

Opleidingsboek Het Spaarne

Inhoudsopgave

Opleidingsboek Het Spaarne.....	1
1. Inleiding.....	4
2. Boottypen.....	4
3. Bootonderdelen.....	6
4. Tillen.....	8
4.1 Tillen C1x/C2x.....	8
4.2 Tillen C4.....	9
4.3 Tillen skiff.....	12
4.4 Tillen gladde boot, hoogliggend.....	15
4.5 Tillen gladde boot, laagliggend.....	18
5. Inleggen van de riemen.....	20
6. Instappen en uitstappen.....	22
7. Afstellen.....	24
8. Roeitechniek.....	25
8.1 Bocht maken.....	26
8.2 Roeibeweging.....	26
8.3 Valkuilen.....	29
9. Sturen.....	31
9.1 Het aankomen.....	31
9.2 Rondmaken.....	31
9.3 De wind.....	31
9.4 Golven.....	32
9.5 Commando's op de wal.....	33
9.6 Commando's op het water.....	34
10. Materiaalbehandeling.....	38
10.1 Reserveren / afschrijven.....	38
10.2 Roeikleding.....	38
10.3 Voorbereiding van het materiaal.....	38
11. Schade.....	40
11.1 Voorkomen van aanvaringen.....	40
11.2 Melden van schades.....	40
12. Vaarreglement.....	40
12.1 Algemene bepalingen Schipper.....	41
12.2 Verlichting.....	41
13. Vaarregels.....	42
13.1 Regels voor kruisende koersen.....	42
13.2 Regels voor tegengestelde koersen.....	42
13.3 Regels voor oplopen.....	42
13.4 Overige regels.....	43
13.5 Verenigingsregel.....	44
13.6 Brugsignalen.....	45
13.7 Geluidssein.....	46
13.8 Verkeerstekens.....	46
14. Proeven.....	49
14.1 Bevoegdheden.....	50
15. Vaarverbod.....	52
16. Veiligheid.....	53
16.1 Algemene opmerkingen.....	53
16.2 Veiligheid.....	53

1. Inleiding

Dit 'opleidingsboek' voor leden met en zonder roeiervaring behandelt de theorie en praktijk van het roeien bij Het Spaarne.

2. Boottypen

De meest gangbare boten van Het Spaarne kunnen als volgt worden onderverdeeld:

Naar de manier waarop de boot geconstrueerd is:

Overnaadse boten: smalle stroken hout (planken), dakpansgewijs aan elkaar bevestigd. V.b.: Ariade.

C-boten: gladde, gebogen huid van hout of kunststof met een duidelijk zichtbare buitenkiel. Vb.: Witte de With, E.van Orden

Gladde boten: gladde, gebogen huid van hout of kunststof. Bovenzijde van de voor- en achterpunt zijn dichtgemaakt. Vb.: Lepelaar, Hagrid

Naar aantal roeiplaatsen:

Skiff (1), twee, drie, vier, acht.

Naar de wijze waarop er in wordt geroeid:

Scullen: elke roeier hanteert twee riemen

Boordroeien: elke roeier hanteert één riem

Naar de manier van sturen:

Met stuurman of -vrouw Aan boord een stuur die het roer bedient en commando's geeft

Zonder stuur Met een roer dat door één van de roeiers met de voet wordt bediend of zonder een roer waarbij er uitsluitend met de riemen wordt gestuurd

Deze vier manieren van onderverdelen leiden uiteindelijk tot de volgende codering die op de volgende pagina is uitgelegd.

Voor wherry's:

Scullen

W1x : Single wherry

W2* : Dubbel-wherry met stuur

Boordroeien

n.v.t.

W2+ : Wherry met stuur

Voor boten uit de C-vloot:

Scullen

C1x : C-één

C2x : C-twee zonder stuur

C2* : C-twee met stuur

C4* : C-vier met stuur

Boordroeien

C2+ : C-twee met stuur

C4+ : C-vier met stuur

Voor boten uit de gladde vloot:

Scullen

1x : Skiff

2x : Dubbel-twee

3x : Dubbel-drie

4x-: Dubbel-vier zonder stuur

4* : Dubbel-vier met stuur

Boordroeien

2- : Twee zonder stuur

2+ : Twee met stuur (evt. voorin liggend)

4- : Vier zonder stuur

4+ : Vier met stuur (evt. voorin liggend)

8+ : Acht met stuur (evt. voorin liggend)

In het roeiersjargon wordt bij de benoemen van een boot het woord 'stuur' weggelaten. Je krijgt dan bijvoorbeeld een “dubbel-vier zonder” of een “vier met”. Een acht met stuur wordt benoemd als acht.

Typecodering

C of W

géén letter

x

x+ (of *, combinatie van x en +)

–

+

Verklaring

C-boot of wherry

gladde boot

scullen zónder stuur

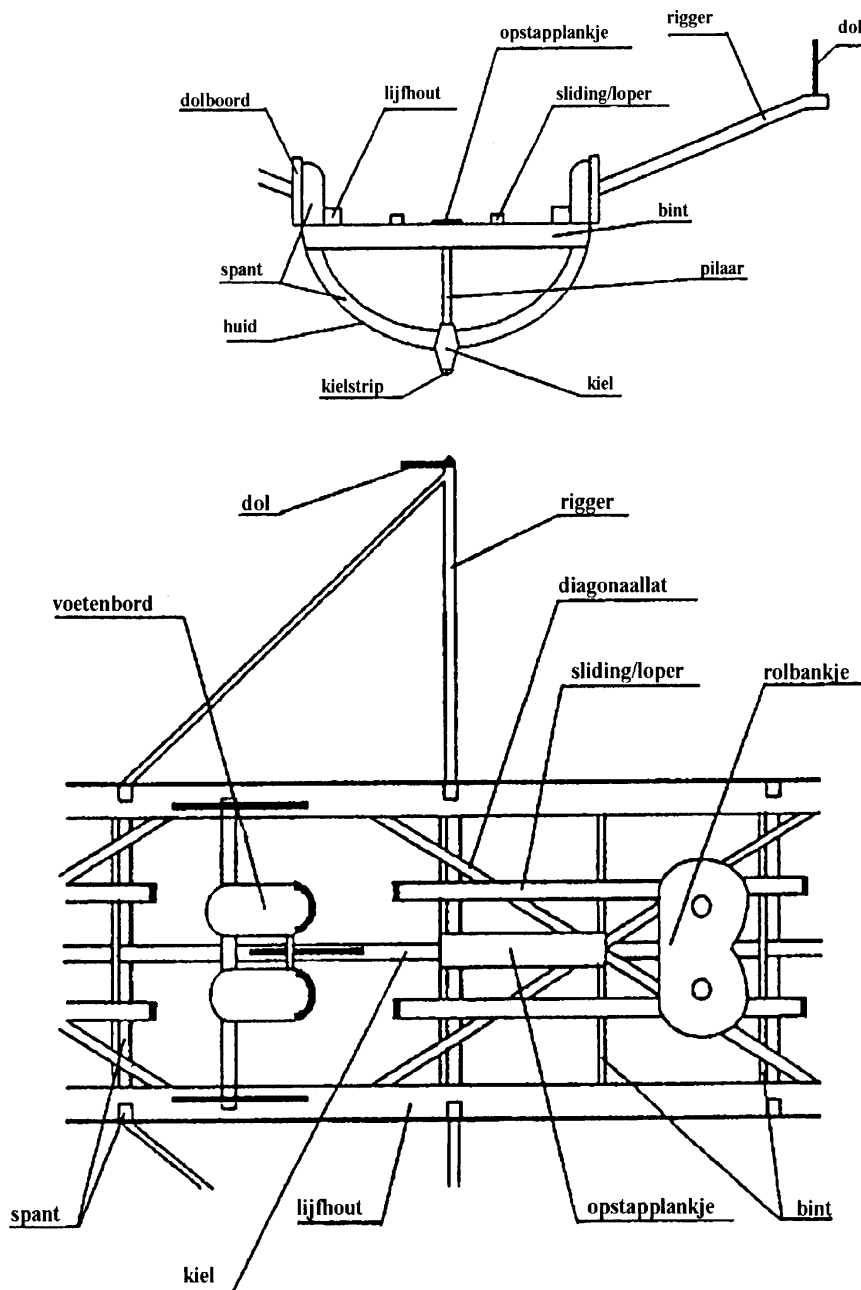
scullen met stuur

boordroeien zónder stuur

boordroeien met stuur

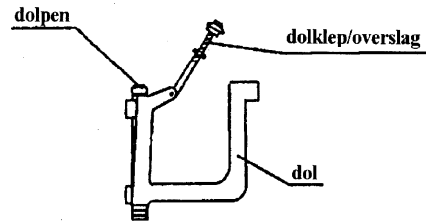
3. Bootonderdelen

Over de hele lengte van de boot loopt een kielbalk. Deze zorgt met de boorden (die in de voor- en achtersteven bij elkaar komen) voor stevigheid in de lengterichting. De spanten geven stijfheid in de dwarsrichting. De diagonaallatten beletten wringen in de lengterichting. De huid is van hout of kunststof en is (wherry's uitgezonderd) slechts enkele millimeters dik. De huid is erg kwetsbaar en je kunt er dus niet op staan. Soms zijn er vlonders (bodembroosters); daar kun je zonodig voorzichtig op staan. Veel boten hebben luchtkamers met ontfluchtingsluikjes; in de loods moeten die altijd open staan. Bij elke roeiplaats zijn op dwarsverbindingen twee railtjes bevestigd (de sliding) er daartussen het opstapplankje. Over de sliding rijdt het rolbankje, de stops aan de uiteinden van de sliding beletten, dat je er af kan rijden. Twee bankklemmen onder het rolbankje zorgen er voor, dat het er niet uitvalt als de boot omgekeerd wordt. Het voetenbord is bevestigd op twee langsvverbindingen en op de kielbalk; het is verstelbaar.

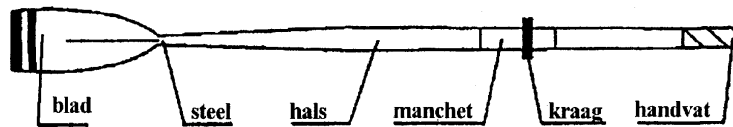


Aan de hoofdspanten (deze zijn wat zwaarder dan de andere spanten) zijn metalen riggers of uitleggers bevestigd. De rigger bestaat uit een hoofdstang (loodrecht op het boord) en uit een trekstang (in de richting van het voetenbord). Afhankelijk van de constructie hebben sommige

riggers nog een 3° stang (de drukstang). Aan het uiteinde van de rigger zit de dol, die draaien kan om de dolpen en gesloten wordt door een overslag of dolklep met een sluitschroef.



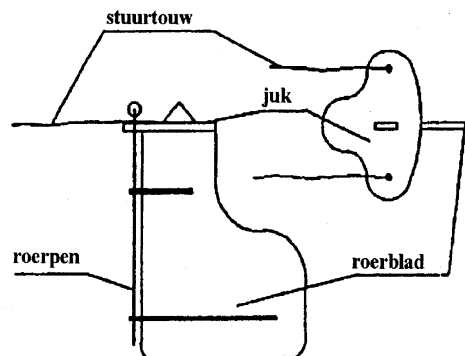
Een riem bestaat uit een handvat, de steel (met manchet en kraag), de hals (het smalste deel van de steel) en het blad.



