



RIC

THEORIE

2016

Inhoud

Inleiding	3
Algemeen	3
Roekleding	4
Materiaal en materiaalbehandeling	4
Boortypen	4
Bouwwijze van een roeiboort	6
De onderdelen van een boot	7
Riemen	11
Kwetsbaarste onderdelen	13
Incidenten	13
Wat te doen bij schade?	13
Wat te doen bij een aanvaring?	13
Wat te doen bij omslaan?	13
Behandeling van de boot	15
Ric-regels voor de bootbezetting en waar je mag varen	15
Afschrijfboek	15
Tillen en in het water leggen van de boot	16
Regels voor materiaalbehandeling bij het aanleggen en instappen	19
Het afstellen van boten	19
Het varen op groot water	20
Regels voor het transport van boten	20
Het vertrek	20
Commando's bij het instappen	20
Afstellen van het voetenbord	21
Uitzetten van de boot	22
De vaarregels en algemene regels	23
Gulden vaarregels	23
Vaarreglementen	23
Wie is verantwoordelijk en wie bepaalt wat er in de boot gebeurt	23
Voorrangsregels	23
Sturen	26
Boten met stuurplaats	26
Boten zonder stuurplaats	26
Wind	27
Scheepvaart	27
Commando's	28
Commando's bij het roeien	28
Commando's bij smalle doorvaart of obstakels	29
De aankomst	29
Aanleggen	29
Opmerkingen bij het aanleggen	29
Commando's bij het uitstappen	30
Boot en riemen opbergen	30
Regels voor het aflappen van boten	31
Verenigingswetenswaardigheden	31
Index	33

Theorie voor examens: regels, materiaal en varen

Inleiding

Dit boekje bevat de leerstof voor het theorie-examen. De commando's in de tekst zijn gebaseerd op materiaal van de Koninklijke Nederlandsche Roeibond.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen leerstof en leesstof. De leerstof staat op een grijze achtergrond. Deze leerstof zal worden getoetst op het examen. Daarnaast is er leesstof opgenomen als achtergrondinformatie; deze wordt niet getoetst bij het examen.

De regels zijn onder te verdelen in specifieke RIC-regels en algemene vaarregels (blz. 23 en verder). RIC-vaarverboden gaan vóór algemene vaarregels.

Regels voor het materiaal en de bootbehandeling gelden ook voor leden die in privéboten varen. Dat staat in het ligplaatscontract.

Algemeen

Wanneer mag je niet roeien? Een vaarverbod is van kracht bij:

Donker	Van zonsondergang tot zonsopgang. De tijden zijn aangegeven op de RIC-website en onderaan de pagina in het afschrijfboek. <i>Een uitzondering op deze regel kan gemaakt worden door het bestuur bij officiële evenementen.</i> (Op vrijdagavond mag je onder voorwaarden wél roeien, zie pag. 4.)
Mist	De woonboten aan de overkant van de Amstel tegenover RIC moeten zichtbaar zijn, voordat er geroeid kan worden. Indien je je reeds op het water bevindt en de mist in roeit, moet je terugkeren, ongeacht het nummer waarin gevaren wordt, indien het zicht minder is dan vijf kolken (dit is ongeveer 70 meter).
Storm	Als er door harde wind schuimkoppen op het water voor RIC ontstaan, mag je niet roeien.
Ijs en lage temperaturen	Als er ijs ligt, mag je niet roeien. Bij temperaturen van 0° Celsius of lager wordt op ijsgang gecontroleerd door een bestuurslid of een lid van de materiaalcommissie bij de haven van Willem III en bij de Rozenoordbruggen. Bij twijfel beslist het bestuur.
Onweer	
ALV en grote schoonmaak	Tijdens Algemene Ledenvergaderingen geldt er een roeiverbod, en tijdens de grote schoonmaak (de maandagavond na de Head) ook.
Het bestuur heeft het recht onder opgaaf van redenen een vaarverbod af te kondigen.	

Iedere roeier is zelf verantwoordelijk voor zijn of haar eigen veiligheid. Ook als er geen roeiverbod is kan het onverstandig zijn het water op te gaan.

Bij twijfel kun je naar het RIC-gebouw bellen of een aanwezig bestuurslid vragen. Roei-verboden worden ook aangekondigd op de RIC-website. En kun je niet roeien, dan zijn ergometers en theedrinken prima opties.

In afwijking van bovenstaande regels is roeien na zonsondergang toegestaan onder de volgende voorwaarden:

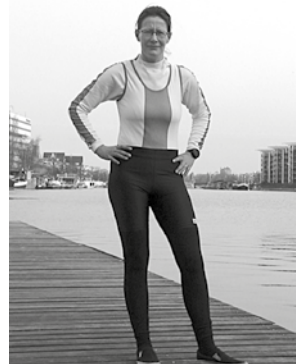
- Alleen op vrijdagavond en niet op andere avonden.
- Alleen in gestuurd C-materiaal en wherry's.
- Met goede elektrische navigatie-verlichting (in de loods aanwezig).
- Alleen voor wat meer ervaren roeiers (dat is vanaf niveau II).

Roeikleding

- T-shirt of sweater
- Jogging- of trainingsbroek (in de zomer korte broek)
- Sportschoenen met smalle hiel (geen tennis- of hardloopschoenen)
- Verenigingstenue op wedstrijden en tijdens toertochten waar ook andere verenigingen aan meedoen
- Eventueel pet en/of zonnebril (denk aan een koordje).



TIP: Wijd zittende kleding en steekzakken zijn onpraktisch bij het roeien. Roeikleding zit strak zodat je er niet achter blijft hangen.



Roeikleding zit strak

Materiaal en materiaalbehandeling

BOOTTYPEN

■ Kunststof of hout

Van oudsher werden de boten van hout gemaakt. Maar hout is duur, kwetsbaar en vergt veel onderhoud, daarom kopen we geen houten boten meer. Kunststof is geschikter en biedt ook technisch meer mogelijkheden.

De meeste roeiboten hebben een gladde huid. Deze huid bestaat uit kunststoflaminaat of gebogen platen multiplex. Oudere houten boten kunnen nog een overnaadse huid hebben; die bestaat uit dakpansgewijs bevestigde stroken hout.

■ A-, B-, C-, D-boten en wherry's

De breedte van de boten neemt af van de klasse D-boot naar de klasse A-boot. Een D-boot is vrij breed, heeft een open constructie en een buitenkiel. Hij komt niet veel meer voor. De C-boot is vrijwel identiek aan het D-type maar smaller en langer. B-boten zijn nog weer smaller, worden nauwelijks meer gebouwd en komen hoe langer hoe minder

voor. De A-boten zijn het smalst, en daardoor ook het snelst. A-boten worden ook wel *gladde boten* genoemd, omdat zij geen buitenkiel hebben (maar wel een *vin*).

Wherry's zijn heel brede overnaadse boten, nog breder dan de D-boten. In het verleden zijn er nog wel meer boottypen geweest, waarvan een enkele hier en daar nog wel bestaat. Op RIC zijn geen B- en D-boten meer aanwezig, en ook typering A-boten is op RIC niet gangbaar: dit type duiden we aan als glad materiaal.

■ *Scullen of boordroeien*

Bij het scullen heeft elke roeier twee riemen; bij het boordroeien heeft elke roeier één riem. Men praat over boordboten en scullboten, de laatste worden echter ook vaak met "dubbel" aangeduid (*dubbeltwee* en *dubbelvier* bijvoorbeeld).



Scullen



Boordroeien

■ *Aantal roeiers in de boot*

Het aantal roeiers in een voor boordroeien uitgevoerde boot is altijd een even aantal, omdat de boot anders niet rechtuit vaart. Boordboten komen voor als tweeën, vieren en achten. Het aantal roeiers in een scullboot is één (skiff), twee of vier. Tweeën en vieren komen dus zowel als boord- en als scullboot voor. Deze aantallen zijn de officiële aantallen, waarvoor wedstrijden worden uitgeschreven. Andere aantallen in een boot is natuurlijk wel mogelijk, er bestaan diverse sculldrieën en boordzessen. Rariteiten komen ook voor, zoals een 10 of zelfs een 24!

■ *Gestuurd of ongestuurd*

Een boot kan gestuurd worden met de riemen, met een speciaal *voetenroer* (dit roer wordt door een van de roeiers met een beweegbare schoen op het voetenbord bestuurd) of door een stuurman of -vrouw.

■ Type-aanduiding

Er bestaat een notatie-afspraken om de boottypen aan te duiden. Deze bestaat uit:

1. De letter van het type boot (A, B, C, D), waarbij de A echter niet geschreven wordt. Wherry's worden met "Wh" aangeduid.
2. Het aantal roeiers dat in de boot zit.
3. Eén van de volgende symbolen:
 - "+" voor een boordboot met stuurman
 - "-" voor een boordboot zonder stuurman
 - "*" voor een scullboot met stuurman (ook wel "x+")
 - "x" voor een scullboot zonder stuurman

Als een boot een voetenroer heeft bevat de type-aanduiding de toevoeging "zonder".

Voorbeelden:

- C1x : C-boot voor 1 roeier die met 2 riemen roeit en stuurt, zonder roer en stuurman.
- C2* : C-boot voor 2 roeiers die ieder met 2 riemen roeien, met stuurman.
- 4x : gladde boot voor 4 roeiers die ieder met 2 riemen roeien, zonder stuurman, met voetenroertje; *dubbelvier-zonder*.
- 2- : gladde boot voor 2 roeiers die ieder met 1 boordriem roeien, zonder stuurman, met voetenroertje; *twee-zonder*.
- 8+ : gladde boot voor 8 roeiers, die ieder met 1 boordriem roeien, met stuurman.



BOUWWIJZE VAN EEN ROEIBOOT

Bij houten overnaadse boten, zoals de wherry's, bestaat de huid uit dunne stroken massief hout (*gangen*) die dakpansgewijs op elkaar geklonken zijn. Tegenwoordig maakt men de huid van een overnaadse boot ook wel van polyester of epoxyhars (en hoewel de vorm

er dan nog er overnaads uitziet, is de huid wel uit één stuk). Aan de binnenkant van de gangen liggen spanten tegen de huid en is er een inwendig spantenskelet – het *binnenwerk* waarop de slidings gemonteerd zijn. De kiel van een dergelijke boot bevindt zich zowel aan de binnen- als aan de buitenzijde van de boot. Een wherry heeft aan de buitenkant, aan weerszijden van de kiel, nog twee smallere kielen: de kimkielen. Zo kan deze boot op z'n zij liggen zonder dat de huid beschadigd wordt. De binnenzijde van de huid van een wherry wordt beschermd door vlonders (buikdenningen), waarop voorzichtig mag worden gelopen.

