige delen van de vorderingenstaat moet af tekenen. Zo niet, dan moet

er opnieuw theorie-examen worden gedaan worden. In principe zal een CWO diploma op niveau III zoveel mogelijk op een dag en achter elkaar worden afgenomen.

Mondeling theorie-examen

In incidentele gevallen kan de examencommissie beslissen een of meer kandidaten een mondeling in plaats van schriftelijk examen af te nemen. Reden hiertoe kan zijn: leesblindheid van de kandidaat of een slechte beheersing van de Nederlandse taal. De mondeling te stellen vragen zullen we dan wel eenzelfde strekking hebben als de schriftelijk gestelde vragen aan de overige kandidaten.

De BPR en RPR vragen worden gebaseerd op de nieuwste Almanak voor Watertoerisme deel 1. De vaarreglementen veranderen regelmatig, gebruik dus steeds het nieuwste boek! Stel jezelf steeds op de hoogte van de wijzigingen.

Meerkeuzevragen

Een meerkeuzevraag is opgebouwd uit een stam, een goed alternatief en (meestal drie) foute alternatieven. Een goede vraag voldoet aan twee kwaliteitseisen:

- * de vraag moet zo valide mogelijk zijn;
- * de vraag moet zo betrouwbaar en objectief mogelijk zijn.

Validiteit

Met validiteit wordt bedoeld dat de vraag in werkelijkheid moet meten wat ze zegt te meten. Als men het inzicht in zeilen wil meten, moet men dus niet de taalvaardigheid meten. Een dergelijke vraag is niet valide (geldig). Een valide vraag is leerdoel gericht. Een goede vraag kan zowel gericht zijn op gedragsaspecten (beheersingsvormen) als op de leerstof (inhoudsaspecten). Het totale examen moet in bevredigende mate de hoofdzaken van de stof dekken.

Betrouwbaarheid

We streven ernaar dat een examen zo precies mogelijk aangeeft hoe het op dat moment met de kennis van de kandidaten is gesteld. De betrouwbaarheid van de vraag geeft de mate van nauwkeurigheid aan waarmee ze de leerresultaten meet. Wanneer een toets herhaald wordt, moet bij benadering hetzelfde resultaat worden geboekt.

Fouten die de betrouwbaarheid van de vraag beïnvloeden:

- * de vraag kan op meerdere manieren worden uitgelegd;
- * het examen kent te weinig vragen;
- * de kandidaten hebben te weinig tijd om het examen te doen;
- * de kandidaten hebben de mogelijkheid om te spieken;
- * de nakijkprocedure ligt niet vast.

Indien dezelfde beoordelingsgemachtigde het examen na een behoorlijk lange tijd nog een keer nakijkt moet de uitkomst van het examen hetzelfde zijn. Eenzelfde situatie kan worden verkregen indien twee beoordelingsgemachtigden het examen onafhankelijk van elkaar nakijken. Pas als op beide manieren dezelfde uitkomst wordt verkregen is een examen betrouwbaar.

Hoe kun je de betrouwbaarheid van een examen vergroten?

- * formuleer de vraag ondubbelzinnig, zodat er geen misverstand kan ontstaan over het verwachte antwoord;
- * zorg voor voldoende vragen per examen, de betrouwbaarheid neemt toe met de lengte van het examen. Een examen mag echter ook weer niet te lang zijn, omdat anders vermoeidheidsverschijnselen optreden;
- * het antwoord van de vraag mag niet bij een andere vraag te vinden zijn;
- * rangschik de vragen zoveel mogelijk per onderwerp;
- * rangschik de vragen in volgorde van oplopende moeilijkheid;
- * begin met een makkelijke vraag (binnenkomer);
- * zorg ervoor dat de kandidaten enige ervaring hebben met de meerkeuzevragen;
- * stel de kandidaten vooraf op de hoogte van de beoordeling van het examen;
- * geef de kandidaten voldoende tijd om het examen te maken;
- * stel de kandidaten vooraf op de hoogte van de beschikbare tijd. Voor 45 vragen is anderhalf uur ruim genoeg;
- * laat de kandidaten ongestoord werken;
- * let op spieken;
- * waarschuw wanneer de tijd bijna om is, bijvoorbeeld een kwartier voor het eind;
- * geef kandidaten de gelegenheid om hun oordeel te geven over de kwaliteit van het examen.

Vuistregels voor het opstellen van meerkeuzevragen

De belangrijkste vuistregels voor het opstellen van meerkeuzevragen luiden:

- * formuleer nauwkeurig en eenduidig (slechts voor een uitleg vatbaar);
- * formuleer zo eenvoudig en bondig mogelijk;
- * gebruik geen woorden die kandidaten niet kennen;
- * laat stam en alternatieven grammaticaal en logisch op elkaar aansluiten;
- * laat een vraag niet het oplossen van een andere vraag vergemakkelijken;
- * vermijd strikvragen;
- * een alternatief moet volledig zijn, de andere moeten onjuist of minder juist zijn;
- * de onjuiste alternatieven moeten voor kandidaten die de stof niet (goed) beheersen aantrekkelijk zijn;
- * zorg ervoor dat de vraag met antwoorden in z'n geheel op één bladzijde staat;
- * onderscheid de vragen van elkaar door er voldoende witruimte tussen te laten;
- * begin niet met de moeilijkste vragen;
- * let erop dat de juiste alternatieven in willekeurige volgorde zijn gezet;
- * laat het goede antwoord rouleren over de keuze antwoorden.

Pas het examen aan de kandidaten aan. Een groep van 25 jaar en ouder kun je andere vragen stellen dan een groep kandidaten van 12 jaar. De inhoud van de gestelde vraag blijft uiteraard hetzelfde, maar de zinformulering kan heel anders zijn.

Zelf oefenen met meerkeuzevragen

De Regionale Admiraliteiten zijn allemaal in het bezit van een computer examenprogramma met de Scoutingvragenbank. Beoordelingsgemachtigden kunnen vragen uit dit computerprogramma gebruiken bij het samenstellen van het theorie-examen. De werkgroep Vragenbank van de Landelijke Admiraliteit geeft echter ook kant en klare examens uit. De officiële examens blijven in handen van beoordelingsgemachtigden van de Regionale Admiraliteit en Landelijke Admiraliteit. De werkgroep Vragenbank heeft ongeveer 1.000 opnieuw geselecteerde en verbeterde meerkeuzevragen. Uit deze selectie stellen zij standaardexamens op. Van Regionale Admiraliteiten die deze examens of de verbeterde vragenbank gebruiken wordt verwacht dat ze telkens een kort rapport opmaken van elk afgenomen theorie-examen. In een dergelijk rapport moet staan hoe veel kandidaten het examen gemaakt hebben en per vraag welke antwoordalternatieven de kandidaten gekozen hebben. Met behulp van die informatie kan de werkgroep Vragenbank de examens verder verbeteren.

Indien je je wilt voorbereiden op het theorie-examen kun je de CD kielbootzeilen gebruiken. Hiermee kun je alle vragen over een bepaald MBL net zo lang oefenen tot dat je denkt aan het officiële examen toe te zijn. Het programma onthoudt wat je fout gedaan hebt en herhaalt de fout beantwoorde vragen net zo lang tot je alle vragen goed beantwoord hebt. Instructeurs en beoordelingsgemachtigden kunnen een uitgebreider programma verkrijgen waarmee het ook mogelijk is om zelf (proef-)examens samen te stellen.

Laatste wijzigingen vaarreglementen

Iedereen die vragen heeft over de vaarreglementen kan hiermee terecht bij de Landelijke Admiraliteit. De LA is deelnemer in allerlei fora waar ontwikkelingen worden besproken. Hierdoor is de Landelijke Admiraliteit er van verzekerd op de hoogte te zijn van de laatste wijzigingen en ontwikkelingen.

Door middel van de nautisch technische deelvergadering van de Kleine Vlootraad, artikelen in de Scoutingbladen, nieuwsbrieven en de internetpagina <http://www.waterwerk.scouting.nl> wordt deze informatie doorgegeven.

7.3 - Algemene richtlijnen afname praktijkexamens

Kandidaten die praktijkexamen willen doen dienen reeds geslaagd te zijn voor het theorie examen. De kandidaat vaart in principe in het schip waarin hij/zij de opleiding gevolgd heeft af. Alleen indien de kandidaat niet zelf voor een geschikt schip kan zorgen, kan de Regionale Admiraliteit een ander schip verzorgen. Het schip waarin examen wordt gevaren moet voldoen aan de standaarduitrusting. In veel gevallen zal worden afgevaren in een Lelievlet, maar verplicht is dat niet.

Het examen moet worden afgenomen op het thuiswater van de groep van de kandidaat of op een vaarwater dat hiermee ten aanzien van de aspecten wind, stroming en drukte van het scheepvaartverkeer en soort scheepvaartverkeer een sterke mate van overeenkomst vertoont.

Standaarduitrusting voor roeipraktijkexamens

Voor de roeipraktijkexamens is een roeiboot nodig die is voorzien van:

- * vijf roeiriemen (waarvan een reserve);
- * een wrikriem;
- * één vaarboom;
- * vijf dollen (waarvan een reserve);
- * twee doften;
- * lijn voor landvast, sleep- en ankerlijn;
- * twee losse stootkussens met voldoende lijn;
- * meerpen;
- * deugdelijk anker met bijbehorende dagtekens;
- * de mogelijkheid om varende te hozen;
- * per opvarende een reddingvest;
- * mist- en scheepshoorn;
- * kleine eenvoudige verbandtrommel;
- * dweil.

Voor de Lelievlet kan dit worden aangevuld met:

- * een roer.

Standaarduitrusting voor zeilpraktijkexamens

Voor de zeilpraktijkexamens is een zeilklaar gemaakte boot nodig, voorzien van een fok en een grootzeil en uitgerust met:

- * complete tuigage;
- * zeilbandjes;
- * reefinrichting voor het grootzeil;
- * stormfok of een reefinrichting voor de fok;
- * kraanlijn;
- * klemmen, klampen of heren voor de fokkeschoten;
- * vaarboom en/of peddel en/of minimaal 2 riemen met 2 dollen en/of 1 wrikriem (afhankelijk van vaargebied);
- * een sterk sleeppunt op voor en achterschip;
- * lijn voor landvast, sleep- en ankerlijnfuncties (totale lengte minimaal 40 m);
- * 2 losse stootkussens met voldoende lijn;
- * windvaan;
- * meerpen;
- * deugdelijk anker met bijbehorende dagtekens voor gebruik gereed;
- * de mogelijkheid om varende te hozen;
- * per opvarende een reddingvest;
- * mist- en scheepshoorn;
- * kleine eenvoudige verbandtrommel;
- * dweil.

Voor de Lelievlet kan dit worden aangevuld met:

- * 1 mik;
- * zeilhuik of zeilzak;
- * schoten voorzien van blokken;
- * wakertje of iets dergelijks;
- * reefinrichting voort de fok is niet van toepassing.

Standaarduitrusting voor motorbootpraktijkexamens

Voor de motorbootpraktijkexamens is een bedrijfsklaar gemaakte motorboot nodig, die is uitgerust met:

- * één voor- en achterlandvast;
- * één spring van tenminste tweemaal de bootlengte;
- * drie stootkussens met voldoende lijn;
- * dweil, spons, puts;
- * de van toepassing zijnde reglementen;
- * een deugdelijk anker met voldoende lijn;
- * een ankerbal;
- * een scheepshoorn;
- * een eenvoudige EHBO-trommel;
- * per opvarende een goed zwemvest;
- * almanakken en waterkaarten van het te bevaren gebied;
- * gereedschap en reserve onderdelen;
- * minstens 2 peddels of 2 riemen met dollen of een wrikriem;
- * een roer;
- * haakstok;
- * brandstoftank met daarin voldoende brandstof om ten minste 1 dag op de motor te kunnen varen.

Voor de Scoutingschepen kan dit worden aangevuld met:

- * de mogelijkheid om varende te hozen (met opvang vervuilde bilge);
- * 1 brandblusser;

- * 1 reddingboei.

7.4 - Sfeer tijdens een examen

Het blijkt dat veel kandidaten, vooral in het begin, zenuwachtig zijn. Onder die omstandigheden is een optimale presentatie van de kandidaat niet te verwachten. Daarom volgen hieronder wat aanwijzingen.

