

Handboek Sturen

Sloeproevereniging De Mac

Samenstellers: Michiel Arendsen en Gerbrand Kip
Redactie en versiebeheer: Gerbrand Kip

Versie	Datum	Opmerking
2.0	17-03-2015	Foto's en illustraties toegevoegd, eindredactie doorgevoerd, aanpassingen alle paragrafen, gedeelte over aanleggen en knopen toegevoegd
3.0	21-03-2017	Paragraaf rondom veiligheid op het water toegevoegd (4.1) en paragraaf m.b.t. de winterroute (4.7). Illustratie 29 toegevoegd 'dode hoek' Redactioneel: aanpassing mastworp/paalsteek

Inhoud

1. De stuur, oftewel de kapitein!	3
1.1 De overige rollen van een stuur	3
1.2 Stuurtips	4
1.3 Gebruik van het roer	5
2. Roeicommando's	6
2.1 Soorten commando's	7
2.2 De enige echte roeicommando's	7
3. Elementen voor een goede training	15
3.1 Slagen tellen	15
3.2 Snelheid meten	15
3.3 Tijd vs. afstand	15
3.4 Intervallen	16
3.5 Wedstrijdjes	16
3.6 Conditie , kracht, souplesse, techniek	16
3.7 Goed om te weten	16
4. Varen op het water	17
4.1 Veiligheid op het water	17
4.2 Verkeer op het water	18
4.3 Voorrang op het water - algemene principes	20
4.4 Voorrang op het water - specifieke situaties	21
4.5 Signalen op het water	24
4.6 Het voorkomen van aanvaringen	33
4.7 Winterroute	34
5. Aankomst en vertrek	36
5.1 In- en uitstappen	36
5.2 Het wegduwen van de sloep uit de kant	36
5.3 Aanleggen	36
6. Het passeren van obstakels	40
6.1 Passeren van een doorgang	41
6.2 Obstakel aan één zijde	41

1. De stuur, oftewel de kapitein!

De stuurman of stuurvrouw, kortweg stuur, heeft een belangrijke rol in de roeisloep. In de volgende tekst wordt de 'stuur' aangeduid met 'hij'. De stuur is allereerst de kapitein of baas van het schip. In deze rol heeft de stuur een aantal belangrijke taken:

1. Sturen van de sloep. Hij zorgt ervoor dat de sloep schadevrij door het water en langs allerlei (varende) obstakels vaart.
2. Coördineren van de acties die met de sloep worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het af- en aanmeren bij de ligplaats, het in- en uitvaren van de haven, het aansturen van de roeibeweging, het in- en uitstappen in de sloep en het manoeuvreren van de sloep door het geven van commando's.
3. Uitstippelen van de route en het kiezen van de vaarwegen.
4. Informatie verstrekken aan de ploeg, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
5. Begeleiden (coachen) van de ploeg, geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt er voor dat er goed en gelijk wordt geroeid.
6. De stuur bepaalt ter plaatse of er geroeid kan worden of niet. Waarom het roeien niet doorgaat, kan te maken hebben met een tekort aan roeiers vanwege onverwachte omstandigheden, slechte weersomstandigheden of een gevaarlijke situatie op het water.

De stuurman en de roeiers zijn natuurlijk allemaal verantwoordelijk voor het materiaal, maar de stuurman heeft de eindverantwoordelijkheid. De stuur is de kapitein of schipper zoals aangegeven in het Binnenvaart Politie Reglement. Hij is dus de enige die de commando's geeft. Alle roeiers moeten dit respecteren. Roeiers accepteren dus alleen commando's van de stuur, niet van elkaar, of andere buitenstaanders.

1.1 De overige rollen van een stuur.

De stuur als begeleider

De stuur fungeert ook als de regelaar van de ploeg. De stuur zorgt op de kade voor de indeling van de sloep, meldt schades bij de onderhoudscommissie en is mede verantwoordelijk (samen met de chauffeur) voor het transport van de sloep.

Bij het varen op open water is de stuur verantwoordelijk voor het meenemen van de juiste hulpmiddelen, zoals vaarlichten. Ook controleert hij de boot vooraf en zorgt ervoor dat deze vaarklaar is. Hij kent de reglementen en de vaarregels van het water waarop wordt gevaren.

De stuur als coach

Naast de rol van kapitein, heeft een stuur ook een belangrijke taak als coach in trainingen en wedstrijden. De stuur stelt zijn handelen in dienst van de vooruitgang van de individuele roeiers en de ploeg als geheel. De stuur levert een belangrijke bijdrage door het geven van aanwijzingen en het motiveren van de bemanning. Daarnaast vertaalt hij het gevoel in de boot terug naar de roeiers en vice versa.

Belangrijk is dat de stuur het respect van de bemanning krijgt om deze rol te vervullen. Een goede stuur kan vanuit zijn positie namelijk precies signaleren waar de verbeterpunten liggen. Het is belangrijk dat deze aanwijzingen serieus worden genomen, maar vooral niet te persoonlijk

worden opgevat. Een sloeproeiër moet zichzelf zien als een belangrijke schakel in het grote geheel en de aanwijzingen van de stuur gewoon aannemen als positieve feedback. Het niveau van de trainingen ligt doorgaans ook in handen van de stuur. Een belangrijke vereiste is dat de stuur van zich laat horen. Een stuur die onderweg niks zegt, is slechts een passagier van het team en dit levert niet het gewenste resultaat.

De stuur tijdens races

Voorafgaand aan wedstrijden is de stuur bij het *palaver*¹ aanwezig. Daarnaast zorgt de stuur voor de inschrijving van het team en het startnummer waarvoor altijd 10 euro borg moet worden betaald. Voorafgaand aan de race bespreekt de stuur met het team de wedstrijdstrategie. Deze strategie omvat ten minste de volgende afspraken over:

1. Tempo en streeftijden voor de verschillende delen van de race;
2. De punten waarop aanvallen worden uitgevoerd dan wel tussensprints worden geplaatst;
3. De wijze waarop gereageerd wordt op het oplopen van, of opgelopen worden door andere ploegen;
4. De wijze waarop omgegaan wordt met wind mee of tegenwind *rakken*² en het schakelen daartussen (hetzelfde voor stroom mee of tegen);
5. De wijze waarop wordt omgegaan met momenten waarop de ploeg uit elkaar dreigt te vallen dan wel het streeftempo niet wordt gehaald.

Belangrijk is dat de stuur de ploeg weet te motiveren en het samenspel en de harmonie in de roeigroep kan behouden. Waar nodig communiceert hij met de slag hierover. Het is verstandig dat de slag en stuur afspraken maken over een goede en beknopte informatie-uitwisseling tijdens de race. Gesprekken zijn nu eenmaal lastig te voeren wanneer je als slag een race roeit.

Commando's en informatieverstrekking worden door de stuur – ook in de race - kort en krachtig gehouden, zodat alle roeiers weten waar ze aan toe zijn. Indien de stuur dit goed weet te doen is hij zijn gewicht in goud waard en draagt hij bij aan het neerzetten van een snelle tijd.

1.2 Stuurtips

Bij het sturen is het belangrijk om de volgende stuurtips in acht te nemen:

1. Gebruik geen alcohol wanneer er nog gestuurd moet worden. Hierbij is er geen wezenlijk verschil tussen auto of boot. Weet dat de verzekering bij een vaarongeval, waarbij alcohol in het spel is, mogelijk de schade niet dekt.
2. Zorg ervoor dat de sloep zo recht mogelijk in het water ligt en dat de balans zo min mogelijk wordt verstoord. Een scheve stand, onnodig heen en weer schuiven en staan of springen in de sloep, remt de boot.
3. Gebruik de commando's, deze zijn er niet voor niets. Commando's zijn expres kort gehouden, hierdoor kunnen ze snel worden gegeven. Het gebruik van korte standaard commando's zorgt ervoor dat iedereen de commando's eenvoudig kan herkennen en verstaan, ook wanneer er veel omgevingsgeluid is.

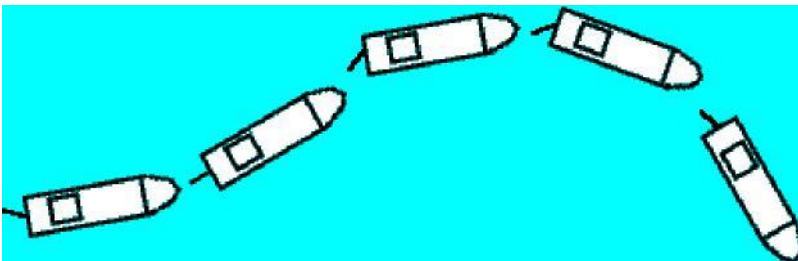
¹ Bespreking voorafgaand aan zeil- of roeiwedstrijd waarin de reglementen, route en huishoudelijke mededelingen worden besproken en de wedstrijdbehoeften worden verstrekt.

² Een rak is een nagenoeg recht stuk af te leggen vaarwater. Soms ook de rechte vaart van boei tot boei. Het heeft betrekking op het varen en minder op de loop of stroming van het stuk vaarwater.

4. De stuur treedt behoudend op. Het materiaal vormt de basis van onze vereniging en moet nog vele jaren mee. Het schadevrij terugbrengen van het materiaal is daarom belangrijker dan het net wat sneller afleggen van het parcours, of het net nog inhalen van een andere boot.
5. Houd overzicht. De stuur bepaalt wat er in de sloep gebeurt, niet de roeiers. Wil een roeier de boot stilleggen, dan vraagt hij dat aan de stuur. Willen de roeiers een bepaalde training uitvoeren dan vraagt men dat aan de stuur. De stuur moet echter wel rekening houden met nieuwe en onervaren roeiers en op gezette momenten pauzes inlassen tijdens oefeningen op het water.
6. Kijk vooruit en anticipeer op de omgeving. Op het water is doorgaans meer tijd dan op de weg, maar sturen en afremmen kost ook veel meer tijd. Bereid je acties zorgvuldig voor en zorg dat dat je koers ook voor andere boten duidelijk is.
7. Geef positieve feedback. Dit vertaalt zich in resultaten! Negatieve feedback roept weerstand op en demotiveert het team.

1.3 Gebruik van het roer

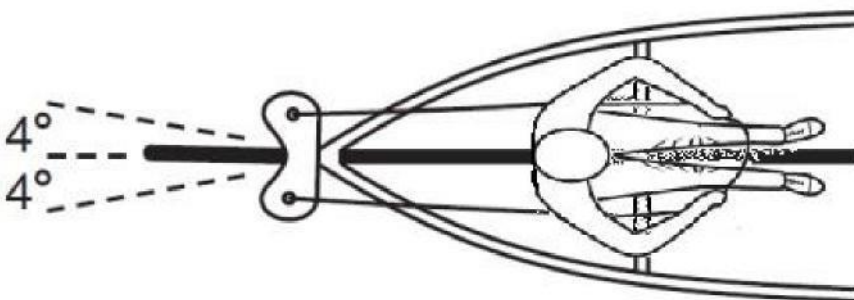
Het sturen van de sloep gebeurt door te trekken aan de roertouwjes. De sloep gaat naar de kant waar het roer naar toe wordt getrokken.



