

Opgericht 26 mei 1848
Beschermvrouwe: H.K.H. Prinses Beatrix
Ere-voorzitter: de Burgemeester van Amsterdam



KONINKLIJKE AMSTERDAMSCH ROEI – EN ZEILVEREENIGING 'DE HOOP'

INSTRUCTIEGIDS

voor beginnende roeiers

INHOUD

1. ROEITECHNIEK

- 1.1. Scullen
- 1.2. Boordroeien

2. COMMANDO's

- 2.1. Boot in- en uitbrengen
- 2.2. Instappen
- 2.3. Afvaren
- 2.4. Aankomen
- 2.5. Uitstappen
- 2.6. Vaart minderen en stoppen
- 2.7. Strijken
- 2.8. Koerswijzigingen (door middel van de roeiers)
- 2.9. Passeren van obstakels
- 2.10. Kracht van de haal

3. ROEI-EXAMENS

- 3.1. Bevoegdheden
- 3.2. Eisen voor SI- en BI examen
- 3.3. Eisen voor SII- en BII examen
- 3.4. Eisen voor SIII- en BIII examen
- 3.5. Vragen over bootonderdelen
- 3.6. Vragen over vaarregels voor roeiers

4. MATERIAALKENNIS

- 4.1. Bootonderdelen
- 4.2. Riemen
- 4.3. Toebehoren
- 4.4. Prijzen van boten

5. BOOTTYPEN

- 5.1. Wedstrijdmateriaal
- 5.2. Toermateriaal
- 5.3. Oefenmateriaal

6. AFVAREN EN AANLEGGEN

- 6.1. Afvaren
- 6.2. Afvaren met (veel) wind
- 6.3. Aanleggen
- 6.4. Aanleggen met (veel) wind

7. NUTTIGE WENKEN BIJ HET STUREN

8. VAARREGELS VOOR ROEIERS

- 8.1. Belangrijkste vaarregels uit het BPR
- 8.2. Geluidsseinen
- 8.3. Verlichting
- 8.4. Bruggen

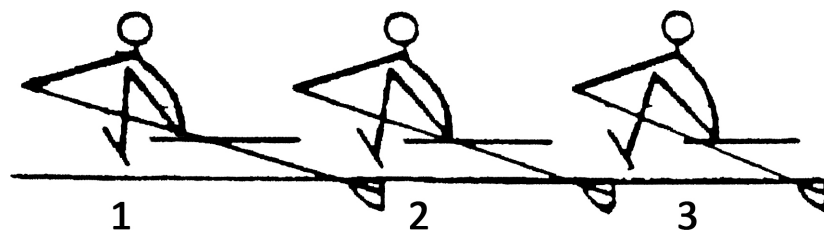
1. ROEITECHNIEK

Onderstaande beschrijving van de roeibeweging bevat geen precieze voorschriften ten aanzien van beweging en houding, maar een analyse van een beweging die de functie, het optimale en meest economische verloop ervan duidelijk maakt. Het is de taak van de instructeurs om de roeibeweging te leren aan de leden die zich hebben opgegeven voor instructie. De instructeurs geven de precieze voorschriften.

1.1 Scullen

Bij het scullen houdt iedere hand een riem aan het uiteinde vast, terwijl de duimen op de kopse kant van de handle liggen om de riemen naar buiten (in de dollen) te drukken. Beginnend bij de inpik (catch) is de beweging als volgt:

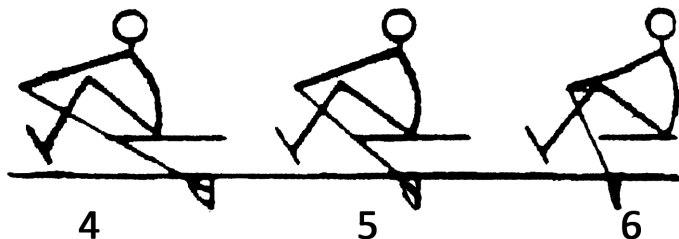
De inpik (catch)



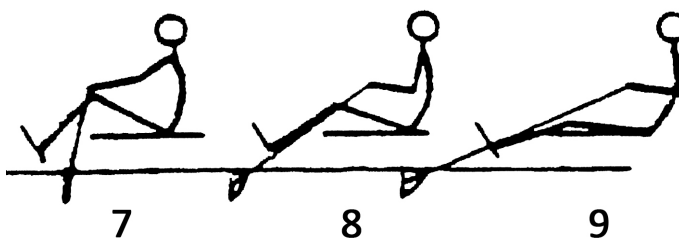
De handen worden in een snelle beweging iets omhoog gebracht tot het blad geheel in het water is. Deze (subtiële) armbeweging gaat vanuit de schouders zonder de rug te bewegen (1).

De benen maken een trapbeweging, terwijl tegelijkertijd het bovenlichaam schrap wordt gehouden.

De armen blijven gestrekt, en de polsen zijn recht. Op deze wijze wordt de kracht van de beenspieren via de aangespannen boog van heupen, rug, schouders en armen overgebracht op de riem (2 en 3).



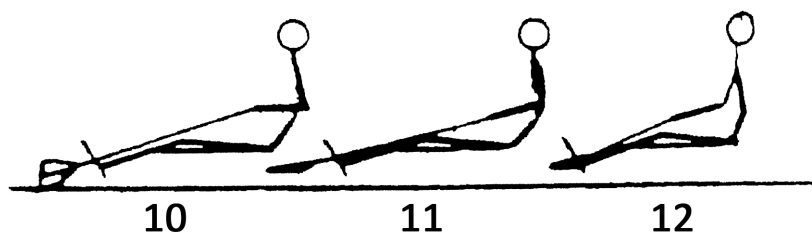
De beentrap wordt verder uitgevoerd – de armen blijven gestrekt! De bladen gaan op één hoogte vol bedekt door het water. De rug wordt in de beweging iets opgezwaaid, zonder zich te strekken (4, 5 en 6).



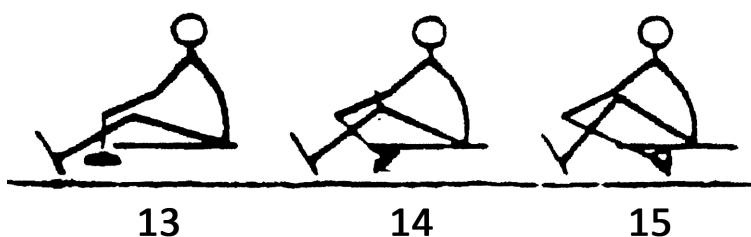
De benen strekken zich gelijkmatig – de armen worden actief ingeschakeld; de polsen blijven recht.

De romp wordt verder naar achteren (door de verticaal) bewogen (7 en 8). Op het moment dat de handen bij elkaar komen, gaat de linkerhand over de rechterhand heen. Als de benen gestrekt zijn, moeten ook de armen zijn bijgetrokken, waarbij de ellebogen laag blijven, met enigszins ruimte tussen romp en ellebogen. Het blad staat nog steeds vol in het water (9).

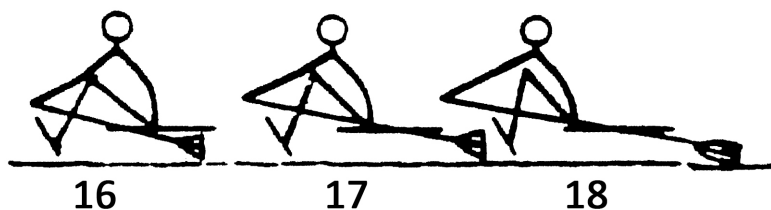
De uitpik



De onderarmen worden ontspannen omlaag geduwd. De bladen worden daardoor verticaal uit het water geduwd, en onmiddellijk erna horizontaal gedraaid, met de bolle kant naar beneden. Dit gebeurt door een snelle, subtiele beweging van polsen en vingers (10 en 11). De handles worden door het strekken van de armen eerst tot over de knieën bewogen, terwijl de bladen vlak boven het water scheren en de benen gestrekt blijven. Pas na het wegzetten van de handen over de knieën wordt de rug ingebogen (12).



Het bankje rijdt gelijkmatig naar voren door het buigen van de benen. Halverwege worden de bladen gelijkmatig teruggedraaid (13, 14 en 15).



Tijdens het oprijden worden de armen gestrekt naar voren gehouden, de handen gaan uit elkaar. De benen buigen zich steeds verder. De bladen worden langzaam naar het water toe bewogen (16, 17 en 18).

De totale roeibeweging is uiteraard een steeds doorgaande soepele beweging.

