



DE TOUWTJES IN HANDEN

Theorie van het sturen



2^e editie Maart 2009, Aart Jan Vrijlandt

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1 Opzet van de instructie	4
2. Algemene taken : “Stuurmanskunst”	5
3. Zorg voor Veiligheid	6
3.1. Beoordeling tav. bemanning, materiaal en omstandigheden <u>voor vertrek</u> :	6
3.2. Reglementen.....	6
3.3. Afspraken binnen MWC	8
3.4. Beoordeling tav. bemanning, materiaal en omstandigheden op het water.....	9
4. Zorg voor het Materiaal	10
4.1. Procedure: Uitschrijven en afmelden.....	10
4.2. Klaarleggen materiaal.....	11
4.3. Manoeuvre: Boot uitbrengen	11
4.4. Manoeuvre: Boot bergen via tillen uit water	13
4.5. Manoeuvre: Boot bergen via de rol	13
4.6. Manoeuvre: Boot vanaf de steunen bergen in de loods.....	14
5. Zorg voor Efficiëntie (Goede roeibeweging)	15
5.0. Commando, algemeen	15
5.1. Manoeuvre: Bemanning stapt tegelijk in.....	15
5.2. Manoeuvre: Bemanning stapt één voor één in.....	16
5.3. Manoeuvre: Bemanning stapt tegelijk uit.....	16
5.4. Manoeuvre: Wegvaren (als boot met bakboord tegen de wal ligt)	17
5.5. Manoeuvre: Rustig wegvaren met maximum controle (b.v. in haven)	17
5.6. Manoeuvre: Op een rustige wijze tot stilstand komen.....	17
5.7. Manoeuvre: Vaart afremmen.....	18
5.8. Manoeuvre: Zo snel mogelijk tot stilstand komen (Noodstop).....	18
5.9. Manoeuvre: Hele bank gaan varen en slagkracht opvoeren.....	18
5.10. Manoeuvre: Rechte koers varen	19
5.11. Manoeuvre: Koers wijzigen (een bocht maken) zonder vaart te minderen	20
5.12. Manoeuvre: Koers wijzigen met afremmen van de vaart.....	20
5.13. Manoeuvre: Achteruit varen.....	20
5.14. Wenden bij stilstand of weinig ruimte('ronden'): korte boot (b.v. C2*)	21
5.15. Wenden bij stilstand of weinig ruimte('ronden'): langere boot(b.v. 4x+ en.....	21
5.16. Manoeuvre: Middelhoge golven opvangen.....	22
5.17. Manoeuvre: Hoge golven opvangen.....	22
5.18. Manoeuvre: Aanleggen (met thuishaven en Maas-vlot als voorbeeld)	23
5.19. Manoeuvreren in een kleine ruimte met geringe vaart	24
5.19. Manoeuvreren in een kleine ruimte met geringe vaart	25
5.20. Complexe manoeuvres.....	26
5.21. Manoeuvre: Onder zeer smalle lage brug door varen	26
5.22. Manoeuvre: Door nauw vaarwater en langs obstakels aan de kant	27
5.23. Wedstrijdstart	28
5.24. Passeren van bruggen.....	28
Passeren van sluisen	29
5.26. Bemanning en boot veilig aan land brengen als boot omslaat.....	30
5.27. Knopen.....	30
5.27. Knopen.....	31
Bronnen	32
Versie	32

1. Inleiding

Roeien is een **teamsport**. Roeiers en stuurman vormen samen het team en zijn in hoge mate afhankelijk van elkaar. **Een succesvol roeiteam voert de juiste roeibewegingen op het juiste moment gelijk en gelijktijdig uit om een bepaalde koers met een gewenste snelheid te varen of een noodzakelijke manoeuvre uit te voeren.** De stuurman heeft als taak om te beslissen welke koers, snelheid en manoeuvres gewenst zijn uitgaande van het doel dat het team heeft en de omstandigheden op het water en in de boot (Wat moet er gebeuren). Direct daarna moet hij kiezen welke roeibewegingen op welk moment doorvoor nodig zijn (Hoe gaan we dat doen). Zijn keuze moet hij aan de roeiers laten weten (Commando's) en de roeiers moeten dat begrijpen en goed uitvoeren wat hij bedoelt (Uitvoering). Deze instructie is in de eerste plaats geschreven om te bevorderen dat de stuurman in alle omstandigheden weet wat er moet gebeuren en hoe en dat hij via de commando's zo met de roeiers kan samenwerken dat ze als team met plezier in het roeien een optimaal resultaat bereiken. De commando's vormen de **taal** waarin de stuurman met de roeiers communiceert. De stuurman moet die taal vloeiend actief beheersen; hij moet dus zonder aarzelen weten wat hij moet roepen om de roeiers de door hem gewenste roeibewegingen te laten maken. Als niet zonder meer duidelijk is waartoe de commando's dienen moet de stuurman van te voren uitleggen wat er dient te gebeuren en welke manoeuvres daarvoor nodig zijn. Duidelijkheid en begrijpelijkheid van de commando's bevorderen in hoge mate de rust in de boot en vergroten het plezier van het team. De roeiers moeten de commando's passief beheersen: de commando's kennen, begrijpen en weten hoe ze gelijktijdig in een gezamenlijke en gelijke roeibeweging kunnen worden omgezet. Bij deze omzetting naar de juiste roeibeweging kan de stuurman behalve door duidelijkheid helpen door coachen en stimuleren.

Bij de beslissingen over 'wat er moet gebeuren en hoe' zorgt de stuurman voor veiligheid, voor materiaal en voor efficiënte vaart. Veiligheid staat bovenaan, materiaal op de tweede plaats. Zo is deze instructie ook opgezet. Met de kennis van deze instructie en het juiste gebruik ervan kan een stuurman veilig en zonder averij varen. Daarbij kan hij ook efficiënt roeiend varen zonder het plezier in het roeien uit het oog te verliezen. Hoewel deze instructie uitgaat van basale roeivaardigheid wordt hier en daar nader aandacht besteed aan uitvoering van manoeuvres en haal, vooral daar waar het gewenste effect van een manoeuvre in hoge mate van de kwaliteit van de uitvoering van de commando's afhangt. Het sturen bij wedstrijden wordt niet behandeld. Meestal is in deze instructie voor de beschreven materiaalbehandeling of uitvoering van een manoeuvre gekozen omdat op die wijze de veiligheid en de efficiency het beste gediend zijn. Soms is de keuze echter min of meer arbitrair. Ook dan is het toch belangrijk om tijdens het roeien bij MWC deze instructie te volgen. Leden roeien vaak in wisselende combinaties en daarbij is het zaak dat er zo weinig mogelijk kans op onduidelijkheid en misverstanden ontstaat. Daartoe moeten we allen dezelfde procedures volgen en dezelfde benamingen gebruiken.

De taak en de positie van de stuurman wordt ook bepaald door wettelijk geregelde formele verantwoordelijkheid van de stuurman. Overal ter wereld is op het water geregeld dat één persoon verantwoordelijk is voor wat een schip doet en voor wat er op het schip gebeurt: de 'schipper', zoals het Binnenvaart Politie-reglement (BPR)(zie verder) deze persoon noemt. Dit reglement regelt ook dat alle anderen door aan boord te gaan de leiding en het gezag van de schipper accepteren. In ons geval oefent de stuurman de functie van schipper uit en is daarmee verantwoordelijk en aansprakelijk voor de boot. Het is goed om te beseffen dat ook bij gemeenschappelijk genomen beslissingen, zoals om wel of niet uit te varen bij stevige wind, degene die stuurman is de uiteindelijke verantwoordelijkheid voor de beslissing draagt. Ook bij ongestuurd roeien heeft één roeier de functie van stuurman. In normale omstandigheden neemt die roeier de boegplaats in, omdat van daaruit het beste zicht is (door om te kijken) op het vaarwater en op de andere roeiers. De enige uitzondering op het bovenstaande is als de stuurman of de boegroeiër niet het vereiste brevet heeft en een andere roeier met het vereiste brevet als instructeur optreedt. De gebrevetteerde roeier is in dat geval de verantwoordelijke 'schipper'. De stuurman /boegroeiër functioneert dan op aanwijzing van de instructeur en onder diens verantwoordelijkheid.

Bij roeien is in de boot dus altijd één de leider, de baas. Het is een toch niet zo makkelijke kunst voor roeiers en stuurman om dit spel van leiding geven en volgen met plezier en enthousiasme te spelen. Toch is het nodig. Voor de stuurman een extra uitdaging in onze polderende cultuur.
Roeien is in hoge mate een teamsport en in hoge mate niet-democratisch.

In het voorgaande is steeds de manlijke vorm gebruikt. Dat zal in het vervolg zo blijven, alléén omwille van de leesbaarheid. Met hij wordt ook zij bedoeld en met man ook vrouw. Hopelijk kunnen vrouwen zich redelijk goed voelen als stuurman. Tenslotte is de beste stuurman vaak een vrouw.

1.1 Opzet van de instructie

Zowel veiligheid, vaarregels, materiaalbehandeling als het eigenlijke varen worden behandeld in de vorm van **procedures** of **manoeuvres**.

De procedures en manoeuvres staan als een paragraaf in vet aangegeven. De bijbehorende **COMMANDO'S** staan in **BLAUWE HOOFDLETTERS**. Essentiële uitleg en aanwijzingen staan daaronder vermeld. Opmerkingen die achtergrondinformatie geven of nadere uitleg staan in aparte grijze tekstblokken. Delen van het Roeiboek 2007 van MWC staan in aparte oranje - gele tekstblokken, zodat het Roeiboek niet steeds ernaast hoeft te worden gebruikt.

2. Algemene taken : “Stuurmanskunst”

De stuurman geeft leiding aan alle activiteiten in de boot op het water en rond de boot aan en op de wal. We onderscheiden daarbij drie aspecten die in de praktijk tegelijkertijd in acht moeten worden genomen. Voor de duidelijkheid worden ze hier apart behandeld.

Een ervaren MWC lid aan het woord:

Voor alles dient de stuurman ervoor te zorgen dat de bemanning duidelijk weet wat er moet gebeuren en als team opereert. Daartoe worden aanwijzingen in de vorm van commando's gegeven waarbij elk commando tenminste uit twee delen bestaat: (1) de aankondiging van wat er moet gebeuren en (2) het aangeven van het moment waarop het commando moet worden uitgevoerd, soms met "NU" of "GO", soms met tellen. Soms wordt de aankondiging nog vooraf gegaan door een waarschuwing of een uitleg om de actie voor te bereiden. De commando's worden zoveel mogelijk in steeds dezelfde bewoordingen gegeven. Het geven van de commando's op heldere manier zonder aarzelingen draagt in hoge mate bij aan de veiligheid. De sfeer waarin ze gegeven worden, de duidelijkheid ervan tezamen met een gedecideerde houding zonder aarzelingen van de stuurman zijn bepalend voor de mate van veiligheid aan boord.

Als stuurman ben je verantwoordelijk voor de veiligheid van alle opvarenden en van de boot. Zorg dat je altijd en in elke situatie controle hebt over de boot en het team. Algemene tips die je daarbij kunnen helpen:

Kijk en denk ver vooruit. Praat luid en duidelijk, zodat ook de boeg je hoort (zeker bij wind). Denk eraan dat de boegroeier van een 8* of een 4* meer moeite heeft je te verstaan dan van een 2*. Wees consequent in de opbouw van je commando. Straal rust uit, kalmte en zelfverzekerdheid. Bij twijfel overleg je hooguit met de slag (aan boord heerst geen democratie!), anders ontstaat een Poolse landdag; dat gaat ten koste van je gezag als stuurman en van de veiligheid, zeker in een crisissituatie. Zeg ruim tevoren wat je gaat doen en tel de halen tot aan het begin van de manoeuvre. Kijk om je heen vóór je een koerswijziging of significante verandering in de snelheid van de boot wilt laten uitvoeren; controleer of het overige verkeer hiervan geen hinder zal ondervinden. Zo ja, dan wachten met je commando's. Voer oefeningen alleen uit als dat veilig kan.