Figuur 1: roerpositie ten opzichte van vaarrichting.

Voor het gebruik van het roer gelden de volgende richtlijnen:

1. Gebruik het roer zo weinig mogelijk (immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af). Liever een aantal kleine korte correcties dan één keer een grote lange correctie.
2. Bij een ervaren ploeg (en in een wedstrijd) moet bij voorkeur worden gestuurd (roer geven) wanneer de bladen uit het water zijn. Dan heeft roer geven het meeste effect en beïnvloedt het sturen de haal niet.
3. Zet het roer niet te scheef, dan remt het sterker dan dat het stuurt. Houd een optimale hoek aan van vier tot vijf graden, daarboven neemt de remmende werking van het roer sterk toe. Een roeruitslag van meer dan 30 graden remt alleen nog maar en heeft nauwelijks meer sturend rendement. °



Figuur 2: de optimale hoek van 4°.

4. Maak bij scherpe bochten gebruik van de roeiers, door bakboord of stuurboord sterker te laten halen ("stuur- of bakboord best", zie paragraaf 2: Roeicommando's).
5. Een roer werkt alleen wanneer de boot sneller gaat dan het water. Wanneer de sloep net slagklaar is gemaakt, is sturen dus lastig. Houd ook rekening met stromend water en (harde) wind, laat bijvoorbeeld alleen de roeiers op bankje 4 met kleine haaltjes sturen. Vergelijk dit met de voorwielen van een auto die stuurt.



Figuur 3: de roeiers op de voorgrond als voorwielaandrijving.

6. Na de stuurmanoeuvre draait de sloep altijd nog even door. Houd hier rekening mee.
7. Slinger de stuurlijn niet om het lichaam of de handen en houdt de stuurlijnen altijd strak. Laat de stuurlijn nooit buiten boord hangen, want dan kan de lijn achter het roer of een ander obstakel blijven hangen, waardoor de boot onbestuurbaar wordt en veel schade kan oplopen.
8. Zorg dat bij het strijken van de boot beide stuurlijnen goed strak gehouden worden zodat het roer precies recht staat, anders bestaat de kans dat het roer beschadigt of afbreekt. Houd desnoods het roer met twee handen aan de vleugels vast.

2. Roeicommando's

Al eeuwenlang zijn er voor het roeien met sloepen roeicommando's. De commando's zijn nodig om goed te kunnen manoeuvreren, starten, goede slag te roeien etc. Ze bestaan altijd uit twee delen. Het eerste deel om aan te geven welke handeling men moet doen, het tweede deel om dit gelijk uit te voeren. Verder zal in het eerste deel van een commando ook worden aangegeven door de stuurman voor wie het commando bestemd is. Bijvoorbeeld: beide boorden, of bakboord/ stuurboord, of alleen de slagroeiers of bankje 4/3/2.

2.1 Soorten commando's

Het is belangrijk dat iedereen die roeit of stuurt de commando's kent en op dezelfde wijze toepast. Bij het geven van commando's, kan onderscheid worden aangebracht tussen drie verschillende soorten commando's:

Aankondigingscommando's

Dit zijn eigenlijk geen commando's maar het is informatie die op een gestructureerde manier wordt gegeven. Denk hierbij aan: *"we naderen de ligplaats"*, *"klaarmaken om uit te stappen"* of *"we gaan drie halen opbouwen gevolgd door tien halen hard"*. Aankondigingscommando's bereiden de roeiers dus voor op datgene wat van ze gevraagd gaat worden. Bij oefeningen kan de oefening aan de roeiers worden uitgelegd, in sommige gevallen zal dit uitgebreid zijn.

Uitvoeringscommando's

Bij een uitvoeringscommando wordt daadwerkelijk een actie van de roeiers gevraagd. Deze commando's zijn altijd kort en krachtig. Denk hierbij aan: *"riemen lopen"* of *"haal op ... gelijk"*.

Beëindigingscommando's

Dit zijn commando's die de uitvoering van de uitvoeringscommando's opheffen. Denk hierbij aan *"beide boorden op... riemen"*.



LET OP: wacht altijd met het geven van een nieuw commando, tot een eerder commando geheel is uitgevoerd.

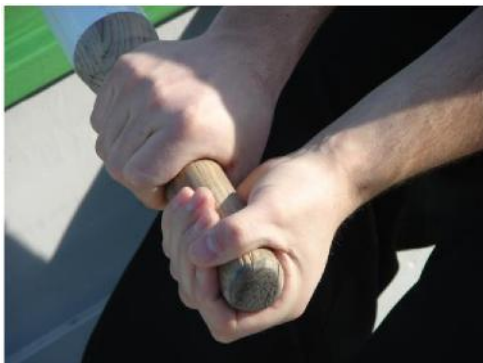
2.2 De enige echte roeicommando's!

In een sloep roeit men met RIEMEN, dus geen peddels o.i.d. In de meeste sloepen geldt wel één of andere 'straf' voor degene die toch peddel zegt. Altijd leuk!



Figuur 4: in een sloep roei je met de riemen die je hebt.

Denk om de juiste positie van de handen voordat je begint met roeien! Haak de handen rondom de riem, knijp ze niet vast.



Figuur 5: positie van de handen.

Het gebruik van verkeerde termen en commando's kan leiden tot onduidelijke en in het ergste geval gevaarlijke situaties. De onderstaande commando's moeten daarom bij alle leden van Sloeproevereniging De Mac bekend zijn en integraal te worden toegepast. Dit zijn de enige echte commando's:

Beide boorden riemen op ..gelijk!



Figuur 6: riemen op.

- De roeiers zoeken hun riem op en zetten deze staand tussen de voeten neer (ook wel "groeten"³ genoemd). De bladen van de riem 'gestrekt' met de bladen evenwijdig aan boeg-spiegel.

³ Veelal toegepast aan het begin van een wedstrijd uit respect naar de wedstrijdleiding en overige deelnemers of uit piëteit naar aanleiding van het overlijden van een roeier.



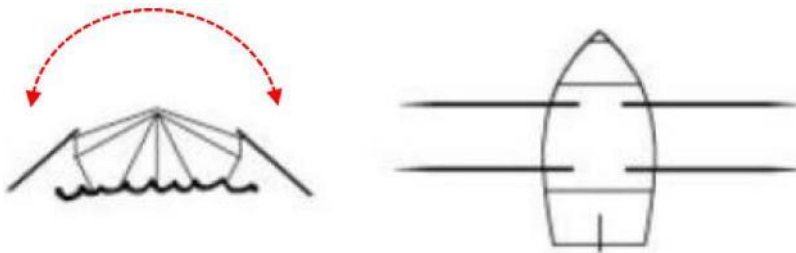
Figuur 7: voor- en bovenaangezicht riempositie op.

Beide boorden riementoe!



Figuur 8: riemen toe.

- Iedere roeier laat bij het commando 'toe' de riem rustig neer in de dol, de riem blijft dwarsscheeps, evenwijdig aan het wateroppervlakte en met de bladen verticaal gedraaid.



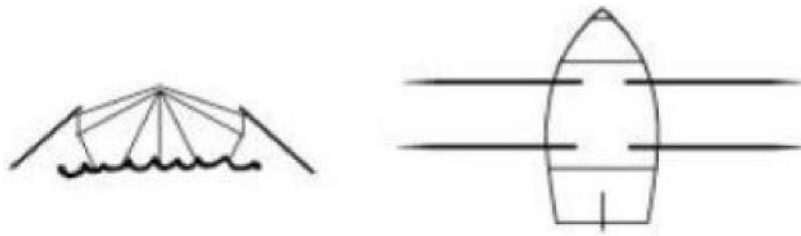
Figuur 9: voor- en bovenaangezicht riemen toe.

Beide boorden op.. riemen!



Figuur 10: (bakboord) op... riemen.

- De riemen worden haaks op de sloep, evenwijdig aan het wateroppervlakte, en met de bladen verticaal gedraaid gehouden. Niet te verwarren met het commando 'riemen....op'!



Figuur 11: voor- en bovenaangezicht beide boorden op... riemen.

Beide boorden haal op..... gelijk!

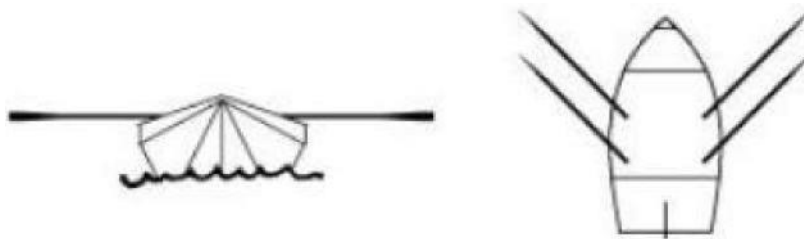


Figuur 12: klaar voor eerste roeislag, (haal op).



