



Roei- Examen Reglement

van de
Koninklijke
Groninger Roeivereniging

De Hunze

opgericht 19 februari 1886

Adres	Praediniussingel 32 9711 AG Groningen (050) 3122971 www.hunze.nl
Coördinatie Versie	Examencommissie & Bestuur K.G.R. De Hunze 2018

Inleiding.....	1
1. ROEIREGLEMENT	2
1.1. De opleiding en instroom van nieuwe leden	2
1.2. Boten	2
1.2.1. Onderscheid tussen de diverse boten.....	2
1.2.2. Boottypen	3
1.2.3. Namen van (onder)delen van boten en riemen.....	4
1.3. Het gebruik van de boten.....	5
1.3.1. Inschrijven boten en ergometers in BIS (Boten Inschrijf Systeem).....	5
1.3.2. Omgang met het materiaal	5
1.4. Vaarregels en -verboden.....	6
1.4.1. Vaarregels.....	6
1.4.2. Vaarverboden	6
1.4.3 Regels bij toertochten (buiten de stad)	7
1.5. Het botenhuis.....	8
2. EXAMENREGLEMENT.....	9
2.1 Doel van de examens.....	9
2.2 Soort examens en de volgorde van afname	9
2.3 Afname van de examens.....	9
2.4 Examenvolgorde en -eisen	9
2.5 Bevoegdheden na de examens.....	13
Bijlage A: Materiaalbehandeling.....	15
1. De boot uitbrengen	15
2. Instappen	16
3. Loskomen van het vlot	16
4. Aanleggen.....	16
5. Uitstappen.....	16
6. Boot opbergen	16
7. Botentransport	17
Bijlage B: Uittreksel uit het BPR	19
1. Het verkeer te water	19
2. Seinen, tekens, lichten	19
3. Bruggen en sluizen	20
Bijlage C: Commando's	24
Bijlage D: Het sturen	32
1. De stuur	32
2. In-/uitbrengen van de boot	32
3. Stuurtechniek.....	33
3.1 Sturen.....	33
3.2 Aanleggen.....	33
3.3 Rondmaken.....	34
4. Wind, stroming en scheepvaart	34
4.1 Wind	34
4.2 Stroming	34
4.3 Scheepvaart	35
5. Coxbox	35
Bijlage E: Veiligheid	36
1. Mensen: roeiers, stuurlieden, instructeurs, coaches	36
2. Boten	37
3. Water	37
4. Weer	37
5. Kleding.....	37
6. Vereniging.....	38
Bijlage F: De roeibeweging.....	39
1. Handlevoering en grip	39
2. Scullen	39
3. Boordroeien	39
4. De roeibeweging.....	40
Bijlage G: Koudwaterprotocol	43

1. De noodzaak	43
2. Koude	43
3. Voorzorgsmaatregelen om de kans op onderkoeling te verminderen	43
4. Koud water	43
5. Wat gebeurt er als je in koud water komt.....	43
6. Hoe verminder je de kans op omslaan.....	44
7. Voorzorgsmaatregelen om risico's bij omslaan te verminderen	44
Bijlage H: Foutencorrectie en blessures	48
Onrustige en ongelijke hendelvoering.....	48
Plotseling en te snel oprijden; het zogenaamde “racen”	48
Handen de boot in vóór de inzet.....	49
Te weinig inbuigen.....	49
Nareiken van het bovenlichaam voor het plaatsen.....	49
Te vroeg inzetten van de romp	49
Te vroeg buigen van de armen	50
Onderuittrappen of ‘door het bankje trappen’	50
Uit het boord (van de eigen riem af) hangen bij boordroeien	50

Inleiding

Het **roeireglement** beschrijft:

- de roeiopleiding
- de boten
- het gebruik van de boten
- de vaarregels en -verboden
- de toegang tot het botenhuis

en heeft als doel de leden correct te informeren over de onderlinge afspraken die we met elkaar gemaakt hebben.

In het **examenreglement** vind je:

- de examens met de daarvoor vastgestelde eisen
- de rechten die ontleend worden aan het behalen van examens

Als **bijlagen** zijn toegevoegd:

- A. de materiaalbehandeling
- B. een uittreksel uit het Binnenvaart Politie Reglement (BPR)
- C. de commando's
- D. het sturen
- E. de veiligheid
- F. de roeibeweging
- G. het koudwater protocol
- H. foutencorrectie en blessures

1. ROEIREGLEMENT

1.1. De opleiding en instroom van nieuwe leden

De roeiopleiding begint met een introductiecursus. Er wordt instructie gegeven door geoefende leden. De cursist wordt aspirant-lid per eerste van de maand waarin de cursus start. Het aspirant-lidmaatschap wordt na 3 maanden automatisch omgezet in een regulier lidmaatschap, tenzij de cursist voor die tijd opgezegd heeft bij de secretaris van De Hunze.

De instructie wordt gegeven in wherries, C4-en en/of skiffs).

Aan het einde van de cursus kan het eerste theorie (T1)- en praktijkexamen (w1 of s1) afgelegd worden. Wanneer de cursist naar het oordeel van de instructeurs nog niet voldoende is gevorderd, wordt het examen later afgenomen. In uitzonderingsgevallen kan, indien daar mogelijkheden voor zijn, ook instructie buiten de cursus om gegeven worden.

Na de introductiecursus zijn er verschillende mogelijkheden:

- deelname aan vervolgcursussen
- roeien onder begeleiding, zogenaamd instructie-vieren
- evenementroeien/toerroeien en clubroeien (= regionaal wedstrijd niveau)
- wedstrijdroeien (= nationaal wedstrijd niveau)

In alle gevallen wordt met begeleiding gevaren, totdat men voldoende examens behaald heeft. De vervolgcursussen zijn specifiek gericht op de opleiding voor een bepaald examen, terwijl het roeien in groepen of in (wedstrijd)ploegen een meer algemeen karakter heeft. Er zijn 8 roei-examens en twee stuurexamens. Naarmate men meer examens heeft afgelegd, nemen de mogelijkheden om in verschillende boten en zonder begeleiding te roeien toe. Bij het bestuur en de examencommissie is bekend welke leden in het bezit zijn van welke roeigraden. Op de website wordt een overzicht van (recent) behaalde examens gepubliceerd.

Nieuwe leden die reeds bij een andere vereniging hebben geroeid, hoeven – op afspraak - alleen te laten zien wat ze kunnen aan een lid van de examencommissie, het z.g. ‘voorroeien’.

Instromende (nieuwe) leden met ervaring kunnen zowel scullend als boordroeierend hun vaardigheden laten zien. Als nieuw lid regel je het voorroeien zelf. Stuur hiervoor een e-mail naar de examencommissie: examen@hunze.nl

Voor een stuurbevoegdheid moet wel een examen worden afgelegd.

Nieuwe leden met aantoonbare roeiervaring op (inter)nationaal wedstrijdniveau krijgen bij aanvang van het lidmaatschap de roeigraad toegekend waarin zij uitkomen op wedstrijden.

1.2 Boten

1.2.1. Onderscheid tussen de diverse boten

De boten kunnen op de volgende manieren worden onderscheiden:

- naar het materiaal waarvan de boot is vervaardigd:
 - houten boten: boten met een houten huid en/of een houten binnenwerk
 - kunststof boten: boten die geheel van kunststof of koolstof zijn vervaardigd
- naar de manier waarop de huid is vervaardigd:
 - overnaads: smalle stroken, dakpansgewijs over elkaar
 - glad: gladde gebogen huid
- naar de vorm:
 - boten met vaste, d.w.z. in (inter)nationale regels vastgelegde maatvoering. Hieronder vallen:
 - o wherries
 - o C-boten
 - o B-boten
-
- naar het aantal roeiplaatsen

- naar de wijze waarop ze gerigged zijn:
 - scullen: elke roeier hanteert twee riemen
 - boordroeien: elke roeier hanteert één riem
- naar de manier van sturen:
 - met stuurman: aan boord een stuurman die het roer bedient
 - zonder stuurman:
 - o zonder roer; er wordt uitsluitend met de riemen gestuurd
 - o met een roer dat door één van de roeiers met de voet wordt bediend

1.2.2. Boottypen

Op grond van het voorgaande kunnen we de volgende boottypen onderscheiden:

x geeft scullen aan, + gestuurd, * en x+ staan voor gestuurd scullen

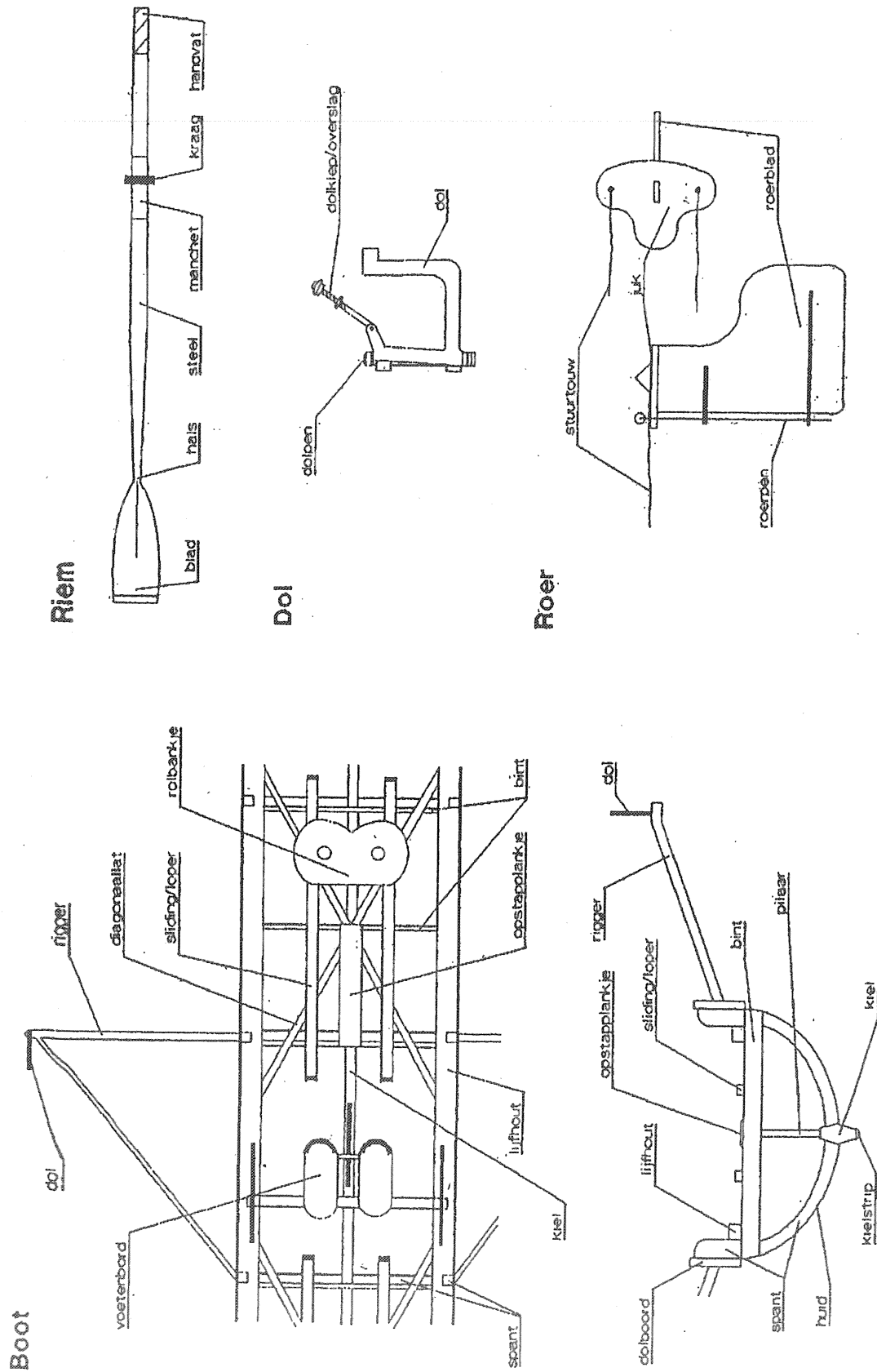
Scullboten

W1x+	Enkelwherry	één roeier en een stuurman
C1x	C1	één roeier
1x	skiff	één roeier
W2x+	Dubbelwherry	twee roeiers en een stuurman
C2x+	C2 met stuurman	twee roeiers en een stuurman (soms ook te gebruiken voor drie roeiers zonder stuurman)
C2x-	C2 zonder stuurman	twee roeiers
2x	dubbeltwee	twee roeiers
C4x+	C4 met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4*	dubbelvier met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4x	dubbelvier zonder stuurman	vier roeiers

Boordboten

C2+	C2 met stuurman	twee roeiers en een stuurman
2-	twee zonder stuurman	twee roeiers
C4+	C4 met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4+	vier met stuurman	vier roeiers en een stuurman
4-	vier zonder stuurman	vier roeiers
8+	acht	acht roeiers en een stuurman

1.2.3. Namen van (onder)delen van boten en riemen



1.3. Het gebruik van de boten

1.3.1. Inschrijven boten en ergometers in BIS (Boten Inschrijf Systeem)

Dit digitale systeem is te vinden in onze website onder de knop *Boot reserveren*. Je ziet dan meerdere onderdelen waarvan BIS het meest gebruikte is. De knop Info biedt toegang tot uitleg en veel gestelde vragen over het systeem.

Elk gebruik van een boot (en ergometer) dient vooraf in het inschrijfsysteem te worden vermeld.

Daarvoor gelden de volgende regels :

- boten mogen op z'n vroegst drie dagen voorafgaand aan het roeien worden ingeschreven
- boten mogen voor maximaal twee uur worden ingeschreven
- inschrijving moet gedaan worden met volledige naam van de contactpersoon van de desbetreffende ploeg of groep
- voor het afnemen van examens mag met toestemming van het bestuur vier dagen van te voren worden ingeschreven (met vermelding 'examen')
- voor dagtochten mag met toestemming van de commissaris seniorenroeien vier dagen van te voren worden ingeschreven
- voor meerdaagse tochten mag met toestemming van de commissaris seniorenroeien eerder voor een bepaalde periode gereserveerd worden
- voor officiële clubtochten reserveert de commissaris seniorenroeien
- wanneer voor een bepaald gebruik toestemming vereist en verkregen is van het bestuur, dient bij de inschrijving te worden vermeld: m.p.b. (met permissie bestuur) en daarachter de naam van het bestuurslid dat de toestemming heeft verleend
- indien een ingeschreven boot een kwartier na het begin van de inschrijving nog niet door de inschrijver(s) wordt gebruikt, is deze weer vrij
- boten moeten passen bij je gewicht (zie BIS). Denk aan zware roeiers die maar in een beperkt aantal boten kunnen roeien. Schrijf daarom niet nodeloos een boot in uit een zwaardere gewichtscategorie
- als je geen gebruik gaat maken van een gereserveerde boot, verwijder dan je inschrijving uit BIS, zodat andere roeiers de boot weer kunnen inschrijven
- schades en klachten kunnen eveneens via BIS in het online schadeboek worden gemeld (zie 1.3.2)

Let op: voor **speciale roosters** m.b.t. het toegewezen gebruik van boten in de winter- en zomerperiode gelden ten dele andere regels.

1.3.2. Omgang met het materiaal

- Materiaalbehandeling:
 - onze prachtige en kostbare boten dienen te worden behandeld zoals in bijlage A (Materiaalbehandeling) en in bijlage C (Commando's) is beschreven.
 - de roeiers en de stuur moeten in het bezit zijn van die bevoegdheden die voor de te gebruiken boot vereist zijn (zie hiervoor paragraaf 2.5. (bevoegdheden na de examens))
 - boten dienen na gebruik schoongemaakt en op hun eigen plaats in de loods teruggelegd te worden
 - een boot mag na gebruik alleen aan het vlot blijven liggen indien a) de drukte op het vlot dit toelaat en b) de boot direct wordt overgenomen. Er blijft een bemanningslid bij de boot totdat de nieuwe bemanning de boot heeft overgenomen.
 - elke boot is uitgerust met eigen bankje(s) en riemen; verwisselen daarvan is niet toegestaan. Ook het lenen van materialen of onderdelen van een andere boot is niet toegestaan.
 - een kleine reparatie kan zo nodig zelf verricht worden met gereedschap en materiaal dat je onderaan de trap naar de botenloods vindt
- Melden van schades:
 - een eventueel defect of een ontstane schade moet direct na het gebruik in het digitale schadeboek (te vinden in BIS) worden gemeld met de datum, toedracht en naam van één van de bemanningsleden
 - grote(re) schades, waardoor een boot uit de vaart genomen moet worden, dienen naast melding in BIS ook per mail direct aan de materiaalcommissaris (zie website > bestuur) te worden doorgegeven.
 - verzamel alle kapotte onderdelen na een schade of aanvaring en geef deze af bij de materiaalcommissaris, - commissie of bij iemand anders van het bestuur
 - de leden zijn aansprakelijk voor door hun schuld ontstane schade tot een bepaald maximum. Dit is geregeld in het Huishoudelijk Reglement.
 - leden mogen nooit op eigen gezag reparaties aan boten verrichten of veranderingen in boten aanbrengen. Wensen daartoe dienen met de materiaalcommissaris overlegd te worden.

1.4. Vaarregels en -verboden

1.4.1. Vaarregels

- Goed zeemanschap

De belangrijkste gedragsregel op het water ligt besloten in het begrip ‘goed zeemanschap’. Goed zeemanschap behelst zorgvuldig omgaan met je boot, je bemanning en je mede-watergebruikers.

In de praktijk betekent dit:

- dat je als schipper (roeier) onder alle omstandigheden je kalmte bewaart;
- dat je op het water je gezonde verstand gebruikt;
- dat je beseft dat voorrang geen ‘recht van nemen’ is, maar wel ‘plicht van geven’;
- dat je een eenmaal gekozen koers aanhoudt zolang er geen reden is om ervan af te wijken;
- dat je anticipeert, voorzichtig manoeuvreert en een eventuele koerswijziging geleidelijk en duidelijk uitvoert.

- BPR

‘Goed zeemanschap’ vormt ook de kern van het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), het belangrijkste verkeersreglement voor scheepvaartverkeer. Een overzicht van de belangrijkste bepalingen uit het BPR, die van belang zijn voor roeiers, vind je in bijlage B.

Roeiers en stuurlieden van De Hunze worden geacht de regels, tekens, lichten en geluidssignalen uit deze bijlage te kennen.

Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) geldt op alle Nederlandse binnenwateren, met uitzondering van de Rijn en enkele vertakkingen daarvan.

- Hunzeregels

Om het roeiverkeer bij het vlot, in de Zuiderhaven en op het Noord-Willemskanaal (waar ook Gyas roeit) soepel en vlot te laten verlopen heeft De Hunze enkele eigen vaarregels geformuleerd. Deze zijn:

- Voorrang aan het vlot: wanneer aankomende boten willen aanleggen, mogen geen boten in het water worden gelegd. Reeds aan het vlot liggende boten moeten plaatsmaken of snel vertrekken.
- Zuiderhaven (de kom voor de Hunze)
Om het roeiverkeer voor de Hunze soepel te laten verlopen, dient:
 - o een aankomende boot uit de richting Emmabrug of Eelderbrug bakboordwal te houden, door te roeien richting Museumbrug om vervolgens halend of strijkend aan te leggen.
 - o een vertrekkende boot bakboord richting Eelderbrug te houden.
NB: hiermee houd je je niet aan de BPR-regels, dus bij aanwezigheid van beroeps- of pleziervaart in de Zuiderhaven moet je “schipperen”.
Gebruik je gezonde verstand, wees voorzichtig en besef dat je mede-watergebruikers verwachten dat je stuurboordwal houdt.
- van en naar De Hunze: roeiers die op weg zijn naar De Hunze hebben voorrang op roeiers die van De Hunze af roeien.
- Stadje rond: een rondje Stad roeien we met de wijzers van de klok mee, dus eerst onder de Museumbrug door en zo verder
- Het is niet toegestaan te zwemmen voor de Hunze
- Richting Winschoterdiep dragen boeg en stuur of in Skiff de roeier een geel veiligheidshesje.
- Passeer vissers met begrip, ook als ze op een in onze ogen vreemde plek staan of met hun bootje liggen

- Noord-Willemskanaal

Voor het varen op het Noord-Willemskanaal zijn met Gyas en Aegir de volgende regels overeengekomen, die grotendeels corresponderen met de algemeen geldende scheepvaartregels:

- altijd stuurboordwal houden
- bij bruggen heeft de vaarrichting zuid - noord (Haren - Groningen) voorrang op noord - zuid (Groningen - Haren)
- aan oplopende ploegen onbelemmerd passeerruimte geven
- Hunzeploegen varen rustig aan het botenhuis van Gyas voorbij en geven Gyasploegen die duidelijk aanstalten maken om aan te leggen voorrang
- wanneer meerdere ploegen gaan sparren, moeten de coaches zich er van te voren van verzekeren of er ruimte voor is
- in het algemeen moet er voor gezorgd worden dat ploegen en skiffeurs geen hinder van elkaar ondervinden, kortom, het gezonde verstand gebruiken

1.4.2. Vaarverboden.

Het is verboden te varen:

- als het te donker is of 's nachts (een half uur ná zonsondergang tot een half uur vóór zonsopgang)
- op water waar ijsgang is
- boven windkracht 6
- bij onweer
- bij dichte mist (met een zicht van minder dan 200 meter)
- bij andere omstandigheden, zulks aan te geven door het bestuur

Bij gebruik van houten boten, dus boten met een houten huid en/of houten binnenwerk is het daarnaast ook verboden uit te varen bij temperaturen onder 0° Celsius

Alle leden zijn ervoor verantwoordelijk dat zij zichzelf informeren of één van deze omstandigheden geldt wanneer zij willen roeien.

Indien dit het geval is mag er niet worden uitgevaren. Zie ook actuele informatie over het weer en vaarverbod op de website van de Hunze.

Indien je één van bovengenoemde omstandigheden aantreft zonder aankondiging “vaarverbod” dan mag je niet uitvaren. Stel je daarom altijd op de hoogte van de weersomstandigheden voor je gaat roeien.

Het bestuur zal in bijzondere omstandigheden een vaarverbod afkondigen, bijv. bij een wedstrijd.

1.4.3 Regels bij toertochten (buiten de stad)

Toertochten worden bij de Hunze in het algemeen geroeid in wherry's, C-vieren en C-tweeën. Hieronder volgen enkele regels die bij het maken van toertochten buiten de stad in acht genomen moeten worden.

- Aanleggen
 - zoek altijd een goede en veilige ligplaats voor de boten (let op dat de boot niet op onder water staande paaltjes ligt te "rijden")
 - zorg dat de riemen, dollen en riggers niet tegen de wal in de verdrukking komen
 - de riemen aan de waterkant moeten bij het verlaten van de boot zodanig in de boot worden gelegd dat ze niet uitsteken en niet door de dol weer in het water kunnen glijden (eventueel op de wal leggen)
 - de boot moet goed worden vastgelegd
- Passeren van sluizen

Als geschutz moet worden, dient het volgende in acht genomen te worden.

Reglementair (BPR) moeten de aanwijzingen van het sluispersoneel worden opgevolgd. Soms heeft het personeel niet voldoende aandacht voor het moeilijke manoeuvreren en de wankelende positie van de roeiboten.

Overleg met de sluismeester vooraf is verplicht. Bij op afstand bediende sluis gebeurt dit bijv. wanneer de roeiers met behulp van een drukknop aangeven geschutz te willen worden. Zo nodig geeft een sluismeester dan instructies via het luidsprekersysteem.

➔ Situatie waarin alléén roeiboten worden geschutz:

- als er voldoende ruimte is kan de boot vrij in de sluis blijven liggen en door de bemanning op de plaats worden gehouden
- bij minder plaats: aan één boord geslipt aan de sluiswand gaan liggen en vasthouden aan de aanwezige stangen of grepen, waarbij gedacht moet worden aan het veranderende waterniveau. Meerdere boten kunnen weer aanleggen naast deze boot
- niet te dicht bij de sluisdeuren gaan liggen
- de boten één voor één de sluis naar binnen varen en, niet te dicht op elkaar, de sluis op dezelfde manier verlaten
- bij zelfbedieningssluizen moet goed op de lichten gelet worden (het kan voorkomen dat de lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening zijn geplaatst):
 - sluis in bedrijf (lichten aan één zijde):
 - o rode lamp in- of uitvaart verboden
 - o rode en groene lamp invaart verboden, wordt aanstonds toegestaan
 - o groene lamp invaart toegestaan
 - sluis buiten bedrijf (lichten aan één zijde):
 - o 2 rode lampen: invaart verboden
 - o 2 groene lampen: doorvaart toegestaan, sluis staat aan beide zijden open

➔ Situatie waarin roeiboten samen met grote(re) schepen worden geschutz:

- varen de roeiboten als laatste de sluis binnen

- kiezen ze een ligplaats op voldoende afstand van de grote schepen (gevaar schroefwater)
- houden ze bij het uitvaren ruim afstand van de grote schepen (heftig kolkend schroefwater)

1.5. Het botenhuis

- alleen leden, behoudens uitzonderingen, hebben toegang tot het botenhuis.
- vraag onbekende mensen die aanbellen altijd wat zij komen doen voordat zij hen binnenlaat.
- tussen 24.00 – 6.00 uur mag het gebouw niet betreden worden vanwege het geactiveerde alarm.
- elk lid moet een zgn. toegangsdruppel in bruikleen nemen. De druppel blijft eigendom van de vereniging en dient na beëindiging van het lidmaatschap weer ingeleverd te worden, waarna terugbetaling van de borgsom plaatsvindt
- neem de druppel mee als je gaat roeien, want hiermee is de meest zuidelijke loodsdeur te openen als alle loodsdeuren gesloten zijn
- na verlies/diefstal/beschadiging van de druppel is elk lid verplicht dit direct te melden bij het bestuur en een nieuwe druppel aan te vragen
- de leden die zich op het botenhuis bevinden, dienen er zorg voor te dragen dat geen vernielingen worden aangericht en alles in nette staat wordt achtergelaten
- bij vertrek dienen alle lichten uitgeschakeld en ramen gesloten te worden. Dit geldt ook voor de deuren:
 - o balkondeuren sluiten (hefboom omhoog)
 - o schragen etc. naar binnen brengen en de loodsdeuren sluiten
 - o toegangsdeur sluiten
 - o schuifdeur fietsenhok sluiten en even controleren of deze goed in het slot gevallen is

Waarschuwing:

In de kleedkamer nooit goederen van waarde achterlaten (de vereniging is niet aansprakelijk voor vermiste goederen).

In de botenloods bevinden zich “kluisjes” die vrij gebruikt mogen worden. In de kleedkamers bevinden zich huurkluisjes (opgave voor gebruik bij de secretaris)

2. EXAMENREGLEMENT

2.1 Doel van de examens

Het doel van de examens is:

- voor de roeier het verkrijgen van bevoegdheden (zie 2.5) voor roeien of sturen, zodat zelfstandig gebruik kan worden gemaakt van boten.
- voor de vereniging het bewaken van het roei- en sturniveau en het bewaken van het materiaal en de veiligheid

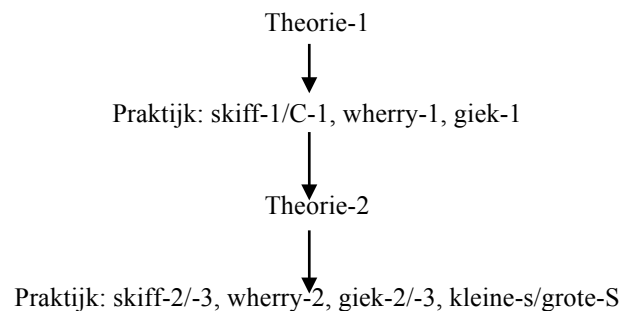
2.2 Soort examens en de volgorde van afname

De volgende praktijkexamens kunnen worden afgelegd:

skiff 1/C1	kleine s	giek 1*	wherry 1
skiff 2	grote S	giek 2	wherry 2
skiff 3	giek 3		

Voorafgaand aan een niveau-1 examen leg je éénmalig het theorie examen T-1 af en daarna ook éénmalig T-2 voordat je een van de andere examens wil gaan behalen.

Volgorde van afname:



* giek = boordroeien

2.3 Afname van de examens

De examencommissie coördineert de afname van de examens.

De examens worden afgenomen door de leden van de examencommissie. De theorie-examens (T-1 mondeling en T-2 schriftelijk) worden zo mogelijk gepland op dezelfde dag als het praktijkexamen.

De praktijkexamens zijn op elke eerste zondag van de maand om 10.00 uur en in mei, juni, juli en september ook op de derde woensdag om 19.00

In januari en augustus worden geen praktijkexamens afgenomen.

De examendata voor theorie- en/of praktijkexamens vind je op de website in BIS (via de knop Boot reserveren -> Examens) -> Aanmelden)

De inschrijving voor de examens (via BIS) sluit de zondag of woensdag daaraan voorafgaand.

2.4 Examenvolgorde en -eisen

De vragen van het mondelinge T1 en schriftelijke T2 examen kun je vinden op de website: Roeiniveau en instructie -> Examenregels.

Hier lees je ook de gang van zaken en de beoordelingscriteria.

Onder de kop Voorbereiding op examen staat aangegeven welke onderdelen uit dit Roei- en Examenreglement je voor deze twee examens moet bestuderen.

Tip: neem vragen en mogelijke antwoorden door met andere kandidaten, met ervaren roeiers of coach zodat de informatie voor jou gaat 'leven'.

Na het behalen van T1 kun je skiff-1, giek-1, wherry-1 of C-1 examen doen. Deze examens worden beoordeeld aan de hand van vier categorieën, te weten:

- de beheersing van de **roeibeweging**
- kennis van de **commando's**
- de kunst van het **aanleggen**

- **veiligheid** op het water en de behandeling van het **materiaal**

Na het behalen van T-1 en een praktisch niveau-1 examen volgt het T-2 examen.

Heb je dat gehaald dan mag je zelfstandig buiten de bruggen roeien (om te oefenen) en elk stuur-examen of roeivniveau 2-3 (in de voorgeschreven volgorde) afleggen.

Bij het *sturen* wordt de **presentatie** beoordeeld in plaats van de roeibeweging. De categorie ‘‘roeibeweging’’ bij een *roeiend* examen en de categorie ‘‘commando’s’’ bij een *sturend* examen moeten altijd minimaal voldoende zijn.

Een score op een andere categorie kan dit niet compenseren.

De examencommissie gebruikt een formulier om de roeier of stuur te beoordelen op de vereisten, die hieronder per (praktijk)examen staan geformuleerd. Dit **Beoordelingsformulier Examens** vind je op de website: Roeivniveau en instructie -> Examenregels

Theorie 1 (T-1)

Er wordt kennis verwacht van dit roei- en examenreglement inclusief bijlage A, B, de hieronder bij skiff 1 genoemde vijf basiscommando's uit C, E en G.

Skiff 1 (wordt afgelegd in een skiff uit de gele categorie)

C 1 (wordt afgelegd in een C1)

Wherry 1 (wordt afgelegd in een wherry of C2x+)

Giek 1 (wordt afgelegd in een C2+, C4+ of een B4+)

➔ Bij het wegroeien hoeft men nog niet in staat te zijn zelfstandig uit te zetten.

- Roeibeweging

De roeibeweging moet aan een basaal niveau voldoen:

- zo ontspannen dat de boot net onder controle is
- zodanig coördineren dat er geen onverwachte bewegingen zijn
- zodanige handlevoering dat de boot onder controle is
- de stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier een minimale kans op blessures heeft
- het halen en strijken moet zodanig gaan dat de boot redelijk onder controle is

- Commando's

De volgende vijf basiscommando's (zie voor nadere uitleg bijlage C) moeten kunnen worden uitgevoerd:

- "slagklaar maken..... slagklaar....af"
- "laat.....lopen"
- "(bb/sb) houden" en "(bb/sb) stoppen"
- "bb/sb strijken....nu"
- "over bb/sb rond....nu"

- Aanleggen (geldt niet voor wherry 1 en giek 1)

Men heeft de keuze tussen halend of strijkend aanleggen.

Hierbij wordt op het volgende gelet:

- of de roeier onder de juiste hoek van ca. 30 graden aan komt roeien
- op zo'n 3 tot 5 halen van het vlot
- of de roeier op het juiste moment houdt,
- het andere blad hoog doet en draait en met de bolle kant naar beneden op het vlot legt
- of de afstand tussen de boot en het vlot na afloop zodanig is dat de roeier zich zelfstandig naar de kant kan trekken

Heel belangrijk hierbij is dat de roeier zichzelf corrigeert en overnieuw begint als hij ziet aankomen dat het niet gaat lukken. Liever dat dan een aanvaring.

*In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examiner om deze aanvaring te voorkomen. Pas bij een **derde** ingreep wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.*

- Behandeling materiaal

Aandachtspunten zijn:

- let de roeier voldoende op bij het in- en uitbrengen van de boot
- let hij daarbij op de riggers
- worden de riemen met de bladen (de kwetsbare delen) naar voren naar buiten gebracht
- worden de ontluchtingskleppen na het roeien geopend
- wordt de skiff van beneden naar boven afgedroogd om te voorkomen dat hij van de schraag wordt afgeduwd

Tevens wordt gelet op de veiligheid:

- het geregeld omkijken en rekening houden met het overige waterverkeer
- het in acht nemen van de vaarregels
- het stuurboordwal houden
- het evenwijdig liggen aan de golven bij hoge golfslag om te voorkomen dat de golven door de lange boot 'door midden gesneden' worden en de boot in rollen

Theorie 2 (T-2)

Er wordt kennis verwacht van dit roei- en examenreglement inclusief de bijlages A t/m E en G.

NB: Hoewel bijlage F (roeibeweging) en H (foutencorrectie en blessures) niet overhoord zullen worden, zijn deze wel belangrijk om goed door te lezen/ te bespreken, zeker wanneer je instructie gaat geven!

Skiff 2 (wordt afgelegd in een skiff uit de gele S1 categorie)

Wherry 2 (wordt afgelegd in een wherry of C2x+)

Giek 2 (wordt afgelegd in een 4+ uit de groene G2 categorie)

➔ Om skiff 2 te kunnen doen is het voor beginnende roeiers aan te raden minstens 20 keer onder begeleiding een lange afstand buiten de bruggen in een skiff te hebben geroeid. Men moet zelfstandig uit kunnen zetten.

- Roeibeweging

De roeibeweging moet aan een redelijk niveau voldoen:

- zo ontspannen dat de boot redelijk goed onder controle is
- zodanig coördineren dat er geen duidelijke verstoringen zijn
- zodanige handlevoering dat er watervrij geroeid kan worden
- de stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier in principe geen kans op blessures heeft
- het halen/strijken moet zodanig gaan dat de boot onder controle is
- de koppeling moet zodanig zijn dat er sprake is van een redelijk effectieve voortstuwing
- de verhouding halen: rijden moet redelijk goed zijn

- Commando's

Alle commando's uit bijlage C moeten uitgevoerd kunnen worden.

- Aanleggen (geldt alléén voor skiff 2)

Hierbij wordt op hetzelfde gelet als bij skiff 1. Het een en ander dient echter met groter zelfvertrouwen en betere controle dan bij skiff 1 te worden uitgevoerd. De roeier moet zowel halend als strijkend aan kunnen leggen.

Bij een tweede ingreep door de examinerator bij het aanleggen wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.

Bovendien wordt gekeken of de vaarregels worden toegepast.

- Behandeling materiaal en veiligheid

Zie skiff1/wherry 1/giek 1. Bij dit examen wordt ook gekeken naar de tiltechniek.

Skiff 3 (wordt afgelegd in een skiff uit de groene S2 categorie)

Giek 3 (wordt afgelegd in een twee zonder uit de blauwe G3 categorie)

- Roeibeweging

De roeibeweging moet aan een hoog niveau voldoen:

- zo ontspannen dat de boot goed onder controle is
- zodanig coördineren dat er geen verstoringen zijn
- zodanige handlevoering dat er watervrij en met goede balans geroeid kan worden
- de stand van de polsen, armen, schouders en rug moet zodanig zijn dat de roeier in principe geen kans op blessures heeft
- bij het halen/strijken moet de boot volledig onder controle zijn
- de koppeling moet zodanig zijn dat er sprake is van een effectieve voortstuwing
- de verhouding halen: rijden moet goed zijn

Dit alles moet men zowel in laag als hoog tempo en met ongedraaid blad beheersen.

- Commando's

De commando's, zoals bij skiff 2, moet men goed kunnen uitvoeren, inclusief een noodstop. Daarnaast moet men goed kunnen reageren op aanwijzingen van de coach en diverse oefeningen kunnen uitvoeren, zoals balansoefeningen (eerste, tweede en derde stop).

