

De modulaire methode

Theorieboek sturen



Stichting Roeicoach



Jeroen Brinkman

Ruimte voor aantekeningen

Inhoud

Ten geleide.....	3
De modulaire methode	4
1. De stuur en het sturen.....	5
Stuurtips	5
Gebruik van het roer	6
Soorten commando's	6
Het voorkomen van aanvaringen	7
Het sturen van boordboten.....	8
Ploegbegeleiding	8
2. Varen op het water	11
Verkeer op het water	11
Voorrang op het water – algemene principes	12
Voorrang op het water – specifieke situaties	13
Signalen op het water	15
3. Het in- en uitbrengen van boten	18
Het tillen van boten.....	18
Het rijden/glijden van boten	20
a. Uit de loods tillen	20
b. Tilhoogte veranderen.....	21
c. Zwenken	21
d. In het water leggen	21
e. Uit het water tillen	22
f. Boven de hoofden/op de schouders/in de handen brengen.....	22
g. Omlopen/onderdoorkruipen.....	23
h. Draaien in de handen.....	23
i. Positie op de botenstelling veranderen	24
4. Aankomst en vertrek	25
a. Instappen.....	25
b. Het wegduwen van de boot uit de kant.....	25
c. Loskomen van de kant.....	25
d. Aanleggen van de boot aan het vlot	26
e. Uitstappen	27
5. Beginnen en stoppen met roeien	28
a. Beginnen met roeien	28
b. Doorgaan met roeien	28
c. Het roeien onderbreken	28
d. Stoppen van de boot op het water	28
e. Het maken van een noodstop	29
6. Het maken van bochten op het water.....	30
a. Door houden een bocht maken	30
b. Roeiend een bocht maken	31
c. Rondmaken.....	31
7. Manoeuvreren op het water	32
a. Halen met één boord	32
b. Eén haal aan bakboord/stuurboord.....	32
c. Eén haal aan bakboord/stuurboord door de (bakboord/stuurboord) boeg	32

d. Strijken (achteruitroeien).....	33
e. Strijken met één boord	33
f. Eén haal strijken door bakboord/stuurboord	33
g. Eén haal aan bakboord/stuurboord strijken door de (bakboord/stuurboord) boeg	34
8. Vuil en golfslag.....	35
a. Hoogscheren bij golfslag/woelig water	35
b. Uithouden van hoge golven	35
c. Obstakels vermijden	35
d. Vuil vermijden	35
9. Het passeren van obstakels.....	36
a. Nauwe doorgang (engte).....	36
b. Lage, nauwe doorgang (wherry)	37
c. Intrekken van de riemen	37
d. Obstakel aan één zijde	37
10. Overige.....	38
a. Roeien met minder snelheid	38
b. Roeien met meer snelheid	38
c. Het uitvoeren van een oefening	38
d. Het aangeven van in- en uitpik	38

Ruimte voor aantekeningen

10. Overige

Dit hoofdstuk behandelt te overige commando's.

a. Roeien met minder snelheid

"Light paddle/Spoelhaal... na... nu..."

"Na" bij de inpik, "nu" bij de uitpik.

Er wordt zonder kracht geroeid (spoelhaal nog zachter dan light paddle), de bladen worden alleen door het water gehaald. De roeiers blijven zo roeien totdat een ander commando wordt gegeven.

"...en pak maar weer op."

De roeiers roeien weer verder met normale kracht.

b. Roeien met meer snelheid

"Halve kracht/Driekwart kracht/Volle kracht... na... nu."

"Na" bij de inpik, "nu" bij de uitpik.

Er wordt met kracht geroeid. De roeiers blijven zo roeien totdat een ander commando wordt gegeven.

c. Het uitvoeren van een oefening

De stuur geeft eerst een aankondigingscommando, bijvoorbeeld:

"We gaan zo drie halen opbouwen gevolgd door tien halen hard..."

Vervolgens geeft de stuur het uitvoeringscommando:

"...drie plus tien... na... nu."

"Na" bij de inpik, "nu" bij de uitpik.

De roeiers voeren de oefening uit.

d. Het aangeven van in- en uitpik

Desgewenst kan de stuur de roeiers ondersteunen door de in- en uitpik aan te geven. Dit kan al dan niet gebeuren met tellen. Tellende gebeurt altijd op de inpik. Het aangeven op in- en uitpik. Hierbij moet de stuur goed opletten om dit precies synchroon met de in- en uitpik van de slag te doen.

Inpik	Uitpik	Gebruik
<tel>	-	Tellen aantal halen
in	uit	Aangeven in- en uitpik
pak	door	Alternatief voor aangeven in- en uitpik
trap	weg	Accent leggen op beentrap en wegzet
<tel>	weg	Combinatie van tellen en wegzet accentueren
-	stuw	Accent op de aanzwellende haal

En natuurlijk zijn combinaties mogelijk van de hierboven gegeven mogelijkheden.

Ten geleide

Voor u ligt het Theorieboek sturen dat onderdeel uitmaakt van de modulaire methode.

In dit theorieboek sturen is een opsomming gegeven van de meest gebruikte roei-commando's. Uiteraard zijn er bij verenigingen variaties op deze commando's in gebruik. Het is echter niet de intentie geweest om volledig te zijn in de verschillende uitvoeringsmogelijkheden van een commando. Met de in dit document genoemde commando's is de stuurman in staat om de boot in alle omstandigheden beheerst te manoeuvreren en te laten varen. Daarnaast is uitgebreid aandacht besteed aan het verkeersreglement op het water, het BPR oftewel Binnenvaart Politie Reglement.

Omwillen van de leesbaarheid is in dit boek de mannelijke aanspreekvorm gehanteerd.

Om de uniformiteit en leesbaarheid te verhogen zijn in dit document de volgende conventies gebruikt. Het door de stuur gegeven commando is altijd dikgedrukt weergegeven, bijvoorbeeld:

"Slagklaar maken..."

Pauses zijn hierbij aangegeven met drie punten "...". De reactie van de roeiers is hierbij cursief gedrukt weergegeven, bijvoorbeeld:

Oprijden tot de inpikhouding met het blad plat op het water.

Alternatieve en extra commando's zijn ingesprongen weergegeven, bijvoorbeeld:

"Slagklaar maken vanuit de uitpik..."

Oprijden tot de uitpikhouding met het blad plat op het water.

Facultatieve commando's, dat zijn instructies die mogen maar niet hoeven te worden uitgesproken staat tussen haakjes, zoals in:

"...en bedankt (houden beide boorden)."

Wanneer er twee mogelijkheden zijn, wordt dat met een schuine streep weergegeven, zoals in:

"Houden bakboord/stuurboord..."

Met speciale dank aan de website RV Nautilus, die het idee voor dit document heeft aangereikt.

Tevens dank aan RIC voor een aantal plaatjes.

Daarnaast en in het bijzonder wil ik de vele mensen bedanken die een bijdrage hebben geleverd aan de modulaire methode. Door hun opmerkingen, aanvullingen en correcties is de inhoud van de theorieboeken en cursussen aanzienlijk verbeterd. Ik dank met name en in alfabetische volgorde: Rietje Flink, Gerlinde Hamming, Mek Vooren, Bram Rutten, Frank Schipperijn, Guus Vogelzang, Hendrien Landweer en Joop Brak. Met dank aan de Proteus Paparazzi voor de mooie omslagfoto.



Ten opzichte van eerdere versies zijn slechts kleine aanpassingen gemaakt, met name daar waar dat nodig was om consistent te blijven met de roei.app.

Ik hou me aanbevolen voor opmerkingen, correcties en aanvullingen.

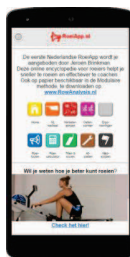
Jeroen Brinkman, Naarden, 11 januari 2020

De modulaire methode

De modulaire methode is een methode die verenigingen ondersteunt bij het opleiden van roeiers en stuurlieden. De methode heeft onderdak gekregen bij de stichting Roeicoach en omvat:

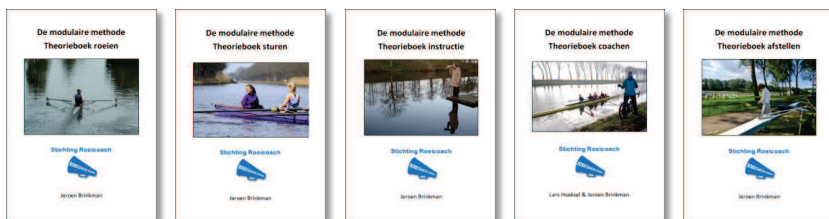
1. vijf theorieboeken met daarin de theorie van roeien, sturen, instructie, coachen en afstellen;
2. de online applicatie: www.RoeiApp.nl;
3. vijf modulaire cursussen voor het opleiden van roeiers en stuurlieden;
4. een digitale leeromgeving voor het interactief herkennen van roeifouten;
5. opleidingen voor instructeurs en coaches.

De eerste drie worden kosteloos aan de Nederlandse roeiers en roeisters aangeboden, voor de laatste twee wordt een vergoeding gevraagd.



De methode bevat een individueel- en verenigingsdeel die er in combinatie voor zorgdragen dat de kwaliteit van de roei- en stuuropleidingen bij een vereniging worden verbeterd.

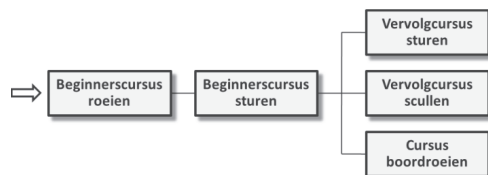
Het individuele deel van de Modulaire Methode ondersteunt coaches en instructeurs met de RoeiApp, de digitale leeromgeving, de opleidingen van de stichting Roeicoach en de vijf theorieboeken:



Het verenigingsdeel steunt op de vijf modulaire cursussen: twee voor het aanleren van scullen, één voor het aanleren van boordroeien en twee voor het aanleren van stuurvaardigheden.



Daarnaast zijn theorievragen beschikbaar om de theoriekennis te toetsen.



De volgorde van de cursussen staat hiernaast getekend. In het theorieboek Instructie wordt een uitgebreidere toelichting op de methode gegeven.

Mocht u de methode (kosteloos) willen gebruiken, neem dan contact op met de stichting Roeicoach.

b. Lage, nauwe doorgang (wherry)

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscommando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een brug) aan te kondigen:

“We naderen de brug, klaarmaken voor slippen en vallen...”

Vlak voor het punt waar men moet slippen wordt het commando gegeven.

