

Tussen

en

BOEG

SPIEGEL



T_{wentse}

R_{oei-}

V_{ereniging}

TUBANTIA

Inhoudsopgave

Aantekeningen	4
Voorwoord	5
Het roeimateriaal	6
Materiaalbehandeling	14
Commando's	16
Het sturen	26
Roeien op stromend water	32
De verkeersregels op het water	35
Examens	38
Algemeen of gedeeltelijk vaarverbod	41
Verkeerstekens	42
Veiligheidsregels	46
Wat te doen bij omslaan in koud water	46

Eerste druk september 1985

Tweede druk januari 1988

Derde gewijzigde druk februari 1994

Vierde gewijzigde druk november 2002

Vijfde gewijzigde druk september 2006

oplage 300

oplage 200

oplage 300

oplage 300

Aantekeningen

Voorwoord

Voor u ligt de vijfde druk van “Tussen Boeg en Spiegel”. De eerste druk verscheen in 1985 en werd voorafgegaan door een boekje met de titel; ‘Geheugensteuntjes voor de leden van de Twentse Roeivereniging Tubantia’. Deze titel ‘Geheugensteuntjes’ is in de eerste druk van “Tussen Boeg en Spiegel” nog als ondertitel gehandhaafd. In de derde druk is de inmiddels wat ‘lichte’ titel verdwenen. De titel “Tussen Boeg en Spiegel” is een metafoor van wat we willen bereiken: namelijk alle aspecten van het roeien bij Tubantia van het begin tot het eind uitleggen en bespreken. In deze vijfde druk zijn de exameneisen en omstandigheden die leiden tot een vaarverbod weer bij de tijd gebracht.

Er zijn twee hoofdredenen voor het uitgeven van dit boekje. Het bestuur meent er goed aan te doen de eenheid in de vereniging te bevorderen. Eenheid in commando’s, eenheid in materiaalbehandeling, in naamgeving enzovoort. Dat geeft minder misverstanden en verkleint de kans op ongelukken. Nieuwe leden die met de roeisport kennismaken willen we op deze manier duidelijkheid en inzicht verschaffen. Dit boekje geeft de mogelijkheid om alle informatie die tijdens de introductiecursus gegeven wordt, thuis te bestuderen en zich eigen te maken.

Om landelijk aansluiting te vinden, is uitgegaan van KNRB-materiaal. Er zijn een paar afwijkingen, met name op grond van de omstandigheden bij Tubantia.

Op- en aanmerkingen op het boekje zijn zeer welkom bij het bestuur. Bij een volgende druk kan daarmee dan rekening worden gehouden. De in de tekst opgenomen woorden ‘stuurman’ en ‘hij’ kunnen vrijelijk vervangen worden door ‘stuurvrouw’ en ‘zij’.

Voorts willen wij diegenen die hebben meegewerkt aan de totstandkoming hartelijk danken. Er is veel werk verzet: tekstkeuze, typen, corrigeren, enzovoorts. Het resultaat mag er zijn.

Hengelo, september 2006 Het bestuur van de T.R.V. Tubantia

Het Roeimateriaal

Soorten boten

Het materiaal dat we in de roeisport kennen is in de loop der jaren ontwikkeld van overnaads gebouwde schepen met vaste banken en dollen op de boorden tot de snelle ranke raceboten die nu op wedstrijden worden gebruikt. Pas omstreeks 1870 bijvoorbeeld is het rolbankje geïntroduceerd en nog later kwamen de riggers die nodig waren om bij een smaller (en dus sneller) schip toch dezelfde afstand tussen dol en roeier te kunnen behouden. Ook de bladvorm is geëvolueerd van lange smalle tot korte brede (bijvoorbeeld Macon-bladen sinds ca. 1960 en Big-blades sinds ca. 1990).

Botenmateriaal kan als volgt worden onderverdeeld:

Naar de manier waarop de huid is vervaardigd, namelijk:

Overnaads	Smalle stroken hout, dakpansgewijs geklonken.
Glad	Gladde, gebogen huid van hout of kunststof. Een huid van hout kan zowel uit één stuk als uit meerdere lagen bestaan.

Naar de wijze waarop er in wordt geroeid, namelijk:

Scullen	Elke roeier hanteert twee riemen.
Boordroeien	Elke roeier hanteert één riem (bij Tubantia gewoonlijk “oarsen” genoemd, naar het Engelse woord “oar”, wat boordriem betekent)

Naar de manier van sturen, namelijk:

Met stuurman	Aan boord een stuurman, die het roer bedient.
Zonder stuurman	Met een roer, dat door één van de roeiers met de voet wordt bediend. Zonder roer: er wordt uitsluitend met de riemen gestuurd.

Vookomende boottypen

Gladde boten

Scullboten: skiff (1x), dubbeltwee (2x), dubbelvier met (4x+) en zonder (4x-) stuurman;

Boordboten of gieken: twee met (2+) en zonder (2-) stuurman, vier met (4+) en zonder (4-) stuurman en acht (8+).

Tussen haakjes de gebruikelijke codering.

B-, C-, en D-boten

B-, C- en D-vaartuigen zijn gladde schepen met een hechthouten of kunststof huid van circa 2 a 3 mm dikte. Ze zijn meestal open en hebben een buitenkiel. D-boten zijn breder dan C-boten, die op hun beurt weer breder zijn dan B-boten. Ze komen voor in alle gebruikelijke afmetingen (1 en 2, zowel gestuurd als ongestuurd, 4 en 8, altijd gestuurd).

Wherries en Tubs

Brede, open toerboden. Voor scullen zijn er de dubbelwherry (2 roeiers met 1 of 2 stuurlieden) en de enkele (single-)wherry (1 roeier met 1 stuurman).

Wherries werden vroeger overnaads gebouwd, thans echter ook van polyester of hechthout.

Tubs zijn dezelfde boten als wherries, echter geriggerd voor boordroeien.

Jeugdboten

Deze zijn qua afmetingen speciaal aan jeugdroeiers aangepast, met name skiffs, dubbeltweeën en in mindere mate dubbelvieren. Ze zijn vrijwel altijd in kunststof uitgevoerd.

Wedstrijdboten

Voor gladde boten, die op wedstrijden worden gebruikt, bestaan weinig voorschriften; behoudens het per boottype vastgestelde minimum gewicht, zijn ze “van vrije constructie”. Ook het materiaal waarvan ze zijn gemaakt (hout of kunststof) is niet voorgeschreven. Overnaadse en C- en D-vaartuigen mogen alleen in wedstrijden gebruikt worden als er een meetbrief is afgegeven, ten teken dat ze aan de door de KNRB voorgeschreven normen voldoen.

Onderdelen van de roeiboot (voor diverse aanduidingen zie tekening op blz. 12).

Bij overnaadse boten is de huid uit dakpansgewijs aan elkaar geklonken smalle stroken hout (gangen) vervaardigd. De gangen aan weerszijden van de kiel heten zandstrook. De gangen hebben een nummer: de zandstrook is de eerste gang.

Wherries hebben aan de buitenkant op de overgang tussen de tweede en de derde gang een smal latje (de kimkiel) ter bescherming van de huid die zo dun is dat ze anders bij in en uitbrengen van de boot beschadigd wordt. Ook ter bescherming van de huid zijn in vele boten buikdenningen aangebracht. In wherries mag men daar voorzichtig op staan.

Gladde boten waren vroeger altijd vervaardigd uit één laag dun ceder of mahonie. Deze huid was bijzonder kwetsbaar, zodat aan de binnenzijde een versterking door middel van huidspantjes nodig was. Tegenwoordig gebruikt men veelal hechthout, kunststof of een op de vorm gelijmde huid. Bij het laatste type huid worden de verschillende zeer dunne huidlagen in of rond een mal in de uiteindelijke vorm van het schip op elkaar gelijmd. De huid van een wedstrijdskiff is ca 1 mm of zelfs minder dik; die van een acht of een C-vier 2,5 à 3 mm.

In de lengterichting van de boten lopen drie hoofdbalken: onder in het midden de kiel en aan weerszijden de gundels. Deze drie lengteverbindingen komen voor en achter in de steven samen. Het geheel bevordert de stijfheid in de lengterichting van het schip. Deze stijfheid wordt verder nog vergroot door de boorden (de brede lat boven langs het schip). De boorden kunnen dicht voor de boeg roeiplaats bij het voorschip samen komen en de waterkering vormen.

Loodrecht op de kiel vormen de spanten de verbinding tussen de kiel, de gundels en de boorden. De gundels zijn onderling door de binten verbonden. Spanten en binten geven stijfheid dwars in de boot. De zwaardere hoofdspanten dienen tevens om de metalen riggers stevig te kunnen bevestigen.

De diagonaallatten vormen nog een ander verband. Deze zorgen dat het schip, dat in wezen een halve koker is, niet in de lengterichting om zijn as kan torderen. Vooral bij schepen die voor boordroeien zijn uitgerust is dit van zeer groot belang omdat er asymmetrische krachten op de boot werken.

Bij elke roeiplaats zijn op de binten de slidings bevestigd, waarover het bankje rijdt. Aan de uiteinden van de slidings zitten de stops, die ervoor zorgen dat het bankje niet van de slidings kan rijden. Sommige bankjes hebben bankklemmen aan de onderzijde om er voor te zorgen dat het bankje aan de slidings blijft hangen wanneer we de boot ondersteboven draaien. Omdat bankklemmen niet altijd aanwezig zijn, of niet altijd goed functioneren is het een goede gewoonte de bankjes altijd uit de boot te halen alvorens de boot te draaien.

Het voetenbord is op de gundels en de kiel bevestigd en in de lengterichting van het schip verstelbaar. De voeten worden met behulp van riemen en hielsteunen of schoenen op hun plaats gehouden.

De stuurplaats bestaat in wherries, tubs, B-, C- en D-boten uit een echte stuurstoel met zitbank en rugleuning. Bij de meeste andere boten heeft de stuurman een vast bankje of zitje, terwijl er voor de voeten een lichte buikdenning of een voetenbord is

aangebracht.

In sommige moderne wedstrijdboten en vooral in tweeën met stuurman bevindt de stuurplaats zich in het voorschip. De stuurman ligt dan vrijwel languit. Hij kijkt door de waterkering welke van doorzichtig materiaal is vervaardigd.