Laat het overige verkeer duidelijk zien wat je aan het doen bent en verander alleen je koers en/of tempo (halen/min.) en snelheid als je op ramkoers komt. Check en blijf kijken totdat je zeker weet dat je gezien bent (bijvoorbeeld doordat een ander vaartuig bijstuurt). Blijf weg uit de dode hoek van andere vaartuigen. De dode hoek controleren is heel gemakkelijk: als jij de stuurhut of kajuit van een andere boot niet kunt zien, dan kan de schipper van die boot jou ook niet zien: je zit dan in zijn dode hoek. Wegwezen dus.....naar stuurboord, NIET naar voren!

3. Zorg voor Veiligheid

Het komt erop neer dat de stuurman ervoor zorgt dat:

- de boot in orde is en de bemanning voldoende ervaren
- reglementen en (verenigings-) afspraken worden nageleefd
- boot geen aanvaringen krijgt of hinder voor anderen op het water veroorzaakt
- averij wordt voorkómen
- het water buiten en de bemanning in de boot blijft
- hij de commando's duidelijk en verstaanbaar geeft
- de bemanning duidelijk weet wat hen te doen staat
- rust in de boot heerst

3.1. *Beoordeling tav. bemanning, materiaal en omstandigheden voor vertrek:*

- **Beoordelen of elk bemanningslid het juiste brevet en voldoende vaardigheid heeft om in de betreffende boot te varen**
- **Controle of boot en riemen in orde zijn.** Vooral letten op slidings en dollen. Riemen aan de juiste kant? Extra uitrusting tijdens winterregeling (zie onder). Zorgen dat stuurlijnen niet gekruist zijn.
- **Beoordeling of weer (windkracht) en water (stroming) uitvaren met de betreffende boot en bemanning rechtvaardigen**

3.2. *Reglementen*

Algemeen:

Degene die de boot stuurt, voert het commando en heeft de **verantwoording voor de boot** en de roeiers. In de zin van de wet (zie hieronder) is hij "**de schipper**". Als iemand stuurt die geen stuurbrevet voor die boot heeft, dan is de roeier met het vereiste brevet "de schipper" en daarmee verantwoordelijk.

Op de Nederlandse wateren zijn meerdere wetten en reglementen van toepassing voor het scheepvaartverkeer. Alle reglementen zijn onder de paraplu gebracht van de **scheepvaartverkeerswet**. Het enige voor ons van belang zijnde artikel in deze wet is het verbod om 'onder invloed' een schip te voeren. De schipper (c.q. stuurman) moet te allen tijde bekwaam zijn.

Twee Scheepvaartreglementen:

De verkeersregels, verlichting, signalen, tekens en borden worden voor ons vaarwater gegeven in twee reglementen: BPR (Binnenvaart Politie Reglement) en SRGM (Scheepvaartreglement Gemeenschappelijke Maas). Het BPR geldt voor al het Nederlandse water waarvoor geen specifiek reglement geldt. Het SRGM geldt voor het vaarwater waarin de grens tussen Nederland en België loopt. De beide reglementen komen voor het overgrote deel overeen. Het belangrijkste verschil is dat het BPR kleine boten die stuurboordwal houden voorrang verleent ook t.o.v. grote schepen. *Het SRGM geeft te allen tijden voorrang aan grote schepen ook als het kleine schip stuurboordwal houdt!* De artikelen die in BPR en SRGM belangrijk zijn voor roeiboten staan vermeld in bijlage 1a en 1b. In de onderstaande 'Hoofdlijnen' geven wij bij onderlinge verschillen tussen beide reglementen die regeling aan die het meest beperkend voor een roeiboot is.

Hoofdpijnen voor roeiers van BPR en SRGM:

- Een roeiboot is een 'klein schip'
- Stuurman ('schipper') is verantwoordelijk, roeiers gehoorzamen
- *Alleen wegvaren van roeisteiger of aanlegplaats als vaarwater vrij is*
- *Klein schip wijkt **altijd** voor 'groot schip' (=langer dan 20 m)*
- *Klein schip wijkt voor ander klein schip dat stuurboordwal houdt*
- *Klein schip dat ander klein schip dat stuurboordwal houdt oploopt, passeert dat andere kleine schip aan bakboordzijde van dat schip.*
- *Bij tegengestelde koersen en bij kruisende koersen tussen een roeiboot en een zeilschip of motorschip terwijl geen van de schepen stuurboordwal houdt verleent het motorschip voorrang aan de roeiboot (en aan het zeilschip) en de roeiboot verleent voorrang aan het zeilschip. **De regel is: windkracht gaat boven spierkracht, spierkracht gaat boven motorkracht.***
- *Een zeilschip dat op zijn motor vaart is een 'motorschip'.*
- *Bij tegengestelde koersen van roeiboten onderling wijken beide schepen naar stuurboord uit*
- *Bij kruisende koersen van roeiboten onderling en indien geen van beide stuurboordwal houdt verleent het schip dat van bakboord nadert voorrang*
- *Het schip waaraan voorrang wordt verleend dient zijn koers en snelheid niet te wijzigen*
- *Bij oversteken van een vaargeul mogen andere schepen niet gehinderd worden*
- *Bij bruggen en engten heeft stroomafwaarts varende schip voorrang*
- *Een klein schip dient een haven te verlaten zonder hinder voor andere schepen*
- *Aan schepen die een haven binnenvaren wordt door uitvarende schepen voorrang verleend*
- **"Goed zeemanschap" gaat altijd boven vaarreglementen!** *"Goed zeemanschap" is varen met kundigheid en vaardigheid, met overleg handelen en vooruitzien en altijd doen wat redelijkerwijs in je vermogen ligt om schade en letsel te voorkomen en mensen in nood helpen.*
- *Je **hebt** nooit voorrang. Een ander schip kan wel verplicht zijn jou voorrang te **geven***

3.3. Afspraken binnen MWC

Artikel 4. Van het roeireglement van MWC

Roeien onder bijzondere omstandigheden (stroming, wind, temperatuur, waterstand, seizoen)

- a. Tijdens het winterseizoen – november tot en met maart - mag alleen worden geroeid in een door een gebrevetteerde stuurman gestuurde boot.
- b. Bij mist, ijs, vorst, te hoog water, windkracht 5 of hoger en/of sterke stroming mag niet worden geroeid.
 1. Mist: vanaf MWC is de Kennedybrug niet te zien
 2. Tijdens IJs: de haven ligt vol ijs en/of er drijven ijsschotsen in de Maas
 3. Vorst: vorst overdag of nachtvorst
 4. Windkracht >5: er staan schuimkopjes op de Maas
 5. Sterke stroming: het stromend water van de Maas is stapvoets niet bij te houden
 6. Hoog water: de boot kan niet via het vlot in het water of het vlot is zonder loopplank niet bereikbaar.
- c. Het is tijdens het winterseizoen verboden stroomafwaarts van de club (richting de stad) te roeien.
- d. Tijdens het winterseizoen dient de stuurman een zwemvest te dragen en dient een waterdicht noodtonnetje aan boord te zijn met als inhoud: isolatiedeken, GSM (van één van de opvarenden), alarmfluitje. Het tonnetje behoort met een lus om de pols van de stuurman te zijn bevestigd tijdens het varen.
- e. Onder alle niet onder b genoemde omstandigheden is het aan de stuurman om de concrete omstandigheden in te schatten en een besluit te nemen al dan niet het water op te gaan.
- f. Naast specifieke naturomstandigheden zoals beschreven onder b en c behoort ook de ervaring van de stuurman en roeiers bij de besluitvorming te worden meegenomen.
- g. Het bestuur is nimmer verantwoordelijk voor door de stuurman en roeiers in dit kader genomen besluiten.

Hoffelijkheid

- Heb consideratie met de **vissers** die langs de kant hun ontspannende bezigheden hebben.
- Let in de buurt van stranden, zoals bijvoorbeeld in het grindgat op **zwemmers** in het water. Een klap met de riem kan levensgevaarlijk zijn!
- Laat – in afwijking van de regel in het BPR over in en uitvaren van een haven - boten eerst onze haven uitvaren alvorens binnen te varen ter voorkoming van opstoppingen. Binnen MWC beschouwen we dat als 'goed zeemanschap'

Veilige vaarroute

Om zo veilig mogelijk **richting Eisden** te varen **blijven we bij de ENCI weg van de loswal** ook bij het oproeien. We **verlaten daartoe de stuurboordwal** ter hoogte van de aanlegsteiger voor de Stiphoutboten tegenover de ingang van de Pietersplas. Bij het oversteken dienen we ten zuiden van de ingang van de Pietersplas uit te komen omdat we anders gevaar lopen bij het aan de verkeerde wal passeren van die ingang. Na de ingang van het Grindgat en de toegang tot de sluisen van Ternaaien steken we weer naar de stuurboordwal over. Let erop tijdens het varen aan de verkeerde wal uit te kijken voor alle afvarende kleine boten (die dan immers stuurboordwal houden) naar stuurboord, dus meer naar midden van de rivier. Het beste is om steeds voldoende ruimte voor afvarende boten open te laten.

3.4. Beoordeling tav. bemanning, materiaal en omstandigheden op het water

Rekening houden met geldende reglementen en afspraken terzake Veilige koers kiezen

Bij hoge uitzondering MOET je afwijken van reglementen of afspraken als dat voor de veiligheid noodzakelijk is. Het BPR spreekt in dit geval van “goed zeemanschap” dat altijd het belangrijkste is!

Anticiperen en reageren op (weers-)omstandigheden, obstakels, onoverzichtelijk vaarwater, (golven van) passerende schepen. (zie ook: specifieke manoeuvres)

Binnenvaartschepen (beroepsvaart) zijn log. Koerswijzigingen gaan langzaam en ook het tot stilstand komen duurt lang. Daarnaast hebben de schippers vanuit hun stuurhut maar beperkt zicht op het water voor hen. Houdt daarmee rekening. Voor de veiligheid van jezelf en je eigen bemanning en voor de gemoedsrust van de schipper van het binnenschip: blijf op zodanige afstand van dit schip dat de schipper je altijd kan zien. Hiermee blijf je zelf in de veilige zone. Steek nooit even 'vlak' voor een schip over.

Duidelijk reageren op mededelingen en vragen van bemanning

Aanwijzingen geven aan bemanning indien nodig

Beslissen over (nood-)reparaties aan materiaal

4. Zorg voor het Materiaal

4.1. Procedure: Uitschrijven en afmelden

- De stuurman schrijft de boot uit in het daarvoor bestemde boek met zijn **eigen naam** als eerste en vermelding van **alle roeiers, de naam van de boot, datum en tijdstip van vertrek**. Hij ziet erop toe dat alleen de boten gebruikt worden door stuurman en roeiers die daartoe gerechtigd zijn. (Zie verder)
- Na terugkomst meldt de stuurman de boot af in het boek met vermelding van **tijdstip van binnenkomst** en vermeldt daarbij **eventuele schade** en **incidenten zowel in het uitschrijfboek als in het aparte botenboek.**

Uit het Roeiboek van MWC (§ 4.2.)

Uitschrijven van de boot

De boot wordt uitgeschreven in het uitschrijf- of instructieboek, voordat de riemen en de boot naar buiten worden gebracht. De stuurman of in een ongestuurde boot de boegroeier is verantwoordelijk voor de uitschrijving. Het uitschrijven van een boot heeft tot doel:

**te weten wie met welke boot op het water is
tot hoe lang de boot gebruikt wordt
het melden van gebreken van, of schade aan, het materiaal
om aan het eind van het seizoen te kunnen bepalen hoe vaak de
verschillende boten gebruikt zijn.**

Deze informatie is van belang voor het inschatten van het benodigde onderhoud en voor de keuze van aanschaf van nieuwe boten.