“...slippen en vallen... nu...”

“Slippen en vallen” bij de inpik, “nu” voor de uitpik.

De haal wordt afgemaakt en de roeiers gaan achterover liggen, de riemen evenwijdig aan de boot met de bladen op het water. De handles worden vastgehouden. Let op evenwicht.

“...riemen uitbrengen, wanneer dat kan.”

De roeiers gaan weer rechtop zitten en brengen de riemen uit. Wacht op volgend commando.

c. Intrekken van de riemen

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscommando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een brug) aan te kondigen:

“We naderen de brug, klaarmaken voor het intrekken van de riemen...”

Vervolgens wordt het commando gegeven om te laten lopen (zie commando 5c).

“...intrekken de riemen... nu...”

De bladen worden onder een hoek van 15 graden gedraaid, zodat ze als een soort speedbootje over het water scheren, om te voorkomen dat het blad “hapt” in het voorbijglijdende water. Vervolgens worden de riemen ingetrokken totdat de kraag zich tussen de handen bevindt. Elke roeier kijkt naar zijn eigen blad(en) om te zien of ze verder moet(en) worden ingetrokken. Indien nodig worden de riemen verder ingetrokken totdat de bladen de dol raken. De riemen worden vast en laag gehouden, om de bovenkant van de brug niet te raken. Let op het evenwicht (balans).

“...riemen uitbrengen, wanneer dat kan.”

De roeiers brengen de riemen weer uit en wachten op het volgende commando.

d. Obstakel aan één zijde

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscommando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een steiger) aan te kondigen:

“We naderen de steiger, klaarmaken om te slippen aan bakboord/stuurboord...”

Vlak voor het punt waar men moet slippen wordt het commando gegeven.

“...slippen aan bakboord/stuurboord... nu.”

“Slippen...” bij de inpik, “nu” bij de uitpik.

De haal wordt afgemaakt en de riemen van het onderhavige boord worden evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen op het water. De handles worden vastgehouden. Let op evenwicht door stil te zitten.

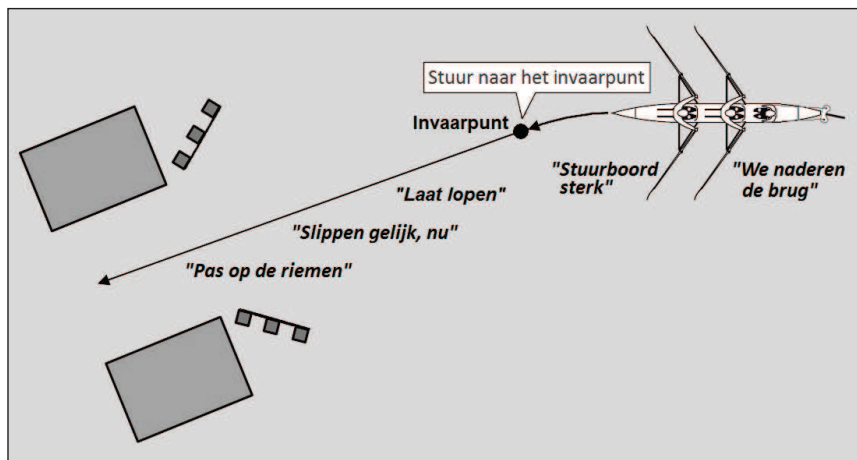


9. Het passeren van obstakels

Dit hoofdstuk geeft de commando's die het mogelijk maken om obstakels, zoals bruggen, te passeren.

a. Nauwe doorgang (engte)

Voor het passeren van een nauwe doorgang (of engte) kan worden gekozen voor het slippen. Echter wanneer de boot beschikt over zogeheten duwstangen, die van de top van de dol naar het boord lopen, is slippen lastig. De duwstang zit dan in de weg wanneer de riem langzij gebracht moet worden. In dat geval kan er ook gekozen worden om de riemen in te trekken. Ook bij boordroeien is het gebruikelijk de riemen in te trekken.



Bij het insturen van bruggen is het zogenaamde invaarpunt belangrijk. Dit is het punt waar de vaaras van het roeiwater de invaaras van de brug kruist. Dit invaarpunt moet de boot op de nieuwe koers koers passeren.

Ruim van tevoren (ongeveer 50 meter) wordt het aandachtscommando gegeven door de nadering van het obstakel (bijvoorbeeld een brug) aan te kondigen:

"We naderen de brug, klaarmaken om te slippen..."

Vlak voor het punt waar men moet slippen wordt het commando gegeven.

"...laat... lopen ...slippen gelijk... nu..."

De haal wordt afgemaakt en de riemen nagenoeg evenwijdig aan de boot gebracht met de bladen op het water. De handles worden vastgehouden. Hou evenwicht door stil te zitten. Kijk naar je blad(en).

"... pas op de riemen (aan bakboord/stuurboord)..."

De roeiers kijken naar hun riemen en trekken ze zo nodig (meer) in.

"...riemen uitbrengen, wanneer dat kan."

De riemen worden weer uitgebracht wanneer dat kan. Wacht op volgend commando.

1. De stuur en het sturen

De stuurman of stuurvrouw, kortweg stuur, heeft een belangrijke rol in de roeiboot. Hij is allereerst de kapitein of baas van het schip. Daarnaast heeft de stuur vijf belangrijke taken:

1. Ten eerste stuurt hij de boot. Hij zorgt ervoor dat de boot schadevrij door het water en langs allerlei (varende) obstakels vaart.
2. Ten tweede coördineert hij acties die met de boot worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het in- en uit de loods brengen, de roeibeweging, het in- en uitstappen en het manoeuvreren van de boot door het geven van commando's.
3. Ten derde stippelt hij de route uit en kiest de vaarwegen.
4. Ten vierde informeert hij de ploeg, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
5. Ten vijfde begeleidt hij de ploeg, geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt er voor dat er goed en gelijk wordt geroeid.

De stuurman en de roeiers zijn natuurlijk allemaal verantwoordelijk voor het materiaal, maar de stuurman heeft de eindverantwoordelijkheid. De stuur is de kapitein of schipper zoals aangegeven in het Binnenvaart Politie Reglement. Hij is dus de enige die de commando's geeft. Ook de coach dient dit te respecteren, hij of zij vraagt de stuur om oefeningen te doen of om te laten lopen. Roeiers accepteren dus alleen commando's van de stuur, niet van elkaar, de kamprechter (de scheidsrechter bij een roeiwedstrijd) of de coach.

Tenslotte is de stuurman verantwoordelijk voor het afschrijven van de boot.

Stuurtips

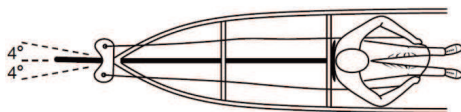
Bij het sturen is het belangrijk om de volgende stuurtips in acht te nemen:

1. Gebruik geen alcohol wanneer er nog gestuurd moet worden. Hierbij is er geen wezenlijk verschil tussen auto of boot. Weet dat verzekering bij een vaarongeval, waarbij alcohol door de stuur is gebruikt, mogelijk de schade niet dekt.
2. Zorg er steeds voor in het midden op de stuurstoel te zitten en niet tijdens het roeien buiten boord te hangen om langs de roeiers heen te kunnen kijken (balansverstoring). Is dit toch noodzakelijk, doe dit dan alleen tijdens de haal.
3. Gebruik de commando's, deze zijn er niet voor niets. Commando's zijn expres kort gehouden, hierdoor kunnen ze snel worden gegeven. Het gebruik van korte standaard commando's zorgt ervoor dat iedereen de commando's eenvoudig kan herkennen en verstaan, ook wanneer er veel omgevingsgeluid is.
4. Stuur behoudend. Het meeste roeimateriaal moet vele (soms tientallen) jaren mee. Het schadevrij terugbrengen van het materiaal is daarom belangrijker dan het net wat sneller afleggen van het parcours of het net nog inhalen van een andere boot.
5. Houdt overwicht. De stuur bepaalt wat er in de boot gebeurt, niet de roeiers of de coach. Wil de coach de boot stilleggen, dan vraagt hij dat aan de stuur. Hij geeft nooit direct aan de roeiers commando's die door de stuur gegeven zouden moeten worden.

Gebruik van het roer

Het sturen van een boot gebeurt door te trekken aan de roertouwjes. De boot gaat naar de kant waar het roertje naar toe wordt getrokken. Voor het gebruik van het roer gelden de volgende richtlijnen:

1. Gebruik het roer zo weinig mogelijk (immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af). Liever een aantal kleine korte correcties dan één keer een grote lange correctie.
2. Bij een ervaren ploeg dient bij voorkeur te worden gestuurd (roer geven) wanneer de bladen uit het water zijn. Dan heeft roer geven het meeste effect en beïnvloedt het sturen de haal niet. Wanneer er gestuurd wordt, zullen door de draaibeweging van de boot de riemen aan de zijde van de binnenbocht meer weerstand ondervinden dan die aan de zijde van de buitenbocht. Voorwaarde is wel dat de ploeg goed in staat is om balans te houden.
3. Bij een onervaren ploeg dient bij voorkeur te worden gestuurd wanneer de bladen in het water zijn. Hierdoor wordt de balans niet verstoord. Wel zullen de roeiers merken dat de riemen aan het boord waar naartoe wordt gestuurd meer weerstand ondervinden dan die aan het andere boord.
4. Zet het roer niet te scheef, dan remt het sterker dan dat het stuurt. Hou een optimale hoek aan van vier tot vijf graden, daarboven neemt de remmende werking van het roer sterk toe. Een roeruitslag van meer dan 30 graden remt alleen nog maar en heeft nauwelijks meer sturend rendement.



5. Maak bij scherpe bochten gebruik van de roeiers, door bakboord of stuurboord sterker te laten halen ("stuur- of bakboord sterk").
6. Een roer werkt alleen wanneer de boot sneller gaat dan het water. Wanneer net slagklaar is gemaakt, is sturen dus lastig. Dit effect treedt ook op in stromend water en bij harde tegenwind.
7. Na de stuurmanoeuvre draait de boot altijd nog even door. Houd hier rekening mee.
8. Slinger de stuurlijn niet om het lichaam of de handen en houdt de stuurlijnen altijd strak. Laat de stuurlijn nooit buiten boord hangen, want dan kan de lijn achter het roer, het vinnetje of een paaltje blijven hangen, waardoor de boot onbestuurbaar wordt en veel schade kan oplopen.
9. Zorg dat bij het strijken van de boot beide stuurlijnen goed strak gehouden worden zodat het roer precies recht staat, anders bestaat de kans dat het roer beschadigt of afbreekt.

