

## **I. ROEIEN BIJ WATERSPORTVERENIGING VADA**

### **1. INLEIDING**

#### **Algemeen**

Voor u ligt het Vadamecum, een handboek dat u wegwijs maakt binnen de roeiafdeling van Watersportvereniging VADA.

Het boekje is de uitwerking van het gestelde onder artikel 42 van het Huishoudelijk Reglement Roeien (HRR).

De vereniging biedt vele mogelijkheden, zowel op sportief als op sociaal gebied. Roeien kan op ieder moment, behalve bij zeer bijzondere weersomstandigheden. Daarnaast is er een mooi clubhuis, waar zeker in de zomer vrijwel altijd een hapje en drankje genuttigd kunnen worden op materiaalonderhoud, vergaderingen etc. en het overzicht van het roei- en stuurniveau van de leden. Informatie over tochten, wedstrijden en dergelijke wordt opgehangen op de borden **aan de zijkant van het riemenrek**.het buitenterras. In de winter is er warmte en gezelligheid bij de open haard.

Roeien is de meest gezonde sport die er is. Praktisch elke spier in het lichaam is bij de roeibeweging betrokken. Roeien gebeurt in de buitenlucht, alleen of met ploeggenoten, en in weer en wind.

Roeien kan op verschillende manieren, variërend van een ontspannen tochtje op de Rijn tot stevig trainen in een acht, van korte-baan wedstrijden tot elfstedentochten en van een picknick op zondagmiddag tot lange buitenlandse trektochten.

#### **Organisatie van de vereniging**

De watersportvereniging VADA heeft vier afdelingen. Naast de roeiafdeling zijn er afdelingen voor kanoën, zeilen en motorbootvaren. Het 'bestuur' van de afdeling wordt gevormd door het roeibestuur. Een overzicht van de samenstelling van het roeibestuur, en de taakverdeling, hangt op het infobord in de roeiloods. Enkele keren per jaar wordt een afdelingsvergadering gehouden, waarin overleg plaatsvindt tussen het roeibestuur en de leden. Daarin worden belangrijke beslissingen voor de vereniging genomen. De afdelingsvergadering wordt meestal enkele weken voorafgaand aan de algemene ledenvergadering gehouden, in het voorjaar en in de herfst.

### **2. VERENIGINGSKLEDING**

Als verenigingskleding zijn poloshirts, truien, regenjacks en snelle wedstrijdpakjes beschikbaar. Wedstrijden dienen verroeid te worden in deze kleding. Voor toertochten is dit niet verplicht, maar het wordt uiteraard van harte aanbevolen. Wedstrijdpakjes kunnen besteld worden bij de Commissaris Wedstrijdroeien. De overige verenigingskleding is te verkrijgen bij de havenmeester of Penningmeester Algemeen Bestuur

### **3. INFORMATIEVOORZIENING**

#### **Verenigingsblad**

4 keer per jaar verschijnt het verenigingsblad voor geheel VADA (dus alle afdelingen).

Vanzelfsprekend verschijnt hierin allerlei nieuws over onze vereniging en kan elke ploeg er wedstrijd- en toerverslagen in kwijt

#### **Vadaroeiinfobord**

Hierop vindt men (bestuurs)mededelingen aangaande roeien, sturen,

### **Website**

VADA heeft een eigen website met ruimte voor veel plaatjes en verhaaltjes.  
Adres: [www.wsv-vada.nl](http://www.wsv-vada.nl).

### **Huishoudelijk reglement (HRR)**

Het huishoudelijk reglement van de roeifdeling is te vinden op de website en verkrijgbaar bij het bestuur.

## **4. ROEIMOGELIJKHEDEN BIJ VADA**

### **Algemeen**

Binnen VADA kan op veel verschillende niveaus worden geroeid: jeugdroeien (vanaf 12 jaar) , toerroeien en wedstrijdroeien. Als aan nationale wedstrijden wordt deelgenomen moet dat in officieel wedstrijdtenue en traint men 5 tot 7 keer in de week. Voor ROW's (Roei-Ontmoetingen met Wedstrijd-karakter) zijn 1 tot 3 trainingen per week nodig. Zie voor meer info Hoofdstuk X: het varen van tochten en wedstrijden.

Niet leden kunnen zich niet meer dan 4 maal per jaar, mits voldoende bevoegd, laten introduceren

### **Voor en door de leden**

VADA is geen commercieel bedrijf en de roeifdeling heeft geen medewerkers in dienst. Voor taken als instructie, coachen en het onderhoud van boten en gebouwen wordt verwacht dat ieder haar of zijn steentje bijdraagt. Alleen dan kan de vereniging goed functioneren.

## **II. ALGEMENE REGELS**

### **1. ROEITENUE**

- Zorg ervoor dat je meerdere dunne lagen kleding draagt, dan heb je het nooit te warm of te koud.
- Draag geen lange shirts, deze kunnen tussen de wieltjes en de slidings komen.
- Draag geen wijde shirts, daar kun je met je handen in blijven hangen, wat bij skiffen al gauw omslaan tot gevolg heeft.
- Draag bij voorkeur alleen sokken of gymschoenen met smalle hakken en zonder profiel. Het is **verboden** in de boot laarzen of schoenen met leren zolen, hakken met spijkers en zolen met profiel te dragen. Zand en grind dat in het profiel blijft zitten veroorzaakt schade aan de lak.

### **2. OPENEN VAN DE ROEILOODS EN VOORBEREIDEN ROEIEN**

- Open de loods met de loodssleutel. Deze hangt in het kastje in de gang van het clubhuis.
- Zet schragen buiten.
- Controleer of het vlot op hoogte is en zo niet pas deze dan aan met speciale lieren die bij de linkerdeur van de loods liggen of hangen. Draai het vlot liefst met z'n tweeën tegelijk omlaag of omhoog of maak maar een paar slagen links en dan weer beurtelings rechts om uitlopen van het vlot uit de rails te voorkomen.
- Controleer of de boot in orde is en schrijf hem af.
- Breng de riemen en evt. het roertje naar buiten en leg deze aan de rand van het vlot.
- Breng de boot uit (zie hoofdstuk V).

### 3. AFSCHRIJVEN VAN DE BOOT

Elk gebruik van een boot dient vooraf in het afschrijfboek te worden vermeld. Daarvoor gelden de volgende regels:

- Afschrijven **moet altijd** en reserveren **mag**.
- Kijk vóór het afschrijven eerst of de boot niet gereserveerd is door een ander!
- Boten mogen maximaal twee weken van te voren en voor maximaal twee uur worden gereserveerd, m.u.v. gebruik voor wedstrijden, toertochten en vakanties. Hiervoor mag met toestemming van de toer/wedstrijdcommissaris al eerder en voor langere tijd gereserveerd worden.
- Bij afwezigheid van de toer/wedstrijdcommissaris moet een ander bestuurslid om toestemming gevraagd worden.
- Af- en inschrijving moet met **volledige** namen van de bemanning. Dit is vooral van belang in het kader van de veiligheid.
- Is een ploeg een kwartier na de aanvang van de gereserveerde tijd niet aanwezig dan vervalt de reservering.
- Inschrijvingen die niet doorgaan dienen zo spoedig mogelijk te worden doorgehaald, zodat de boot weer vrij is voor andere roeiers.
- Er kunnen door het afdelingsbestuur periodes worden vastgesteld waarbinnen geen boten mogen worden gereserveerd. Dit kan ook gelden voor een deel van het materiaal. Informatie hierover is te vinden op het infobord in de roeiloods.

### 4. ROEIVERBODEN

Ter bescherming van de roeiers en het dure roeimateriaal, en om een soepel verloop van het roeien te bevorderen, geldt binnen de roeiafdeling een aantal regels:

#### Algemene gedragsregels

Er mag NIET worden geroeid:

- Door mensen die **niet kunnen zwemmen**.
- Met een bemanning met **onvoldoende bevoegdheden / proeven**.
- Bij **vorst** of na 16.00 uur als het 's nachts gaat vriezen.
- Bij **harde wind**: als er schuimkoppen op het water staan of bij windkracht 6 (is 8 aan de kust).
- Bij **mist**: wanneer de eerste graansilo niet zichtbaar is vanaf de roeiloods (zicht minder dan 200 m).
- In het **donker** (tussen ½ uur na zonsondergang en ½ uur voor zonsopgang).
- Tijdens **onweer**.

#### Regels voor het roeien op de Rijn

Voor roeien op de Rijn gelden **bovendien** de volgende regels:

- **Jeugd** (tot 16 jr.) mag uitsluitend roeien **onder begeleiding** van een volwassene.
- In de periode van **1 november tot 1 april** is roeien in een skiff **uitsluitend toegestaan onder begeleiding** van een andere roeiboot of een gemotoriseerde volgboot.
- In de periode van **1 november tot 1 april** en wanneer zij buiten die periode een regenpak aan hebben, dragen stuurlieden **verplicht** een zwemvest. Deze hangen, voorzien van een gewichtsklasse, in de roeiloods.
- Er mag **niet** op de Rijn gevaren worden wanneer de **kribben onder water** staan.
- Het bestuur adviseert ook de roeiers om in de winter tijdens het roeien op de Rijn een zwemvest te dragen.

Een paar belangrijke regels uit het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) zijn (zie verder hfdst. VIII):

- Blijf uit de buurt van beroepsvaart (incl. veerpont); zij zijn groot en moeten bovendien hun brood verdienen met varen.
- Roeiboort wijkt voor zeilboot, tenzij je koers houdt en stuurboord wal vaart.
- Roeiboort heeft voorrang op motorboot (maar ga hier niet blindelings vanuit!).

## 5. BEHANDELEN EN VERZORGEN VAN HET MATERIAAL

### Algemeen

- De boten dienen naar buiten en naar binnen gebracht te worden zoals bij de proeveneisen en in hoofdstuk V is beschreven.
- De boten dienen na gebruik te worden afgespoten aan de buitenkant en indien nodig ook aan de binnenkant en daarna met gespoelde dweilen aan de **buiten- (en binnen)kant** gedroogd te worden. In de winter is het drogen van de boot extra belangrijk om vorstschade te voorkomen. Er mag nooit water in de boten blijven staan.
- Van de boten met afgedekte voor- en achterpunt dienen de ventilatieluiken/doppen geopend te worden.
- Na gebruik dienen de **dweilen weer gespoeld, uitgewrongen en opgehangen** te worden en dienen de gebruikte schragen weer in de loods gezet te worden, tenzij nog andere verenigingsploegen op het water zijn. **De laatste ploeg is eindverantwoordelijk.**
- Een boot mag na het gebruik alleen aan het vlot blijven liggen als deze direct daarna weer gebruikt wordt. Een bemanningslid blijft bij de boot totdat deze is overgenomen door de volgende gebruiker(s).
- Wanneer aankomende boten moeten aanleggen, mogen geen boten op de aanlegplaats in het water worden gelegd. Reeds aan het vlot liggende boten moeten worden verhaald of snel vertrekken.

### Schade

Een eventueel **defect** of een **ontstane schade** moet direct na het gebruik in het klachten/schade boek worden gemeld met de datum, toedracht en naam van één van de bemanningsleden. Grotere schades dienen ook direct aan de materiaalcommissaris te worden doorgegeven. Indien deze niet bereikbaar is, moet men de schade aan een ander bestuurslid melden. De leden zijn **aansprakelijk** voor door hun schuld ontstane schade (artikel 50 t/m 54 Huishoudelijk Reglement). Leden mogen nooit op eigen initiatief reparaties aan boten verrichten of veranderingen in de boten aanbrengen. Wensen daartoe dienen met de materiaalcommissaris overlegd te worden.

### Bankje(s) en riemen

Elke boot is uitgerust met eigen bankje(s) en riemen. Verwisselen daarvan is niet toegestaan. In noodgevallen kan bij vermissing of een defect van een bankje of riem(en) na toestemming van de materiaalcommissaris of leden van de technische commissie een keer geleend worden uit een daarvoor aangewezen andere boot. Dit moet bij de desbetreffende boot in het afschrijfbuch vermeld worden. Na terugkomst dient het geleende direct teruggebracht te worden op de plaats waar het hoort.

## 6. OVER DE RIEMEN

- Pak riemen één voor één uit het riemenrek en leg deze eerst plat neer in het gangpad of geef ze door aan een roeimaatje.

- Draag de riemen (oars één voor één, sculls per paar) altijd met het blad naar voren en met de bolle kant van het blad naar beneden, zodat het blad nergens tegen aan kan stoten. Het blad is immers het kwetsbaarste deel van de riem.
- Alleen in uitzonderlijke gevallen mogen twee personen meerdere riemen tegelijk dragen, mits aan beide uiteinden wordt getild en voorzichtig wordt gehandeld. Bv in drukke omstandigheden bij wedstrijden.
- Twee personen mogen meerdere riemen tegelijk dragen, mits aan beide uiteinden wordt getild en voorzichtig wordt gehandeld.
- Zorg altijd dat de bladen met de bolle kant onder liggen (ook bij aanleggen!).
- Een riem wordt bij de hals in de dol gelegd, met, bij hout, de vlakke kant naar beneden.
- Een dol kun je meestal zo draaien, dat de riem er op twee manieren in kan. De riem dient zo te liggen, dat hij tijdens de haal tegen de dolpen aandrukt (de dol wijst naar de achterstevan).
- Na het uitnemen van de riemen altijd de overslagen sluiten.
- Laat nooit riemen op het vlot liggen.
- Zorg dat er geen zand of vuil aan de manchetten of kragen kan komen.

## **7. AFSLUITEN VAN DE ROEILOODS**

Bij het verlaten van de roeiloofs :

- Controleer of je de laatste bent (logboek, boten en kleedkamers).
- Zet los materiaal zoals schragen e.d. binnen.
- Berg zo nodig door anderen vergeten riemen, roertjes enz. op in de loofs.
- Laat na het douchen de doucheruimte schoon achter.
- Sluit de deuren van de kleedkamers.
- Doe alle lichten uit.
- Sluit de deuren van de loofs en berg de sleutel op.

## **III. ROEI- EN STUURBEVOEGDHEDEN**

### **Doel**

Het doel van roei- en stuurproeven is ervoor zorgen dat iedere roeier veilig op het kanaal of de Rijn kan roeien in een boot die past bij het roei- of stuurniveau, waarbij schades worden voorkomen door veilig varen en juiste omgang met het materiaal. Het doel van roeiniveaus is bepalen wanneer dat verantwoord kan. Voor elk boottype (C-materiaal versus glad, gestuurd versus ongestuurd) is het vereiste roei- en stuurniveau bepaald, zodat de roeier veilig en plezierig kan roeien. De veiligheid voor roeier en materiaal staat voorop.

### **Roeiniveaus**

De roeiniveaus zijn verdeeld in de categorieën:

- 1) scullen (S) (roeien met 2 riemen);
- 2) skiffen (Sk) (roeien in de skiff en ongestuurd);
- 3) boordroeien (B) (roeien met 1 riem) en
- 4) sturen (St)

Per categorie zijn er verscheidene niveaus. Niveau 1 is het basisniveau waarbij de veiligheid van roeier en materiaal voorop staat. Niveau 2 is een hoger niveau waarbij we strengere eisen stellen aan de techniek van het roeien. De roeiniveaus zijn gekoppeld aan bootgebruik. Voor het roeien of sturen in C-materiaal is niveau 1 voldoende. Aan het roeien of sturen in glad materiaal is niveau 2

vereist. Voor het ongestuurd roeien (1x, 2x en 2-) is, afhankelijk van de boot, skiffen 1 of 2 vereist. Sturen heeft een derde niveau. Voor het sturen van de 8+ is niveau 3 vereist.

In de loods hangt een **overzicht** met voor elk lid de toegekende roeiproeven. Deze lijst hangt hier zodat een coach/stuur kan bepalen of er voldoende roeiers zijn met het vereiste roeiniveau voor een bepaalde boot. Daarnaast geeft het de mogelijkheid om na te gaan in wat voor type boot je mag roeien.

### **Oefenen**

Bij het gebruik van een gladde boot (behalve oefenboten) moet minimaal **75 %** van de bemanning de proef hebben afgelegd die nodig is voor de plaats die men bezet.

Tijdens de (**skiff**)instructie en bij het **sturen** van gladde vier en acht mag men oefenen onder toezicht en verantwoordelijkheid van een bevoegd roeier.

### **Het afnemen van roei- en stuurproeven**

Het afnemen van roeiproeven wordt door minimaal twee en bij voorkeur drie personen van de roeiproevencommissie gedaan. Tijdens het afnemen van de roei- of stuurproeven letten we op verschillende punten, zoals:

- De wijze waarop roeiers de boot tillen, een C-boot til je anders dan een skiff;
- Veiligheid van roeier en boot, we letten op blessurevrij roeien en op veilig varen op de Rijn;
- Roeitechniek, zoals de haalvolgorde;
- Commandovoering en -opvolging;
- Materiaalgebruik, zoals kennis van onderdelen en omgang met de riemen;
- Reglement, waaronder het gebruik van het schadeboek.