Bij veel boten zijn voor- en achterschip af gedekt met de zgn. tafjes. Vroeger gebruikte men gelakt taflinnen. Tegenwoordig veelal kunststofdoek. In voor- en achterschip bevinden zich luikjes (van hout) of ronde deksels (van kunststof) voor de ventilatie.

Onder de boot zit bij gladde boten een metalen kielkje, het vinnetje (bij kunststof boten ook wel aangegoten). Dit zorgt voor de koersvastheid van de boot. Het roer bevindt zich onder de boot of aan de achtersteven, zoals bij tubs, wherries of C- en D-vaartuigen. Het wordt met behulp van de stuurtoewtjes bediend. De stuurtoewtjes zijn bevestigd aan het roerjuk: het roer draait op de roerpen. Bij wherries en tubs is het roer bevestigd aan de kleine, vlakke achterkant van de boot, de spiegel.

Vlagvoering: alleen op wherries mogen vlaggen gevoerd worden. Voorop hoort het driehoekige verenigingsvlaggetje, de geus. Achterop hoort de nationale driekleur.

Tot de inventaris van wherries behoren twee geitenpennen, twee stootwillen, een hoosblikje, een signalenkaart en een pikhaak, een stok met een metalen haak om de boot af te houden of juist aan te halen. Ook een peddel behoort tot de standaarduitrusting. Verder treffen we bij voor- en achtersteven een touw aan, het landvast, om af te meren.

Bij tochten dienen er voor alle opvarenden reddingsvesten aanwezig te zijn. Op elke boot dient een waterdichte zak met wat gereedschap, een doosje met EHBO-spullen, dweil en spons, een potje groene zeep en een extra landvast aanwezig te zijn. Voor de boten gezamenlijk moet nog een zak met extra gereedschap mee.

Wedstrijdboten moeten op de voorsteven een witte beschermingsbal met aangegoten schede voeren of een bij de bouw aangebrachte vaste bal. De diameter moet tenminste 4 cm zijn. Deze dient bij mogelijke aanvaringen als bescherming. Bij wedstrijden wordt hij tevens gebruikt om bij de start de deelnemende schepen op één lijn te leggen en bij de finish het moment van doorkomst te constateren.

Riggers

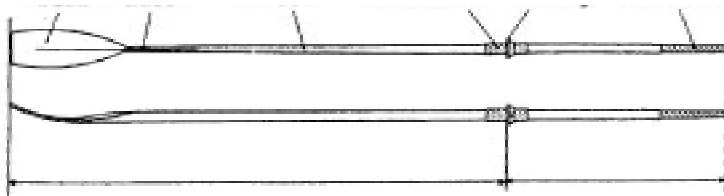
Van riggers zijn vele typen in omloop. De metalen buisconstructie dient zodanig te zijn vervaardigd, dat er ondanks de kracht die de riem er tijdens de haal op uitoefent, geen verandering in de stand van de dol optreedt. We kennen de dollen die om een as (dolpen) draaien en dollen die in een soort beugel (zwanenhals) gesteund worden. Dit

laatste komt vrijwel alleen bij sculldollen voor. Dollen voor sculls zijn kleiner dan die voor boordroeien, omdat de sculls dunner zijn. Aan de bovenkant van veel dollen zit een klepje (overslag) met een moer om de riem te borgen. Hierdoor kan de riem niet uit de dol schieten.

Bij boordriggers loopt er altijd (en bij scullriggers soms) een drukstang van de bovenkant van de dolpen naar het boord om de dolpen tijdens de haal beter op zijn plaats te houden. De stang(en) die bij het voetenbord op het boord bevestigd is (zijn) noemt men de trekstang(en), de stang(en) loodrecht op het boord de hoofdstang(en). Vooral bij boordboten die voor wedstrijden worden gebruikt komt het voor dat de riggers op verschillende plaatsen aan het schip bevestigd kunnen worden. Veel boten kunnen zowel voor boordroeien als voor scullen worden gebruikt.

Riemen

Riemen kunnen, al naar gelang het gebruik, onderscheiden worden in sculls (voor scullen) en boordriemen of oars (voor boordroeien). Sculls zijn ongeveer 3 m.



lang, boordriemen ongeveer 3,80 m. De bouw ervan is in principe dezelfde.

We kunnen de volgende delen onderscheiden:

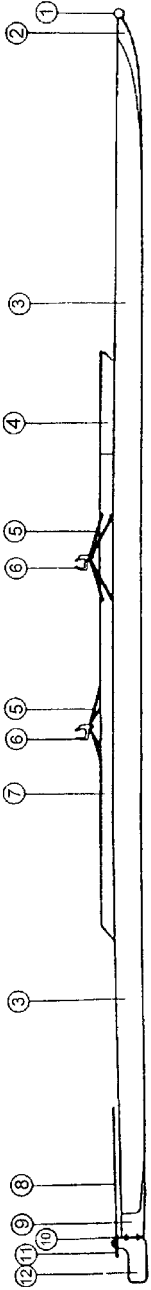
- | | | |
|---------------|---|--|
| blad | = | breed uiteinde |
| hals | = | smalste deel van de riem, de overgang tussen blad en steel |
| steel | = | deel van riem tussen blad en kraag |
| manchet | = | de kunststof (of leren) bekleding van dat gedeelte van de riem, waar deze in de dol draait |
| kraag | = | kunststof (of metalen) ring om de manchet; steunt tegen de dol |
| handvat | = | uiterste 10 à 30 cm van de riem, daar waar de roeier hem vast heeft |
| binnenhefboom | = | deel van de riem binnen de dol ("binnen-boord") |
| buitenhefboom | = | deel van de riem buiten de dol ("buiten-boord") |

Bakboord- en stuurboordriemen verschillen meestal. Om een goede haal te kunnen maken dient het blad een weinig voorover te staan. Met als uitgangspunt een verticaal staande dolpen, wordt dit voorover hellen bereikt door een (al dan niet verstelbare) hoek in de dol aan te brengen, samen met een hoek aan de riem. Deze laatste hoek wordt bij houten riemen bereikt door een houten wigje onder de manchets, en bij kunststofriemen door een verdraaiing van de manchets. Wedstrijdriemen zijn in verband met het gewicht en de stijfheid altijd hol. Vroeger waren de bladen smaller dan tegenwoordig.

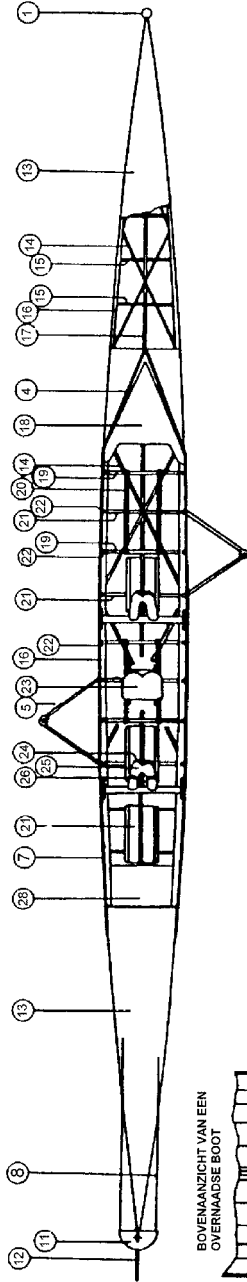
De kwaliteit van de riem wordt bepaald door stijfheid, gewicht en balans. Riemen zijn van hout of versterkte kunststof (koolstofriemen).

Om onderscheid te maken tussen bakboord en stuurboord zijn bakboordriemen veelal rood en stuurboordriemen groen gemerkt. Ze zijn genummerd van boeg naar slag 1, 2, (Dit geldt ook voor bankjes en riggers).

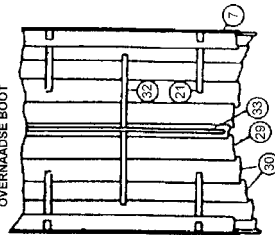
LANGSAAZICHT



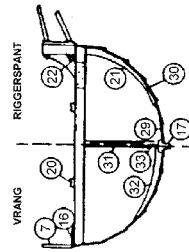
BOVENAANZICHT



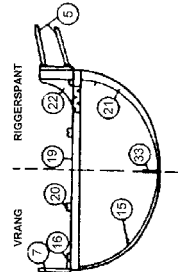
BOVENAANZICHT VAN EEN OVERMAADSE BOOT



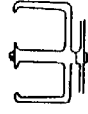
DOORSNEDE VAN EEN OVERMAADSE BOOT. TER PLAATSE VAN: VRANG



DOORSNEDE VAN EEN GLADDE BOOT TER PLAATSE VAN: VRANG



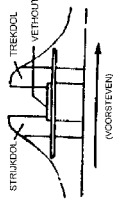
DUBBELE DOL (35)



DOL MET OVERSLAG (36)



SCHEEHOUT (34)



Bootonderdelen, zie tekening.

- | | | |
|------------------------|---------------------------|--------------------------|
| 1. Beschermingsbal | 13. Taf | 25. Voetenbord |
| 2. Voorsteven | 14. Diagonaallat | 26. Voetriem |
| 3. Huid | 15. Spant | 27. Buikdenning |
| 4. Waterkering | 16. Gundel | 28. Stuurplaats |
| 5. Rigger | 17. Kiel | 29. Zandstrook |
| 6. Draaidol of dol | 18. Houten dekje | 30. Gang |
| 7. Dolboord of grundel | 19. Dwarsversterking/bint | 31. Stut of pilaar |
| 8. Stuurtoew | 20. Sliding | 32. Vrang of huidspantje |
| 9. Achtersteven | 21. Hoofdspan | 33. Binnenkiel |
| 10. Roerpen | 22. Metalen knie | 34. Scheehout |
| 11. Roerjuk | 23. Rolbankje | 35. Dubbele dol |
| 12. Roerblad | 24. Hielsteun | 36. Overslag |

Materiaalbehandeling

Riemen

Riemen worden altijd met gestrekte armen naar beneden gedragen, het blad naar voren en de bolle kant daarvan naar onderen. Deze wijze van dragen geeft het minste risico voor het blad. Het blad is immers verreweg het kwetsbaarste deel van een riem. De riemen worden neergelegd op een plaats waar er niet op getrapt kan worden. Houten riemen altijd met de bolle zijde van het blad naar boven. Aan het einde van het blad zit een essenhouten strip of soms nog een koperen beslag zodat het blad, als het met de bolle kant naar boven wordt neergelegd, niet kan beschadigen. Kunststof riemen (met name big-blades) leggen we altijd met de bolle kant naar onder, om te voorkomen dat de hoekjes beschadigen.