1.2 Boordroeien

De verschillen met het scullen zijn:

- de handen houden één riem vast in de bovengreep, met ongeveer één à anderhalve handbreedte tussenruimte, waarbij de buitenhand het uiteinde van de handle omsluit. Met de binnenhand wordt de riem tevens in de dol gedrukt.
- in de houding vlak voor het begin van de haal is de buitenarm geheel gestrekt, de binnenarm noodzakelijkerwijs zeer licht gebogen. De beide benen zijn sterk gebogen, waarbij de knie van het been aan de dolzijde zich tussen de armen bevindt. Het bovenlichaam mag afhankelijk van de beoogde haallengte iets naar de dolzijde worden gedraaid.

2. COMMANDO's

De stuurman/-vrouw is degene die de commando's geeft. Bij een stuurmanloze boot worden de commando's meestal gegeven door de boeg (= de roeier die vooraan in de vaarrichting zit). De roeiers volgen onmiddellijk de commando's op. De roeiers worden bij nummer of boord aangesproken (de boeg is 1; de slag is, al naar gelang het boottype 2, 4 of 8). De commando's bestaan praktisch altijd uit een waarschuwingscommando ("*Opgelet!*") en een uitvoeringscommando. De commando's worden uitgevoerd op het bevel "*nú*" en (zo nodig) beëindigd op het commando "*Bedankt*" of "*Dank u*". De stuurman/-vrouw dient de commando's vlot, duidelijk gearticuleerd en foutloos te geven, zonder onnodige toevoegingen als "graag" of "alstublieft". In de hierna volgende commando's bestaat veelal geen vaste volgorde. Bij de instructie leert men welke commando's men moet gebruiken.

2.1 Boot in- en uitbrengen

Vóórdat de boot wordt uitgebracht, legt men de riemen klaar op het vlot. Dit om de boot zo kort mogelijk bloot te stellen aan mogelijke golfslag, die de boot tegen het vlot stoot waardoor schade kan ontstaan.

Aan de boorden	Dit is een algemene oproep aan de roeiers om bij de boot te komen voor het in- en uitbrengen of voor het instappen. Het is van belang om van te voren af te spreken wie waar gaat staan. Let hierbij op lengte bij vieren en achten die op de schouders worden gedragen: van kort naar lang, gezien vanuit de loods. Wanneer een boot in de handen wordt gedragen, staan de roeiers <i>tegenover</i> elkaar, zo ver mogelijk naar de uiteinden van de boot.
Klaar om te tillen	De roeiers hebben hun handen klaar bij de plek van de boot waar ze gaan tillen.
Tillen gelijk – nú	De boot wordt voorzichtig uit de stelling (vermijd aanraking met onderdelen van andere boten!!) of uit het water getild.
Boven de hoofden - nú	De boot wordt met een zwaai met gestrekte armen boven de hoofden gebracht en door iedere roeier aan beide boorden gevat.
Op de linker- / rechterschouder	De boot wordt op de genoemde schouder gelegd; de vrije hand ondersteunt het andere boord en houdt de boot schuin.
Uitzakken om en om – nú, eventueel met de toevoeging bak- of stuurboord eronder door	De boot wordt van boven de hoofden in de handen gebracht. De roeiers staan om en om aan stuur- en bakboord en houden de boot aan de boorden vast. <u>Spreek van te voren goed af wie onderdoor gaat!</u> Bij een boord-geriggerde boot staan de roeiers ieder tegenover hun eigen boord, bij scullboten om en om met de slag aan stuurboord. De boot ligt hierbij met de kiel naar boven.
Overpakken – nú	Met de ene hand pakt men over de boot heen het andere boord vast, de andere hand blijft het eerste boord vasthouden.
Draaien (met de open kant naar....) – nú	De boot wordt een halve slag gedraaid.
Voor de buiken – nú	Na het commando " <i>Boven de hoofden – nú</i> " wordt de boot met een zwaai voor de buiken gebracht. De boot bevindt zich nu met de kiel naar onder. De roeiers komen dus nu aan één kant te staan.
Tenen aan de rand van het vlot – nú	Voeten niet over de rand van het vlot laten uitsteken.
Wegzetten – nú	Leg de boot zo ver mogelijk in het water. Let erop dat de huid het vlot niet raakt.
Meer naar land of meer naar zee	Naar land = verder de loods in; naar zee = iets terug richting het water.

2.2 Instappen

Riemen dienen eerst aan de vlotzijde in de dollen gelegd te worden (bolle kant van het blad naar boven!), dan pas aan de waterzijde. Bij het uithalen van de riemen de omgekeerde volgorde aanhouden. Dit alles om het kantelen van de boot te voorkomen. De stuur houdt de boot vast in het midden van de boot waarbij hij/zij er voor zorgt dat de boot op enige afstand van het vlot blijft. De huid mag niet tegen het vlot schuren en de riggers horen niet op het vlot te steunen, alleen de dolpen.

De stuur geeft nu wederom de commando's:

Instappen gelijk (waarschuwingcommando)	De roeiers gaan aan de boegkant van hun riggers staan met het gezicht naar het roer. Zij houden hun riem(en) met de hand vast en trekken die iets omhoog zodat de boot vast in het water ligt. De andere hand, die aan de vlotzijde, steunt aan het dolboord aan die zijde.
Eén (uitvoeringscommando)	Zet de voet aan de waterzijde op het opstapplankje tussen de slidings, respectievelijk op de vlonder recht boven de kiel. Nooit op gangen, huid of slidings gaan staan!
Twee	De andere voet wordt bijgehaald, hetzij (in boten met een opstapplankje) direct in het voetenbord, hetzij naast de andere voet op de vlonder.
Drie	De roeiers gaan zitten en zetten hun tweede voet of beide voeten in het voetenbord.
Overslagen dicht	De roeiers maken de overslagen aan de waterkant dicht, doch leunen niet te veel over naar dat boord (gevaar voor omslaan!).
Voetenborden stellen	Hierbij leggen de roeiers de handles van hun riemen in hun schoot. Klemmen deze tussen hun buik en opgetrokken bovenbenen en steunen met de voeten op de buikdenningen of, indien deze niet aanwezig zijn, leggen hun benen op de dolboorden. Het stellen van de voetenborden kan zowel aan het vlot als op het water gebeuren.

De stuurman/-vrouw stapt in na het laatste of één-na-laatste commando.

2.3 Afvaren

Doortrekken langs het vlot	De roeiers trekken de boot met de handen langs de vlotrand naar het open water.
Met geslipte riem uitzetten – nú	Na met de handen de boot enigszins van het vlot afgeduwd te hebben, worden de riemen aan de vlotzijde geslipt (de handle aan de vlotzijde wordt naast het lichaam gebracht – leun hierbij flink achterover –, zodat de riem parallel aan de boot komt) en in verticale stand gedraaid. Daarna worden de bladen heel voorzichtig tegen het vlot geduwd om verder van het vlot af te komen. Zodra mogelijk, worden de riemen weer uitgebracht en begint de slag met strijken; de overige roeiers volgen zodra ze de ruimte hebben, zolang tot de stuur “ <i>Dank u</i> ” of “ <i>Bedankt</i> ” zegt.
Afzetten gelijk – nú	Dit commando wordt gegeven bij boten waar slippen niet mogelijk is. Met de hand wordt de boot weggeduwd van het vlot. Voorzichtig wordt de riem aan de vlotzijde uit de dol getrokken en met dat blad wordt tegen het vlot afgeduwd.
Slagklaar maken (waarschuwingcommando)	De roeiers gaan in de inpikhouding zitten, met de bladen horizontaal op het water
Slagklaar	De bladen worden een kwartslag gedraaid en hangen verticaal in het water.
Af of Go (uitvoeringscommando)	De eerste haal wordt gemaakt en men roeit verder.

2.4 Aankomen

Na reeds vaart verminderd te hebben volgen de volgende commando's:

Paddle light (lichte haal) – nú	De stuur stuurt meestal onder een schuine hoek (afhankelijk van de weersomstandigheden) met een zeer geringe vaart aan op de punt van het vlot (zie hoofdstuk 6).
Stuur-/bakboordriemen hoog	In plaats van dit commando ook wel: <i>"Pas op de riemen aan stuur-/bakboord"</i> , eventueel aangevuld met: <i>"Overhellen naar stuur-/bakboord"</i> . De riemen aan de vlotzijde worden alvast met de bolle kant naar boven gedraaid.
Bak-/stuurboord klaar om te houden	De roeiers zitten met gestrekte armen en benen, met de bladen hoog boven het water, respectievelijk met de bladen gereed om te houden.
Houden – nú of Houden bak-/stuurboord – nú	Het betreffende boord houdt de bladen bijna verticaal in het water. Bij weinig vaart of een kleine hoek ten opzichte van het vlot kan men ook laten vastroeien in plaats van houden.

N.B. Aankomen gebeurt met de boeg van de boot tegen de wind in, 'de kop in de wind' (indien mogelijk!).