- * Laat een kwartiertje “invaren” voordat je het examen begint. Doe dat zeker bij een voor de kandidaat vreemde boot, bemanning of vaarwater.
- * De kandidaat moet de gelegenheid krijgen om aan het schip te wennen. Het is dus onjuist het examen te beginnen met een moeilijke manoeuvre, bijvoorbeeld het wegvaren van lagerwal.
- * Probeer de kandidaat op zijn/haar gemak te stellen, wees vriendelijk en niet al te zakelijk.
- * Houd je nauwkeurig aan de exameneisen. De stof is al uitgebreid genoeg en het is voor de kandidaat zeer verwarrend, wanneer er meer of iets anders gevraagd wordt, dan redelijkerwijs verwacht kan worden.
- * Geef slechts een opdracht aan de hand van reële omstandigheden.
- * Treed tijdens het examineren niet in discussie met de kandidaat, maar geef hem/haar de gelegenheid rustig het examen te beëindigen.
- * Opdrachten moeten zo duidelijk worden gegeven, dat de bedoeling bij de kandidaat overkomt. Het heeft geen zin de kandidaat iets te laten doen om hem/haar hierna mee te delen, dat het uitgevoerde in het geheel niet werd gevraagd.
- * Vraag de kandidaat beweegredenen te noemen in situaties, die voor tweeërlei uitleg vatbaar zijn.
- * Houd het tijdschema in de gaten. Blijf over een onderwerp niet “doorzagen”, omdat in een betrekkelijk korte tijd een beoordeling moet worden gegeven van alle kandidaten.

7.5 - Examenkandidaten die extra aandacht nodig hebben

Mirjam Oosterman van Scouting Nederland/Bijzondere Aspecten Team/scouts met een handicap, heeft in 1997 een voordracht gehouden op een dag voor beoordelingsgemachtigden. In de weergave van haar verhaal zit veel informatie die je kan helpen ook bij “gewone” kandidaten op een prettige manier een goed examen af te nemen.

Inleiding

Het is belangrijk om aandacht te besteden aan het examineren van scouts met bijzondere problemen, zoals dyslexie of faalangst. Als examinerator kun je een positieve invloed hebben op het presteren tijdens het examen.

Er zijn eigenlijk 2 groepen kandidaten te onderscheiden:

- * kandidaten die geschikt zijn voor bootsman/vrouw, maar onderpresteren bij het theorie, of praktijkexamen;
- * kandidaten die voldoende presteren bij een examen, maar niet geschikt zijn voor functie bootsman/vrouw.

Dit verhaal richt zich op de eerste groep kandidaten, die wel de kennis en vaardigheden in huis hebben voor het examen, maar er niet toe in staat zijn vanwege dyslexie of faalangst. Daar kunnen echter meer kandidaten profijt van hebben.

Kandidaten die onderpresteren bij het theorie- of praktijkexamen

Het probleem van deze kandidaten is dat ze voldoende kennis en vaardigheden bezitten, normaal intelligent zijn, maar door een leerstoornis of een angst wordt het prestatievermogen geblokkeerd. Ze werken hard voor het examen, hebben zich goed voorbereid, maar halen keer op keer een slecht resultaat. Dit frustrleert. Deze prestatieblokkade kan veroorzaakt worden door bijvoorbeeld dyslexie en faalangst.

Dyslexie

Van alle leerlingen in het voortgezet onderwijs heeft 5% dyslexie. Vroeger werd het begrip “woordblind” gebruikt, maar dat is een verwarrend woord. Er is namelijk geen sprake van een oogaandoening en bovendien geeft ook luisteren problemen. Dyslexie is een leerstoornis in de hersenen die het lezen en spellen treft en waarbij de prestatie onder de verwachting blijft (een belangrijk kenmerk).

Om een indruk te geven welke denkstapjes we maken bij het lezen:

Als de opdracht gegeven wordt: schrijf het woord “Lelievlet”, dan zullen de meeste mensen binnen 5 seconden klaar zijn. Het lijkt zo eenvoudig, maar er gebeurt heel veel wanneer we in klanken gehoorde woorden vertalen in lettertekens en deze vervolgens opschrijven.

Bij lezen gaat dat zo:

- * letters kunnen herkennen
- * letters koppelen aan klanken
- * reeks letters koppelen aan een woord (losse letters v.l.e.t. tot woord vlet)
- * woord koppelen aan begrip
- * betekenis geven
- * wat gezien is moet vastgehouden worden in het werkgeheugen, terwijl gezocht wordt naar de betekenis
- * zinsverband zien om tekst te begrijpen.

Een vlotte lezer koppelt een globaal woordbeeld aan de betekenis, zonder het woord in gedachten uit te spreken.

Elementen van dyslexie:

- * wat betreft lezen en spellen loopt de taalontwikkeling ongeveer 2 schooljaren achter
- * normaal intelligent (belangrijk misverstand)
- * verschil tussen verwachting en prestatie
- * problemen in de taalontwikkeling (woordenschat)
- * onevenwichtige begaafdheid (visueel-ruimtelijke vaardigheden)
- * moeite om snel nieuwe gegevens op te nemen en vast te leggen
- * ze hebben een probleem met het benoemen van links-rechts, maar de waarneming vormt geen probleem
- * ze hebben moeite om de aandacht te richten en zich te concentreren (bijvoorbeeld snel afgeleid/afgeschrikt door een lange tekst)

Mogelijke oorzaken:

- * De samenwerking tussen beide hersenhelften is niet optimaal; de linker helft wordt gebruikt voor de taalverwerking en voor gedetailleerd werken en is te zwak, terwijl de rechter helft wordt gebruikt voor intonatie, zinsmelodie en voor globaal werken en juist te sterk is.
- * Mogelijk zuurstoftekort bij geboorte (dit niet omdraaien en denken dat zuurstofgebrek leidt tot dyslexie, dat is dus niet waar). Het is slecht een vermoedelijke oorzaak.
- * Erfelijkheid (mannen en vrouwen gelijk, onduidelijk hoe overerving werkt).
- * Sommige ziekten kunnen ontwikkelingsvertraging veroorzaken.

Problemen die bij het examen zijn te merken door de examinator:

- * Langzaam lezen.
- * Schrijffouten.
- * Concentratieprobleem.
- * Hoofd- en bijzaken niet onderscheiden.
- * Het foutief interpreteren, de vraag niet begrijpen.

Faalangst

Iedereen heeft wel eens angst. Angst is nodig voor een goede prestatie. Er bestaat positieve en negatieve angst. Het wordt pas een probleem als het leven door angst beheerst wordt. Het probleem van faalangst is dat niet gepresteerd wordt naar kunnen. Faalangst is de angst voor situaties waarin je beoordeeld wordt of denkt beoordeeld te worden... en die angst werkt belemmerend.

Faalangst geldt veelal voor een bepaalde situaties. Waarvoor en wanneer iemand faalangstig is verschilt per persoon, bijvoorbeeld:

- * cognitief (problemen met theoretisch examen);
- * sociaal (verlegenheid in nieuwe groep);
- * motorisch (moeite met de juiste handelingen bij praktijkexamen);
- * wisselende verhouding is ook mogelijk.

Faalangst heeft te maken met het zelfbeeld, er is een negatieve verwachting ten opzichte van eigen presteren (veelal op grond van negatieve ervaringen). Kinderen met faalangst wijten mislukkingen aan gebrek in eigen functioneren, terwijl ze succes wijten aan bijvoorbeeld een gemakkelijke toets. Succes heeft geen/weinig positieve invloed, ze pikken het eigen succes niet op, terwijl elke mislukking blijft hangen. Er is angst voor een negatieve beoordeling bij het leveren van een prestatie.

Het denkproces speelt een grote rol bij faalangst:

- * gebeurtenis-gedachte-gevoelens-gedrag

Er is een oplossing: de baas worden over je faalangst! Leren dat een gedachte de gevoelens bepalen en die beïnvloeden de gebeurtenis. Gedachten zijn vaak niet waar. Door gedachten te veranderen kunnen gevoelens beïnvloed worden. Zelf invloed uitoefenen op het denken door:

- * er bestaan helpende gedachten;
- * er bestaan niet-helpende gedachten;
- * niet-helpende vervangen door helpende;

Het helpt om doelen reëel stellen in plaats van te hoog of te laag.

Oorzaak faalangst:

- * aanleg- en omgevingsinvloeden (oorlog of te hoge eisen van opvoeders waardoor het kind de opvoeders nooit tevreden kan stellen, niet geaccepteerd worden en alleen nadruk op falen).

Kenmerken faalangstigen, ook als examiner te merken aan kandidaten, dus let op!

- * lichamelijke reacties (zweeten, trillen, rode vlekken, veel plassen);
- * psychische reacties (piekeren, angst als toestand, agressie, verdriet, wanhoop, ongeconcentreerd, laag zelfbeeld);
- * gedragsreacties (vermijden, weglopen, onredelijk, druk, nerveus, stil, stoer, brutaal);
- * lichamelijke reactie bij angst: hart sneller, bloed en zuurstof naar ledematen ten koste van keel, maag en darmen en de hersenen (blokkade), soms ademhaling verhoogt (extreem = hyperventilatie of black-out);
- * faalangst geen vergaarbak maken voor allerlei problemen.

Mogelijkheden voor de examiner

Onderstaande tips maken een examen eigenlijk voor alle kandidaten prettiger.

- * Als examiner heb je het probleem dat dyslexie of faalangst bij kandidaten niet vooraf bekend is, dus geef in contact met leiding aan dat je graag rekening houdt met kandidaten, maar dat je dan wel geïnformeerd moet worden! Dit is echt heel belangrijk.
- * Je ontdekt tijdens het examen dat de kandidaat erg slecht presteert tegen verwachting in, probeer dan de manier van examineren nog bij te stellen.

Rol van de examinator:

- * Een praatje bij binnenkomst om het ijs wat te breken en een stimulerende, positieve houding aan te nemen.
- * Bemoedigen en positieve verwachting uitspreken.
- * Heldere uitleg geven met de onderstaande aandachtspunten:
 - * kandidaten kunnen eerst rustig doorlezen, zodat ze weten wat gevraagd wordt,
 - * zich blind staren op wat ze niet weten en vervolgens vastlopen).
- * Er is tijd genoeg, dus rustig werken.
- * Examen wordt niet op spelling beoordeeld.
- * Minimum tijd van examen, scheidt rust (bijvoorbeeld pas na uur mogen vertrekken, dat voorkomt vroegtijdig geloop).
- * Vragen of alles duidelijk is.
- * Gelegenheid bieden tot het stellen van vragen.

Voorwaarden voor het (theorie)examen

- * Kandidaat waarvan bekend is dat zij lijden aan faalangst of dyslexie mondeling examineren. Het is hierbij belangrijk uit het team van examinatoren die examinator te kiezen die de meest rustgevend invloed op de kandidaten zal hebben.
- * Kandidaten niet te dicht op elkaar zetten.
- * Rust bieden en vermijden van achtergrondlawaai.
- * Iets te drinken aanbieden.

Examen:

- * Goede, logische opbouw (makkelijke vragen eerst en opbouwen naar moeilijker, abstracter).
- * Heldere en bondige taal gebruiken (niet te moeilijke woorden, geen ontkenningen, zeker geen dubbele ontkenning, opstapelingen van hoofd- en bijzinnen).
- * Qua vormgeving:
 - * niet teveel tekst op één pagina;
 - * overzichtelijke indeling met tussenkopjes, alinea's;
 - * één lettertype, met schreven (met schreef en schreefloos) en niet te klein;
 - * gebruik illustraties die kans op begrip vergroten;
 - * goed contrast, dus geen vage grijze kopie;
 - * eventueel tekst vergroten op het kopieerapparaat.
- * Andere vorm examen: mondeling (meerkeuzevragen vraagt om leesvaardigheid, is voor dyslectici juist lastiger, ook al is gokken makkelijker).
- * Direct na het examen de uitslag geven en snel feedback geven (weten wat wel goed ging).
- * Nooit scores voorlezen, niet rood strepen, maar verbetering in marge zetten en uitdelen.