Bijna alle riemen zijn van koolstofvezel verlijmd met epoxy, waardoor de riemen stijver en lichter zijn dan de houten riemen die vroeger gebruikt werden. Het gebruik van koolstofvezel heeft ook verschillende bladvormen mogelijk gemaakt. Houten riemen hebben altijd de zogenaamde Macon-bladen, zie de bovenstaande tekening. De bladen van koolstofvezelriemen zijn er in verschillende uitvoeringen, zie de onderstaande foto's.



Boten heten gestuurd als ze zijn uitgerust met een roer. C-materiaal heeft een roer dat aan de achterstevan is bevestigd, terwijl 'glad materiaal' kleine roertjes onder de boot hebben hangen, soms gecombineerd met een vinnetje.



4. Tillen

Kijk voordat je gaat tillen of er aan het vlot vrije ruimte is om de boot te water te laten. Denk eraan dat aankomend verkeer voorrang heeft.

Algemene regels bij het tillen van een boot

1. Altijd tillen vanuit de benen en met een rechte rug.
2. Til een boot aan:
 - de voorpunt, het puntje
 - de achterpunt, het staartje
 - de spanten of de boorden
 - de speciale tilbeugel bij sommige boten

maar niet aan:

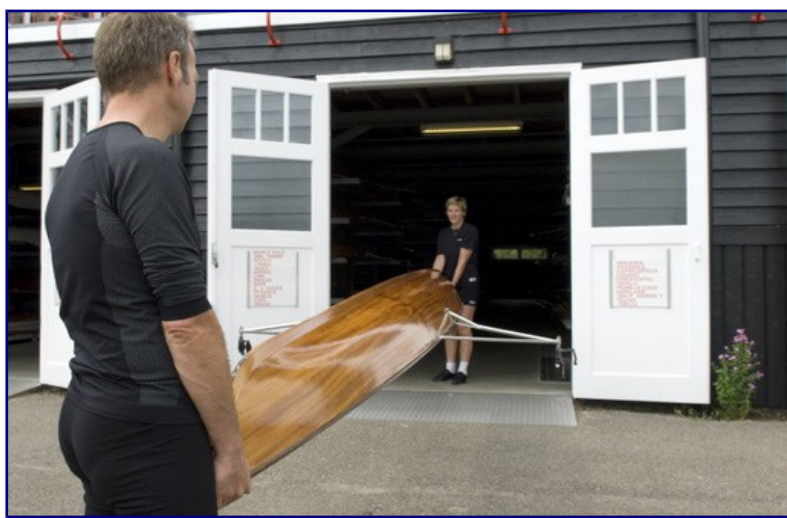
- het voetenbord (ook niet als de draagstang bij een skiff ontbreekt)
- de stuurstoel
- de slidings
- de diagonaallatten
- de riggers
- de binten

Tillen met teveel mensen is beter dan met te weinig. De vuistregel is: tillen met aantal roeiers van een boot plus één voor het (voor)puntje. De roeiers tillen de boot ter hoogte van hun voetenbord, de extra persoon tilt de boot bij het puntje. Uitzondering hierbij is de C2x, deze wordt door twee mensen getild. Houten boten worden boven het (houten) vlot gedraaid en liever niet boven het asfalt.

Boten worden met het puntje naar 'Heemstede' te water gelaten en met het puntje naar voren de loods ingetild.

4.1 Tillen C1x/C2x

Een C1x (en een C2x) wordt met twee mensen getild, ieder aan het puntje.



De bakboordoverslag is hierbij al in de loods geopend. Dit lukt alleen met C1's die aan de linkerkzijde liggen. Ligt een C1 rechts in de loods, dan wordt de boot buiten eerst op schragen gelegd om de overslagen los te maken.

4.2 Tillen C4



De C4 wordt met twee mensen naar buiten gerold. Belangrijk is erop te letten dat de riggers niets kunnen raken.



Is de boot naar buiten gereden, dan worden de overslagen losgemaakt.



Vier mensen pakken de boot aan de boorden vast en tillen deze, vanuit de knieën, op. De vijfde persoon tilt de boot aan de voorzijde. Op de onderstaande foto zijn de juiste (door de knieën) en de onjuiste tilwijze (vanuit de rug) getoond.



De boot wordt naar het water gedragen ...



... en de kielbalk met beschermstrip wordt op het vlot gelegd.



De riggers ontwikkend begeleiden de vier roeiers de boot met het glijden in het water.



waarna het 'puntje' het werk afmaakt.



Nadat de boot langs het vlot ligt kan het roertje eraan bevestigd worden.



Ondertussen kunnen de roeiers de riemen pakken en de karretjes waarop de boot stond in de loods terugleggen.

4.3 Tillen skiff



De skiff wordt door de roeier bij de boorden vastgehouden. Een 'puntje' assisteert.



Let tijdens het uit de stelling tillen goed op de kwetsbare riggers en op de riggers van de bovenliggende boot.



Eenmaal uit de stelling wordt de boot op de schouder gedragen ...



... geassisteerd door het 'puntje'.



Voor het tewaterlaten wordt de overslag losgedraaid. Houd de boot hierbij voor de buik.



Zet de tenen aan de rand om de boot voldoende ver uit te kunnen zetten zonder het vlot te raken,



en leg de boot rustig in het water.

4.4 Tillen gladde boot, hoogliggend



Een deel van de boten ligt op uitschuifbare stellingen. De roeiers stellen zich op naast de boot en schuiven de stelling volledig uit door aan het rolbare deel te trekken.



Op commando van het puntje ("Tillen gelijk... nu") wordt de boot van de stelling getild ...



...en loopt men naar het midden van het gangpad.



Wederom op commando ("Op de linker schouder... nu") wordt een wat comfortabelere tilpositie ingenomen.



Twee roeiers schuiven de stellingen weer in, waarna er naar buiten gelopen wordt. Het puntje geeft aanwijzingen en let er goed op dat er niets geraakt wordt.



Buiten op het vlot aangekomen geeft het puntje het commando "In de spanten... nu, voor de buiken... nu", zodat de bakboordoverslagen losgemaakt kunnen worden.



Na "Tenen aan het vlot... nu"



wordt de boot soepel en zo ver mogelijk van het vlot in het water gelegd.



Gladde boten beschikken over luchtkamer die het drijfvermogen van een volgelopen boot verzorgen. Deze luchtkamers moeten in de loods kunnen ventileren via opgezette luikjes. Draai direct na het tewaterlaten deze luikjes dicht.

4.5 Tillen gladde boot, laagliggend

Laagliggende boten in de loods worden door de roeiers onderhands van de (uitgeschoven) stelling getild.



De boot wordt naar het midden van het gangpad gedragen...



... en twee roeier kruipen, na elkaar, onder de boot door naar de andere zijde.



De boot wordt in de handen naar buiten gelopen.



De deurenkozijn zijn breed genoeg, maar niet heel breed...



Met de punt richting Heemstede, geeft het 'puntje' het commando ...



... "Boven de hoofden... nu" en ...



... "In de spanten... nu, voor de buiken ... nu" ...



... waarna de bakboordoverslagen losgemaakt kunnen worden en de boot in het water kan worden gelaten.



Alle genoemde commando's vind je in paragrafen 9.5 en 9.6 terug.

5. Inleggen van de riemen

Bij het inleggen van de riemen wordt eerst de riem aan de vlotzijde in de dol gelegd en vervolgens de riem aan de waterzijde; andersom heeft kantelen van de boot tot gevolg. Bij het uitnemen van de riemen is de volgorde uiteraard andersom.



De riemen worden met de hals, het smalste deel van de steel, in de dol gelegd en vervolgens door de dol geschoven.



De riem aan de vlotzijde wordt met de bolle kant naar beneden op het vlot gelegd.



De riem aan de waterzijde blijft tot het instappen van de roeier met het handvat op het vlot liggen. Bij het uitstappen wordt de riem aan de waterzijde meegenomen en met het handvat op het vlot gelegd.

6. Instappen en uitstappen

Nadat de boot in het water is gelegd en de riemen in de dollen zitten, ben je klaar om in te stappen. De instructeur zal je uitleggen dat, hoewel de boot erg smal is, zij niet om zal slaan zolang je beide riemen vasthoudt en de handvatten bij elkaar blijven.



Het instappen bestaat uit het in balans houden van de boot, het verplaatsen van je gewicht van het vlot naar de boot en vervolgens het gaan zitten op het zitbankje.



Je ziet dat de roeier met zijn rechterhand beide handvatten vast heeft. Hiermee is de boot stabiel geworden doordat de bladen ver uit het midden op het water steunen. Het bankje wordt achter de voet gereden en de boot iets van het vlot geduwd; de rigger kan zo niet op het vlot gaan rusten als de boot door het gewicht dieper komt te liggen.



Het lichaamsgewicht wordt van de linkervoet staande op het vlot, naar de rechervoet in de boot verplaatst.



Staat de roeier eenmaal in evenwicht in de boot, dan laat hij zich rustig zakken op het zitbankje.



Zodra je zit sluit je de overslag, zodat de riem niet uit de dol kan schieten. In het begin zal de instructeur de boot als extra veiligheid vasthouden, maar je zult merken dat dit instappen snel went.

Roeiers hebben soms meer moeite met uitstappen. De techniek is weliswaar vergelijkbaar met het instappen, dus met de rechterhand de handvatten beetpakken, de rechtervoet naast je linker knie zetten en, daar komt het, je zelf omhoog duwen. Dit laatste vereist beenkracht. Het goede nieuws is dat van roeien vooral je benen sterker worden, dus gewoon blijven oefenen. Als je eenmaal op het rechtervoet staat kan je je linkervoet op het vlot zetten en je gewicht rustig naar deze voet verplaatsen.

7. Afstellen

Kies een boot op je lichaamsgewicht

De verenigingsboten worden door veel mensen gebruikt met verschillende lengten en lichaamsgewichten. Er zijn dan ook boten voor lichte en voor zwaardere roeiers. Een roeier moet een boot kiezen die past bij zijn lichaamsgewicht zodat de roeiboot op een bepaalde hoogte op het water drijft, of beter gezegd, de afstand tussen de dollen en het water moet een bepaalde afstand zijn. Een zware roeier in een lichte boot heeft als gevolg dat de boot dieper in het water ligt en de afstand tussen de dollen en het water kleiner is dan bedoeld. De afstand tussen de handvatten en je benen wordt kleiner en je hebt dus minder ruimte voor de roeibeweging. Het gewicht van een boot vind je in het Afschrijfboek.