Soorten commando's

Bij het geven van commando's door de stuur, kan onderscheid worden aangebracht tussen drie verschillende soorten commando's.

Aankondigingscommando's

Dit zijn eigenlijk geen commando's maar het is informatie die op een gestructureerde manier wordt gegeven. Denk hierbij aan: "We naderen het vlot", "Klaar maken om uit te stappen" of "We gaan drie halen opbouwen gevolgd door tien halen hard". Aankondigingscommando's bereiden de roeiers dus voor op datgene wat van ze gevraagd gaat worden. Bij oefeningen kan de oefening aan de roeiers worden uitgelegd, in sommige gevallen zal dit uitgebreid zijn.

8. Vuil en golfslag

Dit hoofdstuk geeft de commando's die nodig zijn om vuil en golven te vermijden.

a. Hoogscheren bij golfslag/woelig water

"Hoog scheren... na... nu..."

"Na" bij de inpik, "nu" bij de uitpik.

Hierbij worden de handen tijdens wegzet en oprijden dieper door de boot naar voren gebracht, waardoor de bladen hoger over het water scheren. De halen worden achter iets ingekort.

En wanneer het water weer rustig is.

"... en bedankt (hoog scheren)."

De ploeg roeit verder als voorheen.

b. Uithouden van hoge golven

Bij hoge golven, meestal door passerende scheepvaart. De stuur stuurt de boot parallel aan de aankomende golven ('dwarszee'), laat lopen en geeft het aankondigingscommando.

"Klaarmaken voor uithouden aan bakboord/stuurboord..."

De bladen worden plat op het water gelegd, de knieën uitgetrapt, de hendel(s) boven de knieën.

"...uithouden (aan bakboord/stuurboord) nu..."

Aan het genoemde boord, aan de golfzijde, de handle omhoog brengen waardoor het boord omhoog wordt getrokken en de golf onder de boot doorloopt in plaats van de boot in komt.

"... en bedankt (uithouden)."

De boot wordt weer recht gelegd, waarna men afwacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

c. Obstakels vermijden

"Let op de riemen aan bakboord/stuurboord/beide boorden..."

Waarbij de roeier naar zijn eigen genoemde blad kijkt en het obstakel vermijdt door zijn riem in te trekken, er over heen te scheren of te slippen. Hierbij probeert hij tevens de roebeweging van de slag zo goed mogelijk te volgen.

"...en bedankt (let op de riemen)."

De ploeg roeit verder als voorheen.

d. Vuil vermijden

Wanneer er begroeiing in het water ligt, bijvoorbeeld waterplanten

"Vuil aan bakboord/stuurboord/beide boorden..."

Waarbij de roeier naar zijn eigen genoemde blad kijkt en het obstakel(s) vermijdt. Hierbij probeert hij tevens de roebeweging van de slag zo goed mogelijk te volgen.

"...en bedankt (let op vuil)."

De ploeg roeit verder als voorheen.

Wanneer er vuil aan het vinnetje is blijven hangen, helpt strijken gelijk (zie commando: 7d).



De laatste strijkhaal wordt herhaald.

Wanneer een volledige strijkhaal een te grote correctie geeft, kan ook gevraagd worden om een klapje.

“Klapje strijken bakboord/stuurboord.”

Bakboord/Stuurboord strijkt één haal zonder op te rijden. De slag geeft het aan, de rest volgt.

“...en nog een klapje strijken.”

De laatste strijkhaal wordt herhaald.

g. Eén haal aan bakboord/stuurboord strijken door de (bakboord/stuurboord) boeg

Bij scullen.

“Boeg, haaltje strijken aan bakboord/stuurboord.”

De boeg strijkt een haaltje aan stuurboord/bakboord zonder op te rijden.

“...en nog een haaltje strijken.”

De laatste strijkhaal wordt herhaald.

Wanneer een volledige strijkhaal een te grote correctie geeft, kan ook gevraagd worden om een klapje.

“Boeg, klapje strijken aan bakboord/stuurboord.”

De boeg strijkt een haaltje aan stuurboord/bakboord zonder op te rijden.

“...en nog een klapje strijken.”

De laatste strijkhaal wordt herhaald.

Bij boordroeien.

“Haaltje strijken (bakboord/stuurboord) boeg.”

De (bakboord/stuurboord) boeg strijkt een haaltje, doorgaans zonder op te rijden.

“...en nog een haaltje strijken.”

De laatste strijkhaal wordt herhaald.

Wanneer een volledige strijkhaal een te grote correctie geeft, kan ook gevraagd worden om een klapje.

“Klapje strijken (bakboord/stuurboord) boeg.”

De (bakboord/stuurboord) boeg strijkt een haaltje, doorgaans zonder op te rijden.

“...en nog een klapje strijken.”

De laatste strijkhaal wordt herhaald.



Uitvoeringscommando's

Bij een uitvoeringscommando wordt daadwerkelijk een actie van de roeiers gevraagd. Deze commando's zijn altijd kort en krachtig. Denk hierbij aan *“Laat lopen”*, *“Bakboord houden”* of *“Drie plus tien na... nu”*.

Beëindigingscommando's

Dit zijn commando's die de uitvoering van de uitvoeringscommando's opheffen. Denk hierbij aan *“Bedankt bakboord sterk”* of (beter nog) *“Bedankt”* of *“Riemen uitbrengen, wanneer uitbrengen kan”*.



TIP: Wacht altijd met het geven van een nieuw commando, tot een eerder commando geheel is uitgevoerd.

Hoeveel commando's een stuurman ook kent, deze kennis vervangt nooit het goed stuurmanschap. Belangrijk is dat de stuur ver vooruit kijkt en goed anticipeert op hetgeen wat komen gaat. Schade aan een roeiboot blijft nooit zonder consequenties. In het gunstige geval is de boot een tijd uit de vaart en moet de bootsman of materiaalcommissaris er avonden en weekenden in stoppen om de schade weer te repareren. In het slechtste geval wordt het verzekeringswerk.

Het voorkomen van aanvaringen

Roeiboten bij een roeiereniging moeten lang mee, dertig jaar is geen uitzondering en er zijn zelfs boten die veel langer mee gaan. Een dergelijk lange levensduur is alleen mogelijk wanneer er behoedzaam met het materiaal wordt omgegaan. Een boot waarmee ruw wordt omgesprongen of waarmee onnodige risico's worden genomen, zal eerder stuk gaan. Daarnaast is het repareren van schades werk dat door vrijwilligers in de avonduren moet worden uitgevoerd. Genoeg redenen om voorzichtig met de boten om te gaan.

Een aanvaring zal nagenoeg altijd schade met zich mee brengen. Daarnaast bestaat er kans op lichamelijk letsel en/of onderkoeling wanneer roeiers of stuur te water geraken. Het is daarom belangrijk geen enkel risico te nemen bij het sturen van een boot.

Onderscheid kan worden aangebracht tussen aanvaringen met:

- andere boten, waaronder zeil-, roei- en motorboten;
- de wal, oever of brug;
- vaste objecten in het water, zoals vloten, steigers of dukdalfen;
- drijvende objecten in het water zoals bijvoorbeeld drijfhout of rieteilanden.

Voor het voorkomen van aanvaringen gelden de volgende richtlijnen:

1. Ken het BPR, zoals uitgelegd in hoofdstuk twee van dit theorieboek. De stuur neemt nooit voorrang op andere boten, ook al heeft hij dat wel.
2. Wanneer een aanvaring dreigt, met een andere (roei)boot, dan moet de betreffende boot worden aangeroepen. Begin de aanroep met het benoemen van de boot: *“C4...”*, *“Skiff...”* of *“Motorboot...”* en roep vervolgens wat die boot moet doen: *“houden!”*, *“sturen!”*, *“houdt stuurboord wal!”* of *“kijk uit!”*.
3. Roep andere boten ook aan wanneer voor die boten een aanvaring dreigt. Wanneer een skiff gevaarlijk dicht bij de wal komt, roep dan *“Skiff, sturen!”*
4. Probeer een aanvaring altijd te vermijden en overweeg bij een dreigende aanvaring de wal in te sturen. In dat geval heeft maar één boot schade.
5. Wanneer de stuur niet zeker is of er voldoende ruimte voor de riemen is, dan waarschuwt hij in ieder geval de roeiers (zie hoofdstuk 8, obstakels vermijden).

6. Probeer aanvaringen met drijvende obstakels zoals wrakhout, te vermijden. Stuur zo, dat het object onder de riggers door drijft. Wanneer onverhoopt toch een stuk wrakhout wordt aangevaren, wees dan met gladde boten erg voorzichtig. Deze hebben aan de achterzijde een vinnetje dat uitsteekt. Komt het wrakhout met deze vin in aanraking, dan is de kans op beschadiging groot. Laat dus wanneer het wrakhout de boeg raakt, altijd houden aan beide boorden of – beter nog – houden aan één boord, waardoor de boot van het wrakhout afglijdt.

Het sturen van boordboten

Het sturen van een boordboot verschilt op een aantal punten van het sturen van een scullboot. Dat zijn de volgende punten:

1. Een boordboot heeft langere riemen dan een scullboot en is daarom breder. Een belangrijk punt om als stuur rekening mee te houden.
2. Het draaien van de boot door één boord te laten halen, gaat langzamer. Een 2+ of 4+ heeft immers maar de helft van het aantal riemen van een scullboot. Bij een acht is het daarnaast lastig door de lengte van de boot.
3. Bij nauwe doorvaarten worden de riemen ingetrokken in plaats van geslipt. De stuur moet hierbij toezien dat de roeiers het volgende doen:
 - dat het blad onder een hoek op het water wordt gehouden, om te voorkomen dat het blad water schept, door het water wordt meegenomen en als gevolg daarvan de handle van de riem de roeier hard in de maag raakt;
 - dat bij bruggen de handles laag worden houden om te voorkomen dat zij de onderzijde van de brug raken;
 - dat naar het blad wordt gekeken zodat het zo nodig verder kan worden ingetrokken.

Het intrekken van de riemen kost veel meer tijd dan het slippen. Daarom moet het commando om te laten lopen en de riemen in te trekken, eerder worden gegeven. Vuistregel is dat wanneer de riemen ingetrokken zijn, de roeiers nog twee halen hadden moeten kunnen maken.

