

HANDBOEK

ST AYLES SKIFF ROEIEN IN ZEELAND

V04-MAART 2026





INHOUDSOPGAVE

1. VOORWOORD	4
1.1. BRONNEN	4
1.2. EVEN VOORSTELLEN	4
1.3. STICHTING	4
1.4. ST AYLES SKIFF ROEIEN	4
2. ROEIEN, SLOEP, TECHNIEK	4
2.1. DE ST AYLES SKIFF EN HAAR ONDERDELEN	4
2.2. POSITIES IN DE BOOT	6
2.3. LICHAAMSHOUDING	6
2.4. DE RIEM	6
2.5. DE JUISTE ROEISLAG	6
2.6. BEWEGING VAN HET LICHAAM	7
2.7. TEAMWORK	7
3. DE STUUR	8
4. DE ROEICOMMANDO'S	8
4.1. MANOEVREREN EN ROEICOMMANDO'S	8
4.2. SOORTEN ROEICOMMANDO'S	8
4.3. DE OFFICIËLE ROEICOMMANDO'S	9
5. GOED VOORBEREID EN VEILIG ROEIEN	11
5.1. KLEDING & UITRUSTING ROEIERS	11
5.2. KLEDING & UITRUSTING STUUR	11
5.3. REDDINGSVEST	11
5.4. ROEIACCESOIRES	12
5.5. BOOT GEREED MAKEN	13
5.6. WARMING-UP	13
5.7. COOLING-DOWN	13
5.8. PERSOONLIJKE VEILIGHEID	13
6. DE BEKWAME STUUR	15
6.1. DE STUUR EN HET BPR	15
6.2. VERANTWOORDELIJKHEDEN	15
6.3. VOORZORGSMATREGELEN	16
6.4. DE OVERIGE ROLLEN VAN EEN STUUR	16
7. CONDITIE, KRACHT EN TECHNIEK	17
7.1. CONDITIE	18



7.2.	KRACHT	18
7.3.	TECHNIEK	18
8.	TIPS & TRICKS VOOR EEN GOEDE TRAINING	18
8.1.	ROEISLAGEN TELLEN	19
8.2.	SNELHEID METEN	19
8.3.	TIJD VERSUS AFSTAND	19
8.4.	INTERVALTRAINING	19
8.5.	WEDSTRIJDELEMENTEN	20
8.6.	ROEICOMMANDO'S OEFENEN	20
8.7.	DE TECHNISCHE GEBODEN	20
9.	VEILIGHEID	20
9.1.	AANDACHTSPUNTEN	20
9.2.	DE ROUTE	22
9.3.	IN- EN UITSTAPPEN	22
9.4.	VERTREK VAN DE KANT / UIT DE LIGBOX	22
9.5.	VERLICHTING	22
9.6.	SOCIALE GEBODEN	22
9.7.	GEBRUIK VAN HET ROER	23
9.8.	HET NEMEN VAN EEN BOCHT	23
9.9.	TIPS VOOR DE STUUR	23
10.	VAARREGELS	25
10.1.	DE VIJF BELANGRIJKSTE VOORRANGSREGELS	25
10.2.	ALGEMENE BEGINSELEN	25
10.3.	SOORTEN KOERSEN	26
10.4.	DE VOORRANGSREGELS	26
10.5.	OPLOPENDE KOERSEN	26
10.6.	KRUISENDE EN TEGENGESTELDE KOERSEN	27
	REGEL 1: Stuurboordwal;	27



1. VOORWOORD

1.1. BRONNEN

Dit document is met de grootst mogelijke zorg samengesteld, gebruik makend van diverse bronnen, onder andere;

- Het rv Ferox handboek V1.2
- Informatie van de [DARA website](#), de site [veiligsloeproeienNL](#), de site van de [Scottish Coastal Rowing Association](#)

1.2. EVEN VOORSTELLEN

St Ayles Skiff Roeien in Zeeland is onderdeel van stichting promotie Sloeproeien Nederland (hierna 'de stichting'), opgericht op 29 mei 2013, met als doelstelling; het promoten van (sloep)roeien in Nederland en faciliteren van (sloep)roeien te Zeeland. De stichting faciliteert St Ayles Skiff roeien voor jong en oud, dames en heren, voor ieder ambitieniveau. Het plezier in het roeien staat voorop!

1.3. STICHTING

We zijn een stichting. Het bestuur van de stichting is verantwoordelijk voor de activiteiten. Het bestuur van de stichting en de betalende deelnemers aan de activiteiten vormen onze club, waar plezier en sportiviteit bovenaan staan. Omdat we een stichting zijn is een ledenvergadering niet verplicht, en kan het bestuur zelfstandig besluiten nemen. We streven ernaar om alle deelnemers te betrekken in alle besluiten, en zullen indien nodig bijeenkomsten plannen om onderwerpen te bespreken. We zijn transparant, betalende deelnemers mogen onze administratie en notulen inzien op verzoek.

1.4. ST AYLES SKIFF ROEIEN

Roeien in een St Ayles Skiff is een echte teamsport. Zeer toegankelijk voor iedereen die ontspannen en recreatief in teamverband wil sporten, en waarbij een goede conditie en spierkracht van groot belang is als je fanatiek wil trainen en wedstrijden roeien. Roeien zorgt ervoor dat je binnen korte tijd heel fit kunt worden. Vrijwel alle spieren worden getraind, de beweging is eenvoudig en mits goed uitgevoerd is de kans op blessures klein. Onderling zorgen we voor nadere afstemming met betrekking tot trainingen. Afhankelijk van je persoonlijke ambitieniveau trainen we fanatiek op techniek-spierkracht- en uithoudingsvermogen of trainen we recreatief, dus trainingen waar het sociale contact een grotere rol speelt.

Om de roeisport goed te kunnen beoefenen is natuurlijk kennis over de boot en de roeitechniek van belang. Verder stelt de stichting hoge veiligheidseisen. Dit document vormt de vraagbaak voor instructie en begeleiding.

2. ROEIEN, SLOEP, TECHNIEK

2.1. DE ST AYLES SKIFF EN HAAR ONDERDELEN

De St Ayles Skiff is een 22 ft (6,5 m) multiplex vier persoons roeisloep die in 2009 in Schotland werd geïntroduceerd. De sloep wordt als bouw pakket geleverd, en wordt meestal gebouwd door de gemeenschap (vereniging of club) die haar zal roeien. De St Ayles Skiff is een zeer veilige, uiterst zeewaardige sloep. In de zestien jaar van gebruik is er slechts één incident van een kapseis in open water geregistreerd tijdens branding roeien.

