

3 Theorie voor het sturen

3.1 De boten niet naar buiten indien:

- de windkracht 6 beaufort en meer is.
- ijs en ijsvorming is ontstaan (gedeeltelijk ijs en open water), ijs snijdt de lak en de huid kapot.
- de temperatuur van het water **na** ijs en/of ijsvorming 2 graden of lager is.
- sprake is van zeer dichte mist.
- het onweert en/of bliksemt.

Bij twijfel heeft de materiaalcommissaris het beslissende woord, bij afwezigheid kan dit woord in volgorde ook worden uitgesproken door de roeicommissaris, de instructeurs, de wedstrijd- commissaris.

3.2 Verantwoording

de stuurman en de roeiers zijn allemaal verantwoordelijk voor het materiaal (zeer duur), maar de stuurman heeft de eindverantwoording; de stuurman is de enige die de commando's (duidelijk) geeft; de stuurman vult voor vertrek op de botenkaart de naam van de boot en de namen van de mederoeiers en eventuele gevonden mankementen in alsmede het tijdstip van vertrek en aankomst.

3.3 Het dragen van de boot:

- oefenskiff (C1 groene) = aan de beide punten dragen.
- smalle skiff = skiffeur draagt de skiff in het midden en wordt aan de voorsteven begeleid.
- tweeën en vieren = aan de dwarsspan in de voor- en achtersteven tillen.
- wherrie = kunnen op hun wagentjes naar de kleine vlonder worden gereden en over de rol in het water geduwd. Bij het uit het water halen, de boot over de rol recht op het karretje trekken en ervoor zorgen dat de wieltjes hiervan onder de zwarte streepjes staan; de kimkielen moeten op de dragers van het karretje rusten.

bij het tillen op de rug letten: niet met kromme rug, maar vanuit de knieën en met rechte rug! de skiffs, wherries, tweeën en vieren NIET langs het vlot in het water zetten maar er een stukje vanaf (i.v.m. beschadigen van de boot); de boot vastleggen met de juiste knoop (boot moet niet weg kunnen, knoop moet zo los te halen zijn - vraag uw instructeur).

3.6 Het bemannen van de boot:

de stuurman legt de boot vast en bevestigt het roertje. De roeiers halen de riemen en plaatsen deze in de dollen; de stuurman houdt de boot vast tussen de middelste roeiplaatsen totdat alle roeiers zitten en ook hun dollklepjes aan de waterzijde zijn gesloten en de voetenboorden zijn afgesteld.

U controleert:

- kleding - te lang shirt of regenjack komt tussen bankje en slidings,
- blote rug - zwembroek / badpak / topje e.d. zijn **niet** toegestaan door de

KNRB.

- of de riemen op de juiste plaats zitten en de stand van de dollen
- de afstelling van de voetenborden (de wieltjes van de bankjes mogen de achterstops van de sliding niet raken, (echter bij moderne slidings die langer zijn, afstellen op de eindhouding); bij een juiste houding bij de uitpik moeten de riemen niet langs de zij kunnen; de wieltjes mogen de voorstops niet raken.

Voor vertrek de touwtjes uit de meerringen loshalen; de stuurman stapt op de binnenkiel van de boot, zet met het been dat zich nog op het vlot bevindt flink af en gaat zitten; er opletten dat het stuurtoewtje niet gedraaid is.

De roeiers denken mee met de stuurman en letten ook op het vaarverkeer, er is echter maar één kapitein aan boord die commando's geeft.

3.5 Commando's

duidelijke en volledige commando's geven en op het juiste moment: bij de inpik, bij de commando's voor het slippen en letten moet de boeg terug roepen naar de stuurman, doet deze dat niet dan **mag** U de smalle brug **niet** onderdoor en **moet** U de boot laten lopen en tot stilstand brengen.

de benaming van de diverse bootonderdelen moet U kennen, zodat bij eventuele klachten of schades deze kunnen adequaat worden aangegeven.

3.6 Wisselen

Alleen aan de roeisteigers, zoals bij Nautilus, de Maas, Skadi en Rijnmond; de stuurman stapt uit de boot en houdt de boot vast zodat degene die wil wisselen uit kan stappen; aanleggen bij Oud Verlaat mag: hier dienen de walkant riemen uit de riggers te worden genomen en in de boot gelegd; bij het slippend hoogscheren over de aanlegplank dienen de riemen verticaal te staan, ter voorkoming van schade aan de bladen.