Het uitschrijfboek ligt op de lessenaar in de botenloods. In dit boek wordt genoteerd de datum, de vertrektijd en het tijdstip van terugkomst (maximaal twee uur uitschrijven), de naam van de boot en de voor- en achternaam van de bemanning. Een boot kan niet eerder dan een kwartier voor uitvaren, worden uitgeschreven. De uitschrijving vervalt als de boot een kwartier na het vermelde vertrektijdstip er nog niet uit is. Na toestemming van een lid van de commissie roei-instructie of de commissie roeiactiviteiten kunnen boten gedurende een bepaalde periode op een vast tijdstip gereserveerd worden voor instructie, trainingen, tochten en wedstrijden. De reservering staat op het bord boven de lessenaar vermeld en vervalt als de boot een kwartier na het vertrektijdstip nog niet in gebruik genomen is.

Indien een roeier schade maakt of constateert, dient hij / zij dit onmiddellijk te vermelden in het uitschrijfboek en bovendien te melden aan de havenmeester of commissaris roeimaterialen. Blijft een roeier in gebreke ten aanzien van deze meldingsplicht, dan kan het bestuur tot schorsing overgaan. Boten kunnen door de havenmeester, of de commissaris roeimaterialen uit de vaart genomen worden.

- Het uitschrijven van boten en het gebruik ervan is nader geregeld in artikel 1, 2 en 3 van het roeireglement van MWC. Deze artikelen zijn bij dit theorieboek opgenomen als **bijlage 2**.
- In **bijlage 3**. staat het deel van het Roeiboek 2007 van MWC (§ 2.2.2.) dat aangeeft **wie in welke boten** mogen varen

4.2. Klaarleggen materiaal

§ 4.3. van het Roeiboek van MWC:

Na het uitschrijven worden eerst de riemen, het roertje en losse bankjes naar het vlot gebracht. Omdat de bladen van de riemen gevoelig voor beschadiging zijn, is het verplicht dat bij het dragen van de riemen de bladen naar voren wijzen, zodat je kunt zien wat je er mee doet. De riemen worden over de schouder gedragen. Boordriemen (de palen) moeten een voor een naar het water gedragen worden; scullriemen mogen met twee tegelijk, in elke hand één riem. Op het vlot worden de scullriemen in het lage riemenrek opgehangen en de boord-riemen in het hoge rek. Scullriemen kunnen namelijk uit het hoge rek waaien of eruit vallen bij een klein stootje. Als de boot een roer heeft, wordt dit ook eerst op de helling bij het vlot, of op het vlot naast het riemenrek gelegd.

Controleer voordat je de boot tilt of er een bankje ontbreekt. Indien er een bankje ontbreekt, hangt dit aan het rek in de loods. Leg ze op het vlot voordat de boot naar buiten wordt gedragen en let erop dat je ze niet met de wieltjes naar beneden neerlegt. Dan kan er zand tussen de asjes en op de wieltjes komen, wat leidt tot een snelle slijtage van het bankje en de slidings.

4.3. Manoeuvre: Boot uitbrengen

Opmerking

Optimale verdeling voor het dragen van een boot: Bij een C4x+ en ook de C3x+ twee mensen voor de voorste - twee achter de achterste riggers tegenover elkaar; C2x+ twee tegenover elkaar of voor de voorste - of achter de achterste riggers en de derde persoon respectievelijk aan hek (=achtersteven) dan wel boeg. Het is van belang dat iedereen, bij voorkeur met gestrekte arm, evenveel bijdraagt aan het tillen van het gewicht van de boot.

UITSCHUIVEN.... NU

Hierbij worden de steunen waarop de boot ligt door twee roeiers tegelijk en gelijkmatig uitgeschoven. Vervolgens opstellen als eerder aangegeven.

AAN DE BOORDEN! TILLEN GELIJK.....NU! Let er op dat de boot vrij blijft van de dollen van de erboven liggende boot en de dollen van de te tillen boot van de eventueel onderliggende. In het algemeen is het al voldoende de boot net even boven de steunen tillen. Laat de boot niet kantelen. Het is uit den boze boten over de steunen te schuiven. De steunen zijn niet berekend op dwarskrachten.

LATEN ZAKKEN IN DE HANDEN.....NU!

ÉÉN HAND!

LOPEN EN LET OP DE RIGGERS!

Boot naar buiten dragen met aandacht voor de riggers. Aanvankelijk in het verlengde van het midden van de loods blijven lopen. Dan: óf naar de helling om de boot via de rol in het water te schuiven (**NOOIT met gladde boten of boten met een skegje zoals de Tureluur en de Taling**), óf naar het vlot om de boot vanaf het vlot in het water te leggen

Op de helling voor de rol:

Doorlopen tot boot iets boven het water uitsteekt. Dan boot draaien zodat de kiel naar onder komt.

WE DRAAIEN MET DE KIEL NAAR DE MAAS / MET DE KIEL NAAR DE HAVEN

De roeiers aan de kant waarheen de kiel niet draait moeten het sterkst zijn c.q. sterk genoeg zijn omdat zij het gewicht van de boot op hun bovenbenen krijgen.

VOOR DE BUIKEN, HOOG TILLENNU!

De roeiers tegenover de kiel krijgen de boot op hun bovenbenen in hun liezen

DOORDRAAIEN EN IN DE SPANTEN.....NU!

De roeiers aan de kant van de kiel laten hun (lage) boord los en pakken de spanten aan hun (nieuwe) kant. De roeiers tegenover de kiel laten nu hun (hoge) boord los en pakken de spanten aan de kant van het andere (lage) boord en laten de boot langzaam van hun bovenbeen afglijden. Zorg dat de echte doorlopende spanten gepakt worden d.w.z. die van boord tot boord lopen.

Laat de dollen bij het draaien niet de grond raken.

OP DE ROL.... NU!

De boot wordt langzaam op de helling en de rol gelegd. De stuurman houdt zelf de boot bij de boeg vast om de voorkómen dat de boot op een kant valt of vraagt twee roeiers om dat te doen. Dan laat hijzelf de boot over de rol in het water glijden(of de twee roeiers doen dat op zijn verzoek). In het voorbijgaan laat hij de overslagen aan SB (stuurboord) zijde open maken.

OVERSLAGEN STUURBOORD LOS

Hij zorgt ervoor dat de boot niet wegdrijft door wind of stroming.

Op het vlot:

Loop door tot het midden van het vlot. De commando's voor het draaien van de boot zijn in aanvang hetzelfde als op de helling. Overslagen aan de toekomstige waterzijde eerst openen.

OVERSLAGEN STUURBOORD LOS!

WE DRAAIEN MET DE KIEL MET DE KIEL NAAR DE HAVEN

VOOR DE BUIKEN, HOOG TILLENNU!

BOOT IN DE LIEZEN, HANDENIN DE SPANTEN.....NU!

De roeiers tegenover de kiel laten hun (hoge) boord los en pakken de spanten terwijl de boot in hun liezen op hun bovenbenen rust

.....(naam van roeier aan waterzijde) OMLOPEN EN IN DE SPANTEN!

.....(naam van volgende roeier aan waterzijde) OMLOPEN EN IN DE SPANTEN!

De roeiers aan de kant van de kiel laten nu één voor één hun boord los lopen om of kruipen onder de boot door en pakken aan de andere kant de spanten. Bij het omlopen van de roeiers aan de waterzijde laten de anderen de boot op hun bovenbenen rusten.

VOETEN AAN DE RAND !

De roeiers, die nu allemaal aan de walkant van de boot staan, schuifelen nu naar voren tot hun tenen net over de rand van het vlot steken.

VER WEGZETTEN.....NU!

Zorg ervoor dat de huid van de boot het vlot niet raakt.

Riemen plaatsen:

Via rol of vlot ligt de boot nu aan de rand van het vlot. De stuurman houdt de boot in het midden vast om hem van het vlot af te houden en niet weg te laten drijven. De roeiers plaatsen eerst de riemen aan de zijde van de boot die aan de wal ligt in de dollen(dol naar achteren gericht. Bij MWC is dat meestal de bakboord zijde.). Hiermee voorkom je dat de boot kantelt of bij afluende wind weg drijft. Bij harde wind de boot (laten) vasthouden of vastbinden.De riemen worden bij de hals (het dunste deel vlak bij het blad) in de dol gelegd en door de dol geschoven totdat de kraag in de dol rust, en vervolgens met de bolle kant van het blad naar beneden op het vlot gelegd. Een hulpmiddel om te onthouden welke riemen stuurboord zijn is: GRAS. Groen aan stuurboord.De overslagen worden dichtgemaakt en daarna pas worden de riemen aan de andere zijde van de boot in de dol gelegd. De kraag van de riemen aan de waterzijde rust tegen de binnenkant van het andere boord. De stuurman plaats het roertje en let er op dat de stuurtoeven niet gekruist zijn. De stuurman houdt de boot weer in het midden vast om de roeiers in te laten stappen. (Voor **instappen en wegvaren**: zie manoeuvre **5.1 en 5.2**)

4.4. Manoeuvre: Boot bergen via tillen uit water

Commando's

WE GAAN DE BOOT BERGEN VIA TILLEN UIT HET WATER

KLAAR MAKEN OM TE TILLEN!

IN DE SPANTEN!

TILLEN GELIJK.....NU!

VOOR DE BUIKEN...NU!

De boot in de liezen op de bovenbenen laten rusten

DRIE/VIJF STAPPEN ACHTERUIT.... NU!

HOOG TILLEN...NU!

VOORZICHTIG OP DE STEUNEN...NU!

EN METEEN DOORDRAAIEN!

De boot met de kiel naar boven draaien en voorzichtig op de steunen leggen. De riggers liggen vrij en de boot ligt op de boorden in de buurt van een doorlopende spant.

BEDANKT!

Opmerkingen

Steunen op de wal op de juiste afstand van elkaar plaatsen. Zet ze zo ver mogelijk aan de Maas-zijde van het vlot. Bij het wegdragen van de boot is dan meer ruimte beschikbaar om te lopen. Er bestaat ook minder kans om met de achterkant van de boot tegen de steunen te komen bij het oplopen van de helling. Nog een voordeel is dat binnenkomende boten meer ruimte hebben voor de riemen. Dus plaats de steunen niet op het midden van het vlot; het 'voordeel' is bedrieglijk. Roeiers verdelen over de boot om hem uit het water te tillen.

Deze commando's dienen vlot achterelkaar te worden gegeven. Onnodig lang in een vervelende houding blijven staan wordt zo vermeden. Nu ook overslagen dicht aan SB. Maak de boot schoon en droog en verdeel de roeiers (als eerder aangegeven) weer om de boot binnen te brengen. (Zie 4.6)

4.5. Manoeuvre: Boot bergen via de rol

Commando's

BOEGEN NEMEN EEN SPANT!

BOEGEN TILLEN GELIJK.....NU!

UIT HET WATER...NU!

HALT!

OVERSLAGEN DICHT!

IN DE SPANTEN...TILLEN GELIJK...NU!

DRAAIEN MET DE KIEL NAAR DE MAAS...NU!

VERDER DRAAIEN GELIJK.....NU!

OP DE STEUNENNU!

BEDANKT!