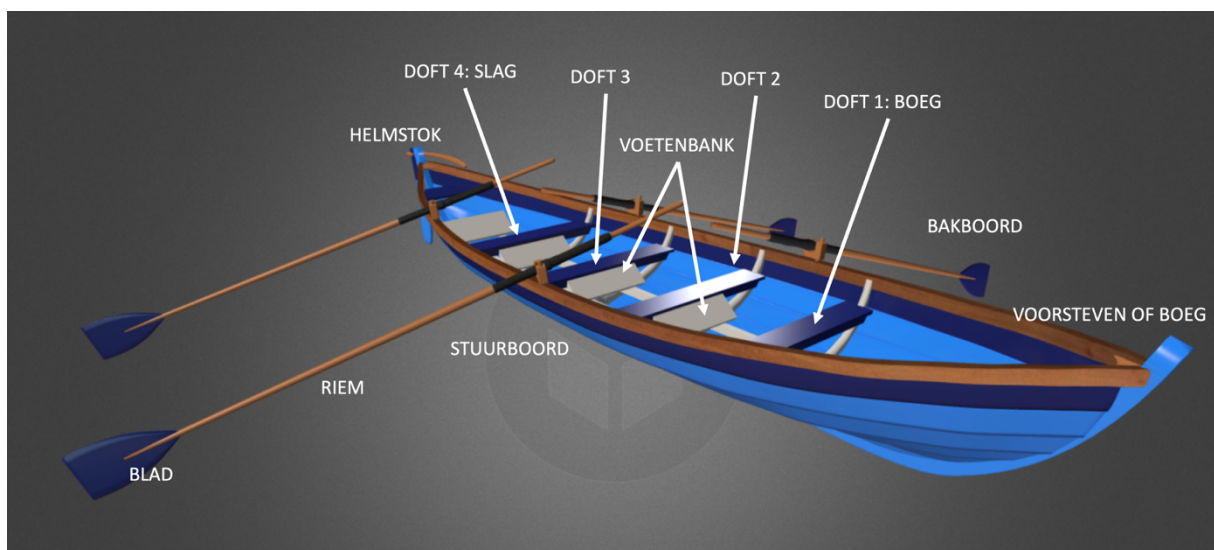
Sinds 2009 zijn meer dan 400 kits verkocht in Schotland, Engeland, Noord-Ierland, Australië, Nieuw-Zeeland, Verenigde Staten, Canada, Brazilië, Zuid-Amerika, Nederland, Ierland, Koeweit, Spanje en Frankrijk. Er is ook veel belangstelling voor het ontwerp vanuit het Caribisch gebied en China.

Het Scottish Fisheries Museum is rechthebbende op het ontwerp van de St Ayles Skiff. Het ontwerp komt van Iain Oughtred en is gebaseerd op de traditionele Fair Isle Skiff, een afstammeling van het kleinere Viking-vaartuig uit de middeleeuwen. Het prototype werd grotendeels gebouwd door Alec Jordan, de ontwerper en leverancier van de bouwpakketten. Op 31 oktober 2009 is het prototype te water gelaten bij het Scottish Fisheries Museum in Anstruther. De stichting heeft beschikking over twee St Ayles Skiffs, de 'Sealainn' NL017 (de 17^e in Nederland gebouwde St Ayles Skiff) en het 'Bakkie van Kortgene' NL034 (de 34^e in Nederland gebouwde St Ayles Skiff).

Niet alle roeisloepen zijn gelijk maar een roeisloep heeft in het algemeen vele onderdelen die een roeier dient te (her)kennen: boord, roerblad, helmstok, voorsteven of boeg, achtersteven, doft, roeiriem, landvast (of afmeerlijn), kikker, stootwil (of fender), bankjes 1 tot en met 4, rood en groen, bakboord, stuurboord.

Een paar weetjes:

- De achterkant van de sloep heet de achtersteven.
- De stuurman of -vrouw (stuur) zit dus het dichtst bij de spiegel.
- De roeier die het dichtst bij de stuur zit is de slagroeier.
- De voorkant van de sloep heet de boeg. De roeier die op de voorste doft (zitbank) zit heet daarom de boegroeier.
- In de vaarrichting van de sloep heet de rechterkant van een boot "stuurboord" en de linkerkant heet "bakboord"
- Ook als de sloep achteruit vaart blijft stuurboord "stuurboord" heten en bakboord blijft "bakboord".
- De stuur is de enige die naar voren kijkt, de roeiers kijken allemaal naar achteren.





2.2. POSITIES IN DE BOOT

Op DOFT 4 zit de slagroeier, deze bepaalt de slagsnelheid, houdt het oplopende verkeer in de gaten en communiceert met de stuur. De roeier op doft 3 volgt de slagroeier. De roeiers op de doften 2 en 1 (deze laatste is de boegroeier) doen exact na wat degene voor hen doet. In een St Ayles Skiff zit iedere roeier op een eigen doft en dus (schuin) achter elkaar. De roeiers zorgen gezamenlijk voor de juiste balans van de boot door wat naar links/rechts te gaan verzitten.

2.3. LICHAAMSHOUDING

Voor een juiste lichaamshouding wordt de voetensteun goed afgesteld; Als je naar achteren hangt, zijn de knieën licht gebogen (niet overstrekt) en je zit recht achter je knieën. Je houdt de handen aan de bovenkant van de riem en knijpt niet in de riem.

2.4. DE RIEM

De riem is gemaakt van hout, en is gefixeerd aan de 'thole pin'. De Thole pin is het alternatief voor een dol. Iedere riem heeft een eigen unieke lengte, afgestemd op de breedte van de skiff per doft. De riemen hebben een kenmerk, gebruik altijd de juiste riem. Afhankelijk van je zitpositie op de doft kies je één van de drie riemposities. Steek de riem niet te diep in het water. Tijdens de effectieve slag blijft de aanhechting van het blad aan de riem net boven water. Ga voorzichtig met de riemen om, en berg ze netjes weg na het roeien.

2.5. DE JUISTE ROEISLAG

Voor de juiste – effectieve - roeislag kennen we 4 stadia. We verwijzen tevens naar de instructievideo's gemaakt door de Scottish Coastal Rowing Association

1 INPIK

Je beweegt met gestrekte armen naar voren, waardoor je riem richting de boeg beweegt. Zorg ervoor dat het blad vlak over het water beweegt. Op het moment van de inpik (commando van stuur of volgen van de slagroeier) duw je het blad onder water en ga je met gestrekte armen aan de riem hangen; de SLAG.

Voor instructievideo, [klik hier >>](#)

2 SLAG

Je hangt aan de riem zonder in de riem te knijpen en beweegt soepel met je lichaam naar achteren tot het einde van de slag. Een effectieve slag moet voldoende lengte hebben; hij moet dus niet te kort maar ook niet te lang zijn. Maak de slag af tot ver naar achteren. Zorg dat je je armen en benen niet over-strekt. Steek het blad niet te diep in het water.