3.7 Het sturen

Trekt U aan het rechter touwtje dan wijkt de boot naar stuurboord, aan het linker dan wijkt de boot naar bakboord; probeer zo min mogelijk te sturen (hindert de roeiers); de stuurtoewtjes luchtig, maar wel strak, vasthouden zodat U het contact met het roertje voelt;

alleen sturen als de bladen **boven** water zijn (veel effect en weinig hindering) dus **niet** tijdens

de doorhaal van de bladen, bij scherpe bochten sturen met de **riemen!** door het commando "bakboord of stuurboord sterk".

U altijd stuurboord wal houden en bij inhalen van andere boten U zelf er van overtuigen dat

genoeg ruimte (breedte) en tijd (lengte) heeft om tegemoet komende boten (bakboord wal) niet te hinderen bij de inhaalmanoeuvre.

de boot die opgelopen (ingehaald) wordt is altijd aan stuurboord.

3.8 Strijken

Bij het achter uitvaren moet het roer recht op de boot staan door aan de twee stuurtoewen te trekken (tegelijk en sterk) zodat het roer niet omslaat tijdens het strijken.

3.9 Ronden

bij het ronden maakt de boot een zigzag beweging, namelijk achteruit bij het strijken en vooruit bij het halen; bij het keren er dus op letten dat er voor en achter ruimte is; altijd vragen of de boeg meekijkt; is er te weinig ruimte voor de boeg dan klapje strijken, bij te

weinig ruimte voor de achtersteven klapje halen; meestal is één klapje wel genoeg; is daar ook geen ruimte voor, dan voor keren over stuurboord: gelijktijdig stuurboord een klapje laten strijken en bakboord een klapje laten halen, voor keren over bakboord: gelijktijdig bakboord een klapje laten strijken en stuurboord een klapje laten halen..

3.10 Bruggen

bij het nemen van een brug **evenwijdig aan een vaarrichting** de boot laten lopen en zo houden dat hij met het midden van de boot voor het midden van de brug ligt. Dan laten ronden ervoor zorgend dat alle hoofden recht achter elkaar voor het midden van de brug zijn, dan recht onder de brug door.

Let ook op de windrichting en houdt rekening met afwijkingen die daardoor kunnen ontstaan.

Situatie bij b.v. Prinses Irene Brug:

Brug Open : **geen** doorvaart voor roeiboten.

Brug Dicht : alleen doorvaart bij **geel** licht in het midden van de brug

3.11 Het nemen van bruggen

bij elke brug is de situatie anders. **Kijk goed uit.**

het normaalste is light paddle, zeer zeker als bij de vereniging vandaan de Rotte / het kanaal / of de Boezem opgegaan wordt, want gelijk na de brug moet er gerond worden naar stuur- of bakboord en de boeg vangt altijd de eerste klap, als er eventueel een andere boot aankomt; bij andere bruggen kan light paddle problemen geven i.v.m. stroming, wind e.d. het is dus zaak om het **goed** te bekijken; neem **geen** risico. Ga liever terug en probeer het opnieuw.

3.12 Stilliggend richting corrigeren

Naar stuurboord : stuurboord klapje strijken of bakboord klapje halen.

Naar bakboord : bakboord klapje strijken of stuurboord klapje halen.

3.13 Sturen van een boot met boordroeiers (oarsen)

de boot trekt naar stuurboord : bakboord roeit te sterk of stuurboord haalt te diep door

de boot trekt naar bakboord : stuurboord roeit te sterk of bakboord haalt te diep door

varend richting corrigeren : naar stuurboord : bakboord sterk en stuurboord light

: naar bakboord : stuurboord sterk en bakboord light

moet er meer gecorrigeerd worden dan dat : boot laten lopen en

voor naar stuurboord: vastroeien stuurboord.

voor naar bakboord : vastroeien bakboord.

als de boot weer in de goede richting ligt kan weer gewoon geroeid worden

3.14 Seinen ter voorkoming van aanvaring

1 korte stoot ik verander koers naar stuurboord

2 korte stoten ik verander koers naar bakboord

3 korte stoten ik sla achteruit

4 korte stoten ik kan niet manoeuvreren, U moet wijken

1 lang signaal aandachtsein

Voorrang hebben : beroepsvaart en zeilschepen

boot met de stroom mee

ongestuurde boten

8 voor een 4, 4 voor een 2, etc,etc.

Aanleggen aan een steiger:

Om goed aan te leggen roeit men light paddle naar het vlot of de aanlegplaats onder een hoek van ongeveer 30 graden, met de punt van de boot gericht op die plaats aan het vlot waar de boot moet aangelegd worden (kleine boten een wat grotere hoek).