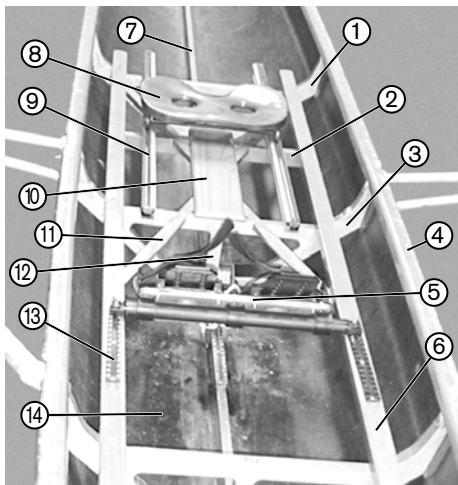
C-boten hebben een gladde huid van hechthout, polyester of epoxyhars met een dikte van een paar millimeter. Deze boten zijn, net als wherry's, open aan de bovenkant. Alle C-boten zijn voorzien van een buitenkiel, vaak met een metalen glijstrip als bescherming. Een gladde boot heeft een stevig binnenwerk waarom de huid is gespannen. Deze huid is meestal van kunststof, die in een mal gelamineerd wordt. De huid wordt versterkt met aramide-, koolstof- en/of glasvezel. De kiel van een gladde boot bevindt zich alleen aan de binnenzijde.

DE ONDERDELEN VAN EEN BOOT

Het binnenwerk van een boot ziet er voor alle typen ongeveer hetzelfde uit. In de lengterichting van de boot lopen drie hoofdbalken. In het midden van de boot onderin bevindt zich de (binnen)kiel en aan weerszijden zijn er vaak lijfhouten (of grundels). Deze drie langsvbindingen zorgen voor stijfheid van de boot in de lengterichting. Deze stijfheid wordt verder vergroot door de boorden, dat zijn de brede latten die bovenlangs de boot lopen. Behalve bij de C-boten en de wherry komen de boorden direct achter de laatste roeiplaats samen en vormen de waterkering.

De spanten, die loodrecht op de kiel staan, vormen de verbinding tussen de kiel, de lijfhouten en de boorden. Deze spanten zijn bepalend voor de stijfheid van de boot in de dwarsrichting. De zwaardere hoofdspanten (*roeihouten*) dienen tevens voor de bevestiging van de riggers. De lijfhouten zijn onderling ook nog eens verbonden door liggende dwarshouten: de binten. Soms zijn op verbindingpunten knietjes aangebracht voor extra stevigheid. Torsie van de romp wordt voorkomen door de diagonaallatten. Tussen kiel en binten staan nog de stutten (of pilaartjes of mannetjes).

Op elke roeiplaats zijn slidings (rails) bevestigd waarover een rolbankje rijdt. De constructie waarop de slidings gemonteerd zijn heet het emplacement (of tafelement). Aan de uiteinden van de slidings zitten de zogenaamde stops, die zorgen dat het bankje niet van de slidings af kan rijden. De klemmen aan de onderzijde van het bankje zorgen ervoor dat het aan de slidings blijft hangen als je de boot ondersteboven draait. Als de klemmen ontbreken is er vaak een elastiek dat over het bankje wordt gespannen om het op zijn plaats te houden bij het draaien van de boot. Tussen de slidings zit een opstapplankje. (Soms is het opstapplankje alleen een gemarkeerd en versterkt gedeelte van het kunststof emplacement.)



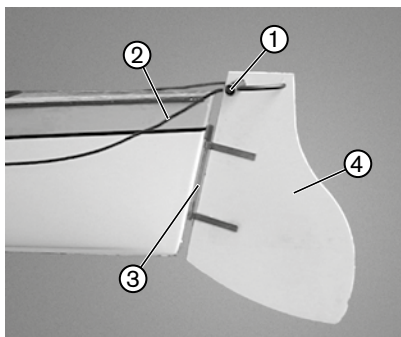
1. spant
2. bint
3. hoofdspant of roeihout
4. dolboord
5. voetenbord
6. lijfhout of grundel
7. binnenkiel
8. (rol)bankje
9. sliding
10. opstapplankje
11. diagonaalat
12. stut, pilaar of mannetje
13. voetenbordstrip
14. huid

Het voetenbord is met de spoorstok op de lijfhouten en op de kiel bevestigd en is in de lengterichting van de boot verstelbaar met stelstrips. De voeten worden met behulp van riempjes en hielsteunen of *flexheels*, of met behulp van schoenen op hun plaats gehouden. Tussen de hielen van schoenen en de onderkant van het voetenbord zit een veter: een *hielstring*. Zo kan je in geval van nood je voeten uit de schoenen te trekken. De hielstring houdt de achterkant van de schoen vast, zodat je hiel uit de schoen kan glijden.

De stuurplaats bestaat bij wherry's en C4'en uit een echte stuurstoel met zitting en rugleuning. Bij alle overige boten heeft de stuurman minder comfort en zit hij op een klein bankje terwijl er voor de voeten een kleine vlonder (of buikdenning) of een voetenbord is aangebracht. In sommige wedstrijdboten ligt de stuurman in de voorpunt van de boot.

Gladde boten zijn gedeeltelijk gesloten aan de bovenzijde. De voor- en achtersteven zijn afgedekt met kunststof laminaat, of – zoals vroeger gebruikt werd – met taftdoek. In de voor- en achterpunt bevinden zich luikjes of ronde kunststof deksels voor de ontluchting en voor de afvoer van lekwater. Tijdens het varen zijn deze luikjes uiter-aard gesloten.

Op de voorsteven zit een boegbal ter bescherming. Bij gladde boten is onder de kiel een metalen of kunststof vinnetje aangebracht, dat zorgt voor koersvastheid van de boot. Het roer bevindt zich onder de boot of aan de achtersteven (zoals bij wherry's en C-boten). Het roer wordt met stuurtoewtjes bediend. Deze stuurtoewtjes zijn bevestigd aan de bovenkant van het roer, het zogenaamde roerjuk. Het roer is bevestigd aan de boot via de roerpen. Dit is tevens de as waar het roer omheen draait. Bij wherry's en C-boten is het roer bevestigd aan de kleine vlakke achterkant van de boot, de spiegel. De ogen waarin de roerpen aan de spiegel vastzitten heten vingerlingen.

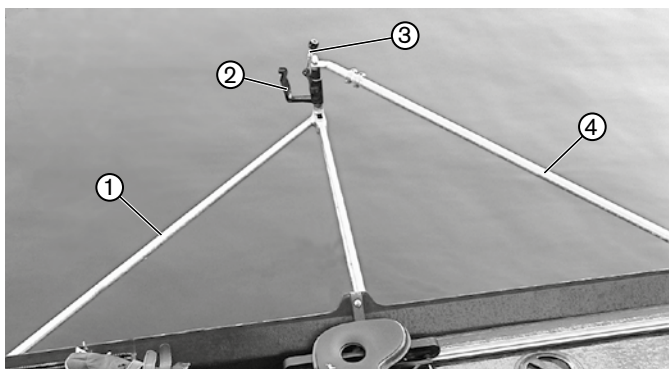


- 1. roerjuk
- 2. stuurtoewtje
- 3. roerpen
- 4. roerblad

Riggers (“uitleggers”) zijn metalen of kunststof constructies om de dollen buiten de boot te plaatsen, waardoor de boot zelf smaller kan zijn. Er bestaan veel riggertypen. De stang die ter hoogte van het voetenbord aan de buitenkant van de boot bevestigd is, wordt trekstang genoemd, omdat er trekkrachten op komen. De stang die aan het hoofdspant vastzit heet hoofdbuis.

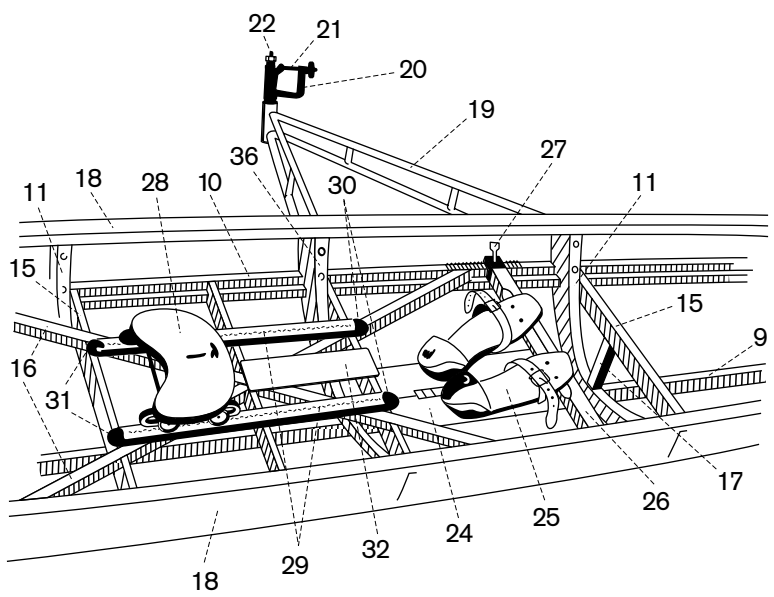
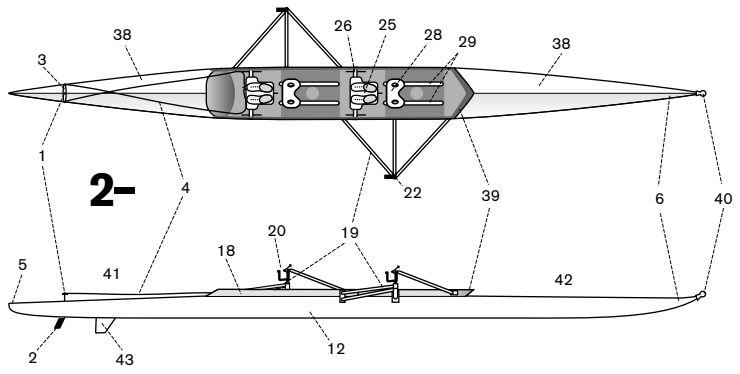
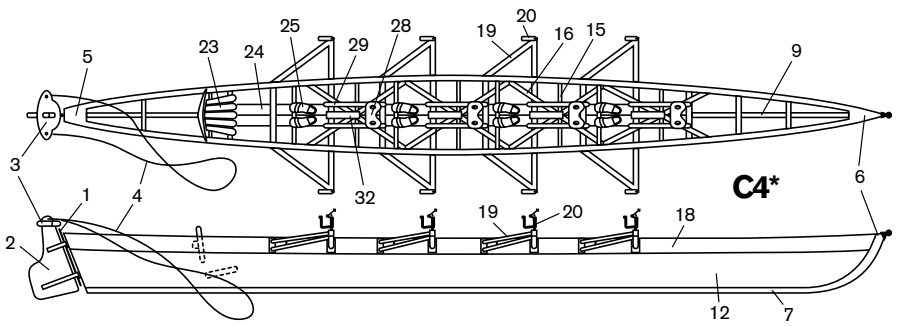
Bij de riggers van de meeste boordboten en sommige scullboten loopt er vaak ook een drukstang (of duwstang) van de bovenkant van de dolpen naar het boord om te voorkomen dat de dolpen tijdens de haal achterover buigt.