Voor instructievideo, [klik hier >>](#)

3 UITPIK

De uitpik is een korte manoeuvre; geen rustpunt. Bij de uitpik hang je ver naar achteren, gebruik dus je buikspieren. Geef geen ruk aan de riem om jezelf omhoog te trekken, want daarmee duw je de sloep naar beneden, niet naar voren. Denk eraan; de effectieve slag gaat van voor naar achteren, niet van boven naar beneden. Je tilt aan het einde van de slag het blad boven water en beweegt je lichaam met gestrekt arm naar voren, de RECOVERY SLAG.



Voor instructievideo, [klik hier >>](#)

4 DE RECOVERY SLAG

Je beweegt met gestrekte armen je lichaam naar voren. Je hebt tijdens de recovery slag de tijd om je handen te ontspannen. Het blad gaat vlak over het water. Houd de recoveryslag kort (snelle beweging). Daarna kom je weer terug bij de inpik.

Voor instructievideo, [klik hier >>](#)

2.6. BEWEGING VAN HET LICHAAM

De basistechniek van het roeien is een combinatie van houding, de slag zelf en de riem. Een juiste lichaamshouding is van belang voor het juist overbrengen van de krachten en om blessures te voorkomen;

- Hang bij de effectieve slag recht naar achteren.
- Houd je schouders laag.
- Houd je rug recht, ga met je lichaam van voren naar achteren.
- Beweeg naar voren en hang naar achteren, daarmee werk je met je lijf in plaats van dat je trekt met je armen.
- Zet af met je benen en bovenlijf. Gooi je bovenlijf naar achteren en zet jezelf af tegen de voetenbank.
- Overstrek je armen niet. Je hángt aan je riem; je trékt er niet aan.
- Geef bij het omhoog komen (bij de uitpik) géén rukje aan de riem. Dat verstoort de continuïteit van de beweging in de boot en duwt de sloep meer in het water dan dat hij naar voren gaat. Omhoogkomen is een kwestie van samenwerken tussen armen en buikspieren.

2.7. TEAMWORK

Roeien is een ultieme teamsport en als team kun je alleen de maximale prestatie leveren wanneer alle energie die in de riemen wordt gestopt tegelijkertijd, gelijk verdeeld en in dezelfde richting wordt geleverd. Iedere onbalans in de verdeling van krachten is minder efficiënt en dus wordt in de training veel aandacht besteed om te zorgen dat er door iedereen precies gelijk worden geroeid.

Samengevat:

- De slagroeier is degene die de slag bepaalt. Alle andere roeiers moeten de slag van de slagroeier aan hun kant volgen.
- De riemen allemaal tegelijk in het water.
- De riemen allemaal tegelijk uit het water.
- De bladen van iedere riem moeten even diep onder water zitten.
- De slaglengte van iedereen moet hetzelfde zijn.
- Zo ver mogelijk naar voren en ver naar achteren ('hele slagen maken').
- De bladen van de riemen moeten verticaal in het water staan.
- De kracht van de armen op de riem moet in het horizontale vlak liggen en geen verticale component hebben. De kracht op de riem tijdens de haal moet zo constant mogelijk zijn.
- De totale kracht aan stuurboord en bakboord moet gelijk zijn, anders gaat de boot draaien.



- Zelfs als deze totale kracht gelijk is, kan de boot nog gaan draaien omdat de krachtverdeling per doft uit balans is. (Als bijvoorbeeld aan stuurboord de sterkste roeier(s) voorin zitten en aan bakboord de minder sterke roeiers).

3. DE STUUR

De stuurman of stuurvrouw, kortweg stuur, heeft een belangrijke rol in de roeisloep. De stuur is – mits ervaren en bekwaam - allereerst de schipper of baas van de boot. In deze rol heeft de stuur een aantal belangrijke taken:

1. Sturen van de sloep. De stuur zorgt ervoor dat de sloep schadevrij door het water en langs allerlei (varende) obstakels vaart.
2. Coördineren van de acties die met de sloep worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het af- en aanmeren bij de ligplaats, het in- en uitvaren van de haven, het aansturen van de roeibeweging, het in- en uitstappen in de sloep en het manoeuvreren van de sloep door het geven van commando's.
3. Uitstippelen van de route en het kiezen van de vaarwegen.
4. Informatie verstrekken aan het team, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
5. Begeleiden (coachen) van het team, de stuur geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt ervoor dat er goed en gelijk wordt geroeid.
6. De stuur bepaalt ter plaatse of er geroeid kan worden of niet. De stuur kan besluiten niet te gaan roeien in verband met een onverwacht tekort aan roeiers, slechte weersomstandigheden of een gevaarlijke situatie op het water.

De stuur en de roeiers zijn allemaal verantwoordelijk voor de veiligheid en het materiaal, maar de stuur heeft de eindverantwoordelijkheid. De stuur is de schipper zoals aangegeven in het BPR (Binnenvaart Politie Reglement). **Indien de stuur nog in opleiding is zal een andere – ervaren – opvarende de schipper zijn.** De stuur is dus de enige die de commando's geeft. Roeiers dienen zonder discussie de commando's van de stuur te accepteren, en volgen nooit commando's van elkaar of buitenstaanders op. Lees over alle taken en verantwoordelijkheden van de stuur verder in **DE BEKWAME STUURDE BEKWAME STUUR**

4. DE ROEICOMMANDO'S

4.1. MANOEVREREN EN ROEICOMMANDO'S

De kunst van het roeien is GELIJK roeien. Precies hetzelfde doen als de roeier voor je doet en de commando's ook gelijk opvolgen. Om die gelijke beweging te bevorderen, gebruikt de stuur een aantal commando's om precies aan te geven wat wanneer gebeurt. Al eeuwenlang zijn er - voor het roeien met sloepen - roeicommando's. De commando's zijn nodig om goed te kunnen manoeuvreren, starten, goede slag te roeien etc. Ze bestaan altijd uit twee delen. Het eerste deel om aan te geven welke handeling men moet gaan doen, het tweede deel om dit gelijk uit te voeren. Verder zal in het eerste deel van een commando ook worden aangegeven door de stuurman voor wie het commando bestemd is, bijvoorbeeld; beide boorden, of bakboord/ stuurboord, of alleen de slagroeier, etc.

4.2. SOORTEN ROEICOMMANDO'S

Het is belangrijk dat iedereen die roeit of stuurt de commando's kent en op dezelfde wijze toepast. Bij het geven van commando's, kan onderscheid worden aangebracht tussen drie verschillende soorten commando's:



Aankondigingscommando's

Dit zijn eigenlijk geen commando's maar het is informatie die op een gestructureerde manier wordt gegeven. Denk hierbij aan: "we naderen de brug", "klaarmaken om uit te stappen" of "we gaan drie halen opbouwen gevolgd door tien halen hard". Aankondigingscommando's bereiden de roeiers dus voor op datgene wat van ze gevraagd gaat worden.

Uitvoeringscommando's

Bij een uitvoeringscommando wordt daadwerkelijk een actie van de roeiers gevraagd. Deze commando's zijn altijd kort en krachtig. Denk hierbij aan: "lopen...riemen!" of "haal op ... gelijk!".