Opmerkingen

Stuurman staat op de kant bij de boeg, laat 2 roeiers aan bakboord en twee aan stuurboordzijde van hem staan. De stuurman tilt de boot bij de voorsteven uit het water, zet de boot op de rol en trekt hem op tot de rigger van de boeg zich boven de rol bevindt. Dan volgt het commando **BOEGEN NEMEN EEN SPANT!** Dan pakken de boegen het voorste verbindingsspannt en bij het volgende commando tillen ze mee de boot verder uit het water en hoger de wal op. Ze kijken elkaar daarbij aan en zorgen dat de boot niet kantelt en niet met de huid de rol raakt. Als de slag-rigger boven land is: **HALT!** Dan zetten de boegen de boot voorzichtig op de kiel, waarna de slagen de overslagen dicht maken. Dan pakken de slagen ook de spanten en wordt de boot getild en vervolgens gedraaid. "Hoog tillen" Bij **DRAAIEN MET DE KIEL NAAR DE MAAS** wordt de boot gedraaid tot het boord van de boot in de lies en de huid van de boot op het bovenbeen van de aan landzijde staande roeiers ligt. Dan nemen de roeiers aan de Maaszijde van de boot het boord dat in de liezen van de anderen rust in hun handen. Daarna wordt op commando **VERDER DRAAIEN GELIJK** verder gedraaid en verplaatsen de roeiers aan de landzijde hun handen naar de boorden. Tenslotte wordt de boot met kleine stapjes naar de steunen gedirigeerd en voorzichtig op de steunen gelegd (zie boven), schoon en droog gemaakt en in de loods op de stellingen gelegd (zie boven).

4.6. Manoeuvre: Boot vanaf de steunen bergen in de loods

Commando's

AAN DE BOORDEN

TILLEN GELIJK...NU!

STAPJES OPZIJ NAAR DE HAVEN!

HALT!

IN ÉÉN HAND...VOORWAARTS!

Loop in de loods zover door tot de plaats is bereikt waar de boot hoort te liggen. **DAN PAS** en **NIET EERDER** worden de steunen uitgetrokken om de boot erop te leggen.

STELLINGEN UITTREKKEN!

(ZONODIG) OP DE SCHOUDERS...TILLEN GELIJK...NU!

BOOT OP DE STELLING!

Boot voorzichtig in de stellingen leggen. De streepjes op het boord geven aan waar de boot op de stelling moet liggen. Nooit over de stelling schuiven. Als boot niet helemaal goed ligt boot weer tillen en goed neerleggen; niet over de steunen schuiven maar optillen verplaatsen en neerleggen.

INSCHUIVEN!

BEDANKT!

Opmerkingen

De riemen en het roertje worden nu op hun plaats opgeborgen.

5. Zorg voor Efficiëntie (Goede roeibeweging)

5.0. *Commando, algemeen*

Een commando bestaat uit een begin, een middenstuk en een einde: de stuurman kondigt aan welke manoeuvre zijn voornemen is, stelt de reeks commando's samen op grond van de beoogde manoeuvre (commandoplan), geeft de commando's en kondigt het einde van de manoeuvre aan. Het maken van een commandoplan vergemakkelijkt het geven van commando's en verhoogt de kwaliteit ervan

Een commando moet kort zijn en toch duidelijkheid geven over (minstens) drie factoren:

- De positie en beweging van het blad (vast roeien, tubbend, strijken, halen etc);
- De kracht van de haal (light paddle, 80%, 100% haalkracht etc);
- Positie van de bank (vast, half, driekwart, heel etc) en daarmee de lengte van de haal.

Een goed commando laat aan duidelijkheid dus niets te wensen over en bevat geen overbodigheden: wordt er hele bank geroeid en blijft dat zo, dan blijft dat gedeelte achterwege.

Een commando dient op het juiste moment gegeven te worden om het teamritme en de balans van de boot in stand te houden. Er mag geen onduidelijkheid ontstaan over wanneer met de uitvoering van een commando moet worden aangevangen. Daarbij moet de stuurman er rekening mee houden dat de roeiers even moeten 'schakelen' in hun hoofd en hun ontwikkelde ritme moeten gaan afbreken. Dat kost een fractie tijd. Geef het commando "laat lopen!" dus al kort na de inpik, als de riemen nog in de (laatste) haal zijn en de bladen nog niet zijn uitgepikt.

5.1. *Manoeuvre: Bemanning stap tegelijk in*

Commando's

KLAAR MAKEN OM IN TE STAPPEN!

INSTAPPEN GELIJK! 1, 2, 3!

OVERSLAGEN DICHT!

VEILIG STUURBOORD! (c.q. **VEILIG BAKBOORD** als stuurboord tegen de wal ligt) **STUURMAN STAPT IN!... EN ZET UIT!**

Een goed begin is het halve werk.

Voorafgaand aan **KLAAR MAKEN OM IN TE STAPPEN!** moeten niet alleen de roeiers zich klaar maken maar moet ook de boot gereed gemaakt worden. Deels is dat bij het uitbrengen al gedaan: Ga zelf halverwege de boot staan (beste is zittend op de hurken) en houdt de boot in balans. De roeiers staan naast hun roeiplaats met hun gezicht richting de achterstevan. De overslagen aan de vlotzijde zijn dicht. De riemen aan de waterzijde liggen nog op het boord aan de vlotzijde. Dan volgt het eigenlijke commando **KLAAR MAKEN OM IN TE STAPPEN!** De riem aan de waterzijde wordt geheel in de dol geschoven, het blad ligt plat op het water. Bij scullen worden beide riemen nu in de waterzijde-hand genomen met de koppen van de handels tegen elkaar.

Bij **INSTAPPEN GELIJK ... EEN** wordt het bankje met de achterzijde van de hiel van de voet aan de waterzijde halverwege de slidings geschoven zodat het instapbankje geheel zichtbaar is en deze voet op het instapbankje geplaatst.

Bij **.....TWEË** wordt het lichaamsgewicht overgebracht op de in de boot geplaatste voet, het andere been bijtrekken en op het voetenboord plaatsen Bij **.....DRIË**: gaan zitten en wordt de voet van het opstapbankje op het voetenboord geplaatst. Nu moeten direct de overslagen aan de waterzijde gesloten worden. Daartoe geeft de stuurman voor de zekerheid het commando **OVERSLAGEN DICHT!**

Wanneer vervolgens aan het vlot de voetenboorden afgesteld worden, is het belangrijk om te controleren of de roeiers hun riemen niet loslaten maar tussen het lichaam en de bovenbenen vastklemmen wanneer de voeten op/over de boordrand geplaatst worden. Controleer ook of de roeiers hun voeten niet op de huid plaatsen. Let erop dat bij het instappen de bladen plat op het water liggen en als eerste de overslagen worden gesloten. Help zonodig bij het afstellen van het voetenbord. De roeier mag bij het uittrappen en het oprijden met het bankje niet een van de einden van de slidings raken. De roeier moet voldoende ruimte voor zijn buik hebben om zijn haal te kunnen afmaken. Aan het eind van de haal moet er een handbreed ruimte zijn tussen de handels voor de buik. Als de roeier te veel ruimte over houdt kan dit ertoe leiden dat hij de riemen langs zijn lichaam trekt met dan het risico om slippen. Tevens staat dan het voetenboord te ver in de richting van de boeg waardoor de roeier t.o.v. zijn dol niet vergenoeg kan oprijden, daarom te diep inbuigt bij de inpik, om toch ver en parallel met de andere roeiers te kunnen inpikken.

Als er roeiers op de steiger achter blijven, vraag deze dan om de boot bij de riemen **van de wal te duwen**. Als er niemand achter blijft, duw dan de boeg licht van de kant en stap zelf in. (**STUURMAN STAPT IN!... EN ZET UIT!**)

Opmerkingen

1. Let vooral goed op dat iedereen klaar is na het eerste commando
2. Ga als stuurman **nooit (!)** in het stuurtouw zitten. Je komt dan niet los van de boot als deze vol loopt of op andere wijze zinkt. Houdt het stuurtouw achter je rug of onder je benen!

5.2. Manoeuvre: Bemanning stapt één voor één in

Commando's

KLAAR MAKEN OM IN TE STAPPEN!

INSTAPPEN ÉÉN VOOR ÉÉN!

BOEG STAPT IN!

TWEE STAPT IN!

ETC.

OVERSLAGEN DICT!

VEILIG BOORD STUURBOORD! (c.q. VEILIG BOORD BAKBOORD als stuurboord tegen de wal ligt)

STUURMAN STAPT IN!... EN ZET UIT!

Opmerkingen

1. Deze methode kiezen bij een moeilijke instapplaats en wanneer één of meer roeiers door blessure of handicap moeilijk kunnen instappen

2. Nogmaals: **Ga als stuurman nooit (!) in het stuurtouw zitten. Je komt dan niet los van de boot als deze vol loopt of op andere wijze zinkt. Houdt het stuurtouw achter je rug of onder je benen!**

5.3. Manoeuvre: Bemanning stapt tegelijk uit

Commando's

VEILIG STUURBOORD! (c.q. VEILIG BAKBOORD als stuurboord tegen de wal ligt) STUURMAN STAPT UIT

STUURMAN BEDANKT (Wordt door roeiers gezegd)

OVERSLAGEN AAN STUURBOORD (c.q. BAKBOORD) LOS!

KLAAR MAKEN OM UIT TE STAPPEN!

UITSTAPPEN GELIJK! 1, 2, 3!

Opmerkingen

Let vooral goed op dat iedereen klaar is na commando **KLAAR MAKEN OM UIT TE STAPPEN**

Stuurman houdt de boot halverwege vast aan het boord tijdens uitstappen van de roeiers.

De uitstapmanoeuvre kan desgewenst één voor één worden uitgevoerd.

De BB-riemen liggen met de bolle kant naar beneden op het vlot. Bij **UITSTAPPEN GELIJK: ÉÉN** (SB-voet op het voetenplankje; BB-voet nog in het voetenbord) **TWEE** (oprichten; BB-voet op de steiger) **DRIE** (beide voeten op de steiger "waterriem" gelijk meenemen en op de juiste manier in het juiste rek hangen. De stuurman blijft de boot vasthouden. BB-overslagen los; de riemen via dunste gedeelte (bij hals) uit de dol halen en meteen de overslag weer dicht maken. Ook deze riem in het juiste rek hangen. Als rek vol is de riemen in het gras op de helling leggen met blad naar boven, handel/handvat naar beneden. Stuurman haalt voorzichtig roertje van de boot en legt het op het talud in het gras.

5.4. Manoeuvre: Wegvaren (als boot met bakboord tegen de wal ligt)

Commando's

SLAG GESLIPT STRIJKEN AAN BAKBOORD!

TWEEDE SLAG VOLGT!

GEWOON STRIJKEN ZODRA DAT KAN

STRIJKEN BEIDE BOORDEN

STRIJKEN BEDANKT!

Opmerkingen

Bij voorkeur niet met de bladen tegen de steiger afzetten, om te voorkomen dat de tip van de bladen beschadigen. Liever slippend laten strijken. Let op dat de bladen aan de andere zijde dan goed plat op het water liggen.

I.v.m. stabiliteit en gevaar voor omslaan nooit iedereen tegelijk geslipt laten strijken. Kijk ook naar de andere zijde, of iedereen wel het blad plat op het water heeft liggen.

Als stuurman houd je tijdens het achteruit varen (bij strijken) de beide stuurlijnen goed strak om te voorkomen dat het stuurtje naar één boord omklapt. Dit beïnvloedt de wijze waarop de achterstevan zich gedraagt negatief, hetgeen vooral in nauw vaarwater merkbaar kan worden. Proberen te sturen en het roer weer recht trekken heeft totaal geen zin. Enige mogelijkheid is dan sturen via bakboord- of stuurboordriemen. Zodra de boot stil ligt in het water wordt het stuurtje weer bedienbaar en kan het worden recht getrokken.

Als boot met stuurboord tegen de wal ligt uiteraard aan stuurboord geslipt strijken.