4. De C2+ of 2+ is een boot die gemakkelijk slingert. Wanneer een van beide roeiers een haal harder of zachter maakt dan de andere roeier, zal de koers van de boot ogenblikkelijk veranderen. Oplettendheid is hier dus geboden.
5. Bij een acht is het halen of strijken met één boord vaak te veel. Bij manoeuvres waarbij de riemen worden gebruikt, zal dat vaak aan de boeg worden gevraagd in plaats van het hele boord. Halen of strijken met het hele boord geeft een veel te grote correctie.

Ploegbegeleiding

Naast het sturen van de boot heeft de stuur een belangrijke rol bij het begeleiden van de ploeg.

De stuur als begeleider

De stuur fungeert ook als de regelaar van de ploeg. De stuur schrijft de boot af, noteert schades en is verantwoordelijk voor het transport van de boot. Hij regelt dat de boot op het juiste moment op de botenwagen ligt en dat deze goed is vastgesjord. Reserveonderdelen en gereedschap heeft de stuur altijd bij zich.

Bij het varen op open water is de stuur verantwoordelijk voor het meenemen van de juiste spullen. Ook controleert hij de boot vooraf en zorgt ervoor dat deze vaarklaar is. Hij kent de reglementen en de vaarregels van het water waarop wordt gevaren.

Bij boordroeien.

“Haaltje (bakboord/stuurboord) boeg.”

De (stuurboord/bakboord) boeg maakt een haal, met oprijden.

“...en nog een haaltje.”

De laatste haal wordt herhaald.

Wanneer een volledige haal een te grote correctie geeft, kan ook gevraagd worden om een klapje.

“Klapje op (bakboord/stuurboord) boeg.”

De (stuurboord/bakboord) boeg maakt een haal zonder op te rijden.

“...en nog een klapje op.”

De laatste haal wordt herhaald.

d. Strijken (achteruitroeien)

“Strijken gelijk...”

De handle(s) wordt/worden naar het lichaam gebracht.

Soms is het gebruikelijk om de bladen voorafgaand aan het strijken te draaien. Dit is ongewenst omdat de handen dan de fixatie op de riemen verliezen. Dat heeft weer tot gevolg dat de roeier zijn bladstand niet “blindelings” kent. Het blad kan immers elke denkbare positie hebben ingenomen. Bij snelle manoeuvres bestaat zo de kans op diepen en/of overslaan, omdat de stand van het blad niet meer door de stand van de handen bepaald wordt.

“...nu...”

Men begint met strijken.

“...en bedankt (strijken gelijk).”

De strijkende slag wordt afgemaakt, waarna men afwacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

e. Strijken met één boord

“Bakboord/Stuurboord strijken...”

De handle/handles worden naar het lichaam gebracht.

“...nu...”

De roeiers volgen de slag met het strijken. Strijken kan zowel met als zonder rijden worden uitgevoerd. Volg daarbij de slag.

“...en bedankt (bakboord/stuurboord strijken).”

De strijkslag wordt afgemaakt, waarna men afwacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

f. Eén haal strijken door bakboord/stuurboord

“Haaltje strijken bakboord/stuurboord.”

Bakboord/Stuurboord strijkt één haal zonder op te rijden. De slag geeft het aan, de rest volgt.

“...en nog een haaltje strijken.”

7. Manoeuvreren op het water

Dit hoofdstuk behandelt de verschillende commando's die het mogelijk maken om met een boot op het water te manoeuvreren.

a. Halen met één boord

“Bakboord/Stuurboord halen...”

Het blad wordt in de inpijstand gebracht.

“...nu...”

De roeiers volgen de slag met het halen. Het halen kan zowel met als zonder rijden worden uitgevoerd. Volg daarbij de slag.

“...en bedankt (halen gelijk).”

De slag wordt afgemaakt, waarna men afwacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

b. Eén haal aan bakboord/stuurboord

“Haaltje aan bakboord/stuurboord.”

Stuurboord/Bakboord maakt één haal met oprijden. De slag geeft het aan, de rest volgt.

“...en nog een haaltje.”

De laatste haal wordt herhaald.

Indien een volledige haal een te grote correctie geeft kan ook om een haal zonder oprijden worden gevraagd, dit heet een ‘klapje’.

“Klapje aan bakboord/stuurboord.”

Stuurboord/Bakboord maakt één haal zonder op te rijden. De slag geeft het aan, de rest volgt.

“...en nog een klapje.”

De laatste haal wordt herhaald.

c. Eén haal aan bakboord/stuurboord door de (bakboord/stuurboord) boeg

Bij scullen.

“Boeg, haaltje aan bakboord/stuurboord.”

De boeg maakt een haaltje aan stuurboord/bakboord, met oprijden.

“...en nog een klapje op.”

De laatste haal wordt herhaald.

Wanneer een volledige haal een te grote correctie geeft, kan ook gevraagd worden om een klapje.

“Boeg, klapje op aan bakboord/stuurboord.”

De boeg maakt een haaltje aan stuurboord/bakboord, zonder op te rijden.

“...en nog een klapje op.”

De laatste haal wordt herhaald.

De stuur tijdens races

Voorafgaand aan wedstrijden is de stuur bij de stuurliedenvergadering aanwezig en hij regelt ook de rugnummers voor de race.

Onderscheid kan worden aangebracht tussen boord aan boord races en lange afstand races. In beide gevallen is er samenspel tussen de slag en de stuur: de slag die goed voelt wat de ploeg doet en de stuur die overzicht heeft hoe de ploeg in de race ligt.

Bij boord aan boordwedstrijden is het belangrijk dat de stuur de positie kent en doorgeeft.

Uitgangspunt hierbij is dat de roeiers niet uit de boot hoeven te kijken om te weten hoe zij in het veld liggen. Hiervoor zijn zij dus afhankelijk van de informatie die de stuur ze geeft. De achterstand of voorsprong wordt aangegeven in bootlengten:

- *taft voor/achter* – boot ligt een taftlengte voor/achter.
- *halve/hele bootlengte voor/achter* – boot ligt een halve/hele bootlengte voor/achter;
- *bootlengte licht/twee lengten licht voor/achter* – boot ligt zover voor dat er één/twee bootlengten passen tussen de eigen boot en de dichtstbijzijnde tegenstander.

Dan wel roeiplekken:

- één roeiplek – het puntje van de tegenstander ligt gelijk met de boegroeier;
- vier roeiplekken – het puntje van de tegenstander ligt gelijk met de vierde roeier.

Bij lange afstandraces is het belangrijk dat de stuur de ploeg op snelheid brengt bij de voorstart en aangeeft wanneer de startlijn gepasseerd is. Daarnaast wordt de afgelegde afstand of afstand tot de finish aan de ploeg doorgegeven. Hiervoor kunnen de baanmarkeringen worden gebruikt. Zijn deze niet aanwezig dan biedt een GPS uitkomst.

De stuur zorgt er voor dat de ploeg in- en uitroeit en bijtijds bij de start aanwezig is. Ook is de stuur in samenspraak met de slag verantwoordelijk voor het feit dat de vooraf (met de coach) afgesproken wedstrijdstrategie wordt uitgevoerd. Deze strategie omvat tenminste afspraken over:

1. tempo en streeftijden voor de verschillende delen van de race;
2. de punten waarop aanvallen worden uitgevoerd dan wel tussensprints worden geplaatst;
3. de wijze waarop gereageerd wordt op het oplopen van of opgelopen worden door andere ploegen;
4. de wijze waarop omgegaan wordt met wind mee of tegenwind rakken en het schakelen daartussen;
5. de wijze waarop wordt omgegaan met momenten waarop de ploeg uit elkaar valt dan wel het streeftempo niet wordt gehaald.

Belangrijk is dat de stuur de ploeg weet te motiveren en goed bij elkaar kan houden. Waar nodig communiceert hij met de slag hierover. Het is verstandig dat de slag en stuur afspraken maken over een goede en beknopte informatie uitwisseling tijdens de race. Gesprekken zijn nu eenmaal lastig te voeren wanneer je als slag een race roeit. Codewoorden kunnen hier goed bij helpen.

Belangrijk is dat de stuur de beschikking heeft over moderne elektronische hulpmiddelen. Denk hierbij aan:

- een versterker die het stemgeluid van de stuur versterkt;
- een tempo-indicator die het tempo van de ploeg weergeeft;
- een stopwatch die de tussentijden van de ploeg laat zien;
- een GPS die afgelegde afstand en snelheid van de boot weergeeft.



Diverse moderne elektronische hulpmiddelen

Met deze hulpmiddelen is de stuur beter in staat om de ploeg tijdens de race te begeleiden.

Commando's en informatieverstrekking worden door de stuur – ook in de race – kort en krachtig gehouden, zodat alle roeiers weten waar ze aan toe zijn. Indien de stuur dit goed weet te doen is hij zijn gewicht in goud waard en draagt bij aan het neerzetten van een snelle tijd.

De stuur als coach

Onderscheid kan worden aangebracht tussen die gevallen waarbij de ploeg een coach heeft en waarbij dat niet het geval is. Wanneer de ploeg een coach heeft, functioneert de stuur als intermediair. Hij stelt zijn handelen ten dienste van de vooruitgang van de ploeg. Hij levert een belangrijke bijdrage in het concretiseren van de aanwijzingen van de coach naar de ploeg en vertaalt het gevoel in de boot terug naar de coach. Belangrijk is dat de coach de stuur vrijheid geeft om deze rol te vervullen.

Wanneer de ploeg geen coach heeft, kan de coach een gedeelte van de taken van de coach overnemen. Denk hierbij aan het samenstellen van een training en het technisch begeleiden van de ploeg. In het *Theorieboek instructie* is een hoofdstuk gewijd aan de oefeningen die een stuur kan geven om de conditie te verbeteren (conditionele oefeningen). Ook is aangegeven welke fouten van de stuurplaats gesignaleerd kunnen worden en met welke oefeningen deze verholpen kunnen worden. Daarnaast staat beschreven welke stappen gevolgd moeten worden om een ploeg bij elkaar te krijgen en samen beter te laten roeien.



“...en houden bakboord/stuurboord...”

Het blad wordt langzamerhand tot verticaal in het water gedraaid totdat het houden geen effect meer heeft.

Indien de boot niet schuin naar het houdende boord toe ligt, zegt de stuur:

“... overhellen naar het houdende boord...”

De roeiers leunen over naar het houdende boord.

“...en bedankt (bakboord/stuurboord houden).”

Hierop wordt het volgende commando afgewacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

b. Roeiend een bocht maken

“Stuurboord/Bakboord sterk...”