Reservering				Inloggen				Help			
Het Spaarne Afschrijfboek								Fri	Fri	Fri	Fri
Bootnaam	Type	Oe wicht	in gen	Speciale bevoegdheid	Apr 23	Apr 23	Apr 23	Apr 23			
Abel Tasman	W2+(S)	Alle	S	STI	07:00	08:00	09:00	10:00			
Adriaan	4x	70-85	S	HJ							
Adriaan Pauw	4x+(S)	65-80	S	ST2							
Anchisis	2x	65-80	S4								
Aquila	2	70-85	S4								
Ariadne	W1+(S)	Alle	S1,STI	Opleidingsboot							
Athenis	2x	65-75	S4	Athenis,permiss							
Ascanius	2x	70-85	S4	I							
Athena	2x	65-80	S4	Athena,permissie							
Aurelia	1x	65-80	S4								
Bersaert	4x	70-85	S4	HJ							
Boomblauwte	1x	65-80	S4	Opleidingsboot							
Capricornus	2	70-85	S4	Opleidingsboot							
Cassiopeia	2	70-85	S4	Opleidingsboot							
Castor	C2+(S)	Alle	S	STI							
Castor	C2+(S)	Alle	S	STI							
Castor	C2+(S)	Alle	S	STI							
Centuro	C2+(S)	Alle	S	STI							
Christoffel	W2+(S)	Alle	S	STI							
Cohort	C2+(S)	Alle	S	STI							
Cygnus	2x	70-85	S4	Opleidingsboot							
d'Armandville	1x	75-90	S4	d'Armandville							

Stel de boot in op je lichaamsmetingen

Naast de juiste combinatie lichaamsgewicht – drijfvermogen van de boot, is de lichaamslengte van belang. Iedere boot kan voor een variatie aan lichaamslengten worden ingesteld. Dit instellen gebeurt door het verplaatsen van het voetenbord. Om te bepalen of je voetenbord op de juiste positie zit, ga je in de uitpikhouding zitten.



Dus benen gestrekt en licht achterover hangend, met gestrekte rug.



Als beide handvatten je buik raken, moet tussen de handvatten ongeveer een vuistbreedte zitten.



Is de afstand tussen de handvatten kleiner dan een vuistbreedte, verplaats het voetenbord dan naar je toe, je komt dan verder van de riemen af te zitten en je zal meer ruimte tussen de handvatten krijgen.



Is de afstand tussen de handvatten juist te groot, dan verplaats je het voetenbord van je af.



Op bovengetoonde manier kun je eenvoudig bij het voetenbord komen, de drie (vleugel)moeren losdraaien en de positie aanpassen. Let op hoe de riemen onder de armen zijn geklemd, waarmee de boot stabiel op het water blijft liggen.

8. Roeitechniek

Roeien is een vloeiende beweging waarbij je het gehele lichaam gebruikt om kracht op de riemen te zetten en daarmee de boot vooruit te duwen, waarbij je achterste voren in de boot zit.

Het een doorgaande beweging is, maar je kan als beginpunt het moment kiezen dat de bladen uit het water worden gehaald, 'uitpik' genoemd. De bladen worden vervolgens boven het water naar voren bewogen, waarna ze weer in het water worden geplaatst (de inpik) en de boot wederom vooruit kan worden gestuwd.

De roeibeweging lijkt niet moeilijk, maar het venijn zit in de efficiëntie, dus met zo min mogelijk kracht de boot zo snel mogelijk laten gaan. Efficiënt roeien heeft niet alleen met wedstrijdroeien te maken, ook met toerroeien wil je met zo min mogelijk inspanning ergens komen. Daarbij is een efficiënte beweging bijna per definitie ook een mooie beweging, de boot 'voelt lekker aan' en 'loopt mooi'.

Roeien is niet te leren door er alleen maar over te lezen. Je moet het doen, het ervaren, terwijl

iemand je vertelt wat je goed doet en wat je moet verbeteren. Dit verschilt niet of je nu net begint, of op het hoogste niveau wedstrijd roeit. Gelukkig heeft Het Spaarne vele vrijwilligers die de mederoeiers willen helpen bij het steeds beter leren roeien.

Omdat bijna iedere nieuwe roeier begint met 'scullen' - roeien met twee riemen in plaats van met één riem, het 'boorden' - hebben we ons hiertoe beperkt.

8.1 Bocht maken

Als je voor het eerst in een roeiboort zit, zal de instructeur je waarschijnlijk wat stabiliteitsoefeningen laten doen. Dit begint met 'veilige positie'. Je houdt de bladen plat op het water en beide handvatten op dezelfde hoogte.



Op deze manier is de boot heel stabiel.



Door je handvatten op en neer te bewegen, bijvoorbeeld de rechter naar beneden en de linker omhoog, zal de boot schuin gaan hangen ... maar niet omvallen. Door dit te ervaren leer je de boot een beetje kennen.

Voordat je rechttuit leert roeien, moet je weten hoe je door de bocht gaat, sturen dus. In de boot waarin je leert roeien (bijvoorbeeld een C1) zit geen roer, dus je moet sturen met je riemen. Draaien van een stilliggende boot heet 'rondmaken': je kan rondmaken over bakboord (linksom draaien) en rondmaken over stuurboord (rechtsom draaien).

Dit rondmaken kan in het begin het best vanuit 'veilig boord'. Veilig boord bakboord betekent dat je je rechterriem op je knie doet, dan kan je met de linkerhand gaan roeien op een veilig/stabiele manier.

Het bewegen van de riem zodanig dat de boot naar voren wordt geduwd heet 'halen'. Je trekt het handvat naar je toe, het blad beweegt door het water naar achteren en de boot gaat vooruit. Tenminste als je beide riemen gelijk beweegt. Haal je met één riem, dan zal de boot draaien.

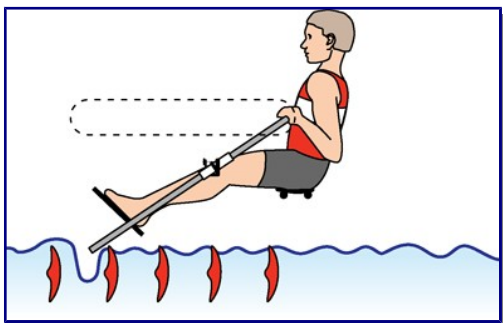
De tegenhanger van 'halen' is 'strijken'. Strijken is het van je af bewegen van het handvat, het blad beweegt door het water naar voren, en de boot gaat naar achteren. Of als je met één riem strijkt zal de boot draaien. Door afwisselend met de ene riem te halen en met de andere te strijken draait de boot dus om zijn as.

8.2 Roeibeweging

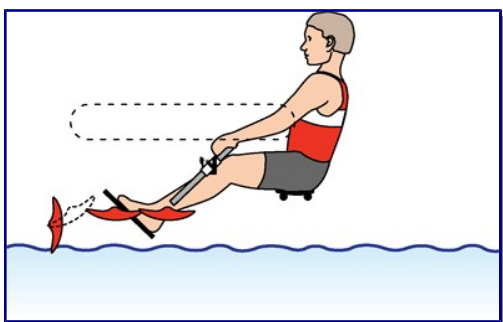
Bij het rondmaken hebben we het gehad over 'halen' en 'strijken'. En eerder ook over de 'inpik' en de 'uitzet'. Als we de roeibeweging op moeten splitsen in fasen, dan beginnen we bij de 'uitzet'.

Uitzet

Om de boot efficiënt vooruit te sturen wil je de halende beweging zo lang mogelijk te maken. Op het moment van uitzet is alle ruimte om nog verder te halen echter op: je hangt licht achterover en de handvatten komen bijna tegen je aan.



Met een kleine neerwaartse beweging van de onderarmen til je de bladen uit het water en gelijktijdig draai je ze horizontaal.

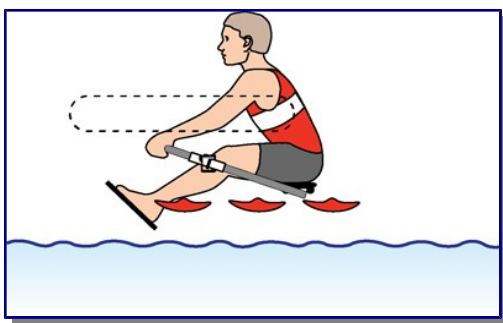


De boot is op dat moment ook op zijn 'smalst' en daarmee niet heel stabiel. De bladen zijn immers los van het water en kunnen de boot niet meer recht houden. Als je net begint met roeien zal je automatisch de bladen op het water laten zakken zodat je weer steun en stabiliteit hebt. Dit is geen probleem, maar uiteindelijk moeten de bladen na de uitzet iets boven het water blijven.

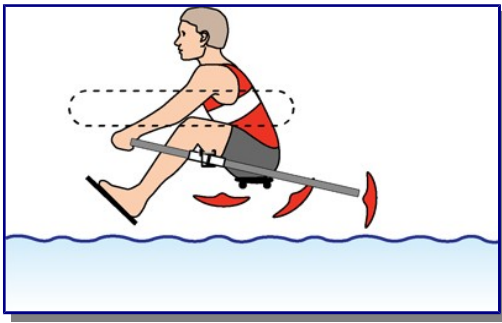
Recover

Na de uitzet moeten de bladen, en de roeier, naar de positie worden gebracht waarbij de bladen weer in het water kunnen worden gezet. Dit heet de 'recover'.

De recover begint met het strekken van de armen, gevolgd door het overeind komen (je hangt bij de uitzet immers licht achterover). Je blijft je rug vanuit je heup naar voren draaien totdat je voorover gekanteld zit.



Dit heet 'inbuigen'. Pas als je ingebogen bent begin je met oprijden en buig je dus je benen. Tijdens dit oprijden blijft de rug in dezelfde positie, gestrekt voorover. Om het allemaal nog wat lastiger te maken moeten ook de bladen nog gedraaid worden. Na de uitzet zijn de bladen immers horizontaal en je kan de bladen alleen vertikaal in het water zetten. Begin de bladen te draaien tijdens het inbuigen als de handen boven je enkels uitgekomen zijn.

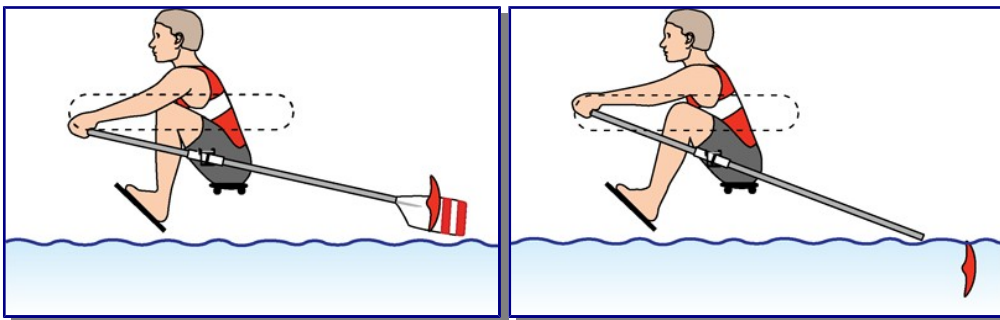


Het draaien is een geleidelijke beweging die net voor de inpik afgerond moet zijn. De volgorde tijdens de recover is dus: armen strekken, rug inbuigen, beginnen met draaien van de riemen en oprijden.

De instructeur zal tot vermoeiens toe ‘rustig oprijden’ blijven zeggen. Dit onderdeel van de recover, het oprijden, waarbij je je lichaamsgewicht door de boot verplaatst, werkt erg verstorend op de snelheid en de stabiliteit van de boot als het te snel gebeurt. Het uitzetten (strekken) van de armen en het inbuigen van de rug mogen echter wel met enige snelheid. Bewegingssnelheden zijn in dit geval allemaal relatief en dit is een kwestie van oefenen en leren aanvoelen wanneer de boot ‘lekker loopt’.