Scullriemen mogen met twee tegelijk gedragen worden. Boordriemen altijd één tegelijk. Voor de jeugd geldt altijd: één riem.

Een riem wordt bij de hals in de dol gelegd, met de vlakke kant van de riem naar beneden. Soms is het mogelijk een dol zo te draaien dat de riem er op twee manieren in kan. De riem dient zodanig in de dol te liggen, dat deze tijdens de haal tegen de dolpen aan drukt.

Om het draaien van de riem in de dol te vergemakkelijken kan men ingeval van leren manchetten en/of kragen de manchet met groene zeep insmeren. Geen vet gebruiken.

In- en uitbrengen van boten

Boten mogen alleen door volledig geopende loodsdeuren naar buiten, resp. binnen gebracht worden. Loop altijd door het midden van het gangpad.

Wherries

Deze liggen met hun kiel op karretjes in de loods. Willen we ze in het water leggen, dan gaan we als volgt te werk. Allereerst halen we de wherry onder de stelling vandaan door deze in het gangpad te rijden. Daarna wordt de boot op het botenkarretje gelegd (aan steven optillen, de kar midden onder het schip plaatsen) of rechtstreeks naar buiten gebracht. Let vooral op goed tillen met gestrekte rug en vanuit de benen. Behalve aan de steven en de spiegel mag aan de binten worden getild; nooit aan diagonalen, slidings of voetenborden. De boot dient horizontaal te blijven, dus niet een boord schuin omhoog. Zorg er voor dat met name huid en dollen nergens tegenaan stoten.

Buiten de loods wordt de boot haaks op de waterkant gelegd, de spiegel naar het water.

Inklapbare riggers kunnen nu uitgeklaapt en vastgezet worden. Overslagen losmaken, stuurstoel in orde brengen. Til de boot dan aan de steven op en duw hem rustig over de kiel in het water. Zorg er voor dat de boot in evenwicht blijft en niet met de huid de walkant raakt. Draai nu het schip langs zij het vlot, bevestig het roer en leg de riemen in de dollen. De riemen aan de vlotzijde het eerst.

Het binnenbrengen gebeurt in omgekeerde volgorde als het uitbrengen. Eerst wordt het roer verwijderd en dan wordt de wherry met de steven op het vlot getild en vervolgens over de kiel aan land getrokken. Is de boot uit het water, dan wordt bij eerst van binnen en van buiten schoon en droog gemaakt.

In de loods moet de boot zo dicht mogelijk tegen de stelling of wand liggen om een flink gangpad te houden. Zorg er voor dat de boot op dezelfde plaats wordt teruggelegd als waar hij lag, en dat de karretjes precies bij de blauwe streepjes op het boord, de boot ondersteunen.

Alle andere boten

Deze boten liggen meestal met de kiel naar boven op de stellingen. Let bij het uit de stelling halen altijd goed op dat de huid niet tegen de riggers van de bovenliggende boot stoot of dat de riggers de onderliggende boot beschadigen!

Skiffs moeten door twee mensen worden uitgebracht. De roeier tilt aan het verbingsstangetje tussen de achterste spanten. Is dit er niet, dan wordt de skiff bij het boord of de riggerbevestiging vastgegrepen. De helper tilt bij de voorsteven. Zij dragen samen de boot naar buiten.

Aan de waterkant wordt de boot zo nodig voor het lichaam naar het water toe gedraaid, de overslagen worden losgemaakt (één hand aan het stangetje; met de andere hand de overslagen losdraaien). Met de tenen aan de rand van het vlot en dus niet met de tenen over de vlotrand gaan staan. Vervolgens wordt de boot zachtjes in het water gezet, ver van het vlot, zodat het vinnetje en de huid de vlotrand niet raken.

Jeugdskiffs worden ofwel op de boven beschreven wijze, ofwel door twee jeugdroeiers elk op circa 1½ meter van voor- en achtersteven beetgepakt. Hierdoor wordt het gewicht van de boot gelijkelijk over beide personen verdeeld. De jeugdige roeiers zijn hierdoor beter in staat het voor hen zware schip te tillen.

Bij C-boten stellen de roeiers zich gegroepeerd bij boeg en achtersteven op, de stuurman neemt de achtersteven, een eventuele helper de voorsteven. C-boten worden meestal over de kielbalk het water ingebracht.

Bij gladde boten stellen de roeiers zich bij hun roeiplaats op. Ze worden boven de hoofden of boven de rechterschouder de loods uitgedragen. Pas als de roeiers aan de

rand van het vlot staan, wordt de boot voor de buiken gebracht.

Na uit het water te zijn gehaald, worden de boten eerst op schragen schoongemaakt en afgedroogd en daarna naar binnen gebracht. Let er daarbij op dat de boot goed met zijn boorden op de stellingen komt te liggen en dat de riggers vrij hangen.

Opstelling in de loods is voor de meeste boten met de boeg naar buiten gericht, behalve voor de achten en de skiffs. Zie voor de opstelling van de skiffs de instructies in de loods.

Schoonmaken

Zoals gezegd, alle boten dienen na gebruik buiten te worden afgespoten en vervolgens schoon en droog gemaakt. Maak hierbij gebruik van schone dweilen: dweilen met zand beschadigen de lak van de boot! Gooi dus nooit dweilen op de grond, maar spoel ze na gebruik uit, haal ze door de wringer en hang ze op het daartoe bestemde rek boven de spoelbak. Ook dollen en slidings worden schoongemaakt. Denk erom dat overslagen weer gesloten worden en dollen naar binnen gedraaid. Luikjes dienen opengezet te worden ter ventilatie. Voor het opslaan van de boot dient men eventueel aanwezig water zorgvuldig uit voor- en achterschip te laten lopen. Wanneer de boot dan weer op zijn plaats wordt gelegd, kan er geen water in de er onderliggende schepen lekken. Repareer eventuele mankementen, of noteer ze in het klachtenboek.

Commando's

Commando's worden gegeven door de stuurman en in ongestuurde nummers door de boeg. Deze laatste heeft als enige roeier een vrije blik naar voren en is door de spreekrichting tijdens het roeien door alle andere roeiers goed te verstaan.

De stuurman heeft als instrumenten voor het manoeuvreren van de boot slechts een roer met een beperkt effect en de roeiers tot zijn beschikking. Daarom moeten de commando's altijd duidelijk en voor iedereen verstaanbaar worden uitgesproken en direct worden opgevolgd.

De veiligheid van de boot hangt af van het goed acteren van de stuurman. Het opvolgen van commando's staat daarom niet ter discussie en is ook nooit situatie afhankelijk. In geval van nood moet de stuurman blind kunnen vertrouwen op zijn roeiers want alleen door gezamenlijk en gecoördineerd handelen kan de ploeg effectief gevaarlijke situaties vermijden.

Veel commando's bestaan uit een waarschuwings- en een uitvoeringsgedeelte, bijvoorbeeld: **Stuurboord halen . . . nu**. In het eerste gedeelte van het commando wordt zoveel mogelijk aangegeven wie wat gaat doen, het tweede gedeelte geeft het moment aan waarop het gebeuren moet.

Bij de commando's gebruiken we de volgende aanduidingen:

Stuurboord	vanuit de stuurplaats gezien rechts. Roeiers die aan dit boord een rigger hebben, voeren de stuurboord-commando's uit.
Bakboord	vanuit de stuurplaats gezien links. Roeiers die aan dit boord een rigger hebben, voeren de bakboordcommando's uit.
Boeg	roeier die het dichtst bij de voorpunt zit.
Slag	roeier die het verst van de boeg is gezeten, dit is tevens de roeier die het tempo aangeeft.
Boegen	boeg en de roeier voor de boeg: in vieren en achten.
Slagen	slag en de roeier achter hem: in vieren en achten.
één, twee, enz.	elke roeier heeft een nummer: boeg = 1, oplopend naar slag.

Commando's bij het naar buiten brengen van een boot

Op commando van de stuurman wordt een boot als volgt naar buiten gebracht:

Aan de boorden (waarschuwingscommando) De roeiers stellen zich bij de boot op ieder bij zijn eigen roeiplaats.

Ligt de boot onder heuphoogte:

Tillen gelijk . . . (waarschuwingscommando) Alle roeiers nemen de boot op de juiste plaats in de hand.

. . . nu (uitvoeringscommando) De boot wordt van de stelling genomen en iedereen stapt met het schip in het gangpad en let op huid en dollen. De boot mag nooit over de stelling geschoven worden.

Bakboord of Stuurboord onderdoor (uitvoeringscommando) Bij boten voor boordroeien dient ieder tegenover zijn rigger te komen, bij boten voor scullen om beurten aan het andere boord. De roeiers van één boord kruipen achtereenvolgens onder de boot door. Iedereen pakt nu vervolgens het boord met twee handen vast en de boot kan naar buiten worden gedragen.

Als de boot op karren op de grond ligt, wordt deze eerst naar het midden van het gangpad gereden, waarna de roeiers zich aan weerszijden van het schip tegenover hun rigger opstellen.

het commando is: **Tillen gelijk...nu.**

Ligt de boot boven heuphoogte, dan grijpt iedere roeier met de ene hand het boord aan de gangpadzijde en onderlangs met de andere hand het andere boord. Op het commando: “Tillen gelijk...nu”, wordt het schip opgetild en voorzichtig naar het gangpad gebracht (niet schuiven). De roeiers aan één boord stappen mee, het andere boord duikt ineens onder door. Blijven tillen, anders slaan de dollen in een onderliggende boot! Een ieder staat aldus op zijn eigen plaats, de boot kan hierna “in de handen” de loods uit worden gedragen.

Ligt de boot erg hoog, dan als boven, maar dan wordt de boot in het gangpad hooggehouden. De boot kan op één schouder, op beide schouders, of in de handen naar buiten worden gedragen. Daarvoor gelden de volgende commando's:

Rechter- of linkerschouder... (waarschuwingcommando)

...nu (uitvoeringscommando) De boot, die boven de hoofden is, wordt schuin over één schouder genomen. (De roeiers staan onder de boot, handen nog aan twee boorden, 1 arm gestrekt, 1 gebogen).