Tenslotte zodanig manoeuvreren (zie verder) totdat boot vooruit kan weg varen.

5.5. Manoeuvre: Rustig wegvaren met maximum controle (b.v. in haven)

Commando's

SLAGKLAAR MAKEN, VASTE BANK, LIGHT PADDLE!

SLAGKLAAR!

GO! (EVT. AF!)

Opmerkingen

Deze methode altijd kiezen bij het wegvaren in de haven voor maximale controle. Buiten de haven wordt overgegaan op hele bank, evt. via halve en drie kwart bank en wordt de slagkracht opgevoerd.

5.6. Manoeuvre: Op een rustige wijze tot stilstand komen

Commando's

LAAT.....LOPEN!

BEDANKT!

HOUDEN (EVT. VAST ROEIEN) BEIDE BOORDENNU!

BEDANKT!

Opmerkingen

LAAT.....LOPEN wordt als commando *tijdens de haal* gegeven zonder uitvoeringscommando; de roeiers maken die haal af, pikken uit, strekken de armen en houden de bladen geklipt boven het water in de 'derde stop' - positie. Bij het commando **BEDANKT**, worden de bladen plat op het water gelegd; de riemen slifferen nu over het water. Bij het commando **HOUDEN BEIDE BOORDEN** worden de bladen met gestrekte armen in het water gehouden met de bolle kant in de vaarrichting aanvankelijk onder een hoek van 45 graden en worden daarna snel verder opgedraaid tot loodrecht. Het commando **BEDANKT** wordt tenslotte gegeven als de boot stil ligt. De bladen worden nu plat en stil op het water gelegd.

Bij **VAST ROEIEN** blijven de bladen met een hoek van 45 graden in het water (zie 2.3.7.)

5.7. Manoeuvre: Vaart afremmen

Commando's

LAAT.....LOPEN!

BEDANKT!

VAST ROEIEN BEIDE BOORDEN.....NU!

BEDANKT!

Opmerkingen

Bladen worden hierbij met een hoek van 45 graden in het water gebracht.

5.8. Manoeuvre: Zo snel mogelijk tot stilstand komen (Noodstop)

Commando's

STOPPEN!..(NU!)

evt. gevolgd door: STRIJKEN ...NU

BEDANKT!

Opmerkingen

Bij dit commando wordt de haal onderbroken en worden met gestrekte armen de bladen de bolle kant in de vaarrichting direct met in het water geplaatst.

Waarschuwingscommando en uitvoeringscommando worden uiteraard vlak na elkaar gegeven of zelfs zonder **NU!** Het wordt gebruikt bij de noodzaak om zo snel als mogelijk is stil te liggen. In de praktijk zullen afhankelijk van de situatie nog verschillende commando's volgen om de manoeuvres uit te voeren die de boot weer in veilig vaarwater brengen.

5.9. Manoeuvre: Hele bank gaan varen en slagkracht opvoeren

Commando's

OVER TWEE SLAGEN GEWONE SLAG MET VASTE BANK!

2.....; 1.....; NU!

OVER DRIE SLAGEN NAAR HELE (EVT.HALVE OF DRIEKWART) BANK!

3.....; 2.....; 1.....; HELE BANK!

Opmerkingen

In dit voorbeeld wordt eerst de haal naar gewone kracht gebracht en vervolgens de haal (c.q. het oprijden) verlengd. Vaak gebeurt beide tegelijk. Dat wordt dan in het commando aangegeven.

5.10. Manoeuvre: Rechte koers varen

Commando's

BEIDE BOORDEN GELIJK.... NU!

Opmerkingen

Als de boot goed geriggerd is, de roeiers en stuurman recht zitten boven de kielbalk en goed roeien en er geen stroming of wind dwars op de vaarrichting is zal de boot een rechte koers varen. Hierbij worden geen commando's gegeven. Correcties worden met het roer gegeven alleen tijdens de fase dat de riemen niet in het water zijn(de recover).

Een ervaren lid aan het woord:

Wie de oever, zoals de Maas richting grindgat, volgt kan ontdekken dat de boot moeilijk te sturen is: het is dan net alsof je voortdurend moet corrigeren en je geen rechte lijn lijkt te kunnen sturen. Dat kan te maken hebben met de oever en de afstand die je daar vandaan houdt: Je gebruikt de oever om de koers te bepalen: de oever lijkt recht maar eigenlijk kronkelt hij en dus zwalkt de boot mee. Goed en recht sturen is letterlijk een kwestie van ver vooruit kijken: zoek een punt aan de horizon of halverwege op weg naar de horizon en stuur daar naartoe. Kijk alleen naar de oever en het midden van de Maas om niet te dicht daarbij in de buurt te komen. Bij het bereiken van het punt waarop je koerst, neem je tijdig een ander punt in de verte. Kijk af en toe achterom om te zien of je een rechte lijn hebt gevaren: als het water rustig is, kun je nog lang de lijn ontwaren die de boot heeft gevaren. Denk er ook aan dat veelvuldige vooral sterke stuurcorrecties onrust in de boot brengen en het teamritme ongemerkt kunnen verstoren. Afwijken van de rechte lijn maakt de weg langer dan nodig en een stuurtje is weliswaar nuttig, maar een te actief gebruik ervan verlaagt tevens de snelheid van de boot. **Sturen remt!** Een boot op volle snelheid moet zo min mogelijk met het stuurtje worden gestuurd. Als je sturen moet, doe dat dan met name tijdens de recover en laat de stuurlijn ietsje vieren tijdens de haal: zo maakt een boot de mooiste bocht.

Een stuurtje is eigenlijk luxe, bedoeld voor manoeuvres in krap water: zonder stuur moet een boot gewoon rechthoekig kunnen gaan. Als dat niet gebeurt is er meestal iets aan de hand met de roeiers en hun techniek: ze zitten niet recht in de boot, de kracht is niet op beide benen gelijk, de inpik/uitpik aan BB en SB is niet gelijk, aan een zijde wordt gediept, een combinatie van deze punten, etc. etc. Waarnemen doe je niet alleen visueel (en auditief) maar vooral met je gevoel: de boot geeft via het stuurstoeltje veel signalen door waaruit je dingen kunt afleiden, als je daarvoor tenminste openstaat. Als stuurman ben je dus in een positie om dingen uit te zoeken: je zit stil en recht tegenover de roeiers en je hebt tijd om waar te nemen.

Heel soms ligt het aan het materiaal en is een kraag, rigger of iets anders niet goed afgesteld. Vermijd daarom het gebruik van verschillend materiaal en zoek de riemen die bij die boot horen. Als je riemen moet lenen (bijv. i.v.m. schade of reparatie) gebruik dan de riemen van hetzelfde type, waarbij je zoveel mogelijk rekening houdt met anderen die mogelijk weer met de boot willen gaan varen waarvan jij de riemen heb geleend: maak een aantekening in het uitschrijfboek en het botenboek en zorg dat je op tijd weer terug bent.

5.11. Manoeuvre: Koers wijzigen (een bocht maken) zonder vaart te minderen

Commando's

BAKBOORD BEST (c.q. **STUURBOORD STERK**).....**NU!** (Let op de alliteratie!)

BEIDE BOORDEN GELIJK.....**NU!**

Opmerkingen

Een koerswijziging is ook mogelijk alléén met het stuur. Hoe sneller de boot vaart, des te meer effect heeft het stuur. Door de roeiers een verschil in kracht of verschil in haallengte (verder openen voor de inpik) op de bakboord en stuurboord riemen te laten aanbrengen wordt de beoogde koerswijziging sneller bereikt en zijn ook koerswijzigingen mogelijk bij geringe vaart en zelfs bij stilstand. Ook hier geldt weer dat correcties met het roer alleen gegeven worden tijdens de fase dat de riemen niet in het water zijn. Als de nieuwe koers bereikt is wordt het commando **BEIDE BOORDEN GELIJK** gegeven (Zie ook: 'Specifieke Manoeuvres')

5.12. Manoeuvre: Koers wijzigen met afremmen van de vaart

Commando's

LAAT.....**LOPEN!**

BEDANKT!

VAST ROEIEN BAKBOORD/STUURBOORD.....**NU!**

BEDANKT!

Opmerkingen

Bladen worden hierbij aan één boord met een hoek van 45 graden in het water gebracht, de andere zijde plat op het water. De roeiers moeten hun gewicht normaal verdeeld over beide riemen houden, hun handen dus op gelijke hoogte houden, om de boot plat op het water te houden. Het commando kan ook gegeven worden met **HOUDEN!** en dus de bladen verticaal in het water. Het effect is dan uiteraard sterker.

5.13. Manoeuvre: Achteruit varen

Commando's

LAAT...**LOPEN!**

BEDANKT!

HOUDEN BEIDE BOORDEN!

BEDANKT!

STRIJKEN BEIDE BOORDEN.....**NU!**

BEDANKT!

Opmerkingen

De eerste commando's zijn bedoeld om de boot rustig stil te leggen. Pas daarna volgt het commando om te strijken. De stuurman zorgt ervoor het roer in het midden te houden. De roeiers beginnen hun strijkende haal in de uitpikhouding en de bladen 180 graden gedraaid zodat de holle kant naar de boeg wijst. Vervolgens inpikken en armenstrekken en op commando daarbij wel of niet op rijden. Bij het einde van de strijkbeweging de riemen uitpikken, de bladen klippen en licht kantelen zodat ze met de bolle kant over het water kunnen slijferen. Recoverfase: benen uittrappen (strekken) en armen inbuigen.

De dollen en manchetten zijn zodanig afgesteld dat bij deze omgekeerde beweging de riemen niet los in de dollen kunnen rusten zoals bij de normale recover. De lichte kanteling moet dus door actieve handle-voering verzorgd worden. Als dit niet gebeurt raken de bladen diep onderwater. De stuurman ziet erop toe dat dit alles op correcte wijze door de roeiers wordt uitgevoerd. Het strijken wordt beëindigd met **BEDANKT!**

5.14. Wenden bij stilstand of weinig ruimte('ronden'): korte boot (b.v. C2*)

Commando's

WE GAAN RONDEN OVER STUURBOORD (BAKBOORD):

MET VASTE (HALVE / HELE) BANK.....

RONDEN OVER STUURBOORD (BAKBOORD).....NU

STRIJKEN STUURBOORD (BAKBOORD)

HALEN BAKBOORD (STUURBOORD)

Evt. gevolgd door :

STRIJKEN STUURBOORD (BAKBOORD)

HALEN BAKBOORD (STUURBOORD)

ETC.

ETC.

ETC.

BEDANKT

Opmerkingen

Bij 'ronden' strijken eerst de riemen van het aangegeven boord, daarna halen de riemen van de het andere boord. De slag geeft het tempo aan. De stuurman geeft bij de eerste twee bewegingen de commando's voor strijken en halen en kan ter ondersteuning deze commando's blijven geven. ***Dit herhalen geeft gelijkheid/ritme in de boot.*** Door de vaste bank blijft de boot meer op zijn plaats dan bij hele bank, maar de manoeuvre duurt langer.

5.15. Wenden bij stilstand of weinig ruimte('ronden'): langere boot(b.v. 4x+ en vooral 8+)

Commando's

WE GAAN RONDEN OVER STUURBOORD (BAKBOORD)MET HELE/(HALVE) BANK:

ALLEEN MET SLAGEN EN BOEGEN (C.Q. 1E SLAG EN 1E BOEG).....

ANDEREN STABILISEREN DE BOOT MET BLADEN OP HET WATER.....

RONDEN OVER STUURBOORD (BAKBOORD).....NU

SLAG(EN) STUURBOORD (BAKBOORD) STRIJKEN

BOEG(EN) BAKBOORD (STUURBOORD) HALEN

ETC.