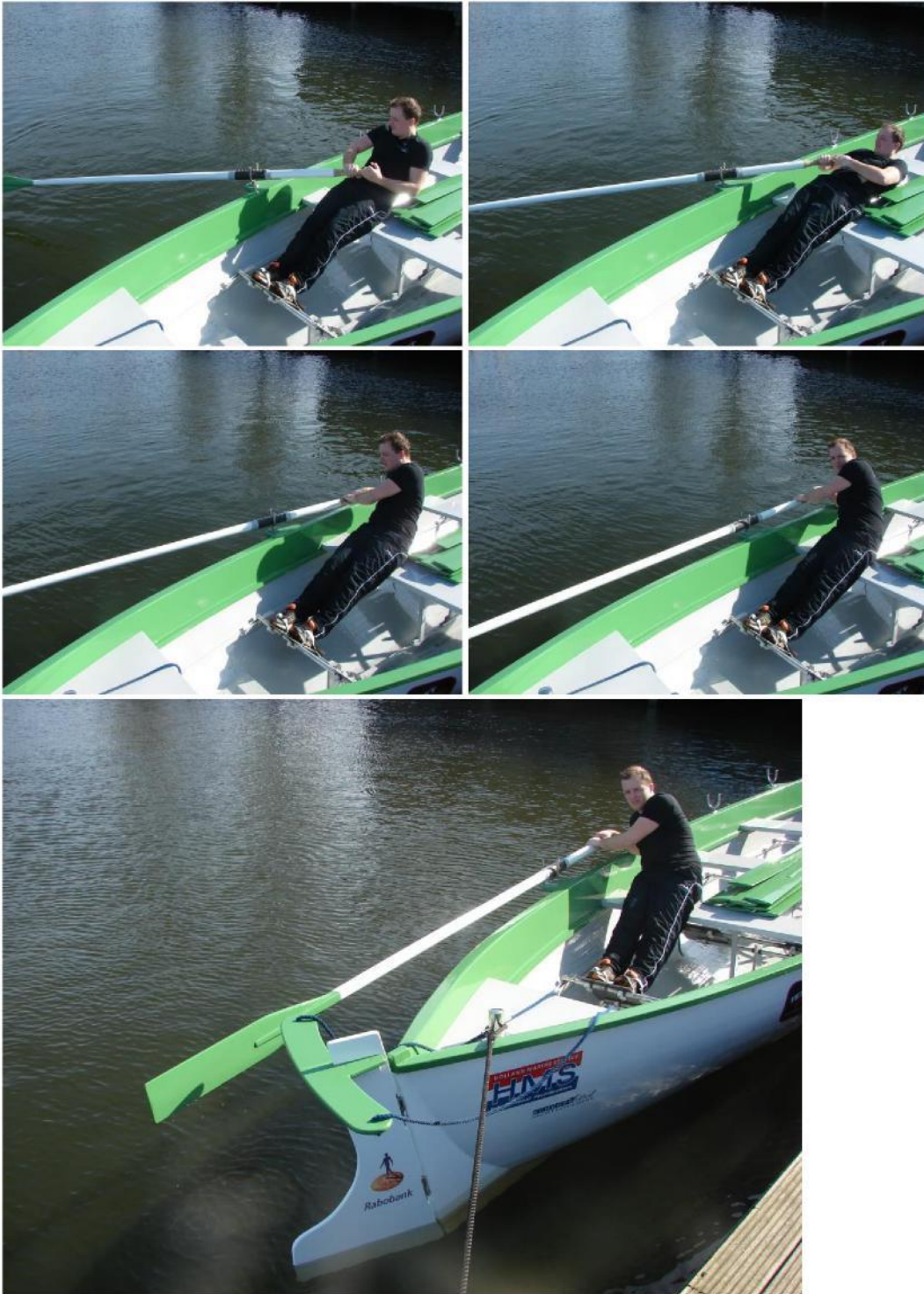
Figuur13: in de riemen vallen, (gelijk).

- Alle roeiers maken zich gereed voor de eerste roei-slag. Ze buigen zich met gestrekte armen zo ver mogelijk naar voren, zodat de riem een maximale slag kan maken. De punt van het blad net boven water. Op het commando 'gelijk' zet men de bladen verticaal niet te diep in het water, waarna de roeier achterover met gestrekte armen 'in de riemen valt'. Op het einde van de slag komt het blad uit het water en wordt op de hoogte van het dolboord gebracht. De riemen blijven hierbij achteruit wijzen. De gehele handeling vanaf het uitvoeringscommando tot de riem uit het water komt, behoort één soepele slag te zijn. Het tempo van de slagen wordt door de slagroeier aangegeven. De stuurman kan besluiten gedurende enige tijd het roeicommando 'haal op....gelijk' te herhalen totdat het tempo erin zit.



Figuur 14: voor- en bovenaangezicht haal op.

Beide boorden lopen .. riemen!



Figuur 15 t/m 19: processtappen riemen lopen.

- Dit commando kan bij bruggen of smalle doorvaarten worden gebruikt. Op het commando 'riemen' worden deze langs de boot naar achteren gebracht waarbij de steel over borst en hoofd naar achteren wordt gevoerd. De riemen blijven horizontaal, en mogen dus niet het water raken. De boot wordt daarmee zo smal mogelijk gemaakt om op eigen snelheid een versmalling te kunnen passeren (bijv. brug, open sluis of tegenligger).
- Varianten hierop zijn: 'bakboord lopen.....riemen!' of 'stuurboord lopen..... riemen!' Het betreffende boord laat dan de riemen lopen, het andere boord roeit door, op halve kracht. Zo blijft er wat extra gang in de sloep op doorvaarten waar ruimte is voor één zijde riemen.



Figuur 20: voor- en bovenaangezicht riemen lopen.



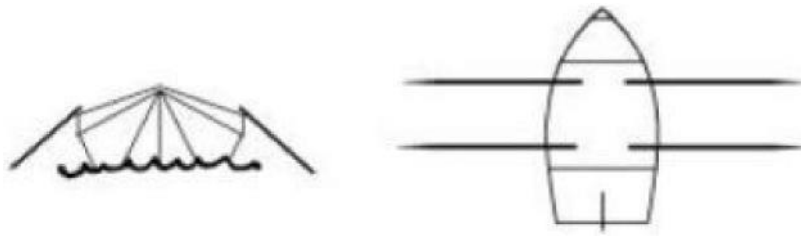
Figuur 21: bakboord laat de riemen lopen.

Beide boorden stopaf!



Figuur 22: stop af.

- Op het commando 'af' worden de bladen van de riemen verticaal in het water gebracht. De vaart wordt daarmee uit de boot gehaald. De roeiers moeten zich hierbij goed schrap zetten.
- Varianten hierop zijn: 'bakboord stop ..af!' of 'stuurboord stop af!' Eén van de boorden stopt dus af, terwijl de andere doorroeit. Dit commando kan worden gebruikt om bijvoorbeeld een boei zeer kort te ronden, of bij manoeuvreren in de haven.



Figuur 23: voor- en bovenaangezicht stop af.

Beide boorden strijk.... gelijk!



Figuur 24: strijken.

- Bedoeld om achteruit te varen. Op het commando 'beide boorden strijk' gaan de roeiers achterover zitten. Op het commando 'gelijk' gaan de bladen verticaal het water in, waarna de roeiers de riemen van zich afduwen.

Bakboord best!

- De roeiers aan bakboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar stuurboord.
- Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

Stuurboordbest!

- De roeiers aan stuurboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar bakboord.
- Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

Bakboord haal op, stuurboord strijk gelijk!

- Hiermee draait de sloep kort over stuurboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!

Stuurboord haal op, bakboord strijk gelijk!

- Hiermee draait de sloep kort over bakboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!

Beide boorden over en weer ...riemen!



Figuur 25: over en weer riemen.

- Op het commando 'riemen' worden de riemen haaks op de sloep binnentrokken. De riemen blijven in de dol, het handvat legt men op het andere dolboord neer. Dit commando gebruikt men bij het nemen van een pauze.



Figuur 26: voor- en bovenaanzicht over en weer riemen.

Beide boorden wel geroeid.



Figuur 27: wel geroeid, riemen opbergen.

- Dit commando volgt meestal na het commando 'riemen op....gelijk' aan het eind van een roeitocht. Iedereen legt zijn riem netjes neer in de sloep, in een vaste volgorde, aangegeven door de stuurman.



Onthoud: hoeveel commando's een stuurman ook kent, deze kennis vervangt nooit het goed stuurmanschap. Belangrijk is dat de stuur ver vooruit kijkt en goed anticipeert op wat komen gaat. Schade aan de sloep blijft nooit zonder consequenties. In het gunstige geval is de sloep een tijd uit de vaart en moet de onderhoudscommissie er avonden en weekenden in stoppen om de schade weer te repareren. In het ergste geval vallen er slachtoffers of wordt het verzekeringswerk.

3. Elementen voor een goede training.

Trainen vormt de basis van succes en een uitdagende training houdt het roeien aantrekkelijk. In dit hoofdstuk worden een aantal handvatten gegeven voor het samenstellen van een training.

3.1 Slagen tellen

Het tellen van de slagen vormt de basis, waarop verschillende variaties mogelijk zijn. Een stuur kan daar zijn eigen creativiteit in kwijt en hoeft zich nergens voor te schamen. Het aantal slagen per minuut staat vaak in verhouding tot de snelheid en kan met behulp van een stopwatch worden geteld. Met variaties in het aantal slagen per minuut kan het verschil in trainingsintensiteit worden bepaald.

3.2 Snelheid meten

Iedere mobiel of smartphone heeft tegenwoordig wel een snelheidsmeter op basis van gps en kan worden ingezet als meetinstrument tijdens de training. De sloep heeft net als iedere boot een rompsnelheid. De rompsnelheid is de hoogst haalbare snelheid van een boot die niet in staat is te *planeren*⁴. Meer vermogen toevoegen heeft dan geen effect meer op de snelheid. Dit zorgt alleen maar voor meer golven (weerstand). De maximale rompsnelheid is gemakkelijk te berekenen en ligt voor onze sloep op 13,2 km/uur.

Harder roeien dan 13 km/uur zal dus niet lukken. Een snelheid tussen de 10 en 12 km/uur (bij vlak water) is optimaal afhankelijk van de samenstelling van de sloep.

Komt de snelheid onder de 10 km/uur te liggen dan 'loopt de sloep niet lekker' en kost het op gang houden relatief veel kracht. Dit is een gevoelskwestie waar roeiers en stuurman na verloop van tijd steeds meer feeling mee krijgen. Door in het juiste 'window' te varen kan het rendement van de inspanning worden vergroot.

3.3 Tijd tegenover afstand

Een standaardtraining van een uur brengt ons van de haven naar het eiland De Biezen en weer terug. Een korte pauze tussendoor om even bij te tanken hoort er bij.

Wordt de route niet gehaald, dan is men of te laat vertrokken, heeft men te veel pauze genomen of is er niet snel genoeg geroeid. Het halen van een bepaalde afstand in een training kan een doel op zich zijn. Door bijvoorbeeld om het eiland heen te varen i.p.v. er in wordt de route al weer met 1 km verlengd.

⁴ Als een boot of surfplank harder gaat dan de vorm van de romp aankan, komt de boot of surfplank uit het water. Hierdoor neemt de waterweerstand af en gaat de boot of surfplank harder.

Een goede stuurman houdt de tijd in de gaten en past de te roeien route aan bij weersveranderingen en de conditie van het team. Zo proberen we het wachten op de kade voor een 2^e boot zoveel mogelijk te beperken. Een 2^e training kan als alle roeiers daar behoefte aan hebben worden opgerekt tot een duurtraining van bijvoorbeeld 1,5 uur naar Zeewolde.

3.4 Intervallen

Bij intervaltraining worden perioden van intensieve inspanning afgewisseld met perioden van actieve rust. Een stuur kan hierbij wisselen met het aantal slagen maximaal en rust.

Met het toevoegen van intervallen aan een training werkt men aan de conditie en de basissnelheid van de sloep. Met intervallen traint men specifiek de hartspier waardoor een betere zuurstoftoevoer naar de spieren mogelijk wordt. Door vaker even 'hard' te gaan zal de basissnelheid van het team hoger komen te liggen.