Beëindigingscommando's

Dit zijn commando's die de uitvoering van de uitvoeringscommando's opheffen. Denk hierbij aan "beide boorden op... riemen".

4.3. DE OFFICIËLE ROEICOMMANDO'S

Het gebruik van verkeerde termen en commando's kan leiden tot onduidelijke en in het ergste geval gevaarlijke situaties.

Een commando bestaat altijd uit twee delen. Eerst het commando wat de komende actie aangeeft (de roeiers kunnen zich voorbereiden op deze actie), gevolgd door een commando waarmee de roeiers exact gelijk het commando uitvoeren (in de meeste gevallen het commando 'gelijk!')

Dit zijn de enige echte sloeproei-commando's;

- Beide boorden riemen op..... gelijk!
 - De roei(st)ers zoeken hun riem op en zetten deze staand tussen de voeten neer. De bladen van de riem 'gestrekt' met de bladen evenwijdig aan boeg-spiegel.
- Beide boorden riemen toe!
 - Iedere roei(st)ers laat bij het commando 'toe' de riem rustig neer over de Thole pin, de riem blijft dwarsscheeps, evenwijdig aan het wateroppervlakte en met de bladen verticaal gedraaid.
- Beide boorden op.....riemen!
 - De riemen worden haaks op de sloep, evenwijdig aan het wateroppervlakte, en met de bladen verticaal gedraaid gehouden. Niet te verwarren met het commando 'riemen....op'!
- Beide boorden haal op.....gelijk!
 - Alle roei(st)ers maken zich gereed voor de 1e roeislag. Ze buigen zich met gestrekte armen zo ver mogelijk naar voren, zodat de riem een maximale slag kan maken. De punt van het blad net boven water. Op het commando 'gelijk' zet men de bladen verticaal niet te diep in het water, waarna de roei(st)er achterover met gestrekte armen "in de riemen valt". Op het einde van de slag komt het blad uit het water en wordt op de hoogte van het dolboord gebracht. De riemen blijven hierbij achteruit



wijzen. De gehele handeling vanaf het uitvoeringscommando tot de riem uit het water komt, behoort één soepele slag te zijn. Het tempo van de slagen wordt door de slagroeier aangegeven. De stuurman kan besluiten gedurende enige tijd het roeicommando haal op - gelijk te herhalen totdat het tempo erin zit.

- Beide boorden lopen.....riemen!
 - Dit commando kan bij bruggen of smalle doorvaarten worden gebruikt. Op het commando 'riemen' worden deze langs de boot naar achteren gebracht waarbij de steel over het hoofd naar achteren wordt gevoerd. De riemen blijven horizontaal, en mogen dus niet het water raken. De boot wordt daarmee zo smal mogelijk gemaakt om op eigen snelheid een versmalling te kunnen passeren (b.v. brug, open sluis of tegenligger). Varianten hierop zijn: bakboord lopen.....riemen! of stuurboord lopen..... riemen! Eén van de boorden laat dan de riemen lopen, het andere boord roeit door, op halve kracht. Zo blijft er wat extra gang in de sloep op doorvaarten waar ruimte is voor één zijde riemen.
- Beide boorden stop af.....gelijk!
 - Op het commando 'gelijk' worden de bladen van de riemen verticaal in het water gebracht. De vaart wordt daarmee uit de boot gehaald. De roei(st)ers moeten zich hierbij goed schrap zetten. Varianten hierop zijn: bakboord stop af.....gelijk! of stuurboord stop af..... gelijk! Eén van de boorden stopt dus af, terwijl de andere doorroeit. Dit commando kan worden gebruikt om bijvoorbeeld een boei zeer kort te ronden, of bij manoeuvreren in de haven.
- Beide boorden strijk.....gelijk!
 - Bedoeld om achteruit te varen. Op het commando 'beide boorden strijk' gaan de roeiers achterover zitten. Op het commando 'gelijk' gaan de bladen verticaal het water in, waarna de roeiers de riemen van zich af duwen.
- Bakboord best!
 - De roeiers aan bakboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar stuurboord. Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.
- Stuurboord best!
 - De roeiers aan stuurboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar bakboord. Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.
- Bakboord haal op, stuurboord strijk..... gelijk!
 - Hiermee draait de sloep kort over stuurboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!
- Stuurboord haal op, bakboord strijk.....gelijk!
 - Hiermee draait de sloep kort over bakboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stil ligt of zeer weinig gang maakt!
- Beide boorden over en weer..... riemen!
 - Op het commando 'riemen' worden de riemen uit de Thole pin getild en haaks op de sloep binnengehaald. Het handvat van de riem legt men op het andere dolboord neer. Dit commando gebruikt men bij het nemen van een pauze.



- Beide boorden wel geroeid
 - Dit commando volgt meestal na het commando 'riemen op.....gelijk' aan het eind van een roeitocht. Iedereen legt zijn riem netjes neer in de sloep, in een vaste volgorde, aangegeven door de stuurman.

5. GOED VOORBEREID EN VEILIG ROEIEN

5.1. KLEDING & UITRUSTING ROEIERS

De roeier heeft soepele kleding aan, zo nodig wind- en waterdicht (vergelijkbaar met loop- of fietskleding, bij voorkeur met een langer rugpand). Bij koudere omstandigheden is thermo- (onder) kleding aan te raden. Neem ook altijd wat extra kleding mee (in een dry bag) voor als het onverhoopt mocht gaan regenen, het kouder wordt of voor de weg terug naar huis, bezweet na een intense training. Tijdens wedstrijden is het dragen van een reddingsvest te allen tijde verplicht, tijdens trainingen is het dragen van reddingsvesten aanbevolen, of verplicht als de stuur dit besluit. De roeier zorgt voor bescherming tegen de zon indien van toepassing (insmeren, hoofddekse) en neemt voldoende drinken en eventueel koolhydraatrijk eten (energierepen, -gels) mee.

5.2. KLEDING & UITRUSTING STUUR

De stuur heeft voldoende beschermende kleding aan, afgestemd door de weersomstandigheden. Let op: een stuur kan het – zeker in de late herfst, het vroege voorjaar en in de winter – snel koud krijgen! De stuur draagt altijd een reddingsvest. De stuur zorgt voor voldoende bescherming tegen de zon en neemt voldoende drinken en eten mee.