Andere mogelijkheden

- * Neem een proefexamen af als dat mogelijk is, geef daarop een beoordeling en bespreek na wat goed ging en wat beter zou kunnen en geef een cijfer.
- * Nabootsen van de echte examensituatie, dat maakt duidelijk wat verwacht wordt.
- * Door een proefexamen vermindert angst voor vreemde examinator.
- * Examinator kan ook alle leiding wijzen op het belang van een goede voorbereiding op het examen, duidelijk maken wat wel en niet verwacht wordt.
- * Het is een taak van de admiraliteit om leiding te stimuleren eigen scouts voor te bereiden op examen, bijvoorbeeld door een proefexamen te bieden en in geval van behoorlijke faalangst specifiek aandacht te besteden aan veranderen van niet-helpende gedachten in helpende gedachten.

Kandidaten die voldoende presteren bij een examen, maar niet geschikt zijn als bootleider

Hierbij is het probleem dat kandidaten bij het examen voldoende presteren, en op grond van exameneisen zou een MBL afgegeven moeten worden, maar de kandidaat blijkt niet de capaciteiten te beschikken om goed en verantwoord boots te zijn.

Als examiner kun je de leiding erop wijzen dat zij verantwoordelijk zijn voor de geschiktheid van de kandidaat, dus eerste selectie vindt in de eigen groep plaats.

Vervolgens is ook de examiner verantwoordelijk voor het afgeven van CWO-diploma's en MBL's aan capabele en geschikte kandidaten. Die taak houdt in dat:

- * een diploma of MBL geweigerd als de kandidaat ondanks goede prestatie niet capabel is;
- * overleg gevoerd moet worden met hun groepen of leiding over de keuze van kandidaten;
- * alternatieven worden aangedragen, zoals het behalen van andere CWO-diploma's en vaardigheidsinsignes.

7.6 - Aanbevolen boeken

Bij de instructie en examens worden de volgende boeken aanbevolen:

- * Almanak voor Watertoerisme deel 1;
- * Almanak voor Watertoerisme deel 2;
- * "Het Zeilboek", de nieuwe leidraad voor zeilers, door J.P. Hoefnagels;
- * "Het kleine Zeilboek" door J.P. Hoefnagels;
- * "Zeilen, van beginner tot gevorderde" door K. Heijnen en P. Tolsma;
- * "Leidraad voor surfers" door T. van der Horst, R. Jellinek en B.J. Post;
- * "Schiemanswerk" door Coolhaas (uitverkocht, maar soms beschikbaar in (groeps)bibliotheken);
- * "Dit is knopen en splitsen" door F. Hin;
- * "Kustnavigatie" door T. Rietveld en A. van Groeningen;
- * "Leidraad voor kajuitjachtzeilers" door R. Vooren;
- * "Cursusboek klein vaarbewijs I en II" door ANWB;
- * "Leidraad voor het vaarbewijs" door R. Vooren;
- * "Leidraad voor motorbootvaarders" door R. Vooren;
- * "Kanosport" door B. Bakker;
- * "Oranje kruis boekje" (EHBO);
- * alle door de Landelijke Admiraliteit uitgegeven instructieboeken;
- * alle door de Landelijke Admiraliteit uitgegeven blauwe vademecums.

Daarnaast kan geoefend worden voor de theorie-examens met behulp van de CD's:

- * Examentraining klein vaarbewijs;
- * Examentraining marifonie;
- * Examentraining kustnavigatie;
- * Examentraining kielbootzeilen;
- * Examentraining groot vaarbewijs;
- * Examentraining CWO Groot Motorschip.

7.7 - Richtlijnen afname roei-examens

Theorie- en schiemansexamens

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Wanneer de kandidaat deze heeft beantwoord, levert hij de papieren in en gaat naar het schiemansexamen. Ondertussen wordt het theorie-examen nagekeken. Met een mal of sjabloon gaat dat snel bij meerkeuzevragen die op een antwoordvel zijn beantwoord.

Het schiemansexamen bestaat uit het maken van vijf schiemanopdrachten:

- * vier korte opdrachten (zoals reefsteek, paalsteek, schootsteek, enz.)
- * één lange opdracht (zoals kruistakeling en oogsplits).

Het schieman kan rechtstreeks op de vorderingenstaat worden afgetekend. Daarvoor moeten ten minste drie opdrachten in één keer helemaal goed worden uitgevoerd.

Vorbereidingen voor het theorie- en schiemansexamen:

- * alle papieren die nodig zijn voor het theorie-examen;
- * de ruimte "examen-klaar" maken;
- * zorg voor eerste klas touwwerk, takelgaren, naald, mes, aftekenlijst, pen, paaltje of iets dergelijks, ring van een anker, enz.
- * alle schiemanopdrachten volgens "Hin".

Praktijkexamen

Schipperen

Om vertrouwd te kunnen varen, moet worden voldaan aan een aantal eisen. Het gaat er niet om, dat de verschillende manoeuvres volgens een exact vooraf bepaald sjabloon moeten worden uitgevoerd, maar dat behoorlijk met een schip kan worden omgegaan (schipperen).

Algemene aanwijzingen

De BG moet de kandidaat zo mogelijk in de gelegenheid stellen om alle aspecten van het roeien aan bod te laten komen. De kandidaat moet laten zien dat hij/zij op alle plaatsen in de vlet kan roeien en als roerganger en haakvoor kan functioneren.

De manoeuvres die worden gevraagd moeten in de loop van het examen geleidelijk aan moeilijker worden, daarom moet telkens redelijk snel van kandidaat gewisseld worden.

Tijdens de verdere vaart moet erop gelet worden of de kandidaat zich bewust is van de aanwezigheid van andere schepen en op de juiste wijze uitwijkt. Bij gering verkeer is het aan te bevelen dat de examenschepen in elkaars nabijheid komen, om op deze wijze de toepassing van het BPR te testen. Hou hierbij rekening met de relevante aspecten van het thuiswater van de Scoutinggroep van de kandidaat.

Tijdsduur en windkracht

Afhankelijk van weer en wind, zal er gemiddeld één uur met een kandidaat moeten worden gevaren. Het zal binnen dit tijdsbestek veelal niet mogelijk zijn alle onderdelen goed te examineren. Daarom zal er, afhankelijk van weer, wind, drukte op het water, een keuze moeten worden gemaakt.

Het roei-examen kan afgenomen worden bij een windkracht van ten minste 2 en ten hoogste 6 Beaufort.

In verband met de mogelijkheid van het omslaan van een examenboot, zal de examencommissie een examen kunnen afgelasten in verband met de temperatuur van het water.

Verplichte manoeuvres

Bepaalde manoeuvres moeten altijd uitgevoerd te worden, namelijk:

- * een acht varen;
- * langs zij een schip of een aanlegplaats kunnen afmeren;
- * een roeiboot met de spiegel naar de wal kunnen afmeren;
- * ankeren;
- * man-over-boord.

Beoordeling algemeen

Alle manoeuvres, zoals aanleggen, afvaren, roeitechniek en commando's en dergelijke, dienen correct te geschieden. Let er bij het beoordelen van de verschillende onderdelen op dat alles ook rustig geschiedt. Als er een manoeuvre fout gaat, kan de beoordelingsgemachtigde deze over laten doen.

Maak tijdens het examen zoveel mogelijk notities van zowel de goede als foute verrichtingen, zodat later in dit overleg nauwkeurig kan worden bepaald, wat op de vorderingenstaat kan worden afgetekend.

Te beoordelen handelingen:

- * roeitechniek, slag en houding;
- * roecommando's en uitvoering van de commando's;
- * roemanoeuvres;
- * wrikken;
- * afvaren en aanleggen (let op de roerbediening) van hoger- en lagerwal;
- * ankeren; aanleggen en afvaren met behulp van het anker wordt hierbij beoordeeld;
- * man-over-boord, let op de roep: "zwem", het laten aanwijzen en de boei toegooien;
- * schipperen en inzicht; in kritieke situaties snel en duidelijk een goede beslissing kunnen nemen;
- * veiligheid aan boord altijd in de gaten houden en beoordelen;
- * roerbediening, het roergebruik tijdens het varen bij de betreffende manoeuvres beoordelen.

Beoordeling per onderdeel

De volgorde komt overeen met die van de beoordelingslijsten, te weten:

- * schip vaarklaar maken, dit moet vlot en geordend gebeuren, goede voorbereiding;
- * roeitechniek;
- * roecommando's;
- * roemanoeuvres;
- * wrikken;
- * afvaren;
- * aanleggen;
- * manoeuvreren bij bruggen en sluisen;
- * afstoppen, afmeren en verhalen, landvasten tijdig gereed, afhouden. Gebruik landvasten, stootwillen en eventueel spring. Veilig en met inzicht verhalen;
- * schipperen en inzicht, probeer erachter te komen of de kandidaat het schip "in z'n vingers" heeft, of hij situaties snel kan overzien, vlot reageert op de situatie, inventief is;
- * toepassing BPR, let tijdens elke manoeuvre op de veiligheid;
- * commandovoering en organisatie, tijdig de juiste en duidelijke commando's geven. Vooraf goede taakverdeling maken en kenbaar maken hoe de kandidaat de manoeuvre denkt te gaan uitvoeren (instrueren van de bemanning).

Het kunnen dragen van de verantwoordelijkheid wordt in principe vastgesteld door de schipper (teamleid(st)er) en bekrachtigd met zijn/haar handtekening op het aanvraagformulier. Het is echter mogelijk dat de kandidaat gedurende het korte examen duidelijk blijkt geeft de verantwoordelijk niet aan te kunnen. De beoordelingsgemachtigde kan dan, met redenen omkleed, betrokken kandidaat op dit punt afwijzen.

Verwerking examenresultaten

Theorie-examen:

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Iedere goed beantwoorde vraag is één punt, dus maximaal 45 punten. Bij 70% of meer goed is de kandidaat geslaagd, met een puntenaantal daaronder is de kandidaat gezakt (70%).

Schiemansexamen:

Om dit onderdeel van de vorderingenstaat af te tekenen moet de kandidaat ten minste drie van de vijf opdrachten in een keer foutloos hebben uitgevoerd.

Praktijkexamen:

Aan de hand van de notities, die tijdens het examen aan boord gemaakt zijn, wordt bepaald welke onderdelen van de beoordelingstaat van de kandidaat worden afgetekend.

Het dragen van verantwoordelijkheid:

Voor de wijze waarop de kandidaat blijkt geeft de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen, wordt voor het CWO diploma een beoordeling gegeven. Gezien het feit dat dit in de korte tijd die aan het examen wordt gependeed alleen zeer subjectief kan, wordt het dragen van verantwoordelijkheid voor het MBL mede beoordeeld door de wachtschipper. Er kunnen zich situaties voordoen, waarbij de beoordelingsgemachtigde duidelijk kan vaststellen dat betrokkene deze verantwoordelijkheid nog niet aan kan. In die gevallen kan de beoordelingsgemachtigde de betrokken kandidaat afwijzen voor zowel het MBL als het CWO roeiboot III diploma, ongeacht de verdere prestaties. Hij dient op de beoordelingslijst dan wel exact aan te geven op welke gronden hij betrokkene niet geschikt acht.

Slagen:

De kandidaat dient voor alle onderdelen van de vorderingenstaat geslaagd te zijn. Indien een onderdeel onvoldoende is, is de kandidaat gezakt. De kandidaat moet blijf hebben gegeven de verantwoordelijkheid aan te kunnen. Tevens moet de schipper hebben aangegeven dat de kandidaat de verantwoordelijkheid aan kan.

De vorderingenstaat voor het CWO diploma moet door de beoordelingsgemachtigde worden gestempeld met zijn eigen CWO stempel. De vorderingenstaat wordt ingenomen en twee jaar bewaard als het diploma wordt uitgegeven. Een vorderingenstaat uit het monsterboekje wordt uiteraard op een los exemplaar overgeschreven. Het diploma moet door de BG die het examen heeft afgenomen worden ondertekend.

Regeling van afwijzing en herexamen

Theorie-examen

Bij het behalen van een onvoldoende aantal punten bij de theorie (minder dan 70%) volgt afwijzing van de kandidaat, hetgeen inhoudt dat hij niet klaar is voor het afleggen van het praktijkexamen.