Nadat de roeiproef is volbracht, nemen de leden van de roeiproefcommissie een kort moment om met elkaar te overleggen of men voldoet aan de criteria van proef. Zo ja, dan wordt op het roeicertificaat de proef afgetekend. Mocht men niet voldoen aan de criteria dan krijgt dit lid enige aanwijzingen zodat hij/zij weet waarop hij/zij kan trainen.

De jeugd (tot 16 jaar) vaart bij VADA altijd onder begeleiding. (Zie ook hfdst Veiligheid)

### **Nieuwe leden**

Nieuwe leden die al roei-ervaring hebben en die op een vorige roeivereniging proeven hebben behaald kunnen tijdens de maandelijkse afroeimomenten hun vaardigheden laten toetsen. Daarnaast zal er aandacht zijn voor specifieke regels die voor het roeien bij VADA gelden, commandovoering, het uitbrengen van boten en het roeien op de Rijn.

### **Aanmelden voor roeiproeven**

De proeven worden één keer per maand afgenomen afwisselend op een zaterdag of zondag. De roeiproevendata worden aangekondigd op het publicatiebord. Het (rode) inschrijfformulier hangt boven het inschrijfboek in de botenloods. Aanmelding kan tot een week voor de dag van de roeiproeven.

### **Sancties**

Bij onjuiste, onzorgvuldige of onvoorzichtige behandeling van boten of riemen kan het bestuur een boete opleggen.

Bij herhaalde onjuiste, onzorgvuldige of onvoorzichtige behandeling van boten of riemen kan het bestuur eerder behaalde proeven intrekken. Men moet hiervoor dan opnieuw een proef afleggen. Ook kan het bestuur overgegaan tot het schorsen van de betrokken roei(st)er(s) voor een nader te bepalen periode.

**Informatie**

Voor vragen en opmerkingen kun je contact opnemen met de leden van het bestuur of roeiproevencommissie.

**Proeveneisen**

Bij alle proeven geldt dat leden de theorie-avond hebben gevolgd.

**SCULLEN 1 (S1)**

Hierbij ligt het accent op het veilig roeien en varen

Te toetsen in C2 of C4

Eisen:

Weten hoe de riemen en de boot stootvrij getild moeten worden

Goed kunnen in- en uitstappen

Het voetenbord correct kunnen afstellen

Enigszins watervrije roeihaal kunnen maken, incl. het draaien van het blad

Kunnen ronden en strijken

Redelijke bootbeheersing hebben, zodat op een prettige manier, blessurevrij en zonder ernstige fouten roei-ervaring kan worden opgedaan.

Een noodstop kunnen maken

Commando's begrijpen en kunnen uitvoeren

Basis materiaalkennis, welke getoetst zal worden aan de hand van een kleine theorieproef

Kennis van algemene vaar- en veiligheidsregels geldend op VADA

**SCULLEN 2 (S2)**

Hierbij ligt het accent op het technisch goed kunnen roeien.

Te toetsen in een gladde oefenboot of C-materiaal

Eisen

Als genoemd onder scullen 1 (S1)

Goede balans kunnen houden (min. 3 halen watervrij)

Goede bootbeheersing

Technisch goede en vloeiende roeihaal

Verschil in snelheid van oprijden en halen

Uitzetten en wegzetten in een vloeiende beweging

Strijkend kunnen aanleggen

Uitgebreidere materiaalkennis met name verschillen in glad en C-materiaal

**SKIFFEN 1 (SK1)**

Hierbij ligt het accent op het veilig roeien en varen.

Te toetsen in een oefenskiff

Eisen

Als genoemd onder scullen 1 (S1) en Sturen 1 (ST1).

De veiligboord houding kunnen innemen

Kunnen strijken en rondmaken

Durven trappen  
Iedere 3<sup>e</sup> haal omkijken op het Kanaal  
Noodstop kunnen maken  
Aan kunnen leggen zonder het vlot te raken

### **SKIFFEN 2 (SK2)**

Hierbij ligt het accent op het technisch goed kunnen roeien.

Te toetsen in een oefenskiff of skiff voor bevoegdheid skiffen 1.

Eisen

Als genoemd onder skiffen 1 (SK1):

Een aantal halen hard kunnen varen

Iedere 3<sup>e</sup> haal omkijken op het Kanaal zonder stil te zitten

Goede balans (minimaal drie halen watervrij)

Goede bootbeheersing

Technisch goede en vloeiende roeihaal (Verschil in snelheid van oprijden en halen, uitzetten en wegzetten in een vloeiende beweging)

Strijkend kunnen aanleggen

Met slippende riem kunnen wegvaren

### **BOORDROEIEN 1 (B1)**

Hierbij ligt het accent op het veilig roeien en varen

Te toetsen in C-materiaal of 8

Eisen

Als genoemd onder scullen 1 (S1)

Het voetenbord correct kunnen afstellen (is anders dan bij scullen)

### **BOORDROEIEN 2 (B2)**

Hierbij ligt het accent op het technisch goed kunnen roeien.

Te toetsen in een gladde oefenboot of C-materiaal

Eisen

Als genoemd onder scullen 2 (S2) en boord 1 (B1)

### **STUREN 1 (ST1)**

Hierbij ligt het accent op veilig kunnen varen

Te toetsen in C4 eventueel in C2

Eisen

Goed leiding kunnen geven in de boot; m.a.w. luid en duidelijk informatie overbrengen;

Alle commando's kennen voor het inbrengen en uitbrengen van wherry's en C-boten en deze juist kunnen laten uitvoeren;

Alle commando's kennen voor op het water en deze juist kunnen laten uitvoeren

(zie hoofdstuk V);

Halend kunnen aanleggen, zowel met bakboord als met stuurboord;

Strijkend kunnen manoeuvreren.



Afschrijven van boot  
Basis materiaalkennis;  
Kennis van de belangrijkste zaken uit het vaarreglement (RPR);  
Kennis van de vaarregels en de algemene regels m.b.t tot veiligheid en weer zoals deze gelden binnen VADA;  
Kennis van gevaren Rijn en kanaal;  
Voorrangsregels boten onderling.

### **STUREN 2 (ST2)**

Hierbij ligt het accent op veilig kunnen varen.

Te toetsen in gladde vier.

Eisen

Als genoemd bij sturen 1 (ST1)

Alle commando's kennen voor het inbrengen en uitbrengen van gladde boten m.u.v. de acht en deze juist kunnen laten uitvoeren;

Voldoende anticiperen tijdens varen, manoeuvreren en aanleggen m.b.t. lengte en snelheid van een gladde vier.

### **STUREN 3 (ST3)**

Hierbij ligt het accent op veilig kunnen varen.

Te toetsen in een acht.

Eisen

Als genoemd bij sturen 2 (ST2);

Alle commando's kennen voor het inbrengen en uitbrengen van de acht en deze juist kunnen laten uitvoeren;

Voldoende anticiperen tijdens varen, manoeuvreren en aanleggen met betrekking tot lengte en snelheid van een acht.

## **IV. ROEIBEWEGING EN ROEITECHNIEK**

### **1.FASEN VAN DE ROEIHAAL**

#### **Inleiding**

De roeibeweging is een gecompliceerde beweging. Er bestonden vooral in het verleden ook wisselende ideeën over de uitvoering ervan. Landelijk (en zelfs internationaal) gezien zijn de roeistijlen de laatste 10 tot 20 jaar naar elkaar toe gegroeid. Alle stijlen hebben zeker één ding gemeen: met behulp van de kracht van benen, romp en armen wordt tegen het water afgezet en wordt de boot voortbewogen. Hieronder wordt de KNRB-bondsstijl summier behandeld en toegelicht. Deze stijl is relatief makkelijk aan te leren, is redelijk blessurevrij en is efficiënt. Die efficiëntie komt vooral voort uit een sterke zit, een acceptabele haallengte en een goede benutting van de beentrap.

#### **Algemeen**

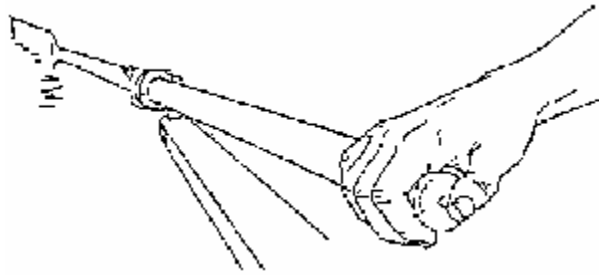
In het begin van elke haal plaatst de roeier het blad in het water met een kleine verticale beweging. Direct daarna duwt de roeier met zijn benen tegen het voetenbord en brengt zo de boot

in beweging. Het bovenlichaam en de armen geven hierbij alleen weerstand, hangen aan de riem(en), terwijl de benen uitgetrapt worden. Tegen het einde van de beentrap zwaait de romp naar achteren, gevolgd door snel buigen van de armen. Op deze manier werken benen, romp en armen in een logische en natuurlijke volgorde, elkaar gedeeltelijk overlappend. Zo wordt gedurende de hele haal een constante druk op het blad geproduceerd. Door deze vloeiende beweging moet sprake zijn van versnelling van de boot.

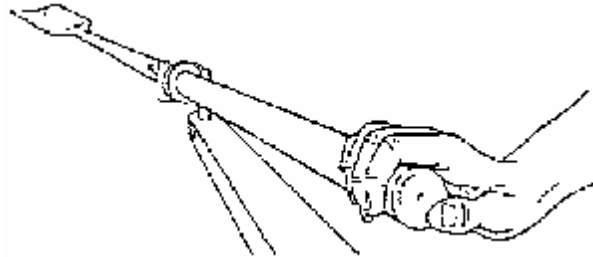
### Handelvoering

Een goede handelvoering is belangrijk om ontspannen te kunnen roeien.

Bij scullen liggen de vingers losjes om de handles heen, terwijl de duimen op de kopse kanten ervan rusten en zo de riemen lichtjes in de dollen drukken. De handpalmen zijn los van de handles en de polsen blijven relatief vlak, zowel tijdens de haal als tijdens de recover. Het clippen van de riemen gebeurt door de handle a.h.w. te roteren met de polsen.



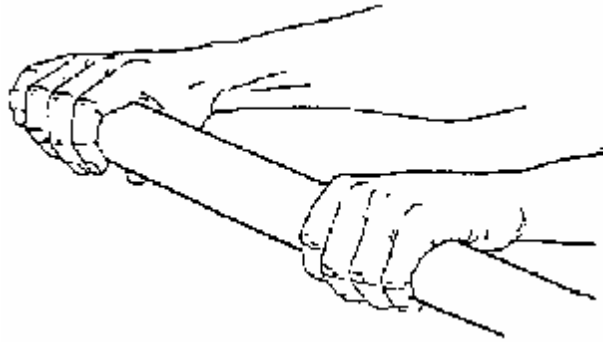
HANDLEVOERING



CLIPPEN

Bij boordroeien (oars-roeien) houden de handen één riem vast waarbij de buitenhand het uiteinde van de handle omsluit. Met de binnenhand wordt de riem lichtjes in de dol gedrukt. Tussen beide handen zit 2-3 handbreedte(s) ruimte. De duimen liggen aan de onderkant van de handle. De polsen zijn ook nu vlak met de handpalmen los van de riem.

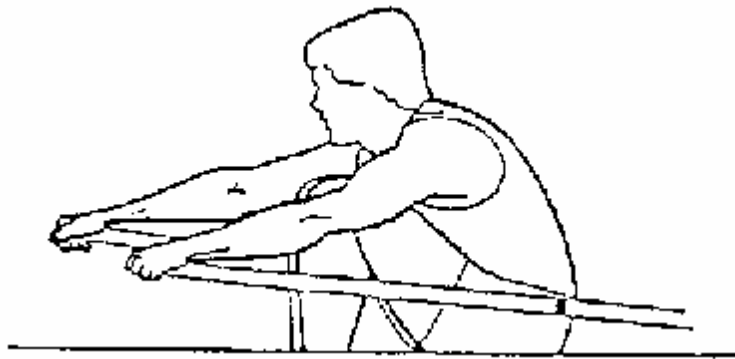
Alleen met de binnenhand, dit is de hand aan de kant van de rigger, wordt het blad na de uitpik horizontaal gedraaid. De andere hand draait tijdens het clippen als een losse huls om de riem. Voor het plaatsen van het blad moet het blad teruggedclippt zijn. Een makkelijk punt hiervoor is als de handen over de enkels gaan.



### **Inpik**

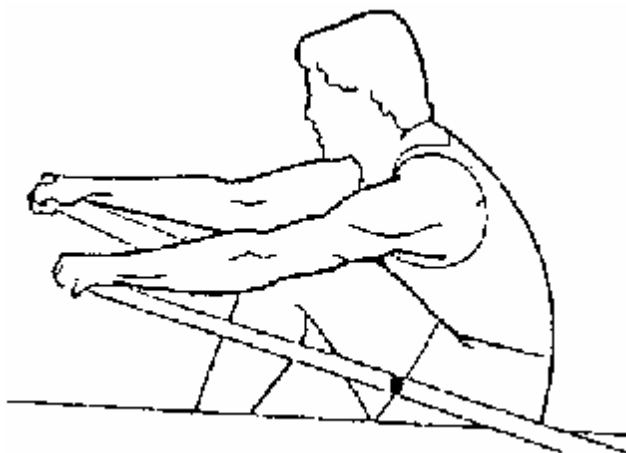
Bij scullen: het bankje is opgereden, de benen gebogen (scheenbenen verticaal), de romp (met rechte of licht gebogen rug) licht voorover gebogen (borst vrijwel tegen knie) en de armen gestrekt. Dit is het moment waarop het blad in het water wordt gebracht. Het inpikken gebeurt door de armen vanuit de schouders omhoog te bewegen. Deze beweging wordt al ingezet tijdens het laatste deel van het oprijden om het blad van de riem op het verste punt in het water te kunnen plaatsen. Bij de inpik staat het blad verticaal, zijn de polsen vlak en de handen (laatste 2 vingerkootjes) hebben de riemen losjes vast. De armen maken hoek van ca. 15 graden met de horizontaal.

Bij boordroeien: het bankje is opgereden, de benen gebogen, met ook weer de scheenbenen verticaal, waarbij de buitenarm (niet aan de kant van de rigger) zich tussen beide knieën bevindt en geheel gestrekt is. De binnenarm is gestrekt of licht gebogen. Het bovenlichaam blijft zo veel mogelijk midden in de boot, boven de (denkbeeldige) kielbalk. Het bovenlichaam mag iets in het boord (de kant van de rigger) draaien, d.w.z. met het gezicht naar de rigger.

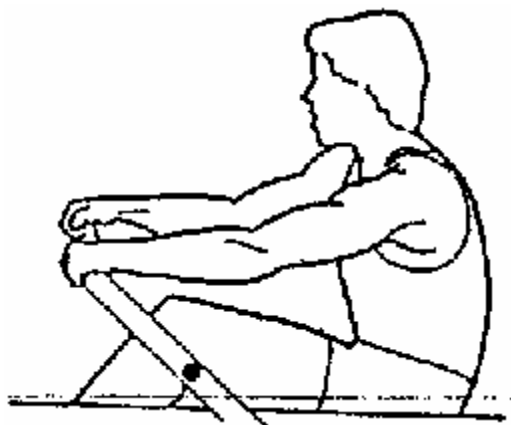


### Doorhaal

Door de benen uit te trappen wordt druk op het blad opgebouwd. De rug wordt na ca. ½ bankje meegenomen terwijl de armen nog gestrekt zijn. De armen worden pas gebogen als de rug al bijna in de uitpikhouding is. Een en ander gaat vloeiend in elkaar over. De handen (met de riemen) moeten een lange horizontale weg beschrijven. De rug kan daarbij tijdens de haal naar achter gezwaaid worden, waarbij de schouders maar weinig omhoog gaan óf de romp schamiert meer in de heupen, waarbij de ellebogen meer een horizontale lijn moeten beschrijven.



EERSTE DEEL VAN DE DOORHAAL

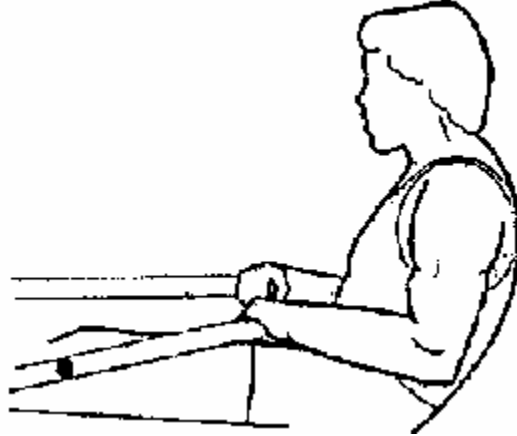


TWEEDE DEEL VAN DE DOORHAAL

### **Uitpik (finish)**

Wanneer de handen bij het lichaam komen (ruim 3 - 5 cm voor de buik) wordt de handle verticaal licht naar beneden en naar voren gedrukt (beweging vanuit de elleboog) en in dezelfde beweging gedraaid (geclipt, beweging vanuit de pols). In de uitpikstand zit de roeier met rechte tot licht gebogen rug iets achterover (ca. 15 graden). De buiging van de rug is vooral in het onderste deel. De ellebogen zijn horizontaal langs het lichaam getrokken.