Op de schouders... (waarschuwingcommando)

...nu (Uitvoeringscommando) Iedereen gaat tegenover zijn eigen rigger staan en houdt de boot op schouderhoogte.

In de handen... (waarschuwingcommando)

...nu (uitvoeringscommando) Geeft aan dat de boot verder in de handen tussen de roeiers in kan worden gedragen.

Bij de waterkant (op het vlot) aangekomen, volgt:

Boven de hoofden... (waarschuwingcommando)

- ...nu** (uitvoeringscommando) De boot wordt boven de hoofden getild en alle roeiers zoeken een bint om de boot aan vast te houden. (Nooit aan diagonaallatten, slidings of voetenborden!) De roeiers staan zodanig, dat de boegen het meest het voorschip en de slagen het meest het achterschip tillen.
- Voor de buiken** (uitvoeringscommando) De boot, die wordt vastgehouden met één hand aan de bint en één hand op het dichtst bij de roeier komende boord, kantelt langzaam voor de buiken. Alle roeiers staan dus nu aan één kant, de landzijde van het schip, dat met de kiel omlaag getild wordt.
- Overslagen los** (uitvoeringscommando) Elke roeier maakt zijn overslag los.
- Tenen aan de rand** (uitvoeringscommando) De roeiers gaan voorzichtig naar voren en zetten hun ene voet tot aan de rand van het vlot. De tenen mogen nooit oversteken.
- Ver weg** (uitvoeringscommando) De boot wordt nu zachtjes door alle roeiers gelijktijdig rechtstandig in het watergezet. Met één hand in de boot aan een bint en één hand op het boord kan het schip zo recht worden gehouden dat de huid en het vinnetje nimmer de rand van het vlot behoeven te raken.

* Bij minder sterke of onervaren roeiers is het soms aan te raden de boot niet “boven de hoofden” te doen, maar in de handen te draaien en daarna de roeiers aan de waterkant één voor één onder de boot door te laten gaan.

Draaien (met de kiel) over het kanaal... (waarschuwingscommando)

...nu (uitvoeringscommando) Roeiers aan zijde van de parkeerplaats tillen hun boordomhoog waarna de boot gedraaid wordt. Denk erom dat de riggers niet de grond raken.

Roeicommando's

Instappen

Voor het uitvoeringscommando “riggers van het vlot” moeten de roeiers zich naast

de boot hebben opgesteld, met het gezicht naar de achtersteven. De riemen van de riggers aan de vlotzijde zijn tevoren over hun vlakke zijde in de dollen geschoven en de overslagen zijn gesloten. De riemen aan de waterzijde zijn bij hun hals in de dol gebracht en liggen nog over beide boorden. Indien er een stuurman aanwezig is, gaat deze ter hoogte van het midden van de boot staan. Hij houdt met één hand het boord vast en met de andere hand een rigger. Hij zorgt ervoor dat de riggers van het vlot zijn en houdt de boot af (dwz weg bij het vlot).

Riggers van het vlot (uitvoeringscommando) Alle roeiers die een rigger aan de vlotzijde hebben, duwen de boot van het vlot af, zodat deze met de riggers vrij van het vlot komt te liggen. Vooral bij hoge vloten is dit van belang; de boot komt bij het instappen niet zo scheef te liggen en steunt niet op de riggers. Diegenen, die een riem aan de waterzijde hebben, nemen het handvat in de (binnen)hand en schuiven de riem geheel in de dol.

Instappen gelijk... (waarschuwingscommando) Tijdens het instappen houden de roeiers die een rigger aan de vlotzijde hebben met de (binnen) hand zowel het vlot als hun rigger vast; de buitenhand rust eventueel op de riemen. De roeiers van het andere boord houden het handvat van hun riem steeds met de binnenhand vast. Bij scullen houdt iedere roeier met de waterhand alle twee de riemen vast en met de andere hand vlot en rigger. Het rolbankje wordt halverwege de slidings geplaatst en wel zo dat het opstapplankje juist geheel zichtbaar is.

...één... (uitvoeringscommando) De voet aan de bootzijde op het opstapplankje plaatsen.

...twee... (uitvoeringscommando) Het lichaamsgewicht overbrengen op de in de boot geplaatste voet. Het tweede been binnenboord brengen, de voet van dat been terwijl het eerste been wordt gebogen- in het voetenbord plaatsen en op het bankje gaan zitten. De roeiers die vlot en rigger vasthouden, mogen deze nu loslaten.

...drie (uitvoeringscommando) De voet van de opstapplankje op het voetenbord brengen. Tijdens het instappen nooit met de hand op het boord steunen! Dit is hier vaak niet op berekend.

Van het vlot wegekomen

Uitzetten gelijk... (waarschuwingscommando) Alle roeiers pakken met één hand het vlot beet.

...nu (uitvoeringscommando) ieder duwt gelijk met één hand krachtig de boot van het vlot af.

Wegroeien

Slagklaar maken... (uitvoeringscommando) De catchhouding aannemen, dat wil zeggen geheel oprijden, bladen licht afgedraaid op het water.
...slagklaar... (uitvoeringscommando) De bladen verticaal draaien en in het water zetten.
...af (uitvoeringscommando) De roeibeweging gaan maken.

De stuurman geeft aan met welke kracht wordt geroeid. We onderscheiden de volgende vier typen haal, met de daarbij behorende uitvoeringscommando's.

Light paddle Hele lichte haal, meestal gebruikelijk bij het wegroeien van en aanleggen aan het vlot.
Medium Normale kracht.
Strong Sterker dan normaal.
Hard Uiterste krachtsinspanning.

Ophouden

Laat... (waarschuwingscommando) Dit commando wordt gegeven aan het begin van de haal.
...lopen (uitvoeringscommando) Dit commando wordt gegeven aan het eind van de haal. De haal wordt afgemaakt, het blad gekanteld en van het water genomen. De roeiers strekken de armen, gaan boven hun bankje zitten en houden de boot in balans. Het blad blijft vrij van het water.
Bedankt (uitvoeringscommando) De roeiers blijven ontspannen zitten, de armen gestrekt, het blad wordt plat op het water gelegd. Dit commando wordt bovendien gebruikt om een uitvoeringscommando op te heffen.

Boot afremmen tot stilliggen

Vastroeien beide boorden... (waarschuwingscommando) In het algemeen voorafgegaan door het commando "laat lopen".

...nu (uitvoeringscommando) Bij dit commando worden de bladen half opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden geleidelijk verder opgedraaid tot verticale stand, naarmate de boot vaart verliest. Te grote druk op de bolle zijde is slecht voor riemen en dollen.

Noodstop

Houden beide boorden... (waarschuwingscommando)

...nu (uitvoeringscommando) Als vast roeien (zie boven) alleen versneld uitgevoerd.

Achteruit roeien

Strijken gelijk... (waarschuwingscommando) Het (de) blad(en) met de bolle zijde naar de achtersteven draaien.

...nu (uitvoeringscommando) Tegen het/de handvat(en) duwen, in plaats van eraan trekken. In verband met de constructie van de dol dient dit nooit met veel kracht te gebeuren. De stuurman houdt de stuurtouwen strak, zodat het roer recht blijft.

Wenden vanuit stilstand

Over stuurboord rond... (waarschuwingscommando) De roeiers van het genoemde boord draaien hun blad zo, dat de holle zijde naar de boeg gekeerd is. Alle roeiers zitten in de finishhouding.

...nu (uitvoeringscommando) Stuurboord begint een strijkhaal in light paddle te maken evt. met oprijden. Bakboord rijdt mee naar voren en begint op het moment dat de strijkhaal is afgelopen, een gewone haal te maken. Bakboord en stuurboord hebben dus beurtelings de bladen in het water.

Bak- of stuurboord halen/strijken... (waarschuwingscommando) De roeiers van het boord dat gaat strijken draaien hun blad zo dat de holle zijde naar de boeg is gekeerd. Alle roeiers zitten in de finish-houding.

... nu (uitvoeringscommando) Het genoemde boord gaat roeien of

strijken met korte haaltjes, zonder naar voren te rijden

Koerswijziging tijdens het roeien

- Bak- of stuurboord best...** (uitvoeringscommando) Het genoemde boord zet meer kracht dan het deed, het andere boord minder. Het commando kan ook worden gebruikt bij strijken.
- ...en gelijk** (uitvoeringscommando) Ieder haalt of strijkt weer met dezelfde kracht.

Riemen langszij leggen

- Slippen beide boorden...** (waarschuwingscommando)
- ...nu** (uitvoeringscommando) Dit commando gebruikt men wanneer de boot een enge doorgang moet passeren of wanneer wordt aangelegd aan een hoge kade, waar de riemen niet opgelegd kunnen worden. De riemen worden doorlopend in de hand gehouden. Bij dollen met een zwanenhals moet de riem eerst een klein stukje uit de dol getrokken worden. Bij riggers met een drukstang aan de bovenzijde van de dolpen is volledig slippen niet mogelijk.

Riemen intrekken

- Riemen intrekken...** (waarschuwingscommando)
- ...nu** (uitvoeringscommando) de riem wordt door de dol getrokken tot het blad de dol genaderd is. Dit commando komt voor bij het doorvaren van een smalle brug of sluis. Iedere roeier kijkt naar zijn eigen blad.

Riemen in oorspronkelijke positie brengen

- Riemen uit..** (waarschuwingscommando)
- ...nu** (uitvoeringscommando)

Pas op de riemen

Pas op de riemen Het wordt aan de roeiers overgelaten of zij de riemen willen intrekken, of al roeiend, willen opletten dat de riemen nergens tegenaan slaan.

Vallen

Vallen... (waarschuwingscommando)

...nu Alle roeiers laten zich achterover vallen. Indien de brug laag is, zeer langzaam de brug naderen. Met handen en voeten kan men zich afzetten tegen de onderkant van het brugdek om de brug te passeren. Te hard aankomen geeft brokken. Let ook op stuurstoelen en vlaggen.

Aanleggen

Riemen hoog aan stuur- of bakboord/ overhellen naar bak- of stuurboord (uitvoeringscommando) Overhellen naar bak- of stuurboord. De riemen aan de vlotzijde worden met de bolle kant van de bladen naar boven gedraaid. Wanneer aangelegd wordt aan een vlot waar de riemen niet zonder meer overheen kunnen of aan een hoge wal, wordt het commando “riemen hoog aan stuur- of bakboord” vervangen door “slippen stuur- of bakboord” bij scullen. Bij boordroeien worden de riemen ingetrokken.