5.3. REDDINGSVEST

De SASI (St Ayles Skiff International) schrijft en bewaakt de 'rules of racing'. Hierin is onder andere opgenomen dat tijdens wedstrijden het dragen van reddingsvesten verplicht is. Aangezien alle St Ayles Skiff wedstrijden – dus ook de Nederlandse – de SASI regels hanteren, dragen wij altijd reddingsvesten tijdens wedstrijden. Tijdens trainingen worden ze aanbevolen, of moeten ze verplicht gedragen worden als de stuur dit eist (koud water, hoge golven, roeien in het donker, druk scheepvaartverkeer, etc). Het beste is om ze altijd te dragen. **Een reddingsvest draag je altijd over je kleding!** Er zijn veel soorten reddingsvesten, en hiermee is het een heel persoonlijk deel van je uitrusting. De club stelt eenvoudige - manueel bediende - opblaasbare reddingsvesten ter beschikking voor nieuwe roei(st)ers. Een vest dient tijdens het roeien comfortabel te zitten, dus een eigen reddingsvest - afgestemd op je eigen eisen en pasvorm - is altijd het beste. Bij aanschaf van een eigen reddingsvest is (een deel van) de aanschafprijs te declareren bij de club. Er zijn 4 typen reddingsvesten, hier volgt een korte beschrijving en aanbeveling;

5.3.1. Vesten met een vast drijflichaam.

- Deze vesten – met een vulling van vaste drijflichamen – zitten niet comfortabel en vooral in de weg tijdens roeien, dus ze zijn ongeschikt voor onze sport.

5.3.2. Opblaasbare vesten automatisch geactiveerd door water

- Automatisch door water geactiveerde reddingsvesten werken met een speciaal (cellulose) tablet die een krachtige veer tegenhoudt. Zodra deze tablet vochtig wordt, lost hij op en slaat de veer een gat in de CO2 patroon. Vanwege het gevaar van cold shock bij te water raken in koud water, kiezen veel mensen een reddingsvest dat zich automatisch opblaast zodra je te water raakt.



- **VOORDELEN:** werkt automatisch, dus zorgt bij cold shock of bewusteloosheid dat de drenkeling met het hoofd boven water blijft.
- **NADELEN:** kan geactiveerd worden door overslaande golven of buiswater. Kies altijd een type in het wat duurdere segment geschikt voor zeilers, deze vesten hebben een goede bescherming tegen regen- en buiswater.

5.3.3. Opblaasbare vesten geactiveerd door manuele bediening

- Handmatig bediende reddingsvesten worden opgeblazen wanneer de drager aan een koord trekt. Deze activeert een slagpen die de opening van de CO2 patroon doorboort, waardoor het reddingsvest opgeblazen wordt. Het voordeel van deze handmatige bediening is dat het voorkomt dat het reddingsvest zich onbedoeld vult wanneer het met water in aanraking komt. In een zeer vochtige omgeving bijvoorbeeld, of als de drager een golf water over zich heen krijgt.
- **VOORDELEN:** lagere aanschafprijs. Kan niet geactiveerd worden door buiswater of overslaande golven.
- **NADELEN:** vest werkt niet als drenkeling bewusteloos is of in een cold shock verkeert.

5.3.4. Opblaasbare reddingsvesten automatisch geactiveerd door waterdruk

- Reddingsvesten die geactiveerd worden door waterdruk (Hammar systeem) werken ook met een oplosbaar tablet. Alleen zit dit tablet in een hoesje dat pas water doorlaat, zodra deze zich enige centimeters onder het wateroppervlak bevindt. Het mechanisme treedt dus pas in werking als het volledig ondergedompeld is. Ze behoren tot de duurdere soorten. Kies voor dit systeem wanneer je regelmatig nat wordt aan boord door overslaande golven of buiswater. Dan wordt je reddingsvest niet onnodig geactiveerd. Nog een voordeel: de CO2 patronen die pas onder water worden geactiveerd, hebben minder last van corrosie. Een Hammar vest is de beste keuze voor gebruik in een roeiboot.
- **VOORDELEN:** werkt automatisch, dus zorgt bij cold shock of bewusteloosheid dat de drenkeling met het hoofd boven water blijft. Geen risico op activering door overslaande golven of buiswater.
- **NADELEN:** hogere aanschafprijs dan variant geactiveerd door water.

Voor een overzicht van alle typen, zie veiligslaepraeienNL

5.4. ROEIACCESOIRES

Roeiaccessoires zijn persoonlijk, en dus lastig in algemene tips samen te vatten. Om blaren op handen en billen te voorkomen, zijn er verschillende mogelijkheden die je allemaal zult moeten onderzoeken voor wat het beste voor jou werkt, een paar voorbeelden;

- roeikussens (schuimkussens of iets soortgelijks, schapenvachten)
- spanbandjes / riempjes om het roeikussen vast te binden
- (fiets)handschoenen, hoewel veel roeiers met onbeschermden handen roeien
- zonnebril/ pet (bij warm weer of een laagstaande zon)
- vaseline / uierzalf (tegen blaren op achterwerk)



5.5. BOOT GEREED MAKEN

Stel je voetenbank goed af. Je bidon en eten plaats je onder handbereik. Plaats eventueel je roeikussen op de doft en zorg ervoor dat je de juiste roeihouding en beweging kunt doen zonder dat je ergens door belemmerd wordt. Berg alle losse spullen op.

5.6. WARMING-UP

Een stukje 'inroeien' vormt de warming-up aan boord gecombineerd met wat tijd voor het eventueel corrigeren van je voetenbankje, een slokje water nemen of je kleding aanpassen aan temperatuur. Verder kun je voorafgaand aan het aan boord gaan de onderstaande rek- en strekoefeningen doen waardoor je de juiste spieren op de training of wedstrijd voorbereidt. De warming up oefeningen worden elk zo'n 8 seconden volgehouden. Bij elke rekoefening de spanning opbouwen maar niet in één keer te veel druk zetten.

Schud beide handen los.

- Houd je hand naar voren en strek je vingers naar achteren.
- Houd de rechterarm voor het lichaam naar links, en trek die met de linkerarm naar je toe. Daarmee rek je de schouder spier op. Daarna de linkerarm.
- Breng je rechterhand tussen je schouderbladen, druk met je linkerarm je rechterelleboog naar boven, zodat je hand verder tussen je schouderbladen naar beneden zakt. Daarna je linkerhand.
- Houd je rechterarm scheef over je rug naar beneden. Trek met je linkerhand je rechterhand naar je linker bil. Laat je hoofd schuin naar links hangen (zonder je hoofd te draaien). Op die manier rek je je korte nekspieren op, die je ontzettend veel gebruikt bij het roeien. Daarna je linkerarm
- Rol je schouders met grote rollen drie keer naar voren en naar achteren.
- Maak met je hoofd voorzichtig een draaiende beweging: naar links en naar rechts, zodat je je nekspieren wat losser maakt.
- Draai je bovenlijf vanuit je heupen naar links en naar rechts, zodat je je onderrug los maakt

5.7. COOLING-DOWN

De cooling-down bestaat in ieder geval uit de laatste dertig slagen voordat de sloep de haven ingaat. De roeiers zetten geen kracht meer, ze blijven in beweging maar komen tot rust. Daarna de sloep aftuigen en eventueel op de wal: nog wat oprekken van spieren. Je kunt daarvoor ook de warming up oefeningen gebruiken

5.8. PERSOONLIJKE VEILIGHEID

Ga altijd goed voorbereid op pad. Zo draag je bij aan jouw persoonlijke en de algemene veiligheid;

- Zorg voor een goede voorbereiding, zorg voor de juiste voeding (ook vooraf) en voldoende drinken, rekening houdend met de roeitraining of wedstrijd.
- Draag de juiste kleding en neem wat extra's mee vooraf rekening houdend met mogelijke wisselende omstandigheden voor en direct na het roeien.
- Draag je reddingsvest op de juiste wijze, stel de gespen goed af.
- Neem voor de trainingen in de schemer of in het donker een hoofdlampje mee, zodat je kunt bijlichten bij gereedmaken om te roeien of opruimen van je spullen na het roeien.