2.5 Uitstappen

Dit gaat in omgekeerde volgorde van het instappen. De stuur stapt als eerste uit en houdt de boot weer in het midden vast. De riemen aan de vlotzijde liggen met de bolle kant naar boven, die aan de andere zijde liggen plat op het water. De stuur geeft de volgende commando's:

Overslagen los	Niet te veel leunen naar dat boord.
Uitstappen gelijk (<i>waarschuingscommando</i>)	De roeiers zetten de waterzijde-voet op het opstapplankje, en buigen zover mogelijk naar voren met de handles van zich af. Eventueel zetten ze de voeten op de buikdenning voor het voetenbord. De hand aan de vlotzijde rust op het dolboord of ligt op de rigger, de andere hand houdt de riem(en) vast.
Eén (<i>uitvoeringscommando</i>)	De roeiers staan op; bij één voet op het opstapplankje: op deze voet komt alle gewicht, dus let op een goede balans!
Twee	De roeiers zetten de voet aan de landzijde op het vlot. Het gewicht blijft in de boot, dus de heupen boven de boot, en blijf letten op de balans. Doe dit rustig! Stap niet te haastig op het vlot uit angst om om te slaan.
Drie	De andere voet wordt bijgehaald, terwijl tegelijkertijd de riem aan de waterzijde wordt meegenomen en met de handle op het andere dolboord wordt gelegd. Het lichaamsgewicht wordt hierbij verplaatst naar het vlot.

2.6 Vaart minderen en stoppen

Laat ... lopen (<i>vaak gevolgd door: Vast = bladen plat op het water</i>)	<i>"Laat"</i> wordt gegeven bij de inpik van de laatste haal die geroeid moet worden, <i>"lopen"</i> bij de uitpick van die haal. De bladen blijven nu vrij van het water en in horizontale stand, riemen loodrecht op het boord, benen uitgetrapt en armen gestrekt (zgn. tweede stop).
Vastroeien (<i>uitvoeringscommando</i>)	De bladen worden – enigszins schuin – in het water gebracht om vaart te verminderen. Pas als voldoende vaart is verminderd volgt het commando <i>"Houden"</i> .
Houden (stuur-/bakboord of beide boorden) – nú	De roeiers zetten de bladen rechtop (verticaal) in het water om stil komen te liggen; handles op gelijke hoogte voor de balans. Dit commando kan pas gegeven worden als de snelheid voldoende laag is (gevaar voor afbreken van de riemen).

2.7 Strijken

De stuur zorgt ervoor, dat tijdens het strijken het roer *recht* blijft staan, dus dat de stuurtouwen gespannen blijven. De boot verplaatst zich naar achteren. Zet het roer in de goede stand vóórdat men gaat strijken; eenmaal in beweging, is het erg zwaar om het roer recht te trekken.

Strijken gelijk – nú	Het blad wordt een halve slag gedraaid, zodat het verticaal staat. De roeiers strijken door de handles van het lichaam af te duwen (met rijdend bankje).
Stuur-/bakboord strijken – nú	Men strijkt aan het genoemde boord. Aan het andere boord wordt het blad plat op het water gehouden.

2.8 Koerswijzigingen

Ronden (rondmaken) over bak-/stuurboord – nú	De bladen aan genoemd boord worden een halve slag gedraaid. Men begint met strijken aan dat boord (met rijdend bankje), hierna haalt men aan het andere boord. De riemen van beide boorden gaan gelijktijdig met elkaar mee in de beweging. Dit gaat om en om door tot het commando “ <i>Bedankt</i> ” of “ <i>Dank u</i> ”. Ronden dient te geschieden met de boeg door de wind. Gelijkheid is van groot belang, let dus goed op de slag. Houd ook de boot in balans door de handen op gelijke hoogte te houden.
Stuurboord sterk of bakboord best (uitvoeringscommando)	Het genoemde boord haalt (of strijkt) met meer kracht dan het andere boord. Na dit commando volgt altijd het uitvoeringscommando “ <i>Gelijk</i> ” (of: “ <i>Beide boorden gelijk</i> ”) of “ <i>Bedankt</i> ”.
Gelijk of Bedankt	Beide boorden halen of strijken weer met gelijke kracht.

2.9 Passeren van obstakels

Slippen beide boorden of Slippen stuur-/bakboord – nú	De riemen worden langszij de boot gebracht. Men blijft hierbij de handles vasthouden. De geslipte riemen worden bij stabiele boten vrij van het water gehouden, bij smalle boottypen worden ze plat op het water gehouden voor de balans.
Slippen en laten vallen – nú	Hierbij wordt door de roeiers niet alleen geslipt, maar ook achterover geleund (‘gevallen’) om onder een lage brug door te kunnen. Men blijft de riemen vasthouden. De stuur bukt hierbij voorover.
Riemen beide boorden intrekken – nú	In uitgetrapte houding de riem intrekken en vast blijven houden. De bladen op het water houden. Dit commando wordt gegeven bij het boordroeien.

2.10 Kracht van de haal

Gewone haal of normale haal	Roeien met normale, gemiddelde halen wat kracht en tempo betreft.
Strong paddle of harde haal	Roeien met meer of veel kracht, tempo (soms) iets hoger.
Light paddle	Roeien met minder of weinig kracht, tempo (soms) iets lager
Spoelhaal	Roeien zonder kracht, om de boot minimale vaart te geven.
Klapje stuur-/bakboord of beide boorden	Een haal maken zonder op te rijden.

3. ROEI-EXAMENS

Om de volgende redenen is het noodzakelijk roei-examens af te leggen.

- voorkomen van ongelukken en blessures
- voorkomen van schade aan materieel.

De examencommissie neemt de examens af volgens de gestelde eisen.

De examens worden afgenomen door minimaal twee leden van de examencommissie.

De instructeurs melden de leerlingen aan. De verkregen bevoegdheden worden geregistreerd in de ledenadministratie.

3.1 Bevoegdheden

De examens zijn onderverdeeld in de scull-examens S I, S II, S III en boordroei-examens B I, B II, B III. In de eerste examens S I en B I is tevens de stuurbevoegdheid opgenomen.

3.2 Eisen voor SI- en BI-examen

Een redelijke bootbeheersing is vereist, maar kleine fouten worden toegestaan. De bootbeheersing moet zodanig zijn dat op een prettige manier, blessurevrij, zonder schades en zonder ernstige fouten zelfstandig verder roeiervaring in boottypes voor SI-/BI-bevoegdheid opgedaan kan worden.

Voor beginnende roeiers zijn 16 lessen basisinstructie meestal voldoende om succesvol te kunnen deelnemen aan het examen. Zodra de instructeur van mening is dat zijn cursist met goed gevolg het examen kan afleggen, schrijft deze zijn kandidaat in voor het examen en nodigt de examiner uit om de laatste les bij te wonen. Tijdens deze les beoordeelt de examiner of de pupil voldoet aan de gestelde eisen.

Het SI- en BI-examen bestaat uit een deel theorie en deel praktijk. Het deel praktijk is opgebouwd uit een gecombineerd roei- en stuurexamen dat wordt afgenomen in een C2x+ of C2+ in de directe nabijheid van De Hoop.

Theorie

- De onderdelen van een boot kennen.
- De verschillende boottypen kennen.
- Weten hoe men een boot afschrijft.
- Weten hoe het schade- en klachtenboek ingevuld moet worden.
- Weten welke boten bij welke bevoegdheden horen.
- De vaarregels voor roeiers kennen.

Sturen

- Leiding kunnen geven aan de bemanning met betrekking tot:
 - boot in- en uitbrengen
 - in- en uitstappen
 - afvaren en aankomen
 - vaart minderen en een (nood)stop kunnen maken
 - strijken, koerswijzigingen en rondmaken
 - passeren van obstakels
 - verschil in de kracht van de haal.
- Zelfstandig hiervoor de juiste commando's op het juiste moment, met de goede intonatie en duidelijk gearticuleerd kunnen geven.
- Rekening houden met wind en eventueel stromingen.

Roeien

- Het in-/uitbrengen en opbergen van een boot en riemen goed kunnen uitvoeren.
- De commando's van de stuurman/ vrouw op correcte wijze kunnen uitvoeren (zie onder 'sturen').
- Het voetenbord correct kunnen afstellen.
- De veiligboordhouding kunnen aannemen.
- De handles correct en ontspannen vast kunnen houden.
- Met gebruik van de hele sliding kunnen roeien.
- Watervrij kunnen roeien.

- Zonder grote fouten de uitzetbeweging, recover, inzetbeweging en haal kunnen maken.
- Gelijk met de ploeg kunnen roeien.
- Met één, of beide riemen tegelijk, kunnen strijken.

3.3 Eisen voor SII- en BII-examen

De bootbeheersing, d.w.z. de basistechniek, die wordt geëxamineerd aan de hand van een afgesproken vaste set meetpunten, moet goed zijn.

Het SII- en BII-examen wordt afgenomen in respectievelijk een C1 en een gladde 4+ in de directe nabijheid van De Hoop.