Uitstappen

Het uitstappen geschiedt op dezelfde wijze als het instappen, alleen in omgekeerde volgorde. Alvorens uit te stappen dienen de overslagen van de dollen aan de waterzijde te worden geopend.

Uitstappen gelijk... (waarschuwingscommando)

...een... (uitvoeringscommando) De voet aan de waterzijde wordt op het opstapplankje geplaatst. Altijd een hand aan de riem en eventueel de andere aan de rigger of op het vlot.

...twee... (uitvoeringscommando) Op de op het opstapplankje geplaatste voet gaan staan. De andere voet wordt van het voetenbord op

de wal geplaatst. Het gewicht overbrengen naar het been op de wal.

...drie (uitvoeringscommando) De andere voet wordt bijgetrokken en ook op de wal gezet. Ondertussen wordt de riem aan waterzijde meegetrokken uit de dol. Bij ouderwetse koperen dollen moet dit heel voorzichtig gebeuren

Het naar binnen brengen van de boot

Het uit het water halen gaat juist andersom als het er in leggen. De volgende commando's worden gebruikt:

Aan de boorden... (waarschuwingscommando) De roeiers gaan naast hun roeiplaats staan.

...in de spanten (uitvoeringscommando) De roeiers pakken ieder een bint en houden de andere hand op het boord dat het dichtste bij is.

Tillen gelijk... (waarschuwingscommando)

...nu (uitvoeringscommando) de boot wordt weer rechtstandig uit het water getild tot voor de buiken, ieder stapt wat terug, van het water weg. Oppassen dat huid en vinnetje de rand van het vlot niet raken.

Overslagen vast (uitvoeringscommando) Ieder doet zijn eigen overslagen dicht.

Boven de hoofden, bakboord (of stuurboord) onderdoor (waarschuwingscommando)

...nu (uitvoeringscommando) Met een zwaai wordt de boot van de buiken boven de hoofden gebracht. De roeiers aan het genoemde boord gaan onder de boot door en draaien een halve slag; allen pakken de boot vast aan de boorden en laten het schip tussen hen in zakken. Als variatie komt voor: "boven de hoofden hoog houden; linker/rechter schouder of op de schouders".

Het sturen

Een boot dient een rechte koers te varen. Alle mogelijke invloeden zijn er de oorzaak van dat de boot van de rechte koers afwijkt (wind, stroom, ongelijk trekken aan stuurboord en bakboord, gebreken aan de boot). Wanneer een boot van de koers afwijkt dient er gestuurd te worden.

De stuurman houdt de stuurtouwen zo strak vast dat hij juist contact met het roer voelt, dus niet krampachtig gespannen. Denk er bovendien aan dat de stuurtouwen niet gekruist zijn.

Wanneer er ‘gestreken’ wordt, moet de stuurman de touwen strak houden, omdat anders het roer dwars op de vaarrichting komt te staan en remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met kans op schade.

Sturen mag, tenzij een forse koersverandering noodzakelijk is, alleen als de bladen van de riemen uit het water zijn. De werking van het roer is dan het grootst en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Al te heftig sturen heeft alleen een remmend effect. Een roeruitslag van meer dan 30 graden geeft nauwelijks nog sturend rendement. Het is duidelijk dat een roer slechts werkzaam kan zijn als het schip vaart. Hoe langzamer het schip vaart, hoe meer men de roeiers bij het sturen moet inschakelen.

Wanneer de noodzakelijke koerswijziging zo groot is, dat die niet alleen door de werking van het roer tot stand gebracht kan worden of niet snel genoeg tot stand kan komen, dient de stuurman de roeiers mee te laten sturen door één der boorden best te laten roeien.

Behalve met de stuurtoewtjes te sturen moet de stuurman leren zijn stem te gebruiken, en wel zo dat een ploeg zijn commando's niet alleen verstaat, doch deze ook terstond opvolgt. Daarom moet hij zijn commando's op het juiste tijdstip en in het roeiritme uitspreken.

De stuurman mag niet in de boot bewegen om de vaart en de balans van de boot niet te storen. De stuurman dient regelmatig de kwaliteit van de stuurtouwen en de bevestiging ervan te controleren en eveneens het roer zelf en het vinnetje op mogelijke beschadigingen te inspecteren. Wanneer dit vergeten wordt, kan materiaalpech tijdens de vaart het gevolg zijn.

Aanleggen

Om goed aan te leggen roeit men met lichte haal “light paddle” naar het vlot of de aanlegplaats onder een hoek van ± 30 graden, met de punt van de boot gericht op die plaats aan het vlot waar men het schip wenst aan te leggen (kleine boten een wat

grotere hoek). (Zie figuur 1, positie a.) Nooit met grote snelheid aanleggen.

Als men het vlot nadert “laten lopen” (positie b).

Direct daarna de riem aan de vlotzijde hoog boven het water en het vlot houden, aan de waterzijde “vast roeien” en lichaamsgewicht overhellen naar de waterzijde zodra de voorsteven van het schip vlakbij het vlot is gekomen (positie c).

Het schip mindert nu vaart, draait bij (positie d) en komt langs zij het vlot stil te liggen (positie e). Het vlot wordt beetgepakt. De riemen op het vlot komen met de bolle kant boven te liggen. Bij sommige vlotten of bij een hoge wal moeten de riemen aan de vlotzijde of walzijde “geslipt” of ingetrokken worden.

Windkracht en windrichting spelen een grote rol bij het aanleggen. Wind mee in de vaarrichting betekent: met een grote snelheid naar het vlot toekomen. Wind tegen betekent: met een snel teruglopende snelheid naar het vlot toekomen.

In het eerste geval moet sterk geremd worden bij het “vastroeien”, hetgeen betekent dat de boot sterk bijdraait en dus onder een wat grotere hoek moet worden aangevaren om goed langs zij het vlot te komen. Het beste kan in een zeer lichte haal naar het vlot toe gevaren worden. (Zie figuur 2).

In het tweede geval krijgt de boot heel snel minder vaart, hetgeen betekent: maar weinig effect van het “vastroeien” en dus ook weinig bijdraaien van de boot, zodat het vlot onder een wat kleinere hoek genaderd kan worden. Het beste kan nu in een vrij stevige haal naar het vlot worden gevaren. (Zie figuur 3).

Als algemene regel geldt:

aanvaren met nog vrij hoge snelheid:	hoek groter
aanvaren met geringe snelheid:	hoek kleiner

Wanneer de wind min of meer loodrecht naar het vlot toewaait, kan men met normale hoek aanvaren, maar dient men zich op een verder langs het vlot gelegen punt dan waar men wil aanleggen te richten en iets vroeger vast te roeien opdat de boot niet al tijdens het draaien tegen het vlot wordt gedrukt. (Zie figuur 4). Wanneer de wind min of meer loodrecht van het vlot afwaait ook onder normale hoek aanvaren; men dient zich dan te richten op een dichterbij op het vlot gelegen punt (in verband met verschil tussen schijnbare en werkelijke koers). Er wordt zo laat mogelijk “vast geroeid”, opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot wegvaart. (zie figuur 5).

Het is duidelijk dat de stuurman altijd terdege rekening dient te houden met de wind en vooral onder extreme omstandigheden van te voren goed dient vast te stellen op welke wijze de aanlegmanoeuvre moet worden uitgevoerd. De fijne kneepjes leert men door veelvuldig oefenen.

Behalve “halend” aanleggen kan men ook “strijkend” aanleggen. Dit kan in bepaalde situaties nodig zijn. Sommige roeiers in kleine stuurmanloze boten of skiffs vinden het prettig, omdat ze dan goed zicht hebben op de situatie. Het principe van het “strijkend” aanleggen is gelijk aan dat van het “halend” aanleggen.

Afvaren en aanleggen geschiedt in principe tegen de wind in.

Rondmaken

“Rondmaken” doen we als de boot 180 graden van koers moet veranderen bijvoorbeeld het keren aan het einde van een kanaal). Wanneer men moet rondmaken gaat men om en om aan het ene boord strijken en aan het andere halen, “light paddle” en al dan niet met oprijden. De boot is dan het snelste rond en er komen geen onnodige krachten op het verband van de boot.

Als er wind is dient de stuurman een zodanige draairichting te kiezen dat de voorstevan van het schip “door de wind” gaat. Hierdoor komt het schip niet aan lager wal terecht, aangezien het halen met meer kracht geschiedt dan het strijken. (N.B. lager wal is die oever waar de wind naar toe waait).