ETC.

BEDANKT

Opmerkingen

Als bij lange boten (*vooral bij achten !*) alle (onervaren) roeiers tegelijk strijken en vervolgens halen resulteert dat te veel in een heen en weer gaande beweging (zaagtanden) en in een disbalans. De boegen en de slagen hebben door de positie van die roeiers t.o.v. het draaipunt van de boot meer effect in de draairichting.

5.16. **Manoeuvre: Middelhoge golven opvangen**

Middelhoge golven kunnen het beste met een koers dwars op de golf genomen worden. Golven die de boot met een hoek van 45 graden raken kunnen makkelijk via de riggers in de boot spoelen. Door de slag te verkorten (b.v. halve bank roeien) en door slagkracht te verminderen kan de boot met minder vaart en in balans de golf nemen.

Commando's

LET OP GOLVEN, HOOGSCHEREN.....NU!

HALVE BANK EN 50%.....NU!

GO ON!

Opmerkingen

Let erop dat na een boeggolf van een passerend schip een heggolf volgt die soms nog hoger is. Op sommige plaatsen van het vaarwater van MWC kan bovendien een steile kade een 'echo' van de golf veroorzaken die even later uit een andere richting op de boot af kan komen

Deze manoeuvre mag alleen gekozen worden als de stuurman er zeker van is dat de boot waarin hij vaart de aankomende golven veilig kan nemen. Goed loodrecht op de golven varen is daarbij steeds erg belangrijk.

5.17. **Manoeuvre: Hoge golven opvangen**

Hoge golven kunnen niet meer met een koers dwars op de golf genomen worden. De golf zou dan vanaf de boeg in een klap de hele boot kunnen vol spoelen en er bestaat kans op breuk van de boot. De boot moet dan parallel aan de golf worden gelegd via vast roeien, houden en/of sterk aan één boord. Stilliggen is belangrijk. Vervolgens moeten de bladen aan beide boorden plat op het water gelegd worden en veilig boord gemaakt worden aan de van de golf afgekeerde zijde en vervolgens hoog boord aan zijde die de golf opvangt

Commando's

ER KOMT EEN HOGE GOLF

LAAT LOPEN!..... BEDANKT!

VASTROEIEN / HOUDEN AAN BAK-/STUURBOORD!

VEILIG BOORD AAN STUURBOORD/BAKBOORD!

BAKBOORD/STUURBOORD HOOG!

BEDANKT!

2 /3 / 4 KLAPJES AAN BAK-/STUURBOORD! (EVT. RONDEN)

BEDANKT

GO ON!

Opmerkingen

Let erop dat na een boeggolf van een passerend schip een heggolf volgt die soms nog hoger is

Bij **BAKBOORD/STUURBOORD HOOG** hellen de roeiers over naar het andere boord. Beide bladen plat op het water laten liggen. Half opgereden steunt de handle aan de kant van het lage boord op het bovenbeen (dit is het 'veilige boord', omdat naar die kant de boot niet kan overhellen omdat het water tegendruk geeft en je op die kant kunt leunen); de andere handle met gestrekte arm hoger vasthouden. Plaats de bladen niet onder het wateroppervlak. Het gaat om de opwaartse druk van het water op het blad. Is er nadat golven voorbij zijn onvoldoende ruimte om door te gaan leg de boot dan eerst in de juiste richting met **KLAPJE OP AAN STUURBOORD/BAKBOORD; STRIJKEN SB/BB** of door over een boord te laten ronden, gevolgd door **BEDANKT** en **SLAG KLAAR MAKEN** etc of **GO ON** bij veel stroming en/of wind als boot vaart blijft maken door het water.

5.18. Manoeuvre: Aanleggen (met thuishaven en Maas-vlot als voorbeeld)

Opmerkingen

Twee factoren zijn van belang bij aanleggen: **hoek t.o.v. het vlot** en **snelheid richting vlot**. Kijk goed om je heen en laat anderen zien dat je oog hebt voor mens en materiaal. Deel het aanleggen zonnodig op in **twee fasen**.

De eerste is het uitkiezen van **een plek op het water waar vandaan je het vlot zult gaan benaderen**. Deze plaats wordt o.a bepaald door stroming en richting en sterkte van de wind. Zo mogelijk aanleggen tegen de sterkste kracht in. Roei naar die plek toe en leg de boot in de goede hoek t.o.v. het vlot door je roeiers goed te instrueren.

In de **tweede fase zet je de daadwerkelijke manoeuvre in** om aan te leggen naast het vlot.

Denk daarbij aan drie factoren:

1. Snelheid:

Het snelheid is precies goed als je nog voldoende roerdruk voelt maar toch het vlot rustig nadert, dus snelheid hebt t.o.v. het water. Dit aandachtspunt is vooral van belang bij stroming.

Zie ook roeiboek MWC 5.7 voor uitgebreide uitleg met tekening

2. Hoek:

Doordat je de boot in positie hebt gelegd, met de boegbal richting vlotpunt, kun je eerst in een rechte lijn het vlot naderen en hoef je dan alleen nog op het goede moment in te sturen. Insturen doet twee dingen met de boot. Ten eerste wordt de voorstevens langs het vlot geleid zodat de boot het vlot niet raakt. Ten tweede wordt de achterstevens naar het vlot toe geleid. Al met al draait de boot dus om zijn verticale as. En wordt de hoek van de boot met het vlot kleiner en kleiner totdat de boot parallel ligt aan het vlot.

3. Balans:

Manoeuvres hebben het meest effect als de boot rustig en in balans is. De stuurman bepaalt of dat lukt. Ruk niet aan het stuurtje, kijk niet voortdurend langs de boot over BB en dan weer SB en terug.

Commando's voor thuishaven:

LAAT LOPEN!

BB VAST ROEIEN! / HOUDEN!

BEDANKT!

RONDEN OVER BAKBOORDNU!

BEDANKT!

TWEE /EEN KLAPJE(S) BEIDE BOORDEN.....NU!

BEDANKT!

BAKBOORDRIEMEN HOOG!

HOUDEN AAN STUURBOORD!

BEDANKT!

Opmerkingen

Als je aan de overkant van de Maas roeit laat je doorroeien tot je tegenover de havenmond bent. Kijk goed of het veilig is om over te steken. Kom door het midden van de havenmond binnen. Zodra het vlot te zien is: **LAAT LOPEN; BB VAST ROEIEN; HOUDEN; BEDANKT**. (Een of twee keer ronden over BB zal voldoende zijn om de punt onder de juiste hoek naar het vlot te richten.) Als de juiste positie bereikt is een of twee slagen halen om het vlot te benaderen met een lichte snelheid. Met stuur bijsturen en **HOUDEN AAN STUURBOORD!** als stuur onvoldoende voldoende draaiing geeft. Riemen worden met de bolle kant van de bladen naar onderen op het vlot gelegd. Tenslotte pakt stuurman vlot vast en stapt uit. (zie terug)

Commando's voor Maas-vlot (tegen de sterkste kracht in: stroming van de Maas of wind):

LIGHT PADDLE!

LAAT LOPEN!

BEDANKT!

SLIPPEN AAN BAKBOORD (STUURBOORD), VEILIG BOORD AAN STUURBOORD (BAKBOORD).....NU!

HOUDEN AAN STUURBOORD (BAKBOORD)!

BEDANKT!

Opmerkingen

Kies met light paddle een hoek van 30 graden op de punt van het vlot. Bij aflandige wind een ruimere hoek en bij aanlandige wind een kleinere hoek. Kies een geringe snelheid en laat tijdig slippen waarbij je erop toeziet dat er veilig boord aan de waterzijde wordt gemaakt en het gewicht van de roeiers dus op de riemen rust die plat op het water liggen. Wijs de roeiers erop dat ze de riemen laten slifferen en niet onderwater laten duiken. Zorg ervoor dat als de boot tegen de hoge wal ligt de roeiers hun gewicht op de waterriemen houden!

Uit het roeiboek van MWC

Leg altijd met zo laag mogelijke snelheid aan, tegen de stroom in. De optimale hoek voor aanleggen is 30°, met de steven van de boot gericht op de plaats waar je wilt aanleggen. Kleinere boten hebben een iets grotere hoek nodig.

Als je met lichte haal het vlot of de wal nadert, wordt het commando "LAAT LOPEN" gegeven. Daarna houd je de riemen aan de vlotzijde hoog boven het water, terwijl het boord aan waterzijde veilig boord maakt en pas op commando houdt. De roeiers hellen licht over naar de waterzijde.

Als de boot voldoende vaart geminderd heeft, is bijgedraaid en de riggers boven het vlot zijn, kan de stuurman / -vrouw de kant pakken. De riemen moeten met de holle kant naar boven op het vlot gelegd worden pas als boot geheel stil ligt ter voorkoming van beschadiging van de bladen. Zodra de aanlegmanoeuvre is afgerond kunnen ook de roeiers de kant vasthouden wanneer de stuurman uitstapt. Bij boordroeien geldt in dat geval dat alleen de roeiers met de riem aan vlotzijde het vlot vasthouden.

Bij sommige vloten, of wanneer aan een hoge wal wordt aangelegd, moeten de riemen worden geslipt. Denk vooral dan aan goed overhellen naar het andere boord!

Bij het aanleggen in de haven van MWC is meestal de invloed van de wind en stroom te verwaarlozen. Bij het aanleggen aan het vlot in de Maas, of op andere plekken aan de Maas, moet echter rekening met wind, stroming en scheepvaart worden gehouden. Wind méé in de vaarrichting betekent dat je licht moet halen, i.v.m. de vaart van de boot. Wind tegen betekent dat je met iets krachtiger haal de aanlegplaats moet naderen. (Als de wind sterker is dan de stroom, dan is het beter tegen de wind in aan te leggen, i.p.v. tegen de stroom). Op het moment van passeren van bijvoorbeeld een vrachtschip kun je niet aanleggen.

5.19. Manoeuvreren in een kleine ruimte met geringe vaart

Uiteraard kan hiervoor geen reeks commando's worden gegeven, omdat alles afhangt van de manoeuvre die gewenst is en van de omstandigheden ter plaatse. Kennis en inzicht m.b.t. wat de boot kan en hoe die op stroming, wind, stuur en riemen reageert zijn erg belangrijk. Anticipeer altijd op wat er moet gebeuren, voorkom gevaarlijke en 'onmogelijke' situaties zoals terechtkomen in vaarwater dat te smal is of met de boeg in het riet, maak een plan en leg dat in korte bewoordingen aan de bemanning uit. Voor manoeuvres op het water heb je tijd en ruimte nodig: schat beide ruim in en houd marges. Blijf goed om je heen kijken naar het overige verkeer. Voorkom dode hoeken en kijk daar dus af en toe in (recht voor de boot is er zo eentje: kijk af en toe langs de boegpunt om te zien of je niet richting een boomstam of een of ander object (afval) aan het varen bent). Breek in elk geval een verkeerd ingezette manoeuvre af, leg de boot weer in de goede positie en begin opnieuw. Dit is beter dan koste wat het kost en met hangen en wurgen en het nemen van onnodige risico's de boot te krijgen waar je hem wilt hebben: dat laatste is hooguit toegestaan bij onweer en acute onweersdreiging.

Sturende krachten

Bedenk steeds dat je kunt sturen op drie manieren:

met het stuurkje (hoe geringer de vaart, hoe minder effectief)

door aan één boord sterker te roeien (hoe geringer de vaart, hoe meer effectief)

door aan één boord te houden (bij vaart) of te strijken (bij stilstand)

De laatste twee desgewenst in combinatie met vóór en achter verschillend te roeien. Onderscheid stuurmiddel (roertje en riemen) en stuurtechniek. Anders gezegd: wat heb je tot je beschikking en hoe gebruik je wat je hebt. Combineer dit.