Alle theorie en vaardigheden van het SI- of BI-examen moeten beheerst worden. Daarnaast gelden de volgende eisen.

Theorie:

- De juiste techniek van het roeien kunnen uitleggen, met name hoe een correcte uitzetbeweging, recover, inzetbeweging en haal gemaakt dient te worden. Hiervoor is het dus van belang dat men zich de juiste roeiterminologie heeft eigengemaakt.
- De basisbeginselen van bootafstelling weten, zoals de invloed van de:
 - bladhoek
 - afstelling van de riem
 - dolhoogte

Praktijk:

- Een goede uitzetbeweging, recover, inzetbeweging en haal kunnen maken.
- Met meer kracht in de haal, met behoud van techniek en coördinatie kunnen roeien en bootbeheersing tonen.
- Halend en strijkend goed kunnen aankomen (alleen voor scull nummers)
- Bij omslaan adequaat reageren en weer in de boot kunnen komen!

3.4 Eisen voor SIII- en BIII-examen

De bootbeheersing moet goed zijn, zowel wat betreft de basistechniek als wat betreft de details. Men wordt in staat geacht om in een ongestuurd nummer te kunnen gaan roeien. De roeivaring en het kunnen hanteren van moeilijkere situaties kunnen eventueel getest worden door speciale oefeningen.

Het SIII- en BIII-examen worden afgenomen in respectievelijk een skiff en in een 2-. De examens worden afgenomen in de directe nabijheid van De Hoop.

Alle theorie en vaardigheden van de SI- en SII- of BI- en BII-examens moeten beheerst worden.

Bovendien gelden de volgende aanvullende eisen:

Theorie:

- De verschillende elementen van bootafstelling weten. Naast de al besproken zaken moet men tevens weten wat de invloed is van:
 - het span
 - een binnen- of buitenwaartse hoek van de dol
 - de door-het-werk-maat

Praktijk:

- Een in detail correcte uitzetbeweging, recover, inzetbeweging en haal kunnen maken.
- In strong-haal, met behoud van techniek en coördinatie kunnen roeien en bootbeheersing tonen.
- In verschillende haalsterktes met het goede ritme blijven roeien.
- De uitleng-oefeningen kunnen uitvoeren (alleen armen, met rug, met 1/4-, 1/2-, en 3/4- en hele sliding ('bank'), of in omgekeerde volgorde).
- De stop in de wegzetstand (easy-all, de 3e stop) iedere drie halen correct en watervrij kunnen uitvoeren.

Oefen- en examenmateriaal

De indeling van de boten naar examencategorie staat aangegeven op de afschrijfsite van De Hoop.

Voor zover mogelijk bevat elke categorie ook boottypes die worden gebruikt bij het afnemen van hogere examens. Zo kun je dus ook zonder instructeur oefenen voor een examen.

Hieronder staat per examen aangegeven welke boten of boottypes worden gebruikt tijdens het examen, waarin je kunt oefenen en wanneer er een instructeur aanwezig moet zijn. In sommige gevallen moet je ook overleggen met de materiaalcommissaris.

	Oefenen in	Examen in
S I	Boten in SI-categorie o.l.v. een instructeur	C2x+
S II	C1's in SI-categorie. Of SII-categorie met instructeur	C1
S III	Skiffs in SII-categorie	Skiff
B I	Boten in BI-categorie o.l.v. een instructeur	C2+ of C4+*
B II	4+ in BII-categorie o.l.v. instructeur of na overleg met materiaalcommissaris	4+
B III	In 2- in BIII-categorie o.l.v. instructeur of na overleg met materiaalcommissaris	2-

* C4+ alleen wanneer de stuur het stuurexamen heeft behaald als onderdeel van het SI-examen.

3.5 Kennis van de bootonderdelen

Onderstaande bootonderdelen worden bij de examens bekend verondersteld.

Boegbal	Stuurplaats	Opstapplankje
Voorsteven	Stuurtouw	Vlonder (buikdenning)
Achtersteven	Roerblad	Kiel
Waterkering	Roerpen	Spant
Taft	Sliding	Huidspant / Rib / Vrang
Huid	Rolbankje	Bint / Dwarslat
Rigger	Voetenbord	Diagonaal
Dol	Voetriem	Vin
Overslag / Dolklep	Hielsteun	
Boord	Hielstring	

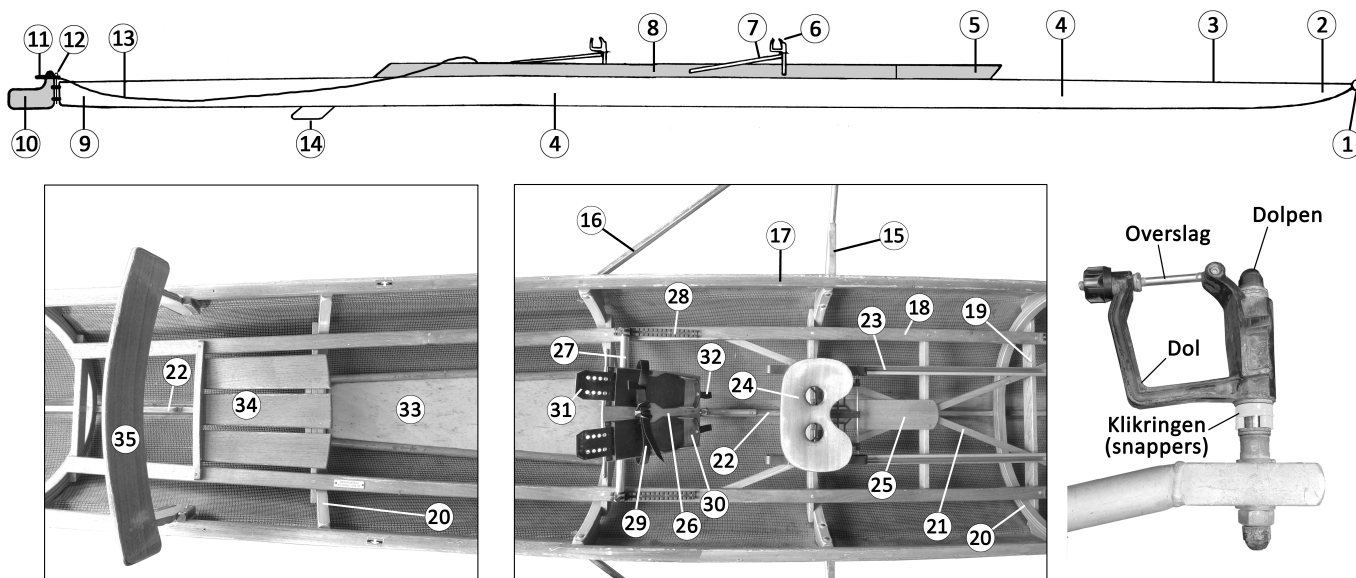
4. MATERIAALKENNIS

Achtereenvolgens zullen we hier de benamingen van de verschillende onderdelen van de boot, riemen en andere toebehoren de revue laten passeren. Kennis van materiaal is o.a. nodig voor het invullen van het schadeformulier in het schadeboek.

4.1 Bootonderdelen

Aan een roeiboot kunnen we de volgende onderdelen onderscheiden.

- | | | |
|----------------------------|----------------------------|---------------------|
| 1. Boegbal (wit) | 13. Stuurtoew | 25. Opstapplankje |
| 2. Voorsteven | 14. Vin (bij gladde boten) | 26. Voetenbord |
| 3. Taft (bij gladde boten) | 15. Rigger-hoofdstang | 27. Spoorstok |
| 4. Huid | 16. Rigger-trekstang | 28. Voetenbordstrip |
| 5. Waterkering | 17. Boord | 29. Voetriem |
| 6. Dol | 18. Lijfhout | 30. Hielsteun |
| 7. Rigger | 19. Bint / Dwarslat | 31. Hielflex |
| 8. Dolboord | 20. Spant | 32. Hielstring |
| 9. Achtersteven | 21. Diagonaal(lat) | 33. Vlonder |
| 10. Roerblad | 22. Kiel | 34. Stuurplaats |
| 11. Roerjuk | 23. Sliding | 35. Rugleuning |
| 12. Roerpen | 24. Rolbankje | |