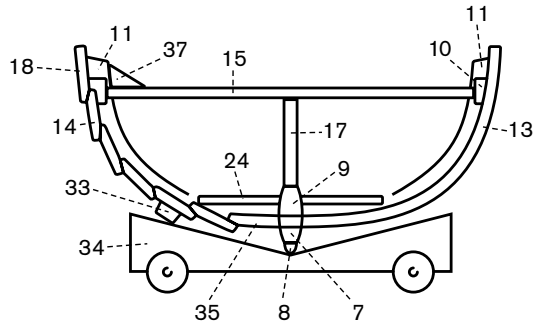
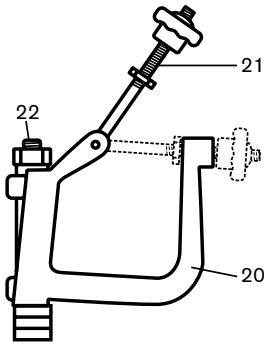
Dollen draaien om een as (dolpen). Om te voorkomen dat de riem uit de dol schiet, is de dol voorzien van een klep (soms ook wel *overslag* genoemd) met een moer die de dol afsluit.



- 1. trekstang
- 2. dol
- 3. dolklep
- 4. drukstang

Op de volgende pagina’s vind je een aantal tekeningen om de onderdelen van de boot nader te leren kennen. Het betreft een tekening van een C4x+ in boven- en zijaanzicht, verder een dwarsdoorsnede van een wherry of C2 (met links een overnaadse en rechts een gladde huid) en nog enige detailtekeningen.





- | | | |
|-------------------------|---------------------------------|------------------------------|
| 1. roerpen | 16. diagonaallatten | 31. achterstops |
| 2. roerblad | 17. stut, pilaartje of mannetje | 32. opstapplankje |
| 3. juk | 18. gangboord of dolboord | 33. kimkiel |
| 4. stuurtoew | 19. (out)rigger | 34. karretje |
| 5. achterstevan | 20. dol | 35. zandstrook |
| 6. voorstevan | 21. overslag of klep | 36. hoofdspant of roeihout |
| 7. buitenkiel | 22. dolpen | 37. knietje |
| 8. kielbeslag | 23. stuurstoel of stuurplaats | 38. taft(doek) |
| 9. (binnen)kiel | 24. buikdenning | 39. waterkering |
| 10. lijfhout of grundel | 25. voetenbord | 40. boegbal |
| 11. spant | 26. spoorstok | 41. achtertaft of achterpunt |
| 12. huid | 27. pen of vleugelmoer | 42. voortaft of voorpunt |
| 13. gladde huid | 28. (rol)bankje | 43. vin(netje) |
| 14. overnaadse gang | 29. slidings | |
| 15. bint of dwarshout | 30. voorstops | |

RIEMEN

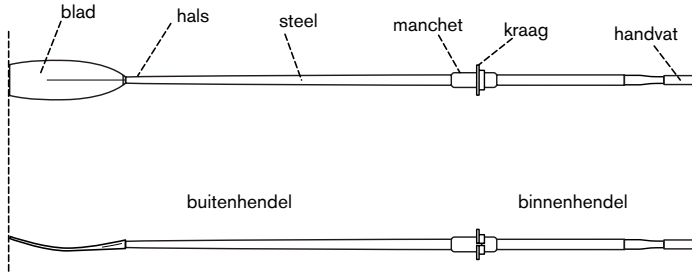
Riemen kunnen we onderscheiden in *sculls* en boordriemen, ook wel *oars* genoemd. Boordriemen zijn langer en dikker dan *sculls*. Een boordriem kost ongeveer € 400,-. Twee *sculls* kosten € 600,-.

Riemen kunnen van verschillende materialen worden gemaakt, zoals hout, aluminium en kunststof met een koolstof- of glasvezelwapening. De steel van een riem is hol. Houten stelen hebben dwarsschotten, zoals bij bamboe.

Scullriemen zijn ongeveer 2,90 meter lang, boordriemen 3,80 meter. De lengte van de riemen is afhankelijk van het type blad dat eraan zit: een riem met *bigblade* (groot hoekig asymmetrisch blad) is korter dan een riem met *maconblad* (kleiner en tulpvormig). De *bigblades*, die ontworpen zijn voor wedstrijdroeien, worden ook vaak gebruikt in de recreatievaart. Voordeel van dit bladtype is dat je eerder tegendruk van het water krijgt en daardoor een langere effectieve haal kan maken.

We onderscheiden de volgende delen van een riem:

- Het handvat of de hendel; hieraan wordt de riem vastgehouden tijdens het roeien.
- De manchets, deze vormt de bescherming voor de riem in de dol.
- De kraag, die om de manchets geklemd is; deze dient om te voorkomen dat de riem uit de dol schuift.
- De steel; het deel van de riem tussen blad en kraag. Het smalste deel heet de hals.
- Het blad.



Het blad staat vaak in een (kleine) hoek een ten opzichte van de manchets. De riemen voor stuur- of bakboordzijde zijn dan verschillend en kunnen niet verwisseld worden. Het verschil wordt aangegeven door middel van een groene (stuurboord), respectievelijk rode (bakboord) band om de steel. Bij sommige riemen met bigblades ontbreekt de kleurmarkering: bij deze riemen is aan de manier waarop het blad aan de steel zit te zien voor welk boord de riem bedoeld is.

De riemen die bij een boot horen kunnen elk een verschillende hoek hebben (door onnauwkeurige fabricage of vervorming van het materiaal). Deze hoekverschillen worden gecorrigeerd in de afstelling van de dol; de riemen van een boot zijn dan genummerd om ervoor te zorgen dat de riem altijd in dezelfde dol gebruikt wordt. Als er geen nummers op de riemen staan dan zijn de riemen uitwisselbaar.

■ Riemen dragen en neerleggen

- Leg eerst de riemen buiten en daarna pas de boot. *De boot ligt hierdoor het kortst tegen het vlot te schuren.*
- Riemen moeten met het blad naar voren worden gedragen. *Het blad is het kwetsbaarste onderdeel van de riem en moet daarom altijd in het oog worden gehouden.*
- Niet meer dan twee riemen tegelijk dragen, in elke hand één. *Door op deze wijze riemen te dragen kunnen ze het beste onder controle worden gehouden en voorkom je stoten.*
- Riemen moeten één voor één uit het rek worden gepakt. *Gezien de plaats van de meeste riemenrekken in de loodsen is de kans op het beschadigen van de boten naast de rekken anders te groot.*
- De riemen niet in de looproutes op het vlot en in de loods leggen. *Zo voorkom je dat iemand erop trapt en de riem beschadigt, of dat hij struikelt en valt, wellicht met boot en al.*

- Bij RIC hebben we geen aparte regels voor de manier waarop de riem moet worden neergelegd: holle of bolle kant van het blad boven – het is allebei toegestaan.

KWETSBAARSTE ONDERDELEN

- Huid, deze bestaat uit 2 tot 3 mm dun multiplex of kunststof, ga hier nooit op staan, want je trapt er dan dwars doorheen!
- Roer, dit kan bij strijken met omgeklapt roer afbreken.
- Blad (kan stukslaan tegen obstakels).

Incidenten

Meld incidenten en onveilige situaties aan de veiligheidscoördinator via materiaal@ricamsterdam.nl.

WAT TE DOEN BIJ SCHADE?

Heb je schade aan een boot veroorzaakt of geconstateerd? Meld dit in het schadeboek (in de hal naast het afschrijfboek), dan kan de materiaalcommissie de schade repareren.

WAT TE DOEN BIJ EEN AANVARING?

1. Waarschuw de materiaalcommissaris of een ander bestuurslid en schrijf de schade in het schadeboek.
2. Vraag de naam van de tegenpartij en meld die aan de materiaalcommissaris. Geef ook de namen van de betrokken boten en verenigingen aan hem door.
3. Neem alle eventuele brokstukken mee terug (reparaties zijn met behulp daarvan veel eenvoudiger). Geef ze aan de materiaalcommissaris of leg ze bij het schadeboek.

We vragen aan veroorzakers van schade om één keer te komen helpen op een materiaalavond. *Het doel van deze maatregel is vooral om leden bewust te maken van de gevolgen van schade: de boot is tijdelijk niet beschikbaar voor andere leden, en het uitvoeren van de reparatie kost tijd en geld.*

WAT TE DOEN BIJ OMSLAAN?

Vanwege de watertemperatuur hebben we zomer- en winterregels.

■ Zomer

Dit is van mei tot en met oktober.

- Blijf altijd bij de boot.
- Probeer in de boot te klimmen. Als dit niet lukt, zwem dan met de boot naar de kant en probeer daar in de boot te komen. Let op stenen en ondieptes.
- Probeer te voorkomen dat je water binnenkrijgt.
- Ga na aankomst op RIC meteen onder de douche.
- Raadpleeg je huisarts als je verwondingen hebt opgelopen of je niet lekker voelt.

■ *Winter*

Dit is de periode van november tot en met april. Er is dan groot gevaar voor onderkoeling!

- Wanneer je op tien meter afstand of dichterbij de kant bent (dat is ongeveer een bootlengte), zwem dan onmiddellijk naar de kant en klim uit het water. Ben je verder van de kant of denk je dat je dat zwemmen niet lukt, klim dan op de omgeslagen boot. Zorg er in de eerste plaats voor dat je uit het koude water komt. Denk eerst aan jezelf en ga pas anderen helpen wanneer je zelf veilig bent. Als je op de boot bent geklommen vraag langskomende boten en/of mensen aan de kant om hulp maar probeer nooit alsnog zelf naar de kant te zwemmen.
- Vraag aan de kant om hulp: droge kleren, een deken of een jas zodat je verder afkoelen kunt tegen gaan. Vraag om naar RIC gebracht te worden of bel naar RIC om opgehaald te worden. Trek op RIC meteen droge kleren aan en ga pas douchen wanneer je opgewarmd bent. Drink iets warm als je dit zonder hulp kunt doen.
- Raadpleeg zo snel mogelijk een arts als je verwondingen hebt opgelopen of je niet lekker voelt.
- Laat de zorg voor de boot voorlopig aan anderen over zolang je zelf nog nat en koud bent. Passerende boten en andere RIC-leden zullen daar wel voor zorgen.