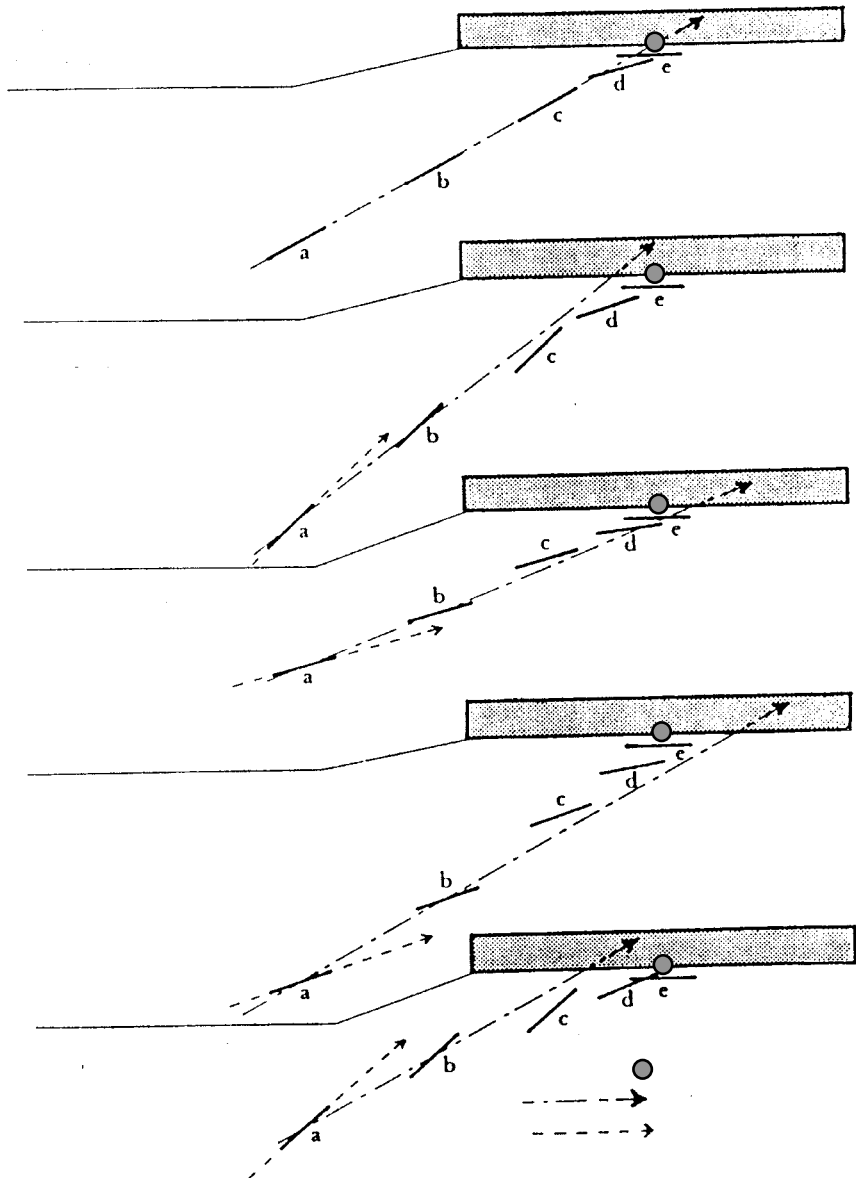
Harde wind

Er is al veel gezegd over wind. Nu nog iets over varen bij harde wind. Als de wind zo hard is dat er hoge golven staan, stuur dan zo veel mogelijk of loodrecht op of evenwijdig aan de golven, zodat er zo min mogelijk water naar binnen komt. Vaar bij een harde zijwind in kanalen onder de hoge wal, als de overige scheepvaart dit toestaat. Zorg ervoor bij harde wind nooit aan lager wal te geraken. Hier weggkomen is veelal zeer moeilijk, de kans op schade is groot. Neem derhalve zeer tijdig maatregelen.

Scheepvaart

Bij het varen temidden van andere schepen is het belangrijk, dat tijdig de juiste koers wordt gekozen edat deze wordt vastgehouden, zodat anderen weten welke richting de boot gaat. Dit geldt in het bijzonder voor meren en plassen. Op waterwegen houdt men in principe stuurboordwal.

Rondom een varend groot schip hebben we te maken met de hierboven getekende stromingen. Het schip “duwt” het water voor zich uit. Voor het schip ontstaat een “berg” en achter het schip een “kuil”. Het water zal langs het schip naar achteren stromen (de zgn. retourstroom). Deze stroom wordt sterker naarmate het vaarwater



smaller en ondieper en het schip groter is.

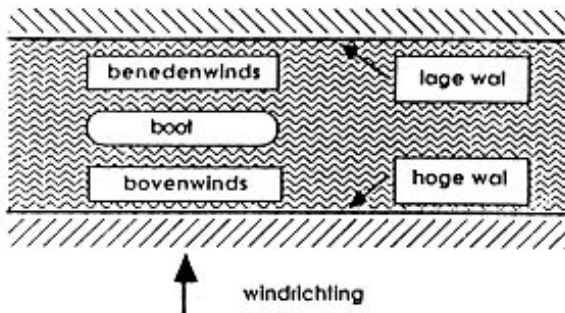
Vanaf de zijkant zien we na de boeggolf een sterke verlaging van het waterniveau door de zuigende werking van het schip. Zorg er daarom voor dat het passeren of voorbijlopen niet ter hoogte van een krib gebeurt! Dat voorkomt dat de boot of riemen door deze verlaging van de waterstand op een krib terecht komen in plaats van eroverheen te varen.

Wordt men gepasseerd door schepen die een zo hoge boeggolf of hekgolf trekken dat men er niet doorheen kan varen zonder veel water over te krijgen, dan moet men “laten lopen” en de boot bijdraaien evenwijdig aan de golf, de bladen plat op het water en het boord waar de golf tegenaan komt hoog houden door de handvaten van de riemen aan dat boord omhoog te brengen en met het lichaamsgewicht over te hellen naar de andere boord. De golf slaat dan niet naar binnen. Let in een kanaal op de golf die van de wal terugkaatst. Let ook op de kruisdeining, die ontstaat als schepen elkaar passeren.

Het “laten lopen” betekent wel dat de vaart snel uit het schip loopt en het schip onbestuurbaar wordt. Als de drukte van het scheepvaartverkeer eist dat de boot bestuurbaar blijft, moet de boot vaart houden door het water.

Dode hoek voor de schipper

Vrachtschepen, in het bijzonder als ze ongeladen zijn, hebben een zgn. ‘dode hoek’ voor de boeg van het schip in de koerslijn. Deze dode hoek kan wel meer dan 200 meter lang zijn. Binnen deze ‘dode hoek’ kan de schipper een roeiboort niet zien. Hij

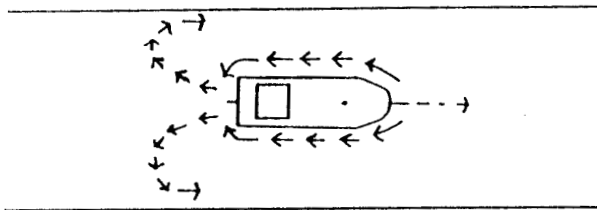


kan dus ook niet reageren als er iets mis gaat. Het daar blijven varen is gevaarlijk en verboden. U geeft de schipper een enorm onrustig gevoel en u neemt onnodige risico's

m.b.t. uw eigen veiligheid of die van de ploeg. **Als u het stuurhuis niet kunt zien kan de schipper u ook niet zien.** Mik niet scherp op het voorgaande criterium. Geef veel ruimer van tevoren een koers langs het schip aan en blijf deze varen tot het schip voorbij is. Mocht door een brug 'gedwongen' worden toch weer in de dode hoek van een schip te komen wacht dan voor de brug tot het schip voorbij is.

Bedenk: een groot schip heeft een enorm lange remweg en kan niet uitwijken als u bijvoorbeeld materiaalpech krijgt. Schippers vinden het om die reden uitermate onplezierig als pleziervaart vlak voor hun schip blijft varen.

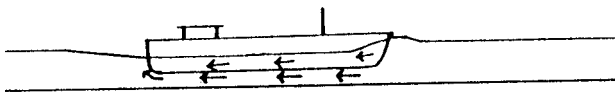
Als een schipper koers geeft naar stuurboord zal tengevolge van het stuurboordroer



geven het achterschip uitzwaaien naar bakboord (vergelijk het met het achteruit rijden met een auto).

Opleiding

Een stuurman kan tijdens het sturen op het water zeer veel leren. Het is echter van het grootste belang om een stuurman eerst de absoluut noodzakelijke kennis bij te brengen en in een wherry of tub te leren manoeuvreren, voordat hij zelfstandig als stuurman



met een boot uit varen gaat. Dit aan het toeval overlaten geeft absoluut brokken.

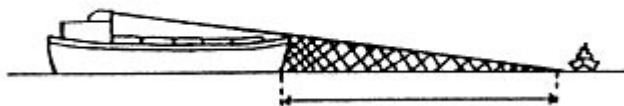
Roeien op stromend water

Hiermee hebben vooral verenigingen te maken waar op een rivier wordt geroeid. Naast de algemene stuurprincipes gelden bij deze verenigingen de eigen voorschriften voor het bevaren van de rivier. Informeer daarom altijd ter plaatse naar bijzonderheden. Ook Tubantia organiseert echter tochten op stromend water.

Roeien op stromend water mag alleen indien er per boot een lid is met voldoende ervaring in het roeien op stromend water. Bij een andere vereniging dient een cursus te worden gevolgd en een examen te worden afgelegd voor het roeien op stromend water. Wie ooit tegen de stroom in geroeid heeft, weet dat je stromend water niet moet onderschatten. Bovendien kennen de meeste stromende wateren ook nog een druk beroepsverkeer.

De loop van de stroom.

In het midden van een rivier is de stroom het sterkst. In bochten wordt de stroomdraad echter verlegd naar de buitenbocht, zodat daar de stroom het sterkst is. Om die reden neemt verkeer stroomopwaarts het liefst de binnenbocht: daar is de stroom immers het minst sterk. Grote schepen die elkaar om optimaal gebruik van de stroom te kunnen maken stuurboord op stuurboord (groen op groen) willen voorbijvaren, geven dit aan door aan stuurboord een vierkant blauw bord met daarin een wit flikkerlicht te tonen.



Voor kleine schepen geldt de regeling met de blauwe bordes niet. Kleine schepen moeten immers sowieso al wijken voor grote schepen, waar zij zich in het vaarwater ook bevinden. Bedenk in ieder geval tijdig wat je doet en maak dit ook duidelijk. Zoek eventueel tijdig beschutting tussen de kribben.

Ook als roeiers gebruiken we stroomopwaarts het liefst de binnenbocht. Bedenk echter dat het oversteken van het vaarwater altijd tijd kost omdat de boot in de sterke stroming terecht komt. Bij hoge golven door wind of scheepvaart is oversteken riskant. Wissel in dat geval niet van oever.

Een stilliggende of met de stroom meedrijvende boot is onbestuurbaar. Het is dan ook onverantwoord midden op een rivier van stuurman te wisselen. Doe dit altijd in de beschutting van een krib.

Pas op de kribkoppen

Normaal ligt er voor een kribkop nog een kraag van stortsteen, die bij normale waterstand onder water ligt. Blijf daarom met de bladen minstens vijf meter uit de kribkop.

Kribbetje varen

Tussen de kribben staat nauwelijks stroom of zelfs een tegengestelde draaistroom, de “neer”. Stroomopwaarts varen we dan ook zoveel mogelijk tussen de kribben. Alleen bij het passeren van de kribben zullen we sterke stroom tegen hebben. Vaar weer tijdig zoveel mogelijk evenwijdig aan de stroomrichting de hoofdstroom in. Als je te laat begint met het rondenvan de krib en met een grote hoek de stroom weer in vaart, kan het puntje van de boot door de stroom worden weggezet en kan de boot dwars op de stroomrichting komen te liggen. Passeer een krib op ruime afstand en passeer een krib niet als je voorbijgevaren of voorbijgelopen wordt. Gebruik bij het rondenvan de commando’s “bakboord/stuurboord best”.