- Zorg dat je als sloep en team gezien wordt en draag daaraan eventueel bij door zelf liefst reflecterende of fluorescerend geel of oranje overkleding te dragen (let op: deze draag je onder het reddingsvest!).
- Zorg voor een goede conditie, ondervind je desondanks lichamelijke problemen tijdens het roeien meldt dat dan aan de stuur dan kan deze daar direct rekening mee houden voor wat betreft route en intensiteit.
- Luister altijd goed naar de instructie van de stuur over route en inhoud, zo weet je wat je te doen staat, dan kun je daar rekening mee houden en voorkom je problemen.
- Let op je teamleden om je heen en bespreek of meldt het als je je niet op het gemak of veilig voelt.
- Als slagroeier let je op de oplopers en ben je de ogen naar achteren voor de stuur. Als roeier kijk je ook actief mee. Zo zorgt het hele team samen voor het overzicht.
- Blijf alert tijdens het roeien, ken je positie (boord en doft) in de sloep, ken de commando's en voer altijd zonder twijfel de commando's van de stuur uit.
- Heb je een slecht gevoel omdat er volgens jou onnodige risico's dreigen te worden genomen? Spreek de stuur daarop aan. Een goede stuur zal dit alleen maar waarderen.
- Hebben er zich onveilige situaties tijdens de tocht voor gedaan bespreek deze dan achteraf en meldt deze ook aan het bestuur.



DE STUUR, OFTEWEL DE SCHIPPER!

6. DE BEKWAME STUUR

De stuurman of stuurvrouw, kortweg de stuur, heeft dus een belangrijke rol in de roeisloep. In de volgende tekst wordt tbv de leesbaarheid de stuur aangeduid met 'hij' maar kan natuurlijk gemakkelijk met 'zij' worden verwisseld. De stuur is allereerst de schipper of de baas van de boot.

In deze rol heeft de stuur een aantal belangrijke taken:

- Sturen van de sloep. Hij zorgt ervoor dat de sloep schadevrij door het water en langs allerlei(varende) obstakels vaart.
- Coördineren van de acties die met de sloep worden uitgevoerd. Denk hierbij aan het af- en aanmeren bij de ligplaats, het in- en uitvaren van de haven, het aansturen van de roeibeweging, het in- en uitstappen in de sloep en het manoeuvreren van de sloep door het geven van commando's.
- Uitstippelen van de route en het kiezen van de vaarwegen.
- Informatie verstrekken aan het team, bijvoorbeeld door het doorgeven van de positie in een race of het aangeven van een obstakel in het water.
- Begeleiden (coachen) van het team, de stuur geeft (tactische) aanwijzingen en zorgt ervoor dat er goed en gelijk wordt geroeid.
- De stuur bepaalt ter plaatse of er geroeid kan worden of niet. De stuur kan besluiten niet te gaan roeien in verband met een onverwacht tekort aan roeiers, slechte weersomstandigheden of een gevaarlijke situatie op het water.
- De stuur draagt zorg voor een veilige training of wedstrijd. Door het kennen van de risico's en door deze zoveel mogelijk te beperken zal de veiligheid worden gewaarborgd. De stuur heeft een actief en verhoogd veiligheidsbewustzijn tijdens de uitvoering van zijn taken.

6.1. DE STUUR EN HET BPR

Roeisloepen zijn niet vaarbewijs-plichtig, je hebt als stuur dus geen Klein Vaarbewijs o.i.d. nodig. Bovendien geldt er geen minimum leeftijd voor een stuur van een roeisloep. Dit betekent niet dat iedereen zo maar, zonder enige kennis van zaken, met een roeisloep het water op kan gaan. Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) is duidelijk: Een schip mag niet varen, indien het sturen niet wordt verricht door een daartoe bekwaam persoon ([BPR artikel 1.09](#)). Bovendien is de stuur (of schipper, in een roeiboot normaal gesproken dezelfde persoon) verantwoordelijk voor het naleven van het reglement ([BPR artikel 1.02](#)). De stuur is ook verplicht af te wijken van het reglement als door bijzondere omstandigheden de bepalingen niet meer voldoen om de veiligheid te dienen, bijvoorbeeld; je hebt voorrang, maar krijgt het niet, in dat geval ga je zelf uitwijken. Deze regel 'GOED ZEEMANSCHAP' staat beschreven in [BPR artikel 1.05](#).

6.2. VERANTWOORDELIJKHEDEN

Besef goed: een stuur is verantwoordelijk voor:



- Deugdelijkheid van materiaal en uitrusting
- De veiligheid van de gehele bemanning
- Veilige deelname aan het waterverkeer

Dit is een grote verantwoording. Als bij een onverhoopt ongeval waar schade ontstaat blijkt dat de stuur niet bekwaam was, kan dit vervelende gevolgen hebben krijgen voor zowel de stuur als het bestuur van de stichting. Zorg dus dat er altijd een bekwame stuur aan de helmstok staat, zowel bij de trainingen als bij de wedstrijden! Het betekent kortweg dat een stuurman (schipper) ten alle tijde schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. De voorrangsregels moeten bekend zijn! Indien je met een sloep dient te wijken, dient dit bijtijds en volgens de regels gedaan te worden. Als je met een sloep voorrang hebt, dien je koers en vaart te houden zodat andere schepen niet in verwarring raken.

6.3. VOORZORGSMATREGELEN

De stuur moet conform [BPR artikel 1.04](#), ook bij ontbreken van uitdrukkelijke voorschriften in het BPR, alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens goed zeemanschap of door de omstandigheden waarin de boot zich bevindt zijn geboden, teneinde met name te voorkomen dat;

- het leven van personen in gevaar wordt gebracht;
- schade wordt veroorzaakt aan andere schepen of aan drijvende voorwerpen, dan wel aan oevers of aan werken en inrichtingen van welke aard ook die zich in de vaarweg of op de oevers daarvan bevinden;
- de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar wordt gebracht.