Nadere omschrijving van enige termen en bootonderdelen

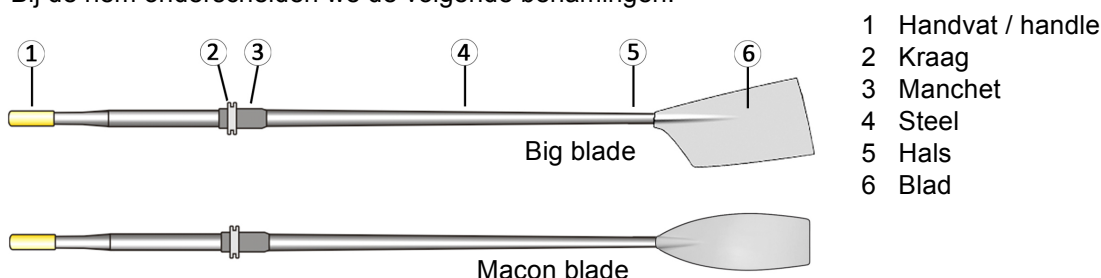
Bakboord	Linkerboord van de boot, gezien in de vaarrichting (kleur rood).
Stuurboord	Rechterboord van de boot, gezien in de vaarrichting (kleur groen).
Binten en diagonaallatten	Balkjes en latten die het dwarsverband tussen de boorden vormen.
Spanten	Haaks op de kiel aangebrachte houten steunstukken, die het geraamte van de boot vormen waarop de huid is bevestigd.
Dol	Om de vaste dolpen draaiende metalen of kunststof houder, waarin de riem ligt, meestal met een overslag afsluitbaar.
Dolboord	Langs de topboorden bevestigde houten lat, die dient als langsverband.
Emplacement	Opstapplaats tussen de slidings (bij gladde, polyester boten).
Gang (2e, 3e)	De op de zandstroken volgende stroken, tot de bovenste: het topboord (zie ook zandstrook). Alleen bij overnaadse boten.
Kiel	Bodembalk, "ruggengraat" van de boot, bij overnaadse boten inwendig en uitwendig zichtbaar; bij de meeste gladde boten alleen inwendig zichtbaar.
Kimkielen	Houten latten bij wherry's op de buitenkant van de huid, evenwijdig aan de kiel.

Klikringen (snappers)	Hiermee kan men de hoek van de riem t.o.v. het water vergroten of verkleinen. Zo kan een roeier die eigenlijk iets te licht is voor een boot, toch een werkbare hoekstand van de riem krijgen door de ringen aan de bovenkant van de dol te plaatsen. Een te zware roeier plaatst ze aan de onderkant.
Opstapplankje	Plankje op de binten tussen de rails, dienend om het in- en uitstappen mogelijk te maken in boten waar geen vlonders zijn.
Pilaartje (mannetje)	Loodrecht op de kiel staande houten steun onder de binten en diagonaallatten.
Rigger	Metalen of koolstof constructie aan de zijkanten van de boot, waarop de dol is bevestigd. Traditionele riggers bestaan uit een hoofdstang en een trekstang (soms ook een drukstang). Vleugelrigger bestaan uit één stuk, zorgen voor meer stijfheid tijdens het roeien, en zijn gemaakt van koolstof of aluminium.
Scheehout	Houten constructie op de boordrand, waarin de riemen worden geplaatst. Wordt nog slechts in antieke wherry's gebruikt.
Sliding	Op de binten bevestigde rails, waarop de rolbankjes lopen.
Vinnetje	Klein, licht zwaardje aan de kiel bevestigd om de koers te stabiliseren (alleen bij gladde boten).
Zandstrook	De onderste gang, liggend (links en rechts) tegen de kiel.

4.2 Riemen

Zoals reeds eerder vermeld bestaan er twee typen riemen. Namelijk die voor boordroeien, de zogenaamde “oars” en die voor het scullen: de “sculls”. Oars zijn langer en dikker, dus zwaarder dan sculls. Men hoort soms de term “paal” in plaats van “riem”; deze is afkomstig uit het studentenroeien.

Bij de riem onderscheiden we de volgende benamingen:



Bakboord- en stuurboordriemen zijn verschillend. Onder de manchet zijn wigvormige houtjes aangebracht, waardoor het blad tijdens de haal wat voorover staat. Deze stand is noodzakelijk om een goede haal te maken. Wordt de riem op het verkeerde boord gebruikt, dan staat het blad op “diepen”. Ter herkenning van bak- en stuurboordzijde zijn ze vaak uitgevoerd met een respectievelijk rood of groen streepje. Voorts is de naam van de boot tevens op de riem aangebracht en wel zodanig, dat als de riem in de juiste dol ligt, de naam niet op z’n kop staat.

Let op: **riemen dienen met de bolle kant naar boven op het vlot gelegd te worden!** Draai ook bij het aankomen de riem aan de vlotzijde met de bolle kant naar boven. Op deze manier worden de bladen niet beschadigd.

En verder:

Alle boten hebben hun eigen riemen, voorzien van de botennaam.

Wedstrijdboten mogen alleen gebruikt worden na overleg met de wedstrijd- of materiaalcommissaris. Het is verplicht om voorafgaand aan het roeien de boot af te schrijven op de afschrijfsite van De Hoop. Houd u aan de bloktijden op zaterdag- en zondagochtend, zoals vermeld op de website.

Bij wherry's behoren de volgende zaken bij de uitrusting:

Landvast	Meertouw.
Pikhaak	Stok met haak en punt om de boot af te houden of aan te trekken.
Geusje	Driehoekig verenigingsvlaggetje voor op de voorsteven.
Vlag	Nationale driekleur op de achtersteven.
Peddel	Om te kunnen manoevreren in situaties waar dit niet met de riemen kan.

4.3 Prijzen van boten

Om u een indruk te geven van de waarde van het materiaal dat voor u door de vereniging ter beschikking wordt gesteld, volgen hier voor een aantal boten de richtprijzen (2018):

Skiff	€ 3.900,-
C1	€ 6.000,-
C2x+	€ 12.000,-
Twee (2x)	€ 6.200,-
Vier (4+)	€ 10.400,-
C4x+	€ 16.000,-
Acht	€ 21.000,-
Scullriemen (paar)	€ 470,-
Boordriem	€ 640,-

5. BOOTTYPEN

In de roeisport onderscheiden we twee typen roeiboten: gladde en overnaadse boten. Gladde boten zijn vaartuigen waarvan de huid bestaat uit dunne houten platen of in zijn geheel uit polyester of andere kunststof materialen. Bij overnaadse boten bestaat de huid uit dakpansgewijs aan elkaar geklonken houten stroken.

Naar doel/gebruik kan men de volgende indeling maken:

1. wedstrijd materiaal
2. toermateriaal
3. oefenmateriaal

5.1 Wedstrijdmateriaal

Boordroeien

Bij het boordroeien heeft iedere roeier één lange riem (oar boordriem). Er wordt geroeid in boten voor twee, vier en acht roeiers. In tweeën en vieren kan *met* (2+ en 4+) of *zonder* (2- en 4-) stuurman geroeid worden. Een acht wordt altijd gestuurd (8+).

Ongestuurde tweeën en vieren – ook wel ‘twee-zonder’ en ‘vier-zonder’ genoemd – worden d.m.v. een voetroer door de boeg bestuurd.

Scullen

Bij het scullen heeft iedere roeier twee (wat kortere) riemen (sculls).

De eenpersoonsboten in deze categorie worden skiffs genoemd (1x); die voor twee resp. vier personen noemt men dubbeltwee of doublescull (2x) en dubbelvier of quadruplescull (4x).

De skiffs en dubbeltwee worden altijd zonder stuurman geroeid (de roeiers sturen met de riemen).

De dubbelvier komt zowel *met* als *zonder* stuurman voor (4x+ en 4x); in de vier-zonder stuurt de boeg met het voetroer.

Bootbenamingen

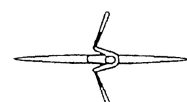
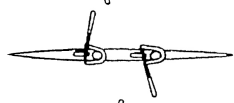
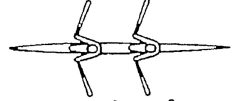
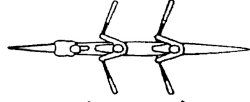
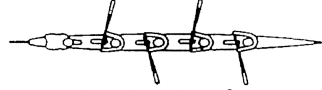
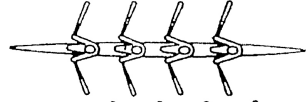
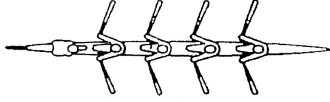
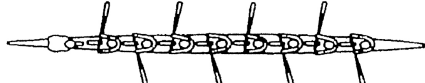
Bij wedstrijden en in programma's worden de boottypen met een cijfer en de toevoegingen 'x', '–', '+' en soms 'ov' aangeduid.

Het cijfer geeft het aantal roeiers aan.

Een 'x' staat voor scullen, zonder 'x' voor boordroeien.

Een '+' betekent met stuurman, een '–' zonder stuurman; 'ov' staat voor overnaads.

De diverse nummers (gladde boten)

	1x Skiff / een-zonder (single sculls)
	2– Twee-zonder (coxless pair)
	2+ Gestuurde twee (coxed pair)
	2x Dubbeltwee (double scull)
	2x+ Gestuurde dubbeltwee (coxed double scull)
	4– Vier-zonder (coxless four)
	4+ Gestuurde vier (coxed four)
	4x Dubbelvier (quadruple scull)
	4x+ Gestuurde dubbelvier (coxed quadruple scull)
	8+ Acht (eight)

De vloot van De Hoop bevat ook twee ongebruikelijke nummers: een 3x (de Jan van Amstel) en een 6+ (de Sperwer). Deze gladde boten doen nooit mee aan wedstrijden.