3.5 Wedstrijdjes

Het toevoegen van wedstrijdelementen in een training kan roeiers stimuleren om net even dat beetje extra te geven. Met het kiezen van een boei als doel kan de strijd tussen bakboord en stuurboord losbarsten.

3.6 Conditie, kracht, souplesse, techniek

Een goede techniek is van belang voor iedere vorm van training. Een beginnend roeier (geldt voor iedereen aan de start van het seizoen) moet eerst de techniek goed onder de knie krijgen. Blessures liggen anders op de loer... De stuur let goed op alle roeiers en voorziet in aanwijzingen die zowel het individu als het hele team ten goede komen. De stuur kan mensen ook opdrachten meegeven om aan te werken in een bepaalde periode. Soms kan het helpen om mensen op verschillende posities te plaatsen.

Conditie ontwikkelt zich na verloop van tijd in het seizoen en zal in maart nog niet maximaal zijn. Een goede stuur laat het team groeien in het seizoen en past de trainingsintensiteit geleidelijk aan.

Niet iedere roeier is even sterk en dat kan benut worden in de indeling van de sloep. Doorgaans zit de motor van de boot op bankje 2 en 3. Lomp halen werkt niet tenzij iedereen dat tegelijk doet. Het geheim zit hem in de souplesse.

3.7 Goed om te weten!

Een gemotiveerde stuur verdiept zich in trainingsmethoden en probeert deze toe te passen op een training.

Een echte stuur is bekend met de basisbeginselen van het sloeproeien zoals beschreven in het stuk: **"Roeitechniek, door Floor Maitimo van roeivereniging Ferox uit Katwijk"**. Dit document is terug te vinden op de website van de FSN en zou verplichte kost moeten zijn voor iedereen die aan sloeproeien doet!

4. Varen op het water

De vaarregels op het water worden bepaald door drie regelgevers: de overheid, het bestuur van de roeivereniging en de gebruiken van goed zeemanschap.

Op 26 oktober 1983 trad het *"Reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan"* in werking. Kortweg genoemd "Het Binnenvaart Politie Reglement" of BPR. Daarnaast zijn er nog een aantal wijzigingsbesluiten (aanpassingen) op het BPR van toepassing. In principe geldt het BPR voor alle binnenwateren in Nederland - er zijn enkele rivierdelen (van Rijn, Maas en Lek) uitgezonderd - en dus ook voor vrijwel al het water waarop wij roeien. Vraag altijd terplekke na welke regels er gelden. Het BPR heeft voor het waterverkeer dezelfde functie als de Wegenverkeerswet en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor het wegverkeer. Het BPR kent als speciale categorie de 'kleine schepen'. Dit zijn schepen waarvan de lengte minder dan 20 meter is, die geen pont, sleepboot, schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren of vissersschip zijn. Vrijwel alle plezierboten vallen hieronder. Voor deze schepen geldt een aantal speciale bepalingen die in dit hoofdstuk worden toegelicht. De hieronder beschreven regels vormen in grote lijnen een samenvatting van het BPR. Voor een volledig overzicht van het BPR evenals alle aanvullende bepalingen en uitzonderingsregels wordt verwezen naar het BPR.

4.1 Veiligheid op het water

Bij eventuele calamiteiten heeft de stuur de leiding. Is de stuur zelf betrokken bij een calamiteit en/of niet in staat leiding te geven dan neemt een van de slagroeiers het over. Als belangrijkste regel geldt: **BLIJF TEN ALLEN TIJDE RUSTIG**. En geef duidelijke korte instructies.

De stuur heeft altijd een volledig opgeladen mobiel bij zich!!!!

De stuur heeft de beschikking over een waterdichte noodrugzak waar de volgende zaken in zitten:

- Hoofdlamp, dit zorgt voor extra licht aan boord bij eventuele calamiteiten en handen vrij, bovendien kunnen hiermee lichtsignalen worden gegeven om de aandacht te trekken. Voor de training even testen.
- Megafoon, hiermee kun je je zelf hoorbaar maken op het water, echter niet gebruiken voor het geven van commando's tijdens trainingen. Zorg dat je het zo nu en dan even test.
- Kiss of life
- Kleine verbandtrommel
- 9 foliedekens.

Controleer de inhoud van de noodrugzak regelmatig. Bij onvolledigheid doorgeven aan het bestuur.

Hanteer bij een calamiteit de volgende procedure:

Bij calamiteit op het water:

- 112 bellen

- Aard van de calamiteit doorgeven
- Locatie doorgeven
- Indien mogelijk sloep op die locatie veilig stellen. Of blijf roeien met twee roeiers (stuur- en bakboord) en stel de sloep veilig op een plek waar de nooddiensten bij kunnen komen: aanleggen, noodsignalen geven, zichtbaar maken en eerste hulp verlenen.

Geef aan de vereniging door, indien je dit nog niet hebt gedaan, of je over EHBO beschikt en wie je ICE-contact is (In Case of Emergency).

Voor stuurlieden is een reddingsvest verplicht gedurende de winterperiode (het moment dat we met donker het water opgaan). De roeiers moeten de stuur hierop aanspreken als hij of zij dit weigert. Wordt dit nog geweigerd, dan graag melden aan het bestuur.

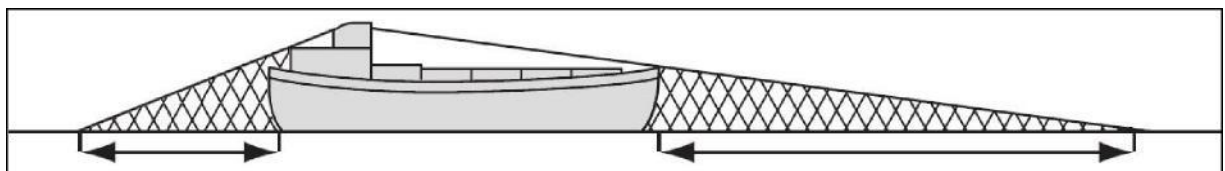
Bij enkele nieuwe leden is de behoefte ontstaan voor het dragen van een reddingsvest tijdens de roeitrainingen. Dit moet worden gerespecteerd. Een roeier die een reddingsvest wenst moet in de gelegenheid worden gesteld een dergelijk vest te dragen. Voorlopig worden de reddingsvesten bij Geertje gestald, de roeier kan bij haar een vest ophalen en terugbrengen.

Een wisseling van de wacht in de sloepindeling op het laatste moment valt niet altijd te voorkomen. Mocht er onverhoopt een wisseling hebben plaatsgevonden, dan melden op sportsplanner. Lijst moet bekend zijn van wie er in de sloep zitten zodat in noodgevallen de contactpersonen benaderd kunnen worden, ook kan het aantal mensen aan de nooddiensten worden doorgegeven.

4.2 Verkeer op het water

Een roeiboot heeft volgens het BPR altijd een schipper. Bij gestuurde roeiboten is dit de stuurman. Een schipper moet aan boord zijn en elk lid van de bemanning van een schip moet de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper - binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid - worden gegeven.

Grote boten/schepen hebben last van een dode hoek. Deze hoek bevindt zich zowel aan voor-als aan de achterzijde van het schip.



Figuur 28: Dode hoeken voor de vrachtschipper

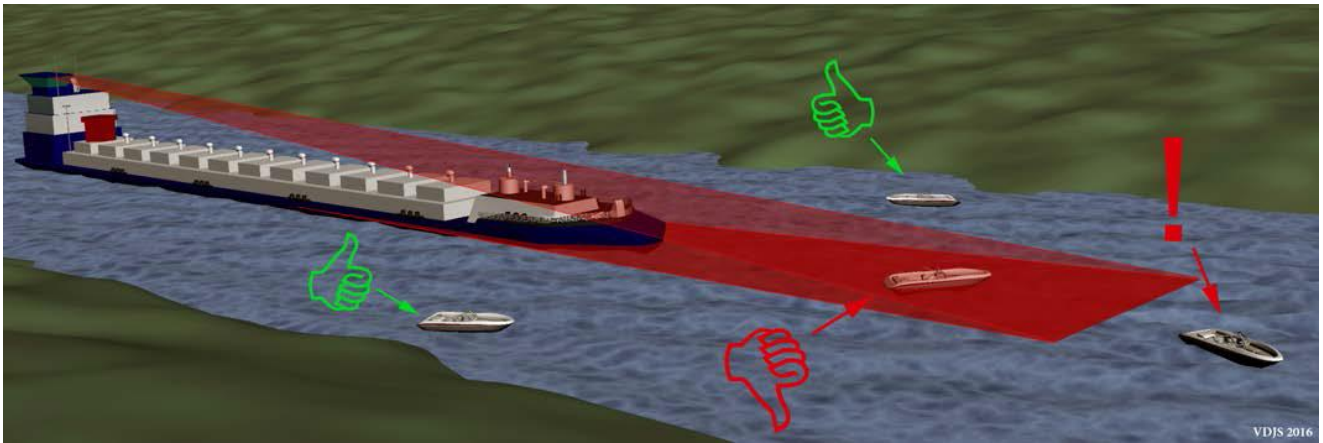


Fig. 29: Als je de stuurhut en de schipper van een vrachtschip niet kunt zien, dan ziet de schipper jou ook niet. Hoe groot de dode hoek van een binnenvaartschip is, hangt af van het type schip, de lading, de hoogte van de stuurhut en de afstand van de stuurhut tot het einde van de zichtbelemmering. Blijf uit de dode hoek! Kijk regelmatig achterom en zorg dat je goed zicht rondom hebt als je achter het roer staat. Vaar zoveel mogelijk aan de rechterkant van het vaarwater. De beschreven situatie geldt op binnenwater; op zee is de dode hoek van beroepsschepen vele malen groter!

Tevens hebben grote schepen een sterke zuiging rondom de boot. Het verdient dus aanbeveling om ruime afstand tot deze schepen te bewaren.

“Zuiging is een fenomeen dat met name grote schepen veroorzaken en ook de effecten van ondervinden. Een sloep die door een groot schip wordt ingehaald kan wel last hebben van de zuiging die het grote schip veroorzaakt.

Wat is zuiging nu precies? Zuiging is een stroming die optreedt rond schepen met een grote waterverplaatsing en die zowel naar het grote schip toe als daar vandaan kan staan. Zuiging wordt veroorzaakt door dat grote schepen veel water wegduwen met hun boeg en met hunschroef.”

De waterverplaatsing tussen twee passerende grote schepen kan zodanig zijn dat daartussen ondieptes ontstaan met het risico dat je met de sloep vastloopt.