- Aanleggen

Hierbij wordt op hetzelfde gelet als bij skiff 2.

In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examinerator om deze aanvaring te voorkomen. In dat geval wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.

- Behandeling materiaal en veiligheid

Zie skiff 2/wherry 2/giek 2.

Kleine s (wordt afgelegd in een wherry)

- Presentatie

De presentatie moet aan een basaal niveau voldoen:

- men moet op redelijk luide en duidelijke toon spreken
- zonder te veel aarzelingen, zodat de roeiers de commando's direct kunnen opvolgen
- met enig overwicht, zodat de roeiers uitvoeren wat gevraagd wordt
- met enige stilte tussen een waarschuwings- en een uitvoeringscommando, zodat de roeiers voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden op de uitvoering van het commando

- Commando's

De commando's, zoals bij skiff 2, moet men voldoende beheersen, inclusief een noodstop.

- Aanleggen

Hierbij wordt op het zelfde gelet als bij skiff 2.

*In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examiner om deze aanvaring te voorkomen. Bij de **tweede** ingreep wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.*

- Behandeling materiaal en veiligheid

Zie skiff/giek 2.

Ook wordt erop gelet of de stuur voldoende rekening houdt met de wind en de roeiers.

Grote S (wordt afgelegd in een 4x+)

- Presentatie

De presentatie moet aan een hoog niveau voldoen:

- men moet op luide en duidelijke toon spreken
- zonder aarzelingen, zodat de roeiers de commando's direct kunnen opvolgen
- met overwicht, zodat de roeiers uitvoeren wat gevraagd wordt
- met voldoende stilte tussen een waarschuwings- en een uitvoeringscommando, zodat de roeiers tijd hebben om zich voor te bereiden op de uitvoering van het commando

- Commando's

De commando's, zoals bij skiff 2, moet men goed beheersen, inclusief een noodstop. Daarnaast moet men de commando's nodig voor het in- en uitbrengen van de boot en de commando's bij de bruggen goed beheersen.

- Aanleggen

Hierbij wordt op hetzelfde gelet als bij kleine s.

In het geval dat er een aanvaring dreigt wordt er ingegrepen door de examiner om deze aanvaring te voorkomen. In dat geval wordt het aanleggen als onvoldoende beschouwd en is de examinandus gezakt.

- Behandeling materiaal en veiligheid

Zie kleine s.

2.5 Bevoegdheden na de examens

Het behalen van een examen geeft roeiers de bevoegdheid om te roeien in een boot van een bepaalde categorie. In de botenloods hangt een lijst met een overzicht van de boten en de categorieën waarin zij vallen. De categorie waarin een boot valt is tevens aangegeven d.m.v. een gekleurde sticker op de boot. Ook in BIS is duidelijk gemaakt tot welke categorie een boot behoort.

Er zijn vier categorieën boten, te weten:

- gele categorie (voor skiff 1/wherry 1/C1/giek 1)
- groene categorie (voor skiff 2/wherry 2/giek 2)
- blauwe categorie (voor skiff 3/giek 3)
- rode categorie (m.p.b.-boten/wedstrijdboten)

De m.p.b. (**met** permissie **bestuur**)- en wedstrijdboten vallen buiten het examensysteem en kunnen door het bestuur aan

(wedstrijd)roeiers *tijdelijk* toegewezen worden en mogen alleen op de wijze, zoals die door het bestuur is vastgesteld, gebruikt worden. Er moet echter naar gestreefd worden het vereiste examen te halen als men in bepaalde boten wil roeien/sturen.

wherry 1	roeien in gestuurde scullgeriggede boten uit de gele categorie.
wherry 2	roeien in gestuurde scullgeriggede boten uit de groene categorie
C1	roeien in gestuurde scullgeriggede boten uit de gele categorie roeien in ongestuurde C1s en scullgeriggede C2-en
skiff 1	roeien in scullgeriggede boten uit de gele categorie
skiff 2	roeien in scullgeriggede boten uit de groene categorie
skiff 3	roeien in scullgeriggede boten uit de blauwe categorie
kleine s	sturen in alle boottypes behalve achten en gladde vieren
grote S	sturen in alle boottypes
giek 1	roeien in gestuurde boordgeriggede boten uit de gele categorie
giek 2	roeien in gestuurde boordgeriggede boten uit de groene categorie
giek 3	roeien in boordgeriggede boten uit de blauwe categorie

Het bovenstaande geldt met dien verstande dat:

- de boeg van een ongestuurde (C)2(x)- of (C)3x- over kleine s dient te beschikken
- de boeg van een ongestuurde 4(x)- over grote S dient te beschikken

Bijlage A: Materiaalbehandeling

Algemeen geldt: voorzichtig omgaan met het materiaal.

1. De boot uitbrengen.

- voorbereiding
- De losse onderdelen van een boot worden bij het uitbrengen eerst naar buiten gebracht:
- Het roertje wordt aan de schuine zijde (walzijde) van het vlot neergelegd, zodat niemand er op kan gaan staan.
- De riemen worden met het blad naar voren gedragen: kijk uit dat nergens tegen aan gestoten wordt. De riemen op de schuine zijde (walzijde) van het vlot leggen met het blad boven het water.

- het tillen van de boot

Algemene regels bij het tillen:

- altijd tillen vanuit de benen met een rechte rug
- afhankelijk van het boottype mag getild worden aan:
 - o voerpunt
 - o achterpunt
 - o spanten en binten
- niet getild mag worden aan:
 - o het voetenbord
 - o de stuurstoel
 - o de slidings
 - o de diagonaallatten
 - o de riggers

Tillen met teveel mensen is beter dan met te weinig.

- het dragen van een boot
- een skiff wordt altijd door twee personen getild: één persoon tilt bij de boegbal, één persoon tilt de boot aan de draagstang of aan beide boorden (eventueel kan de boot getild worden halverwege voor- en achtersteven)
- een dubbeltwee wordt door twee personen getild: de roeiers tillen de boot aan voor- en achterzijde van de kuip
- een C1 / C2 (ongestuurd) wordt door twee personen getild: de roeiers tillen de boot bij de voor- en achterpunt
- een wherry wordt door twee roeiers en een stuur getild: de stuur staat bij de voorsteven (de boeg), de beide roeiers staan bij de achtersteven
- een vier/acht wordt door vier/acht roeiers en een stuur getild; de stuur staat eerst bij de voorsteven (de boeg) bij het uitbrengen van de boot. Eenmaal buiten verplaatst hij zich naar de achtersteven om te voorkomen dat de vin beschadigd wordt bij de te water lating. Bij het binnenbrengen staat de stuur altijd bij de achtersteven; de roeiers verdelen zich evenredig over de boot
- het materiaal mag nergens tegenaan stoten
- als de boot op karretjes met zwenkwielen ligt kan de boot eventueel op de karretjes naar het vlot gereden worden om hem daarna verder te tillen (karretjes wel weer in de loods zetten)
- boot in het water leggen
- overslagen los maken (eventueel eerst alleen die aan de waterzijde)
Vervolgens wordt de boot op de volgende wijze in het water gelegd:
- heeft de boot een inwendige kiel (of een vin) of een uitwendige kiel zonder beschermingsstrip, dan zetten de roeiers hun ene voet tot aan de rand van het vlot en laten tegelijkertijd de boot in het water zakken, zonder het vlot te raken (indien aanwezig, let op de vin!)
- heeft de boot een uitwendige kiel met een beschermingsstrip (en geen vin) dan zetten de roeiers de kiel op de glijstrip en houden de boot recht (de huid mag het vlot niet raken) zodat de stuurman de boot in het water kan schuiven
- van de boten met afgedekte voor- en achterpunt dienen de ventilatieluiken/doppen gesloten te worden
- de boot aan het vlot laten vasthouden of een schraag over de rigger plaatsen
- de riem aan walzijde eerst in de dol brengen; het smalste gedeelte (de hals) in de dol leggen en dan voorzichtig doorschuiven
- het blad met de bolle kant omlaag draaien
- overslag dichtdoen
- de riem aan waterzijde met het smalste gedeelte (de hals) in de dol leggen en het handvat op de wal leggen
- bij gestuurde boot het roer aanbrengen (wanneer het roer vast onder de boot zit indien nodig de stuurtouwen losmaken)

Boten mogen niet onbeheerd aan het vlot liggen.

Bij overname van boten moet de instappende ploeg aanwezig zijn

2. Instappen

- controleer eerst of de hielstrengen (de koorden waarmee de hak van de schoen aan de boot bevestigd is, indien van toepassing, aanwezig zijn en functioneren
- riem aan waterzijde met het blad plat op het water uitschuiven
- de hand aan waterzijde pakt beide riemen vast (bij boordboot één riem)
- de hand aan walzijde houdt het vlot en eventueel de rigger vast. De voet aan waterzijde wordt op het opstapplankje gezet, de andere voet wordt direct op het voetenbord gezet. De voeten mogen niet op de huid van de boot of op de slidings gezet worden
- op rustige wijze gaan zitten op het bankje en ook de voet aan waterzijde op het voetenbord plaatsen
- tijdens het instappen mag de boot de wal niet raken!
- overslag aan waterzijde dichtdoen
- stand van het voetenbord controleren en zo nodig verstellen. Gelet op drukte op het vlot of ter bescherming van het materiaal, kan dit ook op het water gebeuren = “stellen op het water”

3. Loskomen van het vlot

- laten afduwen door iemand op het vlot, of afzetten met de hand en daarna met de riem verder uitzetten
- het afzetten met de riem kan als volgt gebeuren:
 - o de riem aan de vlotzijde intrekken, het blad loodrecht op de wal zetten en de riem weer terug in de dol duwen (loodrecht uitzetten)
 - o de riem aan de vlotzijde wordt evenwijdig aan de boot in het water gelegd, waarna strijkbewegingen gemaakt worden met deze riem (zonder het vlot te raken), totdat de riem loodrecht op de boot gebracht kan worden (slippend uitzetten)

4. Aanleggen

Het aanleggen gebeurt als volgt:

- in een hoek van ongeveer 30 graden op een afstand van ongeveer drie halen gaan klaarliggen, rustig komen aanvaren, lichaamsgewicht overhellen naar waterzijde (veilig boord), tijdig de riem aan walzijde omhoog doen, de bolle kant naar onder draaien. Met de riem aan waterzijde “houden”, eventueel gevolgd door “stop”
- de boot mag het vlot niet raken

5. Uitstappen

- overslag aan de waterzijde losmaken, waarbij de hand aan walzijde de riemen vasthoudt
- de hand aan waterzijde neemt beide riemen over (bij boordboten één riem)
- de hand aan walzijde houdt het vlot en eventueel de rigger vast
- de voet aan waterzijde op het opstapplankje plaatsen, op deze voet gaan staan en vervolgens de walvoet op de kant zetten
- de boot mag het vlot niet raken
- riem aan waterzijde voorzichtig uit de dol schuiven en op de schuine kant (walzijde) van het vlot leggen
- overslag aan de walzijde losmaken en de riem voorzichtig uit de dol schuiven en op de schuine zijde (walzijde) van het vlot leggen
- om te voorkomen dat de boot wegdrijft iemand de boot laten vasthouden of een schraag over een rigger zetten

6. Boot opbergen

- bij gestuurde boten het roer losmaken, of bij een vast roer indien nodig de stuurtouwen vastbinden
- afhankelijk van de boot schragen klaarzetten
- (als de drukte op het vlot het toelaat): slidings reinigen met papier te trekken uit trommel in loods
- let erop dat voor het uit het water tillen van de boot alle loszittende bankjes goed zijn vastgezet of uit de boot gehaald, en de ventilatieluiken/-doppen geopend zijn
- de boot uit het water tillen/dragen gebeurt op dezelfde wijze als bij het in het water leggen
- boot omdraaien

De boten worden op het vlot op schragen geplaatst en daar schoongemaakt:

- skiff:
wordt op één schraag geplaatst: de boegbal komt op de grond te rusten en de spantuiteinden liggen op de schraag

- acht:
op twee schragen van gelijke hoogte plaatsen ter plaatse van roeiplaats 2/3 en 7/8;
- alle overige boten met uitzondering van de wherries:
op twee schragen plaatsen; de spantuiteinden liggen op de schragen

Schoonmaken en binnenbrengen:

- Alle boten moeten altijd worden schoongemaakt voordat ze in de loods worden gelegd.
- overslagen dichtdoen
- boot eerst afspoelen met water.
- Boot met spons en sop schoonmaken zodat de vettigheid of een bruine waterlijn verwijderd worden
- boot afdrogen met een uitgespoelde dweil.
- skiffs droog van je van beneden naar boven af om te voorkomen dat je hem van een schraag af duwt
- Vergeet de dekken niet !!
- dweil na gebruik nooit op de grond leggen (zand schuurt!) maar uitspoelen, uitwringen en op een schraag of het dweilenrek hangen
- alle niet op karretjes liggende boten krijgen beschermers (halve tennisballen) op de dollen om beschadigingen van andere boten bij het in- en uitschuiven te voorkomen. Deze beschermers vind je in bakken aan de loodsdeuren
- bij het naar binnen brengen van de boot gaat de voorsteven (de boeg) als eerste de loods in
- boot de loods in dragen en op de juiste wijze in de stelling leggen, zonder daarbij andere boten te raken. Let altijd op de dolpen(nen) van de eigen- en de bovenliggende boot. Kijk ook goed uit dat de boot niet op een rigger steunt en dat de boot overal goed op het boord rust.
- Wherries worden direct naar binnen gebracht en op de karretjes gezet:
- boot zonodig eerst op het vlot van buiten en van binnen schoonmaken (boot dan op schragen leggen)
- overslagen dichtdoen
- bij het naar binnen brengen van de boot gaat de voorsteven (de boeg) als eerste de loods in
- boot de loods indragen zonder daarbij andere boten te raken. De boot op de juiste wijze op de karretjes leggen:
 - o als de boot op de kop ligt, zorgen dat de riggers van de boot helemaal vrij liggen en dat de boot overal goed op het boord rust
 - o als de boot op de kiel ligt zorgen dat de kiel op de bodem van het karretje rust en er dat het karretje goed om de huid heen sluit, zonder de huid in te drukken
- boot afdrogen met een uitgespoelde dweil
- er mag nooit water in de boten blijven staan
- bij het verrijden van de boot altijd op de dolpen(nen) van de eigen en bovenliggende boot letten
- als de boot op karretjes met zwenkwielen ligt, kan de boot eventueel op het vlot op de karretjes gelegd worden en dan naar binnen worden gereden

De losse onderdelen van een boot worden pas naar binnengebracht nadat de boot de loods is binnen gebracht.

- de riemen worden met het blad naar voren de loods ingedragen en op de juiste plaats gehangen
- het stuurtoew moet om het roer gewikkeld zijn en in de loods op de juiste plaats gehangen worden

Als er geen boten meer uit zijn (bij twijfel kan men dit controleren in het BIS inschrijfsysteem):

- schragen etc. naar binnen brengen
- de loodsdeuren sluiten

7. Botentransport

Soms moet een boot voor reparatie of een wedstrijd op transport.

Neem contact op met de wedstrijd- of materiaalcommissaris over de wensen van de chauffeur die verantwoordelijk is voor het transport.

Denk aan de volgende zaken:

- de boot moet afgeriggerd zijn
- boten als ‘afwezig’ (laten) markeren in BIS
- de setjes riggers en eventueel drukstangen dienen elk gebundeld te worden en gelabeld. Bij voorkeur met touw en kaartjes, waarop herkomst (Hunze) en bestemming staan
- bankjes uit de boot halen en voor wedstrijden in een materiaalbak doen, de bak eveneens voorzien van een duidelijk label

-
- de moeren op de boot moeten (licht) aangedraaid zijn om lostrillen tijdens het transport te voorkomen
 - de dolkleppen en ontluuchttingsdoppen/luiken moeten gesloten worden
 - singels (of kratjes of bokjes) moeten ook opgeladen worden
 - neem zelf banden mee om de boot op locatie vast te kunnen leggen
 - met behulp van de loopplank worden de boten en het losse materiaal van het vlot naar de botenwagen gedragen
 - na het opladen niet vergeten de loopplank weer binnen te leggen!
 - als een boot terug komt van transport moet die, als het een niet-wedstrijdboot is, direct weer aangerigged worden
 - voor en na elke wedstrijd dienen slidings en binnenkant van de boot te worden schoongemaakt
 - aan het eind van het seizoen dient al het materiaal grondig schoongemaakt te worden met zacht schoonmaakmateriaal. Eventuele plakbandresten (gebruik bij voorkeur touw) moeten verwijderd worden van de riemen en riggers.

Bijlage B: Uittreksel uit het BPR

1. Het verkeer te water

- Vaarreglementen

Het belangrijkste reglement voor de binnenvaart is het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Het geldt voor alle binnenwateren in Nederland, met uitzondering van de Rijn en sommige vertakkingen waar het Rijnvaart Politie Reglement geldt. De regels voor het inhalen en passeren zijn daar afwijkend. Hieronder volgt een uittreksel, waarin voor roeiers belangrijke regels zijn opgenomen.

De schipper (stuurman) is verantwoordelijk voor het naleven van de voorschriften en de reglementen en is verplicht alle maatregelen te nemen die daartoe nodig zijn. De bemanning is verplicht te gehoorzamen aan alle bevelen welke ter uitvoering van de voorschriften door de stuurman worden gegeven.

Het Binnenvaart Politie Reglement kent als speciale categorie de "**kleine schepen**". Dit zijn schepen waarvan de lengte minder dan 20 meter is en 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.

Voor **roeiboten** zijn de belangrijkste hiervan:

- net als op het land steeds stuurboordwal (rechts) houden
- uitwijkingsplicht: kleine schepen moeten andere de ruimte geven
- beroepsvaart heeft voorrang
- bij tegengestelde koersen wijken beide naar stuurboord uit. Bij kruisende koersen wijkt het schip dat het andere aan stuurboord heeft. Bij gelijke koers geschiedt oplopen in de regel aan bakboord, waarbij men het opgelopen schip aan stuurboord houdt. Het opgelopen schip moet ruimte geven en zo nodig vaart verminderen
- bij bruggen, engten, enz. heeft het stroomafwaarts varende schip voorrang. Zonder stroom heeft het schip voorrang dat aan stuurboordzijde geen hindernis heeft. In bochten heeft het schip voorrang dat de grootste bocht aan stuurboord heeft
- bij ontmoetingen van een zeilend schip en een ander klein schip moet het andere schip wijken, behalve als dit andere schip de stuurboordwal houdt. Ook een surfplank is een zeilend schip
- roeiboten moeten voor ponten de vaart vrij laten
- wordt een voor de wind zeilend klein schip opgelopen, dat wil zeggen ingehaald door een ander klein schip dan houdt het zeilschip de wal waarover zijn zeil uitstaat
- als een zeilend schip wil oplopen moet ruimte gegeven worden om bovenwinds voorbij te varen
- bij bruggen en sluizen hebben zeilende schepen die het kunnen bezeilen (dat wil zeggen niet hoeven te laveren) voorrang op andere schepen
- men mag een water niet oversteken als men andere schepen daardoor hindert
- de eisen van 'goed zeemanschap' zijn belangrijker dan de rest van het vaarreglement (BPR).