5.2 Toermateriaal

Wherry's

Dit zijn overnaadse toerboden (inmiddels ook in gladde kunststof uitvoering) met open voor- en achterstevan, en altijd met een stuurstoel (dus met roer). Ze zijn te verdelen in "outrigger" (buitenboord) en in steeds mindere mate "inrigged" (boord)wherry's.

Die van de eerste soort, ook wel rolbanken ("sliding") wherry's genoemd, kunnen uitgevoerd zijn voor twee of vier riemen (sculls) en heten dan single-wherry (voor één roeier) of double-wherry (voor twee roeiers). De Hoop heeft één single-wherry: de Sier de Liefde.

De (binnen)boordwherry noemen we meestal scheehouten wherry: de riemen rusten op het dolboord tussen openstaande z.g. "scheehoutjes". Boten van dit type worden ook wel vastebankwherry genoemd, omdat er geen slidings met rolbanken in voorkomen. Scheehouten wherry's zijn in het algemeen breder dan rolbankwherry's en komen uitsluitend in vierriems-uitvoering voor. Zeer sporadisch is nog wel een zogenoemde zeilwherry te vinden.

Tubs

Tubs lijken op wherry's, maar zijn wat breder en hebben dubbele dollen, zodat ze zowel voor boordroeien als scullen te gebruiken zijn. Dit wil zeggen een grote en een kleine dol tegenover elkaar aan dezelfde dolpen. Ook hebben ze verplaatsbare rolbankjes (deze kunnen op of naast de lengteas van de boot geplaatst worden). Tubs worden meestal voor boordroeien gebruikt en zijn zeer geschikt als oefenboot. Ze worden daarom ook wel oefengiek genoemd.

C- en D-vaartuigen

Deze boottypen hebben standaard afmetingen (dit in tegenstelling tot wedstrijdschepen, waarbij de bouw vrij is). Hier en daar zijn minimumgewichten vastgesteld. Een C-boot is qua uitvoering wat korter en breder (dus ook stabiel) dan een overnaadse boot, heeft een binnen- en buitenkiel, echter een gladde huid en geen voor- en achterraf. De D-boot lijkt op een C-boot maar is nog wat korter en breder (en dus langzamer). De typen in de C-klasse zijn C1, C2, C4 en sporadisch C8.

5.3 Oefenmateriaal

Hier onderscheiden we:

- tubs (zie toermateriaal)
- C-boten en D-boten (zie toermateriaal)
- jeugdboten
- bak

Jeugdboten

De meest voorkomende typen voor de jeugd zijn de jeugdschiff, de jeugd-dubbeltwee en de jeugd-vier (scull). Het gewicht van het jeugdlid mag voor de jeugdboten maximaal ca. 50 kg zijn. Het draagvermogen van de jeugdvier is maximaal 225 kg.

Bak

De bak wordt gehanteerd om de roeibeweging te leren, zonder dat men zich verplaatst. Onze vereniging beschikt twee uitvoeringen, één bak geschikt voor bakboord- en één voor stuurboord roeien. Het scullen kan in deze bakken niet worden geoefend.

6. AFVAREN EN AANLEGGEN

6.1 Afvaren

Als er niemand in de buurt van het vlot aanwezig is die je kan helpen met uitzetten, zul je zelfstandig af moeten kunnen varen. Het eerste wat je dan doet is de boot met de hand iets van het vlot afduwen. In scullboten geeft de stuurman dan het commando *“Slippend uitzetten aan stuur-/bakboord – Nu”*. De roeiers brengen hun riemen aan de vlotzijde langs, dus tussen de boot en het vlot en duwen dan heel voorzichtig de boot van het vlot weg. Hierbij moet goed op de punt worden gelet. Als deze het vlot dreigt te raken moet er met de riemen aan de andere zijde van de boot iets worden gestreken. Als de boot dan ver genoeg van het vlot af is, wordt de boot evenwijdig aan het vaarwater gelegd, door de geslipte riemen eerst uit te brengen en met deze 1 of 2 flinke halen te maken en/of met de andere riemen te strijken. Deze manier van afvaren is ook de meest gebruikelijke voor het afvaren met de C1 of de skiff.

Als je in een vier uitgezet wordt, is het vaak zo dat alleen de boeg ruimte heeft om te kunnen halen. Als stuurman laat je dan alleen de boeg een paar haaltjes maken totdat de boot helemaal vrij van het vlot is. In oarsboten wordt door de stuurman het commando gegeven *“Riemen intrekken en uitzetten aan stuur-/bakboord – Nu”*. De roeiers trekken de riemen in en zetten de boot dwars van het vlot weg door met de riemen voorzichtig tegen het vlot te duwen. Als de boot vrij is ga dan eerst met de riemen aan de vlotkant halen/strijken om goed van het vlot vrij te komen.

6.2 Afvaren met (veel) wind

Bij een aflandige wind zal het afvaren geen problemen geven. Moeilijker wordt het met een aanlandige wind omdat de boot dan tegen het vlot wordt aangeblazen. Je moet dan, zo gauw de boot vrij van het vlot is, met de riemen aan de vlotkant halen/strijken opdat de wind niet de kans krijgt je weer tegen het vlot te blazen.

6.3 Aanleggen

Begin tijdig genoeg met vaart te minderen. Te veel vaart is vaak een oorzaak van schade aan boot en riemen. Dus de laatste tientallen meters *“light paddle”* en tijdig *“laten lopen”*. Als het toch nog te snel gaat *“vastroeien”*. Het is beter om het nog een keer over te doen of nog een klapje te geven dan risico's te nemen. Het vlot wordt genaderd onder een hoek van ca. 30 à 40°, met de voorsteven gericht op het punt waar de achtersteven moet komen te liggen. De stuurman, of de boeg in ongestuurde boten, kijkt of de baan vrij is. Bij de laatste meters wordt alleen nog naar de punt gekeken. De boeg of een skiffeur moet dus goed achterom kijken. Is de punt ter hoogte van het vlot dan worden de riemen aan de vlotkant boven het vlot gebracht (hand in de boot drukken) en tegelijkertijd wordt iets naar de andere kant overgehield om de riggers vrij van het vlot te houden. Met de riemen aan de waterkant wordt dan door *“vastroeien”* en geleidelijk omdraaien van het blad tot *“houden”* de boot vrij naast vlot gebracht. De punt mag het vlot nooit raken.

N.B.

Bij *“vastroeien”* en *“houden”* zijn de armen en benen gestrekt en de riemen dwars op de boot. Let er voor het uitstappen op, dat de riggers niet op het vlot hangen (om verbuigen te voorkomen). Dus zonodig de boot even wat van het vlot afduwen.