Inpik

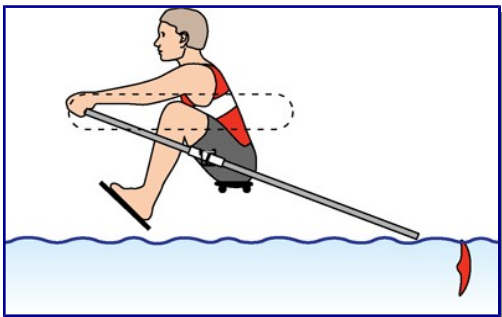
Inpik is het plaatsen van de blad in het water. Als de recover goed gelukt is, hoef je ‘alleen’ je armen vanuit je schouders iets naar boven te bewegen, waarna de bladen rustig, maar resoluut in het water zakken.



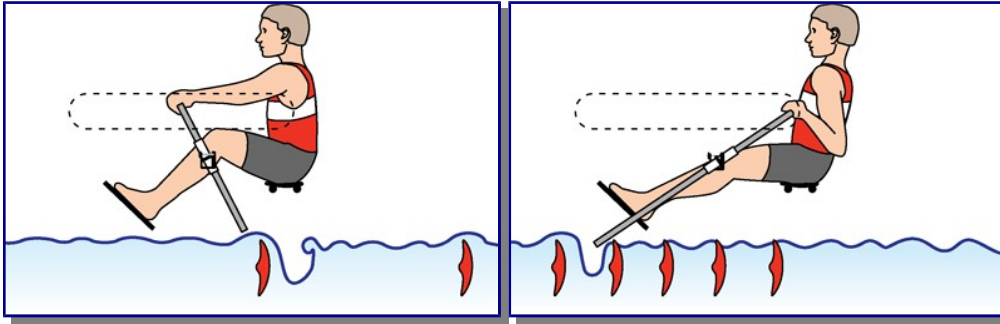
De juiste timing van dit plaatsen van het blad lastig en bepaalt veel van de efficiëntie van de haal.

Haal

Eindelijk, je mag kracht gaan zetten! Je zit voorover gestrekt, met gebogen benen en gestrekte armen en het bladen zitten in het water.



Je zult waarschijnlijk de neiging hebben drie dingen gelijktijdig te doen. Je benen uittrappen, je rug naar achter buigen (omhoog komen) en je armen naar je toe trekken. Hoewel begrijpelijk is dit de minst efficiënte manier van kracht zetten. Om allerlei redenen is de goede volgorde: benen uittrappen, rug naar achteren buigen en dan pas de armen naar je toe trekken.



Eén van de redenen voor deze volgorde is dat je benen verreweg het sterkst zijn. Door je armen tijdens het uittrappen van je benen gestrekt te houden kan je veel meer kracht op de handvatten zetten. Buig je je armen, dan beperkt de maximale armkracht de beenkracht en die is dus veel lager.

8.3 Valkuilen

Roeien kent zijn eigen valkuilen. Er zijn er tientallen te noemen en het is aan de instructeur om je hier doorheen te loodsen. De belangrijkste, vooral met het oog op blessures en de veiligheid, willen we je echter niet onthouden.

Kromme polsen

Met kromme polsen wordt bedoeld dat tijdens de haal, als de krachten op de handen en armen het grootst zijn, de pols niet in lijn ligt met de vingers en de elleboog. De hand wijst dus schuin omhoog. Er is kracht nodig om de pols in die stand te houden en dat kan op den duur tot letsel leiden. Kromme polsen zijn het gevolg van het verkeerd vasthouden (te stevig) van de handvatten. Tijdens de haal moeten de handvatten alleen met de vingers contact hebben en niet met de gehele handpalm. Je moet als het ware ‘aan je vingers hangen’ en niet in de handvatten knijpen.

Ingezakke rug

Rechtop zitten is minder ontspannen dan in elkaar gezakt zitten, de onderuitgezakt-op-de-bank-houding. Til zelf op aan je haren en je weet hoe je goed moet zitten, met een licht gebogen, bijna gestrekte rug.

Door-je-bankje-trappen

Als tijdens de haal flink met de benen uitgetrapt wordt en de buik- en rugspieren spannen zich onvoldoende aan (of zijn te slap) dan trap je als het ware je achterwerk onder je schouders weg. Hierdoor gaat veel kracht verloren.

Rug opgooien

Het omgekeerde van door-je-bankje-trappen. In plaats van je rug ingebogen te houden tijdens de beentrap, wordt de rug al (vroegtijdig) naar achter bewogen. Dit heeft weer andere gevolgen, zoals het ‘diepen’.

Diepen

Het te diep door het water halen van de bladen. De bovenzijde van het blad moet tijdens de haal iets onder het wateroppervlak blijven. Door de rug vroegtijdig op te zwaaien, komen de armen en handen mee omhoog en daarmee het blad naar beneden.

Te laat draaien van de bladen

De bladen moeten rustig gedraaid worden, waarbij begonnen wordt als de handen tijdens het oprijden boven de knieën komen. Als de bladen pas laat gedraaid worden, net voor de inpik is de kans aanwezig dat ze niet vertikaal het water in gaan. Als het blad vervolgens iets schuin blijft staan

tijdens de haal, wordt het onderwater getrokken, het zogenaamde snoeken. Snoeken is de nummer 1 oorzaak van omslaan met een skiff.

9. Sturen

Vaar altijd zoveel mogelijk in een rechte lijn; daardoor kunnen de sturbewegingen klein blijven en ontstaat een minimale extra weerstand als gevolg van het sturen en wordt ook de balans zo min mogelijk verstoord. Stuur bij deze kleine koerscorrecties tijdens de recover (het oprijden).

Moet er een grotere koersverandering gemaakt worden, trek dan met een niet te grote, doch constante kracht aan één van de stuurlijnen. Beperk de roeruitslag tot ongeveer 30°. Bij een grotere roerhoek wordt het stuurresultaat slechter: de sturende kracht neemt af en de remmende kracht neemt toe. Is de koersverandering te groot om deze alleen met het roer te bereiken, gebruik dan bovendien commando's als: "Stuurboord Sterk/Bakboord Best", of zelfs "Stuurboord/Bakboord houden" en rondmaken.

Bij het weggroeien heeft de boot nog geen snelheid en heeft het trekken aan een stuurtoewtje geen nut. Dus voordat je weggroeit zorg je dat de boot in de gewenste roeirichting wijst, zodat je de eerste vijf halen niet hoeft te sturen.

9.1 Het aankomen

Aankomen doe je in het algemeen tegen de wind (of de stroom) in.

Bij "Het Spaarne" is de regel (om aanvaringen te vermijden), dat je in principe altijd vanuit de richting Haarlem aankomt en in richting Heemstede vertrekt. Aankomen vanuit Heemstede moet overigens wel geoefend worden en is vereist voor de stuurproef.

Kom altijd zo aan, dat de boot het vlot niet raakt.

Ga voor de aanlegmanoeuvre uit van een hoek van aankomst van ongeveer 45, iets kleiner voor langere boten (voor een acht b.v.ca. 20) en iets groter voor kortere boten (voor een wherry ongeveer 40). Laat minimaal 10 meter uit de kant lopen, zodat je ruim tijd hebt. Bereid de ploeg voor: "stuurboord riemen hoog, Klaar om te houden bakboord". Enkele meters uit de kant geef je het commando houden. De boot mindert dan vaart en draait van het vlot af. Nu kan je met het roertje corrigeren, gaat het draaien te snel, dan stuur je naar het vlot. Als je te weinig draait dan stuur je af. Bij een perfecte aankomst lig je 10 cm uit het vlot evenwijdig stil. Als je niet goed uit komt, modder dan niet door, maar stop tijdig (houden gelijk) en begin opnieuw.

9.2 Rondmaken

Bedenk, dat je door te halen of te strijken aan één boord, behalve "rond" ook wat vooruit of achteruit gaat.

1. Wil je in een nauw vaarwater rond maken, laat dan halen en strijken zonder oprijden. Hiervoor is het commando "rondmaken met vaste bank"
2. Bij sterke dwarswind dien je naar de hoge wal te varen en daar rond te maken.
3. Bij zijwind dien je zo rond maken, dat de boeg "door de wind" gaat: halen gaat dan tegen de wind in waardoor je minder afdrijft.
4. Hoewel je goed weet dat bij een varende boot na bv. "houden SB" logisch volgt: "rond over SB" moet je even nadenken, hoe dat werkt bij achteruitvaren. Hier volgt op "houden SB" zo nodig "rond over BB".

9.3 De wind

De factor wind is in het bovenstaande nog niet ter sprake gekomen, toch vormt de wind voor veel mensen het grootste probleem bij het uitvoeren van manoeuvres. De wind heeft invloed te hebben op de keuze van de hoek van aankomst en de snelheid. Vaar in geval van meewind langzaam, houdt de hoek met het vlot wat kleiner dan 45° en laat vroeg lopen. Houd bij tegenwind er goed de vaart in en maak de hoek wat groter dan 45°.

Anders wordt dit met dwarswind. Je hebt nu bovendien te maken met verleieren (dwarsuit wegdrijven). In dat geval is het zaak om de punt van de boot voldoende in de richting van de wind te houden. Vooral dit laatste vereist veel praktische oefening.

De "lage wal" is de wal, waar de wind je heen drijft. Vaar bij harde wind er niet te dicht langs, anders raak je "aan lager wal". Bij aankomen aan lage wal zorg je dat je wat verder van het vlot

wegblijft, de wind helpt het laatste stukje. Bij aankomen aan hoge wal moet je proberen dicht bij het vlot te blijven.

Op rechte stukken heeft dwarswind veel invloed, door de continue zijwaartse druk, moet je schuin tegen de wind in sturen om rechthoekig over het water te gaan. Bij langzaam varen en stil gaan liggen moet je voldoende ruimte houden om niet in de kant te worden gezet.

9.4 Golven

Het is voor je roeiers prettig, als je hoge golven van passerende boten buiten boord weet te houden. Leg de boot stil evenwijdig aan of loodrecht op de golven, bladen plat op het water en het boord aan de kant van de golf optillen (commando: "BB/SB hoog").

Opmerkingen

1. Zorg bij het doorvaren van een vernauwing (brug of zijslot) altijd, dat je er recht voor komt, in een smal bruggat valt weinig meer te sturen, zeker als je ook nog moet laten slippen.
2. Verminder bij onoverzichtelijke situaties snelheid en vraag, of de boeg mee uitkijkt. Houd er rekening mee dat een boot die geen vaart meer heeft ook niet meer reageert op het roer.
3. Zorg dat bij een bocht de snelheid zo laag is dat je tijdig voor een obstakel kunt stoppen.
4. De slag waarschuwt de stuurman voor oplopers, maar de stuurman kijkt zelf ook regelmatig achterom.

9.5 Commando's op de wal

Commando's bestaan vaak uit een voorbereidingscommando (wat moet er gebeuren) en een uitvoeringscommando (start gelijke uitvoering). De belangrijkste commando's worden hierna weergegeven. Tussen het voorbereidingscommando en het uitvoeringscommando géén 'en' gebruiken, dit wekt verwarring over het moment van uitvoeren.