Bij het varen op stromend water, krijgt de roeisloep de snelheid van het stromende water mee of tegen. Zolang de boot in de richting van de stroom wordt voortbewogen, verhoogt de snelheid van het water de snelheid van de boot. Als men op stromend water gaat roeien, begin dan altijd stroomopwaarts, want men raakt anders snel (te) ver van huis. Een rivier kent in het midden de sterkste stroming, bij bochten ligt echter de grootste stroming meer in de richting van de buitenbocht.



LET OP: voor het varen op rivieren en open water is specifieke kennis en ervaring nodig. Houd hier rekening mee. Stel je daarnaast altijd op de hoogte van de plaatselijke situatie!

4.3 Voorrang op het water – algemene principes

De eisen van goed zeemanschap zijn belangrijker dan de regels van de BPR. Artikel 1.05 van *het BPR stelt: "De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement."* Met andere woorden, er moet dus afgeweken worden van de regels wanneer dit in bijzondere omstandigheden wordt vereist.

Bij het verlenen van voorrang op het water gelden een paar algemene regels.

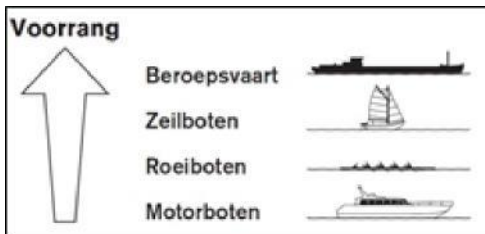
1. Inhalen (op- of voorbijlopen) is slechts toegestaan als er ruimte is voor gelijktijdig passeren. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Bij naderen op tegengestelde of kruisende koersen of bij oplopen zonder gevaar voor aanvaring, mag een schip zijn koers niet zodanig wijzigen dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan.
3. Een schip dat uit moet wijken moet dit zodanig doen dat het andere schip koers en snelheid kan bewaren.



LET OP: een zeilboot met de motor aan is een motorboot, een zeil- of motorboot die met peddels wordt voortbewogen is een op spierkracht voortbewogen vaartuig (roeiboet).

De voorrangsregels in hun algemeenheid, zien er als volgt uit. Steeds is aangegeven welke boot moet wijken (dat wil zeggen voorrang geven) voor welke andere boten:

- roeiboten wijken voor zeilboten (ook een surfplank is een zeilboot), voor de beroepsvaart en voor veerponten;
- motorboten (zijnde geen beroepsvaart) wijken voor roeiboten;
- kleine boten wijken voor grote boten;
- boten buiten de vaargeul wijken voor boten in de vaargeul;
- varen twee boten recht op elkaar af, dan wijken beide boten naar stuurboord; bij kruisende koersen wijkt het schip dat het andere aan stuurboord heeft (ook hier heeft rechts voorrang).
- loopt een boot in op een andere boot, dan moet de opgelopen boot wijken; het opgelopen schip houdt stuurboord, geeft ruimte en moet zo nodig vaart verminderen;
- bij aanleggen of afvaren mogen andere boten niet gehinderd worden, men mag een water daarnaast niet oversteken als men andere schepen daardoor hindert.



Figuur 30: voorrang vaartuigen.

4.4 Voorrang op het water – specifieke situaties

Bij de voorrang op het water kan onderscheid worden gemaakt tussen vier situaties. **Tegengestelde koers:** Twee schepen komen elkaar recht tegemoet.

Passeren bij engtes: Twee schepen komen elkaar recht tegemoet bij een engte. Een engte is een plaats in de vaarweg waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren. Sluizen en bruggen zijn engtes.

Oplopende koers: Het ene schip haalt het andere in. Om precies te zijn: het oplopende schip nadert het opgelopen schip van achteren onder een hoek minder dan 22,5 graden met de lengteas. Voorbij lopen is de manoeuvre die het gevolg is van oplopen totdat de schepen geheel vrij van elkaar zijn.

Kruisende koers: Twee schepen naderen elkaar onder zo'n hoek, dat er geen sprake is van tegengestelde of oplopende koers. Bij twijfel wordt uitgegaan van tegengestelde dan wel oplopende koers.



Figuur 31: voorrangsregels bij oplopende vaartuigen.

Tegengestelde koersen

Alle schepen:

- Goed zeemanschap.
 - Het schip dat dicht aan de stuurboordwal vaart gaat voor wanneer het andere schip niet aan stuurboordwal vaart.
 - Klein wijkt voor groot.
-

Kleine schepen onderling:

- Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen.
 - Roeiboot wijkt voor zeilboot.
-

Roeiboten onderling:

- Beide schepen wijken naar stuurboord.

Engtes (vernauwingen)

Alle schepen:

- Goed zeemanschap.
 - Indien de doorvaart door tekens wordt geregeld, zijn deze bepalend.
 - Op stromend water moet een tegen de stroom in varend schip voorrang verlenen aan een met de stroom mee varend schip.
 - Een schip dat aan stuurboord een hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de binnenbocht aan stuurboord heeft, moet voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend ander schip.
 - Klein wijkt voor groot.
-

Kleine schepen onderling:

- Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen
- Roeiboot wijkt voor zeilboot indien de zeilboot zich in de engte bevindt, anders wijkt de zeilboot.

Oplopende koers

Alle schepen:

- Goed zeemanschap.
 - Klein wijkt voor groot.
-

Kleine schepen onderling:

- Andere oplopende schepen wijken in principe uit naar bakboord
- Het opgelopen schip geeft ruimte en moet het voorbij lopen vergemakkelijken.

Kruisende koersen

Alle schepen:

- Goed zeemanschap
 - Het schip dat dicht aan de stuurboordwal vaart gaat voor wanneer het andere schip niet aan stuurboordwal vaart.
 - Klein wijkt voor groot.
-

Kleine schepen onderling:

- Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen.
 - Roeiboot wijkt voor zeilboot.
-

Roeiboten onderling:

- Schip dat van links komt wijkt (ook hier heeft rechts voorrang).



LET OP: Niet alle pleziervaart kent en handelt volgens het vaarreglement, houd hier dus rekening mee!



Figuur 32: dat iemand een pet draagt betekent nog niet dat hij kapitein is.

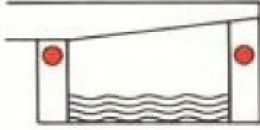
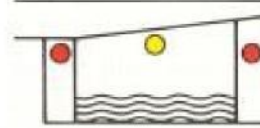
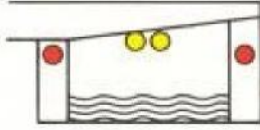
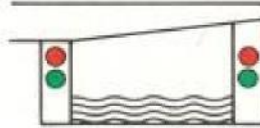
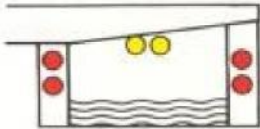
4.5 Signalen op het water

De scheepvaart kent heel veel signalen: zowel tekens, boeien als borden. De belangrijkste signalen voor roeiers zijn hieronder gegeven.

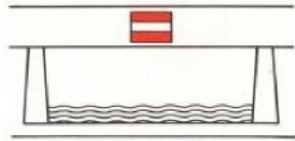
Geluidssignalen

.	Zeer korte stoot (kwart seconde).
-	Korte stoot (één seconde).
—	Lange stoot (4-6 seconden).
—	Attentie (aandachtsein).
-	Ik ga naar stuurboord.
- -	Ik ga naar bakboord.
- - - -	Ik sla achteruit.
- - - - -	Ik kan niet manoeuvreren.
-	Ik ga over stuurboord keren.
- - - -	Ik ga over bakboord keren.
-	Oploper: ik wil aan stuurboord voorbijlopen.
- -	Oploper: ik wil aan bakboord voorbijlopen.
.....	U kunt niet voorbijlopen.
-	Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis.
.....	Er dreigt gevaar voor aanvaring (tenminste 6 keer).

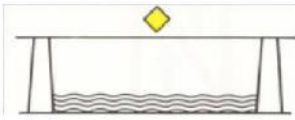
Lichtsignalen

Bruggen in bedrijf	
	Eén rood licht aan weerszijden: doorvaart verboden
	Eén rood licht aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk
	Eén rood licht aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan voor tegenliggende vaart verboden
	Een rood licht (boven) en een groen licht (onder) aan beide zijden: doorvaart verboden, wordt dadelijk toegestaan
Bruggen buiten bedrijf	
	Twee rode lichten aan weerszijden: doorvaart verboden
	Twee rode lichten aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk
	Twee rode lichten aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden

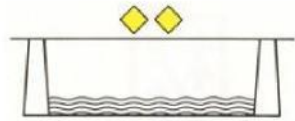
Vaste bruggen



Bord rood-wit-rood boven vaartopening:
verboden doorvaartopening.

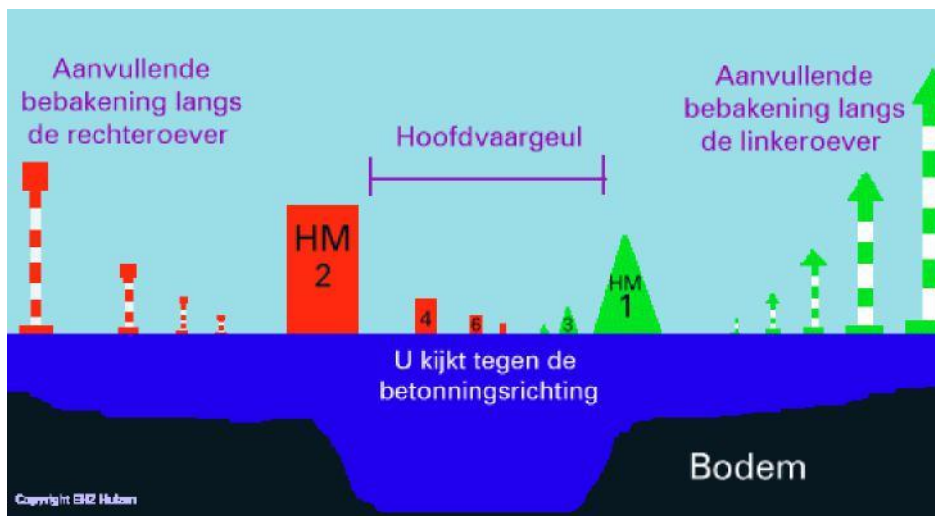


Gele ruit boven vaaropening: aanbevolen
doorvaartopening, tegenliggende vaart mogelijk.