Uitpikken is "het water loslaten"; men laat de druk op het blad, dat tot het eind van de haal volledig in het water was, wegvallen en maakt dan een vloeiende doorgaande beweging van het lichaam af, die het doorlopen van de boot zo weinig mogelijk beïnvloedt.



### **Recover (wegzetten, inbuigen en oprijden)**

Dit is het rustgedeelte van de haal. Het is het moment voor de roeier om zich te ontspannen en voor te bereiden op de volgende haal. De handen met de riemen worden in hetzelfde tempo als de haal en horizontaal op één lijn weggezet. Als de armen gestrekt zijn volgt het inbuigen van de rug en daarna het beheerste oprijden. Bij wat meer roeiervaring zullen het strekken, inbuigen en oprijden vloeiend in elkaar over gaan. Als de handen over de enkels zijn gegaan worden de bladen ook weer langzaam verticaal gedraaid (teruggeclipt). In het laatste deel van het oprijden zit de roeier helemaal klaar voor de volgende haal, waarbij het blad ook weer het water nadert. Hierdoor kan de roeier vanuit het rijden weer snel (niet "hard") inpikken.

Wat beginners vaak doen is eerst snel oprijden, voorin wachten, zich schrap zetten en dan met de rug inpikken. Het moeilijkst van roeien is al spanning te hebben in rug en armen vlak vóór de inpik, losjes en eenparig (dwz niet versneld) aan te komen rijden en dan ontspannen vanuit de schouders het blad te plaatsen zonder de rug op te laten komen.

### **Cadans (ritme)**

Bij roeien is de cadans zeer belangrijk, bijna net zo belangrijk als de haal zelf. Een goed ritme zorgt ervoor dat de boot goed doorloopt en dus zijn snelheid zo veel mogelijk vasthoudt. Abrupte bewegingen cq. stopjes remmen enorm af. De cadans wordt vooral bepaald door de haal-oprij-verhouding. Het rijden zal bij het roeien met lage kracht ongeveer twee tot drie keer zo lang duren als de haal. Bij beginnende ploegen helpt het soms om tijdens het oprijden te tellen: 21, 22, 23. Bij hard roeien zal het rijden minder lang duren maar het moet ten allen tijde eenparig blijven, dwz niet versneld naar voren op de slidings.

## 2. BLESSUREPREVENTIE

Bij roeien is de kans op blessures ten opzichte van andere sporten klein. Toch zijn er een paar veel voorkomende blessures. Deze worden meestal veroorzaakt door technische fouten.

- Peesschede-onsteking: deze loop je gemakkelijk op door te roeien met gebogen polsen in hoge kracht, vooral bij koud en vochtig weer.
- Rugklachten:
  - o De belangrijkste oorzaak van rugblessures is het bruusk en hard inpikken vanuit de rug of "door het bankje trappen". Daarbij kan hardnekkige en langdurige pijn in de onderrug optreden. Goede voorbereiding (o.a. voorspanning in de rug), inpikken vanuit de schouders en goed "hangen" kunnen deze blessure goeddeels voorkomen. Bij goed hangen span je ook de buikspieren aan.
  - o Voorkom scheefzitten in de boot of torsie in de romp.
  - o Let goed op bij het tillen van boten door vanuit de benen te tillen.

Wil je meer informatie over roeitechniek? Om beter te roeien, lekkerder te roeien, en GEEN blessures te krijgen?

Vraag het een coach of andere ervaren roeiers! Of kijk op de Vada website, het Internet of in het vak "algemene roei- informatie" in de grijze kast in de roeiloods. Ook zijn er mogelijkheden om via de KNRB coachcursussen A en B te volgen.

## V. COMMANDO'S

### 1. ALGEMEEN

De stuurman/vrouw moet de commando's altijd duidelijk en voor iedereen verstaanbaar uitspreken (in een boot zonder stuurman doet de boeg dit). **De roeiers dienen de commando's stipt op te volgen.**

Veel commando's bestaan uit een waarschuwings- en een uitvoeringsgedeelte, bijvoorbeeld:

"Stuurboord halen ..... nu".

In het eerste gedeelte van het commando wordt aangegeven wie wat gaat doen, het tweede gedeelte geeft het moment aan waarop het gebeuren moet.

De volgende begrippen komen in veel commando's voor:

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| - <b>stuurboord</b> (groen) | - vanuit de stuurplaats gezien rechts. Roeiers die hun rigger aan dit boord hebben, voeren de stuurboordcommando's uit. Scullers doen dit met hun stuurboordriem. |
| - <b>bakboord</b> (rood)    | - vanuit de stuurplaats gezien links. Roeiers die hun rigger aan dit boord hebben, voeren de bakboordcommando's uit, scullers met hun bakboordriem.               |
| - <b>boeg</b>               | - roeier die het dichtst bij de voerpunt zit.   |
| - <b>slag</b>               | - roeier die het verst van de boeg is gezeten. Dit is tevens de roeier die het tempo aangeeft.  |
| - <b>boegen</b>             | - boeg en de roeier voor de boeg. Dit geldt voor vieren en achten.  |
| - <b>slagen</b>             | - slag en roeier achter de slag. Dit geldt voor vieren en achten.   |
| - <b>één, twee enz.</b>     | - elke roeier heeft een nummer: boeg = één, dit oplopend naar de slag.  |

- "**bedankt**" - geeft het eind van het uitvoeren of het onderbreken van een commando aan. De roei(st)ers gaan ontspannen zitten, met de armen en benen gestrekt en de bladen plat op het water.

## 2. HET NAAR BUITEN BRENGEN VAN DE BOOT

### Algemeen

- Zet voordat een boot naar buiten wordt gebracht eerst twee schragen buiten.
- Breng de riemen en evt. het roertje naar buiten en leg deze aan de rand van het vlot, met de bladen, bolle kant naar beneden, in het gras.
- Op commando van de stuurman wordt de boot naar buiten gebracht. Daarbij is het belangrijk op de volgende dingen te letten:
  - Til zoveel mogelijk met gestrekte rug en vanuit de benen.
  - Zorg voor een goede persoonsverdeling. Bij **gladde boten** zoveel mogelijk tegenover een rigger, bij **C-boten** zo veel mogelijk aan de punten. Twee aan twee tegenover elkaar, zodat de boot in balans is. Dit tilt lichter en met je handen onder de kielbalk kun je gemakkelijker tillen.
  - Let op riggers en dollen (ook van de boot die eronder of erboven ligt) bij het tillen in de loods.

Tip: Kantel de boot iets bij het in- en uitbrengen.

- "**aan de boorden**"-de roeiers stellen zich bij de boot op, eventueel wordt de plaats door de stuurman aangewezen. De stuurman staat zo dat hij de gehele boot en de plaats waar de boot naar toe moet kan overzien.. Meestal is dit bij het roer. Bij de zwaardere boten is het wenselijk dat een niet--bemanningslid helpt bij het in- en uitbrengen van de boot.

### De boot ligt onder heuphoogte

Wanneer een boot onder heuphoogte ligt moet deze eerst uit de stelling worden getild voordat de roeiers zich aan beide boorden kunnen opstellen. Daarvoor worden de volgende commando's gebruikt:

- "**overpakken**" - een ieder pakt met één hand het dichtst bij zijnde boord en slaat de andere arm over de boot heen en pakt zo ook het andere boord vast.
- "**tillen gelijk...nu**" - de boot wordt van de stelling gehaald (**laag houden!!**) en iedereen stapt met de boot naar het midden van het gangpad. Daarbij moet worden gelet op de huid en de dollen. De boot mag nooit over de stelling geschoven worden.
- "**bakboord " of "stuurboord onderdoor" of "slag en twee onderdoor" of "boeg en drie onderdoor"**" - De aangewezen roeiers kruipen om beurten onder de boot door of lopen er om heen. Bij boten voor boordroeien dient een ieder tegenoverzijn rigger te komen, bij boten voor scullen om beurten aanhet andere boord. Iedereen pakt nu het boord met twee handen vast en de boot kan naar buiten worden gedragen.

### **De boot ligt op een kar (wherry's en C-materiaal)**

De kar wordt eerst naar het midden van het gangpad en naar de loodsdeur gereden, waarna de roeiers zich aan weerszijden van de boot bij de punten opstellen. Het commando is dan:

- "tillen gelijk...nu"** - de roeiers tillen de boot gelijk en dragen deze naar buiten, waar hij op schragen wordt gelegd.

Vervolgens wordt de boot op één van de volgende wijzen omgekeerd, zodat de open kant boven komt.:

- "draaien met de kiel naar Argo of de Rijn...gelijk...nu"** - de roeiers pakken de boot in de spanten waarna deze wordt gedraaid met de kielbalk naar Argo of de Rijn, tegen de windrichting in. Daarbij is het van belang dat de boot hoog gehouden wordt, zodat de dollen niet op de grond komen.  
NB: Dolkleppen mogen vóór het draaien van de boot dus ook niet geopend worden!

### **De boot ligt boven heuphoogte (alleen glad materiaal)**

Iedere roeier grijpt met de ene hand het boord aan de gangzijde en onderlangs met de andere hand het andere boord.

- "tillen gelijk...nu"** - de boot wordt een klein stukje opgetild (laag houden!!) en voorzichtig naar het gangpad gebracht (niet schuiven).

- "boven de hoofden gelijk...nu"** - de boot wordt boven de hoofden uitgestoten.

- "rechter- of linkerschouder... ..nu"** - de boot die boven de hoofden is, wordt schuin op één schouder gedragen (de roeiers staan onder de boot, handen nog aan twee boorden, één arm gestrekt, de ander gebogen).

### **De boot ligt erg hoog (alleen glad materiaal)**

In sommige gevallen zal gebruik gemaakt moeten worden van de in de loods aanwezige trapjes om met de handen aan de boot te kunnen.

Iedere roeier grijpt met de ene hand het boord aan de gangzijde en onderlangs met de andere hand het andere boord.

- "tillen gelijk...nu"** - de boot wordt een klein stukje opgetild (laag houden!!) en voorzichtig naar het gangpad gebracht (niet schuiven).

- "rechter- of linker schouder... ..nu"** - de boot die boven de hoofden is, wordt schuin op één schouder gedragen (de roeiers staan onder de boot, handen nog aan twee boorden, één arm gestrekt, de ander gebogen).

- of  
**"op de schouders... ..nu"** - iedereen gaat tegenover zijn rigger staan en houdt de boot op schouder hoogte.

- of  
**"in de handen... ..nu"** - geeft aan dat de boot verder in de handen tussen de roeiers kan worden gedragen.



### 3. HET NAAR HET VLOT BRENGEN VAN DE BOOT

#### Wherry's en C-boten (boten met glijstrip)

- "In de spanten"**
- De boot wordt in de spanten gepakt, waarbij de roeiers aan beide uiteinden van de boot tegenover elkaar staan. Tillen met een hand onder de kielbalk verkleint de kans dat de huid over de trap schraapt. Bovendien wordt het tillen zo lichter.

Op commando van de stuurman wordt de boot als volgt getild:

- "tillen gelijk...nu"**
- de roeiers tillen de boot gelijk en dragen deze over de kielbalk naar het vlot, waar hij over de glijstrip in het water wordt geschoven. Boten zonder glijstrip mogen het vlot niet raken. De roeiers houden de boot recht op zijn kiel zodat de huid niet beschadigd wordt.

Voor wherry's en C-boten kan ook gebruik worden gemaakt van de botenlift boven aan het talud. Een precieze beschrijving hoe te handelen bevindt zich in het vak "algemene roei-informatie" in de grijze kast in de roelloods.

#### Gladde boten

Als deze op een schouder worden gedragen worden ze haaks op de trap naar het vlot gedragen. Als deze in de handen (**op de kop aan de boorden**) worden gedragen worden ze parallel aan de trap naar het vlot gedragen. De roeiers lopen met de boot het vlot op en stellen zich langs het water op, met het gezicht naar de boot toe.

Op commando van de stuurman wordt de boot als volgt getild:

- "boven de hoofden ...nu"**
- de boot wordt (aan de spanten of aan de boorden) boven de hoofden getild en alle roeiers zoeken een spant om de boot aan vast te houden (nooit aan diagonalen, lopers of voetenborden vasthouden). De roeiers staan zodanig dat de boegen het meest het voorschip en de slagen het meest het achterschip tillen.

- "voor de buiken... ..nu"**
- de boot, die wordt vastgehouden met twee handen aan het spant, kantelt langzaam voor de buiken. Alle roeiers staan nu dus aan één kant, de landzijde van de boot, die met de kiel omlaag gedragen wordt.

- "overslagen los"**
- elke roeier maakt, nog steeds met één hand aan het spant tillend, met zijn andere hand de overslag van zijn eigen dol los, in elk geval die aan de waterkant.

- "tenen aan de rand...ver uitzetten"**
- de roeiers gaan voorzichtig naar voren en zetten hun ene voet tot aan de rand van het vlot. De tenen mogen niet

- gelijk... nu"**
- over steken, anders kunnen ze door de huid van de boot prikken. De boot wordt nu zachtjes door alle roeiers gelijktijdig in het water gezet. Met één hand in de boot aan een spant zo ver mogelijk naar het water en één hand op het boord kan de boot zo recht worden gehouden dat de huid en het vinnetje nooit de rand van het vlot raken.

#### **Skiffs**

Deze worden altijd met z'n tweeën gedragen: de roeier aan het hoofdspant en de helper aan de punt. Een skiff wordt haaks op de trap naar het vlot gedragen. Het te water laten is verder gelijk aan dat van gladde boten.

#### **4. INSTAPPEN**

De roeiers stellen zich op naast de boot, met het gezicht naar het roer. De riemen van de riggers aan de vlotzijde zijn van te voren over hun vlakke zijde in de dollen geschoven en hun overslagen zijn gesloten. De bolle kant van de bladen ligt naar boven. De riemen aan de waterzijde zijn bij hun hals in de dol gebracht en liggen nog over beide boorden.

Tijdens het instappen houdt de stuurman/vrouw de boot van het vlot af.

Op commando van de stuurman (of bij ongestuurde nummers de boegroeier) wordt als volgt ingestapt::

- "riggers van het vlot"**
- alle roeiers die een rigger aan de vlotzijde hebben (bij scullen dus iedereen), duwen de boot zo ver van het vlot af, dat deze met de riggers vrij van het vlot komt te liggen. Diegenen die een riem aan de waterzijde hebben, nemen het handvat in de (binnen) hand en schuiven de riem in zijn geheel in de dol met het blad plat op het water. Tijdens het instappen houden de roeiers die een rigger aan de vlotzijde hebben met de (binnen)hand zowel het vlot als eventueel hun rigger vast, de buitenhand rust op de riem. De roeiers van het boord aan de waterzijde houden het handvat van hun riem steeds met de binnenhand vast. Bij scullen houdt elke roeier tijdens het instappen met een hand het vlot en rigger vast, en met de andere hand (die aan de waterzijde) de handvatten van beide riemen.
- "instappen gelijk één..."**
- de voet aan de waterzijde wordt op het opstapplankje, dus vóór het rolbankje, geplaatst (dus niet in de boot op de huid en niet op de slidings!).
- twee...**
- het lichaamsgewicht wordt overgebracht op de in de boot geplaatste voet, het andere been wordt binnenboord gebracht.
- drie..."**
- de roeier zakt door het waterbeen, zet de andere voet in het voetenbord en gaat rustig op het bankje zitten.
- "overslagen dicht"**
- De overslagen aan de waterkant worden dicht gemaakt als dat nog niet is gebeurd.

- “handen aan het vlot”** - De roeiers pakken met een hand het vlot vast. De stuurman stapt in.

## 5. VAN HET VLOT WEGKOMEN

- "uitzetten gelijk ...nu"** - alle roeiers pakken met één hand het vlot vast. en duwen gelijk met kracht met één hand de boot van het vlot af.
- "uitzetten met de riem ... ..nu"** - alle roeiers trekken de riemen in aan de vlotkant.
- ieder duwt gelijk met de bladtip op het vlot de boot af. Daarna worden riemen uitgebracht.
- of
- "bakboord of stuurboord Slippend strijken... Nu"** - alle roeiers pakken met één hand het vlot vast. en duwen gelijk met kracht met één hand de boot van het vlot af.
- de riem wordt langs de boot en het blad verticaal in het water gebracht.
- met kleine strijkende bewegingen wordt de boot van de wal los gemaakt.

Het veiligst is de boot uit te laten zetten door iemand op de wal.

De bladen aan de waterkant liggen in alle gevallen plat op het water, en dienen als veilig boord.

## 6. COMMANDO'S TIJDENS HET ROEIEN

### WEGROEIEN

- "slagklaar maken...** - de inpikhouding aannemen, d.w.z. geheel oprijden, bladen op het water. De armen zijn losjes gestrekt, de handen rusten losjes op de riemen
- ...slag klaar...** - de bladen verticaal draaien en in het water laten rusten.
- ...af"** - de roeibeweging gaan maken.