2. Seinen, tekens, lichten

- Geluidsseinen

Deze seinen worden gegeven door grote schepen. De belangrijkste zijn:

.	zeer korte stoot (kwart seconde)
-	korte stoot (één seconde)
~	lange stoot (4-6 seconden)
.....	reeks zeer korte stoten (tenminste 6 keer)
~	attentie (aandachtsein)
-	ik ga stuurboord uit
--	ik ga bakboord uit
~-	ik ga over stuurboord keren
~- -	ik ga over bakboord keren
~~ -	oploper: ik wil aan stuurboord voorbijlopen
~~ - -	oploper: ik wil aan bakboord voorbijlopen
- - -	ik sla achteruit
- - - -	ik kan niet manoeuvreren
- - - - -	u kunt niet voorbijlopen
~ - ~	verzoek tot het bedienen van een beweegbare brug of van een sluis
.....	er dreigt gevaar voor aanvaring

Tip: de seinen waar stuurboord in genoemd worden zijn telkens een streepje korter dan die met bakboord.
 Vele lange stoten, luiden van scheepsbel, vlammen of noodsein is een verzoek om hulp.

- Dagtekens

Sleepboten met een sleep voeren een gele cilinder met boven een witte en een zwarte band en onder een zwarte en een witte band. Het laatste schip voert een gele bol. De tussenliggende schepen een rode vlag met een wit vierkant in het midden. Baggerschepen of andere werkzaamheden verrichtende schepen en wrakken voeren aan de zijde(n) waar de doorvaart vrij is twee groene ruiten boven elkaar en waar de doorvaart niet vrij is een rode bol.
 Als de schepen tegen hinderlijke waterbeweging beschermd moeten worden hebben ze aan de doorvaart zijde(n) een bord of vlag (rechthoekig), waarvan de bovenste helft rood en de onderste helft wit is. Aan de niet vrije zijde(n) hebben ze een geheel rood bord of vlag. Uitstaande zijankers zijn voorzien van een gele boei.

- Lichten

Roeiboten (bijv. tijdens de Elfstedentocht) en bepaalde kleine zeil- en motorschepen moeten 's nachts (half uur ná zonsondergang tot een half uur vóór zonsopgang) een wit rond schijnend licht voeren. Grotere zeil- en motorschepen moeten een groen boordlicht aan stuurboord, een rood boordlicht aan bakboord en een wit heklicht voeren. Nog grotere schepen moeten tevens een wit toplicht voeren.

3. Bruggen en sluizen

Hier volgen de voor roeiers belangrijkste lichten en borden bij bruggen en sluizen.

Vaste bruggen en vaste delen van bruggen

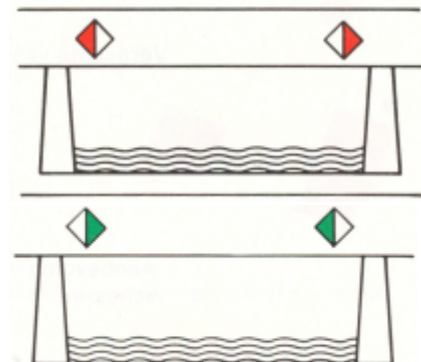
- Begrenzing vaargeulbreedte

verboden buiten de aangegeven begrenzing te varen

bb en sb rood-wit

aanbeveling binnen de aangegeven begrenzing te varen

bb en sb groen-wit



- Verboden of aanbevolen doorvaartopening

verboden doorvaartopening

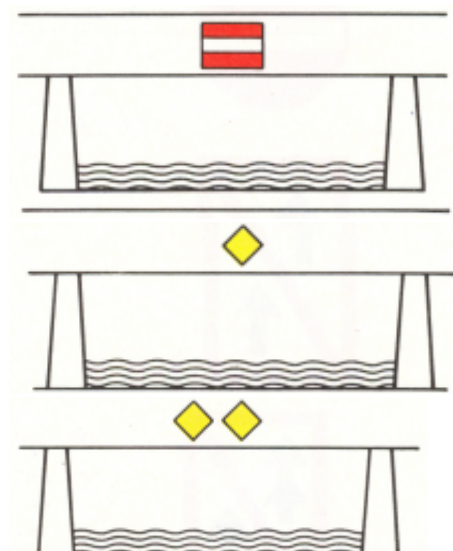
rood-wit-rood

aanbevolen doorvaartopening, tegenliggende vaart mogelijk

geel

aanbevolen doorvaartopening, voor tegenliggende vaart verboden

beide geel



Beweegbare bruggen

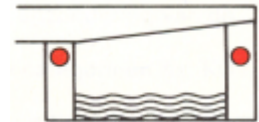
Opmerking:

Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de doorvaartopening (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst.

- Bruggen in bedrijf

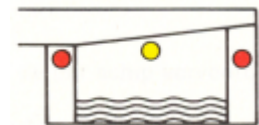
doorvaart verboden

bb en sb rood



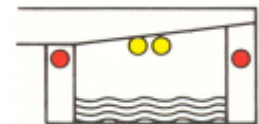
doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk

bb en sb rood, midden geel



doorvaart gesloten brug toegestaan voor tegenliggende vaart verboden

bb en sb rood, midden 2x geel



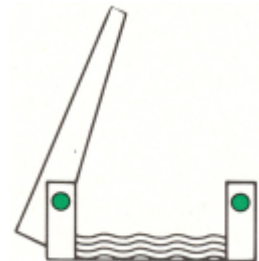
doorvaart verboden, wordt aanstonds toegestaan

bb en sb boven rood, onder groen



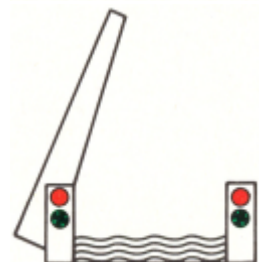
doorvaart toegestaan

bb en sb groen



doorvaart verboden, tenzij de doorvaartopening zo dicht is genaderd, dat stilhouden redelijkerwijs niet meer mogelijk is

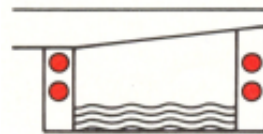
bb en sb boven rood, onder groen knipperend



- Bruggen buiten bedrijf

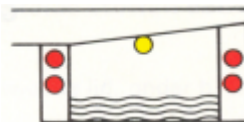
doorvaart verboden

alle lichten rood



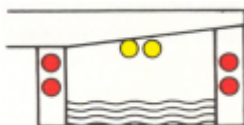
doorvaart gesloten brug toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk

bb en sb 2x rood, midden geel



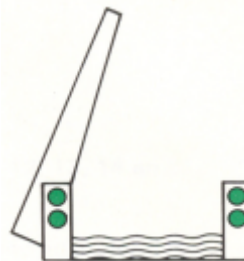
doorvaart gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende vaart verboden

bb en sb 2x rood, midden 2x geel



doorvaart toegestaan, brug is onbewaakt

alle lichten groen



Sluizen

Opmerking 1: Ga van tevoren na of je te maken hebt met een direct bediende, een op afstand bediende of een zelf te bedienen sluis.

Er gelden hiervoor verschillende instructies die jij moet opvolgen!

Opmerking 2: Het kan voorkomen dat de rode en groene lichten slechts aan één zijde van de invaart (als regel stuurboordzijde) zijn geplaatst

Algemeen

- Sluis in bedrijf

invaart of uitvaart verboden

bb en sb rood



invaart verboden, wordt aanstonds toegestaan

bb en sb boven rood, onder groen



invaart of uitvaart toegestaan

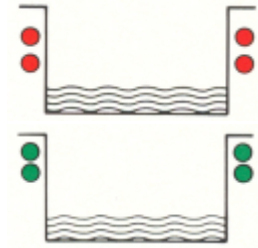
bb en sb groen



- Sluis buiten bedrijf

invaart verboden

alle lichten rood



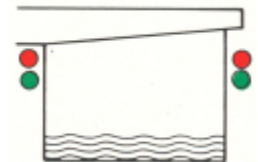
doorvaart toegestaan, sluis aan beide zijden openstaand

alle lichten groen

Sluis met beweegbare brug (indien brug niet van aparte seingeving is voorzien)

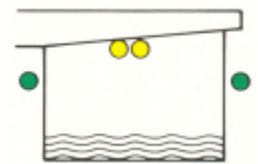
invaart sluis verboden, wordt aanstonds toegestaan

bb en sb boven rood, onder groen



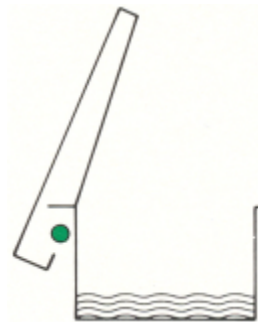
invaart of uitvaart sluis en doorvaart gesloten brug toegestaan

bb en sb groen, midden 2x geel



invaart of uitvaart sluis en doorvaart brug toegestaan

bb en sb groen



Bijlage C: Commando's

Toelichting

De stuur (m/v) heeft als instrument voor het manoeuvreren met de boot slechts een roer met een beperkt effect en de roeiers tot zijn/haar beschikking, daarom moeten de commando's altijd zonder aarzeling en luid en duidelijk uitgesproken worden, zodat de roeiers ze direct kunnen opvolgen.

Veel commando's bestaan uit een voorbereidend- en uitvoerend gedeelte.

In het voorbereidende gedeelte van het commando wordt zoveel mogelijk aangegeven wie (boeg, slag of boord) wat gaat doen. Het tweede gedeelte geeft het moment waarop het commando uitgevoerd gaat worden.

De puntjes in de tekst tussen een voorbereidend- en uitvoerend commando dienen te worden gelezen als een bewuste (spreek)pauze van de stuurman om de roeiers de gelegenheid te geven zich voor te bereiden op het vervolg.

- Begrippen

stuurboord	groen rechts in de vaarrichting rechts van de stuurman links van de roeier
bakboord	rood links in de vaarrichting links van de stuurman rechts van de roeier
boeg	de roeier die het dichtst bij de voorpunt zit
slag	de roeier die het dichtst bij de achterpunt zit; tevens de roeier die het tempo aangeeft
boegen	boeg en de roeier voor de boeg (in 4-en en 8-en)
slagen	slag en de roeiers achter de slag (in 4-en en 8-en)

*Het naar buiten brengen van een boot***aan de boorden**

De roeiers stellen zich bij de eigen roeiplaats op.

Ligt de boot **hoog**, dan grijpt iedere roeier met de ene hand het boord aan de gangzijde en onderlangs met de andere hand het andere boord.

Daarna geldt het volgende commando:

tillen

..... **nu**

De boot wordt van de stelling genomen en iedereen stapt met het schip naar het midden van het gangpad. Hierbij wordt gelet op huid en dollen. De boot bij voorkeur niet over de stelling schuiven ivm beschadiging van de lak.

Daarna geldt één van de volgende commando's:

rechter- of linkerschouder

..... **nu**

De boot, die boven de hoofden is, wordt schuin op de genoemde schouder genomen. De roeiers staan onder de boot met de handen aan beide boorden, één arm gestrekt en één arm gebogen.

op de schouders

..... **nu**

Bij boordboten: de roeiers gaan tegenover de eigen rigger staan en houden de boot op schouderhoogte.

Bij scullboten: de roeiers staan om en om voor of achter de riggers of ze staan twee aan twee naast elkaar aan weerszijden van de boot.

in de handen

..... **nu**

Geeft aan dat de boot verder in de handen tussen de roeiers in wordt gedragen. Iedereen heeft het boord met twee handen vast.

Ligt de boot **boven heuphoogte**, dan grijpt iedere roeier met de ene hand het boord aan de gangzijde en met de andere hand onderlangs het andere boord. Daarna geldt het volgende commando:

tillen

..... **nu**

De boot wordt opgetild en voorzichtig naar het gangpad gebracht (niet schuiven). De roeiers van één boord stappen mee, het andere boord duikt er onderdoor. Wel blijven tillen, anders slaan de dollen in een onderliggende boot! Een ieder staat dus op zijn eigen plaats, de boot kan hierna "in de handen" of op een schouder de loods uitgedragen worden.

Ligt de boot **onder heuphoogte**:

overpakken

Ieder pakt met één hand het dichtstbijzijnde boord, slaat de andere arm over de boot heen en pakt zo ook het andere boord vast.

tillen

..... **nu**

De boot wordt van de stelling genomen en iedereen stapt met de boot naar het midden van het gangpad.

**'naam roeier'
of
bak- of stuurboord
onderdoor**

..... **nu**

De genoemde roeiers of de roeiers van het genoemde boord kruipen om beurten onder de boot door. Iedereen pakt nu het boord met twee handen vast.

Bij de waterkant wordt de boot op de volgende wijze gekeerd:

boven de hoofden

..... **nu**

De boot wordt boven de hoofden getild. De roeiers staan zodanig opgesteld dat de boegen het voorschip en de slagen het achterschip tillen.

voor de buiken

..... **nu**

De boot, die boven de hoofden is getild en die wordt vastgepakt met één hand aan een spant/bint en één hand op het dichtst bij de roeier komende

boord, kantelt langzaam voor de buiken. Alle roeiers staan nu aan één kant, de landzijde van de boot. De boot wordt met de kiel omlaag en op buikhoogte getild.

(dol)kleppen (waterzijde)

los

of

overslagen (waterzijde)

los

tenen aan de rand

..... ver en zacht

Elke roeier maakt, nog steeds met één hand aan het spant/bint tillend, met de andere hand de klep(pen) van de eigen dol(len) los.

De roeiers gaan voorzichtig naar voren en zetten een voet tot aan de rand van het vlot. De tenen mogen nooit oversteken. De boot wordt nu zachtjes door alle roeiers gelijktijdig rechtstandig in het water gezet. Met één hand aan een spant/bint en één hand op het boord wordt de boot recht gehouden. De stuur staat bij de achtersteven, zodat het vinnetje nimmer de rand van het vlot raakt.

Als de boot op karren op de grond ligt, wordt deze eerst naar het midden van het gangpad gereden, waarna de roeiers zich aan weerszijden van de boot tegenover elkaar opstellen bij de boeg en de slag (C-vieren). Het commando is dan: "aan de boorden.....tillennu".

draaien over

'.....',

..... nu

De boot wordt gedraaid (niet in de loods, maar buiten op het vlot) over het genoemde punt. Dit kan bijvoorbeeld zijn: zee, land, loods, kleedkamer, kantine, brug, weg, etc. Het boord dat het verst verwijderd is van het genoemde punt, wordt bovenlangs over het andere boord gedraaid.

Elke roeier maakt, nog steeds met één hand aan het spant/bint tillend, met de andere hand de klep(pen) van de eigen dol(len) los.

(dol)kleppen los

of

overslagen los

Heeft de boot een uitwendige kiel (geen vin) en een metalen beschermingsstrip over de kielbalk dan wordt de boot in het water gelegd op de volgende wijze:

op de glijstrip

... .. nu

De roeiers zetten de boot op de glijstrip en zorgen er voor dat de huid van de boot niet beschadigt, terwijl de stuur de boot in het water schuift.

*Instappen***klaar(maken) om in te stappen**

De roeiers stellen zich op bij de boot. Een ieder gaat bij de eigen roeiplaats staan. De stuur houdt de boot in het midden vast.
De riem aan de waterzijde wordt naar buiten geduwd. De boot wordt zover afgeduwd dat de riggers bij het instappen vrij blijven van het vlot. Vervolgens word(t)en de (beide) riem(en) met één hand vastgehouden. De andere hand steunt eventueel op de rigger en/of op het vlot.

instappen gelijk**..... één**

De voet aan de bootzijde op het opstapplankje plaatsen.

..... twee

Het lichaamsgewicht overbrengen op de in de boot geplaatste voet, het tweede been binnenboord brengen, de voet van dat been - terwijl het eerste been wordt gebogen - in het voetenbord plaatsen.

.....drie

Op het bankje gaan zitten en de voet van het opstapplankje op het voetenbord plaatsen.

(dol)kleppen vast of overslagen dicht

De klep(pen) van de dol(len) worden aan waterzijde dichtgedraaid. De kleppen aan landzijde zijn reeds gesloten vóór het instappen.

*Van het vlot wegekomen***uitzetten****..... nu**

Alle roeiers pakken met één hand het vlot vast. Ieder duwt op “nu” met kracht de boot van het vlot af.

loodrecht uitzetten**..... nu**

Alle roeiers trekken de riem aan de vlotzijde loodrecht in, een ieder duwt gelijk met deze riem de boot van het vlot af.

slippend uitzetten**..... nu**

De riem aan de vlotzijde wordt evenwijdig aan de boot in het water gelegd. Maak een strijkbeweging met deze riem totdat de riem weer loodrecht op de boot gebracht kan worden zonder het vlot te raken. Dus niet met de riem tegen de wal/ het vlot afzetten.

*Wegroeien***slagklaarmaken****..... slagklaar****..... af**

De inzethouding aannemen.
De bladen verticaal in het water zetten.
Beginnen met de roeibeweging.

*Stoppen met roeien***Laat****..... lopen**

Het deel “laat” wordt gegeven bij de inzet, het deel “lopen” bij de uitzet. De haal wordt afgemaakt, het handvat naar beneden gedrukt en het blad gekanteld. De roeiers strekken de armen en houden de benen gestrekt en leggen de bladen plat op het water.
Zo wordt de boot in balans gehouden.

*Vaart afremmen tot stilstand***beide boorden of bak- of stuurboord houden**

Bij dit commando, vooraf gegaan door het commando “laat lopen”, worden de bladen geleidelijk opgedraaid en met de bolle kant in het water gedrukt. De bladen worden verder opgedraaid tot bijna verticale stand, naarmate de boot vaart verliest.