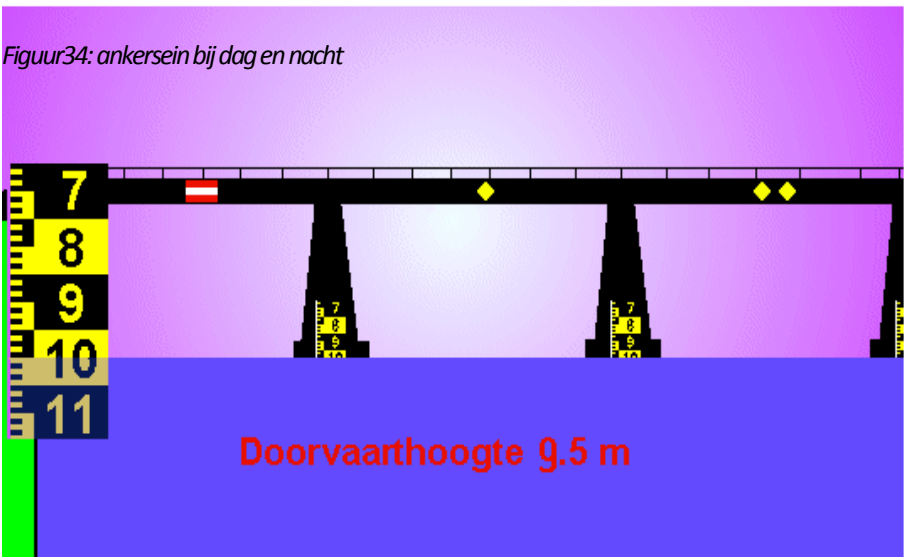
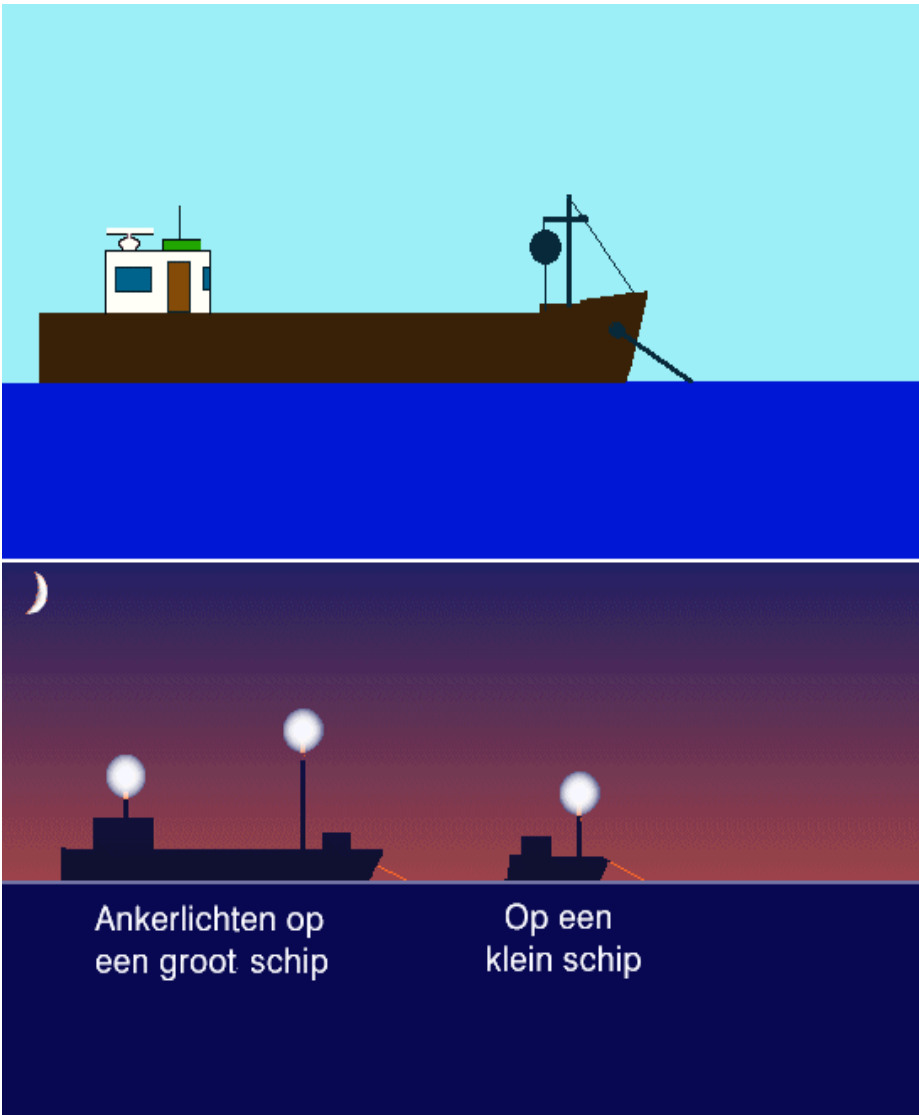


Twee gele ruiten boven vaaropening: aanbevolen
doorvaartopening, voor tegenliggende vaart
verboden.

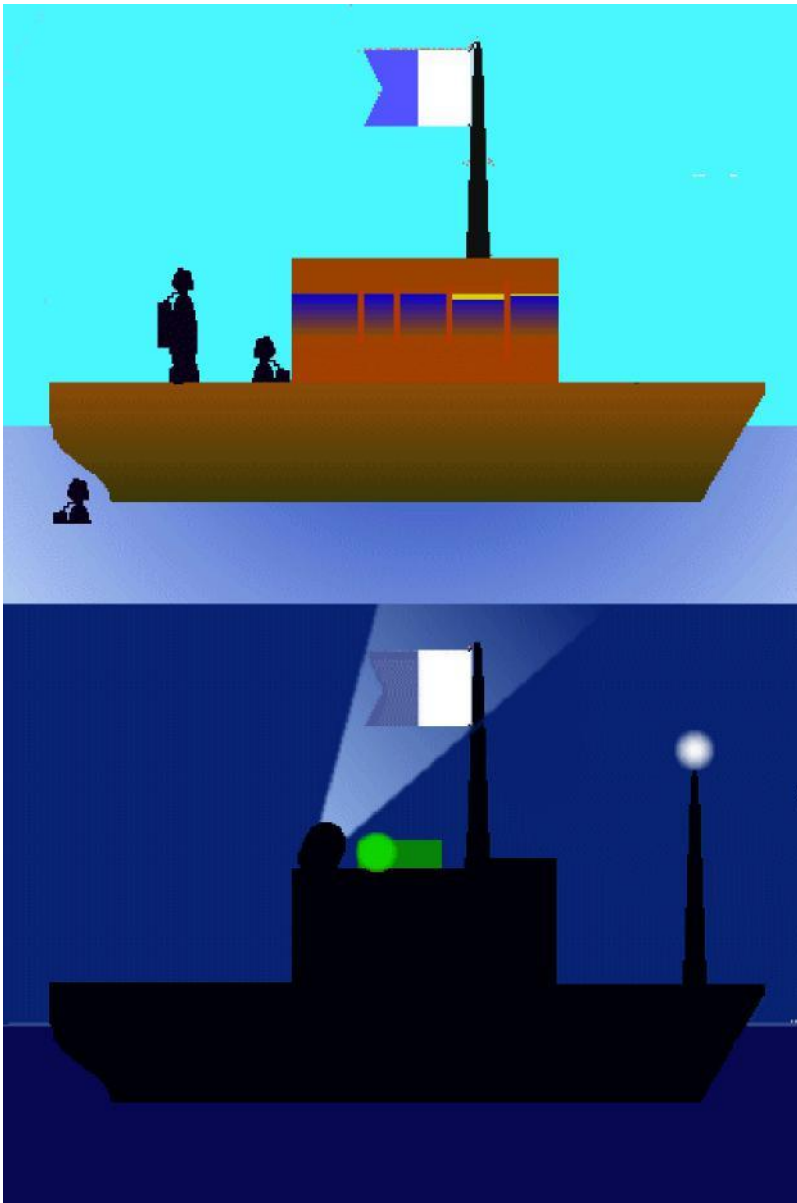
Betonningen en signalen lezen



Figuur 33: doorsnede vaargeul ten opzichte van walkant met betonning



Figuur 33: ankersein bij dag en nacht en 34: voorkomende situatie Randmeren



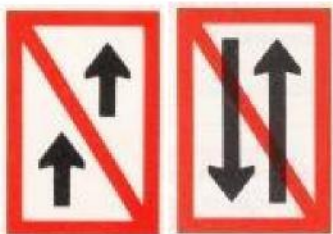
Figuur 35: duikers op het Wolderwijd.

Algemene verkeerstekens



Links: verboden in te varen, maar dit geldt niet voor roeiboten.

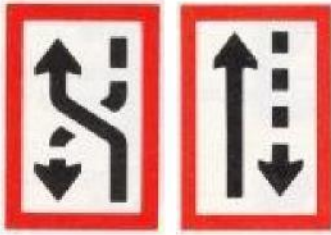
Rechts: verboden te keren.



Links: verboden op te lopen (in te halen)

Rechts: verboden op te lopen en elkaar in tegengestelde richting voorbij te varen.

Algemene verkeerstekens



Links: verplichting zich naar de bakboordzijde van het vaarwater te begeven.

Rechts: verplichting de bakboordzijde van het vaarwater te houden



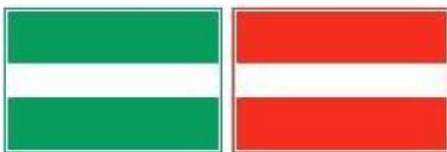
Links: pleziervaartuigen toegestaan (blauw bord)

Rechts: pleziervaartuigen verboden (wit bord met rode rand en streep)



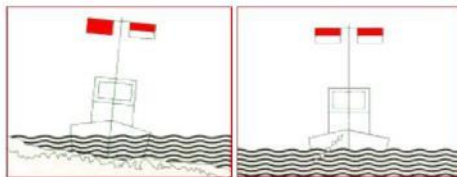
Links: roeiboten toegestaan (blauw bord)

Rechts: roeiboten verboden (wit bord met rode rand en streep)



Links: invaren toegestaan (groen-wit-groen)

Rechts: invaren verboden (rood-wit-rood)