■ *Hulp geven aan afkoelingsslachtoffers*

In de periode november tot en met april zal iemand die in het water heeft gelegen, altijd in meer of mindere mate onderkoeld zijn!

- Het slachtoffer niet onmiddellijk in een warme ruimte brengen of onder een warme douche zetten. Dit kan voor een onderkoeld persoon funest zijn.
- Breng het slachtoffer uit de wind. Vervang indien mogelijk natte kleren door droge en wikkel hem of haar vervolgens in een deken, isolatiedeken (hangt rechts naast de deur van de werkplaats), jas of wat je ook maar kan vinden. Zorg ervoor dat het slachtoffer niet verder kan afkoelen en zichzelf van binnenuit kan opwarmen.
- Als het slachtoffer er om vraagt en zonder hulp zelf kan drinken, kun je hem of haar een lauw warme drank geven (thee met suiker, bouillon). Als het slachtoffer zich weer goed voelt en uit zichzelf warm is geworden, kan hij gaan douchen en in een warme ruimte gebracht worden.
- Als het slachtoffer niet snel opknapt en/of niet uit zichzelf weer warm wordt, laat hem of haar dan in het isolatiemateriaal verpakt liggen in een koele ruimte en roep zo snel mogelijk de professionele hulp van een arts en/of ambulance in. Bel 112 via de telefoon in de hal.

Onderkoeling (hypothermie) is een ernstige situatie; bij serieuze gevallen (en een half uur in koud water is al zeer serieus) weet alleen een arts wat hij moet doen. Houd er rekening mee dat een ernstig onderkoeld persoon abnormaal gedrag zal vertonen.

Deze aanwijzingen hangen ook op het mededelingenbord in de hal.

Behandeling van de boot

RIC-REGELS VOOR DE BOOTBEZETTING EN WAAR JE MAG VAREN

1. Alle roeiplaatsen en de stuurplaats moeten bemand zijn. Boten zijn daarop gebouwd en daarop afgesteld. Alleen een C4* mag je ook met drie roeiers bemannen. *Er zijn voldoende andere boottypen om in te varen als de ploeg niet compleet is.*
 - Van een ploeg roeiers moet minstens *de helft plus één* de vereiste roeibevoegdheid hebben voor de boot waarin wordt gevaren. *Dit is ter bescherming van het materiaal.*
 - Er mag niet meer dan één niveau verschil zijn. *Een uitzondering kan worden gemaakt voor instructie ten behoeve van het halen van een roeibevoegdheid, mits een instructeur aanwezig is op de kant of in de boot, en alleen voor zover hetzelfde boottype niet in een lagere categorie in de vloot beschikbaar is.*
 - De “bevoegdheid” voor een boot vind je in het afschrijfboek. Bevoegdheid I is vereist voor al het C-materiaal en de wherry’s, bevoegdheid II voor het gladde oefenmateriaal. Voor het overige gladde materiaal heb je bevoegdheid III nodig.
2. Voor de wedstrijdvloot geldt een aparte toewijzing. *Wedstrijdboten mogen alleen gebruikt worden als ze door de wedstrijdcommissaris zijn toegewezen.*
3. In wedstrijd-A-boten mag alleen worden getraind met een coach langs de kant. In wedstrijd-B-boten mag je wel ongecoacht het water op. Dit geldt niet voor het trainen op de Bosbaan.
4. De stuurman/vrouw in glad materiaal:
 - mag niet meer dan 70 kg wegen,
 - moet 14 jaar of ouder zijn (of er moet begeleiding vanaf de kant aanwezig zijn),
 - moet de juiste bevoegdheid hebben, tenzij de stuurman/vrouw volgens de daarvoor geldende regels in opleiding is.
 - Gedurende de winterperiode (van 1 november t/m 1 april) is het voor stuurlieden tot 18 jaar verplicht om een zwem- of reddingvest te dragen. Het bestuur raadt ook volwassen stuurlieden aan om in deze periode een zwem- of reddingvest te dragen. Voor voorin liggend sturen mag alleen een speciaal halfautomatisch reddingvest worden gebruikt. (Een halfautomatisch vest kan zich nooit uit zichzelf opblazen. Hiermee voorkom je dat de stuurman/vrouw klem komt te zitten.)Voor het sturen in een acht is een aparte stuurbevoegdheid vereist.
5. Stadinwaarts varen mag alleen in wherry’s en gestuurd C-materiaal, dus niet in stuurmanloze boten en glad materiaal. Het IJ is te allen tijde verboden vaargebied.

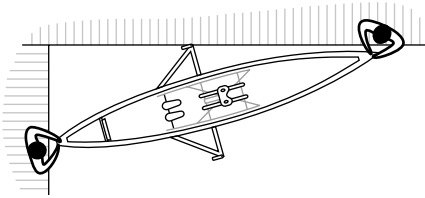
AFSCHRIJFBOEK

1. De boten moeten worden afgeschreven in het afschrijfboek:
 - duidelijk (met achternaam)
 - voor niet langer dan 1½ uur (met toestemming van een bestuurslid is eventueel een langere periode mogelijk)
 - maximaal één week van te voren.*Hierdoor is voor iedereen duidelijk wanneer een boot (weer) beschikbaar is.*

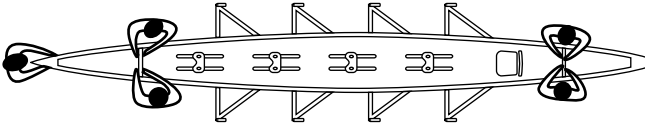
2. Een afschrijving vervalt als de boot een kwartier na het afgeschreven tijdstip nog niet in gebruik is genomen.
3. Op zaterdag van 09:00 tot 14:00 uur is een aantal boten gereserveerd voor de jeugd. Deze mogen dan niet worden afgeschreven door de overige leden.

TILLEN EN IN HET WATER LEGGEN VAN DE BOOT

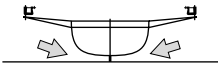
1. Een skiff til je altijd met twee personen. *Aangezien de skiffs zeer compact zijn opgeslagen moet je zorgvuldig zijn bij het uithalen en terugleggen in de stelling. Als je geen hulp vraagt is het risico te groot dat je een andere skiff beschadigt of uit de stelling stoot. Daarnaast is een skiff zo lang dat de uiteinden al snel ergens tegenaan stoten.*
2. Grotere boottypen til je:
 - met minimaal evenveel tillers als het aantal roeiplaatsen, plus
 - de stuurman/vrouw die het achterste puntje tilt (gezien in de loopricting). *Hierdoor ontstaat controle over de boot tijdens het in- of uitbrengen. De persoon bij het puntje kan het overzicht behouden. De roeiers kunnen vaak niet alles overzien.*
3. Eén persoon geeft (duidelijk) de commando's; dus niet door elkaar roepen. *Dit voorkomt tegenstrijdige commando's waardoor voor de ploeg een onduidelijke situatie ontstaat.*
4. In de loods de gladde boten altijd schuin tillen. *Door deze boten zo te tillen wordt de kans verkleind dat tegen de riggers van de boten in de stellingen wordt gestoten, met schade als mogelijk gevolg.*
5. De boten altijd op de juiste plaatsen tillen. *Dit is belangrijk omdat de boten daarop gebouwd zijn. Bij verkeerd tillen worden ze te zwaar belast op punten die daarvoor niet geschikt zijn. Altijd tillen aan de binten of de spanten (bij het in het water leggen of uit het water halen) en aan de boorden (als de boot gedraaid is). Nooit aan de riggers.*
6. Het roer als laatste naar buiten brengen en weer als eerste terughangen in de daarvoor bestemde rekken. *Voorkom dat het roer ergens ligt te slingeren en er op gestapt wordt, of dat het roer wordt beschadigd bij het uit het water halen van de boot.*
7. Inleggen/uithalen van C1- en ongestuurd C2-materiaal schuin tussen de twee vlotten en deze boten nooit over de kielbalk laten glijden. *Dit is ter voorkoming van schades aan huid en kielbalk. Deze boten zijn te breed om evenwijdig aan het vlot in het water te leggen zonder de huid te beschadigen. De kielbalk van dit C-materiaal is onvoldoende sterk en beschermd om het over het vlot te laten glijden.*
8. Bij het inleggen/uithalen van de gestuurde C2'en, C4'en en wherry's de boot haaks op het vlot in het water laten glijden en zoveel mogelijk blijven tillen om de kielbalk niet te zwaar te belasten. *De meeste C-boten hebben een beschermende kielstrip op de kielbalk. Als deze aanwezig is kan je de boot voorzichtig over de rand van het vlot schuiven; blijf wel meetillen. Het is echter beter de kiel los van het vlot te houden door de boot zó in het water te tillen dat de punt in het water glijdt.*



Inleggen/uithalen van een C1x/C2x schuin tussen twee vloten



Tijdens het tillen en schuiven van een C4 nooit tussen de riggers staan

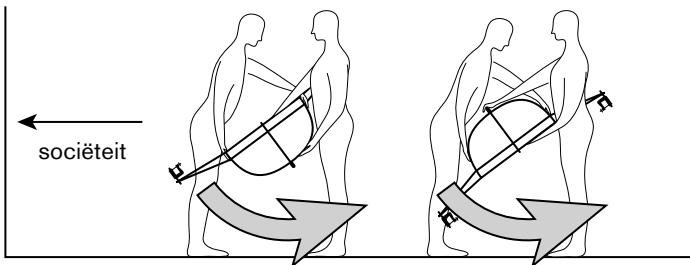


De boot goed recht houden tijdens het schuiven over de rand van het vlot


■ Commando's bij het tillen en draaien


"Aan de boorden"	De roeiers stellen zich op om te gaan tillen; ze verdelen zich langs de boot.
"Klaar maken om te tillen"	
"Tillen gelijk"	
"Op"	De roeiers tillen de boot tegelijk op. Denk aan je rug.

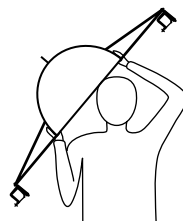
Bij het draaien van de boot in de loods en op het vlot worden de volgende commando's gebruikt: "Draaien over: Berlagebrug", "de Utrechtsebrug", of de "de sociëteit". Het boord dat aan de genoemde zijde is gaat onderdoor en het andere boord bovenlangs.