**(beide boorden of
bak- of stuurboord)
stoppen**

Bij dit commando worden de bladen in één vloeiende beweging volledig verticaal in het water gezet met de holle of bolle zijde van het blad in de vaarrichting. Dit commando kan worden voorafgegaan door 'houden', maar bij een noodstop ook direct worden gegeven.

STOPPEN!!

In een noodsituatie, wanneer de boot direct tot stilstand moet worden gebracht, kan door de stuur dit commando gegeven worden. De roeiers zetten direct met gestrekte arm(en) hun blad(en) verticaal in het water.

Achteruit roeien

**beide boorden of
bak- of stuurboord
strijken
..... nu**

Het/de blad(en) met de holle zijde naar de achterpunt draaien en in de uitzethouding in het water zetten.

De boot achteruit laten varen, door tegen het (de) handvat(ten) te duwen i.p.v. te trekken, waarbij de volledige lengte van de sliding wordt gebruikt.

I.v.m. de constructie van de dol nooit met veel kracht.

Keren vanuit stilstand

**over bak- of stuurboord
rond
..... nu**

Dit commando niet gebruiken in achten en gladde vieren, in verband met de krachten op de constructie van de boot.

Alle roeiers gaan zitten in de uitzethouding en zetten het blad van het genoemde boord in de strijkhouding.

Op het commando "nu" wordt met de genoemde riem een strijkhhaal gemaakt. De handen blijven bij elkaar. Aan het eind van de strijkhhaal begint men met de andere riem een haal te maken. De bakboord riem en de stuurboord riem gaan dus beurtelings het water in. De riem die niet door het water wordt gehaald gaat boven het water rustig mee naar voor of achter en is dus steeds op het juiste moment klaar voor de inzet.

**bak- of stuurboord
halen of strijken
..... nu**

Met de genoemde riem halen of strijken zonder te rijden ('met vaste bank').

*Koerswijziging tijdens
het roeien*

**bak- of stuurboord
best**

Dit commando wordt gegeven bij de uitzet.

Het genoemde boord gaat harder trekken, het andere boord minder. Het commando kan ook bij het strijken gebruikt worden.

beide boorden gelijk

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

Obstakels in het water

**beide boorden of
bak- of stuurboord
pas op de riemen**

De roeiers worden verzocht om op genoemd boord of boorden te letten, zodat de riemen nergens tegenaan slaan, terwijl de roeiers doorroeien. De riemen worden zonodig iets in getrokken.

**..... bedankt
of
..... riemen uit**

Het letten op de obstakels kan beëindigd worden. De eventueel ingetrokken riemen worden weer

Uitgebracht, terwijl men doorroeit.

**pas op de hoofden
..... nu**

De roeiers buigen het hoofd voorover, terwijl ze doorroeien, vaak met wat ingekorte haal.

<u>achterover</u> <u>..... nu</u>	Dit commando wordt voorafgegaan door “laat lopen”. De roeiers gaan achterover liggen in de boot. Belangrijk is dat er niet op de waterkering wordt geleund.
<u>volg de slag</u> <u>.....nu</u>	De roeiers komen overeind en rijden tot de inzet, dit alles in een vloeiende beweging. “Nu” wordt gezegd bij de inzet.
<i>Hoge golven op het water</i>	
<u>hoogscheren</u>	Bij het naderen van hoge golven geeft dit commando aan dat de riemen tijdens het oprijden hoog boven het water moeten worden gehouden. Tevens blijven de bladen horizontaal tot vlak voor de inzet.
<i>Doorvaren engte</i>	
<u>ophalen voor slip</u> <u>..... nu</u>	Wanneer er een nauwe doorgang gepasseerd moet worden, kan het soms nodig zijn dat de boot meer snelheid krijgt. De roeiers verhogen dan kracht en tempo. Vlak voor de doorgang volgt het ‘laat lopen’ commando.
<u>beide boorden of bak- of stuurboord slippen</u> <u>..... nu</u>	Het wordt gebruikt bij scullboten wanneer de boot een smalle doorgang moet passeren of wanneer wordt aangelegd aan een hoge wal, waar de riemen niet opgelegd kunnen worden. De riemen worden doorlopend in de hand gehouden. De genoemde riemen worden op het commando “nu” langs zij de boot met de handvatten in de vaarrichting gebracht. De bladen rusten op het water.
<u>riemen intrekken</u> <u>..... nu</u>	Ook dit commando wordt voorafgegaan door “laat lopen”. De riemen worden door de roeiers zo ver ingetrokken dat er geen aanvaring ontstaat. Dit commando dient men te gebruiken bij outriggers, die verhinderen dat geslipt kan worden. Meestal dus boord geriggede boten.
<u>..... riemen uit</u>	Na het passeren van de smalle doorgang worden de riemen weer uitgebracht en de roeiers volgen de slagroeier bij het maken van de eerstvolgende haal.
<u>ophalen voor brug</u> <u>..... nu</u>	Kracht en tempo verhogen (wind of stroom tegen).
<i>Kracht tijdens de haal</i>	
<u>harde haal</u> <u>.....nu</u>	100% kracht. Het commando wordt gebruikt bij roeisituaties waarbij de snelheid van de boot van belang is (“nu” wordt bij de uitzet gegeven).
<u>sterke haal</u> <u>.....nu</u>	75 % kracht
<u>medium haal</u> <u>.....nu</u>	50% kracht
<u>lichte haal</u> <u>.....nu</u>	25% kracht
<u>spoelen</u> <u>.....nu</u>	Dit commando geeft het halen zonder kracht aan.
<i>Aanleggen</i>	
<u>overhellen naar bak- of stuurboord</u>	Met het bovenlichaam wordt naar het genoemde boord overgeheld, waardoor

..... **nu**

het volgende commando makkelijker uitgevoerd kan worden.

bak- of stuurboord
hoog

..... **nu**

Bij het aanleggen aan het vlot wordt dit commando gebruikt om te voorkomen dat riemen en riggers tegen het vlot stoten. Het handvat van het genoemde boord wordt diep in de boot gedrukt.

De in het commando genoemde riem en rigger komen hierdoor omhoog en kunnen het vlot niet raken.

Het blad van deze riem wordt vervolgens met de bolle kant naar beneden op het vlot gelegd.

Wanneer aan een hoge wal wordt aangelegd wordt dit commando vervangen door bak- of stuurboord "slippen".

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

bak- of stuurboord
houden

Het blad is tot volledig verticale stand opgedraaid met de bolle of holle kant in de vaarrichting.

stoppen

Uitstappen

(dol)kleppen waterzijde
los
of
overslagen waterzijde
los

De klep(pen) van de dol(len) aan de waterzijde worden open gedraaid.

klaar maken om uit te stappen

De stuur houdt de boot in het midden vast. De roeiers maken zich klaar om uit de boot te stappen. De voet aan de waterzijde wordt op het opstapplankje geplaatst. Altijd één hand aan de riem(en) en eventueel de andere op de rigger en/of op het vlot.

Uitstappen gelijk
..... **één**

Ga op deze voet staan.

..... **twee**

De andere voet wordt op de wal geplaatst. Het gewicht wordt naar het been op de wal overgebracht.

..... **drie**

De voet die nog op het opstapplankje staat, wordt bijgetrokken en ook op de wal gezet. Ondertussen wordt de riem aan de waterzijde meegetrokken door de dol en op het boord neergelegd.

Het naar binnen brengen van een boot

aan de boorden

De roeiers stellen zich bij hun eigen roeiplaats op.

in de spanten

De roeiers pakken ieder een spant/bint en houden de andere hand op het boord.

tillen
..... **nu**

De boot wordt rechtstandig uit het water getild tot voor de buiken, ieder stapt van het water weg. Let erop dat de huid en het vinnetje de rand van het vlot

niet raken.

boven de hoofden

..... **nu**

Met een zwaai wordt de boot boven de hoofden gebracht.

bak- of stuurboord onderdoor

..... **nu**

De roeiers aan het genoemde boord gaan onder de boot door en draaien een halve slag.

op de schouders

..... **nu**

Allen pakken de boot vast aan de boorden en laten deze op de linker- of rechterschouder rusten.

in de handen

..... **nu**

Allen pakken de boot vast aan de boorden en laten de boot tussen hen in zakken.

Als variant komt ook voor:

**boven de hoofden, rechter- of linker
schouder**

..... **nu**

De boot wordt met een zwaai van voor de buiken tot boven de hoofden gebracht. De boot wordt dan schuin op de genoemde schouder genomen. De roeiers staan onder de boot met de handen aan beide boorden, één arm gebogen en één arm gestrekt.

Boten met een uitwendige kiel en een metalen beschermingsstrip, en zonder vin, worden over de glijstrip uit het water getild. Denk erom dat alle losse onderdelen vastgezet of uit de boot gehaald worden voor de boot uit het water getild wordt. De dolkleppen moeten gesloten worden voordat de boot op de karretjes wordt gelegd.

Bijlage D: Het sturen

1. De stuur

De stuur (m/v) is verantwoordelijk voor de boot en de bemanning en bepaalt wat er gebeurt. De stuur geeft de commando's; in een boot zonder stuur doet de boeg dit. De roeiers dienen de commando's stipt op te volgen.

2. In-/uitbrengen van de boot

De stuur leidt het naar buiten brengen van de boot, het instappen en wegvaren, het aanleggen en uitstappen en het naar binnen brengen van de boot als volgt:

- riemen naar buiten brengen
- boot uitbrengen
 - de stuur geeft de commando's
 - de stuur staat bij de voorsteven (de boegbal)
 - in een wherry/C2 staan beide roeiers bij de achtersteven, bij een vier/acht verdelen de roeiers zich evenredig over de boot
 - de boot wordt naar het gangpad getild/gereden en vervolgens wordt de boot naar buiten getild/gereden
 - bij het uitbrengen van de boot mag niets geraakt worden
- de boot in het water leggen

indien de boot een uitwendige kiel heeft (en geen vin):

- de boot naar de waterkant tillen/rijden, tot aan de glijstrip
- achtersteven op de glijstrip plaatsen
- boot over de kiel, loodrecht op de wal, het water inschuiven; de roeiers staan aan de waterkant aan weerszijden van de boot om deze recht te houden en houden de boot vast aan de boorden
- de boot langs het vlot trekken

indien de boot een inwendige kiel heeft (of een vin):

- de boot naar de vlotrand tillen
- de stuurman verplaatst zich naar de achtersteven om er voor zorg te dragen dat de vin bij de te water lating niet het vlot raakt
- de roeiers zetten hun ene voet tot aan de rand van het vlot en zetten de boot gelijktijdig rechtstandig in het water. Met een hand op het boord kan de boot zo recht worden gehouden dat de huid en de vin niet de rand van het vlot raken

dan:

- roer aanbrengen; bij een vast roer, indien nodig, de stuurtouwen losmaken
- de stuurtouwen in de boot leggen (let op dat ze niet gekruist zijn)
- de aanwezige landvasten (touw aan de boegpunt) in de boot leggen
- de roeiers de riemen laten inbrengen en de overslagen aan de walzijde laten sluiten
- luchtkleppen (laten) sluiten
- instappen en wegvaren
 - tussen de boeg- en de slagplaats staan en de boot vasthouden en de boot vrij van het vlot houden
 - roeiers het commando geven in te stappen, overslagen aan de waterzijde te sluiten en de voetenborden te stellen
 - vervolgens zelf instappen, eventueel met een voet afzetten van de wal
 - de roeiers het commando geven uit te zetten
- aanleggen (zie ook bijlage D "Het sturen": Stuurtechniek - aanleggen)
 - rustig komen aanroeien in een hoek van ongeveer 30 graden op de wal, afhankelijk van windkracht, windrichting en stroming
 - de boot en het roer, mogen de wal niet raken
- uitstappen
 - de stuur stapt het eerst uit en houdt de boot vast tussen de boeg- en slagplaats, dan de roeiers het commando geven om de overslagen aan de waterzijde los te maken, uit te stappen en de riemen uit de boot te halen
 - het roer van de boot halen; bij een vast roer indien nodig, de stuurtouwen vastmaken

- de boot uit het water halen
op dezelfde wijze als in het water leggen, echter in omgekeerde volgorde:

als de boot een uitwendige kiel heeft (en geen vin):

- de boot in het water loodrecht voor de glijstrip brengen, met de voorpunt naar de wal gericht. De stuur staat aan de boeg, de roeiers aan weerszijden van de boot en houden de boot vast aan de boorden. De boot met de kiel over de glijstrip op de wal trekken en op het (de) karretje(s) tillen

heeft de boot een inwendige kiel of een vin:

- de boot wordt rechtstandig uit het water getild tot voor de buiken, ieder stapt wat terug, van het water weg (oppassen dat de huid en de vin de rand van het vlot niet raken)

- boot naar binnen brengen
 - de boot wordt op dezelfde wijze gedragen als bij het uitbrengen alleen staat de stuur nu bij het achtersteven (bij het stuurkje)
 - dolbeschermers aanbrengen voordat de boot in de stelling geschoven wordt
 - bij het binnenbrengen van de boot mag niets geraakt worden
 - de boot afdrogen
 - riemen naar binnen brengen

3. Stuurtechniek

3.1 Sturen

Een boot dient een rechte koers te varen. Allerlei mogelijke invloeden kunnen er de oorzaak van zijn dat de boot van de rechte koers af wijkt (wind, stroom, ongelijk trekken aan stuurboord en bakboord, gebreken aan de boot). Wanneer een boot van de koers afwijkt dient er gestuurd te worden.

Wanneer er gestuurd wordt komt het roer onder een hoek op de lengte-as van de boot te staan. Dit heeft niet alleen tot gevolg dat de vaarrichting van de boot verandert, maar heeft ook een remmend effect op de snelheid en een storende invloed op de balans. Beide laatste effecten worden groter naarmate de uitslag van het roer groter is. Het is dus zaak tijdig te reageren als de boot van de koers gaat afwijken en dit rustig te corrigeren, zodat de oorspronkelijke koers met een zeer kleine roeruitslag hernomen kan worden. Vooral in wedstrijden moet de stuur hier zeer attent op zijn. Als te laat wordt gereageerd gaat de boot zigzaggend over de baan met veel remmende roeruitslag en een verlengde baan.

Sturen mag alleen tijdens het oprijden plaatsvinden, tenzij een forse koersverandering noodzakelijk is. De werking van het roer is tijdens het oprijden het grootst en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Al te heftig sturen heeft een remmend effect, een roeruitslag van meer dan 30 graden geeft nauwelijks meer sturend rendement. Het is duidelijk dat een roer slechts werkzaam kan zijn als de boot vaart heeft. Hoe langzamer het schip vaart, hoe meer men de roeiers bij het sturen moet inschakelen.

Wanneer de noodzakelijke koerswijziging zo groot is dat die niet alleen door de werking van het roer tot stand gebracht kan worden of niet snel genoeg tot stand kan komen, dient de stuur de roeiers mee te laten sturen door "bak- of stuurboord best" te laten roeien.

Om goed te kunnen sturen, dienen de stuurtouwen strak gespannen te zijn en dient de stuur ze op een zodanige plaats vast te houden dat hij er voldoende macht over heeft en zonder overbodige bewegingen te maken het roer kan bedienen. Nooit mogen de stuurtouwen door het water slepen.

In een boot met losse stuurtouwen houdt de stuur het stuurtoew (met de eventueel aanwezige stuurklosjes) tegen de boorden.

Wanneer er "gestreken" wordt, moet de stuurman de touwen altijd strak houden, omdat anders het roer dwars op de vaarrichting komt te staan en remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met kans op schade. Alleen wanneer "strijkend" wordt aangelegd moet een roer dat aan de achtersteven is bevestigd van de wal afgehouden worden (nooit dwars op de vaarrichting naar de wal toe gekeerd).

De stuur in een wedstrijdboot mag niet in de boot bewegen omdat dit de balans van de boot verstoort. De stuur dient regelmatig en altijd voor een wedstrijd de kwaliteit van de stuurtouwen en de bevestigingen ervan te controleren en eveneens het roer zelf en het vinnetje op mogelijke beschadigingen te inspecteren. Wanneer dit vergeten wordt, kan materiaalpech tijdens de vaart het gevolg zijn.

3.2 Aanleggen

Om goed aan te leggen roeit men met lichte haal naar het vlot of de aanlegplaats onder een hoek van ongeveer 30 graden met de punt van de boot gericht op die plaats aan het vlot waar de stuurman de boot wil aan leggen. Nooit met

grote snelheid aanleggen. Als men het vlot nadert, geeft de stuur het commando "laat.....lopen". Direct daarna wordt het commando "overhellen naar bak- of stuurboord", gevolgd door "stuur- of bakboord hoog" gegeven. Als de voorsteven vlakbij het vlot is gekomen wordt het commando "bak- of stuurboord houden" gegeven, eventueel gevolgd door "stop". Indien nodig vraagt de stuur of de boeg mee wil kijken en het commando over wil nemen. Het schip mindert nu vaart en komt langs het vlot stil te liggen. Bij sommige vlotten of bij een hoge wal moeten de riemen aan de vlot- of walzijde "geslipt" of ingetrokken worden.

Windkracht en windrichting spelen een grote rol bij het aanleggen. Wind mee in de vaarrichting betekent, met een grote snelheid naar het vlot toekomen. Wind tegen betekent, met een snel teruglopende snelheid naar het vlot toekomen. In het eerste geval moet sterk geremd worden bij het commando "houden", hetgeen betekent dat de boot sterk bijdraait en dus onder een wat grotere hoek moet worden aangevaren om goed langs het vlot te komen. Het beste kan in een lichte haal naar het vlot toe gevaren worden.

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

Als algemene regel geldt:

- aanvaren met nog vrij hoge snelheid .. hoek groter 30-40 graden
- aanvaren met geringe snelheid hoek kleiner 30 graden

Wanneer de wind min of meer loodrecht naar het vlot toe waait, kan men met normale hoek aanvaren, maar dient men zich op een verder langs het vlot gelegen punt dan waar men wil aanleggen te richten en iets vroeger het commando "houden" te geven, opdat de boot niet al tijdens het draaien tegen het vlot wordt gedrukt. Wanneer de wind min of meer loodrecht van het vlot afwaait ook onder normale hoek aanvaren, maar dan met een iets grotere snelheid. Men dient zich dan te richten op een dichterbij op het vlot gelegen punt (i.v.m. verschil tussen schijnbare en werkelijke koers). Er wordt zo laat mogelijk het commando "houden" gegeven, opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot wegwaait.