Hierbij wordt aan het genoemde boord krachtig geroeid, terwijl op het andere boord de beweging alleen wordt meegemaakt, zonder kracht. Hierdoor komt de boot sneller de bocht door dan alleen met het roer.

“...en bedankt (stuurboord/bakboord sterk).”

Vanaf de eerstkomende haal is de kracht aan beide boorden weer gelijk, zoals voor de bocht.

c. Rondmaken

De stuur begint met het aankondigingscommando.

“Klaarmaken voor rondmaken over bakboord/stuurboord (om en om)...”

De roeiers brengen de handle(s) naar de maag en de bladen van het genoemde boord worden verticaal in het water gezet.

Zo nodig wordt het volgende commando gegeven.

“...boeg kijkt mee...”

Dit zorgt ervoor dat de boeg de punt bij het rondmaken in de gaten houdt. Hij roept wanneer de punt van de boot in gevaar komt.

Ter verduidelijking kan het volgende commando worden gegeven.

“...stuurboord strijken, bakboord halen...” / “...bakboord strijken, stuurboord halen...”

“...rondmaken nu...”

Het rondmaken wordt altijd begonnen met strijken, dit boord bepaalt het tempo. Het strijkende boord begint met een strijk, het andere boord rijdt mee op. Vervolgens maakt het andere boord een haal en het strijkende boord haalt zijn blad terug. Het strijkende boord geeft altijd het tempo aan.

“...en bedankt (rondmaken).”

De slag wordt afgemaakt, waarna men afwacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.



6. Het maken van bochten op het water

In dit hoofdstuk worden de verschillende commando's gegeven om met een boot een bocht in het water te maken. In onderstaande tabellen zijn de effecten van de commando's opgesomd.

Houden, halen en ronden	De boot:	De voorpunt:
Bakboord sterk	gaat naar voren en vertraagt niet	gaat naar stuurboord, boot neemt ruime bocht
Stuurboord sterk	gaat naar voren en vertraagt niet	gaat naar bakboord, boot neemt ruime bocht
Houden bakboord	gaat naar voren en vertraagt	gaat naar bakboord, boot neemt krappe bocht
Houden stuurboord	gaat naar voren en vertraagt	gaat naar stuurboord, boot neemt krappe bocht
Stuurboord halen	gaat naar voren	gaat naar bakboord
Bakboord halen	gaat naar voren	gaat naar stuurboord
Klapje halen stuurboord	gaat naar voren	gaat een beetje naar bakboord
Klapje halen bakboord	gaat naar voren	gaat een beetje naar stuurboord
Ronden over bakboord	blijft nagenoeg op dezelfde plaats	gaat sterk naar bakboord
Ronden over stuurboord	blijft nagenoeg op dezelfde plaats	gaat sterk naar stuurboord
Halen beide boorden even sterk	gaat naar voren	gaat rechthout

Effecten van houden, halen en ronden

Strijken	De boot:	De achterpunt:
Strijken bakboord	gaat naar achteren	gaat naar stuurboord
Strijken stuurboord	gaat naar achteren	gaat naar bakboord
Klapje strijken bakboord	gaat beetje naar achteren	gaat beetje naar stuurboord
Klapje strijken stuurboord	gaat beetje naar achteren	gaat beetje naar bakboord
Slippend strijken bakboord	blijft nagenoeg op dezelfde plaats.	gaat naar stuurboord
Slippend strijken stuurboord	blijft nagenoeg op dezelfde plaats.	gaat naar bakboord
Strijken beide boorden even sterk	gaat naar achteren	gaat rechthout

Effecten van strijken

a. Door houden een bocht maken

Geef eerst het commando om te laten lopen (zie commando 5c).

2. Varen op het water

De vaarregels op het water worden bepaald door drie regelgevers: de overheid, het bestuur van de roeivereniging en de gebruiken van goed zeemanschap.

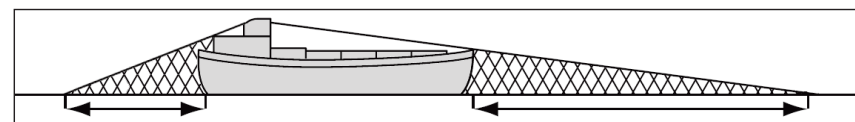
Op 26 oktober 1983 trad het "Reglement houdende bepalingen ter voorkoming van aanvaringen of aandrijving op de openbare wateren in het Rijk, die voor de scheepvaart openstaan" in werking. Kortweg genoemd "Het Binnenvaart Politie Reglement" of BPR. Daarnaast zijn er nog een aantal wijzigingsbesluiten (aanpassingen) op het BPR van toepassing. In principe geldt het BPR voor alle binnenwateren in Nederland - er zijn enkele rivierdelen (van Rijn, Maas en Lek) uitgezonderd - en dus ook voor vrijwel al het water waarop wij roeien. Vraag altijd terplekke na welke regels er gelden. Het BPR heeft voor het waterverkeer dezelfde functie als de Wegenverkeerswet en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens voor het wegverkeer. Het BPR kent als speciale categorie de "kleine schepen". Dit zijn schepen waarvan de lengte minder dan 20 meter is, die geen pont, sleepboot, schip dat meer dan 12 passagiers mag vervoeren of vissersschip zijn. Vrijwel alle plezierboten vallen hieronder. Voor deze schepen geldt een aantal speciale bepalingen die in dit hoofdstuk uiteengezet zijn. De hieronder beschreven regels zijn slechts een samenvatting uit het BPR. Ook worden slechts de grote lijnen weergegeven. Voor een volledig overzicht van het BPR evenals alle aanvullende bepalingen en uitzonderingsregels wordt verwezen naar het BPR.

Ook het bestuur van de roeivereniging heeft regels bepaald, deze zijn vaak vastgelegd in het huishoudelijk reglement van de vereniging.

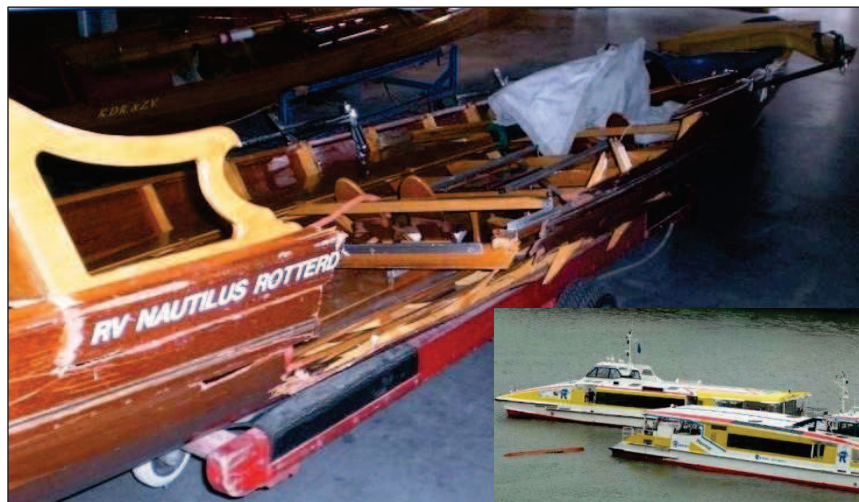
Verkeer op het water

Een roeiboot heeft volgens het BPR altijd een schipper. Bij gestuurde roeiboten is dit de stuurman, bij ongestuurde roeiboten de boeg. Een schipper moet aan boord zijn, dat wil zeggen de coach kan dus nooit de schipper zijn. Verder moet elk lid van de bemanning van een schip de aanwijzingen opvolgen die hem door de schipper binnen de grenzen van diens verantwoordelijkheid worden gegeven.

Grote boten/schepen hebben last van een dode hoek. Deze hoek bevindt zich zowel aan voor- als aan de achterzijde van het schip.



Dode hoeken voor de vrachtschipper



Een wherry van RV Nautilus, nadat deze was overvaren door een achteruit varende fast ferry

Tevens hebben grote schepen een sterke zuiging rondom de boot. Het verdient dus aanbeveling om ruime afstand tot deze schepen te bewaren. Bij het varen op stromend water, krijgt de roeiboot de snelheid van het stromende water mee of tegen. Zolang de boot in de richting van de stroom wordt voortbewogen, verhoogt de snelheid van het water de snelheid van het schip. Als men op stromend water gaat roeien, begin dan altijd stroomopwaarts, want men raakt anders snel (te) ver van huis. Een rivier kent in het midden de sterkste stroming, bij bochten ligt echter de grootste stroming meer in de richting van de buitenbocht.

LET OP: Voor het varen op rivieren en open water is specifieke kennis en ervaring nodig. Hou hier rekening mee. Stel je daarnaast altijd op de hoogte van de plaatselijke situatie!

Voorrang op het water – algemene principes

De eisen van goed zeemanschap zijn belangrijker dan de regels van de BPR. Artikel 1.05 van het BPR stelt: *“De schipper moet in het belang van de veiligheid of de goede orde van de scheepvaart, voor zover dit door de bijzondere omstandigheden waarin het schip of het samenstel zich bevindt is geboden, volgens goed zeemanschap afwijken van de bepalingen van dit reglement.”*

Met andere woorden, er moet dus afgeweken worden van de regels wanneer dit in bijzondere omstandigheden wordt vereist.

Bij het verlenen van voorrang op het water gelden een paar algemene principes.

1. Inhalen (op- of voorbijlopen) is slechts toegestaan als er ruimte is voor gelijktijdig passeren. Een schip mag een ander schip slechts voorbijlopen, nadat het zich ervan heeft vergewist, dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Bij naderen op tegengestelde of kruisende koersen of bij oplopen zonder gevaar voor aanvaring, mag een schip zijn koers niet zodanig wijzigen dat gevaar voor aanvaring kan ontstaan.
3. Een schip dat uit moet wijken moet dit zodanig doen dat het andere schip koers en snelheid kan bewaren.

Het afremmen van de boot moet geleidelijk gebeuren, daar anders het materiaal te zwaar belast wordt.

“...bedankt (houden beide boorden).”

Hierop wordt het volgende commando afgewacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

e. Het maken van een noodstop

Het gebruik van het noodstop commando wordt zo veel mogelijk vermeden. Er zijn twee situaties waar een noodstop gerechtvaardigd is.

1. Wanneer door het maken van een noodstop een aanvaring vermeden wordt.
2. Wanneer een stuk wrakhout wordt aangevaren, zodat de boot over het wrakhout heen vaart en om daarmee te vermijden dat de vin achter op de boot met volle snelheid tegen het wrakhout aankomt.

“Noodstop nu...”

Het blad wordt verticaal in het water gezet tot het moment dat de boot stil ligt.