Passeren van grote schepen.

Passeren we een schip waarvan de hekgolven zo hoog zijn dat er niet doorheen gevaren kan worden, dan zoeken we beschutting tussen de kribben. Zijn er geen kribben dan wordt de boot evenwijdig aan de golven gelegd. Eventueel laten lopen en de boot laten overhellen naar de kant waar de golven niet vandaan komen. Vooral bij een steile wal kan het voorkomen dat een golf wordt teruggekaatst in een hoek van ongeveer 90°. Het water wordt daardoor zeer onrustig. Zorg ervoor dat het passeren of oplopen niet ter hoogte van een krib gebeurt.

We herhalen het op deze plaats dat men bij veel scheepvaart en sterke kruisdeining nooit de boot mag stilleggen of van koers veranderen (ook niet om parallel op de golven te komen). Een stilliggende boot is onbestuurbaar! Houdt de boot bestuurbaar met korte halen. Bij lange halen is er het risico dat riemen en handen door de hevige deining van de boot vast komen te zitten.

Rondmaken op stromend water.

Bij het rondmaken wordt gebruik gemaakt van de stroom. Op deze manier draait de boot snel en drijft daardoor niet zo lang onbestuurbaar dwars op de stroming.

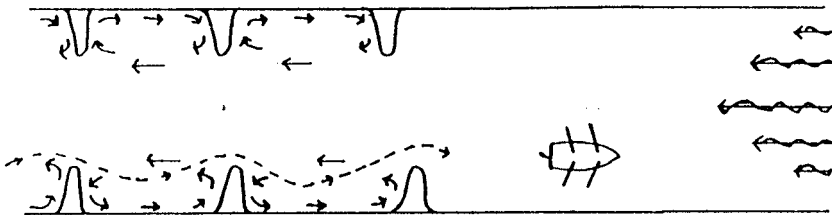
Komt de boot met de stroming in de rug schuin naar de kant te liggen (bv. door het passeren van een schip), dan is gewoon doorvaren volgens A niet mogelijk omdat de boot niet wil draaien omdat het achterschip weggedrukt wordt door de stroming. De boot vaart dan de wal op. De alternatieven zijn dan:

- strijkend de afstand tot de wal vergroten en dan rondenvan tot de boot weer in de goede richting ligt volgens route B .
- ligt de boot bijna dwars of is de stroming erg sterk, dan direkt rondenvan volgens route C. Daarbij eerst aan één zijde strijken om uit de kant weg te komen. Door het strijken en geholpen door de stroom draait de boot snel door. Vervolgens aan de andere zijde halen om verder rond te draaien, weer gebruik makend van de stroom. De boot draait

dus ongeveer 270° rond.

Invaren van havens.

Vaar havens of zijwateren zoveel mogelijk in en uit aan die kant waar de stroom vandaan komt. Anders loop je het risico door de stroom tegen de wal te worden weggezet. Houd er ook rekening mee dat je bij het invaren van een haven de koers moet corrigeren. Je moet deels tegen de stroom invaren om op het goede punt uit te komen. Tenslotte, begin niet pas vlak voor de haveningang met het naar binnen varen. Je kunt dan immers niet zien of er schepen de haven uit komen. Begin op enige afstand van de haven, zodat je de havenmondung kunt inkijken.



De verkeersregels op het water

Het belangrijkste reglement voor roeiers is het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Toeroeiers kunnen daarnaast te maken krijgen met het Rijnvaart Politie Reglement (dat geldt op grote delen van Rijn, Waal, Lek en het Pannerdensch kanaal in plaats van het BPR) en aanvullende plaatselijke reglementen.

De belangrijkste regel is:

Kleine schepen wijken voor grote schepen.

Deze regel geldt altijd, zelfs al zou het kleine schip stuurboordswal houden of op een hoofdvaarwater varen.

Een klein schip is een schip van minder dan 20 meter lengte. Sleepboten, vissersschepen, veerponten en schepen die meer dan 12 passagiers mogen vervoeren, worden echter altijd beschouwd als grote schepen, ongeacht hun lengte.

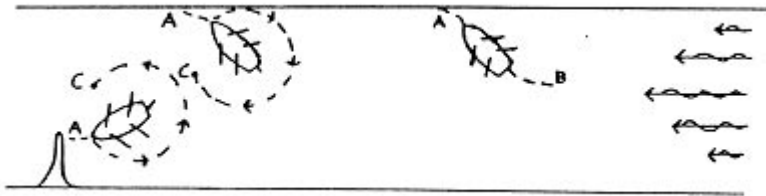
Voor kleine schepen onderling geldt:

- bij kruisende en tegengestelde koersen wijkt een motorschip voor een roeiboort en een zeilboot en wijkt een roeiboort voor een zeilboot. Uitzondering: het kleine schip dat stuurboordswal houdt, moet zijn weg vervolgen.

Twee roeiboten met tegengestelde koers dienen allebei naar stuurboord uit te wijken zodat zij elkaar bakboord op bakboord (“rood op rood”) voorbijvaren.

Voorbijlopen doet men bij voorkeur aan bakboord van het opgelopen vaartuig.

In een engte - dat wil zeggen: waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren van twee schepen - heeft het stroomafwaarts varende schip voorrang. (In het BPR moet bij een engte met stroom zelfs een groot schip eventueel voor een klein schip wijken. Vertrouw hier liever niet op. In het Rijnvaart Politie Reglement geldt ook in dit geval de hoofdregel: klein wijkt voor groot.)



- In een engte zonder stroom gelden de normale regels voor tegengestelde koersen met dien verstande:
 - dat een zeilschip dat het niet bezeild heeft, wijkt voor een roeiboot;
 - dat bij roeiboten onderling de boot die geen hindernis aan stuurboord heeft of die de buitenbocht van het vaarwater aan stuurboord heeft de weg moet vervolgen.
- Het in- of uitvaren van havens en nevenvaarwateren mag pas indien het overige scheepvaartverkeer niet in gevaar wordt gebracht of wordt gedwongen tot plotselinge koersverandering of snelheidswijziging.
- Voor roeiboten onderling geldt als beleefdheidscode dat brede oefenboten en wherry's wijken voor snellere boten.

Gezien het bovenstaande wordt van roeiers op het Twentekanaal het volgende verwacht:

- houdt zoveel mogelijk stuurboordswal, dit is voor iedereen het meest duidelijk.

De eisen van goed zeemanschap zijn belangrijker dan letterlijke toepassing van de vaarreglementen; van de reglementen moet worden afgeweken als goed zeemanschap dit eist, bijvoorbeeld om gevaar te voorkomen of bij bijzondere omstandigheden (bijvoorbeeld een gejaagd - d.i. een met een lijn vanaf de wal getrokken - schip houdt de wal waarlangs gejaagd wordt). Alleen in uitzonderlijke gevallen moet men dus de regels opzij zetten.

Geluidsseinen

-	zeer korte stoot (kwart seconde)
—	korte stoot (1 seconde)
— —	lange stoot (4 seconden)

Veel voorkomend:

—	attentiesein*
—	ik ga stuurboord uit
— —	ik ga bakboord uit
— — — —	ik sla achteruit
— — — — —	ik kan niet manoeuvreren*
— —	ik keer over stuurboord
— — —	ik keer over bakboord
— — — —	ik wil aan stuurboord voorbijlopen
— — — — —	ik wil aan bakboord voorbijlopen
— — — — —	u kunt niet voorbijlopen
— — — — —	ik ga haven/nevenvaarwater in of uit naar stuurboord
— — — — —	ik ga haven/nevenvaarwater in of uit naar bakboord
— — — —	ik steek over
— — — —	verzoek tot het bedienen van brug of sluis
— — — — — — — —	er dreigt gevaar voor aanvaring
— — — — — — — — etc.	blijf weg

Herhaalde lange stoten, reeksen klokslagen = noodsein*

De met * aangegeven seinen moeten ook door een klein schip gegeven kunnen worden.

Seinen en lichten

Bij Tubantia mag 's nachts niet worden geroeid, dan met schriftelijke toestemming van de roeicommissaris.

's Nachts (vanaf zonsondergang tot zonsopgang) en bij slecht zicht moet een roeiboort een rondom zichtbaar wit licht voeren. Dit geldt niet voor een aan de wal liggende roeiboort.

Voor overige belangrijke of veel voorkomende verkeerstekens op het water wordt verwezen naar de afbeeldingen op de bladzijden 42 en 43.

Examens en Bevoegdheden

Bij Tubantia hangt de bevoegdheid om bepaalde boten te mogen gebruiken af van iemands roeivaardigheid dan wel stuurvaardigheid. Deze vaardigheden worden getoetst in examens. Bevoegdheden worden vermeld in de ledenlijst. In de loods hangt een bord met een overzicht van alle boten met de ervoor vereiste bevoegdheden.

We kennen de volgende bevoegdheden, met hun overeenkomstige examens: Roeien: Skiff 1, 2, 3 en 2-, Sturen: C, G, 8. Verder kan op verzoek de C8-roeibevoegdheid worden verleend aan wie wel in 8+ wil meeroeien, maar geen belangstelling heeft voor de Skiff 2-roeibevoegdheid.

Voor hen die op oudere leeftijd leren roeien is er de mogelijkheid het eerste roeiexamen in een C2x+ te doen.

Het behalen van de Skiff2-roeibevoegdheid en daarna de C-stuurbevoegdheid is verplicht.

Roeibevoegdheden

S 1: staat het zelfstandig gebruik toe van wherries en C-boten; voor jeugdleden geldt dat ze mogen roeien in jeugdboten (1x en 2x) tussen de bruggen.

S 2: staat het zelfstandig gebruik toe van gestuurde gladde boten, alsmede 1x en 2x.

2- : staat het zelfstandig gebruik toe van ongestuurd glad materiaal.

Stuurbevoegdheden

C: sturen in wherries en C-boten.

G: sturen in glad materiaal, behoudens de 8+.

8: sturen in de 8+.

Onder begeleiding van een coach of instructeur mag er in andere boten geoefend worden.