### DE ROEIERS LATEN STOPPEN MET ROEIEN

- "laat ...** - dit commando wordt gegeven bij de inpik (begin van de haal).
- ...lopen"** - dit commando wordt gegeven bij de uitpik (einde van de haal). De haal wordt afgemaakt, het handvat naar beneden gedrukt en het blad gedraaid.
- desgewenst gevolgd door:  
**"Bedankt"** De roeiers strekken de armen, laten het blad op het wateren slifferen en houden zo de boot in balans.

### VAART AFREMMEN TOT STILLIGGEN

- "bakboord of stuurboord of beide boorden houden... ..nu"** - de bladen worden langzaam schuin in het water gedrukt tot verticale stand. De boot komt nu helemaal stil te liggen.

#### ACHTERUIT ROEIEN

- "bakboord of stuurboord of beide boorden strijken... gelijk...nu"**
- de bladen worden met de bolle zijde naar de achtersteven gedraaid. Door tegen de handvatten te duwen (i.p.v. er aan te trekken) vaart de boot achteruit. Daarbij dienen het roer recht en de stuurtoeven strak gehouden te worden.  
In verband met de constructie van de dol dient strijken nooit met veel kracht te gebeuren.

#### KEREN VANUIT STILSTAND (180°)

- "rondmaken over bakboord of stuurboord... nu"**
- na het waarschuwingscommando draaien de roeiers van het genoemde boord hun blad zo, dat de holle zijde in de vaarrichting gekeerd is. Alle roeiers zitten in de uitpikhouding.
  - op het commando "nu" geschiedt het rondmaken over bakboord als volgt: bakboord begint een strijkaal te maken met volledig oprijden. Stuurboord rijdt met slifferend blad mee naar voren en begint op het moment dat de strijkaal is afgelopen een gewone haal te maken. Bakboord en stuurboord hebben dus beurtelings de bladen in het water.  
NB. Rondmaken is voor een 8+ niet zo goed. Hiermee kan men beter als volgt keren:
- "bakboord of stuurboord halen/ strijken... nu"**
- het genoemde boord gaat op het uitvoeringscommando "nu" halen of strijken met korte haaltjes, zonder op te rijden.

#### KOERSWIJZIGING TIJDEN HET ROEIEN

- "bakboord best of stuurboord sterk"**
- aan het genoemde boord worden hardere halen gemaakt, aan het andere boord minder harde. Het commando kan ook bij het strijken gebruikt worden.
- "beide boorden gelijk"**
- ieder haalt of strijkt weer met dezelfde kracht.

#### OBSTAKELS NEMEN EN EEN SMAL STUK DOORVAREN

De stuurman/vrouw bepaalt wat er gebeurt. Hiervoor kan hij/zij kiezen uit diverse mogelijkheden

- slippen (riemen langs zij leggen), dit kan breed of smal zijn.
- bladen hoog.
- riemen intrekken.

Daarbij kan hij/zij een en ander verduidelijken door het aantal halen waarna het commando moet worden uitgevoerd af te tellen.

Bv: Over 6 halen SMAL SLIPPEN en ACHTEROVER.....aftellen naar 1. Op het moment dat dit moet gebeuren geeft hij/zij de volgende commando's: Op de inpik **SLIPPEN** en op de uitpik **NU**.

Is het aantal halen verkeerd ingeschat schroom dan niet dit bij te stellen. De roeiers roeien door TOT ze het slip-commando krijgen!

#### SLIPPEN (RIEMEN LANGSZIJ LEGGEN)

**"bakboord of stuurboord of beide boorden slippen...nu"** - dit commando gebruikt men wanneer de boot een smalle 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. Na de uitpik moet men met het bovenlichaam iets verder naar achteren doorvallen en de handles langs het lichaam halen. De riemen komen zo evenwijdig aan de boot (smal slippen).  
Bij de riggers met een drukstang aan de bovenzijde van de dolpen is volledig slippen niet mogelijk (breed slippen).

#### BLADEN HOOG

**"bakboord of stuurboord of beide boorden bladen hoog...nu"** - dit commando wordt gebruikt wanneer men obstakels in het water tegenkomt, zoals rietpollen. De roeiers laten lopen en drukken de handles wat dieper in de boot, zodat de bladen over het obstakel heen gaan.

#### RIEMEN INTREKKEN

**"riemen intrekken...nu"** - de riem wordt door de dol de boot in getrokken tot het blad de dol genaderd is. Dit commando kan gebruikt worden bij het doorvaren van een smalle brug of sluis. Iedere roeier kijkt naar zijn eigen blad.

#### RIEMEN IN OORSPRONKELIJKE POSITIE BRENGEN

**"riemen uitbrengen"** - de riemen weer terug brengen in de dol en weer haaks op de boot (uitgangshouding).

#### PAS OP DE HOOFDEN/LIGGEN

**"pas op de hoofden ... nu"** - de roeiers buigen het hoofd voorover, terwijl ze wel of niet doorroeien. Dit geeft de stuurman/vrouw aan.

**"achterover... nu"** - de roeiers laten lopen, gaan achterover liggen in de boot en houden de riemen vast met de bladen los van het water.

### **7. AANLEGGEN**

Het aanleggen aan het vlot is het gemakkelijkst als men het vlot in lichte haal (ight paddle) tegen de wind in nadert onder een hoek van 30° - 45° met de punt van de boot gericht op die plaats aan het vlot waar men het schip ongeveer wenst aan te leggen. In de praktijk op Vada komt dit erop neer dat meestal *enige meters voorbij* de voorste punt van het vlot 'gemikt' moet worden. Op het laatst dient men van het vlot af te sturen en zo nodig de slagroeier aan de waterzijde te laten houden, zodat de vaart uit de boot gaat, en de boot tegen het vlot draait. Zorg dat de boot voldoende vaart houdt, want zonder vaart heeft het roer geen effect, maar laat wel tijd lopen.

**Let op!** Het is beter om iets te ver van het vlot te komen, dan met veel bravoure, en schade, er bovenop te varen!

Stuurmanloze boten hebben als ze strijkend aanleggen het voordeel dat ze de toestand goed kunnen overzien. Helaas is de balans bij het strijken vaak slecht.

- "bakboord of stuurboord... .. overhellen"** - om te voorkomen dat riemen en riggers tegen het vlot stoten hellen de roeiers *iets* over naar het genoemde boord (dewaterkant). De riemen aan de vlotzijde worden met de **bolle kant** van de bladen **naar beneden** gedraaid en op het vlot gelegd zodra de boot stil ligt.

## 8. UITSTAPPEN

Het uitstappen geschiedt op dezelfde wijze als het instappen, alleen in omgekeerde volgorde. De stuurman houdt de boot in het midden vast.

- "overslagen of dolkleppen los"** - de overslagen van de dol(len) aan de waterzijde worden open gedraaid.
- "uitstappen gelijk één .... twee ... - drie ..."** - de voet aan de waterzijde wordt op het opstapplankje, dus vóór het rolbankje, geplaatst (dus niet in de boot op de huid, en niet op de slidings!). Altijd één hand aan de riemen en eventueel de andere aan de riggers of op het boord; de roeier gaat op de op het opstapplankje geplaatste voet staan. De andere voet wordt van de voetenplank op de wal geplaatst. Het lichaamsgewicht wordt overgebracht naar het been op de wal. de andere voet wordt bijgetrokken en ook op de wal gezet. Ondertussen wordt de riem aan de waterzijde meegetrokken uit de dol.

## 9. HET NAAR BINNEN BRENGEN VAN DE BOOT

### Wherry's en C-boten

De boot uit het water halen gaat juist andersom als het erin leggen. De **wherry's en C-boten** worden weer haaks op het vlot uit het water getrokken, waarbij de roeiers dezelfde plaats innemen als bij het in het water leggen van de boot.

Deze boten worden in de spanten gepakt, waarbij de roeiers bij voorkeur aan beide uiteinden van de boot tegenover elkaar staan. Tillen met een (*arm wordt*) *hand* onder de kielbalk verkleint de kans dat de huid over de trap schraapt. Bovendien wordt het tillen zo lichter.

Op commando van de stuurman wordt de boot als volgt getild:

- "tillen gelijk...nu"** - de roeiers trekken de boot over de glijstrip het vlot op, Pakken hem ieder op hun plaats in de spanten en dragen hem haaks op het vlot de trap op.

Voor wherry's en C-boten kan ook gebruik worden gemaakt van de botenlift boven aan het talud. Een precieze beschrijving hoe te handelen bevindt zich in de grijze metalen kast in de roeiloods.

De boot wordt met de kiel op de schragen gelegd

- "Kleppen of overslagen dicht"** - De overslagen van de dollen worden dichtgedraaid
- "draaien met de kiel naar Argo of de Rijn...gelijk...nu"** - de roeiers pakken de boot in de spanten waarna deze wordt gedraaid met de kiel naar Argo of de Rijn, tegen de windrichting in. Daarbij is het van belang dat de boot hoog gehouden wordt, zodat de dollen niet op de grond komen. De boot wordt met de boorden op de schragen gelgd.

De boot wordt afgespoeld en met schone dweilen afgedroogd.

### Gladde boten

- "aan de boorden" - getild:de roeiers gaan naast hun roeiplaats staan of waar de stuurman/vrouw aanwijst. De roeiers staan zodanig dat de boegen het meest het voorschip en de slagen het meest het achterschip tillen.
- "in de spanten" - de roeiers pakken ieder een spant zo ver mogelijk nar de waterkant en houden de andere hand op het boord dat het dichtst bij is.
- "tillen gelijk... nu" - de boot wordt rechtstandig uit het water getild tot voor de buiken, ieder stapt wat terug, van het water weg. Oppassen dat de huid en het vinnetje de rand van het vlot niet raken.
- "boven de hoofden gelijk...nu" - met een zwaai wordt de boot van voor de buiken boven de hoofden gebracht.
- "rechter- of linker schouder... nu" - de boot die boven de hoofden is, wordt schuin op één schouder gedragen (de roeiers staan onder de boot, handen nog aan twee boorden, één arm gestrekt, de ander gebogen).
- of  
"bakboord of stuurboord of slag en 2 onderdoor... nu" - de roeiers aan het genoemde boord gaan onder de boot door en draaien een halve slag. Alle roeiers pakken de boot vast aan de boorden en nemen de boot in de handen (laten deze tussen zich in zakken).

Vervolgens wordt de boot, als deze op een schouder wordt gedragen, haaks op de trap naar boven gedragen.

Als de boot in de handen (**op de kop aan de boorden**) wordt gedragen wordt deze parallel aan de trap naar boven gedragen. De boot wordt op de schragen gelegd, afgespoeld en met schone dweilen afgedroogd.

### Skiffs

Deze worden altijd met z'n tweeën gedragen: de roeier aan het hoofdspant (spant bij voorkant sliding) of 2<sup>e</sup> hoofdspant (spant bij voetenboord) en de helper aan de punt. Bij het 2<sup>e</sup> hoofdspant zit vaak een metalen stang mede voor dit doel. Een skiff wordt haaks op de trap naar boven gedragen. Een skiff wordt vóór de rigger aan de hekkant op een en met de boeg op de grond bokje gelegd, afgespoeld en met schone dweilen afgedroogd.

Alle boten, m.u.v. de achten, worden met het vinnetje richting Rhenen in de loods gelegd (=naam op boeg richting uitgang loods). Bij het naar binnen lopen let iedereen op zijn eigen boord en kijkt of de riggers nergens tegen aan komen. De stuurman/vrouw moet in het algemeen opletten en zorgen dat de boot bij de juiste stelling komt en in de juiste stelling wordt gelegd zonder ergens tegenaan te komen. Als er op de boot markeringen zijn die aangeven waar de boot op de stellingen moet liggen, dienen stuurman en roeiers hier zorg voor te dragen.

## **VI STUURTECHNIEK.**

### **1. DE STUURMAN/VROUW IS DE BAAS IN DE BOOT..**

De stuurman/vrouw is verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn schip en bemanning vanaf het moment dat het schip van de stelling wordt gehaald tot het schip weer op de stelling ligt. Daarom is hij/zij de baas in de boot. Hij/zij bepaalt wat er gebeurt. Niet de roeiers, niet de coach.

De redenen voor deze autoritaire opvatting van de rol van de stuurman/vrouw zijn zuiver praktisch. Een boot kan in een situatie terecht komen waarbij snel handelen geboden is. Dan is er geen tijd voor overleg, er moet direct beslist en gehandeld worden. De stuurman/vrouw is degene die het overzicht heeft om dat te doen, en de roeiers moeten daarop vertrouwen en er aan gewend zijn de commando's prompt uit te voeren. Dat is duidelijk bij noodsituaties, maar ook bij normale situaties is het makkelijk en duidelijk als ieder weet wie degene is die de acties coördineert. Dit geldt op het water, maar evenzeer bij het uitbrengen en naar binnen brengen van de boten.

Voor de stuurman/vrouw betekent dit dat hij/zij

- voortdurend zorgt dat hij/zij een goed overzicht heeft over wat er gebeurt,
- korte, duidelijke en goed uitgesproken commando's en aanwijzingen geeft. Zeg b.v. niet "pas op de riemen" maar geef aan welke riemen waarvoor moeten oppassen
- zorgt dat de commando's prompt worden uitgevoerd. Wees als stuurman nooit te verlegen om je mond open te doen of mensen tot de orde te roepen, ook al zijn veel groter, ouder of sterker dan jij.

Voor de roeiers betekent dit dat zij uitsluitend de commando's van de stuurman of stuurvrouw opvolgen. Ook wanneer ervaren roeiers of coaches het dringend nodig vinden om aanwijzingen te geven aan een onervaren stuurman/vrouw, dan blijft die stuurman/vrouw degene die de commando's aan de roeiers geeft. Anders weet niemand meer waar hij aan toe is, en ontstaat

Er verwarring.

Bij stuurmanloze boten voert de boeg het commando en heeft daarmee de positie van de stuurvrouw.

### **2. TAKEN VAN DE STUURMAN/-VROUW**

De stuurman/vrouw draagt dus zorg voor de roei(st)ers en het materieel, en is verantwoordelijk voor de hele gang van zaken. Dit houdt onder meer een aantal specifieke taken in:

- De stuurman/vrouw kent de weersverwachting en bepaalt of er gevaren kan worden.
- De stuurman/vrouw controleert of de boot waarmee men wil gaan roeien niet door een andere ploeg is afgeschreven in het afschrijfboek
- De stuurman/vrouw schrijft de boot altijd in. De materiaalcommissaris houdt nl. een statistiek bij hoe vaak de boot wordt gebruikt i.v.m. onderhoud en vervanging.
- De stuurman/vrouw vermeldt bij het inschrijven de namen van de volledige bemanning en de tijd waarop hij/zij verwacht terug te zijn, zodat men bij een eventueel ongeval kan gaan zoeken en weet wie daarbij betrokken zijn.
- De stuurman/vrouw controleert of het niveau van de roeiploeg voldoende is voor het type boot.
- De stuurman/vrouw staat bij het naar buiten en naar binnen brengen van de boot altijd zo dat hij overzicht over de boot heeft, en zorgt er voor ieder op de juiste plaats staat en op de juiste wijze tilt.



- De stuurman/vrouw houdt bij het in- en uitstappen de boot zo vast dat hij niet tegen het vlot kan schuren en de bemanning zonder risico van omslaan de overslagen kan sluiten resp openen.
- De stuurman/vrouw controleert voor het afvaren of het materiaal in orde en goed afgesteld is.
- De stuurman/vrouw houdt zich tijdens het varen aan de regels van goed zeemanschap en het vaarreglement.
- De stuurman/vrouw zorgt er voor dat schade die onderweg of in de loods is ontstaan wordt ingeschreven in het klachtenboek, en dat ernstige schade aan de materiaalcommissaris wordt gemeld.

### 3. GOED ZEEMANSCHAP EN VAARREGLEMENTEN

Voor ieder vaarwater gelden verkeersregels, maar die zijn niet voor alle wateren hetzelfde. Zo geldt voor de meeste wateren in Nederland het BinnenvaartPolitie Reglement (BPR) maar voor de Rijn het Rijnvaartpolitierglement (RPR). Wij hebben dus het meest te maken met de RPR, maar als we een tocht ergens ander naar toe maken kunnen we met een ander reglement te maken krijgen. Alle reglementen vind je in de door de ANWB uitgegeven wateralmanak.

Een roeiboot is een schip. De stuurman van een roeiboot is een schipper en verantwoordelijk voor de naleving van de regels. De bemanning is wettelijk verplicht diens bevelen op te volgen als dat voor de naleving van die regels nodig is.

De belangrijkste regel, die voor alle reglementen geldt, is dat de schipper

“alle voorzorgsmaatregelen moet nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin het schip zich bevindt worden geboden , teneinde met name te voorkomen dat

- a. het leven van personen in gevaar wordt gebracht,
- b. schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden
- c. de veiligheid of het vlote verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht”
- d. De schipper moet daarvoor zo nodig zelfs van de bepalingen van de reglementen afwijken!