Onderstaande commando's zijn niet uitputtend en kunnen in variaties gegeven worden, bijvoorbeeld stuurboord in de plaats van bakboord. Als je geen helder commando weet, leg de ploeg uit wat je wil en activeer dat door "opgelet...nu".

Commando	Actie
Handen aan de karren	Pak de karren waarop de boot ligt (voor een boot op de bovenste stelling)
Rijden.....Nu	Karren naar buiten rijden
Handen aan het schip	Op je eigen plaats de boot beet pakken boven de hoofden
Tillen.....Nu	De boot weinig optillen
Karren naar binnen	Karren wegduwen in de stelling (voor roeiers die bij een kar staan)
Op de rechter schouder.....Nu	Zover kantelen dat de riggers geheel vrijkomen
Voorzichtig naar buiten	De loods rustig uitlopen en naar de riggers blijven kijken
Zwenken naar Haarlem	De slagroeiers gaan zijwaarts en brengen het staartje richting Haarlem
In de spanen... Nu	De boot horizontaal voor de buik in de hand nemen, met het gezicht naar het water. De boot wordt altijd boven het houten vlot gedraaid.
Voor de buiken.....Nu	
Overslagen los	De boot enigszins naar je toe kantelen en ieder maakt zijn eigen overslag los
Tenen aan de rand	Naar de rand van het vlot zodat de tenen er net niet over uitsteken
Ver en voorzichtig	Boot zacht horizontaal in het water leggen, vinnetje vrij houden
Riemen halen, boeg of stuur bij de boot	Alleen een acht wordt in verband met zijn lengte door twee man (boeg en stuurman) langs het vlot gehouden.
Instappen gelijk, boeg houdt de boot vast.....één..twee..drie	Zeven roeiers stappen in.
Overslagen dicht	Ieder sluit zijn overslag
Boeg instappen	Boeg stapt in
Voetenbord stellen op het water	Bij drukte snel het vlot vrijmaken
Uitzetten gelijk ...Nu	Bakboord roeiers duwen het vlot af en stuurboord neemt de riemen in en duwt met het blad het vlot af.
Klapje stuurboord... Nu	Enkele kleine (vast bank) halen aan stuurboord of
Strijken bakboord... Nu	enkele kleine strijken aan bakboord
Bedankt, klapje bakboord	Idem aan bakboord. De boot ligt nu ongeveer 10 meter uit de kant, evenwijdig aan het vlot

Commando

Voetenbord stellen

Boeg klaar.. twee klaar.. etc

Slag graag waarschuwen voor oplopers

Actie

Alles gereed maken

Nagaan of alle roeiers gereed zijn.

De slag kan beter dan de stuurman zien of er oplopers zijn, zowel tijdens het wegvaren als tijdens het roeien.

9.6 Commando's op het water

Commando

Uitzetten scull boten

Uitzetten

.....gelijk

Actie

De slag waarschuwt de stuur voor oplopers

Alle roei(st)ers pakken met één hand het vlot vast

Ieder duwt op "gelijk" met kracht de boot van het vlot af.



met strijken

De riem aan de vlotzijde wordt evenwijdig aan de boot in het water gelegd. Duw met een strijkbeweging van de vlot-riem de boot af totdat deze riem weer loodrecht op de boot is, strijk tegelijkertijd met de andere riem zodat de boot evenwijdig aan het vlot blijft. Laat je het strijken na, dan lig je met de punt naar de kant en kan je alleen strijkend wegroeien.

Wegroeien



Slagklaar maken

De inzet houding aannemen, blad plat op het water

Commando

Actie



slagklaar

De bladen verticaal in het water zetten;

.....af (let op: niet 'en af',
onduidelijk voor ploeg wanneer ze
moeten beginnen)

De roeibeweging gaan maken.

Ophouden met roeien

Opgelet

Dit commando wordt gegeven bij de uitzet

laat

Dit commando wordt gegeven bij de inzet.

.....lopen

Dit commando wordt gegeven bij de uitzet. blad horizontaal en de armen gestrekt. Het blad blijft vrij van het water.

Bedankt

Geeft het eind van het uitvoeren van een commando aan, ontspannen zitten, met de armen gestrekt en de bladen plat op het water.

Vaart verminderen



Houden beide boorden...Nu

Bij dit commando, worden de bladen geleidelijk opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden verder opgedraaid tot verticale stand. stand, naarmate de boot vaart verliest.

Houden bak- of stuurboord... Nu

Achteruit roeien

Strijken gelijk

De bladen met de bolle kant naar het staartje draaien en in het water zetten. Door tegen de riemen te duwen gaat de boot achteruit varen. Het roer mag niet omklappen:

Beide stuurlijnen strak houden met het roer recht.

Als het roer toch omklapt dan de boot even laten lopen.

Commando

Actie

Keren vanuit stilstand

Rond over bakboord

Bakboord strijken en vervolgens stuurboord halen. Allen in de uitzethouding met blad verticaal, bakboord met bol naar achteren.

.....nù

Bakboord maakt een strijkhaal met oprijden, stuurboord rijdt mee op met horizontaal blad, vooraan draaien beide boorden het blad, stuurboord haalt en bakboord rijdt mee met horizontaal blad.

Bedankt

Einde rondmaken

Helpen bij het sturen

Bakboord best (Stuurboord sterk)

Bakboord gaat meer kracht op de riemen zetten dan het deed, stuurboord juist minder. Het commando kan ook bij het strijken gebruikt worden.

Bedankt voor best/sterk

Met beide riemen wordt weer met evenveel kracht gehaald of gestreken.

Obstakels in het water

Pas op de riemen aan stuurboord

De roeiers kijken naar hun blad en proberen het obstakel te vermijden

Gewoon door

Einde obstakels en verder roeien

Hoge golven

Hoog scheren

Bij het naderen van hoge golven geeft dit commando aan, dat de riemen tijdens het oprijden hoog boven het water moeten worden gehouden. Tevens blijven de bladen horizontaal tot vlak voor de inzet.

Doorvaren van engte



Slippen beide boorden...nu

De riemen worden langszij de boot met de bladen richting staartje gehouden. De bladen rusten niet op het water. Slippen is niet toegestaan in boten met een drukstang, die kunnen hierbij eenvoudig verbogen worden.

Commando

We naderen een brug, die is NIET hoog genoeg en NIET breed genoeg.

Opgelet...

Slippen beide boorden...

...Nu

Riemen uitbrengen... Nu

Oppakken... Nu

Riemen intrekken (alternatief bij drukstangen)

Bedankt

Aanleggen over stuurboord

We gaan aankomen over stuurboord. Dit betekent stuurboordriemen hoog en bakboord klaar om te houden.

Laat...lopen

Actie



De riemen worden langsij de boot gehouden, de bladen van het water en de roeiers gaan achterover liggen.

Riemen worden weer uitgebracht en de ploeg roeit door, waarbij de inpik samenvalt met "Nu".

Ook dit commando kan gebruikt worden als de boot een smalle doorgang moet passeren. De riemen worden in de handen gehouden. De genoemde riemen worden door de dol getrokken tot het blad de dol genaderd is. Let hierbij op de handel van de riem, die steekt aan de andere kant uit.

Weer in rusthouding

Naar het blad kijken en riemen hoog houden, boeg kijkt mee naar de punt



Klaar om te houden bakboord

Riemen gereed houden om te houden, licht overhellen naar bakboord



Houden

Strak, maar niet te wild houden, anders valt de boot over het verkeerde boord (dus blijven overhellen naar bakboord).

10. Materiaalbehandeling

De vereniging beschikt over ruim 110 roeiboten, zeven zeilboten, een reddings- en een instructiebootje, negen ergometers en een aantal krachttoestellen. Dit alles wordt 'in de vaart gehouden' door een professionele bootman, die onderhoud pleegt en eventuele schades repareert. Daarnaast worden door deze bootman soms nieuwe boten gebouwd.

10.1 Reserveren / afschrijven

Het afschrijven of reserveren van het materiaal gebeurt via de computer. Dit afschrijfsysteem maakt het mogelijk om via het internet thuis te reserveren. De reservering wordt door de roeier op de loods bevestigd voordat er van een boot of ergometer gebruik wordt gemaakt.

Welke boten afgeschreven mogen worden hangt af van het roei- of zeilniveau en wordt vastgelegd door middel van proeven. In het afschrijfsysteem wordt geregistreerd welke proeven je gehaald hebt. Je kunt twee dagen van tevoren een boot reserveren.

10.2 Roeikleding

In de boot is zacht schoeisel verplicht en ook het prettigste om te dragen. Neem echter geen loopschoenen mee, want deze hebben veelal brede hakken die niet goed op het voetbord passen. De zogenaamde surfschoentjes of zaalschoenen voldoen nog het best.

Als roeikleding wordt een T-shirt of sweatshirt met een donkere roeibroek aanbevolen. Een polyester shirt voldoet beter dan katoen, omdat deze laatste veel vocht opneemt en, zeker met wind, voor een snelle afkoeling van de spieren kan zorgen. Lichtgekleurde bovenkleding is het beste zichtbaar.

Voor in de winter is goede kleding voor roeiers en stuurlieden van groot belang. Het is beter een paar lagen dunne kleding te dragen, bijvoorbeeld twee shirts met lange mouwen en een jack, dan één dikke laag. Wollen kleding en/of thermokleding met een dun, waterproof jack (niet te wijd, geen insteekzakken) wordt dan aangeraden. Fleece-kleding wordt uitdrukkelijk afgeraden, omdat deze stof water opzuigt. Let op dat de onderrug, hals en polsen goed beschermd zijn.

Stuurlieden moeten warm en droog blijven, vooral hoofd (muts!), handen en voeten. In de winter dragen de stuurlieden een reddingvest die te vinden zijn in het toilet op de begane grond.

Het officiële Spaarne-tenu, een zwarte roeibroek gecombineerd met een roodwit shirt (te verkrijgen bij de Spaarne-winkel) is verplicht als namens 'Het Spaarne' deelgenomen wordt aan roeievenementen.

10.3 Voorbereiding van het materiaal

Kijk voor het uitbrengen van een boot waar de riemen in de loods hangen. Breng eerst de boot naar buiten en haal daarna de riemen op. Bij het inbrengen worden eerst de riemen teruggehangen voordat de boot weer in de loods wordt gelegd.



Boordriemen worden bij voorkeur recht op tegen de loods aangezet, met het blad omhoog en zo dat ze niet om kunnen waaien.



Scullriemen mogen niet overeind worden gezet want dan gaan de handvatten kapot.

Het blad is het kwetsbaarste deel van de riem. Draag daarom de riemen met het blad naar voren. Leg ze niet los op het vlot, om schade te voorkomen.



11. Schade

Roemateriaal is zeer kwetsbaar. Voor snelheid en roeigenot worden roeiboten zo licht mogelijk uitgevoerd en bovendien hebben ze een onhandige lange vorm met vreemd uitstekende riggers. Kortom het is helemaal niet moeilijk om een boot ernstige schade toe te brengen, bijvoorbeeld door het botsen tegen de vlotrand, stoten met riggers tegen paal of deurpost, tillen aan verkeerde onderdelen of onjuiste ondersteuning (schragen en karren altijd onder de spanten).

Roemateriaal is zeer kostbaar, ongeveer euro 3.000-4.000 per roeiplaats.