Schiemansexamen

Bij het behalen van een onvoldoende voor het schiemansexamen (minder dan 3 opdrachten goed), kan de kandidaat wel deelnemen aan het praktijkexamen, maar dient voordat hij/zij in aanmerking komt voor het diploma een herexamen schieman te worden afgelegd. Het komt voor dat op dezelfde dag een tweede poging wordt toegestaan. Hij/zij dient tenminste binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen theorie en praktijk voor dit examen te slagen en krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

Praktijkexamen

Als bij het praktijkexamen niet alle onderdelen van de vorderingenstaat worden afgetekend of na afwijzing op grond van het niet kunnen dragen van de verantwoording, dient de kandidaat binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen voor dit examen te slagen en hij/zij krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

7.8 - Richtlijnen afdname zeilexamens

Theorie- en schiemansexamen

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Wanneer de kandidaat deze heeft beantwoord, levert hij de papieren in en gaat naar het schiemansexamen. Ondertussen wordt het theorie-examen nagekeken. Met een mal of sjabloon gaat dat snel bij meerkeuzevragen die zijn beantwoord op een antwoordvel.

Het schiemansexamen bestaat uit het maken van vijf schiemanopdrachten:

- * vier korte opdrachten (zoals reefsteek, paalsteek, schootsteek, enz.)
- * één lange opdracht (zoals kruistakeling en oogsplits).

Het schiemansexamen kan rechtstreeks op de vorderingenstaat worden afgetekend. Daarvoor moeten ten minste drie opdrachten in één keer helemaal goed worden uitgevoerd.

Vorbereidingen voor het theorie- en schiemansexamen:

- * alle papieren die nodig zijn voor het theorie-examen;
- * de ruimte "examenklaar" maken;
- * zorg voor eerste klas touwwerk, takelgaren, naald, mes, aftekenlijst, pen, paaltje of iets dergelijks, ring van een anker, enz.
- * alle schiemanopdrachten volgens "Hin".

Praktijkexamen

Schipperen

Om vertrouwd te kunnen varen, moet worden voldaan aan een aantal eisen. Het gaat er niet om, dat de verschillende manoeuvres volgens een exact vooraf bepaald sjabloon moeten worden uitgevoerd, maar dat behoorlijk met een schip kan worden omgegaan (schipperen).

Algemene aanwijzingen

De beoordelingsgemachtigde moet de kandidaat in de gelegenheid stellen het zeil te hijsen, terwijl het schip stil ligt aan paal of steiger. Pas in een later stadium van het examen komt varend hijsen en strijken aan de beurt. De manoeuvres die worden gevraagd moeten in de loop van het examen geleidelijk aan moeilijker worden, daarom moet telkens redelijk snel van kandidaat gewisseld worden.

Tijdens de man-over-boord manoeuvre moet de beoordelingsgemachtigde ervoor waken dat de koerslijn van andere schepen niet wordt gekruist. Op deze wijze kan de kandidaat zijn manoeuvre ongehinderd tot een al dan niet goed einde brengen.

Tijdens de verdere vaart moet erop gelet worden of de kandidaat zich bewust is van de aanwezigheid van andere schepen en op de juiste wijze uitwijkt. Bij gering verkeer is het aan te bevelen dat de examenschepen in elkaars nabijheid komen, om op deze wijze de toepassing van het BPR te testen.

Indien er een minder goede tweede man aan boord is, moet de beoordelingsgemachtigde in voorkomende gevallen helpen. Hou bij het examen rekening met de relevante aspecten van het thuiswater van de Scoutinggroep van de kandidaat.

Tijdsduur en windkracht

Afhankelijk van weer en wind zal er gemiddeld één uur met een kandidaat moeten worden gevaren. Het zal binnen dit tijdsbestek veelal niet mogelijk zijn alle onderdelen goed te examineren. Daarom zal er, afhankelijk van weer, wind, drukte op het water, een keuze moeten worden gemaakt.

Het zeilexamen kan afgenomen worden bij een windkracht van ten minste 2 en ten hoogste 6 Beaufort.

In verband met de mogelijkheid van het omslaan van een examenboot, zal de examencommissie een examen kunnen afgelasten in verband met de temperatuur van het water.

Verplichte manoeuvres

Bepaalde manoeuvres moeten altijd uitgevoerd worden namelijk:

- * opkruisen in een (eventueel fictief) nauw vaarwater;
- * gijpen zonder noemenswaardige koersverandering (meer malen doen);
- * ankeren, (eventueel bovenwinds van een doel, niet voor gevorderden);
- * man-over-boord, ook in moeilijke situaties.

Beoordeling algemeen

Verder moeten alle manoeuvres, zoals aanleggen ("voor" de wind, en aan de wind), afvaren, overstag gaan en dergelijke, correct geschieden. Let er bij het beoordelen van de verschillende onderdelen op dat alles ook rustig geschiedt. Als er een manoeuvre fout gaat, kan de beoordelingsgemachtigde deze over laten doen. Maak tijdens het examen zoveel mogelijk notities van zowel de goede als foute verrichtingen, zodat later in het examenoverleg nauwkeurig kan worden bepaald, wat op de vorderingenstaat kan worden afgetekend.

Beoordeling per onderdeel

Dit komt overeen met de vorderingenstaten, te weten:

- * hijsen en strijken; dit moet vlot en geordend gebeuren, goede voorbereiding, de basisprincipes van eenvoudige zeiltrim uitvoeren bij het zetten van de zeilen;
- * stand en bediening van de zeilen; in principe moeten de zeilen zo ruim mogelijk worden gevoerd (voorlijk kilt net niet en gebruikt worden om te sturen, dat wil zeggen bij oploeven grootzeil aanhalen, bij afvallen grootzeil vieren. De fok moet zodanig bediend worden, dat deze behulpzaam is bij het manoeuvreren (bijvoorbeeld fok bak) en zeker niet tegenwerkt. Erop letten dat bij oploeven het grootzeil niet te snel wordt ingehaald;
- * overstag gaan; het duidelijk geven van de juiste commando's, de manoeuvre dient te worden uitgevoerd van hoog-aan-de-wind naar hoog-aan-de-wind, er mag niet te veel roer gegeven worden. Let er op dat de manoeuvre geen "vraagteken" oplevert en let op de fokbediening. Het schip mag na de overstag niet stilliggen;
- * gijpen; let erop dat er inderdaad geen noemenswaardige koersverandering plaatsvindt. Bij klapgijp later nog eens rustig over laten doen;
- * afvaren vanaf hogewal: juiste bediening van fok en roer tijdens deinzen;
- * aanleggen; aan-de-winds, snelheid voortdurend controleren, let op de bediening van fok en grootzeil. Het schip moet bij aankomst nog enige snelheid hebben, anders is het onbestuurbaar, maar zorg wel dat er goed wordt afgehouden;
- * ankeren; nooit overstag zonder fok, manoeuvre moet goed voorbereid zijn met duidelijke taakverdeling;
- * man-over-boord; let op de roep: "zwem", het aanwijzen en de boei toegooien. Zeer snel afvallen, met enige snelheid aan de wind aankomen, man achter het want binnenhalen, bijliggen;
- * afstoppen, afhouden, afmeren van het schip. Gebruik landvasten, stootwillen en eventueel spring. Veilig en met inzicht verhalen;
- * schipperen en inzicht; probeer erachter te komen of de kandidaat het schip "in zijn vingers" heeft, of hij situaties snel kan overzien, vlot reageert op de situatie, inventief is;
- * toepassing BPR; let tijdens elke manoeuvre op de veiligheid;
- * commandovoering en organisatie; tijdig moeten de juiste en duidelijke commando's worden gegeven en een goede taakverdeling gemaakt. De kandidaat moet kenbaar maken hoe hij/zij de manoeuvre denkt te gaan uitvoeren (instrueren van de bemanning);
- * het kunnen dragen van de verantwoordelijkheid wordt in principe vastgesteld door de schipper (teamleid(st)er) en bekrachtigd met zijn/haar handtekening op het aanvraagformulier. Het is mogelijk dat de kandidaat gedurende het korte examen duidelijk blijkt geeft de verantwoordelijkheid nog niet aan te kunnen. De beoordelingsgemachtigde kan dan, met redenen omkleed, betrokken kandidaat op dit punt afwijzen.

Te beoordelen handelingen:

- * hijsen en strijken; het gaat alleen om de persoon, die de zeilen bedient (let op de snelheid!);
- * zeilbediening; in elke situatie moet stand en bediening van de zeilen, worden beoordeeld;
- * afvaren; met en zonder deinzen (let op de roerbediening) en afvaren van hoger- en lagerwal;
- * ankeren; aanleggen en afvaren met behulp van het anker worden hierbij beoordeeld;
- * man-over-boord; standaard- en gijpmethode;
- * schipperen en inzicht; in kritieke situaties snel en duidelijk een goede beslissing kunnen nemen, onder andere man-over-boord in andere situaties dan de standaard- en gijpmethode en loskomen van aan de grond;
- * veiligheid aan boord altijd in de gaten houden en beoordelen;
- * roerbediening; het roergebruik tijdens het varen bij de betreffende manoeuvres beoordelen.

Verwerking examenresultaten

Theorie-examen:

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Iedere goed beantwoorde vraag is één punt, dus maximaal 45 punten. Bij 70% of meer goed is de kandidaat geslaagd. Bij een lager punten aantal is hij/zij gezakt voor de overeenkomstige onderdelen van de vorderingstaat.

Schiemansexamen:

Om dit onderdeel van de vorderingstaat af te tekenen moet de kandidaat tenminste drie van de vijf opdrachten in één keer foutloos hebben uitgevoerd.

Praktijkexamen:

Aan de hand van de notities, die tijdens het examen aan boord gemaakt zijn, wordt bepaald welke onderdelen van de beoordelingstaat van de kandidaat worden afgetekend.

Het dragen van verantwoordelijkheid:

Voor de wijze waarop de kandidaat blijkt geeft de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen, wordt voor het CWO diploma een beoordeling gegeven. Gezien het feit dat dit in de korte tijd die aan het examen wordt gependend alleen zeer subjectief kan, wordt het dragen van verantwoordelijkheid voor het MBL mede beoordeeld door de wachtschipper. Er kunnen zich situaties voordoen, waarbij de beoordelingsgemachtigde duidelijk kan vaststellen dat betrokkene deze verantwoordelijkheid nog niet aan kan. In die gevallen kan de beoordelingsgemachtigde de betrokken kandidaat afwijzen voor zowel het MBL als het CWO Kielboot III diploma, ongeacht de verdere prestaties. Hij dient op de beoordelingslijst dan wel exact aan te geven op welke gronden hij betrokkene niet geschikt acht.

Slagen:

De kandidaat dient voor alle onderdelen van de vorderingstaat geslaagd te zijn. Indien een onderdeel onvoldoende is, is de kandidaat gezakt. De kandidaat moet blij hebben gegeven de verantwoordelijkheid aan te kunnen. Tevens moet de schipper hebben aangegeven dat de kandidaat de verantwoordelijkheid aan kan. De vorderingstaat voor het CWO diploma moet door de beoordelingsgemachtigde worden gestempeld met zijn eigen CWO stempel. De vorderingstaat wordt ingenomen en twee jaar bewaard als het diploma wordt uitgegeven. Wanneer voor het aftekenen gebruik is gemaakt van de vorderingstaat in het monsterboekje, moet alsnog een los exemplaar worden ingevuld om te bewaren. Het diploma moet de BG die het examen heeft afgenomen worden ondertekend.

Regeling van afwijzing en herexamen

Theorie-examen

Bij het behalen van een onvoldoende aantal punten bij de theorie (minder dan 32) volgt afwijzing van de kandidaat, hetgeen inhoudt dat hij niet klaar is voor het afleggen van het praktijkexamen op dezelfde dag.