"Draaien over de sociëteit"

 TIP: Til altijd met rechte rug, dus zoveel mogelijk door de knieën.

 TIP: Niet aan de riggers tillen, ze kunnen daardoor verbuigen.



Het tillen van de boot op de schouder

■ *Commando's bij het in het water leggen van de boot*

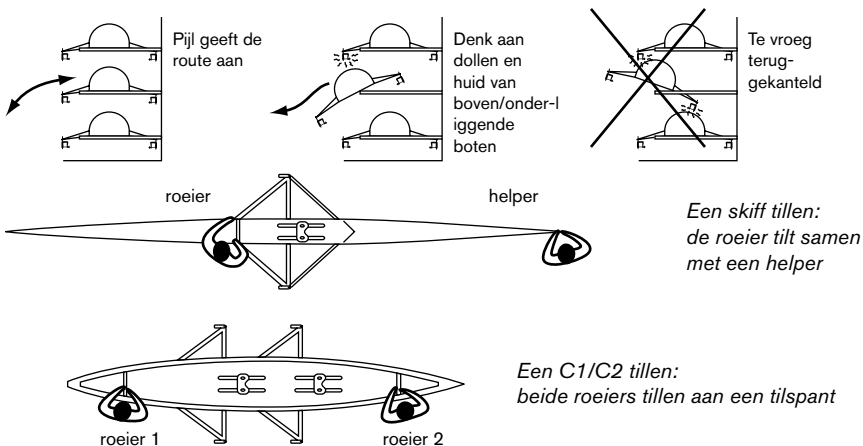
“Boven de hoofden”	Klaarmaken om de boot te heffen.
“Zwaai op”	Heffen van de boot tot boven de hoofden.
“Rechterschouder” of “Linkerschouder”	Schuin op een schouder laten zakken.
“In de spanten”	Met een hand een dwarshout pakken; géén spant!
“Draaien voor de buiken”	De boot voorzichtig omlaag draaien.
“Kleppen los”	Kleppen aan de waterzijde losmaken.
“Tenen aan de rand”	En niet óver de rand.
“Ver en zacht”	De roeiers leggen de boot, ver van de wal, in het water.

■ *Riemen op de goede plaats*

Bakboordriemen hebben een rood kenmerk, stuurboordriemen een groen kenmerk. Bij het plaatsen van de riemen in de boot zijn er vele ezelsbruggetjes: “Groen Links”, of “Rood is voor Roeiers Rechts”. Beter is te onthouden dat stuurboord de rechter kant van de roeiboot is (bekeken in de vaarrichting).

De riemen van meerpersoonsboten dragen de nummers van de roeiplaatsen. De boeg krijgt nummer 1, vervolgens nummer je door tot aan de slag.

Kijk goed uit als je een boot uit de stelling tilt



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

Plaats eerst de walriem en dan de waterriem, de boot blijft dan beter in balans liggen en blijft aan het vlot.

REGELS VOOR MATERIAALBEHANDELING BIJ HET AANLEGGEN EN INSTAPPEN

1. Niet met de punt (of andere delen van de boot) tegen het vlot botsen. *Dit leidt nooit tot schade aan het vlot maar altijd aan de boot en tot onnodige slijtage van de boegballen. Een versleten boegbal biedt geen bescherming meer bij aanvaringen waardoor de scherpe punt zich gemakkelijk in iets of iemand kan boren. Een boegbal is géén stootkussen.*
2. Leg de riemen voorzichtig op het vlot. (Het maakt niet uit of de holle of bolle kant van het blad boven ligt.)
3. Maak vóór het instappen het landvast los. *Door een onverwachte beweging bij het instappen kun je de bevestiging van het lastvast beschadigen en bovendien: als je in de boot zit kun je er vaak niet goed meer bij.*
4. Bij het instappen/uitstappen de boot zover afduwen dat de riggers niet op het vlot rusten. *De riggers kunnen anders verbuigen.*
5. Als de bankjes niet met klemmen aan de slidings vastzitten, de bankjes vóór het uit het water halen van de boot goed vastzetten met het elastiek; leg ze dus niet op het vlot. *De kans op beschadigingen (er op gaan staan, uit de boot vallen) is anders te groot.*
6. Bankjes nooit met de wieltjes op de grond leggen maar altijd omgekeerd. *Dit om te voorkomen dat er vuil aan de wieltjes komt en het bankje niet meer soepel loopt.*
7. Bij het instappen/uitstappen mag je alleen staan op de daarvoor bestemde plaats in de boot (opstapplankje tussen de slidings); dus niet op de huid of op de spanten. Stuurlieden moeten altijd instappen/ uitstappen via de zitting van de stuurplaats. *De huid is zeer kwetsbaar. Je trapt er gemakkelijk dwars doorheen. Een individuele spant is niet berekend op het dragen van het gewicht van een roeier.*

HET AFSTELLEN VAN BOTEN

Een goede afstelling van de roeiboot kan het verschil bepalen tussen “lekker roeien” en “geen fatsoenlijke haal kunnen maken”. Er zijn vier belangrijke afstelgroepen in de boot:

1. de “zwaarte” van de afstelling (bepaald door de lengte van binnen- en buitenhendel en door het span¹),
2. de hoek van het blad in het water (bepaald door de hoek van het blad ten opzichte van de manchet en door de hoek op de dol),
3. de aanhaalhoogte (wordt afgesteld met opvulringetjes op de dolpen),
4. de plaats van de roeier ten opzichte van zijn “werk”² (bepaald door de positie van het voetenbord en van de slidings).

Boten mogen niet zonder overleg met de materiaalcommissaris worden afgesteld. Afstellen gebeurt regelmatig door de materiaalcommissie en is niet toegestaan voor het realiseren van individuele wensen. Het voetenbord mag je natuurlijk wél zelf verstellen.

1. Bij scullboten is dit de afstand tussen de dolpennen, bij boordboten de afstand tussen de dolpen en de hartlijn van de boot.
2. Dit is de positie van de dollen in langsscheepse richting.

HET VAREN OP GROOT WATER

Bij varen op groot water, zoals plassen, meren, grote rivieren e.d. dienen de C-boten voorzien te zijn van afdekkingen op het voor- en achterschip en dienen er voldoende hoosmiddelen of pompen aan boord te zijn en zwemvesten voor elk bemanningslid. De te verwachten tijd van aankomst dient op de plaats van bestemming bekend te zijn en vooral: nooit alleen (dus met één boot) dergelijk water bevaren.



TIP: Neem bij het varen op open water altijd een hoosblik en een spons mee. Laat de materiaalcommissie eventueel extra drijfvermogen in de boot monteren.

REGELS VOOR HET TRANSPORT VAN BOTEN

1. De boten moeten op tijd klaarliggen voor het transport. Dit houdt in:
 - De afgeriggede boot klaarleggen;
 - De riggers aan elkaar binden (drukstangen los);
 - De riemen bij de boot leggen;
 - Bankjes uit de boot halen en luikjes van de boot dicht.
 - Bij gestuurde C-boten en wherry's: vergeet het roertje niet!
 - Controleer of alle losse onderdelen voorzien zijn van de naam van de boot. *Dit kan bij aankomst veel gezoek schelen.*
2. Bij voorkeur, en in goed overleg tussen alle gebruikers van de boot, zelf de bankjes meenemen. Anders de bankjes bij elkaar binden. *De materiaalcommissie heeft speciale tassen voor het vervoer van bankjes. Bankjes zijn kwetsbaar en raken snel zoek zodat het beter is ze zelf te vervoeren. Let er wel op dat de bankjes voor de eerste start weer in de boot zijn.*
3. Na het transport bij terugkomst op RIC de boten weer op de juiste plaats in de loods leggen. Binnen één dag opriggen, schoonmaken en bankjes terugplaatsen. Eventuele opgelopen schades direct melden. *Op de botenwagen krijgt de boot stof en vuil over zich heen. Schoonmaken is dus vereist. Door meteen op te riggeren en de bankjes terug te plaatsen kun je gelijk vaststellen of alle losse onderdelen met het transport mee zijn teruggekomen.*
4. De aangewezen personen/ploegen voor het opladen dienen bij verhindering zelf voor vervangers te zorgen. *Het komt te vaak voor dat de materiaalcommissaris of andere toevallig aanwezige leden boten staan te laden. Dat is niet de bedoeling.*

Het vertrek

COMMANDO'S BIJ HET INSTAPPEN

De stuurman geeft een serie commando's waardoor het instappen gelijk gaat.

“Klaar maken om in te stappen”	<ul style="list-style-type: none"> • Schuif de riemen helemaal in de dollen. • Houd de riemen met de waterhand vast. • Schuif de boot iets van het vlot af. • Houd met de vlohand het vlot en de rigger vast. • Rol het bankje naar het midden van de sliding.
“Instappen gelijk”	(Waarschuwingscommando.)
“Eén”	Plaats de watervoet op het opstapplankje.
“Twee”	<ul style="list-style-type: none"> • Breng het lichaamsgewicht over op het waterbeen. • Zet de walvoet op het voetenvbord.
“Drie”	Zachtjes gaan zitten.
“Kleppen dicht”	Dolkleppen dichtmaken en borgmoer aandraaien.

De stuurman houdt de boot aan de kant terwijl de roeiers beide riemen in hun walhand houden en met de andere hand hun dolklep dicht doen. Bij ongestuurde boten de riemen tussen bovenbenen en buik klemmen en met de walhand de kant vasthouden. Als iedereen klaar is (dolkleppen dicht, voetenvbord gesteld en voetenriempjes of schoenen vast), stapt de stuurman in.

AFSTELLEN VAN HET VOETENBORD

Als het voetenvbord niet goed staat afgesteld is het onmogelijk om een goede roeibeweging te maken. Elke boot is anders, er zijn voor het afstellen dus geen absolute regels te geven. Besteed hier daarom voldoende tijd aan.

Je stelt het voetenvbord als volgt af. Ga in de uitpikpositie zitten, breng de riemhendels naar je lichaam en zorg dat de riemen goed in de dollen zitten. Beweeg beide riemen van je af, zo ver dat de hendels elkaar net raken. Met je handen aan de riemen moet je nu met je duimen net je middenrif kunnen raken.

Het is niet de bedoeling dat je zelf de slidings verplaatst.