Het is duidelijk dat de stuur altijd terdege rekening dient te houden met de wind en vooral onder extreme omstandigheden van te voren goed dient vast te stellen op welke wijze de aanlegmanoeuvre moet worden uitgevoerd. De fijne kneepjes leert men door veelvuldige oefening.

In bepaalde situaties kan het nodig zijn "strijkend" aan te leggen in plaats van "halend". Roeiers in skiffs en stuurmanloze boten geven er vaak de voorkeur aan omdat ze dan goed zicht hebben op de situatie. Het principe van het "strijkend" aanleggen is gelijk aan dat van het "halend" aanleggen.

Let op: Bij strijkend slippen dienen de handles naar de achterzijde van de boot te worden geduwd.

3.3 Rondmaken

Bij zijwind dient de stuur een zodanige draairichting te kiezen dat de voorsteven van het schip naar de windrichting toe ("door de wind") gaat. Hierdoor komt het schip niet aan lager wal terecht, omdat het "halen" met meer kracht geschiedt dan het "strijken".

N.B. "lager wal" is die oever waar de wind naar toewaait.

4. Wind, stroming en scheepvaart

4.1 Wind

Er is al veel gezegd over wind. Nu nog iets over het varen bij harde wind. Als de wind zo hard is, dat er hoge golven staan, stuur dan zoveel mogelijk loodrecht op óf evenwijdig aan de golven zodat er zo min mogelijk water naar binnen komt.

Vaar bij een harde zijwind onder de hoge wal als de overige scheepvaart dit toestaat. Zorg er voor bij harde wind nooit aan lager wal te geraken. Wegkomen is dan veelal zeer moeilijk, de kans op schade is groot. Neem derhalve tijdig maatregelen.

Houd er rekening mee dat bij sterke wind problemen op de heenweg niet optreden, maar op de terugweg wel: roeien met wind mee (heenweg) geeft weinig problemen terwijl tegen de wind in (terugweg) de boot vol kan lopen door de golven.

4.2 Stroming

Hiermee hebben vooral verenigingen te maken waar een rivier wordt bevaren. Naast de algemene stuurprincipes gelden bij deze verenigingen de eigen voorschriften voor het bevaren van de rivier.

Daarom hier slechts enkele opmerkingen. Zolang een 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. Bij het sturen kan gebruik worden gemaakt van verschillende stroomsterkten en stroomrichtingen. **Op de kanalen rond de Hunze komt stroming voor door het lozen van water door gemalen.**

4.3 Scheepvaart

Bij het varen temidden van andere schepen is het belangrijk dat tijdig de juiste koers wordt gekozen en dat deze wordt vastgehouden, zodat anderen weten welke richting de boot gaat. Dit geldt in het bijzonder voor meren en plassen. Op smalle waterwegen houdt men in principe stuurboord wal.

Wordt men gepasseerd door schepen die een zo hoge boeggolf of hekgolf trekken, dat men er niet doorheen kan varen zonder veel water over te krijgen, dan moet men "laten lopen" en de boot bijdraaien evenwijdig aan de golf. De bladen plat op het water leggen en het boord waar de golf tegenaan komt hoog houden. Dit boord kan men hoog houden door de handvatten van de riemen aan dat boord omhoog te brengen en met het lichaamsgewicht over te hellen naar het andere boord. De golf slaat dan niet naar binnen.

Let in een kanaal ook op de golf die van de wal terugkaatst.

Verder moet men ook letten op zogenaamde kruisdeining. Dit is deining die ontstaat als schepen elkaar passeren.

Denk ook om de zuiging van deze schepen.

Vrachtschepen (in het bijzonder als ze *ongeladen* zijn of *geladen* bij containerschepen) hebben een zogenaamde "blinde hoek" voor de boeg van het schip in de koerslijn. De schipper kan een roeier daar niet zien. Het daar blijven varen is daarom gevaarlijk en kan zelfs overvaren tot gevolg hebben. Als je opzij gaat voordat je in de "blinde hoek" terecht komt kan de schipper je voortdurend blijven volgen: als jij de schipper kunt zien kan de schipper jou ook zien.

5. Coxbox

De coxbox is een versterker die aangesloten kan worden op de luidsprekers aanwezig in een aantal gladde vieren en in de achten.

- de coxbox ligt in de afgesloten kast bij de dameskleedkamer
- voor toegang tot deze kast dient men zich te wenden tot een van de bestuursleden
- de coxbox dient van de oplader afgehaald te worden en de oplader uit het stopcontact
- de ingang van de stroomtoevoer moet worden afgesloten met het dopje
- de stuurman neemt de coxbox mee in de boot wanneer de roeiers in de boot klaar zitten en alle dollen gesloten zijn
- de coxbox dient voorzichtig aangesloten te worden op de geluidsinstallatie in de boot. Hiervoor moeten de streepjes op de pluggen precies tegenover elkaar liggen
- vóór de stuur uitstapt dient de coxbox losgekoppeld te worden
- de plug dient in de beschermdop geplaatst te worden
- de coxbox moet in de kast worden terug gelegd aan de oplader
- de stekker in het stopcontact en controleren of de coxbox wordt opgeladen, wanneer dit niet het geval is, dienen alle stekkers en pluggen gecontroleerd te worden
- bij storingen van de coxbox dient direct melding gemaakt te worden bij het bestuur

Bijlage E: Veiligheid

De aanbevelingen voor Veilig Varen worden onderverdeeld in adviezen betreffende mensen, boten, water, weer, kleding en vereniging.

1. Mensen: roeiers, stuurlieden, instructeurs, coaches

Algemeen

- Iedereen die in de boot plaatsneemt moet de zwemkunst meester zijn
- Iedereen dient de regels van de vereniging te kennen inclusief het koudwaterprotocol (zie bijlage G).
- Voor de te bevaren wateren moeten de roeiers en stuurlieden adequaat zijn opgeleid
- Roeiers/stuurlieden/coaches/instructeurs moeten weten wat te doen wanneer de boot omslaat. Het verdient de aanbeveling op de hoogte te zijn van reddend zwemmen en EHBO
- Boegroeiers van ongestuurde boten en stuurlieden dienen over een goed gezichtsvermogen te beschikken
- Iedereen dient de weersverwachting te kennen en na te gaan of er uitgevaren kan worden
- Iedereen dient respect te hebben voor overige watersporters

Roeiers

Voordat men met een boot vertrekt dient men via het Boten Inschrijf Systeem (BIS) aan te geven dat men op het water is.

- Controleer voor het uitvaren eerst de boot en de onderdelen
- Roeiers zonder roeibevoegdheden moeten altijd worden begeleid door een (door het bestuur toegewezen) instructeur
- Roeiers met roeibevoegdheden zijn volledig verantwoordelijk voor hun eigen veiligheid

Stuurlieden

Stuurlieden (ook zij die met een m.p.b. sturen) dienen:

- goed te kunnen sturen
- op de hoogte te zijn van de regels van de vereniging
- de verenigingscommando's te kennen en te kunnen geven
- overzicht over de ploeg te hebben
- de weer- en wateromstandigheden te kunnen inschatten
- de bepalingen van het BPR (Binnenvaart Politie Reglement), zoals genoemd in bijlage B, te kennen
- de bepalingen betrekking hebbend op te bevaren water te kennen
- voor vertrek het roer, de roerbevestiging en de stuurtouwen te controleren
- in de winterperiode een zwemvest te dragen

Instructeurs

- Bij het geven van de eerste instructielessen dient een reddingsboot gereed te liggen, bij voorkeur in het water
- In de reddingsboot dient een werplijn aanwezig te zijn
- Het is van belang op de hoogte te zijn van de mogelijkheden van de leerlingen (zwak-sterk, jong-oud)
- Gebruik bij de instructie een toeter om je goed verstaanbaar te maken. Het niet goed kunnen verstaan kan tot paniek leiden in noodsituaties
- Geen beginnelingeninstructie geven vanaf 15 november tot mei in verband met onderkoelingsgevaar bij het omslaan

Coaches/begeleiders langs de waterkant

Coaches en begeleiders dienen de regels te kennen met betrekking tot het te bevaren water, op de hoogte te zijn van de belangrijkste bepalingen van het BPR (bijlage B), het koudwaterprotocol (bijlage G) en zij dienen de roeiers te waarschuwen voor mogelijke gevaren op het water.

In de hal hangen rugzakken met hulpmiddelen (bijv. een reddingslijn) die van pas komen bij het bieden van hulp aan een omgeslagen roeier.

2. Boten

- De roeiers en stuurlieden mogen alleen die boten gebruiken waarvoor zij bevoegd zijn. Alleen zij die een m.p.b. hebben gekregen, mogen tijdelijk in een boot uit een hogere bootcategorie roeien
- Bij varen op groot water zoals plassen, meren en grote rivieren wordt sterk geadviseerd om boten te voorzien van:
 - o afdekkingen op voor- en achterschip; tevens dienen de boorden verhoogd te worden, zodat er zo min mogelijk golven binnen kunnen lopen. De boten dienen voorzien te zijn van een pompinstallatie of een hoosvat
 - o een zwemvest voor elk bemanningslid. Dit zwemvest moet indien nodig ook gedragen worden
- Bij tochten dienen boten voorzien te zijn van hoosvat/spons, pikhaak/haken en meertouwen. Een extra riem en rolbankje, kompas, waterkaarten, fluit/toeter zijn aan te raden
- Wanneer er in het donker gevaren wordt dient de boot voorzien te zijn van verlichting: een rondschijsnend wit toplicht dat boven de bemanning uitsteekt
- Het voeren van een (grote) vlag maakt de boten op grote afstand zichtbaar

Omslaan met een boot

Bij het omslaan van een boot dient de roeier de volgende acties te ondernemen:

- Voor omslaan in koud water zie Bijlage G: Koudwater Protocol.
- Het bovenlichaam over de boot leggen (opdat dit lichaamsdeel niet in het water ligt) en de boot naar de kant peddelen met voeten en/of handen of wachten tot er een reddingsboot of andere hulp komt
- Uit het water op de kant klimmen en naar de Hunze (of andere roeivereniging/huis) gaan om zich daar te warmen en contact te zoeken met de Hunze
- Indien er een coach aanwezig is, begeleidt die de roeier naar de verenigingen en probeert hij zelf de boot op de vereniging te krijgen
- De boot is ondergeschikt aan de roeier

3. Water

- Elke vereniging stelt voor het in de buurt van het clubhuis gelegen water eigen regels op. Bij de Hunze staan deze regels beschreven in het roeireglement (zie 1.4.1. Vaarregels)
- Aangeraden wordt groot water met meer dan één ploeg te bevaren. Hierbij dienen de ploegen elkaar niet uit het oog te verliezen
- Op grotere wateren zoals meren en plassen dient men onder de wal te varen. Hoe kouder het wordt, hoe dichter onder de wal
- Voor rivierroeien/sturen is de cursus “Roeien op Stromend Water” aan te bevelen

4. Weer

- Elke vereniging dient regels op te stellen ten aanzien van het niet roeien bij mist, vorst, onweer, na zonsondergang en bij harde wind. Bij de Hunze staan deze regels beschreven in het roeireglement (zie 1.4.2. Vaarverboden)
- Het verdient aanbeveling in de winter beginnende roeiers (eventueel ook gevorderde roeiers) in breder materiaal te laten roeien
- Bij aankomend onweer mag er niet geroeid worden of, indien men zich al op het water bevindt, moet men zo snel mogelijk terugroeien naar de vereniging. Wordt men overvallen door het onweer dan dient men onder een brug te gaan liggen of op de kant te gaan hurken en zich zo klein mogelijk te maken.

5. Kleding

Vooral in de winter is goede kleding voor roeiers en stuurlieden van groot belang. Het is beter een paar dunne lagen kleding te dragen dan één dikke laag:

- Voor roeiers is het van belang dat de onderrug goed beschermd is, evenals de hals en de polsen
- Stuurlieden moeten warm en droog blijven, vooral hoofd, handen en voeten. Draag geen laarzen en regenkleding (het water kan er gemakkelijk in, maar kan er niet meer uit)
- Stel jezelf op de hoogte van adviezen en voorschriften door het bestuur opgesteld i.v.m. roeien in winterperiode, bijv. de stuur draagt dan verplicht een zwemvest...

6. Vereniging

Zij draagt er zorg voor dat aanwezig zijn voor gebruik:

1. Reddingslijnen
2. Pikhaken
3. Toeters
4. Hoosvaten
5. Meertouwen
6. Een complete EHBO kist

Zij draagt er zorg voor, dat de verenigingsregels duidelijk zijn.

Deze regels, die in het Roei- en Examenreglement alsook op de website (knop Roeien en Roeiniveau en instructie) te vinden zijn, omvatten:

- de belangrijkste bepalingen van het BPR (zie bijlage B: Uittreksel uit het BPR)
- eigen verkeersregels buiten het BPR om (zie 1.4.1. Vaarregels)
- wanneer er niet geroeid mag worden (zie 1.4.2. Vaarverboden)
- de verenigingscommando's (zie bijlage C: Commando's)

TENSLOTTE

Overschat je eigen capaciteiten niet. Laat je niet overhalen tot dingen die je niet kunt, wilt of durft. Volg de regels van de vereniging m.b.t. roeien in de winter en laat over veiligheid geen discussie ontstaan.

Bijlage F: De roeibeweging

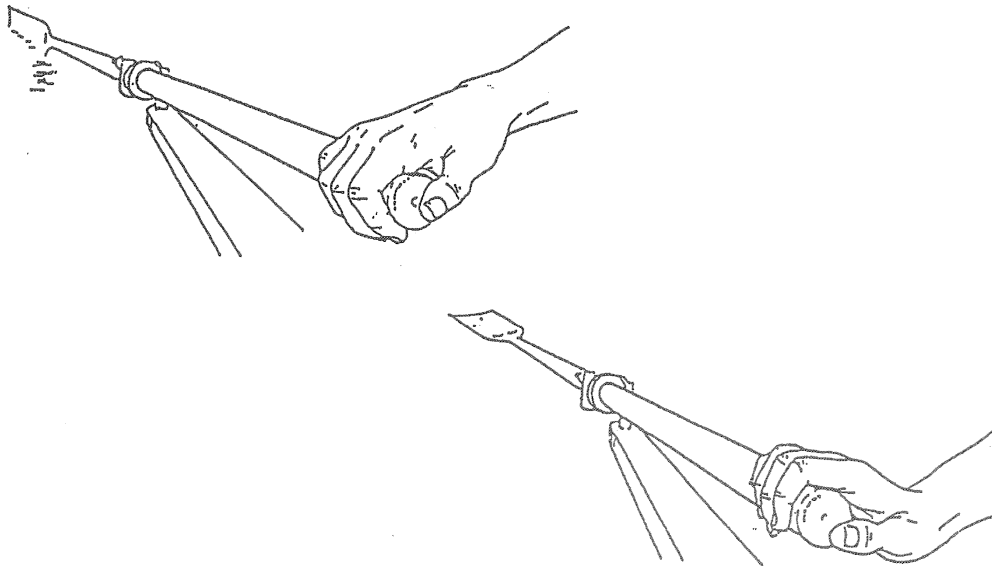
Roeien wordt gekarakteriseerd als een doorgaande natuurlijke beweging. Er zijn geen tussenpauzes en geen plotselinge bewegingen die de snelheid van de boot nadelig beïnvloeden. De bewegingen van lichaam, riemen en bankje moeten in overeenstemming zijn met de snelheid van de boot. Het roeien ziet er dan gemakkelijk en vanzelfsprekend uit.

1. Handlevoering en grip

Het aanleren van een juiste grip en handlevoering is zeer belangrijk voor beginners. Een verkeerde grip veroorzaakt veel fouten en blessures en is moeilijk af te leren. Er moet veel tijd aan besteed worden, omdat ontspanning in de handen belangrijk is voor ontspannen roeien.

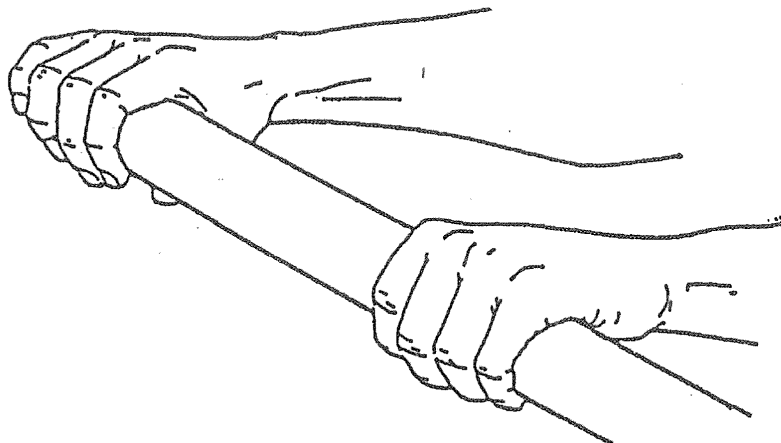
2. Scullen

Bij het scullen hebben we met elke hand een riem aan het uiteinde vast, waarbij de duimen op de kopse kant van de handles liggen. De riem wordt door de duim met de kraag tegen de dol gedrukt. De vingers liggen losjes om de riem en beide polsen zijn vlak als de riem in de haalstand staat. De riemen worden niet vastgehouden met volle grip, er wordt niet geknepen en de handpalmen blijven los. Bij het uitzetten wordt de riem omlaag gedrukt door de onderarmen, waarna de riem wordt gedraaid onder druk van de vingers. Terugdraaien gebeurt door de riem weer met de vingers te omvatten. Deze bewegingen worden door de vingers en de polsen samen gemaakt. Er moet echter wel voor gezorgd worden dat er niet krampachtig in de polsen wordt “geknikt”, maar dat de handpalm loskomt van de riem.



3. Boordroeien

De handen worden ongeveer twee handbreedten van elkaar op de riem geplaatst. De vingers liggen losjes om de riem met de duimen onder de hendel. Beide polsen zijn vlak en de handpalmen blijven los van de riem. De riem wordt niet vastgehouden met volle grip. Bij de uitzet drukken de vingers van de buitenhand de riem omlaag. De riem wordt gedraaid onder druk van de vingers van de binnenhand. Het is belangrijk dat de buitenpols hierbij vlak blijft. De buitenhand wordt dus niet gebruikt bij het draaien, blijft ontspannen en horizontaal, zodat de riem in de vingers kan draaien. Terugdraaien gebeurt met de vingers en de duim van de binnenhand. De vingers van de buitenhand blijven de riem volledig omvatten, zij mogen niet van de riem glijden vlak voor de inzet, maar moeten klaar zijn om direct na de inzet de druk op het blad over te nemen.