De voornaamste regels die voor ons gelden zijn verder:

- Kleine schepen moeten grote schepen (beroepsvaart en langer dan 20m.) ruimte geven
- Schepen vanuit een nevenvaarwater mogen schepen op een hoofdvaarwater niet hinderen (dus: vanuit de jachthaven wachten op schepen op het kanaal, en vanuit de haven wachten op schepen op de Rijn)
- Alle kleine schepen moeten wijken voor een klein schip dat strak zijn stuurboordwal houdt. Dat schip moet zoveel mogelijk zijn koers en vaart vervolgen
- Roeiboten wijken voor zeilboten, motorboten wijken voor roeiboten en zeilboten
- Als twee schepen waarvan geen voor de ander moet wijken recht op elkaar insturen moeten beiden naar stuurboord wijken, zodat ze elkaar bakboord op bakboord passeren. Uitzondering: een groot schip dat naast de stuurhut een vierkant blauw bord met een wit flikkerlicht in het midden voert geeft daarmee aan dat hij voor een tegemoetkomend schip aan stuurboord ruimte vrijlaat. Beide schepen varen dan aan hun bakboordwal.

#### 4. VAREN OP HET KANAAL

- Kijk na het wegvaren van het vlot voor je de jachthaven verlaat goed of het kanaal vrij is. Vraag dit zo nodig aan de boeg.
- Houd op het kanaal zoveel mogelijk stuurboordwal en let goed op ongestuurde boten. Die varen mogelijk wat uit koers.
- Let op of je in de stuurhut van gemeerd liggende schepen mensen ziet, en/of schroefwater. Dit kan er op wijzen dat de schepen willen vertrekken. Ga er altijd van uit dat zij jou niet kunnen zien.
- Wanneer beroepsvaart in het kanaal ligt te "malen" ontstaan een behoorlijke stroming, die vaak dwars op het kanaal staat. Laat als je dat voelt niet lopen, maar vaar in een stevige haal door en geef zo nodig "bakboord best" of "stuurboord sterk", waarbij je tegen de stroom in vaart.
- rond de silo's staat vaak een onverwacht harde wind (hoogbouw storm) uit een onverwachte hoek, waardoor de boot uit de koers gedrukt wordt. Houd hier altijd rekening mee bij het varen op het kanaal
- Houd bij het rondmaken aan de kant van de Rijn rekening met binnenkomende of uitvarende beroepsvaart die gebruik maakt van de stroming om het schip te draaien. **Blijf uit de buurt!**



#### 5. HET VERLATEN VAN HET KANAAL OM DE RIJN OP TE VAREN

Wanneer de Rijn niet of nauwelijks stroomt kan men zowel richting Arnhem als richting Rhenen varen.

- Stuur, om richting Rhenen te varen, vanuit het kanaal met voldoende afstand tot de krib in de havenmond onder stuurboordwal de Rijn op. Laat de boeg meekijken of de weg vrij is.
  - Om onder stuurboordwal richting Arnhem te varen moet de Rijn worden overgestoken. Bij heel weinig stroming kun je bijna recht oversteken. Laat ook nu de boeg meekijken of de weg vrij is.
- Bij (harde) stroom** verdient het aanbeveling als volgt de Rijn op te varen:
- Houd tot vlak voor het eind van het havenkanaal stuurboordwal, kijk goed of havenmond en Rijn vrij zijn en stuur naar het midden van de monding.
  - Keer de boot buiten de stroom van de Rijn 90°, zodat de boeg richting Arnhem wijst. Houdt bij het manoeuvreren ruime afstand tot de benedenstroomse krib.
  - Vaar, bijna recht tegen de stroomrichting in, de Rijn op. Steek, afhankelijk van verkeer, wind en golven, schuin over naar de overkant (stuurboordwal). Steek je aan het eind van het kanaal de Rijn over dwars op de stroomrichting, dan wordt de boeg van de boot door de stroom richting Rhenen geduwd, doordat de achterzijde nog in het stroomloze kanaal ligt.

- Houd, wanneer je van de Rijn af komt, goed stuurboordswal en kijk goed uit voor boten die in het kanaal varen. De stroming werkt nu langer op het achterschip dan op de boeg.

## 6. RONDMAKEN

'Rondmaken' of 'keren' doe je als de boot 180° van koers moet veranderen, (bijvoorbeeld het keren aan het eind van het kanaal of bij Lexkesveer).

Dit kan door het commando "rondmaken over bak/stuurboord...nu".

Dit kan ook door afwisselend aan een boord een tijdje te laten halen en aan het andere een tijdje te laten strijken.

Het commando "rondmaken" is voor een 8+ niet goed. Ook voor andere gladde boten kan het beter zijn door halen en strijken rond te maken.

Als het enigszins kan dient men buiten het vaarwater rond te maken; Op de Rijn betekent dat: tussen de kribben. Men kan dan bovendien gebruik maken van de kribstroom, waar door de manoeuvre veel makkelijker wordt.

Als er wind is dient de stuurman/vrouw zo te draaien dat de punt van de boot "door de wind" gaat, dat wil zeggen tegen de wind in. Hierdoor vermijdt je het risico dat het schip aan lager wal (d.w.z. aan de oever waar de wind naar toe waait) terecht komt. Het halen geschiedt met veel meer kracht dan het strijken.

## 7. AANLEGGEN

### Algemeen

Voordat je kunt gaan aanleggen moet je een goed overzicht hebben over de Jachthaven.

Kom je vanaf de Rijn, vaar dan eerst onder stuurboordswal voorbij de Jachthaven, kijk of je ruimte hebt en steek dan zo kort mogelijk over naar de andere wal.

Kom je vanaf het kanaal, zorg dan ook dat je goed overzicht hebt. Ga bij voorkeur even stilliggen voor de brandweerstoept.

Het aanleggen aan het vlot is het gemakkelijkst als men het vlot in lichte haal (light paddle) tegen de wind in nadert onder een hoek van 30° - 45°. De punt van de boot is gericht op die plaats aan het vlot waar men het schip ongeveer wenst aan te leggen. In de praktijk op Vada komt dit erop neer dat meestal op enige meters voorbij de voorste punt van het vlot 'gemikt' moet worden. Zorg dat de boot voldoende vaart houdt (zonder vaart heeft het roer geen effect), maar laat wel tijdig lopen. Op het laatst dient men van het vlot af te sturen en zo nodig de slagroeier aan de waterzijde te laten houden, zodat de vaart uit de boot gaat en de boot tegen het vlot draait.

Om te voorkomen dat riemen en riggers tegen het vlot stoten hellen de roeiers op het commando "riemen hoog aan de vlotkant" licht over naar de waterkant. De riemen aan de vlotzijde worden met de **bolle kant** van de bladen **naar beneden** gedraaid en wanneer de boot stil ligt op het vlot gelegd, om schade aan blad en schilderwerk te voorkomen. Bij sommige vloten of bij een hoge wal (tijdens toertochten of bij plotselinge waterstandveranderingen van de Rijn) moeten de riemen aan de vlotzijde of walzijde 'geslipt' worden.

Stuurmanloze boten hebben als ze strijkend aanleggen het voordeel dat ze de toestand goed kunnen overzien. Helaas is de balans bij het strijken vaak slecht. Bij gestuurde boten geeft strijkend aanleggen aan het vlot het risico van ernstige schade aan het roer en het achterschip.

### Invloed van de windrichting

Windkracht en windrichting spelen een grote rol bij het aanleggen. Wind mee in de vaarrichting betekent dat de boot met een grote snelheid naar de aanlegplaats toe vaart.

Bij **wind mee** moet dus sterk geremd worden bij het 'houden', wat betekent dat de boot sterk bijdraait, maar ook wordt 'aangestuurd' 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. Bij **wind tegen** krijgt de boot heel snel minder vaart, wat betekent dat er maar weinig effect wordt ondervonden van 'het houden' en dus ook dat de boot maar weinig bijdraait, zodat het vlot onder een wat kleinere hoek genaderd kan worden.

Als algemene regel geldt:

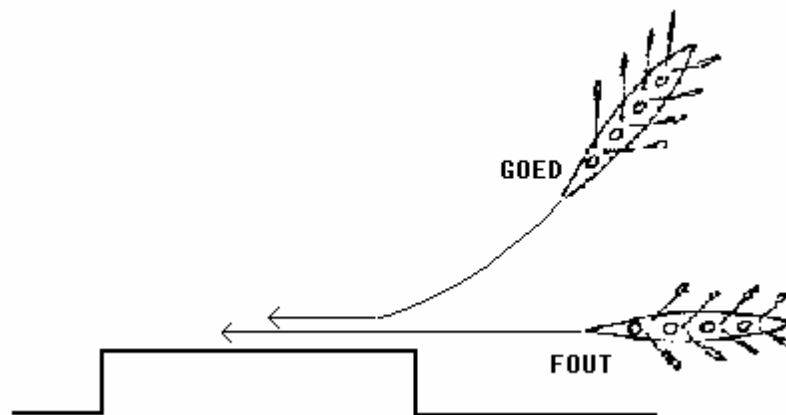
- aanvaren met nog vrij hoge snelheid: hoek groter
- aanvaren met geringe snelheid: hoek kleiner

Bij Vada lossen wij dit op door altijd tegen de windrichting in aan te leggen: bij westenwind vanaf de brandweerstoep, bij oostenwind vanuit de haven langs de meldsteiger.

Wanneer de **wind min of meer loodrecht naar het vlot toe** waait, kan men onder normale hoek aanvaren, maar moet men zich op een verder langs het vlot gelegen punt richten dan waar men wil aanleggen en iets vroeger 'houden' zodat de boot al evenwijdig aan het vlot stil ligt voor hij door de wind tegen het vlot wordt gedrukt.

Wanneer de **wind min of meer loodrecht van het vlot af** waait, kan men 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 'gehouden', opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot weg vaart.

Het is duidelijk dat de stuurman/vrouw 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.



**Let op!**

- Het is beter om iets te ver van het vlot te komen, dan met veel bravoure, en schade, er bovenop te varen!
- De fijne kneepjes leert men door veelvuldig te sturen.

## 8. WIND, STROMING, SCHEEPVAART EN GOLVEN

### Wind

Door harde wind "verlijert" een roeiboot: hij wordt zijdelings over het water geblazen naar lij (de kant waar de wind heen blaast), en kan daarbij op de "lage wal" (de wal waar de wind naar toe blaast) terechtkomen. Zorg ervoor bij harde wind nooit aan lager wal te geraken. Hier weggelopen is veelal zeer moeilijk, de kans op schade is groot. Neem derhalve zeer tijdig maatregelen, b.v. door in de wind te sturen.

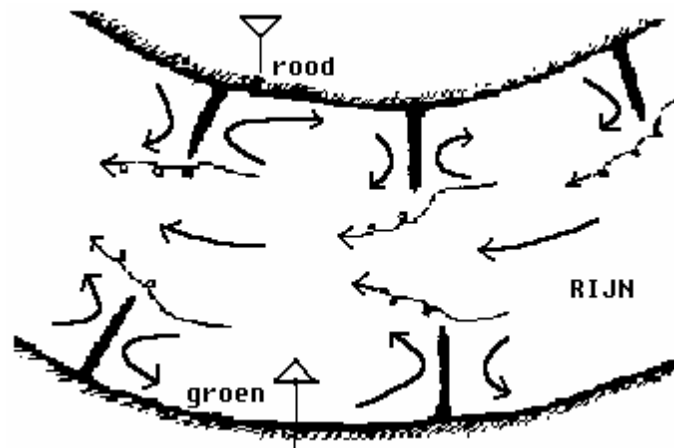
Houd bij een harde zijwind een grotere afstand tussen de riemen en de lage wal, of ga aan de hoge wal (de wal waar de wind vandaan komt) varen, als de overige scheepvaart dit toestaat.

### Stroming

Hiermee hebben we vooral te maken als op de Rijn wordt geroeid. Zolang de boot in de richting van de stroom wordt voortbewogen, verhoogt de snelheid van het water de snelheid van het schip, en omgekeerd. 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. Bij het sturen kun je gebruik maken van verschillende stroomsterktes en richtingen.

Vanaf de **kribben** komt met een boog een harde stroom met wervelingen naar beneden (zie figuur). Hierdoor krijgen de stuur- en bakboordriemen geen gelijke druk op hun blad waardoor de balans in de boot verstoord raakt en het roeien onrustig wordt. Vaar daarom bij sterke stroom niet te dicht bij de kribben. Bij hoge golven zal men soms noodgedwongen meer de kant moeten opzoeken.



### Scheepvaart

Bij het varen tussen andere schepen is het belangrijk dat tijdig de juiste koers wordt gekozen en dat deze wordt vastgehouden, zodat anderen weten in welke richting de boot gaat; dit geldt in het bijzonder voor meren en plassen.

Op smalle waterwegen zoals de Rijn houdt men in principe stuurboordswal, maar dat is niet verplicht.

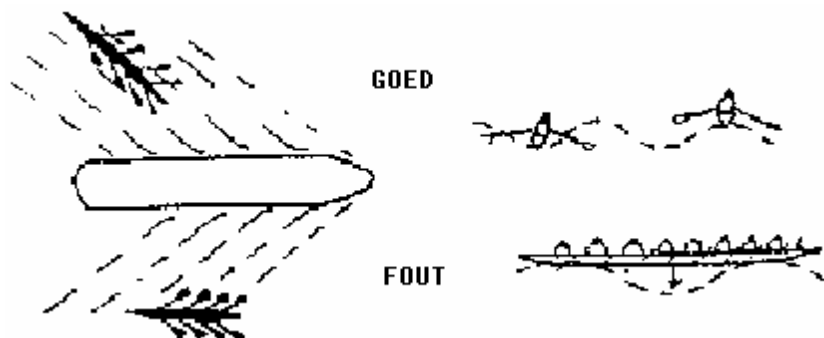
De schipper van een vrachtschip of een passagierschip heeft een enorme dode hoek voor en naast zich, die soms honderden meters voor het schip uit reikt. Houd er dus rekening mee dat hij een roeiboot niet kan zien. Blijf uit zijn buurt, en steek nooit het vaarwater over voor hem langs.

### Golven

Golven kunnen ontstaan door de wind en door passerende schepen. Er zijn twee manieren om met hoge golven om te gaan: of er zoveel mogelijk loodrecht op varen, of evenwijdig aan de golven gaan liggen en laten lopen. Ingeval van twijfel kun je het beste het laatste doen.

Wordt men gepasseerd door schepen die een zo hoge boeggolf of hekgolf trekken dat men er niet doorheen kan varen zonder veel water binnen te krijgen, dan moet men 'laten lopen' en de boot bijdraaien evenwijdig aan de golven (zie figuur). Daarbij worden de **bladen plat op het water gelegd en het boord waar de golf tegenaan komt hoog gehouden** door de **handles** van de riemen aan dat boord omhoog te brengen. De golf slaat dan niet naar binnen. Ligt de boot niet parallel aan de golven, dan kunnen golven *tegen de riggers breken en* over het boord heen de boot binnen lopen. Bij lange boten kunnen bovendien de uiteinden op de top van de golven komen te liggen met een grote kans dat de boot in het midden breekt.

**Let in een vaarwater op de golf die van de wal terugkaatst. Let ook op kruisdeining die ontstaat als schepen elkaar tegemoet varen en passeren.**



### 9. VEERPONTEN

Anders dan op veel ander vaarwater in Nederland hebben Veerponten op de Rijn geen voorrang op de andere scheepvaart. Het is echter voor een Schipper van een Veer vaak lastig te bepalen hoe groot de snelheid van een naderende roeiboot is. Daarnaast moet het veer soms tussen veel verkeer naar de overkant varen. Wees dus voorzichtig bij het naderen van een veerpont.

- Kijk ruim voor de veerpont om je heen om te zien waar eventuele andere scheepvaart zich bevindt.
- Stuur enigszins naar de as van de rivier. Van hieruit kan een keuze gemaakt worden of voor of achter de veerpont langs gevaren kan worden. Dit geldt dus niet alleen bij Gierponten, maar ook bij losvarende of kabelponten.
- Wanneer het veer zijn slagbomen aan de walzijde sluit, wil deze gaan oversteken. Laat dan lopen en wacht tot het veer voorbij is.
- Wanneer je het veer al te dicht genaderd bent om te wachten vaar dan gewoon door, eventueel met versterkte haal. LET OP! Wanneer je het Veer met de stroom mee nadert, moet je veel eerder laten lopen en eventueel 'houden' om het veer voorrang te verlenen. Vaar anders gewoon door.
- Let op bij kabelponten. Ga niet vlak achter de pont langs want de kabel kan zich net onder of boven het wateroppervlak bevinden. Bij veel 'Stroom' is dit nog gevaarlijker. De kabel kan zich dan, bij het afvaren van het veer, over de volle breedte van de rivier boven het water uitkomen. Dit gebeurt meestal zeer plotseling en met grote kracht.