Stellen op het water

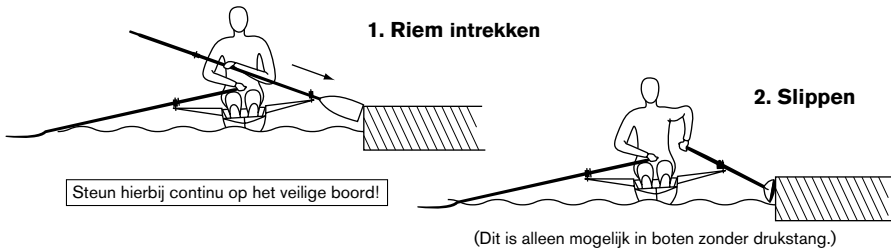


Riemen klem tussen lichaam en dijbenen, zodat het voetenvbord met de handen afgesteld kan worden

UITZETTEN VAN DE BOOT

1. Houid beide riemen in de waterhand en geef met de walhand een stevige duw tegen het vlot. Bij gestuurde boten helpt de stuurman bij het uitzetten.
2. Na het uitzetten is de boot nog niet ver genoeg van de wal om te kunnen roeien; er zijn twee methoden om de boot verder van het vlot te krijgen:
 - Trek de riem aan de vlotzijde in, zet de bladtip tegen het vlot en duw de riem weer naar buiten waardoor de boot verder uitgezet wordt.
 - Trek de riem aan de vlotzijde langs je lichaam (slippen) en zet de bolle kant van het blad tegen de rand van het vlot. Door de riem weer loodrecht op de boot te trekken zet je de boot verder uit. (Je kunt ook “opzij roeien”, het zogenaamde “krabben”.)
3. Bij beide methodes dien je goed veilig boord te houden. Als de boot riggers met drukstangen heeft, dan kan de riem vaak niet volledig langs zij getrokken worden en ben je aangewezen op de methode van het intrekken van de vlotriem.

Veilig boord maken bij het uitzetten



■ *Veilig boord*

Je maakt veilig boord met een riem door deze met het handvat op je bovenbeen te drukken en er licht op te steunen, het blad moet hierbij plat op het water blijven liggen (drijfvermogen). Dit kan ook bij boordroeien als de roeiers samenwerken.

■ *Commando's bij het uitzetten*

“Uitzetten gelijk”	Hand op de vlotrand zetten.
“Nu”	Allen tegelijk de boot van het vlot afduwen.

■ *Commando's bij het wegvaren*

“Slagklaar maken”	De roeiers gaan klaarzitten in de uitpikpositie (of de inpikpositie).
“Slagklaar”	De roeiers draaien de bladen verticaal en brengen ze onder water.
“Af”	De roeiers beginnen tegelijk te roeien.

 **TIP:** Je moet bij het wegvaren voorrang verlenen aan doorgaande scheepvaart, houd hier rekening mee!

De vaarregels en algemene regels

GULDEN VAARREGELS

- Aanvaringen moeten altijd voorkomen worden. De redenen hiervoor spreken voor zich. Advies is: kijk vooruit, anticipeer op situaties, en kijk ook eens achterom. (Het laatste advies is natuurlijk vooral bedoeld voor stuurlieden; als roeier doe je dit vanzelfsprekend vaker.)
- Altijd stuurboordwal houden (dus rechts houden! = eigen wal). Dus geen bochten afsnijden en zeker niet over het midden van het water komen. Neem de algemene vaarregels voor de Nederlandse wateren in acht. (De belangrijkste regels worden hieronder uitgelegd.)
- De laatste regel is tevens de belangrijkste: “goed zeemanschap“. Deze regel houdt in dat alle genoemde regels geschonden mogen en moeten worden om een aanvaring te voorkomen.

Net als op de weg zijn er op het water ook verkeersregels; elke watergebruiker dient ze te kennen. Het is voor roeiers niet verplicht een vaarbewijs te hebben omdat een roeiboot een door spierkracht voortbewogen vaartuig is. Voor alle andere boten geldt dat de schipper een vaarbewijs moet hebben als de boot langer dan 15 meter is of harder dan 20 km/h kan varen. In praktijk zijn recreatieboten zelden vaarbewijsplichtig, waardoor er veel “leken” rondvaren op de Amstel.

De vaarregels die nodig zijn bij varen op de Amstel en op de grachten worden hieronder behandeld.

VAARREGLEMENTEN

Het belangrijkste reglement voor de binnenvaart is het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Het geldt voor de meeste binnenwateren in Nederland, met uitzondering van een aantal rivieren en wateren die in open verbinding met zee staan.

Op een aantal druk bevaren wateren, zoals het IJ en het Amsterdam-Rijnkanaal, gelden behalve het BPR nog aanvullende bepalingen.

WIE IS VERANTWOORDELIJK EN WIE BEPAALT WAT ER IN DE BOOT GEBEURT

De schipper (in de roeiboot: stuurman/stuurvrouw) is verantwoordelijk voor het naleven van de voorschriften en reglementen, en is verplicht alle maatregelen te nemen die dat vereisen. De bemanning (dat zijn in ons geval de roeiers) is verplicht te gehoorzamen aan de bevelen, die ter uitvoering van de voorschriften door de stuurman of stuurvrouw gegeven worden. In ongestuurde boten worden de commando's gegeven door de boegroeier.

VOORRANGSREGELS

■ *Bakboord en stuurboord*

Volgens het etymologische woordenboek is het begrip “stuurboord” ontstaan doordat de meeste schippers rechtshandig waren en dus hun zitplaats (het “bakje”) links van het roer maakten (bakboord is links van de vaarrichting) zodat ze het roer met hun rechterhand konden vasthouden (stuurboord = rechts van de vaarrichting). Stuurboord wordt internationaal aangeduid met groen, bakboord met rood. Dit geldt voor alle boten.

■ *Algemene regels*

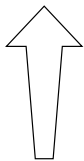
De reglementen maken onderscheid tussen kleine schepen en grote schepen. In het algemeen zijn kleine schepen alle schepen die korter zijn dan 20 meter. Is een schip langer dan 20 meter, dan is het een groot schip. Reken beroepsvaart (vrachtschepen, rondvaartboten, baggerschepen, veerponten, vissende vissersschepen, watertaxi's) altijd tot de grote schepen.





Verder gelden de volgende regels:

1. Een schip dat aan stuurboordwal vaart heeft altijd voorrang.
2. Een groot schip heeft voorrang op een klein schip.
3. Snelle schepen (>40km/h) moeten voorrang verlenen aan alle andere schepen. Dus ook aan kleine schepen.

Bij kleine schepen onderling geldt dat een roeiboot voorrang moet verlenen aan een zeilend schip, maar voorrang krijgt van een motorboot.

Voorrang



Beroepsvaart	
Zeilboten	
Roeiboten	
Motorboten	

De volgorde van voorrang op het water

■ *Inhalen (oplopen)*

Er bestaat geen “recht op inhalen”: je mag alleen inhalen als dat veilig mogelijk is. Een klein schip dat wordt ingehaald is verplicht om mee te werken aan de inhaalmanoeuvre. Het moet indien nodig ruimte geven en snelheid minderen.

Een roeiboot wordt aan bakboordzijde ingehaald. Een groot schip vaart in de vaargeul en wordt meestal aan stuurboord gepasseerd.

Als je zelf gaat inhalen en het schip voor je laat veel ruimte aan stuurboord, is het vaak veiliger om aan stuurboord voorbij te lopen, zodat je niet over de as van het vaarwater heen hoeft. Volgens de reglementen is dit gewoon toegestaan, en ook nu moet het schip dat wordt ingehaald meewerken.



TIP: De maximumsnelheid op de Amstel is 9 km/h voor recreatievaart, en 6 km/h voor beroepsvaart. Gelukkig wordt dit maximum voor roeiboten niet gehandhaafd.



TIP: Let goed op bij het inhalen van een motorboot: door de zuiging die de motorboot veroorzaakt wordt je er naartoe getrokken. Dit effect is behoorlijk groot, dus zorg dat je ruim om het schip heenstuurt.

■ *Uitwijkplicht bij sluizen of bruggen*

Kleine schepen wijken altijd uit voor grote schepen. Wijk duidelijk uit en niet een beetje.

■ *In- en uitvoegen*

Bij het verlaten van de haven of het vlot en in- of uitvoegen op een vaarwater (bijvoorbeeld de Amstel) heeft de doorgaande route natuurlijk voorrang. (Maar de beroepsvaart neemt in zo'n geval vaak voorrang.)

Vaar niet vanuit RIC rechtstreeks naar de Utrechtsebrug, maar steek eerst over, maak kwart rond en vaar vervolgens weg langs stuurboordwal.



TIP: Let op: recreatieschippers van motorboten hebben in het algemeen weinig kennis van de vaarregels, wees dus altijd alert!



TIP: Houd er rekening mee dat een tegemoetkomend vrachtschip ook kan afslaan of aanleggen. Hij komt dan naar (jouw) stuurboordwal toe!

■ *Verlichting*

Vanaf een half uur na zonsondergang tot een half uur voor zonsopgang dient een roeiboort een rondschijnend wit licht te voeren. Motorboten moeten een "stoomlicht" in de top van de mast voeren en een heklicht bij de achterstevan. Aan bak- en stuurboord voeren zij tevens rode en groene verlichting. Een zeilboot heeft geen stoomlicht, maar alleen bakboord-, stuurboord- en hekverlichting. Schepen mogen overigens geen lichten voeren die tot verwarring kunnen leiden, of de waarneembaarheid van de officiële navigatieverlichting kunnen bemoeilijken.

■ *Regels bij bruggen*

Neem op de Amstel zoveel mogelijk de meest stuurboord gelegen bruggaten; de middelste bruggaten worden gebruikt door beroepsvaart. In de grachten en bij kleinere bruggen geldt: extra goed uitkijken!

Het is verboden om aan te meren onder bruggen, of nabij een brug anders dan om te wachten tot hij bediend wordt.

■ *Stoplichten*

Let op de lichten bij de Amstelsluizen (dat zijn de sluizen bij Carré): groen betekent doorvaart toegestaan, rood geeft aan dat de doorvaart verboden is. Deze lichten gelden ook voor roeiboten.

Bij vaste bruggen, zoals de Rozenoordbruggen, geeft een rood licht (of een rood-wit-rood bord) boven de brugopening aan dat doorvaart verboden is. Een geel licht (of

een gele ruit) geeft aan dat doorvaart is toegestaan. Twee gele lichten of ruiten laten je weten dat er geen tegenliggers te verwachten zijn.

Bij beweegbare bruggen, zoals de Omvalbrug over de Weespertrekvaart, is doorvaart onder de gesloten brug toegestaan als er een geel licht getoond wordt. De rode of groene lichten regelen alleen de doorvaart bij geopende brug.