Voorbeelden van voorzorgsmaatregelen

- Bijtijds checken van de weersverwachting
- Aanpassen/ annuleren van de training na meteocheck
- Voldoende (warme) kleding aan, eventueel reddingsvest aan?
 - Zomer: roeiers voldoende (reserve) water mee?
 - Winter: roeiers voldoende (reserve) kleding mee?
- Reddingsvesten aan boord?
- EHBO koffer/ EHBO'er(s) aan boord?
- Vaarbewaarkaart of vergelijkbaar aan boord?
- Eventueel marifoon mee? Accu vol?
- GSM mee, in waterdichte hoes met drijver? Batterij vol? Voorzien van nnavigatie- KNRM- en Rode Kruis Apps?
- Juiste verlichting mee en klaar om te voeren? Reservebatterij mee?
- Voeren van radarreflector bij verminderd zicht?
- Noodverlichting/ -signalen mee (flare, zaklamp, hoorn)!
- Eventueel – afhankelijk van vaargebied - melden bij vaarwegbeheerder
- Uitluisteren/ deelname aan marifoonverkeer (mits hiervoor gecertificeerd)

6.4. DE OVERIGE ROLLEN VAN EEN STUUR

De Stuur als begeleider

De stuur fungeert ook als de regelaar van het team. De stuur bepaalt de indeling van de sloep, meldt onverhoopte schades bij het bestuur en is medeverantwoordelijk (samen met de chauffeur) voor het



transport van de sloep. Ook controleert de stuur de boot en uitrusting vooraf, en zorgt ervoor dat deze vaarklaar is. Hij kent de reglementen, de vaarregels en de potentiële gevaren van het water waarop wordt gevaren. Bij het varen bij schemering of donker of op open water is de stuur verantwoordelijk voor het meenemen van de juiste hulpmiddelen, zoals verlichting.

De Stuur als trainer-coach

Naast de rol van schipper, heeft de stuur ook een belangrijke taak als coach in trainingen en wedstrijden. De stuur stelt zijn handelen in dienst van de vooruitgang van de individuele roeiers en het team als geheel. De stuur levert daarmee een belangrijke bijdrage door het geven van aanwijzingen en het motiveren van de bemanning. Daarnaast vertaalt hij het gevoel in de boot terug naar de roeiers en omgekeerd.

Belangrijk is dat de stuur het respect van de bemanning krijgt om deze rol te vervullen. Een goede stuur kan vanuit zijn positie namelijk precies signaleren waar de verbeterpunten liggen. Het is belangrijk dat deze aanwijzingen serieus worden genomen, maar vooral niet te persoonlijk worden opgevat. Een roeier moet zichzelf zien als een belangrijke schakel in het grote geheel en de aanwijzingen van de stuur gewoon aannemen als positieve feedback.

Het niveau van de trainingen ligt doorgaans ook in handen van de Stuur. Een belangrijke vereiste is dat de stuur van zich laat horen. Een stuur die onderweg niks zegt, is slechts een passagier van het team en dit levert niet het gewenste resultaat.

De veiligheid blijft de eerste verantwoordelijkheid van de stuur. Een minder ervaren stuur zal daarom minder uitgebreid kunnen coachen.

De Stuur tijdens races

Voorafgaand aan wedstrijden is de stuur bij het palaver aanwezig. Daarnaast zorgt de stuur voor de inschrijving van het team. Voorafgaand aan de race of tocht bespreekt de stuur met het team de route, eventuele wedstrijdstrategie en de invloed van de wind- en overige weersomstandigheden.

Belangrijk is dat de Stuur het team weet te motiveren en het samenspel en de harmonie in de roeigroep kan behouden. Waar nodig communiceert hij met de slag hierover. Verder is deze samenwerking belangrijk omdat deze twee samen de ogen naar voren en achteren combineren. Het is verstandig dat de slag en stuur afspraken maken over een goede en beknopte informatie-uitwisseling tijdens de training of race. Gesprekken zijn nu eenmaal lastig te voeren wanneer je als slag een race roeit.

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

7. CONDITIE, KRACHT EN TECHNIEK

De juiste combinatie van conditie, kracht en techniek stelt de roeier in staat om in een goed tempo langdurig een bijdrage te leveren om de sloep vooruit te bewegen. Een goede techniek is natuurlijk van belang voor iedere vorm van training. Een beginnend roeier (geldt eigenlijk voor iedereen aan de start van een nieuw seizoen) moet eerst de techniek goed onder de knie krijgen. Blessures liggen anders op de loer... de stuur let goed op alle roeiers en voorziet in aanwijzingen die zowel het individu



als het hele team ten goede komen. De stuur kan mensen ook opdrachten meegeven om aan te werken in een bepaalde periode. Soms kan het helpen om mensen op verschillende posities te plaatsen.

7.1. CONDITIE

Conditie ontwikkelt zich na verloop van tijd in het seizoen en zal in het voorjaar nog niet maximaal zijn. Een goede stuur laat het team groeien in het seizoen en past de trainingsintensiteit geleidelijk aan. Bovendien houdt een stuur rekening met persoonlijke conditieniveaus van roeiers, en past de samenstelling van het team en/of de trainingsduur en -intensiteit hier op af.

7.2. KRACHT

Niet iedere roeier is even sterk en dat kan benut worden in de indeling van de sloep. Met veel kracht zomaar halen werkt niet tenzij iedereen dat tegelijk en met dezelfde kracht doet. Het geheim zit hem in de souplesse van het team.

7.3. TECHNIEK

Een gemotiveerde stuur verdiept zich in trainingsmethoden en probeert deze toe te passen op een training. Een goede stuur is bekend met de basisbeginselen van het (sloep)roeien zoals beschreven in de documenten van geschreven door Floor Maitimo, en terug te vinden op [de website van rv Ferox](#).

Samengevat, er moet door iedereen precies gelijk worden geroeid, dus:

- De riemen allemaal tegelijk in het water , de riemen allemaal tegelijk uit het water
- De bladen van iedere riem moeten even diep onder water zitten
- De slaglengte van iedereen moet hetzelfde zijn
- Ver naar voren en zo ver mogelijk naar achteren ('hele slagen maken')
- De bladen van de riemen moeten verticaal in het water staan
- Er moet niet met gebogen armen worden geroeid, maar met gestrekte armen
- De kracht komt daardoor uit de rug, de bilspieren, de benen en de buikspieren
- Door achterover te hangen wordt ook het lichaamsgewicht gebruikt om kracht op de riem uit te oefenen. Er moet niet in de handvatten geknepen worden (geen 'witte' knokkels), maar de handen moeten als 'haken' worden gebruikt
- De kracht van de armen op de riem moet in het horizontale vlak liggen en geen verticale component hebben. De kracht op de riem tijdens de haal moet zo constant mogelijk zijn.
- De totale kracht aan stuurboord en bakboord moet gelijk zijn, anders gaat de boot draaien
- Zelfs als deze totale kracht gelijk is, kan de sloep nog gaan draaien omdat de krachtverdeling per doft uit balans is. (Als bijvoorbeeld aan stuurboord de sterkste roeiers voorin zitten en aan bakboord de minder sterke roeiers)
- De sloep moet recht liggen, d.w.z. het vrij-boord aan bakboord en stuurboord moet even groot zijn.