“...en bedankt.”

Hierop wordt het volgende commando afgewacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.



5. Beginnen en stoppen met roeien

In dit hoofdstuk wordt beschreven met welke commando's de boot op gang kan worden gebracht en hoe ze kan worden gestopt.

a. Beginnen met roeien

"Slagklaar maken..."

Oprijd tot de inpikhouding met het blad plat op het water.

Dit commando kan ook worden gegeven waarbij de roeiers vanuit de uitpik beginnen, dan is het commando:

"Slagklaar maken vanuit de uitpik..."

Gaan zitten in de inpikhouding met het blad plat op het water.

"...slagklaar..."

De bladen worden verticaal in het water gedraaid en zijn niet meer zichtbaar. Zorg dat de boot in evenwicht ligt.

De stuur controleert dit en geeft zo nodig het commando:

"...bladen bedekt, boot recht..."

Wanneer de boot recht ligt en de bladen bedekt zijn.

"... af."

De roeiers beginnen met roeien.

b. Doorgaan met roeien

De boot heeft teveel vaart om met slagklaar te beginnen.

"En pak maar weer op."

De roeiers gaan door met roeien.

c. Het roeien onderbreken

"Laat... lopen"

"Laat" bij de inpik, "lopen" bij de uitpik.

De roeiers brengen na de uitpik de handles boven de knieën en houden balans met de bladen los van het water.

"...vast (roeien)."

Hierop wordt het volgende commando afgewacht met de bladen plat op het water en de riemen loodrecht op de boot, de hendels boven de knieën.

d. Stoppen van de boot op het water

Laat lopen, zoals aangegeven in het vorige commando.

"...en houden (beide boorden)..."

De bladen worden langzaam gedraaid totdat ze verticaal in het water staan. De verticale stand wordt aangehouden.



LET OP: Een zeilboot met de motor aan is een motorboot, een zeil- of motorboot die met peddels wordt voortbewogen is een op spierkracht voortbewogen vaartuig (=roeiboot).

De voorrangsregels in hun algemeenheid, zien er als volgt uit. Steeds is aangegeven welke boot moet wijken (dat wil zeggen voorrang geven) voor welke andere boten:

- roeiboten wijken voor zeilboten (ook een surfplank is een zeilboot), voor de beroepsvaart en voor veerponten;
- motorboten (zijnde geen beroepsvaart) wijken voor roeiboten;
- kleine boten wijken voor grote boten;
- boten buiten de vaargeul wijken voor boten in de vaargeul;
- varen twee boten recht op elkaar af, dan wijken beide boten naar stuurboord; bij kruisende koersen wijkt het schip dat het andere aan stuurboord heeft (ook hier heeft rechts voorrang).
- loopt een boot in op een andere boot, dan moet de opgelopen boot wijken; het opgelopen schip houdt stuurboord, geeft ruimte en moet zo nodig vaart verminderen;
- bij aanleggen of afvaren mogen andere boten niet gehinderd worden, men mag een water daarnaast niet oversteken als men andere schepen daardoor hindert.



Roeiboten die aankomen bij het vlot hebben altijd voorrang boven boten die uitgebracht worden. Wacht dus met het te water laten van een boot tot uw ploeg compleet is, er een plekje vrij is aan het vlot en geen boten meer willen aanleggen. Dan zo snel mogelijk instappen en van het vlot wegvaren, afstellen van de voetenborden kan op het water geschieden. Laat in geen geval een boot onbeheerd aan het vlot liggen. Wordt een boot overgenomen en is de volgende ploeg (nog) niet compleet, haal de boot dan toch uit het water. Voor roeiboten onderling geldt als beleefdheidscode dat brede oefenboten en wherry's wijken voor C-boten en dat C-boten op hun beurt weer wijken voor gladde boten.

Voorrang op het water – specifieke situaties

Bij de voorrang op het water kan onderscheid worden aangebracht tussen vier situaties.

Tegengestelde koers: Twee schepen komen elkaar recht tegemoet.

Passeren bij engtes: Twee schepen komen elkaar recht tegemoet bij een engte. Een engte is een plaats in de vaarweg waar het vaarwater niet voldoende ruimte biedt voor het elkaar voorbijvaren. Sluizen en bruggen zijn engtes.

Oplopende koers: Het ene schip haalt het andere in. Om precies te zijn: het oplopende schip nadert het opgelopen schip van achteren onder een hoek minder dan 22,5° met de lengteas. Voorbij lopen is de manoeuvre die het gevolg is van oplopen totdat de schepen geheel vrij van elkaar zijn.

Kruisende koers: Twee schepen naderen elkaar onder zo'n hoek, dat er geen sprake is van tegengestelde of oplopende koers. In geval van twijfel wordt uitgegaan van tegengestelde dan wel oplopende koers.

Tegengestelde koersen

Alle schepen: Goed zeemansschap
Het schip dat dicht aan de stuurboordwal vaart gaat voor wanneer het andere schip niet aan stuurboordwal vaart.
Klein wijkt voor groot.
Kleine schepen Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen.
onderling: Roeiboot wijkt voor zeilboot.
Roeiboten Beide schepen wijken naar stuurboord.
onderling:

Engtes (vernuwningen)

Alle schepen: Goed zeemansschap.
Indien de doorvaart door tekens wordt geregeld, zijn deze bepalend.
Op stromend water moet een tegen de stroom in varende schip voorrang verlenen aan een met de stroom mee varende schip.
Een schip dat aan stuurboord een hindernis tegenkomt of dat bij een bocht de binnenbocht aan stuurboord heeft, moet voorrang verlenen aan een op tegengestelde koers naderend ander schip.
Klein wijkt voor groot.
Kleine schepen Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen
onderling: Roeiboot wijkt voor zeilboot indien de zeilboot zich in de engte bevindt, anders wijkt de zeilboot.

Oplopende koers

Alle schepen: Goed zeemansschap.
Klein wijkt voor groot.
Kleine schepen Andere oplopende schepen wijken in principe uit naar bakboord, het opgelopen
onderling: schip geeft ruimte en moet het voorbij lopen vergemakkelijken.

Kruisende koersen

Alle schepen: Goed zeemansschap
Het schip dat dicht aan de stuurboordwal vaart gaat voor wanneer het andere schip niet aan stuurboordwal vaart.
Klein wijkt voor groot.
Kleine schepen Klein motorschip wijkt voor roei- en zeilschepen.
onderling: Roeiboot wijkt voor zeilboot.
Roeiboten Schip dat van links komt wijkt (ook hier heeft rechts voorrang).
onderling:



LET OP: Niet alle pleziervaart kent en handelt volgens het vaarreglement, hou hier dus rekening mee!

En wordt attentie gevraagd met het commando:

“...we naderen het vlot...”

Geef vervolgens het commando **Laat lopen** (zie commando 5c).

Eventueel kan het commando **Pas op de riemen aan bakboord/stuurboord** worden gegeven, indien er nog andere boten aan het vlot liggen (zie commando 8c).

“...riemen aan bakboord/stuurboord hoog...”

De roeiers brengen de riemen omhoog.

“...boeg kijkt mee...”

Zorgt er voor dat de boeg de punt in relatie tot het vlot in de gaten houdt. Mede op zijn aanwijzen kan vervolgens door de stuur worden gehouden. De roeiers blijven hier de commando's van de stuur volgen.

Geef tenslotte het commando om **Stuurboord/ bakboord houden** (zie commando 6a).

De roeiers pakken het vlot vast wanneer dat kan. De bladen worden boven op het vlot gelegd. Aan het andere boord worden de bladen plat op het water gelegd.

Bij aanleggen aan een hoge wal wordt het commando **Bakboord/stuurboord slippen** gegeven (zie commando 9d).

e. Uitstappen

Eerst stapt de stuurman uit. Hij houdt de boot in het midden aan een van de riggers vast.

Eventueel geeft hij – terwijl hij de boot stevig vast houdt – het commando.

“Overslagen los”

De overslagen worden aan de waterzijde geopend.

“Klaarmaken voor uitstappen gelijk...”

De riempjes van het voetenbord zijn losgemaakt. De overslagen zijn aan de waterzijde geopend. De voet aan de waterzijde wordt op het slidingplankje gezet.

“...uitstappen gelijk... één...”

Ga op het slidingplankje staan.

“...twee...”

Voet op de kant zetten, gewicht nog boven de boot.

“...en drie.”

Uitstappen, door het gewicht naar de voet op de kant te verplaatsen, waarbij de riem aan de waterzijde voorzichtig wordt meegenomen uit de dol.



“Intrekken de riemen aan bakboord/stuurboord/vlotzijde...”

De riemen aan het genoemde boord worden ingetrokken en het blad wordt zachtjes tegen de vlotrand geplaatst”.

“...afduwen nu...”

Een alternatief is het slippend strijken.

“Slippend strijken aan bakboord/stuurboord/vlotzijde...”

De riemen aan het genoemde boord worden parallel aan de boot in het water geplaatst (slipstand) en vervolgens wordt er “gestreken”.

“...nu...”

Met kleine klapjes wordt nu “gestreken”.

“...en bedankt (slippend strijken).”

De strijkbeweging wordt afgemaakt en de riemen weer uitgebracht.

d. Aanleggen van de boot aan het vlot

Allereerst wordt het aankondigingscommando gegeven.

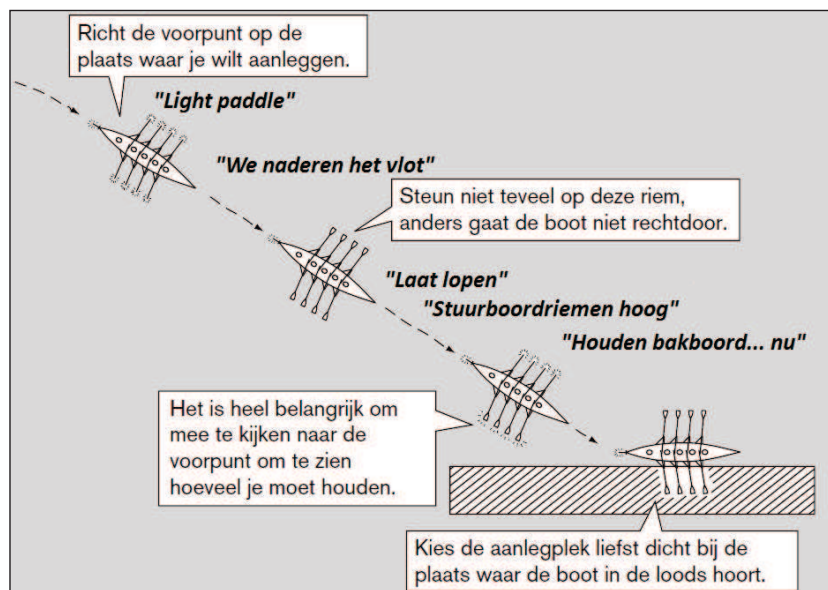
“We gaan aanleggen aan bakboord/stuurboord...”