Sturen

Het besturen van de boot gaat bij gestuurde boten anders dan bij ongestuurde boten. Bij ongestuurde boten geeft de boegroeier de commando's, hij/zij is verantwoordelijk voor de juiste koers. Bij "gestuurde" boten draagt de stuurman/vrouw zorg voor de veiligheid van roeiers, de koers van het schip en de veiligheid van mede-watergebruikers. Stuurlieden moeten dus niet alleen goed kunnen sturen, zij moeten ook over een goed gezichtsvermogen beschikken, de commando's kennen, en overwicht over de ploeg hebben. Ze moeten wind-, weers- en wateromstandigheden kunnen inschatten, de relevante bepalingen uit het Binnenvaartpolitiereglement kennen, en de bepalingen met betrekking tot het te bevaren water.



TIP: Ga niet stilliggen in of bij een binnenbocht.
Daar hinder je andere roeiers.

BOTEN MET STUURPLAATS

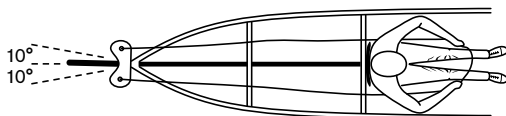
Deze boten worden altijd door de stuurman/vrouw gestuurd.

Om het roer te kunnen gebruiken

heeft een boot snelheid nodig; bij weinig vaart stuurt de boot minder dan bij een hogere snelheid. De boot stuurt het best bij een kleine roeruitslag (tot 10°). Een grotere uitslag remt de boot en een aangehangen roer kan zelfs uit het water komen. Als je rechtdoor vaart kun je het stuurtoew het beste ontspannen vasthouden, maar laat het niet in het water komen, het kan dan tussen de achterstevan en het roerblad verstrikt raken.

Houd het roer goed recht bij het strijken (achteruitvaren). De roerbevestiging kan helemaal uit de achterstevan getrokken worden door druk op het roerblad als het roer omklapt. Hier wordt streng op gelet bij het examen.

In sommige gevallen, bijvoorbeeld bij erg scherpe bochten, kan de stuurman de roeiers mee laten sturen. Daarvoor gebruikt hij de volgende commando's:



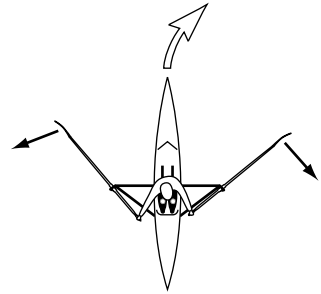
"Bakboord best" of "Stuurboord sterk"	De roeiers roeien krachtiger met het genoemde boord. (Of maken een "verre inzet", zie verderop.)
"Gelijk op"	De roeiers roeien met beide boorden met gelijke kracht (of haallengte).

BOTEN ZONDER STUURPLAATS

In ongestuurde boten moet(en) de roeier(s) zelf sturen. De beste manier om te sturen is door een langere haal te maken met een van beide riemen. Dit kan door bij de inzet één

schouder meer naar voren te duwen. De boot reageert hier snel en direct op.

In tweepersoonsboten zonder roer geldt dit uiteraard ook; op commando maken beide roeiers een verre inzet. Het commando is hetzelfde als bij de gestuurde boten.



Sturen in een C1 of skiff



TIP: Kijk om tijdens de haal in plaats van tijdens de recover. Als je riemen in het water staan, ligt de boot een stuk stabielier.

WIND

Omdat roeiboten laag op het water liggen zal je bij niet al te harde wind weinig last van de wind hebben. Anders wordt het wanneer je geen snelheid hebt. De boot drijft dan af en zal uiteindelijk aan lager wal raken. Het is lastig om dan weg te komen tegen de wind in. Als je wilt stilliggen terwijl het wat harder waait, probeer dan uit de wind te gaan liggen. Als dat niet kan, dan kun je het beste met de boeg in de wind gaan liggen en de roeiers met zachte halen (“klapjes”) de boot op de plaats laten houden.

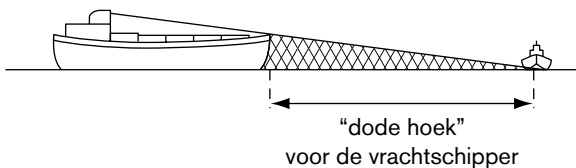
Een andere invloed van de wind kan zijn dat je opzij geblazen wordt terwijl je vooruit roeit. Hier is nauwelijks tegenop te sturen. Let vooral op bij bruggen en dukdalven, en bij het aanleggen; er is dan immers gevaar voor schade. De sterkte en richting van de wind, de kracht van de roeier(s) en de ervaring van de stuurman/vrouw spelen allemaal mee, maar dat maakt sturen juist interessant!

SCHEEPVAART

Als je te midden van andere schepen vaart moet je tijdig een koers kiezen en die volhouden, zodat anderen weten waar de boot heengaat en hier rekening mee kunnen houden. Word je gepasseerd door schepen die een zo hoge boeggolf of heggolf veroorzaken dat je niet door kan varen zonder veel water in de boot te krijgen, laat dan lopen en ga evenwijdig aan de golven liggen. Maak veilig boord naar de kant waar geen golven vandaan komen. Water in de boot roeit niet lekker (het klotst, en het is zwaarder). Let erop dat de golven terugkaatsen via de kant, en even later dus ook van de andere kant komen.

■ *Dode hoek voor vrachtschip*

Vrachtschepen hebben een grote dode hoek voor de voorsteven. Deze kan wel 200 meter zijn. Vooral als ze niet geladen zijn. Ga daar dus niet varen!



De dode hoek van een vrachtschip is groter dan je denkt.

Commando's

Commando's dienen om misverstanden en chaos te voorkomen. Veel commando's bestaan uit twee delen: een waarschuwingscommando om aan te geven wat de bedoeling is, en een uitvoeringscommando zodat iedereen tegelijk begint. De meeste commando's worden beëindigd met het commando "bedankt".



TIP: Geef pas een nieuw commando als het vorige commando is uitgevoerd. Let hier vooral op bij het wegvaren en aanleggen, en bij in- en uitstappen.

COMMANDO'S BIJ HET ROEIEN

"Laat lopen"	Stoppen met roeien. <ul style="list-style-type: none"> • "Laat", bij de inpik • "Lopen", bij de uitpik. Bladen nog vrij van het water houden!
"Vast"	Nu pas worden de bladen op het water gelegd.
"Houden de boot" of "Houden beide boorden... nu"	Bladen verticaal in het water houden. Dit geeft maximaal remmende werking: dit commando wordt ook gebruikt voor een noodstop.
"Bakboord halen... nu" of "Stuurboord halen... nu"	Er wordt alleen geroeid met de betreffende riem, de benen blijven hierbij in principe gestrekt, je kunt met de andere riem veilig boord houden.
"Bakboord strijken... nu" of "Stuurboord strijken... nu"	Er wordt alleen gestreken met de betreffende riem, de benen blijven hierbij in principe gestrekt, je kunt met de andere riem veilig boord houden.
"Strijken gelijk... nu"	Strijken met beide riemen, gevorderde roeiers kunnen hierbij ook half tot heel bankje oprijden. Bij RIC strijken we met de bolle kant van de riem.
"Rondmaken over bakboord ... nu"	Begin te strijken aan bakboord (eventueel met volledig oprijden), de stuurboordhand gaat mee naar voren en begint na het strijken met een gewone haal aan stuurboord. Nu gaat de bakboordhand mee; draai het bakboordblad, dat nu naar voren schuift, iets schuin met de bolle kant boven, zodat het niet diept. Door dit te herhalen draait de voorsteven naar bakboord.
"Rondmaken over stuurboord ... nu"	Stuurboord strijkt, bakboord haalt. Verder zie boven.
"Klapje op stuurboord" of "Klapje op bakboord" of "Klapje op beide boorden"	Enkele lichte haaltjes aan het genoemde boord maken.

“Paddle light”	Roeien met weinig kracht.
“Bakboord best” of “Stuurboord sterk”	Harder halen bij het genoemde boord, aan het andere boord op normale kracht doorroeien of iets inhouden. Om een bocht te maken.
“Hoog scheren”	Bij kleine golven riemen tijdens het naar voren rijden hoog over het water laten gaan. Let wel: bij hoge golven moet je laten lopen, de boot evenwijdig aan de golf sturen en overhellen naar de kant waar de golven niet vandaan komen.

COMMANDO’S BIJ SMALLE DOORVAART OF OBSTAKELS

“Pas op de riemen”	De roeiers kijken naar hun bladen en bepalen of het nodig is om de riemen in te trekken of niet. Bijvoorbeeld bij wrakhout of uitsteeksels langs de kant.
“Riemen intrekken... nu”	De roeiers trekken hun riem(en) door de dol naar binnen toe, loodrecht op de boot (de boot wordt hierbij wel instabieler).
“Klaar maken om te slippen” (eventueel aangevuld met het aantal halen: “Over drie halen”)	Waarschuwing dat er een smalle brug in aantocht is.
“Slippen beide boorden... nu”	De roeiers brengen de riemen parallel aan de boot met het blad richting achtersteven, hierbij wordt de boot instabieler.
“Zet maar weer... uit” of “Op de riemen”	Breng de riemen weer terug in de gewone stand.

De aankomst

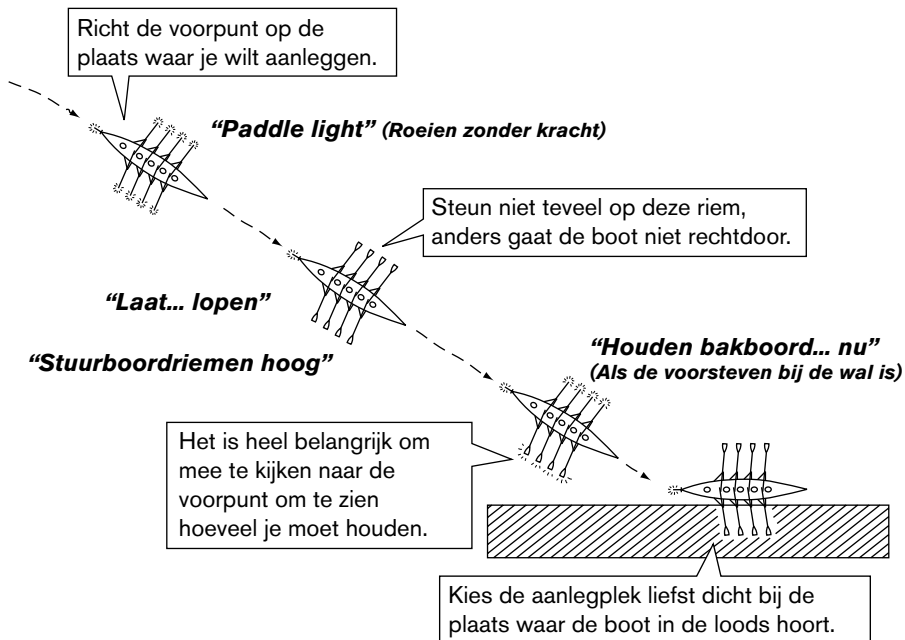
AANLEGGEN

Het aanleggen kan op verschillende manieren. Hieronder volgt een universele methode die altijd in gestuurde én ongestuurde boten werkt! Het roer wordt bij het aanleggen in principe niet gebruikt; omdat de snelheid laag is stuurt de boot slecht.