Exameneisen roeien en sturen

Roei-examens

De eisen voor de skiffexamens zijn gebaseerd op het KNRB stappenplan.

Skiff 1

Dit examen wordt afgenomen in 1x of C1x. De nadruk ligt op een goede basishaal.

- Boot in en uit de loods brengen
- Boot in en uit het water brengen
- Wegkomen van het vlot door met de bladtip uit te duwen (evt. met assistentie)
- Roeien in de goede bewegingsvolgorde tijdens de haal en het oprijden. De goede volgorde is:
 - . trappen met de benen
 - . trekken met de armen
 - . strekken van de armen
 - . buigen van de benen
- Strijken met twee riemen en draaien van de bladen. Oprijden mag hierbij maar hoeft niet
- Rondmaken door afwisselend te strijken en te halen
- Slippen met één riem
- Houden met beide riemen, bakboord en stuurboord
- Noodstop
- Halend aanleggen. Er is veel ruimte aan het vlot en de leerling mag kiezen waar hij/zij aanlegt
- Materiaalkennis en kennis van de vaarreglementen

Skiff 2

Dit examen wordt afgenomen in de 1x. De nadruk ligt op het zelfstandig kunnen roeien met goede roeitechniek.

- Afstellen van het voetenbord aan het vlot
- Zelfstandig weggkomen van het vlot door slippend uit te zetten
- Koersvast roeien
- Roeien in de goede bewegingsvolgorde tijdens de haal en het oprijden. De goede volgorde is:
 - . trappen met de benen
 - . meenemen van de romp
 - . trekken met de armen
 - . strekken van de armen
 - . inbuigen van de romp
 - . buigen van de benen
- Roeien in het juiste ritme; dus de haal duurt korter dan de recover

- Redelijk watervrij roeien, ook bij 10 krachtige halen
- Strijken met volledig rijden
- Rondmaken met volledig rijden
- Slippen met beide riemen
- Het stilleggen van de boot
- Zowel halend als strijkend aanleggen
- Materiaalkennis en kennis van de vaarreglementen

Skiff 3

Dit examen wordt afgenomen in de 1x. De nadruk ligt op een uitstekende roeitechniek, met een goed gevoel voor ritme. Er moet sprake zijn van een perfecte bootbeheersing.

- Wegkomen van het vlot door staande uit te zetten met de vlotvoet
- Afstellen op het water buiten de vlotdrukte
- Roeien met een krachtige haal
- Watervrij roeien
- Roeien in verschillende tempi
- Roeien in het juiste ritme tussen haal en herstel ook tijdens tempowisselingen
- Watervrij strijken in een recht lijn
- Rondmaken met watervrij strijken en halen
- Halend of strijkend aanleggen tussen twee boten of op een dwarsvlot
- Materiaalkennis en kennis van de vaarreglementen

Twec-zonder

Dit examen wordt afgenomen in de 2-. De nadruk zal liggen op de anticiperende vaardigheden benodigd voor het roeien in snelle, ongestuurde nummers. Kandidaten dienen de skiff 2 roeibevoegdheid te bezitten. De volgende aspecten worden getoetst:

- Boot in en uit de loods brengen
- Boot in en uit het water brengen
- Zelfstandig weggkomen van het vlot
- Roeien in de goede bewegingsvolgorde tijdens de haal en het oprijden. De goede volgorde is:
 - trappen met de benen
 - meenemen van de romp
 - trekken met de armen
 - strekken van de armen
 - inbuigen van de romp
 - buigen van de benen
- Redelijk watervrij roeien, ook bij krachtige halen
- Er dient een afstand van 2 km ononderbroken afgelegd te worden in doorgaande haal, met tenminste de snelheid die de KNRB vaardigheidsproef voor de categorie vereist
- Strijken met draaien van de bladen. Oprijden mag hierbij maar hoeft niet

- Rondmaken door afwisselend te strijken en te halen
- Noodstop
- Halend aanleggen. Dit wordt zowel op boeg als op slag geëxamineerd
- Stuurcommando's geven
- Materiaalkennis en kennis van de vaarreglementen

Stuurexamens

C

Dit examen wordt afgenomen in een C4. De nadruk zal liggen op een correcte en duidelijke commandovoering. De volgende aspecten worden getoetst:

- Boot in en uit de loods brengen
- Boot in en uit het water brengen
- Wegvaren
- Koersvastheid
- Rondmaken
- Noodstop
- Aanleggen
- Manoeuvreren in beperkte ruimte
- Materiaalkennis en kennis van de vaarreglementen

G

Dit examen wordt afgenomen in een gladde 4+. De volgende aspecten worden getoetst, naast de eisen voor het C-stuurexamen:

- Uitvoering middels van de kant opgegeven oefeningen.

8

Dit examen wordt afgenomen in de 8+. De eisen zijn dezelfde als die voor het G-stuurexamen.

Uitvoering

De examencommissie is belast met het toekennen van bevoegdheden. Zij organiseert daarvoor regelmatig examens. Op verzoek kan de examencommissie bevoegdheden toekennen op grond van aantoonbare ervaring, zoals bevoegdheden behaald bij andere verenigingen, dan wel wedstrijdresultaten. Zij kan hierbij besluiten om een kandidaat te laten voorroepen.

Algemeen of gedeeltelijk vaarverbod

Door het bestuur is een algemeen of gedeeltelijk vaarverbod afgekondigd tijdens de hieronder genoemde weersomstandigheden. Van elk lid wordt verwacht, dat hij zich uit eigen beweging hieraan houdt. Bij twijfel of als één van de onderstaande situaties zich voordoet, is er een hele simpele regel: niet roeien!

1. MIST - Bij mist (of slecht zicht) geldt altijd een vaarverbod voor stuurmanloze boten (dus ook voor skiffs) zonder begeleiding van de kant.
Als het zicht minder is dan 500 m. mag er door niemand geroeid worden.
(Overeenkomst met RWS not 06-011-ihu, 27 februari 2006.)
2. VORST - Bij een temperatuur vlak boven het vriespunt mag er uitsluitend in kunststof en in C-boten geroeid worden!
Bij temperaturen onder het vriespunt mag er helemaal niet worden geroeid. Een thermometer hangt in de loods bij de lichtschakelaar. Indien de weersverwachtingen voor de komende nacht nachtvorst voorspellen, dan mag er na 15.00 uur niet meer gevaren worden.
3. DRIJFIJS - Direct na een vorstperiode bestaat de kans op ijsschotsen in het kanaal.
Als er schotsen geconstateerd zijn, mag er alleen in kunststof boten gevaren worden in het stuk vanaf het clubhuis naar de Akzo.
4. HOGE GOLVEN - Als er bij harde wind hoge golven in het kanaal staan, waardoor de boten kunnen vollopen met water, mag er alleen in wherry's en C-boten geroeid worden.
5. DONKER – na zonsondergang mag er niet meer geroeid worden.

Op de roei hangt het vaarverbod in verkorte vorm.

Afwijking van deze regels is uitsluitend met toestemming van het bestuur gepermitteerd.

Verkeerstekens

Gebods- en verbodstekens (de borden hebben een wit veld met zwarte tekens en een rode rand/schuine streep).

Doorvaart verbod
(twee rode vlaggen of lichten
boven elkaar=verbod van
langere duur of brug wordt
niet bediend)



Buiten gebruik gesteld
riviergedeelte; vaar-
verbod niet geldend
voor niet-gemotori-
seerde schepen



Verboden af te meren
(binnen afstand in meters
vanaf het bord)



Verplichting bijzonder
op te letten



Verbod stil te liggen
(aan de zijde van de water-
weg waar het bord staat)



Verplichting stil te
houden



Verboden aan te meren
(aan de zijde van de water-
weg waar het bord staat)



Verplichting geluids-
sein te geven



Verboden voor door spier-
kracht voortbewogen sche-
pen



Hoofdvaarwater alleen
op te varen zonder
hinder van anderen



Verboden voor kleine sche-



Verplicht richting/zijde
van het vaarwater te
houden die pijl aan-
geeft






Aanbevelingstekens (kleur van de lichten of borden: geel)

Aanbevolen doorvaartopening (in beide richtingen)  Aanbevolen doorvaartopening (doorvaart uit andere richting verboden) 

Aanwijzings- of aanbevelingstekens (kleur: groen)

Doorvaren toegestaan   Aanbeveling binnen de aangegeven grenzen te varen 

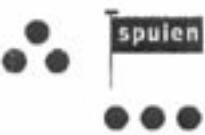

 Niet-vrijvarende pont 

Stuw  Hoofd- t.o.v. nevenvaarwater (voorbeeld) 

Dagtekens bij schepen (kleuren vlnr rode bol, groene ruiten, rood bord, rood/wit bord)

Vorbij te varen aan de kant van de ruiten of het rood/wit bord.  

Spui- en inlaattekens (drie rode lichten en/of blauwe vlag met witte letters)

Er wordt gespuid  Er wordt ingelaten 

Er wordt weldra gespuid/ingelaten

Overige aanduidingen

Verbod buiten de aangegeven begrenzing te varen (kleuren: rood en wit)  Doorvaart wordt aanstands toegestaan (rood en groen licht) 

Veiligheidsregels

Veiligheidsregels voor het roeien bij Tubantia

1. schrijf voor vertrek altijd je boot af,
2. zorg dat iemand weet waar je bent,
3. is je materiaal compleet? Hoosblik moet mee. Bij wherrie ook een pomp mee,
4. vaste schoenen en/of riemen van het voetenbord niet te strak,
5. dringend advies voor alle boten: neem per boot een mobiel mee in een waterdichte zak. Bel de roei: 074-2434190,
6. van oktober t/m maart mag men niet alleen weggaan in een skiff,
7. in de periode oktober t/m maart draagt de stuur een reddingsvest.

Wat te doen bij omslaan in koud water

Het gevaar is onderkoeling en dat gaat snel!

1. kom zo ver en zo snel mogelijk met je lijf uit het water,
2. ga over de boot hangen, beweeg zo min mogelijk,
3. wacht met zwemmen tot er iemand is om te helpen! Waarschuw met de mobiele telefoon,
4. op de kant of in reddingboot: alu-deken omslaan, over natte kleding heen. Droge kleren aan, hete thee of limonade drinken.

LET OP: bij onderkoeling: niet onder de douche en niet bij de kachel. Opwarmen moet van binnenuit.