Vervolgens wordt de bootsnelheid tijdig teruggebracht met het commando:

“...Light Paddle...”

Eventueel kan hier het commando “...Spoelhaal...” worden gegeven, indien de snelheid nog verder moet worden teruggebracht.

De roeiers brengen de snelheid terug door lichter te halen.



Het aanleggen met een gestuurde boot.

Signalen op het water

De scheepvaart kent heel veel signalen: zowel tekens, boeien als borden. De belangrijkste signalen voor roeiers zijn hieronder gegeven.

Geluidssignalen

•	Zeer korte stoot (kwart seconde).
-	Korte stoot (één seconde).
—	Lange stoot (4-6 seconden).

—	Attentie (aandachtsein).
-	Ik ga naar stuurboord.
- -	Ik ga naar bakboord.
- - -	Ik sla achteruit.
- - - -	Ik kan niet manoeuvreren.
— -	Ik ga over stuurboord keren.
— - -	Ik ga over bakboord keren.
— — -	Oploper: ik wil aan stuurboord voorbijlopen.
— — - -	Oploper: ik wil aan bakboord voorbijlopen.
- - - - -	U kunt niet voorbijlopen.
— - -	Verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis.
.....	Er dreigt gevaar voor aanvaring (tenminste 6 keer).

Bruggen in bedrijf

	Eén rood licht aan weerszijden: doorvaart verboden
	Eén rood licht aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk
	Eén rood licht aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan voor tegenliggende vaart verboden
	Een rood licht (boven) en een groen licht (onder) aan beide zijden: doorvaart verboden, wordt aanstands toegestaan

Bruggen buiten bedrijf

	Twee rode lichten aan weerszijden: doorvaart verboden
	Twee rode lichten aan weerszijden, één geel licht boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk
	Twee rode lichten aan weerszijden, twee gele lichten boven de vaaropening: doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden

Vaste bruggen

	Bord rood-wit-rood boven vaaropening: verboden doorvaartopening.
	Gele ruit boven vaaropening: aanbevolen doorvaartopening, tegenliggende vaart mogelijk.
	Twee gele ruiten boven vaaropening: aanbevolen doorvaartopening, voor tegenliggende vaart verboden.

Algemene verkeerstekens

	Links: verboden in te varen, maar dit geldt niet voor roeiboten. Rechts: verboden te keren.
	Links: verboden op te lopen (in te halen) Rechts: verboden op te lopen en elkaar in tegengestelde richting voorbij te varen.

4. Aankomst en vertrek

Dit onderdeel wordt ook behandeld in het *Theorieboek roeien* vanuit het perspectief van de roeier. Hier zal het worden toegelicht vanuit het perspectief van de stuur. Het behandelt de manieren om met de boot van het vlot weg te varen en bij terugkomst weer aan te leggen.

a. Instappen

“Klaarmaken om in te stappen...”

De roeier brengt de riem aan de waterzijde uit en plaatst het bankje halverwege de sliding. Hij houdt bij boordroeien het handvat ('handle') van de riem met één hand vast. Bij scullen houdt de roeier beide handles met één hand (die aan de waterzijde) vast. De andere hand houdt dan de rigger of boordrand aan de walzijde vast.

“...instappen gelijk... één...”

Één voet wordt op het slidingplankje (en niet het bankje) van de boot gezet en het lichaamsgewicht wordt overgebracht tot boven de kiel. De voet niet op de huid zetten, ook niet op de slidings of op een diagonaal latje.

“...twee...”

De andere voet wordt in het voetenbord geplaatst. Ook nu de voet niet op de huid zetten!

“...en drie.”

Ga zitten op het bankje. De vrije hand kan het gaan zitten ondersteunen.

Eventueel kan de stuur de roeiers op de overslagen attenderen.

“Overslagen dicht.”

Vervolgens eerst de overslagen sluiten -“overslagen dicht”-, dan het voetenbord stellen. Hierbij de roerriemen in de maag tussen lijf en bovenbenen houden. Oprijden om makkelijker met de hand bij de overslag te komen. De riempjes daarna losjes om de voeten doen.

b. Het wegduwen van de boot uit de kant

“Uitzetten gelijk...”

De roeiers pakken de kant beet, klaar om de boot af te duwen.

“...nu.”

De roeiers zetten de boot uit.

De stuur kan dit commando geven wanneer hij al in de boot zit of tegelijkertijd instapt en met het been de boot van de kant af duwt.

c. Loskomen van de kant

Er zijn twee manieren om los te komen van de kant en de boot dwars-uit van een vlot of steiger of wal weg te zetten. Door middel van het intrekken en afduwen en door middel van het slippend strijken. Slippend strijken is alleen goed mogelijk in boten die niet voorzien zijn van een duwstang. Vandaar dat voorkeur gegeven wordt aan de methode waarbij de boot zachtjes met de riemen wordt afgeduwd.

i. Positie op de botenstelling veranderen

Wanneer de boten worden ingebracht is het belangrijk om ze weer precies op de goede plek op de stelling terug te leggen. De stuur heeft hiervoor twee mogelijkheden:

“Naar land.”

De roeiers brengen de boot iets verder de loods in.

“Naar zee.”

De roeiers brengen de boot iets verder de loods uit.



Algemene verkeerstekens



Links: verplichting zich naar de bakboordzijde van het vaarwater te begeven.

Rechts: verplichting de bakboordzijde van het vaarwater te houden



Links: pleziervaartuigen toegestaan (blauw bord)

Rechts: pleziervaartuigen verboden (wit bord met rode rand en streep)



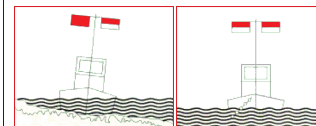
Links: roeiboten toegestaan (blauw bord)

Rechts: roeiboten verboden (wit bord met rode rand en streep)



Links: invaren toegestaan (groen-wit-groen)

Rechts: invaren verboden (rood-wit-rood)



Links: voorbijvaren toegestaan aan één zijde

Rechts: voorbijvaren toegestaan aan beide zijden



3. Het in- en uitbrengen van boten

Verschiedende boten hebben ieder hun eigen tilwijze. Wherry's worden meestal niet getild, maar gereden. B-boten worden op dezelfde wijze getild als gladde boten. C-boten worden afhankelijk van de aanwezigheid van een kielstrip, of gereden zoals wherries, of getild zoals hieronder aangegeven.

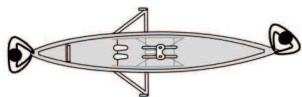
Dit hoofdstuk behandelt de wijze waarop boten kunnen worden in- en uitgebracht.

Het tillen van boten

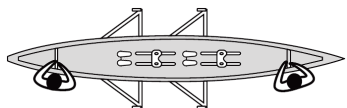
In alle gevallen **nooit** dragen of tillen aan:

- dolboord (waterkering);
- grundels of lijfhout (lat op de dolboord), kruislatten en binten;
- riggers;
- slidings;
- voetenborden.

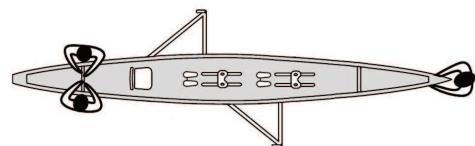
Hieronder is per type boot aangegeven hoe deze moet worden getild.



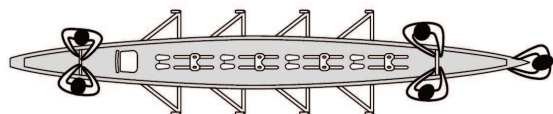
Het tillen van een C1



Het tillen van een C2 zonder stuurman (C2x)



Het tillen van een C2 met stuurman(C2+)



Het tillen van een C4 met stuurman(C4+)

doordat de ene helft van de roeiers de boot nog boven de hoofden heeft, terwijl de andere helft hem al in de handen heeft genomen.

Mogelijkheid 3 (boordboten): vervolgens transport in de handen.

"In de handen... nu."

Bij het commando laten de roeiers de boot – die op beide schouders ligt – in de handen zakken.

g. Omlopen/onderdoor kruipen

Een variant voor het boven de hoofden brengen van een boot is het onderdoor kruipen of omlopen. Hierbij wordt de boot door de roeiers met de handen vastgehouden. Vervolgens loopt steeds een van de roeiers om naar het andere boord en pakt ook daar de boot in handen. De stuur roept hiertoe de namen of positienummers af van de personen die moeten omlopen of onderdoor gaan.

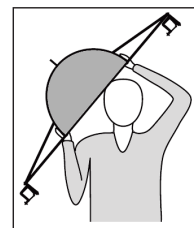
"...[Naam]/[Positienummer] onderdoor/omlopen..."

De aangeroepen roeier kruipt onderdoor of loopt om de boot heen.

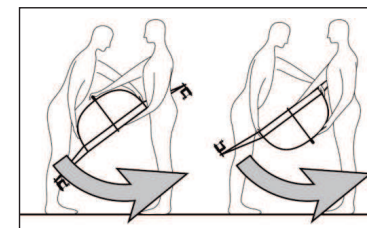
Net zo lang tot alle roeiers staan waar ze moeten staan. Eventueel kan de boot nu alsnog op de schouders (beide schouders om en om) worden gebracht.

h. Draaien in de handen

Daar waar gladde boten vaak boven de hoofden worden gebracht, zullen zwaardere boten vaak in de handen worden gedraaid. Ook veel damesploegen geven de voorkeur aan het draaien in de handen boven het boven de hoofden brengen.



Het tillen van een boot op de schouder



Het draaien van de boot bij uitbrengen (links) en bij binnenbrengen (rechts)

Dit draaien kan zowel gebeuren bij het uit- als het binnenbrengen van de boot. De stuur geeft aan naar welke kant de boot gedraaid gaat worden:

"Draaien met de open kant naar vlot/loods/clubgebouw... nu."

De roeiers zorgen nu dat de boot gedraaid wordt door hem bij spanten (wanneer de open kant boven is) en boorden (wanneer de openkant beneden is) te draaien. Belangrijke aandachtspunten zijn de riggers. Deze mogen natuurlijk niet op de grond of tegen andere boten aankomen.