Schiemansexamen

Bij het behalen van een onvoldoende voor het schiemansexamen (minder dan 3 opdrachten goed), kan de kandidaat wel deelnemen aan het praktijkexamen, maar dient voordat hij/zij in aanmerking komt voor het MBL een herexamen schiemanen te worden afgelegd. Het komt voor dat op dezelfde dag een tweede poging wordt toegestaan. Hij/zij dient ten minste binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen theorie en praktijk voor dit examen te slagen en krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

Praktijkexamen

Als bij het praktijkexamen niet alle onderdelen van de vorderingenstaat worden afgetekend of na afwijzing op grond van het niet kunnen dragen van de verantwoording, dient de kandidaat binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen voor dit examen te slagen en hij/zij krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

7.9 - Richtlijnen afname motorbootexamens

Theorie- en schiemansexamen

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Wanneer de kandidaat deze heeft beantwoord, levert hij de papieren in en gaat naar het schiemansexamen. Ondertussen wordt het theorie-examen nagekeken. Met een mal of sjabloon gaat dat snel bij meerkeuzevragen die op een antwoordvel zijn beantwoord.

Het schiemansexamen bestaat uit het maken van vijf schiemanopdrachten:

- * vier korte opdrachten (zoals reefsteek, paalsteek, schootsteek, enz.)
- * één lange opdracht (zoals kruistakeling en oogsplits).

Het schiemanen kan rechtstreeks op de vorderingenstaat worden afgetekend. Daarvoor moeten tenminste drie opdrachten in een keer helemaal goed worden uitgevoerd.

Vorbereidingen voor het theorie- en schiemansexamen:

- * alle papieren die nodig zijn voor het theorie-examen;
- * de ruimte "examenklaar" maken;
- * zorg voor eerste klas touwwerk, takelgaren, naald, mes, aftekenlijst, pen, paaltje of iets dergelijks, ring van een anker, enz.
- * alle schiemanopdrachten volgens "Hin".

Praktijkexamen

Schipperen

Om vertrouwd te kunnen varen, moet worden voldaan aan een aantal eisen. Het gaat er niet om, dat de verschillende manoeuvres volgens een exact vooraf bepaald sjabloon moeten worden uitgevoerd, maar dat behoorlijk met een schip kan worden omgegaan (schipperen).
Algemene aanwijzingen

De kandidaat moet, ingeval met "een vreemd schip" wordt gevaren, de gelegenheid krijgen om aan het schip te wennen. Het is dus onjuist het examen te beginnen met een moeilijke manoeuvre. Het wegvaren van lagerwal, bijvoorbeeld, is minder verkieslijk.

Tijdens de vaart moet erop worden gelet of de kandidaat zich bewust is van de aanwezigheid van andere schepen en op de juiste wijze uitwijkt. Bij gering verkeer is het aan te bevelen, dat de examenschepen in elkaars nabijheid komen, om op deze wijze de toepassing van het BPR te testen. Hou hierbij rekening met

de relevante aspecten van het thuiswater van de Scoutinggroep van de kandidaat. Indien er een minder goede tweede man aan boord is, moet de beoordelingsgemachtigde in voorkomende gevallen helpen.

Tijdsduur en windkracht

Afhankelijk van weer en wind, zal er gemiddeld één uur met een kandidaat gevaren moeten worden. Het zal binnen dit tijdsbestek veelal niet mogelijk zijn alle onderdelen goed te examineren. Daarom zal er, afhankelijk van weer, wind, drukte op het water, een keuze moeten worden gemaakt. Het examen kan afgenomen worden bij windkracht van ten minste 2.

Verplichte manoeuvres

- * rechte koers varen, ook met sterke dwarswind;
- * achteruit varen;
- * noodstop;
- * langsij varen;
- * man-over-boord;
- * aanleggen en afvaren aan hoger- en lagerwal;
- * ander schip assisteren.

Beoordeling algemeen

Verder moeten alle manoeuvres, zoals aanleggen ("voor" de wind, evenals "tegen" de wind), afvaren en dergelijke, correct geschieden. Let er bij het beoordelen van de verschillende onderdelen op dat alles ook rustig geschiedt. Als er een manoeuvre fout gaat, kan deze door de kandidaat worden overgedaan. Maak tijdens het examen zoveel mogelijk notities van zowel de goede als foute verrichtingen, zodat later in het examenoverleg nauwkeurig kan worden bepaald, wat op de vorderingenstaat kan worden afgetekend.

Beoordeling per onderdeel

- * Het controleren en vaarklaar maken moet vlot gebeuren.
- * Het bedienen van gas en koppeling moet correct geschieden.
- * De manoeuvres moeten zo worden uitgevoerd, dat bij motorstoring geen onaanvaardbare gevaarlijke situaties ontstaan.
- * Man-over-boord; let op de roep "zwem", het laten aanwijzen en de boei toegooien.
- * Afstoppen, afmeren en verhalen van het schip; tijdig landvasten gereed, afhouden. Gebruik landvasten, stootwillen en eventueel spring. Veilig en met inzicht verhalen.
- * Schipperen en inzicht; probeer er achter te komen of de kandidaat het schip "in zijn vingers" heeft, of hij situaties snel kan overzien, vlot reageert op de situatie, inventief is.
- * Toepassing BPR; let tijdens elke manoeuvre op de veiligheid; het BPR prevaleert.
- * Commandovoering en organisatie; tijdig de juiste en duidelijke commando's geven. Vooraf goede taakverdeling maken en kenbaar laten maken hoe de kandidaat de manoeuvre dient te gaan uitvoeren (instrueren van de bemanning).
- * Het kunnen dragen van de verantwoordelijkheid wordt voor het MBL in principe vastgesteld door de schipper (teamleid(st)er) en bekrachtigd met zijn/haar handtekening op het aanvraagformulier. Het is echter mogelijk dat de kandidaat gedurende het korte examen duidelijk blijkt geeft de verantwoordelijkheid niet aan te kunnen. De beoordelingsgemachtigde kan dan, met redenen omkleed, de betrokken kandidaat op dit punt afwijzen voor zowel het CWO diploma als de MBL.

Te beoordelen handelingen:

- * het vaarklaar maken en controleren van het schip;
- * bediening van de motor;
- * aanleggen en afvaren;
- * ankeren (ook met korte sleep);
- * man-over-boord.

Verwerking examenresultaten

Theorie-examen:

Het theorie-examen bestaat uit 45 meerkeuzevragen. Iedere goed beantwoorde vraag is één punt, dus maximaal 45 punten. Bij 70% of meer goed is de kandidaat geslaagd. Bij een lager puntenaantal is de kandidaat gezakt.

Schiemansexamen:

Bij het behalen van een onvoldoende voor het schiemansexamen (minder dan 3 opdrachten goed), kan de kandidaat wel deelnemen aan het praktijkexamen, maar dient voordat hij/zij in aanmerking komt voor het MBL een herexamen schiemanen te worden afgelegd. Het komt voor dat op dezelfde dag een tweede poging wordt toegestaan.

Praktijkexamen:

Als bij het praktijkexamen niet alle onderdelen van de vorderingenstaat worden afgetekend of na afwijzing op grond van het niet kunnen dragen van de verantwoording, dient de kandidaat binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen voor dit examen te slagen en hij/zij krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

Het dragen van verantwoordelijkheid:

Voor de wijze waarop de kandidaat blijkt geeft de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning te kunnen dragen, wordt voor het CWO diploma geen beoordeling gegeven, gezien het feit dat dit in de korte tijd die aan het examen wordt gespendeerd alleen zeer subjectief kan. Het dragen van verantwoordelijkheid wordt beoordeeld door de teamleid(st)er. Er kunnen zich situaties voordoen, waarbij de beoordelingsgemachtigde duidelijk kan vaststellen dat de betrokkene deze verantwoordelijkheid nog niet aan kan. In die gevallen kan de beoordelingsgemachtigde de betrokken kandidaat afwijzen voor een MBL, ongeacht de verdere prestaties. Hij dient op de beoordelingslijst dan wel exact aan te geven op welke gronden hij de betrokkene niet geschikt acht voor een MBL.

Slagen:

De kandidaat dient voor alle onderdelen: theorie-examen, schiemansexamen en praktijkexamen geslaagd te zijn. Indien 1 van de 3 onderdelen onvoldoende is, is de kandidaat gezakt. Tevens moet de schipper hebben aangegeven dat de kandidaat de verantwoordelijkheid aankan. Indien de kandidaat voor het examen geslaagd is, moet op de beoordelingslijst worden ingevuld: "resultaat geslaagd". Deze beoordelingslijst moet de beoordelingsgemachtigde ondertekenen.

Regeling van afwijzing en herexamen

Theorie-examen

Bij het behalen van een onvoldoende aantal punten bij de theorie (minder dan 32) volgt afwijzing van de kandidaat, hetgeen inhoudt dat hij niet klaar is voor het afleggen van het praktijkexamen op dezelfde dag.

Schiemansexamen

Bij het behalen van een onvoldoende voor het schiemansexamen (minder dan 3 opdrachten goed), kan de kandidaat wel deelnemen aan het praktijkexamen, maar dient voordat hij/zij in aanmerking komt voor het MBL een herexamen schiemanen te worden afgelegd. Het komt voor dat op dezelfde dag een tweede poging wordt toegestaan. Hij/zij dient ten minste binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen theorie en praktijk voor dit examen te slagen en krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

Praktijkexamen

Als bij het praktijkexamen niet alle onderdelen van de vorderingenstaat worden afgetekend of na afwijzing op grond van het niet kunnen dragen van de verantwoording, dient de kandidaat binnen 18 maanden na het behalen van de andere onderdelen voor dit examen te slagen en hij/zij krijgt hiertoe bij de Regionale Admiraliteit tweemaal per jaar de gelegenheid.

7.10 - Examen doen

MBL examens worden in principe in de "eigen" Regionale Admiraliteit afgelegd bij de beoordelingsgemachtigden van de NTC. Het is wenselijk om in de regionale Admiraliteiten (RA's, vaak de watertak in een Regio) tot en met niveau III examens af te kunnen nemen. Voor verdere diploma's moet men zich wenden tot de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit. Deze kunnen op hun beurt een beroep doen op de Zeilschool Scouting Nederland (ZSN), het Watersportverbond (KNWV), het CWO secretariaat of de CWO vaarscholen. Sommige RA's zullen net als in de (huidige) MBL praktijk echter voor sommige BG's een machtiging voor hogere diploma's kunnen verwerven. Indien men een bepaald MBL examen in de eigen Regionale Admiraliteit niet kan afleggen, kan via overleg tussen de betrokken Regionale Admiraliteitsbesturen het examen worden gedaan bij een beoordelingsgemachtigde van een Admiraliteit die wel over de bevoegdheid beschikt. Het is altijd de voorzitter van de eigen Admiraliteit die op grond van het oordeel van een beoordelingsgemachtigde de MBL afgeeft.

Wanneer de vorderingenstaat geheel is afgestempeld door de beoordelingsgemachtigde, wordt deze ingenomen en het diploma met de handtekening van de beoordelingsgemachtigde verstrekt. Tevens verleent de voorzitter van de Regionale Admiraliteit het betreffende insigne aan de geslaagde kandidaat. Vorderingenstaten uit het monsterboekje worden niet ingenomen. Hiervan wordt een afschrift op een losse vorderingenstaat gemaakt.

Voor diploma's en MBL's waarvoor in de eigen of buuradmiraliteit geen beoordelingsgemachtigden werkzaam zijn kan een beroep worden gedaan op de beoordelingsgemachtigden van de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit. Deze geeft CWO diploma's en MBL's af onder verantwoordelijkheid van het Landelijk Admiraliteitsbestuur.

Uitgaven van de MBL's

De voorzitter van de Regionale Admiraliteit verleent (namens de voorzitter van de LA) de MBL aan de kandidaten, die naar het oordeel van de beoordelingsgemachtigde aan de gestelde eisen voor het overeenkomstige CWO diploma hebben voldaan.

Bij klachten over de afname van CWO examens, zullen deze door de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit samen met de betrokken Regionale Admiraliteit worden onderzocht.

Uitsluiting van aansprakelijkheid

De LA en RA's aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor schade die optreden tijdens examens of door het handelen van beoordelingsgemachtigden.