Links: voorbijvaren toegestaan aan één zijde

Rechts: voorbijvaren toegestaan aan beide zijden

Figuur onder: voorbijvaren aan linkerzijde

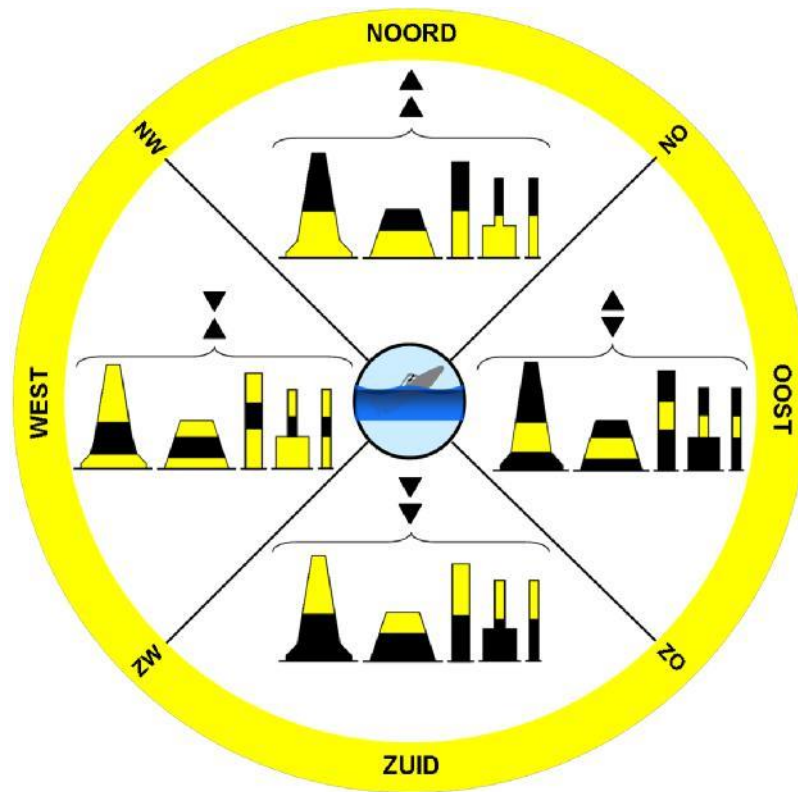


cardinale markeringen

Je kunt boeien tegenkomen die bekend staan als cardinale markeringen. Zeker voor kustwateren en in riviermondingen kun je deze boeien aantreffen. De cardinale markering geeft aan aan welke zijde gepasseerd moet worden. Reden kan zijn dat de markering je waarschuwt voor een vaargevaarlijk obstakel, zoals een scheepswrak.



Figuur 36 en 37: voorbeelden cardinale markeringen.



Figuur 38: het cardinale kompas.

Noord cardinale markering: 2 boven elkaar geplaatste zwarte driehoeken of kegels met de toppen naar boven gericht

Oost cardinale markering: 2 boven elkaar geplaatste zwarte driehoeken of kegels met de bases naar elkaar toe gericht

Zuid cardinale markering: 2 boven elkaar geplaatste zwarte driehoeken of kegels met de toppen naar beneden gericht kleur: geel boven zwart

West cardinale markering: 2 boven elkaar geplaatste zwarte driehoeken of kegels met de toppen naar elkaar toe gericht.

4.6 Het voorkomen van aanvaringen

Een aanvaring zal nagenoeg altijd schade met zich mee brengen. Daarnaast bestaat er kans op lichamelijk letsel en/of onderkoeling wanneer roeiers of stuur te water geraken. Het is daarom belangrijk geen enkel risico te nemen bij het sturen van de sloep.



Figuur 39: overzichtskartaal met betonningen, situatie aqua- en naviduct, let op: geen vaarkaart!!!!

Onderscheid kan worden aangebracht tussen aanvaringen met:

- andere boten, waaronder zeil-, roei- en motorboten
- de wal, oever of brug
- vaste objecten in het water, zoals vloten, steigers of dukdalven
- drijvende objecten in het water zoals bijvoorbeeld de betonning of drijf hout.



Figuur 40: dukdalf.

Voor het voorkomen van aanvaringen gelden de volgende richtlijnen:

1. Ken het BPR en/of het specifieke wedstrijdreglement in een race.
2. De stuur neemt nooit voorrang op andere boten, ook al heeft hij dat wel.

3. Wanneer een aanvaring dreigt, met een andere boot, dan moet de betreffende boot worden aangeroepen. Begin de aanroep met het benoemen van de boot: *“Naam van de sloep”, “Zeilboot”* of *“Motorboot...”* en roep vervolgens wat die boot moet doen: *“houden!”*, *“sturen!”*, *“houd stuurboord wal!”* of *“kijk uit!”*.
4. Roep andere boten ook aan wanneer voor die boten een aanvaring dreigt. Wanneer een sloep gevaarlijk dicht bij de wal komt, roep dan *“Sloep, sturen!”*
5. Probeer een aanvaring altijd te vermijden en overweeg bij een dreigende aanvaring de wal in te sturen. In dat geval heeft maar één boot schade.
6. Wanneer de stuur niet zeker is of er onvoldoende ruimte voor de riemen is, dan waarschuwt hij in ieder geval de roeiers *“let op je riem!”*
7. Probeer aanvaringen met drijvende obstakels zoals wrakhout, te vermijden. Stuur zo, dat het object onder de riemen door drijft. Wanneer onverhoopt toch een stuk wrakhout wordt aangevaren, wees dan voorzichtig met het inpikken en doorhalen van de riemen en probeer te vermijden dat het roer wordt geraakt.

Op het Wolderwijd en het Veluwemeer heb je naast de gebruikelijke betonningen ook te maken met vaste objecten in het water. Deze objecten staan niet alleen vast in de bodem, maar hebben ook in een straal van ruim 2 meter een eiland van basaltblokken, meestal is deze berg basalt niet te zien. Houd hier rekening mee bij het ronden! Neem gepaste afstand.



Figuur 41: vast object op basalten eiland.

Verdere punt van aandacht is de ondiepte bij de eilanden, met name de zuidoostelijke kant van De Kluut en de dijk naar Zeewolde. Neem ook hier gepaste afstand, beter nog: blijf binnen de betonning.

Houd bij de dijk naar Zeewolde ook rekening met de palen voor de fuiken, deze zijn doorgaans slecht te zien. De palen voor de fuiken steken ver het water in.



Figuur 42: visfuiken.

4.7 Winterroute

Voor de winterperiode geldt een vaste route, afhankelijk van de starthaven gaat de route altijd naar het eiland de Biezen waar in de luwte een korte pauze wordt ingelast. Op de volgende pagina vind je een overzichtskaart van de winterroute, heenweg in groen en de route terug in rood. Houd de regels op het water in acht. Let op: kaartje geeft indicatie weer en kun je niet als vaarkaart hanteren. Blijf oplettend! Situaties, ook wat betreft betonning, kunnen op het water veranderen.



5. Aankomst en vertrek

De stuur is verantwoordelijk voor het gecoördineerd in en uitstappen van de sloep en het aankomen en vertrekken bij de ligplaats. De dollen van onze sloep zijn erg kwetsbaar en staan centraal in dit verhaal.

5.1 In- en uitstappen

De roeiers stappen altijd één voor één in en uit de sloep. Hierbij verzorgt de stuur de coördinatie. De sloep moet altijd zo veel mogelijk in balans worden gehouden. Dat wil zeggen dat er aan beide zijden een even aantal mensen is. De stuur houdt de dollen goed in de gaten en waarschuwt de roeiers bij het in- en uitstappen: **“let op de dollen”**.

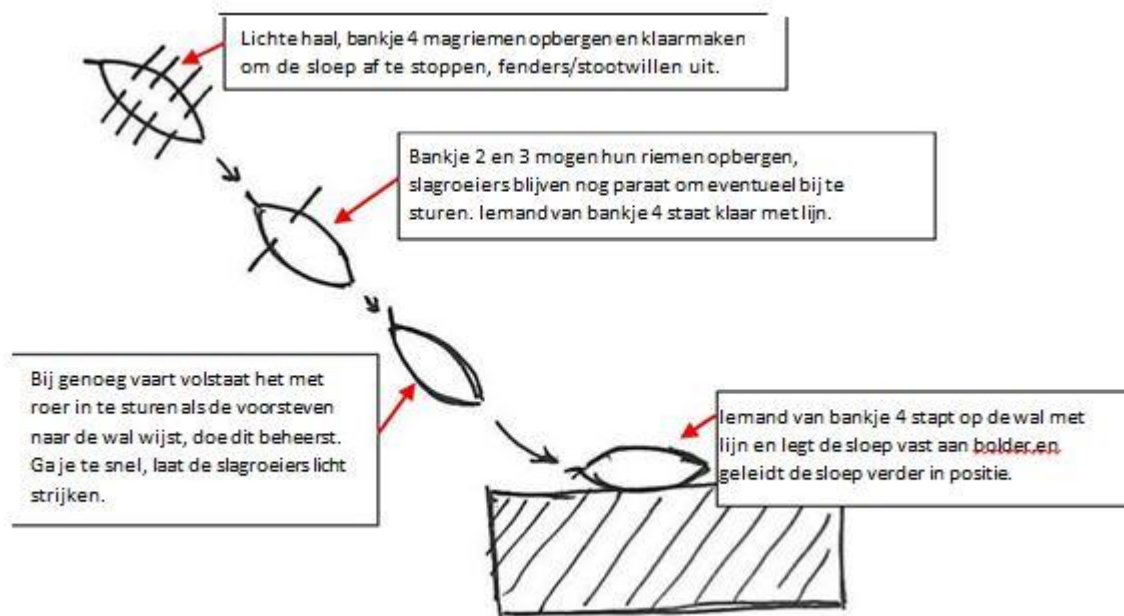
Het is erg belangrijk dat de stootwillen op de juiste plek zitten en dat de rand van de sloep nergens achter of onder kan blijven hangen. Het vervangen van 1 dol kost ongeveer 7 dagen!!!

5.2 Het wegduwen van de sloep uit de kant

Doorgaans is degene die het laatste instapt degene die de sloep een zetje geeft met één been. Dit gebeurt alleen op aanwijzing van de stuurman en wanneer iedereen klaar is voor vertrek. Desgewenst kan de sloep ook met de hand of met de riem worden afgeduwd. Afduwen met een riem gebeurt nooit tegen een andere boot!

5.3 Aanleggen

Bij terugkomst hebben je roeiers mogelijk alles gegeven, is de moeheid toegeslagen. Het is dan zaak je aandacht als stuur er goed bij te houden als het aankomt op het aanleggen van de sloep. Het vergt wat uitdokteren hoe je het beste naar de kant kunt sturen, zaak is dat je rustig blijft. Misschien helpt onderstaand schema. Zorg ervoor dat een van de roeiers van bankje 4 tijdig de neus van de sloep van eventuele obstakels kan afhouden en de stootwillen of fenders aan de boordzijde hangen van aanleggen.



Figuur 44: vaarplan aanleggen.

Bij vertrek en aankomst heeft iedereen zijn/haar aandacht er bij en worden commando's snel opgevolgd. De riemen worden één voor één netjes in de sloep gelegd, met de leertjes onder een zeiltje. De losse attributen zoals de kussens en de verlichting worden in de kist opgeborgen.

Het aanleggen van de sloep vereist de juiste knoop en lengte van de lijnen. De sloep ligt altijd parallel aan de ligplaats. Daarnaast wordt de sloep altijd op slot gelegd. De stuurman is eindverantwoordelijke in dit hele proces en controleert de stappen van de roeiers.