Alleen als je voldoende vaart/gang hebt werkt het roertje: je voelt dan 'roerdruk' (= het roertje werkt tegen als je aan de lijn trekt en het probeert zichzelf in het verlengde van de boot (weer recht er achter) te plaatsen). Denk eraan dat het roertje aan de achtersteven zit (zoals bij een vorkheftruck of een grote winkelwagen bij bepaalde bouwmarkten) en niet aan de voorzijde (zoals een auto). Daardoor kun je nooit rechtstreeks de boeg controleren zonder de achtersteven gecontroleerd te laten uitslaan naar BB of SB. Dit dient eerst te gebeuren voordat de boeg van zijn oorspronkelijke rechte lijn kan worden gebracht en ingestuurd. Dat kost tijd hetgeen het belang van vooruit denken en - kijken onderstreept.

Besef voorts dat het roertje maar zeer beperkt werkt en geen forse stuurcorrecties teweeg kan brengen. Dat kan alleen met gecoördineerd halen en strijken. Met name het helemaal haaks zetten van een roer heeft vaak geen zin. Vanaf driekwart stuuruitslag ontstaat aan de achterzijde van het blad een stuurverstorende zuigende waterwerveling waardoor het roertje meer als rem werkt dan als stuur. Niet alleen de beide boorden (BB vs. SB v.v.) of boeg vs slag kan ingezet worden om te sturen, zelfs de bladen van de riemen kunnen daarvoor op elegante wijze worden gebruikt. Denk bijvoorbeeld aan het verschil tussen 'houden' en 'vast roeien'. 'Houden' is een zwart/wit techniek waarbij je zonder tussenstappen overgaat van het ene uiterste (roeibeweging) naar het andere (blad in het water houden en je schrap zetten/tegendruk geven). 'Vast roeien' daarentegen is een meer gefaseerde en daardoor een veel elegantere variant waarbij tijdens de recover het blad na de uitpik eerst plat op en daarna in het water wordt gebracht en vervolgens onder de waterlijn gecontroleerd rechtop wordt gezet en tot slot wordt 'gehouden'. De boot gedraagt zich daardoor rustiger en raakt minder snel in onbalans of van koers. Je komt rustiger tot stilstand (**VASTROEIEN BEIDE BOORDEN, ... NUI!**) en/of je maakt een elegantere bocht (**SB VASTROEIEN, BB WATERVRIJ, ...NUI!**). Besef dus dat de stuurman een veelvoud aan stuurmiddelen en stuurtechnieken ter beschikking heeft en dat de vraag wanneer je welk middel inzet en welke techniek gebruikt sterk afhangt van de situatie waarin je je bevindt (denk bijvoorbeeld aan weer en wind) en je persoonlijke voorkeuren.

5.20. **Complexe manoeuvres**

Onder dit hoofd kan men zich van alles voorstellen. Enkele voorbeelden van situaties die zich kunnen voordoen:

- Accuraat manoeuvreren in geval van een defect aan het roer of stuurtoewtjes;
- Manoeuvreren in zeer beperkte ruimte, zoals in een sluis of nauw en/of bochtig vaarwater, smalle passages, tussen dukdalven, bij moeilijk bereikbare aanlegplaatsen;
- Corrigeren van drift (afdrijven) door wind of stroom, b.v. als je noodgedwongen moet wachten tot er ruimte komt om door te varen of aan te leggen.

Het zijn in feite allemaal variaties op wat in de vorige paragraaf is besproken.

Belangrijk is, je roeiers van tevoren te vertellen wat er moet gebeuren, zodat er vlot gereageerd wordt op je commando's.

Het pakket denkbare situaties is zo divers, dat de stuurman steeds zelf een passende oplossing zal moeten kunnen samenstellen uit de beschikbare technische mogelijkheden. Het zal altijd een combinatie zijn van manoeuvres of delen van manoeuvres die hierboven zijn beschreven.

Geschikte oefensituaties zoeken, maar dan wel graag oefenen bij weinig wind en zonder scheepvaart in de buurt, en met gepaste voorzichtigheid; let ook op stenen onder water!

Complexe manoeuvres in de praktijk (tochten) altijd eerst uitvoeren o.l.v. iemand die ervaring heeft met die manoeuvre / situatie!

5.21. **Manoeuvre: Onder zeer smalle lage brug door varen**

Commando's

OVER 50 METER LAGE SMALLE BRUG,
WE MOETEN SLIPPEN EN VALLEN,
VOLLE KRACHT OM VAART TE MAKEN, STERKE HALEN ...NU!
OVER DRIE SLAGEN SLIPPEN BEIDE BOORDEN EN VALLEN:
NOG DRIE SLAGEN
TWEÉ.....
ÉÉN.....
NU!
UITBRENGEN RIEMEN EN GO ON! / PAK WEER OP!

Opmerkingen

Als je ziet dat de brug er aan komt, meld je dat tijdig aan de roeiers. Je meldt bijvoorbeeld: 'Over

50 meter lage smalle brug. We moeten slippen en vallen.' De roeiers kunnen zich daarop dan voorbereiden. Vervolgens geef je op het laatst aan: 'nog drie slagen en tel je af... twee...één...'. Afhankelijk van de lengte van de brug kan het zinnig zijn om de laatste halen extra krachtig te doen, zodat je zeker weet dat je voldoende vaart hebt om er onderdoor te komen. Als je niet voldoende vaart hebt om helemaal onder de brug door te komen, kan je de boeg met de handen tegen de onderzijde van de brug "laten lopen" en zo de boot vooruit laten trekken. Zodra de boegroeier voorbij de brug is deze als eerste de riemen laten uitbrengen en laten halen.

BOEG RIEMEN UITBRENGEN EN GO ON / PAK WEER OP!
SLAG (EN ANDEREN) RIEMEN UITBRENGEN EN IN DE TAKT DOOR / PAK WEER OP!

Opmerkingen

Als de brug erg smal en laag is komt alleen de bovenstaande manoeuvre in aanmerking. Bedenk wel dat de roeiers daarbij niet kunnen roeien. Als de vaart niet voldoende is, stroom of wind te sterk tegen of de brug te lang moet de boeg en/of de stuurman met zijn handen tegen de brug de boot verder trekken. Als de brug wat minder laag is kan volstaan worden met **BUKKEN...NU!** De roeiers kunnen daarbij blijven roeien als de brug breed genoeg is, eventueel met ingetrokken riemen of alleen geslipt aan één boord. (zie 2.3.22.)

5.22. Manoeuvre: Door nauw vaarwater en langs obstakels aan de kant

Commando's

ER KOMT EEN NAUW STUK DAT WE NEMEN MET 20 CM (c.q. ..CM) INGETROKKEN RIEMEN AAN BEIDE BOORDEN

VOLLE KRACHT OM VAART TE MAKEN:

OVER DRIE SLAGEN 20 CM (..CM) INGETROKKEN RIEMEN AAN BEIDE BOORDEN:

NOG DRIE SLAGEN STERK.....

TWEE.....

ÉÉN.....

NU!

RIEMEN UIT....NU! EN GO ON / PAK WEER OP

Opmerkingen

Eventueel kan het commando voor uitbrengen van de riemen ook eerst voor de boeg en daarna voor de slag gegeven worden:

BOEG RIEMEN UITBRENGEN EN GO ON / PAK WEER OP!

SLAG (EN ANDEREN) RIEMEN UITBRENGEN EN IN DE TAKT DOOR / PAK WEER

OP! Afhankelijk van de omstandigheden kan de breedte van de boot ook aan één kant verminderd worden met:

INGETROKKEN RIEMEN AAN STUURBOORD

INGETROKKEN RIEMEN AAN BAKBOORD

SLIPPEN AAN STUURBOORD; ANDERE BOORD BLIJVEN ROEIEN

SLIPPEN AAN BAKBOORD; ANDERE BOORD BLIJVEN ROEIEN

Tenslotte kan het ook aan de roeiers overgelaten worden om hun riemen zodanig te hanteren dat ze niets raken:

PAS OP DE RIEMEN AAN STUURBOORD (AAN BAKBOORD) (AAN BEIDE BOORDEN)

Dit commando vooral gebruiken als er één of enkele onregelmatige obstakels zijn.

5.23. *Wedstrijdstart*

Opmerkingen

Er zijn verschillende mogelijkheden bij een start. Een voorbeeld voor een start vanuit stilliggende positie is:

WE GAAN STARTEN MET 2 MAAL HALVE, 2 MAAL DRIE KWART EN DAN HELE BANK:

STARTKLAAR MAKEN HALVE BANK.....

STARTKLAAR...GO!

HALVE....

HALVE....

DRIEKWART....

DRIE KWART....

HELE BANK

AANTAL HALEN STERK DOOR (getal afspreken tevoren, b.v. 4 of 10)

TIEN...

NEGEN.... (op inpik tellen),....

ETC.

TEMPO UITZAKKEN NAAR BAANTEMPO

Op deze wijze wordt met veel kracht de boot op snelheid gebracht met daarbij de minste kans op onbalans van de boot .

5.24. *Passeren van bruggen*

Bij de bediening van bruggen worden **rode en groene lichten** gebruikt om aan te geven wanneer de doorgang over het water door de brug opengaat. Deze zijn primair **bedoeld voor scheepvaart** die een gesloten brug niet kunnen passeren. Echter als de brug bediend wordt, b.v. geopend wordt, gelden deze lichten voor ALLE vaartuigen. Een roeiboot die onder de gesloten brug door zou kunnen varen, moet zich bij een geopende brug OOK aan de verkeerslichten houden en mag dus bij rood licht NIET door de brugopening varen. (tegenliggers!)

De **gele (kleinere) lichten** geven het midden van de doorvaart aan (handig bij het sturen).

Één geel licht betekent dat die doorgang in twee richtingen mag worden bevaren. Goed opletten dus voor tegemoetkomend verkeer!

De **rode lichten** zijn eigenlijk voor roeiers heel veilig: de brug gaat **voorlopig niet open**. (**doch: kans op tegenliggers**).

Een **dubbel rood licht** betekent zelfs dat de brug **op dat moment niet bediend** wordt. Geen gevaar voor grote schepen die er (bijna) door zouden mogen. **Wél tegenliggers in de vorm van kleine schepen mogelijk!**

Bij **twee gele lichten naast elkaar** (meestal de SB-zijde) is de doorgang voor jouw richting toegestaan, maar niet voor tegenliggers. Op een vaste brug hebben de gele vierkante borden dezelfde betekenis.

Als je **twee groene lichten** (SB en BB) bij een brug ziet, moet je als roeier **extra oppassen** en vooral uit de weg gaan. De brug wordt (of is al) geopend voor een groter schip dat in dezelfde richting als jij vaart en je dus gaat oplopen; geef dat schip de ruimte want een vlotte doorvaart is gewenst. Voor een tegenligger hoeft die schipper niet

te vrezen, want aan de andere kant is het licht op rood.

Het is ook mogelijk dat er maar **één licht groen wordt (SB) en het andere rood blijft**. Dat betekent dat de brugwachter de brugopening voorbereidt en straks jouw richting dubbel groen (voorrang) geeft. Het wachtende schip mag opvaren. Aan de andere kant zijn dan twee rode lichten aan (één aan SB en één aan BB), hetgeen betekent dat schepen aan die zijde moeten wachten: de brug wordt wel bediend, maar de andere vaarrichting krijgt voorrang. **Het klinkt allemaal erg ingewikkeld, maar voor roeiers moet de hoofdregel zijn: extra voorzichtig bij een groen licht en direct uit de weg gaan!**

Scheepvaart waarvoor de brug geopend wordt heeft altijd voorrang!