Kleine schades kunnen ongemerkt uitgroeien tot grote, bijvoorbeeld krassen in de (houten) huid kunnen de romp aantasten, kleine verbindingen die stuk gaan maken andere overbelast en gaan stuk. De puntbal is er niet om de punt van het vlot af te houden, maar om in geval van een aanvaring met een andere roeier persoonlijk letsel te voorkomen. Een boot schuif je niet aan zijn meertouw met de huid langs het vlot, deze wordt aan een rigger afgehouden. Schuur of wrik een boot nooit over zijn kiel; haal hem altijd loodrecht op de vlotrand uit het water en blijf tillen. Droog boten en riemen goed af; en open de ontluichtingsluikjes om rot en schimmel tegen te gaan. Maak boten die op de kiel liggen van binnen schoon. Asjes en wieltes van rolbankjes en slidings worden in korte tijd vernield als er modder of zand op ligt.

De gevolgen van schade zijn niet alleen hogere kosten voor de vereniging, maar je hebt er direct zelf mee te maken: je roeit minder prettig (b.v. in een boot met een verbogen rigger of een slecht lopend bankje) of je favoriete boot is enige tijd voor reparatie uit de vaart.

Onbevoegd roeien (dus roeien zonder de juiste proef) leidt tot bestuursmaatregelen en in het geval van schade tot aansprakelijkheidsstelling.

Beperk schades

- Controleer de boot bij vertrek. Geef eventuele schade direct door (zie hieronder) en probeer niet zelf te repareren;
- Gebruik alleen de losse onderdelen die bij de boot horen. Leen geen onderdelen van andere boten;
- Ga voorzichtig met het materiaal om;
- Vaar niet uit in geval van een vaarverbod of weer waarbij een vaarverbod afgevaardigd zou moeten zijn.

11.1 Voorkomen van aanvaringen

- Volg de regels uit het vaarreglement op en hanteer goed zeemanschap. Kort samengevat: als roeier neem je nooit voorrang;
- Voor ongestuurde boten: kijk regelmatig om, in ieder geval om de vijf halen.
- Houd stuurboordwal.

11.2 Melden van schades

- Noteer alle schades op het schadeformulier, ook als je die niet zelf veroorzaakt hebt. Mocht je een (kleine) aanvaring gehad hebben, zonder (direct) merkbare schade, schrijf dit dan toch op. De afstelling van de boot kan hierdoor veranderd zijn, waardoor de boot niet meer lekker roeit;
- Verzamel alle kapotte onderdelen na een schade of aanvaring en geef deze af op de vereniging;

Meld tevens bij grote schades en aanvaringen het voorval direct bij het bestuur, bij voorkeur de materiaalcommissaris via materiaal@hetspaarne.nl

12. Vaarreglement

De van toepassing zijnde vaarregels zijn vermeld in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Hieronder worden de begrippen en regels behandeld die voor roeien in onze omgeving van belang zijn. Het volledige reglement is opgenomen in de Wateralmanak deel 1 en de VaarAtlas.

De behandeling van het BPR blijft hier beperkt tot datgene wat een roeier/stuurman in de dagelijkse praktijk tegen kan komen als hij op Het Spaarne roeit.

Als bijvoorbeeld iemand een toertocht gaat maken op stromend water, dan dient hij het BPR nader te bestuderen op aspecten als stromend water, sluizen, etc.

Het belangrijkste om te onthouden op water is het volgende: je hebt nergens recht op, je hebt de plicht om volgens goed zeemanschap veiligheid voor mens, oever en materiaal te betrachten. Op de weg gaat het verkeersreglement uit van het “recht” op voorrang, op het water heb je de plicht voorrang te verlenen.

Het is noodzakelijk om zoveel mogelijk stuurboordwal te houden.

12.1 Algemene bepalingen Schipper

Een schipper dient te voorkomen dat:

- het leven van personen in gevaar wordt gebracht,
- schade aan andere schepen of oevers ontstaat,
- de veiligheid en het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

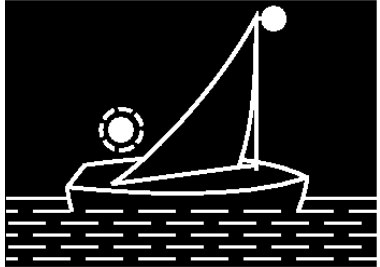
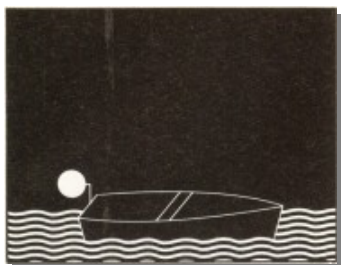
Een schipper is verplicht om volgens goed zeemansschap af te wijken van de regels van het BPR in het belang veiligheid of goede orde.

Aan de stuurman van een roeiboet of een kleine (< 7M) open zeilschip is geen leeftijdsgrens gesteld.

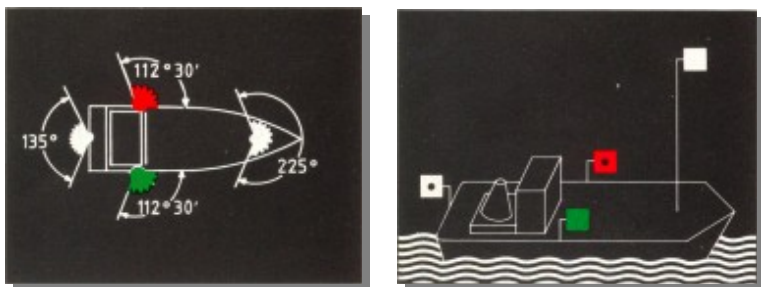
Bij kleine (< 7M) open motorboten die maximaal 13 km/hr kunnen varen moet de stuurman min. 12 jaar zijn (Nonnetje, Catrinus). Hieronder vallen ook kleine zeilschepen met hun buitenboordmotor ingeschakeld.

12.2 Verlichting

Een roeiboet en een kleine open motorboot/zeilschip dienen ‘s nachts en overdag bij slecht zicht een rondom schijnend wit licht te voeren.



Een binnenvaartschip voert:



- Een krachtig wit toplicht, dat over een hoek van 225° naar voren schijnt (aan beide boorden $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars), min. 5 meter hoog.
- Een helder wit heklicht, dat over een hoek van 135° naar achteren schijnt (samen met toplicht 360°)
- Twee heldere boordlichten, groen aan stuurboord en rood aan bakboord, elk over $112,5^\circ$ vanaf recht vooruit. (samen dezelfde hoek als het boordlicht), op gelijke hoogte, min 1 meter onder het toplicht.

Verlichting dient gevoerd te worden 's nachts en overdag bij slecht zicht.

13. Vaarregels

Het benaderen van boten kan op drie manieren:

- Tegengestelde koersen: koersen die recht of vrijwel recht tegengesteld zijn.
- Oplopende koers: het benaderen van een schip uit een richting van meer dan $22,5^\circ$ achterlijker dan dwars (dit is dezelfde hoek als het heklicht schijnt).
- Kruisende koersen: overige benaderingen, bij twijfel prevaleert de tegengestelde of de oplopende koers. Oplopend of tegengesteld passeren mag alleen als dat veilig kan.

Een schip dat voorrang heeft dient koers en snelheid te behouden.

13.1 Regels voor kruisende koersen

Bij gelijke schepen heeft het schip van rechts voorrang. Echter met de volgende uitzonderingen:

- Een schip dat stuurboordwal houdt of aan stuurboord in een vaargeul vaart heeft voorrang
- Een klein schip (roei, zeil of motor) wijkt voor een groot schip (of pleziervaart wijkt voor beroepsvaart)
- Een klein motorschip wijkt voor een ander klein schip (roei of zeil)
- Een roeiboot wijkt voor een kleine zeilboot

Bij zeilboten onderling:

- Als ze over verschillende boeg liggen heeft de boot met het zeil over bakboord voorrang
- Als ze over gelijke boeg liggen wijkt het minst hoog aan de wind varende schip (het meest hoog aan de wind varende schip heeft voorrang)

13.2 Regels voor tegengestelde koersen

- Beide schepen wijken naar stuurboord. Echter, alle uitzonderingsregels voor kruisende koersen gelden hier ook.

13.3 Regels voor oplopen

- Een schip loopt de oploper aan bakboord voorbij, stuurboord mag ook als er ruimte is.
- Bij zeilboten loopt de oploper aan de loefzijde voorbij.

13.4 Overige regels

Bijzondere manoeuvres: haven invaren, omkeren, wegvaren, etc. mogen pas uitgevoerd worden als zeker is dat dit veilig kan.

Verkeer op de Molenplas dat richting loods vaart volgt geen vaargeul (er is immers geen beboeiing) en volgt ook niet de stuurboordswal en heeft dus geen voorrang op kruisend verkeer vanaf rechts, zie onderstaande tekening.



Bij het in- en uitvaren van een nevenvaarwater (b.v. het Heemsteedskanaal) moet je de vaart op het hoofdvaarwater (b.v. Het Spaarne) voorrang verlenen. Bij kruisend vaarwater is meestal duidelijk wat het hoofdvaarwater is. Als dat niet herkenbaar is, is er een bord geplaatst.

Ook in het waterverkeer geldt een alcoholverbod: vanaf 8 ‰ mag je geen boot besturen.

Een binnenvaartschip heeft een enorme dode hoek. Als jij de schipper niet kunt zien, kan hij jou ook niet zien! Hieronder zie je wat een schipper van duwcombinatie bij slecht zicht ziet.



13.5 Verenigingsregel

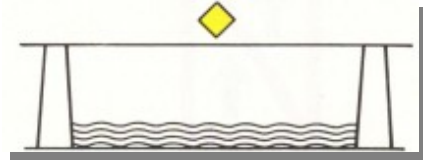
Als twee roeiboten van Het Spaarne varend met tegengestelde koers gelijktijdig onder een brug door willen varen geldt als verenigingsregel dat de boot die richting het noorden vaart voorrang heeft. Let op dat deze regel alleen voor roeiboten van Het Spaarne geldt en niet voor bijvoorbeeld Amphitrite.

13.6 Brugsignalen

De belangrijkste signalen bij een beweegbare brug staan hieronder. Hiermee kan je bepalen wat boten waarvoor de brug bediend wordt gaan doen.

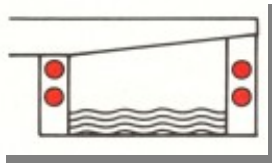
Signaal

Betekenis



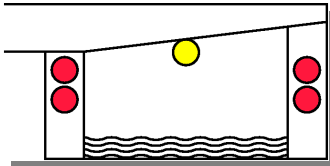
Enkel geel licht of geel bord

Aanbevolen doorvaart (met tegenliggers)



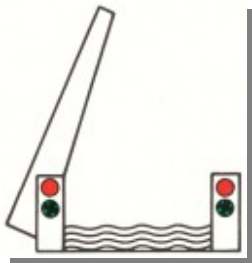
Dubbel rood aan beide zijden

Brug wordt niet bediend, geen doorvaart toegestaan, ook niet voor roeiboten.



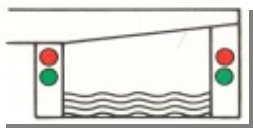
Dubbel rood en geel licht of geel bord

Brug wordt niet bedient, doorvaart toegestaan, maar tegenliggers zijn mogelijk.