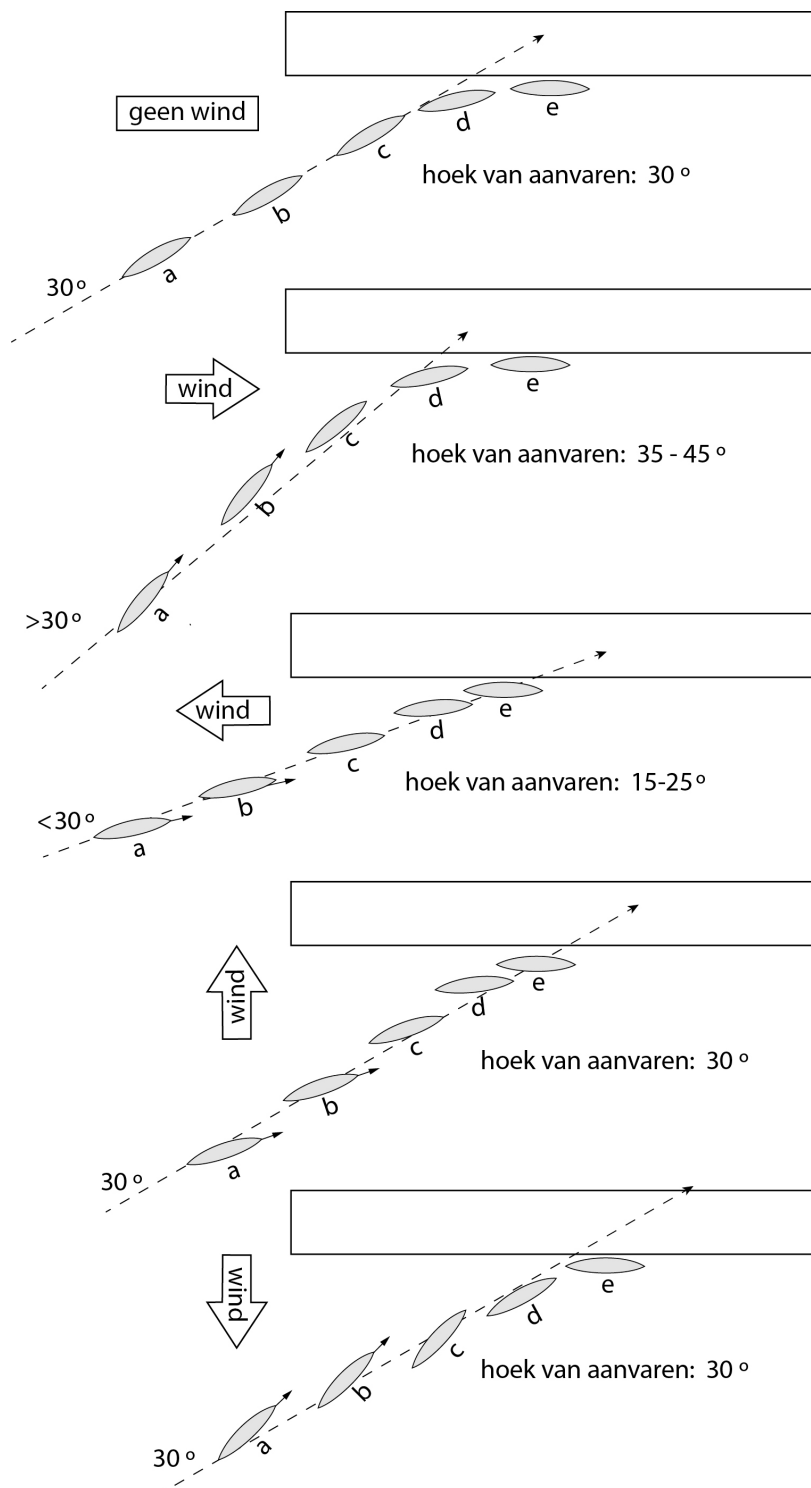
6.4 Aanleggen met (veel) wind

Zorg ervoor dat je altijd tegen de wind in aanlegt, omdat je op die manier het gemakkelijkst de vaart uit de boot haalt en de kans dat de landing mis gaat een stuk kleiner is. Als het echt niet anders kan, leg dan voor de wind extra voorzichtig aan. Houd er dan ook rekening mee dat je meer vaart houdt. Richt de punt van de boot op de plek waar de achtersteven terecht moet komen, omdat je anders voorbij het vlot uitkomt. Is er een stevige wind naar het vlot toe, houd dan flink ruimte tussen boot en vlot. De wind zorgt wel voor de rest. Wie te krap aanlegt loopt het risico met zijn riggers over het vlot te schuiven. Het moeilijkst is aanleggen met wind van het vlot af. De hoek van aanvaren moet dan groter dan 45° zijn. Als de punt van de boot bijna het vlot raakt, *“vastroeien”*. Vooral niet te sterk (blijf naar de punt kijken), anders wordt de boot te ver van het vlot weggezet.

In de C1, de skiff en zelfs dubbeltwee is het ook goed mogelijk om strijkend aan te leggen. Je kunt dan de achtersteven beter in de gaten houden. Aanvaarhoek enz. zijn hetzelfde als bij halend aankomen. Bij het vastroeien en houden zit je echter voor op de slidings, het blad blijft in de strijkriching.

Bij het aanleggen kan de stuurman niet veel doen met zijn roertje. De roeiers behoren de boot onder controle te hebben. Omdat de stuurman het beste overzicht heeft, ligt zijn taak bij het aankomen in het goed en duidelijk en vooral op het goede moment geven van de juiste commando's. Aanleggen blijft toch een van de moeilijkste manoeuvres bij het roeien. De vaardigheid die hiervoor nodig is, wordt alleen bereikt door het zoveel mogelijk te oefenen.

Aanleggen:



7. NUTTIGE WENKEN BIJ HET STUREN

- De stuurman dient het roer zo weinig mogelijk te gebruiken. Immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af.
- Het sturen dient bij voorkeur te worden uitgevoerd *als de riemen uit het water zijn* (dan heeft roergeven het meeste effect). Roep zo weinig mogelijk de hulp van de roeiers in (want het verstoort de concentratie).
- Het sturen van het roer heeft alleen effect als de boot sneller gaat dan het water waarin het drijft. Dit is vooral van belang in stromend water en bij harde wind.
- Na de stuurmanoeuvre draait de boot nog altijd even door. Houd er rekening mee!
- Leg de boot bij hoge golven (als gevolg van bijvoorbeeld scheepvaart) parallel aan de golven. Houd de bladen plat op het water en druk het boord waar de golven tegenop komen iets omhoog. Anders slaat de boot vol water of breekt.
- Slinger het stuurtoew niet om je lichaam.
- Laat het stuurtoew nooit slap hangen want dan kan de lijn achter het roer of het vinnetje blijven hangen, waardoor de boot onbestuurbaar wordt.
- In de stuurmanloze boten geeft de boeg de commando's. Kijk tenminste om de 5 halen om en bij obstakels vaker.
- Zorg dat bij het strijken van de boot het stuurtoew strak gehouden wordt en het roer recht, anders bestaat de kans dat het afbreekt. Zet het recht en strak vóóordat men begint met strijken.
- Zorg ervoor dat je onder alle omstandigheden op een juiste en veilige manier weet te handelen.
- Bij het overgaan van halend roeien naar strijken, ronden of het passeren van obstakels moet eerst het commando "laat lopen" worden gegeven.

Wat te doen bij omslaan?

Bedenk dat je in het water 20 tot 30 keer sneller afkoelt dan onder droge omstandigheden. Als de temperatuur van het water minder dan 18°C is, bestaat er gevaar voor onderkoeling. De lichaamstemperatuur neemt dan per 5 minuten 1° af. Bij < 35°C is er al sprake van ernstige onderkoeling!

Ga zo snel mogelijk naar de kant en klim uit het water. Laat de boot liggen in het water, die kan later door een ander worden opgehaald. Zorg dat je in beweging blijft en zo snel mogelijk naar de loods gaat om onder de warme douche te gaan staan. Lukt het niet om binnen drie tot vijf minuten uit het water te komen, bijvoorbeeld omdat de kant te ver weg is, klim dan boven op de omgeslagen boot. Zo voorkom je snellere afkoeling door het water. Probeer dan peddelend met je handen naar de kant te komen. Op de Amstel zul je snel gezien worden, en is hulp nooit ver weg. De Hoop heeft zwemvesten; gebruik deze in de koude maanden, zeker in een C1 of skiff!

8. VAARREGELS VOOR ROEIERS

De vaarregels die gelden op alle binnenwateren van Nederland, inclusief het IJsselmeer en de Waddenzee, zijn vastgelegd in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Op vaarwater met veel internationale scheepvaart, zoals de Westerschelde en Rijn, Lek en Waal gelden andere reglementen. Het BPR is sinds 1984 van kracht en vervangt het verouderde Vaarreglement dat tekort schoot om de sterk toegenomen beroeps- en pleziervaart in goede banen te leiden. In het BPR zijn de regels voor zover mogelijk aangepast aan Europese normen.

Om schadevrij te roeien op de Amstel of soortgelijk water is het gelukkig niet nodig het gehele BPR te kennen. Hieronder zijn de belangrijkste vaarregels samengevat.

8.1 Belangrijkste vaarregels uit het BPR:

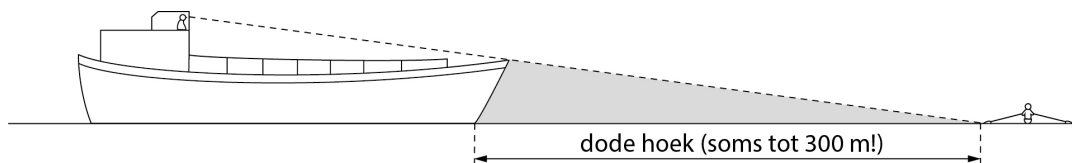
Klein wijkt voor groot

Roeiboten behoren tot de kleine schepen en *moeten altijd wijken voor alle grote schepen*, dat zijn alle schepen langer dan 20 meter inclusief kleinere veerponten, vissersschepen en rondvaartboten. Grote schepen kunnen niet snel hun koers of snelheid wijzigen. Geef grote schepen dus alle ruime en manoeuvreer je niet in een gevaarlijke situatie.

Grote schepen zullen meestal het midden van het vaarwater aanhouden, *dus snijd geen bochten af* en kijk bij ongestuurde nummers regelmatig om. Vrachtschepen hoor je niet aankomen.

Blijft uit de buurt van beroepsvaart! Beroepsvaart gaat altijd voor

Vrachtschepen 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. Zorg, voor je eigen veiligheid en voor de gemoedsrust van de schipper, dat je de schipper in zijn stuurhut kunt blijven zien. Hij kan jou dan immers ook zien.