7.11 - Leden stafteam

Speltak-BG's en andere stafleden leiden de kandidaten op, zodanig dat zij een redelijke kans maken om te slagen op het examen. Dit betekent dat de instructeurs moeten weten wat er op het examen gevraagd wordt. Door van het begin af aan te werken met de CWO diplomalijnen is een goede vaaropleiding gewaarborgd. Blijf op de hoogte van de eisen die gesteld worden voor de CWO diploma's en de MBL's en de wijzigingen in de regelgeving, zoals de vaarreglementen.

Stafteamleden moeten een grote eigen vaardigheid hebben in de discipline waar ze voor op leiden. Dit betekent echter niet per sé dat elk lid van het stafteam zelf in het bezit moet zijn van dat MBL, aan te bevelen is het echter wel. BG's en dus ook speltak-BG's moeten wel zelf in het bezit zijn van een MBL of een hoger CWO diploma voor het discipline waarin ze werken. Deze instructeurs zijn niet verplicht om een

instructeurcursus te hebben gevolgd. Dat is echter wel aan te raden. Probeer in alle gevallen voldoende boven de stof te staan en volg een dergelijke cursus.

Binnen Scouting zullen de instructeurs vaak leiding zijn bij een groep en aan hun eigen groep lesgeven. In de spel- en programmatraining voor waterwerkleding zit een module nautische beoordelingstechnieken. Erkende leiding waterwerk krijgt daardoor de status van beoordelingsgemachtigde voor de CWO niveaus I en II.

Het is niet strikt noodzakelijk dat alle instructeurs in een speltak een beoordelingsmachtiging hebben. De speltak BG's moeten de kwaliteit en de continuïteit van de examens waarborgen. Onder supervisie van een BG kunnen ook anderen als examinatoren (andere leiding, BG's in opleiding) delen van de vorderingenstaten voor de CWO diploma's aftekenen.

Indien er binnen een groep geen BG aanwezig is, moet voor het volmaken van de vorderingenstaat of het CWO- diploma op niveau I en II een examen aangevraagd worden bij de RA. Dit kan door een BG bij het speltakprogramma uit te nodigen.

Door de RA kunnen cursussen worden georganiseerd voor de hele admiraliteit. De Landelijke Admiraliteit organiseert incidenteel landelijke cursussen. De Zeilschool Scouting Nederland, biedt jaarlijks diverse cursussen voor kielboot I, II en III, instructeur en examinator. In overleg organiseert de ZSN weekenden voor kielboot IV en V. Verder zijn er de cursus Zeezeilen en navigatie op de Zeeuwse klipper Lichtstraal door een oud-lid van de Landelijke Admiraliteit.

7.12 - Beoordelingsgemachtigden

De beoordelingsgemachtigden voor CWO diploma's, MBL's en certificaten moeten zich houden aan de eisen die gesteld worden voor de CWO diploma's, de MBL en de examens bij Scouting Nederland zoals dit is vastgelegd in deze Nautisch Technische Richtlijnen 2008.

De beoordelingsgemachtigde kan slechts bij hoge uitzondering afwijken van wat in de Nautisch Technische Richtlijnen staat. Hij zal dit met de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit moeten overleggen en goed kunnen motiveren.

Er zijn drie niveaus waar CWO beoordelingsgemachtigden (BG's) binnen Scouting Nederland werkzaam zijn. Deze zijn:

- * een groep of speltak voor de CWO diploma's I en II en de daarbij horende vaardigheidsinsignes;
- * de regionale Nautisch Technische Commissie van de Regionale Admiraliteiten voor de CWO-diploma's I, II en III en de bijbehorende MBL's;
- * de werkgroep CWO van de Landelijk Nautisch Technische Commissie en Zeilschool Scouting Nederland voor de genoemde en alle andere CWO diploma's.

Voor elke BG gelden de volgende eisen:

- * deskundig: moet "boven" de stof van de betreffende diploma's staan;
- * betrouwbaar: moet objectief kunnen oordelen aan de hand van de exameneisen;
- * beschikbaar: moet voldoende tijd beschikbaar hebben voor BG activiteiten;
- * contactueel: moet over contactuele eigenschappen beschikken om goed te kunnen omgaan met kandidaten en andere instructeurs.

Regio-BG's

Het bestuur van de Regionale Admiraliteit draagt BG's voor op basis van een selectie door de RNTC. Hiervoor komen vier soorten kandidaten in aanmerking. Hierbij is een eigen niveau wat kan worden beschouwd als ten minste Kb III+ een harde eis. Dat is als volgt in te vullen:

- * Meestal zal het gaan om kandidaten die enige jaren hebben gefunctioneerd als BG in een groep voor de niveaus I en II (oud-leiding).
- * Een kandidaat in het bezit van een diploma kielboot IV kan echter ook worden beschouwd voldoende niveau te bezitten.
- * Kandidaten in het bezit van een examiners-, instructeurs- of trainersdiploma zijn natuurlijk zeer welkom. Onder meer de ZSN geeft hiervoor cursussen.

- * Tot slot kunnen kandidaten op grond van andere aantoonbare opleiding en ervaring worden voorgedragen. Bij onvoldoende aantoonbaarheid kan voor deze kandidaten een praktijktest worden verlangd.

Kandidaat BG's worden door een RA of Regio uitgenodigd om een aantal examens met verschillende BG's mee te gaan tijdens een examen (stage). Vervolgens nemen zij in aanwezigheid van een BG een aantal examens af. Deze stageperiode wordt geëvalueerd en bij voldoende resultaat en instemming van de kandidaat wordt de kandidaat bij de RA aangemeld als voor te dragen.

Gebleken geschiktheid

Bij gebleken geschiktheid van de beoordelingsgemachtigde, mag deze onder verantwoordelijkheid van de Regionale Admiraliteit of Landelijke Admiraliteit, de betreffende CWO examens afnemen. Gebleken geschiktheid houdt in dat de (toekomstige) beoordelingsgemachtigde kennis heeft van de eisen die gesteld worden voor de CWO diploma's, de MBL en het examen en een grote eigen vaardigheid heeft in de betreffende discipline. Dat kan blijken uit een eigen vaardigheidsniveau dat boven het te examineren niveau ligt of uit een grote ervaring hebben met het theoretisch en praktisch examineren.

Taak en bevoegdheid van de BG

Een beoordelingsgemachtigde mag slechts onder verantwoordelijkheid van een bestuur de CWO diploma's en MBL examens afnemen, waarvoor hij/zij benoemd is. De verantwoordelijkheid van het bestuur is beperkt tot de grenzen van de eigen Regionale Admiraliteit. Buiten de grenzen van zijn Admiraliteit is de beoordelingsgemachtigde bevoegd, indien de kandidaten behoren tot zijn Admiraliteit of indien hij/zij door of vanwege bestuurlijk overleg tussen de Admiraliteiten gemachtigd is daar te examineren.

De bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor het afnemen van CWO diploma's en daarmee van examens ten behoeve van de MBL's in het eigen vaarwater ligt bij de Regionale Admiraliteitsbesturen. Deze worden hierin vertegenwoordigd door de voorzitter. Deze dragen de beoordelingsgemachtigden voor bij de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit.

Taak en bevoegdheid van de voorzitter van de RA

De voorzitter van de Regionale Admiraliteit geeft opdracht tot het afnemen van MBL examens; hij is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de in zijn opdracht afgenomen examens en voor de registratie van beoordelingsgemachtigden en de afgegeven CWO diploma's en MBL's. De MBL's worden uitgegeven door of namens de voorzitter van de Landelijke Admiraliteit.

7.13 - Waarborging van de kwaliteit

Toezicht op de kwaliteit gebeurt op vier manieren.

- * Centraal toezicht op het benoemen van BG's voor het niveau III en de algehele gang van zaken.
- * Regionaal door de benoeming van beoordelingsgemachtigden voor de niveaus I en II (Door de examens voor niveau III worden de BG's en de vaaropleiding in de groepen intrinsiek beoordeeld).
- * Door uitwisseling van leden van groepen en Admiraliteiten bij de deelname aan regionale- en landelijke vaar- en wedstrijdactiviteiten en van BG's Kb III en dergelijke aan afstemdagen.
- * Zowel door het CWO secretariaat, als door de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit worden afgenomen examens steekproefsgewijs bezocht. Het doel hiervan is informatief en signalerend, ten behoeve van de onderlinge afstemming en kwaliteitsborging. Hiervoor wordt tijdig contact opgenomen met de betreffende admiraliteit.

Door iemand namens de CWO en het Watersportverbond op te nemen in de werkgroep, worden de bezoeken in principe door één team uitgevoerd.

Als toetsingscriteria gebruikt de CWO hierbij:

- * uitgifte van diploma's dient overeen te komen met inname van vorderingenstaten (verantwoording). Indien de vorderingenstaat in het monsterboekje is gebruikt moet een duplicaat voor het archief worden opgemaakt;
- * in de administratie van de vereniging (registratie in Akela) moet terug te vinden zijn, wie wanneer beoordeeld heeft (stempel + paraaf + datum). Bewaartermijn: twee jaar;
- * bij een controlebezoek van de CWO aan de vereniging moet de administratie kloppen. Bovendien kunnen er steekproeven (beoordelingen) plaatsvinden van het niveau van de zeilers in vergelijking met het afgegeven diplomaniveau.

Uniformiteit van beoordeling

De CWO vindt het belangrijk om de kwaliteit van de CWO diploma's te garanderen. De waarde van het diploma staat en valt met de kwaliteit van de beoordeling. Grondige kennis van de omschrijving van de eisen voor de diverse niveaus door de BG is hierbij een vereiste. Er is sprake van een toenemende strengheid van beoordeling met de stijging van het diplomaniveau:

- * Niveau I: Soepel en stimulerend.
- * Niveau II: Behoorlijk, doch begrijpend.
- * Niveau III: Punctueel, eerlijk en gemotiveerd.

Afstemming van BG's

Naast de lijn van de bestuurlijke verantwoordelijkheid zijn er jaarlijkse landelijke contactdagen voor BG's. Op deze dagen wordt een aantal voordrachten door deskundigen verzorgd en wordt aan de hand van casussen ervaringen tussen BG's uitgewisseld. Hiermee worden nog niet alle betrokkenen bereikt. Dit systeem is daarom uitgebreid met regionale (admiraliteits) BG dagen. Daarbij gaat de landelijke dag vooraf aan de regionale dag.

Elke regio heeft de verplichting om zich landelijk tenminste te laten vertegenwoordigen door een BG en/of de regionale CWO contactpersoon. Die vertegenwoordigers nemen vervolgens de verplichting op zich om in de regio een contactdag te organiseren.

Het bijwonen van ten minste één contactdag per 2 jaar, regionaal of landelijk, is verplicht voor elke BG.

Hierbij hoort natuurlijk de mogelijkheid om met een geldige reden eens per drie jaar een regionale contactdag te verzuimen. Zulks ter beoordeling van de voorzitter RNTC of RA.

Wanneer een BG niet aan deze verplichting voldoet, vervalt zijn machtiging (en moet hij of zij de stempel inleveren). Hierdoor is het voor de RA ook zinvol deelname aan de contactdag te stimuleren en te registreren.

7.14 - Aanmeldingsprocedure BG

De BG's worden op voordracht van het bestuur van de Regionale Admiraliteit benoemd door de CWO. De BG draagt de zorg voor het afgeven van CWO diploma's bij de betreffende Regionale Admiraliteit. Het voordragen van een BG gaat middels het aanvraagformulier BG, dat ook ondertekend moet worden door het bestuur van de vereniging.

Aanvragen voor BG in een RNTC binnen Scouting moeten naar de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit per adres van de secretaresse waterwerk gestuurd worden. Na behandeling en goedkeuring en ondertekening van de BG overeenkomst ontvangt de aanvrager zijn machtiging en persoonlijk stempel van het CWO secretariaat.

Ook Scoutingleden met een specifieke kwalificatie kunnen zich door een RA of de Landelijke Admiraliteit laten voordragen als BG.

Het aantal BG's binnen een RA moet in overeenstemming zijn met het aantal afgenomen examens. Dat voorkomt dat BG's het te druk hebben of te weinig routine en ervaring opdoen.