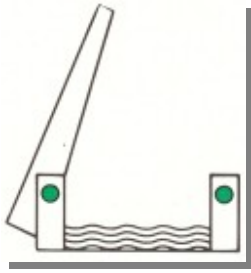
Enkel rood aan beide zijden

Brug wordt bediend, geen doorvaart toegestaan, ook niet voor roeiboten!



Rood groen aan beide zijden

Doorvaart van deze zijde wordt binnen korte tijd toegestaan.



Enkel groen aan beide zijden

Doorvaart van deze zijde toegestaan, maar niet voor roeiboten.

13.7 Geluidsseinen

Schepen kunnen onderling of met een brugwachter communiceren met geluidsseinen, hoewel er steeds meer gebruik van de marifoon wordt gemaakt, vooral voor de communicatie met brugwachters.

Voor het varen op het Spaarne zijn de twee belangrijkste seinen:

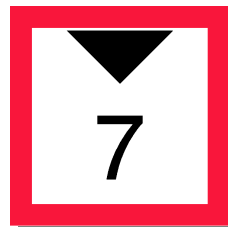
Geluidsein	Verklaring
Lange stoot	Attentie
Lang-kort-lange stoot	Verzoek tot bediening van een brug
Korte stoten	Aanvaringsgevaar

13.8 Verkeerstekens

Langs het Spaarne en de ringvaart tref je de volgende verkeerstekens aan:



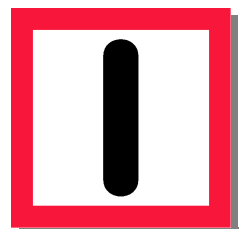
Beperkte diepgang. Beschikbare diepte (in centimeters) kan worden aangegeven.



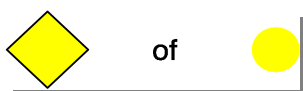
Beperkte doorvaarthoogte. Beschikbare hoogte (in meters) kan worden aangegeven.



Maximale vaarsnelheid in km/uur.



Verplichting om bijzonder op te letten



Aanbevolen doorvaartopenin. Tegenliggend

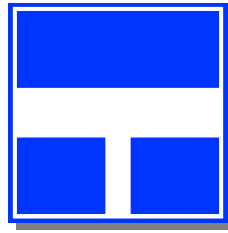


Aanbevolen doorvaartopening. Voor

verkeer is mogelijk. Als er maar één gat is dient het licht of bord als oriëntatiemiddel.



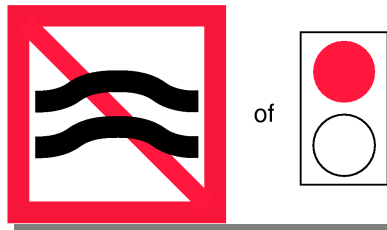
tegenliggend verkeer verboden.



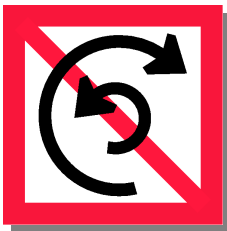
Je vaart op hoofdvaarwater en hebt voorrang op het nevenvaarwater



Je vaart op nevenvaarwater en bent verplicht het hoofdvaarwater voorrang te verlenen.



Algemeen doorvaartverbod. Bijvoorbeeld boven een bruggat met aan de andere kant dubbel geel licht of een dubbel geel bord.



Verboden hinderlijke waterbewegingen te veroorzaken.



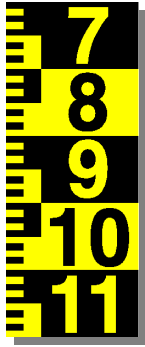
Verboden te keren

Zwaaiplaats, plaats om te keren

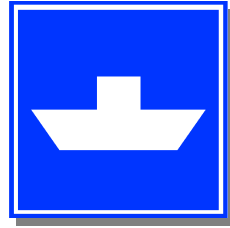


Verboden voor kleine schepen (recreatie)

Kleine schepen toegestaan



Hoogteschaal in meters



Vrijvarende veerpont

14. Proeven

Waarom zijn er proeven? Roeiproeven stimuleren je om je roeitechniek te verbeteren en daarmee het roeiplezier van jezelf en dat van je ploeggenoten te verhogen.

Het proevensysteem is er verder ter bescherming van de roeier zelf en van het materiaal. Een verkeerde roeihouding (bv. hoge polsen, verkrampte schouders) kan lichamelijke klachten geven. Bovendien is een eenmaal fout aangeleerde beweging moeilijker af te leren naarmate die langer voortduurt. Daarnaast is het materiaal zeer kwetsbaar en heeft te lijden onder verkeerd gebruik, zoals tegen het vlot aanvaren.

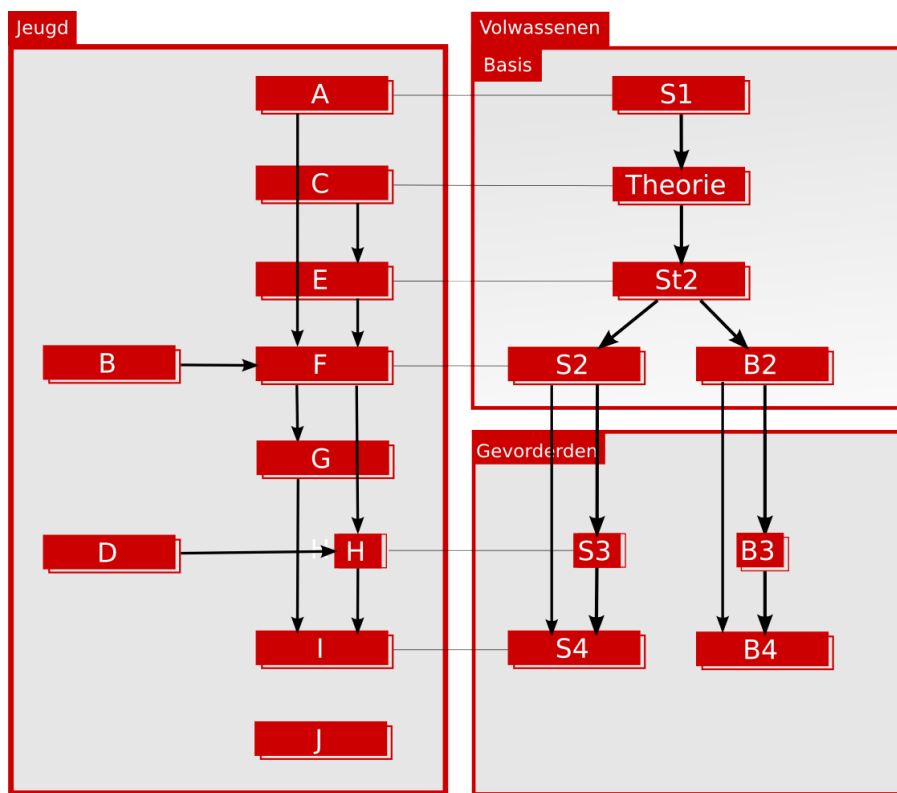
Verder speelt de veiligheid op het water een belangrijke rol: het Spaarne is een op sommige plaatsen onoverzichtelijk vaarwater met zo nu en dan veel scheepvaartverkeer, waardoor het nodig is goed en snel te kunnen manoeuvreren. De roei- en stuurproevencommissies, bestaande uit op dit gebied deskundige leden, betrekken deze facetten bij de beoordeling van je roei- en stuurvaardigheid.

Neem de eisen van te voren goed met je instructeur door. Veel mensen zijn enigszins gespannen tijdens het doen van een proef en presteren niet optimaal. De leden van de proevencommissie weten dat, maar proberen zo objectief mogelijk een oordeel te vormen. Mocht je een keertje zakken, luister dan goed naar de argumentatie, bij voorkeur in aanwezigheid van je instructeur.

Voor alle proeven geldt, dat bij het afnemen zal worden gelet op:

1. een juiste boot- en riembehandeling, zowel bij het naar buiten/binnen brengen van de boot, als bij het in- en uitstappen, wegvaren en aankomen
2. een juiste uitvoering van de door de stuurman gegeven commando's
3. de oplettendheid en koersbepaling, wanneer het betreft het roeien in ongestuurde boten

In onderstaande schema zijn alle proeven weergegeven, zowel voor jeugd als volwassenen.



14.1 Bevoegdheden

De onderstaande tabel geven per proef aan in welke type boot je mag roeien. De kolom 'Nodig' beschrijft de voorwaarde om de betreffende proef te mogen doen.

Proef =	Nodig	Wat mag je?
S1 Wherry	Theorie	Onder begeleiding oefenen. Na St1 mee op toertochten
S2 C1x	Theorie	Na St2: zelfstandig varen in C-materiaal (scull)
S3 Dubbelvier Gestuurd (4*)	St2, theorie en S2	In alle gestuurde scull-verenigingsboten meevaren
S4 Skiff (1x)	St2, theorie en S2	Zelfstandig varen en meevaren in alle scull verenigingsboten
B1 C2+	Theorie	Onder begeleiding oefenen. Na St1 mee op toertochten
B2 C2+	Theorie	Na St2: zelfstandig meevaren in C-materiaal (boord)
B3 Boordvier Gestuurd (4+)	St2, theorie en B2	In alle gestuurde boord-verenigingsboten meevaren (incl. 8+)
B4 Twee-zonder (2-)	St2, theorie en B2	Zelfstandig meevaren in alle boord verenigingsboten
St1 Wherry	Theorie Proef wordt toegewezen door instructeurs	Zelfstandig sturen in de wherry
St2 C4(+/*)	Theorie	Zelfstandig sturen in alle verenigingsboten
T Theorie	Voor alle leden vereist om zelfstandig te kunnen roeien	

In de onderstaande tabel staan per type roeiboort enkele voorbeelden genoemd en welke proefisen gesteld worden om ermee te mogen varen.

Type	Voorbeeld	Proef	
		<i>Volwassen</i>	<i>Jeugd</i>
C1x	Vlieg, Krekel, Sprinkhaan, Meikever	S2	Skiff 2
Oefenskiff	Dreuzel, Hagrid, Zweinstein	-	Skiff 2
Verenigingsskiff	d'Armandville, Deino	S4	Skiff 3
Oefendubbeltee	Taurus, Lyra, Cygnus	S2	Skiff 3
Verenigingsdubbeltee	Maarten C. Vrij, Taling, Athena	S4	Skiff 3
C4*	E. van Orden, Jan Pzn Coen, Van Galen	S2	Ploeg 1
Oefendubbelvier met	Kenau, Fourtex	S2	Skiff 2 + ploeg 2
Verenigingsdubbelvier met	Ripperda, Adriaan Pauw	S3	Skiff 2 + ploeg 2
Verenigingsdubbelvier zonder	Adriaan, Beyaert	S4	Skiff 3 + ploeg 2
C2+	Centurio, Cohort	B2	

C4+	Piet Hein, Witte de With	B2
Oefentwee zonder	Capricornus	B2
Verenigingstwee zonder	Impala, Meeuw, Frans le Cocq	B4
Oefenvier met	Jaap Nienhuis	B2
Verenigingsvier met	Malle Babbe , Geus	B3
Verenigingsvier zonder	Veer, Xinix	B4

15. Vaarverbod

Een vaarverbod is van kracht onder de volgende omstandigheden:

Wind

- Als de windkracht 7 Beaufort of meer is (ofwel: meer dan 13 meter per seconde – 46.8 km/uur) en / of
- Als er schuimkoppen staan op het Spaarne

IJkpunten zijn:

- Teletekst [pagina 705-2](#) voor Schiphol
- Windlijn met als ijkpunt Amsterdam: 0900-9727, toets 4 en toets 2

Ook de site van het KNMI geeft het [actuele weer](#).