Let op: rondvaartboten vallen onder de beroepsvaart.

Houd stuurboordwal

Kleine boten, dus ook roeiboten, die duidelijk “rechts” houden, mogen hun weg vervolgen als hun vaarrichting gekruist wordt door andere kleine schepen zoals zeilboten, motorboten of andere roeiboten. Verder stellen ze andere kleine schepen in staat ze aan bakboord (“links”) in te halen. Door stuurboordwal te houden geef je ook ruimte aan grote schepen. Blijf rekening houden met hun manoeuvres, zoals draaien in bochten, want ook al houd je stuurboordwal, er blijft gelden: klein wijkt voor groot.

Kruisende koersen

In situaties waar geen stuurboordwal aangehouden kan worden, bijvoorbeeld op open water, gelden de volgende regels:

- Altijd wijken voor grote schepen!
- Roeiboten wijken voor andere roeiboten die van “rechts” komen.
- Roeiboten wijken voor zeilboten.
- Motorboten wijken voor roeiboten (reken er echter niet op!).

Een schip dat op open water aan de stuurboordzijde in een betonde vaargeul vaart, houdt op die manier toch de stuurboordwal en dan gelden weer de regels van stuurboordwal houden.

Oplopen aan bakboord

Ook op het water geldt, “links” inhalen. Als je opgelopen wordt, houd dan goed stuurboordwal om de oploper de ruimte te geven. Minder eventueel vaart om de oplopermanoeuvre niet te lang te laten duren. Als oploper eventueel sneller roeien om zo snel mogelijk op te lopen. Op bochtig of druk vaarwater is langdurig naast elkaar varen vragen om ongelukken! Als je een groot schip oploopt, geldt dat je de veiligste kant moet kiezen. Dat zal meestal stuurboord zijn.

Tijdig en duidelijk wijken

Als je volgens de vaarregels moet wijken, doe dat dan duidelijk en zo vroeg mogelijk. Maak er geen millimeterwerk van en wacht niet tot het laatste moment. Denk aan andermans bloeddruk en laat zien wat je van plan bent!

Koers en snelheid behouden

Als je in een situatie volgens de vaarregels niet hoeft te wijken, verander dan niet plotseling van richting en snelheid.

Overige scheepvaart niet hinderen

Bij manoeuvres, zoals aankomen, afvaren, laten lopen en rondmaken, mag je andere kleine schepen niet onnodig hinderen. Grote schepen mag je überhaupt nooit hinderen! Kijk bij het afvaren dus niet alleen of je eigen bemanning klaar is, maar wacht ook tot er ruimte is op het water.

Ga niet stilliggen bij bruggaten of vlak voorbij een onoverzichtelijke bocht.

Kijk bij het rondmaken eerst of je doorgaande schepen niet hindert.

Goed zeemanschap

In situaties waar geen regels voor (lijken te) zijn gegeven of waar het wijken van één schip niet meer voldoende is, moet ook het andere schip alles doen om een aanvaring te voorkomen. Dit betekent bijvoorbeeld dat je zult moeten wijken voor schepen waarvan de stuurman je te laat ziet of als blijkt dat hij de vaarregels niet kent. Bij een aanvaring hebben altijd beide partijen schuld!

8.2 Geluidsseinen

Grote schepen gebruiken geluidsseinen voor het aankondigen van bepaalde manoeuvres, of om aandacht te vragen voor gevaarlijke situaties. Met de scheepshoorn kunnen stoten gegeven worden van verschillende lengte:

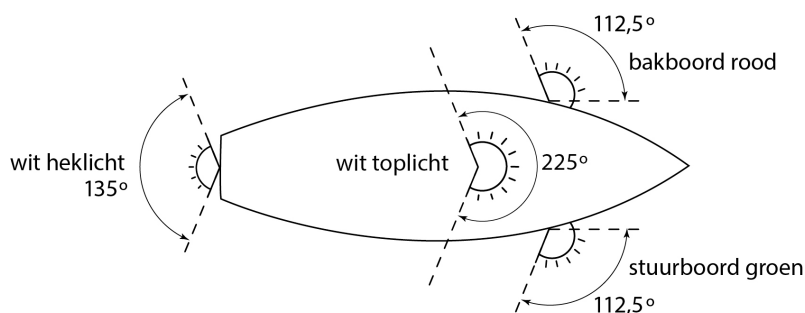
- Een lange stoot "—————" van ongeveer vier seconden.
- Een korte stoot "—" van ongeveer een seconde.
- Een zeer korte stoot "—" van ongeveer een kwart seconde.

Het is goed om als roeier de betekenis van de volgende geluidsseinen te kennen:

—	Ik ga stuurboord uit
— —	Ik ga bakboord uit
— — —	Ik sla achteruit
— — — —	Ik kan niet manoeuvreren, u moet uitwijken
- - - - - enz.	Er dreigt een aanvaring!
— — — — — — — —	Ik verzoek de brug/sluis te openen

8.3 Verlichting

Een varend schip voert een rood licht aan bakboord en groen licht aan stuurboord. Wanneer u 's nachts dus zowel een rood als een groen licht op u af ziet komen, betekent dit dat u precies in de koers van een varend schip ligt. Maak dat u dan weggemt!!



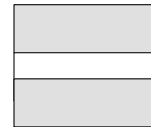
Roeiboten zijn verplicht om na zonsondergang een wit rondschijnend licht te voeren, dat boven de hoofden van de roeiers moet uitsteken.

8.4 Bruggen

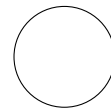
Wat betreft bekende bruggen kan het volgende gezegd worden:

- **Berlagebrug:** deze brug heeft in totaal vijf doorvaartopeningen, waarvan de middelste overspannen is door een beweegbare brug. *Dit middelste bruggat is verboden voor roeiers!*
De overige bruggaten mogen gebruikt worden. De Hoop heeft intern afgesproken om het stuurboordbruggat bij Roeicentrum Berlagebrug/TopRow niet te gebruiken om het risico van aanvaringen met roeileerlingen te vermijden.
- **Utrechtse brug:** deze brug heeft drie doorvaartopeningen. Zowel het stuurboordgat als het middelste bruggat mogen gebruikt worden.
- **Rozenoordbrug:** deze brug heeft twee doorvaartopeningen. Alleen het stuurboordbruggat mag worden gebruikt.

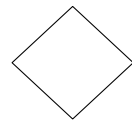
Kies bij het onderdoorvaren van bruggen bij voorkeur het meest stuurboord gelegen bruggat.
Bruggaten gemarkeerd door het volgende roodwitte bord mogen niet gebruikt worden:



De aanbevolen doorvaartopening van een brug wordt aangegeven door de volgende gele lichten of bakens:



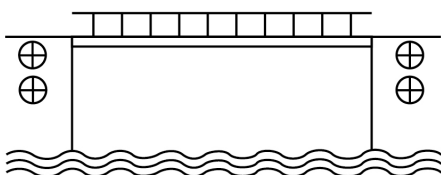
geel licht



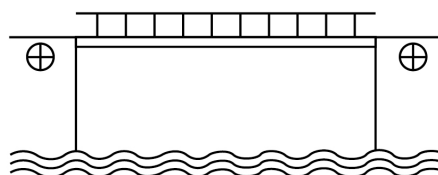
geel baken

Vermijd met een roeiboot waar mogelijk een doorvaartopening met beweegbare brug. Geef de ruimte aan schepen met grotere hoogte die van de beweegbare brug gebruik moeten maken.

Verlichting bij bruggen:

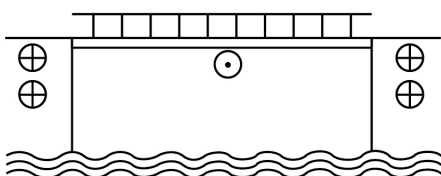


Brug buiten bedrijf, doorvaart verboden.

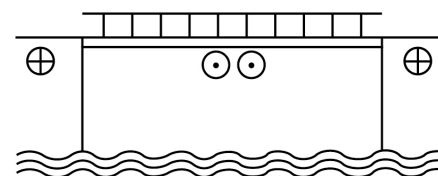


Brug in bedrijf. Doorvaart verboden.

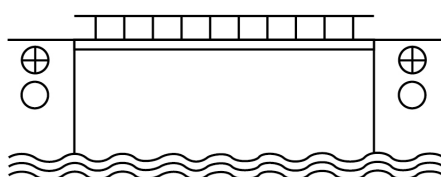
- ⊕ rood
- groen
- geel



Brug buiten bedrijf. Doorvaart toegestaan, let op tegenliggers.



U mag onder de gesloten brug doorvaren, tegenliggende vaart niet.



Doorvaart verboden, wordt binnenkort toegestaan.



Doorvaart toegestaan. Let op tegenliggers.