Bij het in- en uittillen van de boot is het belangrijk dat niet al het gewicht met de rug wordt getild. Dus ook de knieën buigen en door de benen zakken, eigenlijk op eenzelfde wijze als een haal wordt gemaakt. Dit voorkomt rugblessures. De luchtkamers worden gesloten, de riemen worden in de dollen geplaatst en de overslagen aan kant van het vlot dicht gedraaid.

e. Uit het water tillen

“Aan de boorden...”

De roeiers stappen ieder naar hun plek toe en grijpen het binnenwerk van de boot vast.

“...tillen gelijk... nu...”

De boot wordt uit het water getild en voor de magen gebracht.

f. Boven de hoofden/op de schouders/in de handen brengen

Het boven de hoofden brengen kan uitgevoerd worden in twee varianten.

Variant 1 – voor boordboten

“We gaan de boot boven de hoofden brengen, bakboord/stuurboord onderdoor...”

En het commando zelf.

“...boven de hoofden... hoog...”

De boot wordt op het commando hoog boven de hoofden gebracht waarbij de roeiers de armen geheel strekken. Het genoemde boord stapt onder de boot door en de boot komt op de schouders te rusten, waarbij alle roeiers tegenover hun eigen boord staan.

Indien gewenst kan de boot nu in de handen worden gedragen.

“In de handen... nu.”

Bij het commando laten de roeiers de boot – die op beide schouders ligt – in de handen zakken.

Variant 2 – voor scull- en boordboten

“We gaan de boot boven de hoofden brengen...”

En het commando zelf.

“...boven de hoofden... hoog...”

Op dit moment zijn er drie mogelijkheden. Of de boot wordt op een van de schouders getransporteerd, of de boot wordt afwisselend op beide schouders getransporteerd of de boot wordt in de handen getransporteerd. Deze varianten zullen worden gegeven.

Mogelijkheid 1 (scull- en boordboten): transport via een van de schouders.

“Rechter/Linker schouder.”

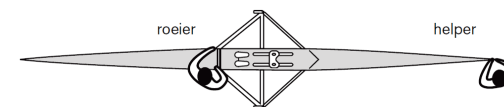
Bij het commando brengen de roeiers de boot naar de linker of rechter schouder.

Mogelijkheid 2 (boordboten): transport via beide schouders om en om.

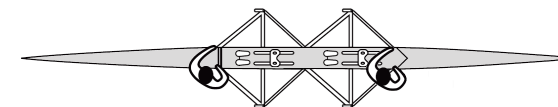
“Uitstappen tegenover de eigen rigger... nu.”

Bij het commando stappen de roeiers onder de boot vandaan en laten haar tot op de schouders zakken. De boot ligt nu in dezelfde positie als na het commando “op de schouders”.

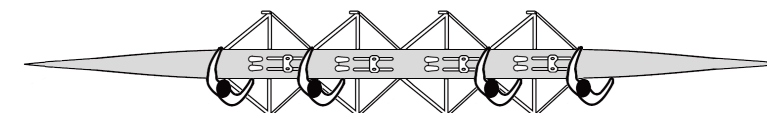
De boot dient op de schouders te blijven liggen en mag niet naar de handen worden gebracht. Dit om het risico te voorkomen dat boeg of achtersteven beschadigd raakt



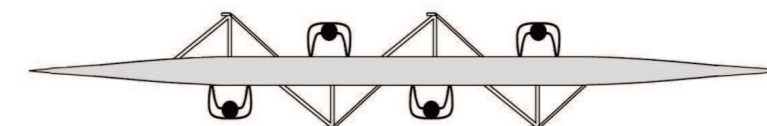
Het tillen van een gladde skiff (1x)



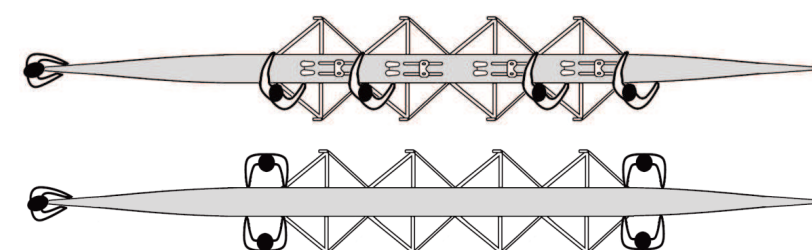
Het tillen van een gladde dubbeltwee of twee zonder (2x of 2-)



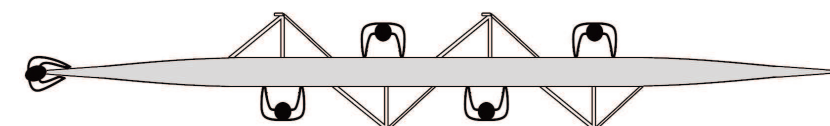
Het tillen van een gladde dubbelvier zonder (4x-)



Het tillen van een gladde vier zonder (4-)



Twee methoden voor het tillen van een gladde dubbel vier met (4x+)



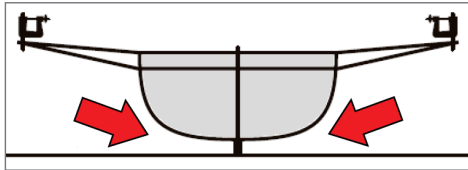
Het tillen van een vier of acht (4+ of 8+)



TIP: Boten kun je het beste buiten de loods draaien.

Het rijden/glijden van boten

Alle boten die een kielstrip (een kunststof of messing beschermstrip op de kiel) hebben, hoeven niet in- en uit het water te worden getild. Denk hierbij aan grote C-boten en Wherry's. Deze boten kunnen over de kielbalk naar buiten worden gebracht en naar binnen worden getrokken. Eigenlijk gebeurt dit grotendeels zonder commando's.



De boot goed recht houden tijdens het schuiven over de kielbalk, de huid mag het vlot en de waterrand nooit raken!

Een aantal punten verdient aandacht.

- De boot moet goed recht worden gehouden, anders beschadigt de huid.
- Bij het tillen mag niet aan de boorden worden getild. Gebruik de spanten en de tilstangen.
- Let op de riggers bij het uitbrengen. Ze hebben de neiging om bij het in- en uitbrengen, tegen de benen aan te komen. In het ergste geval kan je zelfs in het water worden geduwd.
- Til deze boten nooit alleen op de rug, maar zak door de knieën. Het tillen van een zware boot verschilt in essentie weinig met het maken van een roeihaal.
- Zet een wherry altijd goed op het karretje, oftewel het karretje moet precies in het midden van de boot worden geplaatst.

a. Uit de loods tillen

Bij het uit de loods tillen van boten is het belangrijk niets te beschadigen. De uitstekende riggers zijn, vaak de oorzaak van beschadigingen. Til de boot dus zo dat de riggers geen kans hebben iets te raken, doordat ze op een andere hoogte worden gehouden dan de riggers van de liggende boten.

De stuur gaat staan op de plek waar hij het meeste overzicht heeft: bij het uitbrengen van de boot loopt hij als laatste de loods uit, bij het inbrengen van de boot als laatste de loods in. Hierdoor hoeft hij niet achteruit te lopen en overziet hij de hele boot. Afhankelijk van de hoogte waarop de boot in de stelling ligt, geeft hij een van de volgende commando's.

"Aan de boorden..."

Bij een hoog liggende boot kruipen de roeiers onder de boot en houden met iedere hand een van de boorden vast.

Bij een op gemiddeld hoogte liggende boot reiken de roeiers met een arm over de huid en pakken vervolgens met beide handen ieder één boord vast.

Bij een laag liggende boot, staan de roeiers tegenover hun rigger (boordboot) of tussen de riggers (scullboot) en tillen met twee handen één boord.

"...tillen gelijk... nu."

De roeiers tillen de boot voorzichtig op en brengen haar naar het middenpad van de loods. Elke roeier let op de riggers.

Indien alle roeiers aan één zijde tillen kunnen de roeiers nu naar beide boorden gaan, zie hiervoor het onderdeel h. omlopen/onderdoorkruipen.

b. Tilhoogte veranderen

Deze commando's worden gegeven wanneer de roeiers de boot aan beide boorden tillen.

"In de handen... nu."

De uitvoering van dit commando kent twee varianten, naar gelang de roeiers met de gezichten naar elkaar toe staan dan wel met de gezichten naar de boeg of achtersteven van de boot staan.

De boot wordt zo gebracht dat de roeiers met gestrekte armen het boord vasthouden.

Indien de roeiers naar de boeg of achtersteven staan, wordt het boord met één hand vastgehouden.

Indien de roeiers met de gezichten naar elkaar toe staan, met twee handen.

Het commando in de ellebogen wordt gegeven wanneer de boot hoger dan in de handen de loods in of uit moet worden gebracht zodat de riggers van de boot de riggers van de andere boten niet raken.

"In de ellebogen... nu."

De armen worden gebogen, de handen pakken het binnenwerk van de boot en de boordrand van de boot ligt in de ellebogen.

Een variant op het in de ellebogen houden van de boot is het hoog tillen.

"Hoog tillen."

Vanuit de handen wordt de boot omhoog gebracht door de armen (ellebogen) te buigen. De onderkant van de boordrand komt hierdoor op ellebooghoogte te liggen.

"Op de schouders... nu."

De boot wordt op de linker dan wel rechterschouder geplaatst. De roeiers kijken ieder naar de boeg of achtersteven van de boot, naar gelang de situatie. De begeleidende hand houdt het boord vast.

c. Zwenken

"Zwenken (naar links/naar rechts)."

De boot wordt gedraaid, zodat de boeg/achtersteven een andere richting krijgt.

d. In het water leggen

"Boven de hoofden... hoog..."

De boot wordt boven de hoofden gebracht waarbij de roeiers de armen geheel strekken.

"...handen in de spanten..."

Met de handen wordt het binnenwerk van de boot vastgepakt.

"...voor de magen..."

De boot wordt voor de magen gebracht waarbij tevens de bovenste rigger zoveel mogelijk omhoog en daarmee naar de roeiers toe wordt gebracht.

"...overslagen los..."

De overslagen van de waterzijde worden losgedraaid.

"...tenen aan de rand van het vlot..."

De tenen worden aan de rand van het vlot gezet en niet over de rand.

"...en ver weg."

De boot wordt zachtjes en op ruime afstand van het vlot in het water gezet. Door zachtjes te drukken op de riggers aan de vlotzijde wordt de boot recht in het water gezet.