Teletekst [pagina 718](#) geeft aan wanneer de zon ondergaat dus tot wanneer je mag roeien als er geen vaarverbod is.

Mist

- Als het 'Spookhuis', op waterhoogte van het Spaarne, vanaf het vlot niet zichtbaar is als gevolg van mist

IJsgang

- Als de buitentemperatuur bij de vereniging lager is dan 0 °C en/of
- Als er na een vorstperiode ijs(schotsen) ligt(gen) op Spaarne, Ringvaart of zijsloten
- Als er na lichte nachtvorst slechts een vlies op de zijsloten ligt, dan geldt het vaarverbod alleen voor de zijsloten.

Onweer

- Bij (dreigend) onweer

Bijzondere gelegenheden

- Door het bestuur af te kondigen, zoals bij wedstrijden

Instellen en opheffen

Een vaarverbod kan worden ingesteld en opgeheven door bestuursleden, de beheerder, de bootsman en daarvoor expliciet door het bestuur aangewezen leden. Dit wordt getoond met het vaarverbodbordje in de loods, wat ook via www.hetspaarne.nl te bekijken is. Als dit bordje geen vaarverbod toont maar een van de bovenstaande omstandigheden treedt op, dan mag er niet uitgevaren worden.

Voor de zeilers van de vereniging: Roeiverbod = Zeilverbod!

16. Veiligheid

16.1 Algemene opmerkingen

1. Van een boot mag alleen gebruik worden gemaakt indien men in het bezit is van de voor die boot geldende proef/proeven. Het Reglement van Orde beschrijft welke boten met welke proeven mogen worden gebruikt;
2. In alle gevallen, waarin onder leiding van een instructeur wordt geoefend in boten, waarvoor men zijn proef nog niet heeft, moet de instructeur zich binnen roepafstand bevinden;
3. Bij onjuiste, onzorgvuldige of onvoorzichtige behandeling van boten of riemen kan het bestuur een boete opleggen.

16.2 Veiligheid

Hoe veilig roeien is hangt af van ons eigen gedrag op roei- en stuurgebied rekening houdend met factoren als:

1. scheepvaart;
2. weersomstandigheden;
3. materiaal;
4. risico's.

“Een schip is zo zeewaardig als zijn bemanning” Scheepvaart

Niet alleen je eigen positie op het water maar met name in relatie tot de andere scheepvaart bepaalt in belangrijke mate de veiligheid van de boot waarin je vaart. Kies derhalve altijd de meest veilige positie op water. Op vaarwegen en in vaargeulen SB-zijde. Vrachtboten hebben een vrij grote dode hoek doordat de stuurhut aan de achterkant van het schip zit. De dode hoek bevindt zich met name voor de punt en kan voor een ongeladen schip oplopen tot vele tientallen meters; bij onbeladen vrachtschepen zelfs tot 350 meter!

Als stuurman dien je de vaarsituatie over een grote afstand te overzien en ten alle tijde voorbereid te zijn op het mogelijke gedrag van de andere watergebruikers. Een roeiboort ligt laag op het water (daardoor voor andere watergebruikers moeilijk zichtbaar) is uiterst kwetsbaar en bij een aanvaring snel uit balans (omslaan). Veel wherry's, D en C - boten hebben geen drijfvermogen, kunnen na omslaan zinken en kunnen zeker niet dienen als drijfelement voor roeiers die te water zijn geraakt. Daarnaast zijn met name “lange” roeiboten moeilijk te sturen, uitwijken en rondmaken kost veel tijd en wateroppervlak. Houd daar rekening mee.

Weersomstandigheden

1. lage temperatuur van lucht en water;
2. wind;
3. slecht zicht;
4. onweer.

Over de veiligheid i.v.m. slecht zicht en onweer kunnen wij kort zijn: in geval van mist is er een algeheel vaarverbod. Vaar tijdens onweer niet uit. Word je er door overvallen, vaar naar de kant en maak je zo klein mogelijk.

De gevaren van lage watertemperatuur en wind worden niet altijd voldoende onderkend, daarom gaan wij daar uitvoeriger op in.

Lage watertemperatuur en het risico van onderkoeling bij omslaan

Onderkoeling of hypothermie:

Overal waar de omgevingstemperatuur laag is en in het bijzonder bij verblijf in het water dreigt hypothermie, d.w.z. afkoeling van het lichaam tot onder de benedengrens van de normale lichaamstemperatuur.

Bij warmteverlies zal het lichaam allereerst de bloedtoevoer naar de buitenkant van het lichaam beperken door het daar aanwezige bloed niet langer in de circulatie te houden, gevolg: koude handen en voeten, die al snel onbruikbaar worden door verkramping. Het lichaam beschermt zo lang mogelijk de vitale functies: hart, longen en hersenen, maar het denkvermogen neemt af, gevolg: traag reageren. Deze kernfuncties gaan achteruit als de temperatuur daalt tot onder de 34°C, bewusteloosheid treedt op onder de 33°C. Bij een kerntemperatuur van 28°C is de kritische grens bereikt: er treden hartstormissen op en de kans op herstel onwaarschijnlijk.

Wat betekent dat in de praktijk?

Als wij uitgaan van een watertemperatuur van +5°C kunnen er, wanneer iemand te water raakt, al vrij snel problemen optreden als gevolg van verkramping, waardoor hij/zij niet meer zonder hulp uit het water kan komen. Binnen 30 minuten treedt t.g.v. verdere onderkoeling bewusteloosheid op: deze tijd is afhankelijk van de onderhuidse vetlaag en gaat uit van normaal gebouwde, gemiddelde man van 75kg. Deze tijd is korter naarmate de man magerder is en lichter (dit geldt vooral voor kinderen, die bijna geen onderhuids vet hebben) en naarmate het water kouder is.

Wat betreft zwemmen: omdat door de beweging in het koude water, met een uitgestrekt lichaam, de afkoeling versneld wordt en dus de bloedtoevoer naar arm- en beenspieren vermindert, neemt het vermogen om te zwemmen snel af: goede zwemmers komen in koud water meestal niet verder dan 25m. Het Spaarne is breder dan 25m.

Wind

In geval van stormachtige wind (windkracht 7 of hoger) is er een algeheel vaarverbod.

Er zijn andere situaties waarop de roeier ook bedacht dient te zijn. De gevolgen van harde wind zijn op open watervlaktes (b.v. Molenplas, Mooie Nel) gevaarlijker dan in smal beschut vaarwater. Met name tijdens langere (toer)tochten kunnen grote, open watervlaktes gepasseerd worden. Omdat het weer nooit echt voorspelbaar is moet je dus bij elke tocht rekening houden met plotseling opstekende harde wind.

De boorden (het vrijboord) van roeiboten zijn laag: bij stevige wind kan er onder ongunstige omstandigheden al snel water binnenkomen. Dit proces gaat steeds sneller omdat de boot dieper komt te liggen. Vooral als het water nog koud is (dus ook in het voorjaar) betekent het vollopen van een roeiboot en het vanaf de kant niet opgemerkte worden een levensbedreigende situatie (onderkoeling).

Materiaal

Niet alleen de lage boorden, zoals hiervoor genoemd, van het (toer)materiaal vormen bij harde wind een risico m.b.t. veiligheid, ook het drijfvermogen van het materiaal is van belang. Men moet zich in situaties van omslaan of vollopen realiseren, dat het drijfvermogen van boten per type verschilt. Een polyester skiff heeft door de luchtkasten meer drijfvermogen dan C materiaal, dat vrijwel geen drijfvermogen heeft, en dus kan zinken. Omslaan in een C - boot houdt dus een extra risico in en men zal dan een moeilijke keus moeten maken tussen bij de boot blijven en wachten op hulp, of naar de kant zwemmen met alle risico's van versnelde afkoeling van dien.

Risico's

Hoe deze genoemde risico's te vermijden?

1. In de periode van 1 november tot en met 31 maart mag er geen S4 instructie gegeven worden;
2. Het bestuur beveelt skiffeurs aan om in bovengenoemde periode niet alleen uit te varen;
3. Vermijd open watervlaktes, bij harde wind ga niet verder dan 25m uit de kant;
4. Houd altijd stuurboordwal en vaar niet verder dan 25m uit de kant;
5. Zet je schoenen niet te vast;
6. Hielstrings controleren;

7. Ga niet te ver;
8. Let bij langere tochten ook op onderkoeling van onze kleine stuurtjes.

Wat te doen als je toch te water raakt?

1. Probeer de aandacht te rekken;
2. Mocht je omslaan, gebruik dan je boot als drijfvermogen. De afstand die je moet zwemmen lijkt klein, maar met lage watertemperaturen is deze al snel te groot.
3. Ga met je bovenlichaam over de boot heen hangen, zodat je minder warmte aan het water kwijtraakt.
4. Spartel vervolgens met boot naar de dichtstbijzijnde kant, hou daarbij je bovenlichaam steeds boven water. Waait het? Laat je dan door de wind naar de kant blazen.
5. Sla je bij het in- of uitstappen voor het vlot om, klim dan niet over de boot. Ga staan, duw de boot opzij en klim op het vlot.

Probeer tijdens deze hele procedure zo voorzichtig als mogelijk met het materiaal om te gaan, maar bedenk dat een leven vele malen belangrijker is dan een boot!

Het is uiteraard belangrijk om te voorkomen dat je omslaat: mocht je onzeker zijn in een smal boottype, stap dan in een breder type! Voorkomen is beter dan genezen.

Een tip voor coaches op de kant: neem een mobiele telefoon mee, mocht er iets misgaan, dan kun je om hulp vragen (het telefoonnummer van de Loods is: 023-5285675).

Welke hulp bied je een drenkeling?

1. Help de drenkeling uit het water te komen;
2. Regel vervoer en blijf bij hem/haar;
3. Het onderscheid tussen afgekoeld en onderkoeld is niet zo duidelijk, let op traag reageren;
4. Waarschuw een arts als het slachtoffer buitenbewustzijn is of dreigt te geraken;
5. Leg het slachtoffer neer, hoofd lager dan de benen, houd hem/haar uit de wind en pak hem/haar in een deken o.i.d.;
6. Beweeg de afgekoelde/onderkoelde persoon zo min mogelijk om verdere afkoeling te voorkomen;
7. Geef het slachtoffer, als hij bij bewustzijn is of komt, iets warmes en zoets te drinken (warme ranja) nooit alcohol;
8. Wrijf nooit warm, dit trekt warmte weg bij de vitale functies van het lichaam zoals, hart, hersenen en longen;
9. Het zelfde geldt voor een hete douche of bad: Dit kan goed zijn voor iemand die het koud heeft maar kan fataal zijn voor iemand die onderkoeld is.

De vereniging aanvaardt geen aansprakelijkheid voor problemen t.g.v. omslaan of anderszins te water raken.