Uitbreiding BG-machtigingen

Als de BG een nieuwe of aanvullende (kader)opleiding heeft gevolgd, is het mogelijk om voor een ruimere machtiging in aanmerking te komen. Ook kan het zijn dat de vereniging zijn activiteiten uitbreidt tot andere diploma's, waarvoor andere machtigingen noodzakelijk zijn. Een verzoek hiertoe kan ingediend worden met het bekende BG aanvraagformulier en een kopie van het betreffende behaalde diploma.

Vervanging BG

Indien de BG niet meer aan genoemde eisen voldoet, bijvoorbeeld niet meer beschikbaar is of zijn lidmaatschap van Scouting Nederland heeft beëindigd, kan het bestuur een andere persoon voor deze functie voordragen door middel van een BG aanvraagformulier. Gedurende deze procedure mag een nog niet erkende BG nog geen diploma's afgeven.

De stempel blijft bij de Regionale Admiraliteit en wordt overgedragen aan de nieuwe BG.

Verlies BG-stempel

Verlies van de stempel direct melden bij de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit.

7.15 - Werkgroep CWO

De organisatie van de landelijke afstemdagen is in handen van de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit. De werkgroep fungeert als "landelijk contactpersoon voor de CWO". Verder draagt de werkgroep de zorg voor de begeleiding van BG's. De werkgroep verzorgt tevens de examens waarin een RA of Regio niet kan voorzien.

Deze werkgroep adviseert de RA's, de RNTC's en de Landelijke Admiraliteit, evenals het secretariaat van de CWO gevraagd en ongevraagd over de gang van zaken met betrekking tot het CWO systeem binnen Scouting Nederland. De leden van de werkgroep stellen zich daartoe op de hoogte van de gang van zaken in de RA's of Regio's en de ontwikkelingen bij de CWO.

Een RA is daarnaast vrij om de leden van de werkgroep uit te nodigen voor een bezoek aan hun examen. De leden van de werkgroep worden door de Landelijke Admiraliteit benoemd. Hieronder zijn bij voorkeur enige leden met hogere CWO diploma's dan niveau III of houders van Watersportverbond- of CWO instructeurcertificaten. Eventuele landelijk contactpersonen CWO wordt op voordracht van Landelijke Admiraliteit door de LA en de CWO benoemd.

In overleg met het CWO secretariaat en het Watersportverbond (Scouting Nederland is een Watersportverbondvereniging) zullen een of meer mensen namens beide organisaties in de werkgroep worden opgenomen. Het doel hiervan is de uitwisseling en afstemming met CWO examinering buiten Scouting Nederland te waarborgen.

De beoordelingsgemachtigden van de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit nemen ook examens af. Indien er geen BG's aanwezig zijn binnen een RA voor een bepaald niveau, kan die RA de beoordelingsgemachtigden van de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit daarvoor uitnodigen. Ook in geval van een dispuut kan de Landelijke Admiraliteit een examen afnemen.

Intrekking benoeming

Zowel de Regionale Admiraliteit als de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit kan op ieder moment (her-)benoeming van de beoordelingsgemachtigde intrekken en de BG stempel terugvorderen. Zij doet dit zo mogelijk na overleg met alle betrokkenen en bevestigt dit schriftelijk en met redenen omkleed.

Benoeming van landelijke beoordelingsgemachtigden

De Landelijke Admiraliteit (LA) kan landelijke beoordelingsgemachtigden voordragen voor alle CWO diploma's en daarmee voor alle MBL's en certificaten. Deze beoordelingsgemachtigden hebben alleen een examenbevoegdheid ten aanzien van de door de LA georganiseerde examens. Landelijke beoordelingsgemachtigden kunnen op verzoek van de RA bij de RA examens afnemen.

Beëindiging van de deelname vanuit de CWO

Wanneer een watergroep van Scouting Nederland of een Regionale Admiraliteit zich niet aan de door de CWO vastgestelde richtlijnen houdt, kan de deelname aan het CWO systeem door de CWO worden beëindigd. In het algemeen zal een vereniging eerst in de gelegenheid worden gesteld om het verzuim te herstellen. Indien het eindoordeel echter twee jaar achter elkaar, of drie keer binnen vijf jaar, onvoldoende is, zal dit in principe voor de CWO aanleiding zijn om de opleidingslocatie de CWO bevoegdheden te ontnemen.

7.16 - Registratie

Het Regionale Admiraliteitsbestuur draagt zorg voor een correcte landelijke registratie van de CWO contactpersoon, de beoordelingsgemachtigden en de afgegeven CWO diploma's en MBL's in de regio. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het computerprogramma voor de ledenregistratie. Hierdoor kunnen alle gegevens met behulp van ieders lidnummer worden gekoppeld.

7.17 - CWO-contactpersoon

Het Regionaal Admiraliteitsbestuur stelt een CWO contactpersoon aan. In het jargon van het Watersportverbond wordt dit ook wel de Watersportverbond Contactpersoon Opleiding en Training (afgekort "COT") genoemd. De gegevens van deze contactpersoon moeten bij de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit en het CWO secretariaat bekend zijn. Dit kan door deze functie te registreren in Akela. De contactpersoon is het aanspreekpunt voor de CWO en de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit over alle zaken die de CWO diploma's, de examens en de beoordelingsgemachtigden betreft. Het ligt daarom voor de hand deze functie te combineren met die van coördinator van de examens, secretaris van de NTC of RA of voorzitter NTC. Verder is het handig wanneer de contactpersoon ook zelf BG is. Dit is echter geen absolute voorwaarde. De CWO contactpersoon van de Regionale Admiraliteit bestelt bij het Landelijk Bureau van Scouting Nederland de CWO diploma's en insignes.

7.18 - Bestellingen

De procedure gaat alléén uit van schriftelijke bestellingen met behulp van het daarvoor bestemde formulier. Als een bestelling is geplaatst zal een nieuw formulier worden meegestuurd. Mondelinge bestellingen worden niet geaccepteerd, ook niet wanneer het een bestelling van alleen vorderingenstaten betreft. Nadat de bestelling door het secretariaat is verzonden, wordt een factuur naar de opleidingslocatie gezonden, die binnen 30 dagen dient te worden voldaan. Diploma's en vorderingenstaten kunnen ook worden afgehaald. U wordt in dat geval verzocht ruim tevoren (minimaal een dag) telefonisch uw bestelling en het ophaaltijdstip door te geven. U dient bij de het afhalen het volledig ingevulde bestelformulier af te geven.

Vorderingenstaten zijn via hetzelfde bestelformulier gratis verkrijgbaar. Er worden echter wel verzendkosten gerekend:

- * losse boekjes met diploma-eisen kunnen gratis worden besteld. Bij bestellingen van meerdere exemplaren worden de meerkosten wèl in rekening gebracht;
- * ten behoeve van diploma KJ IV en Zz III en IV is bij de CWO een CWO-Watersportpaspoort beschikbaar, waarin de voor de diploma's vermelde zeemijlen geregistreerd kunnen worden.

Bij de ScoutShop zijn verkrijgbaar:

- * de vorderingenstaten met voor de waterscouts relevante CWO diploma's zijn ook opgenomen in het monsterboekje;
- * MBL insignes. Bestellingen kunnen worden geplaatst door de COT-ter van de Regionale Admiraliteit en de voorzitter van de NTC.

Leden kunnen na controle van door hun behaalde MBL's en vaardigheidsinsignes in het landelijk registratiesysteem, deze in enkelvoud bestellen bij de ScoutShop in Leusden.

7.19 - Terreinafbakening verenigingen en vaarscholen

Regelmatig komen bij het Watersportverbond klachten binnen dat er Watersportverbond aangesloten verenigingen- en opleidingslocaties, waaronder incidenteel ook Scoutinggroepen en Regionale Admiraliteiten, zijn die opleidingen of cursussen aanbieden aan niet-leden. Om met het CWO systeem te werken, hanteren de stichting CWO en het Watersportverbond voor verenigingen andere voorwaarden dan voor vaarscholen.

Vaarscholen werken alleen met gediplomeerde instructeurs die een gegarandeerde kwaliteit van de cursus dienen te waarborgen. Verenigingen, afhankelijk van de inzet van vrijwilligers, werken met beoordelingsgemachtigden door het Watersportverbond benoemd, voor het beoordelen van het CWO niveau binnen de vereniging.

Om concurrentie tussen verenigingen en vaarscholen te vermijden, heeft het Watersportverbondbestuur de verenigingen verzocht slechts leden tot de lessen toe te laten. Indien men toch personen wil laten kennismaken met de vereniging (in een kennismakings- of introductiecursus) kan men ze een kennismakingslidmaatschap aanbieden dat in de cursusprijs is inbegrepen. In publicaties die verenigingen doen, moet blijken dat het een verenigingsactiviteit is, alleen bedoeld voor leden.

Verenigingen, die toch graag op een meer professionele of commerciële manier willen gaan werken, hebben deze mogelijkheid door op basis van de vaarschool normen met het CWO systeem te werken. Meer informatie hierover is verkrijgbaar bij de werkgroep CWO van de Landelijke Admiraliteit of het Watersportverbond.

8 - De eisen en toelichtingen voor de MBL's



8.1 - MBL R

Kenteken:

op marineblauwe ondergrond twee gekruiste riemen met daartussen een rode pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

De machtiging bootleiding R wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO diploma Roeien III gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met roeiboten te varen op het thuiswater van hun Scoutinggroep. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatst in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.



8.2 - MBL Z1

Kenteken:

op marineblauwe ondergrond twee halffiggende gele ankers met daartussen een rode pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

De machtiging bootleiding Z1 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO diploma Kielboot III gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met zeilboten tot 7 m te varen op het thuiswater van hun Scoutinggroep. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatst in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

8.3 - MBL Z2

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee halffiggende gele ankers met daartussen een groene pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

De machtiging bootleiding MBL Z2 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO diploma Kajuitjachtzeilen II gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met zeilboten langer dan 7 m te varen op het thuiswater van hun Scoutinggroep. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatst in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

8.4 - MBL M1

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee gele scheepsschroeven met daartussen een rode pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

De machtiging bootleiding MBL M1 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO diploma Buitenboordmotorvaren III gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met buitenboordmotorboten te varen op het thuiswater van hun Scoutinggroep. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatst in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

8.5 - MBL M2

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee gele scheepsschroeven met daartussen een groene pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

De machtiging bootleiding M2 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO-diploma Motorboot II gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met motorboten te varen op het thuiswater van hun Scoutinggroep. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatst in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

NB. Afhankelijk van de lengte van het schip is er een klein vaarbewijs (≥ 15 m) nodig. Onder de 15 m is er geen vaarbewijs nodig.

8.6 - MBL M3

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee gele scheepsschroeven met daartussen een paarse pijlpunt op een grijs klaverblad.

De machtiging bootleiding M3 wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan de volgende voorwaarden voldoen. Zij hebben het diploma CWO Groot Motorschip gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met motorschepen langer dan 25 m tot maximaal 39,99 m te varen. Voor schepen met een lengte van 40 m of meer is een groot vaarbewijs verplicht. De kandidaat heeft tevens een marifoonbedieningscertificaat. Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG er mee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

NB. Een vrijstelling voor het beperkt groot vaarbewijs voor de pleziervaart behaald op een overgangsregeling is niet voldoende. Men moet echt praktijkexamen gedaan hebben zoals het M3 examen of het CWO Groot Motorschip.

Het theorie- en het praktijkexamen van het CWO Groot Motorschip wordt door de VAMEX afgenomen. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat het praktijk examen door twee examinatoren wordt geëxamineerd. Het aanmelden voor een examen kan alleen geschieden www.vamex.nl.

In Scoutingverband mag alleen gevaren worden, wanneer er naast de kandidaat iemand met de Machtiging Bootleiding M3 en ook iemand met het certificaat Motordrijver aan boord is.

8.7 - Aantekening slepen

De aantekening slepen is bedoeld voor kandidaten die een aanvullende cursus hebben gedaan. De aantekening kan worden aangebracht op alle diploma's voor motorschepen die bij Scouting Nederland voorwaarde zijn voor een Machtiging Bootleiding zoals: M1, M2 of M3.