#### 10. NUTTIGE WENKEN VOOR DE STURMAN/VROUW

- Zorg er steeds voor in het midden op de stuurstoel te zitten en niet tijdens het roeien om een 'hoekje' te kijken (balansverstoring). Wanneer je wilt zien wat er voor de boot gebeurt kun je een klein beetje sturen, zodat de boot schuin in het vaarwater komt en je moeiteloos langs de roeiers kunt kijken.
- Gebruik het roer zo weinig mogelijk, immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af. Het is beter een aantal kleine correcties dan één keer een lange correctie uit te voeren.
- Na een stuurmanoeuvre draait het schip altijd nog even door. Houd hier rekening mee en laat dus op tijd je stuurtoew los.
- Gebruik het roer of als de riemen uit het water zijn, of tijdens de haal, nooit allebei. Sturen als de riemen uit het water zijn heeft het meeste effect, maar het grootste risico van verstoring van de balans.
- Maak bij moeilijke manoeuvres gebruik van de roei(st)ers, door b.v. bakboord of stuurboord best te geven.
- Je kunt alleen met het roer sturen als je schip sneller gaat dan het water waarin het drijft. Dit is vooral van belang in stromend water en bij harde wind.
- Slinger het stuurtoew niet 2 of 3 keer om je lichaam of je handen.
- Laat het stuurtoew nooit slap hangen, want dan kan het achter het roer, het vinnetje of een paaltje blijven hangen, waardoor de boot onbestuurbaar wordt en veel schade kan oplopen. Bovendien kun je niet voelen wat het roer doet.
- Zorg dat tijdens het strijken het stuurtoew strak gehouden worden en het roer recht, anders bestaat de kans dat het roertje afbreekt.
- Kijk en denk vooruit! Zorg ervoor dat je onder alle omstandigheden op een juiste en veilige manier weet te handelen.

#### 11. EXTRA TIPS VOOR STUREN OP DE RIJN

- Met **gladde boten** kan bij sterke stroming op de Rijn het best niet te dicht langs de kribben worden gevaren, maar beter 10-15 m er vandaan.
- Met **kleine C-boten en wherry's** kan op de Rijn ook gekozen worden voor 'kribjespikken', waarbij juist tussen de kribben door wordt gevaren, om te profiteren van de keerstromen en de minder sterke tegenstroming. Nadeel daarvan zijn de 'grote wervelingen' dicht bij de punt van iedere krib (zie figuur).
- Kies op de Rijn zo veel mogelijk de trajecten met veilig water. De stuurboordswal-regel kun je vaak negeren als je goed aan de kant blijft en tegemoet komende schepen die stuurboordswal

houden niet hindert. Lange onoverzichtelijke strekwallen die zich bij het stroomafwaarts varen aan stuurboordswal bevinden kunnen beter vermeden worden. Tegemoet komende scheepvaart (ook pleziervaart) zoekt vaak de binnenbocht op. De kans dat je op een zeer beperkte ruimte nog parallel aan de golven moet gaan liggen is hier groot. De kans op schade of zelfs ongewenst te water raken is hier groot. Ga daarom voor dergelijke strekwallen aan de bakboordsoever varen.

- Zeker bij zuidenwind kan het verstandig zijn bij de strekdam langs de grote bocht bij de Wolfswaard ook stroomafwaarts varende de zuidelijke wal aan te houden. Vooral bij harde stroom willen opvarende motorschepen wel eens vlak onder de noordwal varen.

## 12. ROEIEN IN STUURMANLOZE BOTEN

- LET OP! De boegroeier in ongestuurde boten is ook de stuurman en heeft dus ook de verantwoordelijkheden van een stuurman.

- De meest ervaren roeier/ster kan het best op boeg zitten en is voor sommige boten in het bezit van de proef SK1.

- Kijk als skiffeur of boegroeier **minstens één keer in de 3 halen** om op het Kanaal en op de Rijn.

- Zorg dat je een goed beeld krijgt van het vaarwater voor en naast je. Kijk dus niet alleen over je linker schouder, maar ook over de rechter schouder. Tegemoet komende (roei)boten die niet aan hun stuurboordswal varen worden op deze manier ook tijdig opgemerkt.

- Richt je als dat kan op verre punten voor en achter je.

- Probeer subtiel te sturen, d.w.z. in de eindhaal.

- Omkijken moet je leren.

- Voor beginners is het beste moment vlak na de uitpik.

- Voor gevorderden is het beste moment meestal tijdens de haal.

## VII MATERIAALKENNIS

### 1. SOORTEN BOTEN

Het materiaal dat we in de roeisport kennen is in de loop der jaren ontwikkeld via overnaads gebouwde schepen met vaste banken en dollen op de boorden tot de snelle ranke raceboten, die nu op de wedstrijden gebruikt worden. Pas rond 1870 bijvoorbeeld is het rolbankje geïntroduceerd en nog later pas 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 bladen. Tegenwoordig zelfs zeer breed en asymmetrisch: Big Blades.

De schepen die momenteel bij VADA in gebruik zijn kunnen als volgt worden onderverdeeld:

a. 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.

b. naar de wijze waarop er in geroeid wordt, namelijk:

- scullen: elke roeier hanteert twee riemen.

- boordroeien/oarsen: elke roeier hanteert één riem.

c. naar de manier van sturen, namelijk:

- gestuurd: met een stuurman/vrouw die het roer bedient.



- ongestuurd: zonder stuurman/vrouw; er wordt met de riemen gestuurd of via een met een voet bediend roertje.

d. naar type, namelijk:

#### **wherrys**

Brede, open toerboden, ingericht voor scullen, met stuurplaats. Zowel de dubbelwherry (2 roeiers) als de single wherry (één roeier) komen voor.

Wherry's werden vroeger overmaads gebouwd. Tegenwoordig zijn deze meestal van kunststof.

#### **C-boten**

Gladde schepen met een hechthouten of polyester huid van circa 2 à 3 mm dikte. Ze zijn meestal open en hebben een buitenkiel. Om aan wedstrijden deel te mogen nemen moeten ze aan de door de K.N.R.B. voorgeschreven normen voldoen.

Voorkomende typen zijn:

C- één (of C-skiff)	C 1x
C- dubbeltwee zonder stuurman	C 2x (niet bij VADA)
C- twee met stuurman	C 2+
C- dubbeltwee met stuurman	C 2x+
C- dubbel drie zonder stuurman	C 3x
C- vier met stuurman	C 4+
C- dubbelvier met stuurman	C 4x+

Het C-materiaal is geschikt voor instructie, toertochten, recreatieroeien en wordt gebruikt bij het regioroeien.

#### **jeugdboten**

Deze zijn qua afmeting speciaal aan jeugdroeiers aangepast.

jeugdskiff voor roeiers met een gewicht van 45 tot ca. 65 kg (polyester)

jeugddubbeltwee (polyester)

#### **gladde wedstrijdboten**

skiff	1x
dubbeltwee	2x
dubbelvier met stuurman	4x+
dubbelvier zonder stuurman	4x- (niet bij VADA)
twee zonder stuurman	2-
vier zonder stuurman	4- (niet bij VADA)
vier met stuurman	4+
acht (met stuurman)	8+

## **2. ONDERDELEN VAN ROEIBOTEN**

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

Wherry's, die in een loods wegens hun gewicht veelal met hun kiel op de grond liggen, hebben op de overgang tussen de 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> gang een smal latje, de *kimkiel*, ter bescherming van de huid, die zo kwetsbaar is dat ze anders bij het in- en uitbrengen van de boot beschadigd wordt. Ook ter bescherming van de huid zijn in vele boten *buikdenningen* aangebracht. Deze worden ondersteund door *wrangen*, *spanten* en de *kiel*. In wherry's mag men voorzichtig op de buikdenningen staan.

C-boten zitten qua snelheid, gewicht en breedte tussen wherry en glad in. Zij hebben een *kielbalk*, waarover de boot te water gelaten kan worden.

Gladde boten waren vroeger altijd vervaardigd uit een dunne laag ceder- of mahoniehout. Deze huid was bijzonder kwetsbaar, zodat aan de binnenzijde een versterking door middel van *huidspantjes* nodig was. Later gebruikte men veelal hechthout, kunststof of een vormverlijmdde huid. Bij dit 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 vier of een acht 2,5 à 3 mm.

In de lengterichting van de boten lopen drie hoofdbalken: onder in het midden de *kiel*, aan weerszijden de *grundels*. 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 door de *boorden* (de brede lat boven langs het schip) nog vergroot. De boorden kunnen dicht voor de eerste roeiplaats bij het voorschip samenkomen en de *waterkering* vormen. Houten boten mogen nooit op de waterkering weggelegd worden.

Loodrecht op de kiel vormen de *spanten* de verbinding tussen de kiel en de grundels en de boorden. De grundels zijn onderling door de *binten* of *dwarsspanen* verbonden. Spanten en binten geven stijfheid dwars in de boot. De zwaardere *hoofdspanen* (*uitleggerspanen*) dienen tevens om de metalen riggers stevig te kunnen bevestigen. In de lengterichting van de boot over de binten loopt soms nog het *lijfhout* waarop het voetenbord bevestigd is.

De *diagonalen* of *diagonaalspanen* 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 een zeer groot belang doordat er asymmetrische krachten op de boot werken.

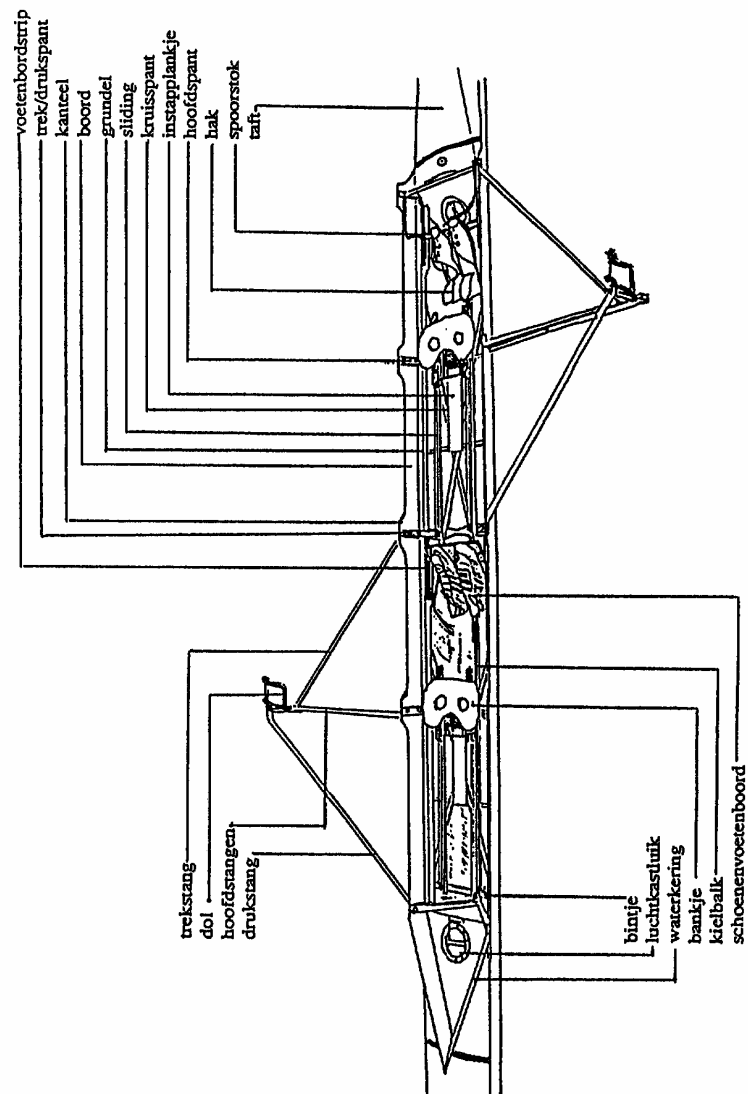
Bij elke roeiplaats zijn op de dwarsspanen de lopers, *slidings*, bevestigd, waarover het bankje rijdt. Aan de uiteinden van de slidings zitten de zogenaamde *stops*, die ervoor zorgen dat het bankje niet van de slidings kan rijden. De bankklemmen aan de onderzijde van het bankje zorgen ervoor, dat het bankje aan slidings blijft hangen als we de boot ondersteboven draaien.

Tussen de slidings bevindt zich het *opstapplankje*. Om de dwarsspanen en grundels niet al te zwaar te belasten bevinden zich tussen de kiel en de binten de *pilaartjes* of *mannetjes*.

Het *voetenbord* is op de *grundels* of *lijfhout* 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 wherry's en C-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 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 afgedekt met de zogenaamde *tafjes*. Vroeger gebruikte men gelakt tafellinnen, tegenwoordig veelal kunststof doek. In voor- en achterschip bevinden zich luikjes (van hout) of ronde deksels (van kunststof) voor de ontwatering.



Onder de boot zit bij boten zonder uitwendige kiel een metalen kielkje: het *vinnetje* (bij kunststof boten ook wel aangegoten). Dit zorgt voor de koersvastheid en stabiliteit van de boot. Men zou het een koersstabilisator kunnen noemen. Het wordt met behulp van de *stuurtoewtjes* bediend. De stuurtoewtjes zijn bevestigd aan het *roerjuk*; het roer draait om de *roerpen*. Het roer bevindt bij wherry's en C-boten aan de achtersteven en bij gladde boten onder de boot.

Alleen op wherry's mogen *vlaggen* gevoerd worden, waarvoor ook houdertjes op de voor- en achtersteven zijn bevestigd. Voorop hoort het driehoekige verenigingsvlaggetje, de *geus*. Achterop hoort de nationale driekleur.

Wedstrijdboten moeten op de voorsteven een witte beschermingsbal, de *boegbal*, voeren. 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.  
Tot de inventaris van wherry's behoort ook een *pikhaak*, een stok met een metalen haak om de boot af te houden of juist aan te halen.  
Verder treffen we, om af te meren, bij voor- en achtersteven een touw aan, het *landvast*, en tevens een *meerpen* en een *peddel*.

### 3. RIEMEN

Riemen kunnen, al naar gelang het gebruik, onderscheiden worden in sculls (voor scullen) en oars (voor boordroeien). Sculls zijn ongeveer 3 m. lang, oars ongeveer 3.80 m. De bouw ervan is in principe hetzelfde.

### 4. 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 nu alleen nog de dollen die om een *as*, de *dolpen*, draaien.. Dollen voor sculls zijn kleiner dan die voor boordroeien omdat de scullriemen dunner zijn. Aan de bovenkant van veel dollen zit een klepje met een moer, de *dolklep* of *overslag*, om deze dicht te borgen. Hierdoor kan de riem niet uit de dol schieten. Bij boordriggers loopt er vaak een *duwstang* 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 *trekstang(en)*, de stang(en) loodrecht op het boord de *hoofdstang(en)*. Vooral bij oarsboten die voor wedstrijden worden gebruikt komt het voor dat de riggers op verschillende hoogtes aan het schip bevestigd kunnen worden.

## VIII VAARREGELS OP HET WATER

### 1. VAARREGLEMENT

De vaarregels voor de meeste nederlandse wateren is geregeld in het **Binnenvaart Politie Reglement** (BPR.).

Voor de scheepvaart op Rijn, Waal en Lek geldt het **Rinvaart Politie reglemen** (RPR)

Om het voor ons allemaal begrijpelijk te houden geeft dit hoofdstuk een overzicht van de meest belangrijke regels. Wil je meer over het BPR weten, dan is via het bestuur en via VADA jachthaven ander materiaal voorhanden zoals de Wateralmanak van de ANWB.

### 2. REGELS

De belangrijkste regels op het water zijn:

#### **Goed zeemanschap**

In situaties waarvoor het BPR en RPR geen regels geven moet je er **altijd** voor moet zorgen dat er **geen aanvaringen** gebeuren. Je bent **verplicht** van de regels **af te wijken** om een aanvaring te voorkomen. Bij een aanvaring zijn haast altijd beide partijen schuldig. De een heeft kennelijk gevaarlijk gevaren, de ander heeft het goed zeemanschap niet toegepast. Kijk dus steeds goed om je heen en ook achterom.

### **Kleine schepen wijken voor grote schepen**

Grote schepen zijn langer dan 20 meter. Het is moeilijk om de lengte van een schip op het water in te schatten. Bij twijfel **altijd wijken** voor het grote schip. Grote schepen zijn o.a. rondvaartboten, vrachtschepen, skútsjes, sleepboten, veerponten (Lexkesveer!) e.d.

### **Stuurboordswal houden**

Vaar zelf op het Kanaal altijd stuurboordswal. Op de Rijn is dit niet altijd noodzakelijk, zie hoofdstuk VI. Schepen die **stuurboordswal** varen (dus rechts houden) gaan voor. Vaar ook zo veel mogelijk buiten de vaargeul.

### **Koers en snelheid behouden**

Als vaartuig A voor vaartuig B moet uitwijken, dan moet vaartuig B zijn koers en snelheid behouden. Wees duidelijk! Maar als A en B zó dicht bij elkaar komen dat een aanvaring niet meer door vaartuig A alleen kan worden voorkomen, dan moet ook vaartuig B er alles aan doen om de aanvaring te voorkomen.

### **Wie moet voor wie wijken**

Je komt vast wel een keer een andere boot tegen, wie wijkt er nu voor wie?