Nooit met grote snelheid aanleggen; als men het vlot nadert “laten lopen”; direct daarna houden de roeiers de riem aan vlotzijde hoog boven water (“hoogscheren”) en laten het lichaamsgewicht overhellen naar de waterzijde als de voorsteven van de boot vlakbij het vlot is gekomen; er wordt altijd zo laat mogelijk “gehouden”, opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot wegvaart. De boot mindert nu vaart, draait bij en komt langszij het vlot stil te liggen dat door de **stuurman** wordt beetgepakt. De riemen op het vlot komen met de holle kant naar boven te liggen, bij houten riemen met de bolle kant. Bij sommige vlotten of bij een hoge wal moeten de riemen aan vlot- of walzijde “geslipt” worden.

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

In het eerste geval moet sterk geremd worden bij het “houden”, hetgeen betekent dat de boot sterk bijdraait en dus onder een wat grotere hoek moet worden aangevaren om goed langszij het vlot te komen. Het beste kan met een zeer lichte haal naar het vlot toe gevaren worden.

In het tweede geval krijgt de boot heel snel minder vaart, hetgeen betekent: maar weinig effect van het “houden” en dus ook weinig bijdraaien van de boot, zodat het vlot onder een wat kleinere hoek benaderd zal dienen te worden. Het beste kan nu met een vrij stevige haal naar het vlot worden gevaren.

Als algemene regel geldt:

| | |
|--------------------------------|---------------|
| aanvaren met nog hoge snelheid | : hoek groter |
| aanvaren met geringe snelheid | : hoek klein |

Wanneer de wind min of meer loodrecht naar het vlot toewaait, kan men met een normale hoek aanvaren, maar dient men zich op een verder langs het vlot gelegen punt dan waar men wil aanleggen te richten en iets vroeger te “houden” opdat de boot niet al tijdens het draaien tegen het vlot wordt gedrukt.

Wanneer de wind min of meer loodrecht van het vlot afwaait ook onder normale hoek aanvaren; men dient zich dan te richten op een dichterbij op het vlot gelegen punt (in verband met verschil tussen schijnbare en werkelijke koers).

Nog even dit:

Stuurtechniek

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

Wanneer er gestuurd wordt komt het roer onder een hoek op de lengteas van de boot te staan. Dit heeft niet alleen tot gevolg, dat de vaarrichting van de boot verandert, maar heeft ook een remmend effect op de snelheid en een storende invloed op de balans.

Beide laatste effecten worden groter naarmate de uitslag van het roer groter is; het is dus zaak tijdig te reageren als de boot van de koers af gaat wijken en rustig te corrigeren op het moment waarop dit merkbaar wordt, zodat de oorspronkelijke koers met een zeer kleine roeruitslag hernomen kan worden. Vooral in wedstrijden moet de stuurman hier zeer attent op zijn. Als hij te laat reageert gaat hij zigzaggend over de baan met veel remmende roeruitslag en een verlengde baan.

Sturen mag, tenzij een forse koersverandering noodzakelijk is, alleen tijdens de recover plaatsvinden; de werking van het roer is dan het grootst en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Al te heftig sturen heeft een remmend effect, een roeruitslag van meer dan 30 graden geeft nauwelijks méér sturend rendement. Het is duidelijk dat een roer slechts werkzaam kan zijn als het schip vaart heeft, hoe langzamer het schip vaart, hoe meer men de roeiers bij het sturen moet inschakelen. Wanneer de noodzakelijke koerswijziging zo groot is, dat die niet alleen door de werking van het roer tot stand gebracht kan worden of niet snel genoeg tot stand kan komen, dient de stuurman de roeiers mee te laten sturen door één van de boorden “sterker” te laten roeien.

Om goed te kunnen sturen dienen de stuurtouwen strak gespannen te zijn en te blijven en dient de stuurman ze op een zodanige plaats vast te houden dat hij er voldoende macht over heeft en zonder overbodige bewegingen het roer kan bedienen. Nooit mogen de stuurtouwen door het water slepen. Let bij het roeien bijvoorbeeld ook op gekruiste stuurtouwen of op een slordig ingenomen landvast. Wanneer er “gestreken” wordt, moet de stuurman de touwen strak houden, omdat anders het roer dwars op de vaarrichting komt te staan en remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met kans op schade.

De stuurman in een wedstrijdboot mag niet in de boot bewegen om op geen enkele manier de vaart van de boot te storen. De stuurman dient regelmatig en altijd vóór een wedstrijd de kwaliteit van de stuurtouwen en de bevestiging ervan te controleren. Wanneer dit vergeten wordt kan materiaalpech tijdens de vaart het gevolg zijn.

N.B. NIET ALLE PLEZIERVAART KENT EN HANDELT VOLGENS HET VAARREGLEMENT DUS HOUDT HIER REKENING MEE !!!!!