Bij de aanlegplaats kun je diverse aanlegpunten aantreffen, elk aanlegpunt vraagt weer een andere manier van vastleggen, zo kun je aanlegringen, bolders en kikkers aantreffen op schepen en kades.

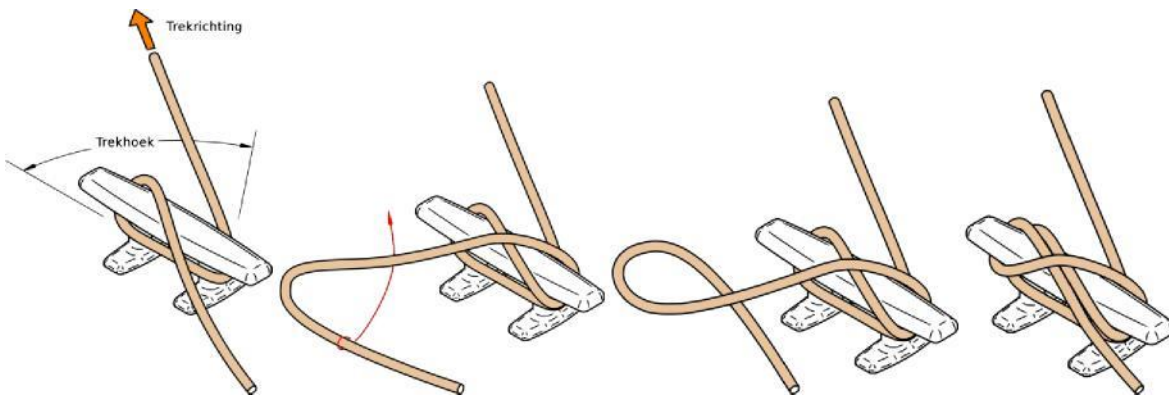


Figuur 45: aanlegpunten.

Hieronder volgen de meest voorkomende manieren en knopen van beleggen. Oefening baart kunst, maar als je niet zeker weet, laat het altijd iemand met ervaring controleren en vermijd Gordiaanse knopen die met de beste wil van de wereld niet meer zijn te ontwarren.

Kikkersteek

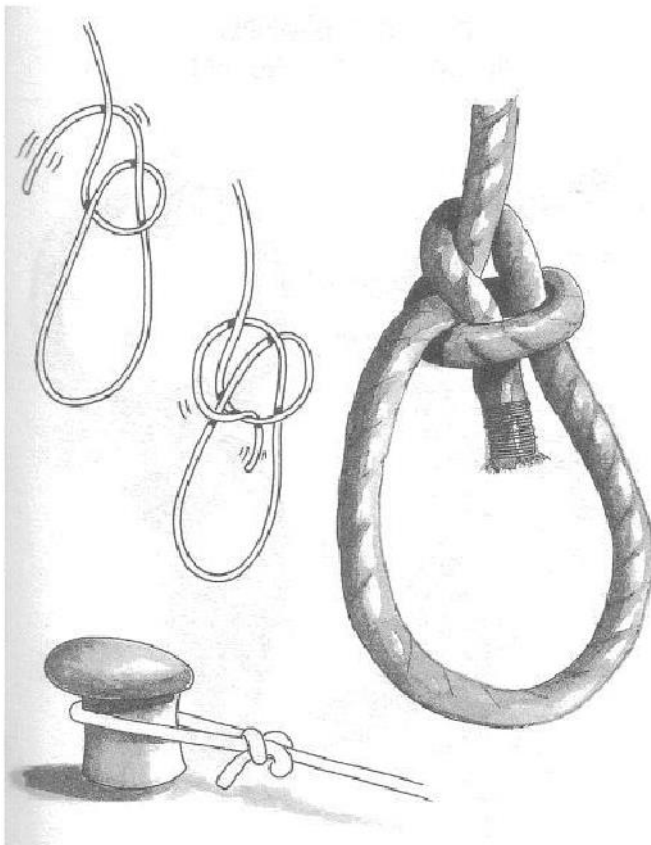
Met de kikkersteek krijg je het meest te maken rondom een kikker of een T- of PLUS-bolder (zie bolder hierboven). "Een **kikkersteek** of **klampsteek** is een [steek](#) om een [touw](#) op een [kikker](#) te beleggen. Een touweind wordt eerst een- of tweemaal achterlangs de vleugels van de klamp geslagen, vervolgens legt men twee of meer achtjes om de vleugels heen. Nu dient het losraken van het losse part nog te worden voorkomen door het aanleggen van een zogenaamde "[knijpsteek](#)". Bij de vorige achtjes kruiste het losse part steeds boven de vorige laag, bij de laatste, de "enkele of dubbele knijpsteek" kruist het losse part, een- of tweemaal, onderlangs.



Figuur 46: kikkersteek.

Paalsteek

Voor even snel vastleggen van de sloep rondom een bolder kun je de paalsteek toepassen. Vanuit de sloep kan dan met een polsbeweging de lus van de bolder worden geslagen. Dezelfde knoop kun je ook gebruiken bij het vastmaken van de stootwil aan het bankje.



Figuur 47: paalsteek.

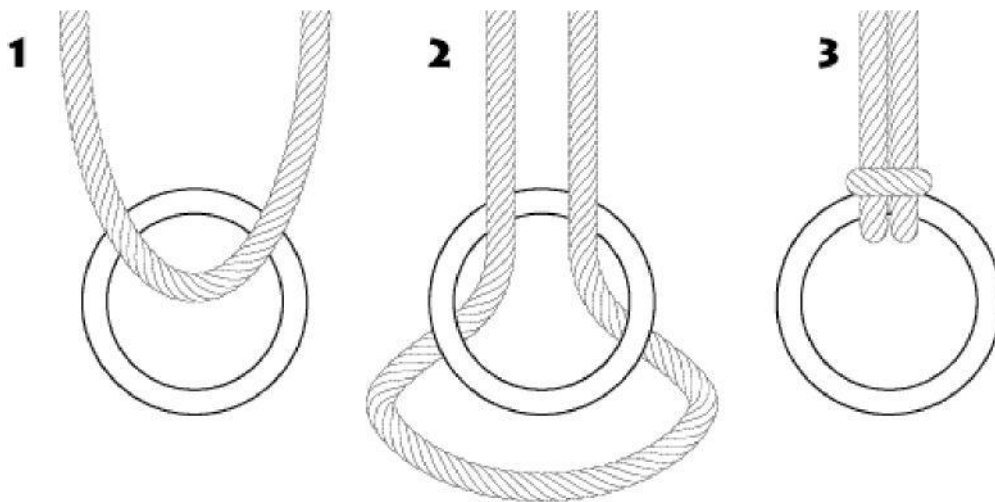
Ook voor even vastleggen aan een bolder op de kade of schip. Het vraagt dan wel iemand van de kant om je weer los te gooien.



Figuur 48: vastleggen aan bolder 2^e manier middels mastworp.

Ringknoop

Onderstaande ringknoop is zeer geschikt om een ring aan een touw te bevestigen. Zodra het touw een los eind heeft is de knoop niet langer betrouwbaar. Dus zorg voor een goede knoop aan het touweinde.



Figuur 49: ringknoop.

Of de werpankersteek



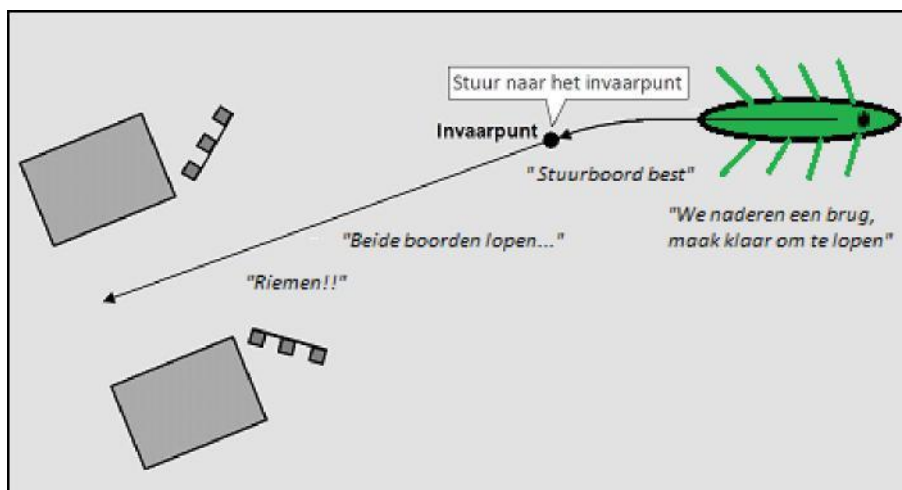
Figuur 50: werpankersteek.

6. Het passeren van obstakels

In dit laatste hoofdstuk wordt kort aandacht besteed aan het “laten lopen” van de riemen wat het mogelijk maakt om obstakels, zoals bruggen, te passeren. Het is mogelijk om in verschillende situaties verschillende of beide boorden te laten lopen. Hieronder volgen twee veel voorkomende situatiebeschrijvingen.

6.1 Passeren van een nauwe doorgang

Voor het passeren van een nauwe doorgang (bijv. een brug) kan worden gekozen voor het laten lopen van de riemen. Bij het insturen is het zogenaamde invaarpunt belangrijk. Dit is het punt waar de vaaras van het roeiwater de invaaras van de doorgang kruist. Dit invaarpunt moet de boot op de nieuwe koers passeren.



Figuur 51: invaarpunt.

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscmando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een brug) aan te kondigen:

“We naderen de brug, maak klaar om te lopen...”

Vlak voor het punt waar men moet lopen wordt het commando gegeven.

“ Beide boorden lopen...riemen!”

De haal wordt afgemaakt en de riemen nagenoeg evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen net boven het water. Men houdt evenwicht door stil te zitten en kijkt naar het blad van de riem.

Iedere roeier is verantwoordelijk voor zijn/haar eigen riem en houdt scherp in de gaten wanneer deze weer uitgebracht kan worden. Afhankelijk van de snelheid en de lengte van de doorgang kunnen de riemen gelijktijdig of van 4, naar 3, naar 2, naar 1 worden uitgebracht. De stuurman telt:

“In 4... 3... 2... 1... gelijk!”

6.2 Obstakel aan één zijde

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscmando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een steiger) aan te kondigen:

“We naderen de steiger, klaarmaken om te lopen aan bakboord/stuurboord...”

Vlak voor het punt waar men moet lopen wordt het commando gegeven.

“...bakboord/stuurboord lopen...riemen!”

“lopen...” bij de inpik, “riemen” bij de uitpik.

De haal wordt afgemaakt en de riemen van het onderhavige boord worden evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen net boven het water.

“Schipper, blijf bij je roer”