Er bestaan verschillende soorten boten:

motorboot	door een motor voortbewogen.
zeilboot	door zeilen voortbewogen.
'spierkracht' boten een roeiboot).	door spierkracht voortbewogen (o.a.

'Spierkracht' boten **wijken** voor zeilboten.

Motorboten **wijken** voor zeilboten en 'spierkracht' boten.

Vaart een motorboot netjes stuurboordswal en wil je met een roeiboot inhalen (of aanleggen), dan moet de roeiboot een manoeuvre maken om in te halen en/of aan te leggen. De motorboot heeft het recht van de 'weg' en de roeiboot moeten wijken.

Wil je aanleggen of afvaren, kijk dan of de weg helemaal vrij is. Je mag **niemand hinderen**.

## **3. KOERSEN**

Voor het passeren van boten op het water gelden de volgende regels:

**Tegengestelde koers**, de boten varen recht op elkaar af:

beide boten wijken uit **naar stuurboord** om elkaar te passeren. Wanneer er meerdere boten in het spel zijn let dan ook op wie er voor wie moet wijken (zie paragraaf 2).

**Oplopende koers**, ingehaald worden:

degene die gaat inhalen **moet wijken. Dit i.t.t. tot het KNRB wedstrijdreglement!!**

degene die ingehaald wordt is verplicht het inhalen te vergemakkelijken.

**Kruisende koers**, de boten kruisen elkaar:

'Spierkracht' boten **wijken** voor zeilboten.

Motorboten **wijken** voor zeilboten en 'spierkracht' boten.

**Altijd**: stuurboord gaat voor bakboord.

#### 4. VERLICHTING

Ook voor de verlichting van boten bestaan vaste regels.

Bij VADA geldt de regel dat er in principe niet geroeid mag worden in het donker. Toch kan het soms voorkomen dat dat wel gedaan wordt, bv. bij deelname aan de Roei-elfstedentocht.

Voor roeien in het donker geldt voor roeiboten als algemene regel dat de boot voorzien moet zijn van **helder wit licht**, rondom zichtbaar

#### 5. BRUGLICHTEN

Bij het varen van toertochten en tijdens roeivakanties kan men te maken krijgen met bruggen. Vaak kan een roeiboot de brug passeren door gebruik te maken van de zijgaten. Is het echter noodzakelijk om de hoofddoorgang te gebruiken, dan is het van belang om te weten wat de bruglichten betekenen:

**Aan beide zijden van het vaarwater een rood licht**

De brug of sluis is gesloten.

**Aan één zijde van het vaarwater een rood en aan de andere zijde een groen licht**

De brug of sluis wordt klaargemaakt voor doorvaart.

**Aan beide zijden van het vaarwater een groen licht**

De brug of sluis is geopend voor doorvaart

**Aan beide zijden van het vaarwater een rood licht**

De brug of sluis is geopend voor doorvaart van de **andere kant**

**Aan één zijde van het vaarwater twee rode lichten boven elkaar en aan de andere zijde één**

De brug of sluis wordt niet bediend

#### 6. GELUIDSSEINEN

Op de Rijn en het Kanaal kan het voorkomen dat beroepsvaart gebruik maakt van geluidsseinen.

Elk sein betekent: uitkijken!!

De belangrijkste geluidsseinen zijn:

1 lange stoot	Attentie
1 korte stoot	Ik ga naar stuurboord
2 korte stoten	Ik ga naar bakboord
3 korte stoten	Ik sla achteruit (stop)
4 korte stoten	Ik ben onmanoeuvrbaar (wegwezen)
Reeks korte stoten	Er dreigt gevaar voor aanvaring (wegwezen)
3 lange, 1 korte stoot	In en uit haven: Ik ga stuurboord
3 lange, 2 korte stoten	In en uit haven: Ik ga bakboord
3 lange stoten	Verzoek brug of sluis te openen

Een in nood verkerend schip kan hulp inroepen door **overdag rondzwaaien met een vlag of ander geschikt voorwerp, en 's nachts met een licht.**

## 7. OBSTAKELS

**Gele drijvers of palen** geven aan dat er obstakels in het water liggen die een gevaar voor de scheepvaart kunnen opleveren, zoals visnetten of kabels. Ook kunnen daarmee onbevaarbare plaatsen aangegeven worden.

**Boeien en bakens** worden gebruikt om op de vaargeul en de bevaarbare delen van het water aan te geven. Bij het stroomopwaarts varen bevinden zich aan bakboord rode, stompe tonnen en/of rode lichten, aan stuurboord groene, spitse tonnen en/of groene lichten.

Bij **slepen** voert de sleepboot een gele cilinder met twee zwart-witte banden. De gesleepte schepen hebben een rode vlag met in het midden een wit vierkant. Het laatste vaartuig in de sleep heeft een gele bol.

## IX VEILIGHEID

### 1. ALGEMEEN

De veiligheid van de roeiers ligt in hun eigen handen. Er kunnen nog zoveel regels opgesteld worden, wanneer men niet zijn gezonde verstand gebruikt kunnen gevaarlijke situaties ontstaan. Een factor die altijd een rol moet spelen in het maken van keuzes wanneer en waar te roeien is **de weersituatie**.

Daarnaast gelden de volgende algemeen regels:

- Neem de vaarverboden en -geboden in acht (hoofdstuk II).
- De bemanning moet bevoegd zijn in de betreffende boot te roeien. Minstens 1 persoon in de boot is stuurbevoegd.
- Elke boot die de Rijn (of ander groot water) op gaat dient hoosmiddelen mee te nemen.
- Van oktober t/m april draagt de stuurman op de Rijn een zwemvest.
- Het bestuur adviseert ook de roeiers om in de winter tijdens het roeien op de Rijn een zwemvest te dragen.
- Schrijf voor vertrek altijd de boot in. Noteer het tijdstip van vertrek, namen roeiers en de geschatte tijd van terugkomst.

### 2. VOORZORGSMAATREGELEN

- Neem, als je een hele dag weggaat, droge en warme (sport)kleding en een handdoek mee (waterdicht verpakt).
- Borg je bril met een touwtje of draag een sportbril.
- Draag geen horloge of sieraden.
- Trek de voetenriemen of de veters niet te strak aan. Zorg dat de voeten gemakkelijk uit het voetenbord kunnen. Controleer ook of de hielen van de schoenen met een riempje of veter vast zitten aan het voetenbord. Zo komt de voet makkelijker los bij omslaan.
- Blijf zo veel mogelijk dicht bij de wal varen, ook al moet je hier door meer meters roeien. Dit geldt zeker op de Rijn in de winter.

### 3. MAATREGELEN OM OMSLAAN TE VOORKOMEN

- Zorg ervoor dat de dolkleppen (overslagen) goed dichtgedraaid zijn.
- Stel het voetenbord zodanig af, dat de handvatten van de riemen niet langs het lichaam kunnen.
- Let erop dat het draaggewicht van de boot in overeenstemming is met het gewicht van de roei(st)ers. Immers, een te lichte boot met een te zware bemanning ligt diep in het water, waardoor er gemakkelijk water over de boorden slaat.

### 4. MAATREGELEN NA OMSLAAN

#### Algemeen

Over hoe te handelen is veel te zeggen. Een en ander hangt af van de situatie waarin men verkeert.

Kan iedereen voldoende goed zwemmen? Is het water koud (tussen 1 november en eind april)?

Desondanks zijn er een aantal dingen direct van belang:

- Probeer zo snel mogelijk los van de boot te komen, dus uit je voetenbord of stuurtoew.
- Voorkom het binnenkrijgen van water.
- Denk aan jezelf en je mederoeiers. De boot is vervangbaar, maar probeer wel zo veel mogelijk te redden.
- Ga direct bij thuiskomst onder een **lauwe** douche staan.
- Controleer achteraf of er schade aan de boot en riemen is ontstaan.
- Voorkom onzekerheid/onduidelijkheid bij mede watergebruikers.
- Een EHBO-kist is te vinden aan de muur naast de dameskleedkamer.
- Telefoonnummers van hulpverleners zijn te vinden op het infobord in de roeloods.

#### Is er sterk gevaar voor onderkoeling en is de oever redelijk ver weg

- Probeer z.s.m weer **in de boot** te komen. Draai de boot op het water om. Klim vervolgens weer in de boot en roei direct terug naar de vereniging indien dit mogelijk is. Als een boot is volgelopen kun je die geheel of gedeeltelijk leeg krijgen door deze over een boord te kantelen.

- Lukt dit niet, ga dan **zonder boot zo snel mogelijk naar de dichtstbijzijnde kant**, in koud water houd je het zwemmen niet lang vol. Vraag z.s.m. hulp.

#### Is de oever te ver weg (bijv. op meren)

- Probeer z.s.m weer **in de boot** te komen. Draai de boot op het water om. Klim vervolgens weer in de boot en roei direct terug naar de vereniging indien dit mogelijk is. Als een boot is volgelopen kun je die geheel of gedeeltelijk leeg krijgen door deze over een boord te kantelen.

- Lukt dit niet, blijf **aan/op de boot** hangen. Bij vermoeidheid of kramp kan de boot vastgepakt worden. Neem een **foetushouding** aan, niet bewegen, blijf dicht bij elkaar (om warmteverlies te beperken) en blijf zingen en **praten** om het bewustzijn te behouden.

#### Is het gevaar voor onderkoeling minder sterk en is de kant dicht bij

- Probeer z.s.m weer **in de boot** te komen. Draai de boot op het water om. Klim vervolgens weer in de boot en roei direct terug naar de vereniging indien dit mogelijk is. Als een boot is volgelopen kun je die geheel of gedeeltelijk leeg krijgen door deze over een boord te kantelen.

- Lukt dit niet, zwem dan op de benen **met de boot** naar de kant. Draai de boot om, controleer of het bankje nog aanwezig is. Klim of stap vervolgens weer in de boot en roei direct terug naar de vereniging indien dit mogelijk is. Als inklimmen, instappen of terugroeien onmogelijk is, laat de boot dan veilig achter en ga z.s.m. naar de vereniging terug, laat de boot ophalen.



## 5. WAT TE DOEN BIJ ONDERKOELING

### De verschijnselen die op onderkoeling wijzen

Het slachtoffer

- heeft een bleke en koude huid, rilt en voelt zich doodmoe.
- wordt suf en wil gaan slapen.
- kan (diep) bewusteloos raken.
- kan een stilstand van de ademhaling en/of bloedsomloop krijgen.

### Absoluut niet doen

- het slachtoffer onder de douche zetten of alcohol geven: het bloed gaat dan naar de huid i.p.v. naar de vitale organen.

### Wel doen

Het slachtoffer

- de natte kleren uittrekken.
- de romp droog wrijven met een warme deken/doek.
- op een beschutte plek leggen en in een deken of trui wikkelen.
- ook het hoofd goed inpakken.
- warme vloeistof te drinken geven.
- door praten het bewustzijn stimuleren.

Onderschat de toestand niet. Bij **onderkoeling** is er sprake van een **verminderd bewustzijn**, waardoor men tamelijk gelaten en tevreden is. **Bij twijfel dient altijd een arts gebeld te worden!!**

In de roeiloods naast de kleedkamers staat een kist met reserve kleding en handdoeken.

### **Als het slachtoffer bewusteloos is**

#### **- BEL ONMIDDELIJK EEN AMBULANCE!**

- Indien het slachtoffer nog ademt:
  - op de zij leggen, met het hoofd naar achteren, zodat de tong de luchtweg niet afsluit (de 'stabiele zijligging').
- Indien het slachtoffer niet meer ademt:
  - als er geen hartslag meer is, is reanimeren de enige mogelijkheid.
  - als er nog wel hartslag is, kan mond op mond beademing worden toegepast.

### **Nazorg**

Raadpleeg na het omslaan een huisarts alleen als:

- een plotselinge ziekte optreedt.
- er veel water is binnengekregen.
- er sprake is van grote open wonden.

## 6. WAT TE DOEN BIJ VERDRINKING

### **Algemeen**

**Iedere** drenkeling moet voor controle naar het ziekenhuis omdat levensbedreigende complicaties kunnen optreden.

### **Indien de drenkeling bij kennis is en zelf ademt**

Het slachtoffer

- de natte kleren uittrekken.

- de romp droog wrijven met een warme deken/doek.
- op een beschutte plek leggen en in een deken of trui wikkelen.

#### **Indien de drenkeling ademt, maar het bewustzijn is verminderd**

Het slachtoffer

- op de zij leggen, met het hoofd naar achteren, zodat de tong de luchtweg niet afsluit (de 'stabiele zijligging') en braaksel het slachtoffer niet kan verstikken.
- bel een arts.

#### **Indien de drenkeling diep bewusteloos is en niet ademt**

**- BEL ONMIDDELIJK EEN AMBULANCE!**

- als er geen hartslag meer is, is reanimeren de enige mogelijkheid.
- als er nog wel hartslag is, kan mond op mond beademing worden toegepast.

- Voorkom onzekerheid/onduidelijkheid bij mede watergebruikers.
- Een EHBO-kist is te vinden aan de muur naast de dameskleedkamer.
- Telefoonnummers van hulpverleners zijn te vinden op het infobord in de roeiloods.

### **7. SPELREGELS voor JEUGDROEIEN bij WSV VADA**

#### **Over wie gaat het?**

Jeugdleden zijn alle roeileden van VADA die nog geen 18 jaar zijn. De jeugdleden worden gecoacht door roeileden van VADA die bereid zijn gevonden om hen "te leren roeien", in de brede zin des woords, dus ook wat betreft materiaal behandeling, in acht nemen van stuur- en vaarregels op Vada, sportiviteit, deelnemen aan de KNRB Jeugdcompetitie en andere wedstrijden, enzovoort.

#### **Waarover gaat het?**

Jeugdleden en hun coaches spreken met elkaar af:

"We doen aan roeien omdat het een heel leuke en gezonde sport is. Het plezier in roeien staat voorop. Verder doet eenieder zijn best om het roeien onder de knie te krijgen".

Daar hoort bij dat het jeugdlid en de coaches zich altijd aan deze spelregels zullen houden.

#### **Waarop moeten we vooral letten?**

Ten eerste de veiligheid en gezondheid bij al onze verrichtingen op en rond het water; ten tweede het onder de knie krijgen van de roeibeweging; en ten derde op het optimaliseren van het plezier bij het roeien. Deze punten staan niet los van elkaar; dit stuk gaat vooral over onze veiligheid en gezondheid. De roeitechniek is uitgebreid beschreven en onder andere te vinden op de site van Vada.

#### **Welke veiligheidsregels moeten we toepassen?**

- VADA - regels  
Alle "gewone" VADA-regels, vaarverboden, enzovoort, zijn onverkort geldig (bv. Bij mist, vorst, storm, veiligheidshesje, enz.).
- Zwemvesten/ reddingsvesten  
Alle leden, dus ook jeugdleden, wordt aangeraden een "automatisch zelfopblaasbaar reddingvest" aan te schaffen, maar de beslissing hierover wordt aan henzelf cq. hun ouders overgelaten. Wie een zwemvest heeft wordt ten zeerste aangeraden dit te dragen in de periode van november tot april.

- In diezelfde periode van november tot april is het voor alle stuurlieden van de hele roeifafdeling verplicht een reddingsvest te dragen.
- Toezicht
  - Onervaren of minder ervaren jeugdleden varen onder direct toezicht van een coach; dat kan in de boot zijn, of vanaf de kant.
  - Jeugdleden die naar het oordeel van de coach daar aan toe zijn, mogen onder toezicht in het havenkanaal varen. Zij gaan dan niet verder het kanaal op als wordt afgesproken met de coach.
  - Jeugdleden varen ongestuurd altijd in elkaars zicht of in het zicht van de coach, tenzij anders is afgesproken (per keer). Jeugdleden die de Sk1 of Sk2 proef met goed gevolg hebben afgelegd en ten minste 16 jaar oud zijn, mogen zonder direct toezicht op het kanaal varen.
  - Jeugdleden die de Sk2 proef met goed gevolg hebben afgelegd en tenminste 16 jaar oud zijn, mogen met zijn tweeën, of met begeleiding van een andere Vada ploeg, ongestuurd varen op de Rijn.
  - Jeugdleden, waarvan de stuur bevoegd is en minimaal 16 jaar oud, mogen alleen op de Rijn varen met toestemming van de coach (per keer). Door jeugdleden gestuurde jeugd ploegen mogen op de Rijn varen, mits iedereen minimaal 16 jaar oud is en de daarvoor vereiste proeven afgelegd zijn.
- Verantwoordelijkheid  
Van de jeugdleden en hun coaches wordt verwacht dat zij altijd opletten op gevaarlijke situaties en ongelukken zullen proberen te voorkomen. Dit doen zij door alle aanwijzingen die daarvoor bestaan en worden gegeven (door Vada, Rijkswaterstaat, deze spelregels, enz.) op te volgen.

#### **Zijn er soms uitzonderingen mogelijk?**

Coaches kunnen na overleg met het Roeibestuur uitzonderingen toestaan op de genoemde regels; deze uitzonderingen worden schriftelijk vastgelegd en voor akkoord getekend door alle betrokkenen. Voor de minderjarige jeugdleden tekent (minimaal) een ouder.