Passeren van sluisen

Vorbereiding

Als een bij een voorgenomen tocht geschut moet worden in een sluis moet bij gestuurde boten een peddel, een pikhaak en een lang landvast aan boord zijn. Het verdient aanbeveling om tevens te zorgen voor assistentie (met lang landvast) in de sluis en de sluiswachter van te voren op de hoogte te stellen van de komst van roeiboten die in een sluis moeilijk manoeuvreerbaar zijn en zeer kwetsbaar.

Als alléén roeiboten worden geschut:

- kan de boot afhankelijk van de ruimte **vrij** in de sluis blijven liggen en door de bemanning op de plaats worden gehouden met een landvast slippend om een bolder of ring of met een pikhaak. Bij het invaren en plaats kiezen gebruikt de stuurman zonodig de meegenomen peddel.
- bij minder plaats: aan één boord geslipt aan de sluiswand gaan liggen en vasthouden aan de aanwezige stangen of grepen, al dan niet met gebruikmaking van **landvast of pikhaak** waarbij rekening wordt gehouden met het veranderende waterniveau. Andere boten kunnen weer aanleggen naast deze boot en door de riemen op elkaars boot te leggen a.h.w. **een vlot** te vormen zodat voor beide boten de oppervlakte stabiliteit vergroot wordt. Nooit met de riggers over elkaars boten!
- niet te dicht bij de sluisdeuren gaan liggen
- de boten één voor één de sluis binnen varen en - niet te dicht op elkaar - de sluis op dezelfde manier verlaten
- bij zelfbedieningssluizen moet goed op de lichten gelet worden (het kan voorkomen dat de lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening zijn geplaatst):
 - *sluis in bedrijf (lichten aan één zijde):*
 - rode lamp : in- of uitvaart verboden
 - rode en groene lamp : invaart verboden, wordt aanstonds toegestaan
 - groene lamp : in- of uitvaart toegestaan
 - *sluis buiten bedrijf (lichten aan één zijde):*
 - 2 rode lampen : invaart verboden
 - 2 groene lampen : doorvaart toegestaan, sluis staat aan beide zijden open

Als roeiboten samen met grote schepen wordt geschut:

- varen de roeiboten als laatste de sluis binnen, of anderszins op aanwijzingen van de sluiswachter en proberen als eerste de sluis te verlaten
- kiezen ze ligplaats op voldoende afstand van de grote schepen (gevaar schroefwater)
- houden ze bij het uitvaren ruim afstand van de grote schepen (heftig kolkend schroefwater).
- Gaan ze niet te dicht bij de sluisdeuren liggen

Reglementair (BPR) moeten de aanwijzingen van het sluispersoneel worden opgevolgd. Soms heeft het personeel niet voldoende aandacht voor het moeilijke manoeuvreren en de wankele positie van de roeiboten. Een wachttijd voor het schutten kan vaak benut worden om van te voren met de sluismeester te overleggen.

5.26. Bemanning en boot veilig aan land brengen als boot omslaat

Omslaan is natuurlijk nooit de bedoeling en vrijwel altijd een gevolg van één of meer fouten of bijzondere situatie. Als het onverhoopt toch gebeurt kan de schade door goed reageren meestal beperkt blijven.

Aanwijzingen

Altijd bij de boot blijven

Kijk of iedereen boven water komt, mensen tellen en geef commando "zwem". Boot vasthouden, eventueel op de omgeslagen boot gaan liggen/aan hangen. Geen losse truien, etc nazwemmen! Blijf bij elkaar en bij de boot.

Samen met de boot naar de kant zwemmen.

Indien hulp van anderen is gewenst: het noodtonnetje boven water openen (met z'n tweeën), de GSM eruit halen, boven water blijven houden en hulpnummer kiezen, kan 112 zijn. Na het telefoongesprek de GSM weer in het tonnetje doen en tonnetje correct (waterdicht) afsluiten. Het tonnetje blijft om de pols van de stuurman!

Opmerkingen van een ervaringsdeskundige

Als je ondanks alle voorzorgen een keer omslaat en je ligt naast de boot in het water lijkt de boot ineens bedreigend groot, zeker als die gekapseisd (onderste boven) ligt. Probeer kalm te blijven. De neiging zou kunnen ontstaan om van de boot weg te zwemmen. Nooit en te nimmer doen! Blijf altijd bij de boot, dan heb je zelf de minste kans op letsel en schade. Een boot blijft altijd drijven, zelfs als die stuk is en/of voor het grootste deel onder water ligt. De boot verhoogt aanzienlijk je overlevingskans bij onderkoeling. Onderkoeling is het grootste en meest onderschatte gevaar en kan zelfs midden in de zomer optreden. Verder heb je steun aan de boot zodra je kleren zich hebben volgezogen en zwaar zijn geworden van het water (denk vooral aan fleecetruien en trek die liever niet aan bij het roeien): ze geven je het gevoel je onder water te trekken (uittrekken lukt bijna nooit meer, bovendien koel je dan nog sneller af). Tot slot loop je minder kans om door ander verkeer overvaren te worden als je bij de boot blijft: zelfs een ondergelopen boot is voor schippers sneller en makkelijker te zien dan een mensenhoofdje.

Als je positie hebt gekozen aan een boord, check dan of het team compleet is en er niemand is vermist. Laat dan iemand proberen de aandacht te trekken van mensen op de oever. Op sommige delen van de Maas werkt het veelal omgekeerd: mensen hebben je allang zien worstelen en je hoeft alleen nog degene te zoeken die je het best kan helpen. In een crisissituatie slaat vaak de chaos toe en iedereen reageert anders: sommigen beginnen als kip zonder kop dingen te doen, terwijl anderen juist verlamd lijken. Vaak ontstaat door de stress een tunnelview. Wees je daarvan bewust en probeer een overzicht te krijgen: als stuurman gaat jouw verantwoordelijkheid voor mens en boot 'gewoon' door. Haal een paar keer rustig adem, tel tot 4 of 5, concentreer je en probeer een overzicht te krijgen: verruim je blik. Heb je het gevoel je eigen situatie niet meester te zijn of te krijgen, zoek dan hulp van team of teamgenoot.

Probeer samen een inschatting en plan van aanpak te maken. Coördineer om te voorkomen dat mensen elkaar ongemerkt tegenwerken: als de een probeert zwemmend de boot met de klok mee te draaien en de ander juist er tegenin gebeurt er niets maar wordt wel veel energie verspild. Wees zuinig met je energie en beweeg berekenend: niet teveel (i.v.m. uitputting) maar lig ook niet doodstil (houd de bloedstroom op gang i.v.m. onderkoeling).

Het bovenstaande is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Als je in de mogelijkheid bent om eens te oefenen, grijp die kans dan aan. Overleg met bestuursleden en sluit e.e.a. kort om geschikt oefenmateriaal mee te krijgen en te voorkomen dat de oefening wordt aangezien voor een echt noodgeval. Wie dit soort dingen oefent raakt niet alleen minder snel gestresst als zich een dergelijk geval eens echt voordoet. Ook verhoogt dit het zelfvertrouwen bij het roeien in het algemeen. Je hebt het al eens meegemaakt en weet hoe het voelt als je omslaat en herkent ook wanneer (bij welk punt) dat gebeurt. Die herkenning geeft veel rust: je gaat er een stuk meer ontspannen van roeien. Wie vaak omslaat went er zelfs aan: je zult merken dat het eigenlijk nog maar weinig voorstelt.

5.27. **Knopen**

In ons vaargebied komt het vaak voor dat even aan land wordt gegaan en de boot aan een steiger of vlot moet worden vastgemaakt.

De C-boten hebben daartoe allemaal een landvast (touw om boot aan land vast te maken) aan boord. Deze landvast moet op een deugdelijke manier aan een paal, ring of klamp op de wal worden bevestigd. Dat gebeurt met een 'knoop' of 'steek'. Vroeger werd een onderscheid gemaakt tussen deze begrippen, dat is nu verwaterd. De knoop is deugdelijk als hij niet onbedoeld los raakt ('dag boot!') maar wel los te krijgen is ('wie heeft ...*erased*...deze knoop gelegd?'). Hieronder volgen de knopen waaraan je voor ons gebruik in het algemeen voldoende hebt met de toepassing waarvoor ze bedoeld zijn:

Rondtorn met twee halve steken:

Gebruiken om landvast te bevestigen aan ring of paaltje op de wal. Deze steek is geschikt als er niet te veel spanning op het landvast staat, hetgeen bij onze boten het geval is

Mastworp

Met deze knoop kan een landvast snel aan paal of ring op het land vastgemaakt worden. Werkt goed bij spanning op de landvast. Kan los raken als spanning en trekrichting wisselen; daarom kan hij worden "afgewerkt" met slippende halve steek (= halve 'strik' van schoenveter)

Paalsteek

Wordt gebruikt om een vast oog te maken aan het eind van een lijn, dat vervolgens om een paal kan worden geslagen. Kan niet worden losgemaakt als er spanning op staat.

Platte knoop

Gebruikt om touwen van gelijke dikte aan elkaar te verbinden.

Schootsteek

Gebruikt om touwen van verschillende dikte aan elkaar te verbinden.

Acht

Gebruikt om een makkelijk los te halen verdikt eind aan een touw te maken.

Afbeeldingen van deze knopen zijn te vinden in **bijlage 5**.

Site: Een site die het leggen van knopen goed in beeld brengt is:

http://www.aneroid.nl/?page_id=380

Bronnen

Bij het maken van “De Touwtjes in Handen” heb ik gebruik gemaakt van diverse bronnen, deels gemaakt in voorgaande jaren door leden van MWC, deels gepubliceerd op sites van andere Nederlandse roeiverenigingen. Tenslotte is ook letterlijk tekst overgenomen uit het Roeiboek van MWC (rode boekje), versie 2007.

De tekst heeft aanzienlijk aan kwaliteit gewonnen door het opbouwende commentaar op een eerste concepttekst van een aantal ervaren MWC leden. Met name dienen genoemd te worden Christien Pulles, Davy Politsch, Ad de Bruine, Peter van Oostrum en Mike Verkaaik. Fouten en onvolkomenheden komen voor rekening van de auteur, die graag commentaar van cursisten en instructeurs tegemoet ziet (ajvrijlandt@telenet.be). Het is de bedoeling om op grond van de binnengekomen commentaren elk jaar deze tekst te herzien zodat deze instructie ieder jaar aan kwaliteit wint.

Juli 2008, Aart Jan Vrijlandt

Vanuit de stuurstoel, MWC artikel, 20 maart 2002

Van: Gerardine Nieuwenhuys, lid MWC

Enkele stuurinstructie-overwegingen van JP (apocrief!), mei 2006

Van: Jean Pierre van Dyck , lid MWC

Handleiding Instructeurs, versie 12 maart 2006

Van: Utrechtse Roeivereniging Viking

Handleiding Sturen 1, versie 27 juni 2007

Van: Utrechtse Roeivereniging Viking

Theorie sturen bij De Helling, ongedateerd

WV De Helling

Roei- en examenreglement, ongedateerd

Van: Rotterdamse Roeivereniging “Nautilus”

Instructie geven op het Spaarne, Handleiding voor instructeurs, October 2005

Van: ??

Roei veilig, *Rapport bevordering veiligheid in de roeisport*

Van: Tineke Bos, Koninklijke Nederlandse Roeibond, Oktober 2001

Minimumrichtlijnen FISA voor veilig roeien, 12 december 2005

rechtstreekse vertaling van een FISA-document, met weglating

van evident niet op de Nederlandse situatie betrekking hebbende onderdelen

Versie

Datum	Commentaar
8 Juli 2008	• 1e editie Juli 2008, Aart Jan Vrijlandt
19 Maart 2009	• 2 ^e editie Maart 2009, Aart Jan Vrijlandt
26 Maart 2009	• Plaatsing website Davy Politsch