4. De roeibeweging

De roeibeweging is te beschrijven met de volgende vier fases:

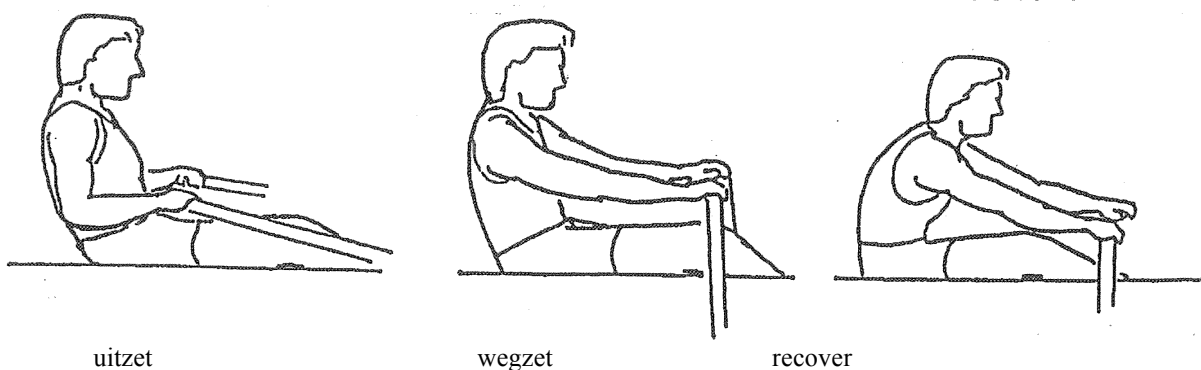
- de uitzet of uitpik d.w.z. het uit het water drukken van het blad
- de herstelfase, of de recover, d.w.z. het oprijden met de bladen boven water
- de inzet, inpik of catch, d.w.z. het in het water zetten van het blad
- de haal, d.w.z. het door het water trekken van het blad

Het ritme van de roeibeweging

Roeien is het herhalen van één doorgaande beweging waarbij nergens stil wordt gezeten. De snelle haal en het ontspannen oprijden wisselen elkaar voortdurend af. Vooral bij beginnende roeiers ligt deze verhouding vaak onjuist. Er wordt te langzaam gehaald, en vooral te snel gereden. Daarnaast wordt er vaak stilgezeten bij de inzet en/of uitzet, terwijl deze keerpunten juist met enige snelheid moeten worden uitgevoerd. Toch is die snelheid van wegzetten of inpikken niet het belangrijkste want het leidt vaak tot haastig roeien. De nadruk ligt vooral op de soepele doorgaande beweging bij de keerpunten, zonder bijbewegingen en zonder onrust.

De uitzet en wegzet

Gedurende de uitzet zit de roeier met het bovenlichaam achter de heupen. Niet in een ingezakte houding maar stevig en met de schouders naar achteren. De ellebogen zijn naast het lichaam en zijn de belangrijkste scharnierpunten bij het uit het water drukken van de bladen. De hendels worden in één ronde beweging naar beneden gedrukt en van het lichaam weggeduwd. Als de armen bijna gestrekt zijn komt het lichaam pas naar voren. Het bovenlichaam is dus nog in de uitzethouding als de handen wegbewegen van het lichaam. De bewegingen volgen elkaar bijna vanzelfsprekend op. Na het wegzetten van de handen worden de armen gestrekt, waarna de rug vanzelf volgt naar een ingebogen positie. Het inbuigen moet vanuit de heupen gebeuren, niet met een ronde rug.



De recover

Na voorgaande bewegingen wordt begonnen met het vooral rustig naar voren oprijden. In de recover glijdt de roeier naar de inzet toe en moet hij klaar zijn voor het plaatsen van het blad. Als het bankje in het midden van de sliding is moet het inbuigen voltooid zijn. De armen zijn geheel gestrekt, maar worden niet stijf gehouden. Bij het boordroeien moet de buitenschouder iets voor en hoger zijn dan de binnenschouder.

Het ontbreken van deze lichaamsvoorbereiding kan een keten van fouten veroorzaken: in de boot duiken, nareiken, vlaggen, over het water slaan en water missen. Bedenk dat de ontspanning in de recover niet hetzelfde is als niets doen. Er moet een inzet worden voorbereid.

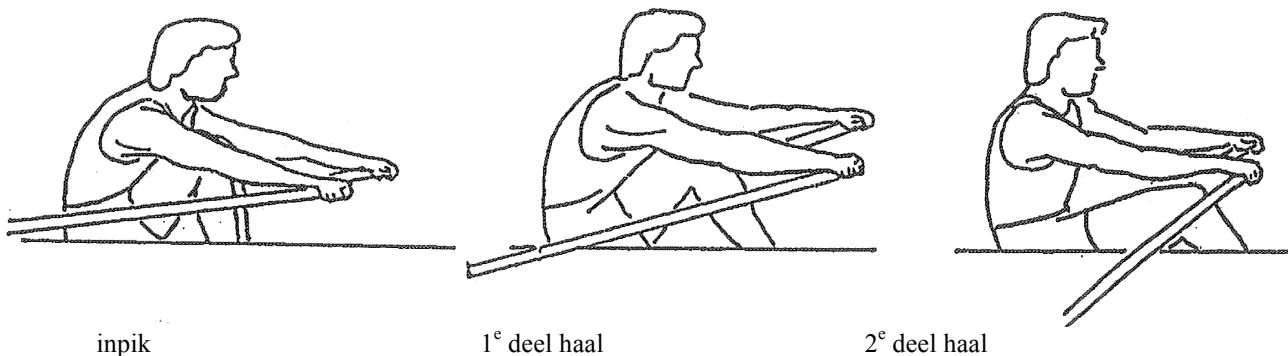
Het oprijden dient gelijkmatig, zonder versnelling of vertraging, en rustig te gebeuren, waarbij de handen in een rechte horizontale lijn worden bewogen. De handen moeten op een zodanige hoogte worden gehouden dat het blad het water niet raakt en op constante hoogte boven het water blijft. Anderzijds moeten de handen ook niet te diep in de boot worden gehouden waardoor het blad te ver van het water verwijderd zou worden (vlaggen).

Zodra met het rijden wordt begonnen is het voor beginners een goede gewoonte om de bladen weer verticaal te draaien, ofwel wanneer –vanaf de uitzet gerekend– de handen de knieën passeren. Meer ervaren roeiers zullen dit terugklippen wat later, als de handen de enkels passeren, en geleidelijk, met constante snelheid uitvoeren.

De inzet

Bij de inzet is het lichaam goed ingevouwen en moeten de scheenbenen verticaal staan. De lichaamshoek wordt gemaakt in de heupen en de zithouding is groot en ontspannen, de roeier gebruikt zijn volle lengte en reikwijdte. Dan wordt, als het reiken maximaal is, het blad snel en volledig in het water geplaatst. Met het inpikken wordt een begin gemaakt tijdens het einde van de recover, waardoor het blad al langzaam dichterbij het water komt (water naderen). De uiteindelijke inzet gebeurt vanuit de schouders, met gestrekte armen en met de spieren van benen en rug gespannen. Op het moment dat het blad in het water is gezet wordt er direct getrapt, waarbij de benen zich gaan strekken maar geen beweging plaatsvindt in de rug of schouders. De snelheid van het plaatsen is belangrijk. Het plaatsen mag geen haallengte kosten en moet op het juiste, uiterste moment gebeuren. Dan is er zo weinig mogelijk splash aan beide zijden van het blad.

De efficiëntie van de trap vermindert als het te laat blad volledig in het water is gebracht. Een deel van de haal gaat hierdoor verloren. Voor beginners kan een minimale backsplash worden aanbevolen ter voorkoming van het missen van water.



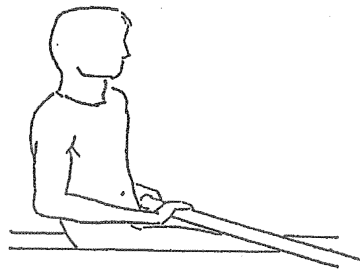
De haal

Nadat het blad in het water is gekomen wordt het lichaamsgewicht op het voetenbord overgebracht door de kracht van de benen te gebruiken, dus door te trappen. Het bankje gaat richting boeg. Gedurende de eerste helft van de haal blijft de heuphoek onveranderd. Hierdoor wordt een zeer horizontale krachtoefening bewerkstelligd. De spieren in de rug, schouders en armen houden alleen maar vast en geven op die manier een goede verbinding tussen benen en blad. Het lichaam komt niet omhoog.

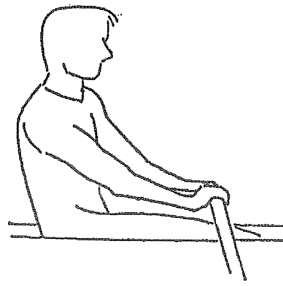
Het eerste gedeelte van de haal wordt alleen door de benen uitgevoerd. Halverwege de uittrap wordt ook de rug opgezwaaid, de armen zijn nog altijd gestrekt. Als de riemen de stand naderen waarin zij loodrecht op de boot staan, het meest effectieve gedeelte van de haal, hangt het lichaamsgewicht nog altijd tussen de riemhendel en voetenplank. De beentrap geeft de roeier een gevoel van druk, de rugzwaai een gevoel van versnelling.

Tijdens het laatste gedeelte van het strekken van de benen en het opkomen van de rug volgende de armen bijna vanzelf. Tijdens deze bijhaal wordt de versnelling doorgezet, maar niet als een ruk uitgevoerd. De benen blijven afzetten tegen het voetenbord en geven daardoor goede steun om de haal af te maken en uit te zetten. Het bovenlichaam leunt achterover (doorvallen), waarbij bij het boordroeien de buitenschouder iets hoger wordt gehouden dan de binnenschouder. De onderarm van de buitenhand is horizontaal met een wijde elleboogpositie, de binnenelleboog gaat voorbij het lichaam. Bij het doorvallen is de houding niet in elkaar gezakt, maar worden juist been-, buik-, en rugspieren gebruikt voor een enigszins uitgestrekte houding.

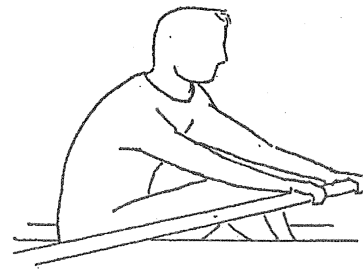
Het is belangrijk om de handen bij de haal op een zodanige hoogte te houden, dat het blad volledig bedekt is. De juiste hoogte van de hendels kan bepaald worden door de bladen in rust (dus niet tijdens het roeien) in verticale positie los te laten; de bladen zullen dan vanzelf de juiste positie in het water aannemen. De riemen moeten op deze hoogte door de boot worden bewogen. In de meeste boten betekent dat, dat de hendels ter hoogte van de onderkant van het borstbeen van de roeier moeten worden gehaald. Als er goed “opgehangen” wordt gebeurt dit vanzelf en zijn er geen overbodige bewegingen mogelijk. Hieronder de figuren op volgorde voor het boordroeien.



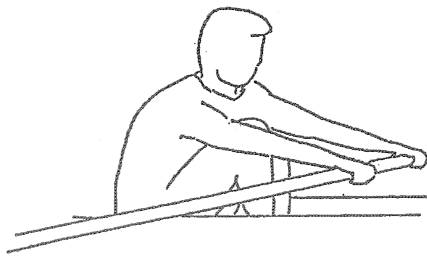
Uitzet



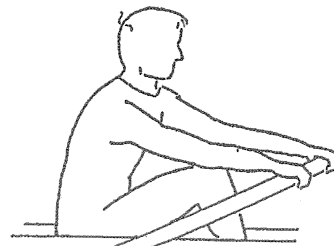
Wegzet



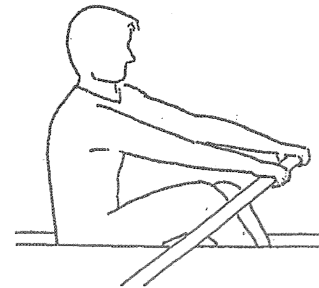
recovery



Inpik



Middenhaal



Doorhaal

Bijlage G: Koudwaterprotocol

1. De noodzaak

In de koude periode van het jaar (15 november tot 1 mei) zijn er twee risico's waarmee een roeier rekening moet houden. Dit zijn koude buitenlucht en koud water. Dit protocol is opgesteld om roeiers bewust te maken van de gevaren van koude lucht en van koud water en van de mogelijkheden om risico's daarbij te verminderen.

2. Koude

Van koude buitenlucht is bij iedereen wel bekend dat je voor voldoende warme kleding moet zorgen, maar je moet er ook rekening mee houden dat je bij regenachtige omstandigheden of bij veel wind sterk kunt afkoelen.

3. Voorzorgsmaatregelen om de kans op onderkoeling te verminderen

Bij regenachtige omstandigheden en bij veel wind is het belangrijk om te zorgen voor kleding die neerslag en wind voldoende tegenhoudt. Denk hierbij ook aan bedekking van het hoofd omdat je daar veel warmte kunt kwijtraakt. Als je onvoldoende beschermende kleding aan hebt, loop je het risico dat je te veel warmte kwijtraakt met onderkoeling tot gevolg. Als dit gebeurt als je ver van De Hunze bent, heb je een serieus probleem omdat jouw roeicapaciteit zo sterk kan afnemen dat je de boot niet meer onder controle kunt houden. Let daarom altijd op de weersverwachting en zorg dat je kleding aan hebt, of bij je hebt, die bij de verwachte weersomstandigheden past. Je kunt wel kleren uittrekken als het te warm is, maar je kunt geen regenkleding of winddichte kleding aantrekken als je die niet bij je hebt.

Als er veel wind en regen verwacht wordt kun je er natuurlijk ook voor kiezen om geen risico te nemen en niet te gaan roeien.

4. Koud water

Koud water is alle water waarin de mens warmte kwijtraakt.

De lichaamstemperatuur ligt rond de 37 °C en de huidtemperatuur is ongeveer 10 graden lager. Dat betekent dat een mens warmte verliest in alle water met een temperatuur lager dan de huidtemperatuur, ongeveer 27 °C. Voor de meeste mensen is een watertemperatuur boven de 20 °C geen probleem. Het lichaam produceert genoeg warmte om het warmteverlies te compenseren en bij plotseling contact met water van deze temperatuur treden geen heftige reacties op. Maar als je er gevoelig voor bent kan zelfs water van 25 °C levensbedreigend zijn. Hoe lager de temperatuur, hoe sterker de reactie als je onverwacht in koud water terecht komt.

Wees je ervan bewust dat water langzamer opwarmt en afkoelt dan lucht. Dit betekent dat op een mooie dag in het voorjaar het water nog gevaarlijk koud kan zijn terwijl het, mede door de kracht van de zon, al aangenaam warm is. Let hierop als je nog niet zoveel ervaring hebt en met het mooie weer wil gaan skiffen, stel dit uit tot het water een verantwoorde temperatuur heeft, zeker warmer dan 15 °C.

5. Wat gebeurt er als je in koud water komt

Bij omslaan in koud water koelt de huid plotseling snel af, dit is de **KOUDE-SCHOK**. Deze koude-schok geeft als eerste reactie een ademhalingsreflex. Je haalt één - of enkele keren diep adem en daarna kan je gaan hyperventileren, snelle oppervlakkige ademhaling die je moeilijk kunt controleren. Als dit gebeurt terwijl je met je mond in het water bent komt er water in de longen en het is vrijwel zeker dat je dit niet overleeft, 150 ml water (één kopje) in de longen is al dodelijk. De koude-schok kan ook leiden tot een plotselinge toename van de hartslag en de bloeddruk waardoor een hartstilstand of een vasculair accident kan optreden.

Door deze reacties kan een daling van de doorbloeding van de hersenen optreden met bewusteloosheid en verdrinking van de roeier tot gevolg.

Na 3 tot 5 minuten, als de ademhaling weer enigszins onder controle is, kom je in de fase van koude onmacht. Om afkoeling van vitale organen tegen te gaan pompt het lichaam minder bloed naar de huid en de ledematen. Hierdoor koelen spieren en zenuwen af en verlies je het coördinatievermogen over de spieren. Dit betekent dat het al snel niet meer mogelijk is om in de boot te klimmen.

In de volgende fase begint de onderkoeling een rol te spelen. De lichaamstemperatuur zakt en dat kan tot blijvende schade leiden als het lichaam te ver afkoelt. De snelheid waarmee dit gebeurt is afhankelijk van de watertemperatuur, je kleding en hoe veel je beweegt, maar na 15 tot 20 minuten kan de lichaamstemperatuur beginnen te dalen.

Uit het bovenstaande blijkt dat koud water een groot risico kan zijn, waarbij de koude-schok het grootste gevaar oplevert. Voor mensen met een zwak hart of een minder goede gezondheid kan omslaan in water van 25 °C al levensbedreigend zijn. Bij een watertemperatuur onder 20 °C is omslaan geen pretje, bij temperaturen onder 15 °C wordt omslaan gevaarlijk en een watertemperatuur onder 10 °C kan zelfs acuut dodelijk zijn. Daarom is het bij koude belangrijk om de kans op omslaan zo klein mogelijk te maken.

6. Hoe verminder je de kans op omslaan

Ga roeien in een boot die bij jouw niveau past en waarin je je zeker voelt.

Kleinere boten zoals skiff of twee en gladde boten zijn minder stabiel dan grotere en bredere boten zoals C-materiaal en wherries. Ook als je een tijd niet geroeid hebt, als je niet helemaal fit bent of als er veel wind is kan het beter zijn om te gaan roeien in een meer stabiele boot. Je kunt bij koud water ook beter een gestuurde boot nemen dan een ongestuurde boot.

In veel gevallen is omslaan het gevolg van een snoek of een aanvaring. Een snoek is vaak te voorkomen door bij de haal niet te knippen in de riem. Daardoor heeft het blad meer kans om toch in de goede stand te gaan staan als het niet goed rechtop is gedraaid.

Een andere oorzaak van omslaan is slippen van de riem bij een aanvaring met een brug, de wal of een ander obstakel. Door slippen van de riem heb je veel minder stabiliteit en vergroot je de kans op omslaan. Probeer daarom bij een aanvaring de stabiliteit te behouden door de handle (de riem) zo veel mogelijk voor jouw lichaam te houden.