#### **Welke regels moeten we nog meer toepassen?**

Het Rijnvaart Politie Reglement (RPR) is het wettelijk geldige verkeersvoorschrift op de Rijn en in de haven bij Wageningen. Hier een paar regels eruit:

:

- Elke skiffeur / stuurman van een VADA-roeiboot is wettelijk gezien "schipper" van het schip, tenzij de coach aan boord die rol op zich blijft nemen.
- De schipper is verantwoordelijk voor de naleving van het Rijnvaart Politie Reglement.
- De schipper moet bekwaam zijn en volgens goed zeemanschap voorkomen:
  - dat het leven van personen in gevaar wordt gebracht
  - schade wordt veroorzaakt
  - de veiligheid van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.
- Aanwijzingen van de schipper moeten binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid door bemanningsleden worden opgevolgd.

Bemanningsleden moeten ook zonder aanwijzing van de schipper meewerken aan de naleving van het RPR.

#### **Verantwoordelijkheid**

Door bovengenoemde spelregels toe te passen zorgt VADA "als een goed huisvader" voor zijn jeugdleden. Voor de goede orde zij vermeld dat de coaches van de jeugd niet alle verantwoordelijkheid in alle voorkomende gevallen op zich kunnen nemen. De kans op

ongelukken is heel klein als iedereen zich aan deze spelregels houdt. De ouders van de jeugdleden worden geacht van deze regels op de hoogte te zijn. Het roeibestuur zal zich inspannen om de ouders op de hoogte te stellen van deze spelregels.

## **X HET VAREN VAN TOCHTEN EN WEDSTRIJDEN**

### **1. Algemeen/inleiding**

Een overzicht van georganiseerde tochten en wedstrijden vind je op het infobord in de roeiloods. Je kunt natuurlijk ook zelf een tocht organiseren. Iedereen mag voor deelname aan deze tochten en wedstrijden gebruik maken van boten en botenwagens van de vereniging. Dit dient echter wel **altijd in overleg met de toer/wedstrijdcommissaris** te gebeuren. Deze kan de inschrijving verzorgen, houdt overzicht en kan ervoor zorgen dat mensen niet tegelijk met dezelfde boten weggaan om maar iets te noemen. De organiserende ploeg is overigens **zelf** verantwoordelijk voor het boten transport en de overige organisatie. Soms bestaat de mogelijkheid om bij de vereniging die de tocht of wedstrijd organiseert materiaal te lenen of te huren. Ook dit dient altijd in overleg met de toer/wedstrijdcommissaris te gebeuren.

Ook roeien buiten het eigen vaargebied van de Rijn bij Wageningen is leuk en aantrekkelijk. Veel Vada-leden zijn actieve toerroeiers. Tochten zijn er in allerlei vorm: van tochten met een recreatief tot en met die met een wedstrijd karakter; tochten van een dagdeel, dag of meerdere dagen. Afstanden variëren van 20 à 25km tot 60km en meer per dag. Voor het maken van tochten staan de faciliteiten van de vereniging ter beschikking: boten, botenwagens, toebehoren en organisatievermogen. Wel gelden daarbij spelregels. Hier wordt volstaan met korte samenvatting.

Voor het varen en organiseren van tochten is een afzonderlijke "**handleiding toerroeien**" beschikbaar bij de toercommissaris en op de website. Lezen daarvan is nodig voordat men een tocht buiten ons eigen vaargebied gaat varen.

### **2. Deelnemen en opgeven voor tochten**

Voorwaarden voor het mogen roeien van tochten zijn:

- a. het hebben van de proef scullen 1 en sturen 1;( bij uitzondering mag je mee als je geen stuurproef hebt onder verantwoording van iemand die wel bevoegd is.)
- b. de vaardigheid hebben om de tocht (afstand en roeiomstandigheden) aan te kunnen. Tijdens tochten, zoals roeikampen, picknicken in Heteren en dergelijke, mogen onder gunstige omstandigheden "onervaren passagiers" worden meegenomen om hen prille roei-ervaring te bieden. Dit kan alleen wanneer in de betreffende boot verder een bevoegde en ervaren bemanning aanwezig is. Eén en ander onder verantwoording van degene die als ervaren en bevoegd roeilid de betreffende tocht organiseert en als zodanig bij het bestuur bekend is.

De toercommissaris coördineert vanuit het roebestuur het toerroeien. Zij neemt initiatieven voor tochten voor roeileden van Vada. Ook individuele leden en ploegen kunnen tochten initiëren en organiseren, zie hiervoor handleiding toerroeien.

Vaak wordt gebruik gemaakt van het tochtanaanbod van roeiverenigingen her en der in het land. Mededelingen over deze tochten zijn te vinden in de toerkalender in het "evenementnummer van het KNRB-blad Roeien". Dit verschijnt ieder jaar in de loop van januari. Het is in de roeiloods aanwezig. Mededelingen over tochten zijn ook terug te vinden in de nieuwsbrief van de roeiafdeling en op het mededelingenbord in de roeiloods.

Opgavenlijsten worden ruimschoots voor de tocht op het mededelingenbord opgehangen. Daarbij zijn maximum aantal deelnemers, datum en tijd vertrek, onkosten indicatie en andere gegevens vermeld. Ook zal de contactpersoon/organisator/"admiraal" van de tocht vanuit Vada zijn vermeld.

Belangstellenden kunnen zich voor deelname inschrijven met naam, adres en telefoonnummer/e-mail adres.

De toercommissaris zorgt voor het doorsturen van de opgave naar de organisator van de tocht. De opgave is bindend. Terugtrekken is alleen mogelijk wanneer je zelf een vervangende roeier vindt.

### **3. Rollen en verantwoordelijkheden**

Voor een vlot en veilig verloop van tochten is het goed om de verschillende rollen en verantwoordelijkheden te onderscheiden. Het gaat om de volgende rollen: roeier/deelnemer, stuurman, "kapitein", chauffeur en die van initiatiefnemer/organisator van de tocht. De laatste wordt in kringen de KNRB wel als "admiraal" aangeduid. In de contacten van en naar het bestuur is er sprake van een contactpersoon/aanspreekpunt. Het meest gebruikelijk is dat deze samenvalt met die van initiatiefnemer/organisator. In deze samenvatting wordt alleen kort op de rol van de roeier/deelnemer aan toertochten ingegaan en op die van de initiatiefnemer/organisator/contactpersoon/ "admiraal". Zie verder handleiding toerroeien.

Roeier zijn al degenen die aan een tocht deelnemen.

- Iedere roeier, ook toerroeiers, moet kunnen zwemmen (de FISA noemt een afstand van minimaal 300m);
- Zich zonder assistentie kunnen "redden" in kritieke situaties;
- Een zwemvest bij zich hebben bij omstandigheden waar dit nodig is;
- Beschikken over een adequate wettelijke aansprakelijkheidsverzekering;

Naast deze eisen is het bij het roeien van tochten vooral van belang om als team te opereren.

De "admiraal" is voor het bestuur niet alleen contactpersoon en aanspreekpunt maar tevens namens de roeigroep de voor de tocht verantwoordelijke. Hij zorgt ervoor dat in iedere boot tenminste twee voldoende ervaren stuurlieden met tenminste sturen-1 aanwezig zijn, bemanningen goed over de boten zijn verdeeld en voorzien zijn van informatie over de te varen tocht. Per boot is door de admiraal één van de stuurlieden als kapitein aangewezen en deze heeft tijdens de tocht de leiding van de boot. Zie verder handleiding toerroeien.

Bij de behandeling van het dure kwetsbare materiaal wordt uitgegaan van ieders zorgvuldige handelen. Desalniettemin geldt ten aanzien van de zorg van het materiaal:

- a) bij iedere tocht is weliswaar sprake van 1, van te voren bij het bestuur (toercommissaris/materiaalcommissaris) bekende contactpersoon die aanspreekbaar is voor het mee te nemen verenigingsmateriaal, maar de groep als geheel is aansprakelijk voor eventuele schade en/of vermiste hulpmiddelen;
- b) in geval van optredende schade zal in eerste instantie verhaal plaatsvinden op de WA verzekering van één of meer van de betrokkene(n);
- c) De kosten over de roeigroep in haar geheel zullen worden omgeslagen als er sprake is van aanwijsbare grove nalatigheid.

### **4. Gebruik botenwagen, transport**

Er zijn binnen Vada een grote en een kleine botenwagen ter beschikking. Deze moeten net als de boten voorafgaand aan het gebruik worden gereserveerd. De coördinatie van het gebruik van de botenwagens is gelegen bij de materiaalcommissaris.

De kleine botenwagen is speciaal voor de zware toerwherry's gebouwd en beschikt over een takelsysteem. Er kunnen op deze wagen maximaal drie wherry's worden vervoerd. Twee in singels en één op zijn kop boven op de botenwagen.

De grote botenwagen wordt in eerste instantie gebruikt om boten naar de wedstrijden te brengen. Op deze botenwagen kunnen maximaal 5 C- boten en/of wherries worden meegenomen.

**Ga vooraf na of binnen de groep die een tocht wil gaan varen een trekauto en iemand met een rijbewijs voor het rijden met aanhangers beschikbaar is.** In het algemeen kan voor het mogen trekken van de kleine botenwagen volstaan worden met het hebben van rijbewijs B, voor het trekken van de grote in BE nodig en een autoverzekering die ook de "aanhanger" dekt, de code "F" op de groene kaart .

Gedetailleerde gebruiksaanwijzingen van de botenwagens en de procedures voor op- en afladen zijn aanwezig in de roeiloods (hangen aan de stalen kast naast het riemenrek en staan op onze website).

Voor mee te nemen spullen, op- en afladen, transport, vaarklaar maken van boten, vaartips, organisatie van tochten en vele andere wetenswaardigheden: ze zijn in "**handleiding toerroeien**" te vinden.

## 5. Het varen van wedstrijden

Regelmatig wordt door roeiers van Vada deelgenomen aan wedstrijden. Het betreft vooral de zogenaamde 'Roei-Ontmoetingen met Wedstrijdkarakter' (ROW), die zijn bedoeld voor roeiers die dit jaar noch vorig jaar hebben deelgenomen aan nationale wedstrijden. Ook de divisies clubachten bij bv. de 'Head' horen bij deze categorie. Aan deze wedstrijden nemen over het algemeen veel roeiers van burgerverenigingen deel. Op de meeste van deze wedstrijden worden (o.a.) nummers voor C-vieren, gladde vieren en clubachten uitgeschreven.

**Inschrijvingen** voor wedstrijden lopen **altijd via de wedstrijdcommissaris**. Ook contacten met organiserende verenigingen, bijvoorbeeld m.b.t. lenen of vervoer van boten, moeten zoveel mogelijk in overleg met de wedstrijdcommissaris plaatsvinden, zodat er één aanspreekpunt is. Inschrijven betekent: namen + geboortedata + inschrijfgeld tijdig bij de wedstrijdcommissaris inleveren.

Voor het deelnemen aan wedstrijden gelden de volgende regels:

- Ieder bemanningslid moet de vereiste proeven bezitten.
- De stuurman/vrouw moet de vereiste proeven bezitten.
- Tijdens het varen van wedstrijden dient de verenigings(wedstrijd)kleding gedragen te worden.
- Vereiste roeikeuring hebben ondergaan.
- Als je je hebt ingeschreven wordt je ook geacht mee te gaan. Wanneer je als ploeg echt niet kunt dien je je af te melden en moeten de inschrijfkosten meestal toch voldaan worden.
- Boten opladen gebeurt in de regel op de avond voor vertrek. Alle deelnemers zijn hierbij aanwezig. Hier worden ook de laatste instructies gegeven en afspraken gemaakt.
- Boten en riemen die via Argo vervoerd worden door Euros Road Company moeten tijdig en in overleg met de Argo Materiaalcommissaris bij Argo worden neergelegd. Riggers, bankjes en ander klein spul dienen de ploegen zelf te vervoeren.
- Boten worden na de wedstrijd schoongemaakt en op hun plaats teruggelegd.
- Boten die terugkomen bij Argo dienen daar zo spoedig mogelijk weggehaald te worden.
- Beschadigingen aan het roeimateriaal dienen bij terugkomst te worden genoteerd en gemeld aan de materiaalcommissaris (zie ook hoofdstuk II).
- Ook voor het wedstrijd materiaal is een gereedschaps/materiaalkist aanwezig (grijs).

## 6. Boten vervoerklaar maken

### Algemeen

- Leg alles wat je losmaakt direct bij elkaar en kijk of het gemerkt is.
- Rigger de boot af en bind de riggers samen (zie afriggen)
- Verwijder de bankjes en leg deze met de wieljes naar boven op de grond.

Bij bankjes met dubbel action onderstel, die met beugels vastzitten (dus zonder elastiek) doe je dit als volgt:

Trek het bankje aan het voorste asje richting voetenbord. Druk de voorkant van het bankje naar beneden en schuif daarna ook het zitgedeelte naar voren. Het bankje moet nu vanzelf loskomen. Bankjes met vaste assen en kogellager wieljes en bankjes, die goed vastzitten met elastiek hoeven niet verwijderd te worden tijdens transport maar wel extra borgen en vastbinden met een stuk bindtouw.

- Verwijder de voetenborden wanneer deze met pennen vastgezet worden.
- Controleer of bankjes en voetenborden die mogen blijven zitten goed vastzitten.
- Plak loshangende kettinkjes en stuurklosjes vast.
- Maak eventuele tafteksels dicht.
- Vergeet bij C-materiaal roertjes en overig los materiaal niet mee te nemen.
- Maak, vooral voor het roeien van een wedstrijd, de boot en met name de slidings goed schoon.
- Vergeet, zeker voor gladde boten, niet om schragen of "bokjes" mee te nemen.
- Zie ook hoofdstuk X-2.

### Afriggen

Bij het afriggen van boten zijn een aantal zaken van belang:

- Controleer of de riggers genummerd zijn. Doe dit anders zelf.
- Voorkom dat riggers verbuigen!
- Draai **eerst de topmoer** (op de dol) van de rigger los (meestal ringsleutel 13).
- Haal de duwstang eraf (meestal is deze genummerd, controleer dit altijd) of leg hem evenwijdig aan de trekstang.
- Draai de moertjes aan de boot los (ring- (bij voorkeur pijp-) sleutel 10 -11) en leg moertjes en ringetjes in schoen of slidings (nooit op de huid!).
- Let erop dat **ringetjes**, die onder de moertjes horen te zitten, niet zoekraken!
- Neem de riggers van de boot en draai ringetjes en moertjes weer op de slotbouten.
- Bind de **riggers** van beide boorden in een **driehoek** met de lange zijden van de riggerdriehoeken langs elkaar en bind ook de duwstangen daar aan vast. Dit voorkomt verbuiging en beschadiging van de riggers tijdens transport (veel riggers op VADA zijn helaas al verbogen!).

## 7. Boten roeiklaar maken

### Algemeen

- Rigger de boot aan (zie aanriggeren)
- Zet de bankjes terug. Bij bankjes met dubbel action onderstel, die met beugels vastzitten (dus zonder elastiek) doe je dit als volgt:

Zet het bankje vanaf het voetenbord met de bolle kant naar voren (richting voetenbord). Plaats de achterste wieljes eerst in de slidings (bankje wat in de boot kantelen) en schuif daarna het zitvlak voorzichtig naar achteren (lichte weerstand). Dit moet **soepel** gaan, anders kun het asje of de haak verbuigen.

- Zet de voetenborden terug. Let erop dat ook de onderkant van het voetenbord in een daarvoor bestemde gleuf loopt!
- Controleer of alles goed vastzit in de boot.

**Aanriggeren:**

- Leg de driehoeken uit (2-poten).
- Let op de nummering. Bij VADA wordt genummerd vanaf de boeg, dus 1 = stuurboord boeg en nr. 8 of 4 bijvoorbeeld bakboord slag. Nummers staan er in geponst of met tape aangegeven!
- **Zet eerst de driehoeken** vast (goed vast, maar niet met botte kracht zodat de slotbout in het spant wordt getrokken!). Let op dat **onder elk moertje** een bijpassend **ringetje** zit.
- **Zet de eventuele duwstang eerst aan het boord** vast en daarna aan de dol. Als een duwstang niet past, dan heb je waarschijnlijk **de verkeerde!** Let goed op de nummering.
- Controleer alle topmoeren.



## Inhoudsopgave

I	ROEIEN BIJ WATERSPORTVERENIGING VADA	1
II	ALGEMENE REGELS	2
III	ROEI- EN STUURBEVOEGDHEDEN	5
IV	ROEIBEWEGING EN ROEITECHNIEK	9
V	COMMANDO'S	14
VI	STUURTECHNIEK	24
VII	MATERIAALKENNIS	32
VIII	VAARREGELS OP HET WATER	36
IX	VEILIGHEID	39
X	HET VAREN VAN TOCHTEN EN WEDSTRIJDEN	44

Met dank aan alle mensen, die hebben meegewerkt aan de tot stand koming van dit boekje (editie november 2008).