In alle motorbootdiploma's zijn eisen over de kennis van en vaardigheid als sleperbemannings opgenomen. In alle zeil- en roeidiploma's zijn eisen over kennis en vaardigheden voor sleepbemanningen verwerkt. In de praktijk worden deze eisen alleen getoetst als de omstandigheden op het examen toevallig slepen vereisen. Op het diploma van een motorboot gediplomeerde die de sleeptraining met goed gevolg heeft doorlopen kan daarmee een afdruk worden gezet. Door het paraaf van de cursusleiding aan het stempel toe te voegen, wordt een unieke toevoeging bereikt.

Module Slepen (geen CWO diploma)

In aanvulling op de toelichting op de eisen van de diploma's M1, M2, M3 worden voor de aantekening slepen de volgende eisen toegevoegd.

Voldoende kennis hebben van, ervaring hebben met en vaardigheid hebben, laten zien in:

- * de beoordeling van een goede sleeplijn en veilige bevestigingspunten;
- * de soorten mogelijke sleepformatie zoals: gekoppeld, dubbel, op korte of lange draad en op kruisdraden, inclusief de voor- en nadelen van die formaties;
- * het bevestigen sleepdraad, welke steken waar worden toegepast, waar wordt vastgemaakt met welke effecten;
- * het opgooien van een sleeplijn, het oppikken van een sleeplijn, het langszij komen;
- * de verantwoording over en ten opzichte van de sleep;
- * de lengte van de sleep, het bochtenwerk, het afstoppen en het vastmaken in sluisen;
- * het aanleggen aan hogewal, langswal en lagerwal;
- * de verplichte dagtekens, verlichting en juiste snelheid;
- * de minimale eisen voor de bemanning van een sleper (één voor de vaart vooruit en één voor het toezicht achteruit);
- * voor- en nadelen van de bemande of onbemande sleep, attentie- en communicatiesignalen met en instructie van de bemanning in de sleep;
- * mogelijkheden voor stuur- en remsystemen voor en met de achterste boot;
- * het slepen van een samenstel van meer dan 2 Lelievletten; zoals geleerd en beoefend in een door de Landelijke Admiraliteit erkende sleeptrainingen van Scouting Nederland.

8.8 - Certificaat Motordrijver (geen CWO diploma)

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond twee gele flambouwen met daartussen een gele pijlpunt op een lichtblauw klaverblad.

Het certificaat Motordrijver wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die het certificaat motordrijver gehaald hebben en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om de technische aspecten van motorschepen langer dan 25 meter te beheren. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor de technische aspecten van een schip dragen.

Het certificaat Motordrijver wordt verstrekt aan personen die beschikken over praktische en theoretische kennis om de motoren en hulpwerktuigen aan boord van een schip te laten werken en te onderhouden. Met schepen vallende in de groep M3 mag bij Scouting Nederland alleen gevaren worden, wanneer er naast iemand met de MBL M3 ook iemand met het certificaat Motordrijver aan boord is.

De kandidaat moet de leeftijd van 16 jaar hebben bereikt.

Het examen bestaat uit een theorie- en een praktijkexamen terzake de volgende onderwerpen:

- * Indeling van de motorkamer van het eigen schip kennen.
- * Orde en netheid in de machinekamer weten te bewaren.
- * De juiste bediening kunnen toepassen, de werking kennen en het onderhoud kunnen uitvoeren van alle motoren, hulpwerktuigen en schroefasleiding welke aan boord aanwezig zijn.
- * Weten met welke smeermiddelen de gehele technische installatie te smeren en hoe.
- * De werking kennen van het koelsysteem.
- * De soorten pompen en de werking daarvan kennen.
- * Weten hoe de stuurinrichting werkt en hoe de eventuele noodstuurinrichting moet worden aangebracht.
- * Kennis hebben van de elektrische installatie.
- * Storingen, van welke aard ook, weten op te sporen en indien mogelijk verhelpen.
- * Weten, hoe het winteronderhoud van de gehele technische installatie moet worden uitgevoerd.
- * Begrip hebben voor het verband tussen navigatie- en technische problemen van de motorinstallatie.
- * Weten hoe brand moet worden voorkomen. Weten hoe te handelen bij brand en met welke middelen deze te bestrijden is.
- * Het aanwezige gereedschap kunnen gebruiken, beheren en onderhouden.
- * Blijk hebben gegeven de verantwoording voor de gehele technische installatie alsmede voor personen aanwezig in de machinekamer te kunnen dragen.
- * Instructies en tekeningen van de technische installatie kunnen lezen en hanteren.
- * De arbo principes kennen en weten wat van toepassing is op het eigen schip.
- * Milieuaspecten.
- * De belangrijkste artikelen van de Europese richtlijn voor de binnenvaart, Binnenvaartwet en het Binnenvaartbesluit kennen en weten wat de technische eisen voor wachtschepen inhouden.

Toelichting eisen certificaat motordrijver

- * Weten waar de (boord)afsluiters gesitueerd zijn, wierbakken, reserve onderdelen, gereedschappen, brandbestrijdingsmiddelen, ingang(en), vluchtwegen.
- * Inzien van de noodzaak materialen en gereedschappen op een vaste plaats te bergen opdat bij eventuele calamiteiten feilloos de benodigdheden gevonden kunnen worden. Inzien dat netheid de basis vormt van veilig en bedrijfszeker werken.
- * De motoren op de juiste manier kunnen starten, schakelen en stoppen één en ander volgens instructieboek fabrikant. De werking kennen en kunnen verklaren met het benoemen van de onderdelen van de machines. Doelmatig onderhoud kunnen verrichten. Eventuele aanwezige ankerlieren, zwaardlieren, vallieren, laadbomen, hijswerktuigen en takels kunnen bedienen, de werking verklaren, onderhouden en beoordelen op veiligheid.
- * Van alle machines de smeerschema's kennen. Alle te smeren punten kunnen aanwijzen en weten waarmee te smeren. Enige kennis hebben over vaste smeermiddelen, vetten en smeeroliën, weten wat onder viscositeit wordt verstaan. Onderscheid kunnen maken tussen huisbrandolie - gasolie - petroleum - benzine en superbenzine.
- * Luchtkoeling - open en gesloten koeling kunnen verklaren. De werking kennen van de thermostaat, koelwaterpomp(en) - wierbakken en warmtewisselaars. De open -, gesloten koelsystemen kennen. Weten waaruit koelvloeistof bestaat, welke functies koelvloeistof heeft en kunnen controleren tot hoeveel graden Celsius de vloeistof werkt. Weten waarop te letten bij een koelsysteem en de impeller kunnen vervangen.
- * De soorten pompen: zuiger - membraan - tandwiel - centrifugaal - kennen en kunnen verklaren.
- * Het schema van de stuurinrichting kennen. Weten welke punten moeilijkheden kunnen opleveren. Onderdelen van de stuurinrichting kunnen vervangen. De noodstuurinrichting gebruiksklaar houden.

- * Ontstekingsinstallaties van motoren kennen en controleren, met name: accubatterijen - werking - lading - onderhoud. De dynamo met regelaar. De bedrading en beveiligingen (zekeringen). De veiligheidsvoorschriften kennen.
- * Storingen en afwijkingen van het normaal beeld van de motor kunnen constateren. Bijvoorbeeld onregelmatig lopen - roeten - tikken van kleppen enz. De afwijkingen onder woorden kunnen brengen voor het doorgeven aan de monteur. Eenvoudige storingen kunnen verhelpen, bijvoorbeeld lucht in brandstofsysteem enz.
- * Weten hoe de motoren behandeld moeten worden met conserveringsmiddelen. Koelwatersystemen af kunnen tappen. Koelvloeistof controleren en eventueel bijvullen. Impeller vervangen. Het inspuitsysteem van een dieselmotor kunnen voorzien van wintergasolie (preservering). Bij benzinemotoren brandstof systeem af kunnen tappen in verband met gomvorming. Smeerolie kunnen vervangen. Filters vervangen. Controleer smeerolie op aanwezigheid van water en metalen deeltjes. Water aftappen van gasolietanks. Gasolietanks volledig vullen. Accu's laden en ontladen. Schroefas smeren.
- * Bij storingen tijdig de schipper waarschuwen zodat deze de vaarroute kan verlaten en afmeren of voor anker gaan. De normale waarden kennen van temperaturen, drukken en dergelijke van de motoren. Weten bij welke waarden er (grote) schade kan worden aangericht. Nooit zonder voorkennis van de schipper aan de machine werken. Blokkeer tijdens werkzaamheden altijd de startinrichting. Bij werkzaamheden aan elektriciteit de massasleutel of de zekering er uit halen en in je zak stoppen.
- * De grondslagen van het brand blussen kennen. De brandklassen kunnen onderscheiden. De brandgevaarlijke plaatsen, materialen en installaties kennen. Weten welke blusmiddelen op welke branden toe te passen. Weten hoe een beginnende brand te blussen. De vaste plaatsen van het blusmateriaal (blussers, dekens, pompen, slangen, emmers, kranen, enz.) kennen. Weten hoe en waar een brand gemeld moet worden.
- * Algemene richtlijnen betreffende de veiligheid van wachtschepen. De veiligheidsregels, voor het gebruik van algemeen en handgereedschap kennen. De veiligheidsregels kennen van:
 - hijsgereedschap, lasapparatuur (elektrisch), las- en snijapparatuur (autogeen), slijp-apparatuur en ladders.
- * Beseffen dat een machinekamer een zeer gevaarlijke ruimte is met de volgende gevaren:
 1. toegebrachte verwondingen door draaiende machinedelen;
 2. verbranding door hete machinedelen;
 3. beschadiging van het gehoor door het lawaai;
 4. brandgevaar: door aanwezigheid brandstoffen.
- * Het weren van personen die niet met bovenstaande gevaren en de machinekamer bekend zijn. Het gebruiken van doelmatige beschermingsmiddelen. Het naleven van een rookverbod. Het doorvoeren van de veiligheid in de machinekamer in de vorm van:
 1. afscherming van draaiende delen;
 2. isolering of afschermen van hete delen;
 3. het slipvrij houden van trappen en paden;
 4. het aanbrengen van handgrepen en relingen om ook tijdens de vaart te kunnen controleren.
- * Bij elke machine behoort een gebruiksaanwijzing en indien mogelijk een werkplaatshandboek en onderdelenboek aanwezig te zijn. Van elke installatie, zowel gas als elektriciteit, behoort een duidelijke en bijgewerkte installatietekening te zijn. De motordrijver behoort deze documentatie te kunnen hanteren en de tekeningen te kunnen lezen.

8.9 - MBL C

Kenteken:

Op marineblauwe ondergrond waarop twee gele ankers met daartussen een paarse pijlpunt op een grijs klaverblad.

De machtiging bootleiding C of Navigatie wordt verstrekt aan leden van de vereniging Scouting Nederland die aan twee voorwaarden voldoen. Zij hebben het CWO diploma Zeezeilen III gehaald en zo laten zien dat ze beschikken over voldoende theoretische en praktische kennis om met schepen te varen op groot water.

Daarnaast heeft hun teamleider of speltak BG ermee ingestemd dat aan een positieve uitslag van dit examen tevens de status van MBL wordt toegekend. De BG die het examen of het laatste in te vullen punt van de vorderingenstaat heeft afgenomen, heeft hiervan kennis genomen en hiermee ingestemd. Deze scouts kunnen de verantwoordelijkheid voor schip en bemanning dragen.

9 - Keuringen

Om te bewerkstelligen dat het varend materiaal aan veiligheidseisen voldoet, moet dit regelmatig aan een keuring worden onderworpen. Voor vrijwel alle schepen betekent dit dat zij jaarlijks door de Nautisch Technische Commissie worden gekeurd. Hierbij wordt gelet op de aspecten die te maken hebben met de eisen die gelden voor de klasse van het schip, op de onderhoudstoestand en op de inrichting en uitrusting. Uiteraard wordt rekening gehouden met het soort vaartuig, het thuiswater en het beoogde vaarwater. Voor elk goedgekeurd schip kan een keuringssticker door de RA verstrekt worden. Uiteraard mag met een afgekeurd schip niet worden gevaren en mag niet op een vaarwater worden gevaren waarvoor het schip niet geschikt is bevonden.

De keuringseisen staan vermeld in de beschrijving van de Lelievlet zie <http://www.xs4all.nl/%7Ebds/>. De keuringseisen voor wachtschepen staan op www.waterwerk.scouting.nl.