7. Voorzorgsmaatregelen om risico's bij omslaan te verminderen

Materiaal

- De boten moeten ook bij vollopen of omslaan een goed drijfvermogen hebben. Doe dus luchtkasten (dopjes, luikjes) voor het instappen goed dicht.
- Zorg dat de overslagen goed vast zitten. Draai het dopje goed aan zodat de riem niet uit de dol kan springen.
- Bij het omslaan moeten de voeten goed loskomen van het voetenvord. Knoop dus niet je schoenen vast aan de boot, draag schoeisel met een gladde hiel naar de zool en controleer voor het instappen de hielstrengen waarmee de hakken van schoenen of flexvoeten aan het voetenvord vast zitten.

Roeier

- Roei in een boot waarin je je veilig voelt. Neem geen skiff als je nog maar weinig ervaring hebt.
- Als je in een kleine of smalle boot vaart zorg dan voor een coach op de wal of roei in groepjes en houd elkaar in de gaten. Je bent als groep verantwoordelijk voor elkaar. Dus goed oogcontact houden met de langzaamste boot, vaak is dat nl. het kleinste boottype en/of de minst ervaren roeier. Spreek van tevoren af welke boten/roeiers op elkaar gaan letten.
- Voldoende kleding vertraagt het optreden van onderkoeling met minuten. Een paar dunne lagen werkt in de boot (en in het water) beter dan 1 dikke laag.
- Zorg dat je de omslacursus hebt gevolgd of dat je in de zomer voldoende hebt geoefend met in de boot klimmen vanuit het water. De omslacursus wordt elk jaar in februari of maart gegeven in het zwembad, let hiervoor op de aankondiging op de site of op het prikbord in de hal.

Stuurlieden

- Doe bij een los stuurtoew de lus niet rond het middel, maar onder de benen zodat je er niet in kan blijven hangen.
- Zwemvest is in de risicoperiode (1 november – 1 mei) verplicht voor alle stuurlieden! Deze hangen in de hal.

Coaches

- Laat roeiers in een boot roeien die past bij hun niveau.
- Laat roeiers bij elkaar blijven. Op stukken waar niet gecoacht kan worden (zoals het stuk tussen de Hunze en de Parkbrug) mogen ze niet alleen roeien en ook op andere stukken moeten roeiers bij elkaar in de buurt blijven.
- Geef de roeiers de opdracht om binnen het zicht van de coach blijven. Laat ze terugvaren als de afstand tot de coach te groot wordt d.w.z. meer dan 200 à 300 meter.
- Als er maar één roeier wordt gecoacht, moet de coach snel vertrekken zodat hij al op de Parkbrug staat als de roeier van de Spoorbrug naar de Parkbrug vaart.
- Als de watertemperatuur lager is dan 15 à 20 °C neem dan een coachrugzak mee. Hierin zitten: werplijn 1x; handdoek 1x; fleecetrui 2x en isolatiefolie 2x. Bij onervaren roeiers kan je natuurlijk ook een coachrugzak meenemen als het water niet zo koud is.
- Mobiele telefoon meenemen om hulp te kunnen vragen (neem het nummer van de vereniging mee: 050-3122971)

8. Wat te doen bij omslaan

- Pak de boot of een rigger. De boot is de reddingboei die jouw leven kan redden.
- Probeer in de boot klimmen. Als het goed is heb je dit geoefend bij de skiff-instructie in de zomer of bij de omslacursus in het zwembad.
- Als in de boot klimmen niet snel lukt ga je zo aan of over de boot hangen dat je er niet af kunt glijden als je door de kou geen kracht of coördinatievermogen meer hebt.
- GA NIET ZWEMMEN zonder drijfmidelen. Als je door de kou bevangen wordt of kramp krijgt is de kans op verdrinken groot.

- Gebruik de boot als drijfmiddel, draai de boot met een punt een stukje naar de kant en probeer dan met de boot naar de kant te gaan door in de lengterichting van de boot te zwemmen.
- Als je bij de kant bent probeer dan zelf uit het water te klimmen of vraag aan omstanders om je te helpen om uit het water te komen.
- Als je uit het water bent zorg dat je zo snel mogelijk weer warm wordt. Voor aanwijzingen, zie hieronder bij "Opvang van een mogelijk onderkoelde roeier".
- Als het lukt om in de boot te klimmen en je kunt doorroeien ga dan zo snel mogelijk terug naar het botenhuis. Dit kan je het beste doen met begeleiding van de kant of van een andere boot. Denk er hierbij wel aan dat je door de natte kleren snel kunt afkoelen. Ben je al flink afgekoeld of heb je nog maar weinig kracht probeer dan toch op de wal te komen en loop terug of vraag om hulp om naar het botenhuis te gaan.

9. Als je als coach of als roeier ziet dat een boot omslaat

- Let op jouw eigen veiligheid. Vanuit het water ben je niet in staat om hulp te bieden.
- Neem de leiding als je ziet dat de stuur of de roeiers niet goed in staat zijn om te handelen.
- Roep naar de roeier dat hij/zij de boot moet pakken/vasthouden.
- Laat de roeier in de boot klimmen. Geef aanwijzingen indien nodig.
- Als in de boot klimmen niet snel lukt laat je de roeier op zo'n manier aan of over de boot hangen dat deze er niet af kan glijden als hij/zij door de kou geen kracht of coördinatievermogen meer heeft.
- Laat een roeier NIET ZWEMMEN zonder drijfmiddelen. Als hij/zij door de kou bevangen wordt of kramp krijgt is de kans op verdrinken groot.
- Laat de roeier MET DE BOOT naar de kant zwemmen. Dit wordt makkelijker door de boot met de punt richting de kant te draaien.
- Als je een werpleijn bij je hebt kan je proberen deze over de roeiers te gooien en ze daarmee naar de kant te helpen komen.
- Help de roeier om uit het water te klimmen. Als je moet tillen is de veiligste manier om de roeier onder de oksels te pakken en met de rug naar de kant uit het water te tillen. LET DAARBIJ OP DE EIGEN VEILIGHEID, zorg dat je niet uitglijdt of in het water valt.
- Als er na het te water raken doorgeroeid kan worden kunnen de roeiers zich warm roeien maar de stuurman/vrouw niet. Geef een fleecetrui uit de coachrugzak of een droge jas en laat de stuur en een roeier van plaats wisselen als dat mogelijk is.
- Regel eerst de opvang van de roeier(s) (zie hieronder) en kijk daarna pas naar het bergen van de boot. Roep hulp in van anderen voor het bergen van de boot (bel de vereniging: 050-3122971 / medecoaches / omstanders enz.).
- Zodra het mogelijk is: Vraag een collega, een boot in de buurt en of omstanders om te helpen. Let erop dat zij naar jou luisteren en zich niet met de roeiers bemoeien.

10. Opvangen van een mogelijk onderkoelde roeier

- Als er sprake is van rillingen, onhandig en verward gedrag, stijfheid van de spieren en erger, dan is er sprake van serieuze onderkoeling. **Bel 112** en laat de roeier op de wal rusten, droog deze voorzichtig af en dek deze toe met droge kleding (ook het hoofd) en isolatiefolie. **LAAT DE ROEIER LIGGEN**, NIET ZITTEN OF STAAN!
- Is er slechts sprake van een koud gevoel, kippenvel en rillingen, dan is er lichte onderkoeling en handel als volgt:
 - Droog de roeier af; doe natte kleding zoveel mogelijk uit. Stel (eigen) droge kleding en isolatiefolie beschikbaar.
 - Laat de persoon lopen / bewegen.
 - Terug naar de roeivereniging. Regel auto of laat hardlopen, maar zorg dat de persoon niet transpireert. Begeleid de roeier; laat deze nooit alleen.
 - Zorg bij terugkomst op de roeivereniging voor een lauwe douche. Blijf ook nu bij de roeier.

11. Verantwoordelijkheden

Een stuur, een coach/begeleider heeft het gezag over de roeiers en is verantwoordelijk voor de roeiers.

- Stuurlieden: een gekwalificeerde stuur heeft altijd de primaire verantwoordelijkheid.
- Coach: heeft bij een gestuurde boot de secundaire verantwoordelijkheid. Indien de stuur niet gekwalificeerd is of minderjarig, heeft de coach/begeleider langs de kant de primaire verantwoordelijkheid.
- Roeier: is verantwoordelijk voor zijn/haar eigen gedrag en dient bepaalde (gedrags)-regels op te volgen om aan die verantwoordelijkheid tegemoet te komen.
 - De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van alle niet jeugdroeiers ligt primair bij de roeiers/stuurlieden zelf.
 - De verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de jeugdroeiers ligt daarbij altijd bij hun coach.
- Bestuur: is eindverantwoordelijk en dient een structuur aan te reiken zodat iedereen zijn/haar verantwoordelijkheid kan nemen en weet wat er van hem/haar verwacht wordt.

-
- In deze context heeft het bestuur de volgende taken:
 - Het jaarlijkse valideren van dit protocol, ook indien nodig met aanpassingen van de KNRB en/of FISA.
 - Het communiceren van dit protocol naar de leden.
 - Aangeven welke periode van het jaar de watertemperatuur onder de 10 / 5 °C is.
 - Examencommissie: neemt de veiligheidsvoorschriften van dit protocol op in de exameneisen voor de verschillende roeigraden. Het is aan de examencommissie deze te toetsen.

Wie meer over de gevaren van koud water wil weten kan op internet de volgende documenten vinden.

Document	Locatie
JanBourgois_Coldwater	http://www.vliz.be/sites/vliz.be/files/public/docs/Events/Gidsendag/JanBourgois_Coldwater.pdf
Gevaren van blootstelling aan koude	http://www.veluwerally.nl/7BE_Gevaren_van_blootstelling_aan_koude.pdf
Drenkelingen en onderkoeling (gevaar voor onderkoeling)	https://www.arbo-binnenvaart.nl/userfiles/file/achtergrond_bedrijfshulpverlening/gevaar%20voor%20onderkoeling.pdf
In koud water vallen - cold shock response	https://www.nautinstruct.eu/nieuws-nautinstruct-vaaropleidingen-deliveries-adviezen-interim-kapitein/126-in-koud-water-vallen
Specialisten waarschuwen: bij dit warme weer in koud water duiken om af te koelen kan levensgevaarlijk zijn	http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20170618_02929719
Onderkoeling	http://www.groningenkv.nl/veiligheid/onderkoeling
Gevaarlijk zwemmen – van kramp tot uitputting	https://sport.infonu.nl/watersport/160490-gevaarlijk-zwemmen-van-kramp-tot-uitputting.html

Bijlage H: Foutencorrectie en blessures

Voor de roeiers zelf is het soms lastig te beoordelen of zij de roeibeweging goed uitvoeren en, zo nee, hoe zij dat moeten corrigeren. Daarvoor zijn zij vaak afhankelijk van een instructeur of coach. In dit hoofdstuk wordt een aantal bewegingen beschreven dat blessures tot gevolg kan hebben. Het is aan de instructeur/coach om de roeier te helpen de beweging op de juiste manier uit te voeren.

De roeibeweging is te beschrijven met de volgende vier fases (zie bijlage F):

- de **uitzet en wegzet**, d.w.z. het uit het water drukken van het blad
- de **recover**, d.w.z. het oprijden met de bladen boven water
- de **inzet**, d.w.z. het in het water zetten van het blad
- de **haal**, d.w.z. het door het water trekken van het blad

Fouten die hierbij gemaakt kunnen worden zijn:

Onrustige en ongelijke hendelvoering

Met als gevolg dat de roeier

- balansproblemen heeft
- last krijgt van verkrampte armbuig- en schouderspieren of zelfs van de billen wanneer scheef gezeten wordt om de balans te compenseren

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. te weinig ontspannen is en teveel knijpt in de riemen
2. bij het scullen de handen (met de riemen) niet dicht genoeg bij elkaar houdt
3. bij het boordroeien de riem te weinig met de buitenhand stuurt (in één lijn houdt)

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - na de uitzet de bladen terug leggen op het water en tijdens de recover over het water laten slifferen: hierdoor ligt de boot recht en wordt ervaren welke 'lijn' de handen moeten volgen. Daarna kan vanuit de uitzet het watervrije moment telkens langer worden tot men weer volledig watervrij roeit.
 - roeien zonder kracht en de riemen laten drijven, zodat de aanhaalhoogte goed bepaald kan worden: de wegzet- en recoverhoogte liggen slechts een fractie lager.
 - laag tempo roeien en ontspannen blijven zitten (passief balanceren i.p.v. actief)
 - onderarmen ontspannen op de riemen laten rusten
 - roeien met stopjes: direct na de uitzet (stop 1), of direct na de wegzet (stop 2) of direct na de wegzet en het inbuigen (stop 3).

Plotseling en te snel oprijden; het zogenaamde "racen"

Met als gevolg dat de roeier

- te weinig gelegenheid neemt om uit te rusten tijdens de recover
- de bootsnelheid vermindert, doordat men het snelle oprijden ook weer moet afremmen (tegengestelde krachten, "doodtrappen")
- mogelijk met het bovenlichaam doorschiet voor de inzet
- last krijgt van de knieholtes, lies of onderrug

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. te langzaam uitzet en wegzet
2. te langzaam overeind komt/inbuigt vanuit de uitzethouding
3. niet ver genoeg inbuigt na de wegzet

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - roeien op vaste bank (met gestrekte benen) en met vaste rug (in de uitzethouding) met nadruk op het snel keren van de hendel na de uitzet.
 - roeien op vaste bank en met bewegende rug met nadruk op het snel keren en (volledig) inbuigen
 - roeien met stopjes: direct na de uitzet (stop 1), of direct na de wegzet (stop 2) of direct na de wegzet en het inbuigen (stop 3).

Handen de boot in vóór de inzet

Met als gevolg dat de roeier

- water mist en een te korte, weinig effectieve haal maakt
- het blad van grote hoogte het water in zet, waardoor het blad gaat diepen
- last van de schouders kan krijgen

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. balansproblemen heeft
2. bang is het water te raken vlak voor de inzet

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - na de uitzet de bladen terug leggen op het water en tijdens de recover over het water laten slifferen tot en met de inzet: hierdoor ligt de boot recht en wordt ervaren welke 'lijn' de handen moeten volgen. Daarna kan vanuit de uitzet het watervrije moment telkens langer worden tot men weer volledig watervrij roeit.
 - vlak voor de inzet bewust water naderen, eventueel met 'backsplash'.
 - nadruk op water naderen bij vaste bank, kwart, half, driekwart en hele bank

Te weinig inbuigen

Met als gevolg dat de roeier

- een te korte haal maakt
- een weinig effectieve haal maakt door onvoordelige drukopbouw

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. te rechtop blijft zitten
2. het bovenlichaam te laat inbuigt door te lang achterover bij de wegzet te blijven zitten
3. een stijve onderrug heeft

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste houding.
2. roeien met stopjes: bij uitstek stop 3 (na het inbuigen) is hier van belang.

Nareiken van het bovenlichaam voor het plaatsen

Met als gevolg dat de roeier

- water kan missen
- boot doet dompen
- last kan krijgen van schouders en/of rug

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. al wegrijdt/uittrapt vóór het bovenlichaam opgericht is
2. plotseling moet afremmen als gevolg van te snel oprijden: het bovenlichaam schiet door oftewel de roeier reikt na
3. een extra lange haal wil maken

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging/houding.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - rustiger laten oprijden
 - haal vóór iets inkorten
 - bij driekwart opgereden bank al laten inzetten en wegtrappen; dit langzaam verlengen tot hele bank zonder na te reiken.

Te vroeg inzetten van de romp

Met als gevolg dat de roeier

- een ineffektieve haal maakt door een verkeerde benen-rompcoördinatie
- mogelijk met het bovenlichaam over de riem heen valt bij de eindhaal
- last kan krijgen van de (onder)rug

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. na de inzet druk zoekt met de romp

2. het hoofd voor de inzet in de nek legt en direct erna weer uit de nek wil halen

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - verbeteren van de inzet waardoor eerder druk gevoeld wordt op de benen
 - op dezelfde manier weg rijden als men aan komt rijden
 - rechtop, met uitgestoken nek, blijven zitten bij de inzet

Te vroeg buigen van de armen

Met als gevolg dat de roeier

- een ineffectieve haal maakt door te weinig druk met de benen
- het blad diept bij het plaatsen
- mogelijk de romp te laat inzet, waardoor de neiging bestaat onderuit te trappen/door het bankje te trappen
- last kan krijgen van verzuurde/verkrampde (onder)armen en schouders

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. balansproblemen ervaart
2. te snel 'druk' wil maken
3. te gespannen de armen inzet bij het plaatsen

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en uitleggen van de juiste beweging/houding.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - om de balans te verbeteren de roeier laten roeien met stopjes: direct na de uitzet (stop 1), of direct na de wegzet (stop 2) of direct na de wegzet en het inbuigen (stop 3)
 - verbeteren van de inzet waardoor eerder druk gevoeld wordt op de benen
 - in het begin van de haal de bladen rustig laten drijven met de nadruk op de gestrekte armen; gedurende de haal langzaam de kracht vanuit de benen opvoeren

Onderuittrappen of 'door het bankje trappen'

Met als gevolg dat de roeier

- druk verliest in het begin van de haal
- een extreme rugzwaai aan het eind van de haal kan krijgen
- last van de (onder)rug kan krijgen

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. nareikt met het bovenlichaam
2. te vroeg de armen buigt
3. te weinig de 'gordelspiieren' (buik- en rugspieren) aanspant bij het aantrappen

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - zie de oefeningen bij **Nareiken van het bovenlichaam voor het plaatsen** en **Te vroeg buigen van de armen**
 - bewust de 'gordelspiieren' laten aanspannen bij de inzet ('poepen')

Uit het boord (van de eigen riem af) hangen bij boordroeien

Met als gevolg dat de roeier

- balansproblemen kan veroorzaken
- last kan krijgen van de schouders, rug en billen

Een mogelijke oorzaak is dat de roeier

1. bang is dat de boot op zijn boord/riem zal vallen, waardoor de riem moeilijk ingezet kan worden
2. balansproblemen probeert te corrigeren

Mogelijke oplossingen

1. demonstreren en verduidelijken van de juiste beweging.
2. de roeier (één van) de volgende oefeningen laten doen:
 - nadruk op het op twee billen zitten bij eerst vaste bank, daarna bij kwart, half, driekwart en hele bank

-
- balans verbeteren met stopjes: direct na de uitzet (stop 1), of direct na de wegzet (stop 2) of direct na de wegzet en het inbuigen (stop 3)