OPMERKINGEN BIJ HET AANLEGGEN

- Zorg dat je bij het aanleggen net voldoende snelheid hebt om het vlot te bereiken: langzaam varen.
- Houd rekening met de wind:
 - » wind mee: eerder laten lopen
 - » wind tegen: iets langer doorroeien.

- Bij te vroeg houden haal je het vlot niet. (Teveel steunen op je veilige boord is ook houden!)
- Laat de riemen niet over het vlot schrapen, zodat ze minder slijten.
- Aankomen kan ook strijkend, dit gaat op exact dezelfde wijze. Bij gestuurde boten moet het roer recht gehouden worden want anders kan het afbreken. Dit is moeilijk.



COMMANDO'S BIJ HET UITSTAPPEN

De stuurman stapt eerst uit en houdt de boot vast. De roeiers draaien dan de kleppen aan de waterkant los. In een ongestuurde boot moet je hierbij zelf de kant vasthouden.

“Uitstappen gelijk”	Houd met de walhand het vlot vast en met de waterhand de riemen.
“Eén”	Plaats de watervoet op het opstapplankje.
“Twee”	Ga op het waterbeen staan. plaats de walvoet op het vlot en breng je lichaamsgewicht over op het vlotbeen.
“Drie”	Haal het waterbeen bij en trek de waterriem op de kant.

BOOT EN RIEMEN OPBERGEN

- Leg de riemen op het vlot. Berg het roertje en eventuele losse bankjes op in de loods.
- C4'en en gestuurde C2'en aan de voerpunt haaks op het vlot draaien voordat je de boot over kiel de kant op trekt.

- Leg de boot op één of twee schragen. (C1's, skiffs en ongestuurde tweeën mogen op één schraag liggen met de voerpunt op de grond, andere boten liggen op twee schragen.)
- Neem de huid en de taften van de boot af met schoon water en een spons. Doe van tijd tot tijd een scheutje schoonmaakazijn in het water om kalkvlekken tegen te gaan.
- Breng de boot naar binnen, met de voorsteven eerst. (Let op: de skiffs in loods 4 liggen “verkeerd-om” in de loods.)
- Breng de riemen naar binnen en leg ze één voor één in het riemenrek.

REGELS VOOR HET AFLAPPEN VAN BOTEN

- De boot (huid en taften) altijd met schoon water en spons afnemen; bij voorkeur buiten de loods. Bij een skiff en een C1 lap je van de voerpunt naar de achterpunt. (Zo voorkom je onnodige extra druk op de boegbal.) *Het water van de Amstel is vies; een goede verzorging leidt tot een langere levensduur van de boot.*
- Boten die op karretjes liggen, zoals de C4'en, kunnen meteen naar binnen gebracht worden en in de loods gelapt worden. Hierbij weinig water gebruiken om vocht-overlast in de loods en te voorkomen.
- Aflappen in de stelling is niet toegestaan; de boot druppelt op de onderliggende boten die daardoor onnodig smerig worden.
- Bij RIC drogen we de boten niet af. *In de dweilen die daarvoor gebruikt worden komt namelijk altijd zand, en dat veroorzaakt krassen op de huid.*



TIP: Als er te veel water in een C-boot staat, leg de boot dan alleen met de voorsteven schuin op het vlot. Het water stroomt dan naar de achtersteven en is er gemakkelijk uit te halen met een hoosblik.

Verenigingswetenswaardigheden

In Amsterdam, Londen, Boston en Turijn liggen de meest “beroeide” rivieren ter wereld: de Amstel, de Theems, de Charles en de Po. In Amsterdam wordt het roeiwater gedeeld door 11 roeilocaties: 5 burgerverenigingen, 3 studentenverenigingen, 1 besloten vereniging, 1 schoolvereniging en 1 gemeentelijk roeicentrum. Soms roeien er ook andere verenigingen op de Amstel.

Alle bladen zijn beschilderd in de kleuren van de roeiverenigingen. Bij aanroepen of bij aanvaringen weet je dus meteen met welke vereniging je te maken hebt. Leer de verenigingen herkennen zodat je een boot kunt aanroepen bij een dreigende aanvaring en kunt zien met wie je te maken hebt bij een aanvaring. De bladen van de Amsterdamse verenigingen vind je hiernaast; Roeicentrum Berlagebrug vaart met grijze bladen).



De Hoop
(wit, twee banen
zwart/rood aan tip)



Nereus
(bordeauxrood, met
twee witte strepen)



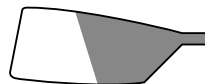
Poseidon
(rood, band wit
aan tip)



De Amstel
(blauw, band
diagonaal wit)



Ondine
(grijs, twee banen
rood/wit aan tip)



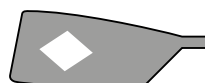
Skøll
(1/2 oranje-rood,
1/2 wit)



De Drietand
(wit met blauwe
drietand)



Okeanos
(wit, banen groen/
rood diagonaal)



Willem III
(blauw met witte
ruit)

Impressum

Drieëntwintigste druk (oktober 2015)

Omslag: Heineken Roevierkamp 2012, foto Liesbeth van Leeuwen

Druk: Sportservice Noord-Holland

Overname, mits met bronvermelding, is toegestaan.

Index

A

aanleggen 29
aantal roeiers 5
aanvaring 13
A-boten 5
achterstevan 8, 11, 25, 26
achterstops 11
achtertact 11
aflappen 31
afschrijfboek 15
afstellen 19, 21
ALV 3
Amstelsluizen 25
aramidevezel 7
as van het vaarwater 24
azijn 31

B

bakboord 24
bankje 11
bemanning 23
Berlagebrug 17
beroepsvaart 24, 25
bigblade 11, 12
Binnenvaartpolitie-
reglement 23
binnenwerk 7
binten 7, 11
blad 12
boegbal 8, 11
bolle kant 13, 28
boordriemen 11
boordroeien 5
bootbezetting 15
boottypen 4
Bosbaan 15
botentoewijzing 15
bruggen 26
buikdenning 7, 8, 11
buitenkiel 11

C

commando's 26
D
diagonaalvatten 11
dode hoek 27
dol 11, 19
dolboord 11
dolpen 9, 11
donker 3
draaien van de boot 17
drijfvermogen 20
drogen 31
drukstang 9
"dubbel" 5
duwstang 9

E

emplacement 7
epoxyhars 6
examen 3

F

flexheels 8

G

gangboord 11
gangen 6
gele ruit 26
glasvezel 7
glijstrip 7
goed zeemanschap 23
grote schoonmaak 3
grundels 7, 11

H

hals 12
handvat 12
hendel 12
hielsteunen 8

hielstrings 8
holle kant 13
hoofdbuis 9
hoofdspanen 7, 11
hoog scheren 29
hoosblik 31
houden 28
huid 11
hypothermie 14

I

IJ 15, 23
ijs 3
incidenten 13
instructie 15
isolatiedeken 14

K

karretje 11
kiel 7, 11
kielbeslag 11
kielstrip 16
kimkielen 7, 11
kleding 4
kleine schepen 24
klemmen 7
klep 9, 11
knietjes 7, 11
koers 27
Koninklijke Nederlandsche
Roeibond 3
koolstofvezel 7
kraag 12
krabben 22

L

lager wal 27
ledenvergadering 3
lijfhouten 7, 8, 11

M

maconblad *11*
manchet *12, 19*
mannetjes *7, 11*
materiaalavond *13*
maximumsnelheid *24*
mist *3*

N

navigatieverlichting *25*
notatie voor boottypen *6*

O

oars *11*
omkijken *27*
omslaan *13*
Omvulbrug *26*
onderkoeling *14*
onveilige situaties *13*
onweer *3*
oplopen *24*
opriggeren *20*
opstaplankje *7, 11*
outriggers *11*
overhellen *29*
overnaads *4, 11*
overslag *9, 11*

P

paddle light *29*
pilaartjes *7, 11*
polyester *6*

R

reddingvest *15*
riemen dragen *12*
riemen neerleggen *12, 13*
riemenrek *31*
riggers *9, 11*
roeibevoegdheid *15*

roeien na zonsondergang *4*
roerblad *11*
roerjuk *8*
roerpen *11*
rondvaartboten *24*
Rozenoordbruggen *25*

S

schade *13*
schipper *23*
schoonmaakazijn *31*
schragen *31*
scullen *5*
sculls *11*
slagklaar *22*
slidings *7, 11, 19, 21*
slippen *22, 29*
sociëteit *17*
span *19*
spanten *7, 11*
spiegel *8, 11*
spoorstok *8, 11, 21*
stadinwaarts varen *15*
steel *12*
stelling *31*
stelstrips *8*
stilliggen *26*
storm *3*
strijken *13, 26, 28*
strijkend aanleggen *30*
sturen in glad materiaal *15*
stutten *7, 11*
stuurboord *24*
stuurboordwal *24*
stuurtoew *11*

T

taft *11*
taftdoek *8*
temperatuur *3*

tillen *16*
transport *20*
trekstang *9*

U

uitpikpositie *21*
uitzetten *22*
Utrechtsebrug *17*

V

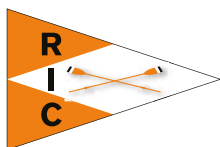
vaarbewijs *23*
vaarverbod *3*
veerpont *24*
veilig boord *22, 27*
veiligheidscoördinator *13*
verenigingskleuren *31*
verlichting *25*
verre inzet *27*
vingerlingen *8*
vinnetje *8, 11*
voetenbord *8, 11, 21*
voetenroer *5, 6*
voorsteven *11*
voorstops *11*
voortaft *11*

W

waterkering *7, 11*
Weespertrekvaart *26*
wegvaren bij RIC *25*
wind *3, 14, 27*

Z

zandstrook *11*
zaterdag *16*
“zonder” *6*
zuiging *25*
zwemvest *15*



Roeivereniging RIC
Korte Ouderkerkerdijk 32
1096 AC Amsterdam
Telefoon 020 – 692 41 40



RIC

THEORIE

2016