8. TIPS & TRICKS VOOR EEN GOEDE TRAINING

Trainen vormt de basis van succes en een uitdagende training houdt het roeien aantrekkelijk. In dit hoofdstuk worden een aantal handvatten gegeven voor het samenstellen van een training. Dit van de voren vastleggen in een trainingsplan stelt het team in staat om gestelde doelen te bereiken, die doelen verschillen natuurlijk per team (conditie, kracht en techniek) waardoor ook het trainingsplan verschilt;



- Vertel voorafgaand aan de training hoe lang de training zal duren, en wat de training zal inhouden (duurtraining, intervaltraining etc.).
- Vaar zo mogelijk op de heenweg van de training tegen de wind en/of tegen de stroom in om te voorkomen dat de terugweg (te) moeilijk wordt.
- Bedenk een route die haalbaar is voor de training van die dag.
- Maak het uitdagend en bouw elementen in die in wedstrijden kunnen voorkomen (versnellen, vertragen, doorgang, afwijkende commando's).
- Houd rekening met de wind en de stroom tijdens manoeuvres.

8.1. ROEISLAGEN TELLEN

Het (hardop) tellen van de slagen vormt de basis, waarop verschillende variaties mogelijk zijn. Een stuur kan daar zijn eigen creativiteit in kwijt en hoeft zich nergens voor te schamen. Het aantal slagen per minuut staat vaak in verhouding tot de snelheid en kan met behulp van een stopwatch worden geteld. Steeds meer sporthorloges hebben deze functie ook en heeft de stuur deze niet maar een ander bemanningslid wel spreek dan bijvoorbeeld met dat deze het slagtempo te meldt op aanvraag van de stuur of slag. Met variaties in het aantal slagen per minuut kan het verschil in trainingsintensiteit worden bepaald en is daarom een belangrijk instrument.

8.2. SNELHEID METEN

Iedere mobieltje of smartphone heeft tegenwoordig wel een snelheidsmeter op basis van gps en kan worden ingezet als meetinstrument tijdens de training. De sloep heeft net als iedere boot een rompsnelheid. De rompsnelheid is de hoogst haalbare snelheid van een boot die niet in staat is te planeren. Meer vermogen toevoegen heeft dan geen effect meer op de snelheid. Dit zorgt alleen maar voor meer golven (weerstand). De rompsnelheid verschilt per sloep en is bepalend voor de maximum snelheid, harder roeien zal dan dus niet lukken. Wordt de snelheid te laag dan 'loopt de sloep niet lekker' en kost het op gang houden relatief veel kracht. Dit is een gevoelskwestie waar roeiers en stuurlui na verloop van tijd steeds meer feeling mee krijgen. Een St Ayles Skiff haalt vrij gemakkelijk een snelheid van 4 knopen (7,5 km/u). Om een snelheid van 5 knopen (9,3 km/u) te halen dient de roeikracht (combinatie van meer kracht en hoger slagtempo) te verdubbelen. De maximale (romp)snelheid van een St Ayles Skiff ligt rond de 6 knopen (11,1 km/u).

8.3. TIJD VERSUS AFSTAND

Een standaardtraining van bijvoorbeeld anderhalf uur brengt je met gelijke snelheid naar een keerpunt na 45 minuten. Een korte pauze tussendoor om even wat te drinken hoort er bij. Afhankelijk van afspraken in het team nemen roeiers tijdens de tocht af en toe een paar slagen de tijd om wat te drinken, of geeft de stuur drinkbeurten per doft terwijl de rest doorroeit. Het halen van een bepaalde afstand in een training van een bepaald aantal minuten kan een doel op zich zijn. Een goede stuur houdt de tijd in de gaten en past de te roeien route aan bij weersveranderingen en de conditie van het team.

Uiteraard gelden bij toertochten hele andere regels.

8.4. INTERVALTRAINING

Bij intervaltraining worden perioden van intensieve inspanning afgewisseld met perioden van actieve rust. Een stuur kan hierbij wisselen met het aantal slagen maximaal en rust. Met het toevoegen van intervallen aan een training werkt men aan de conditie en de basissnelheid van de sloep. Met intervallen traint men specifiek de hartspeer waardoor een betere zuurstoftoevoer naar de spieren



mogelijk wordt. Door vaker even 'extra snel' te gaan zal de basissnelheid van het team hoger komen te liggen.

8.5. WEDSTRIJDELEMENTEN

Het toevoegen van wedstrijdelementen in een training kan roeiers stimuleren om net even dat beetje extra te geven. Met het kiezen van een boei als 'finish' kan de strijd losbarsten. Maar ook andere wedstrijdelementen als het scherp draaien rond een keerpunt (boei), het zo snel mogelijk passeren van een brug met lopende riemen, het afstoppen etc kunnen een training extra plezier geven.

8.6. ROEICOMMANDO'S OEFENEN

Om de controle van de sloep te vergroten heeft de stuur naast een roer natuurlijk ook de bemanning beschikbaar, deze worden de diverse commando's 'in stelling gebracht'. Het is daarom goed om commando's die wat minder vaak voorkomen regelmatig te oefenen tijdens trainingen. Zowel voor de stuur als voor de roeiers is het belangrijk de commando's goed te kennen en zonder nadenken te moeten uitvoeren. Bij onverhoopte calamiteiten kunnen ze zelfs van levensbelang zijn.

8.7. DE TECHNISCHE GEBODEN

- Begin altijd met een warming up. Laat de roeiers rustig inroeien, goed voor de spieren en om te kijken of de voetsteunen goed staan.
- Let op de houding, de zit en techniek van de roeiers, om blessures te voorkomen.
- Zorg ervoor dat mensen niet de hele haal met hun armen trekken, maar voornamelijk met hun bovenlijf en benen werken.
- Zorg dat roeiers hun positie in de boot afwisselen (bakboord/ stuurboord). Ook als het andere boord niet iemands favoriete boord is, is het goed om af en toe een keer aan die kant te zitten en de spieren aan die kant van het lichaam te trainen. Dit om blessures te voorkomen.
- Zorg dat de sloep ritme en cadans krijgt, anders wordt het roeien alleen maar zwaarder.
- Let op dat je tegen de wind en de stroming in niet te lange slagen laat maken. Houd de slagen feller en korter dan met de wind mee.
- Let op de stand van de bladen: verticaal en niet helemaal onder water tijdens de slag.

9. VEILIGHEID

Roeien is plezier maken, maar niet altijd zonder gevaar. Zoals al eerder aangegeven heeft de stuur de verantwoording voor de veiligheid van alle opvarenden. Veiligheid laat zich niet zomaar samenvatten, we gaan in op een aantal belangrijke onderwerpen met betrekking tot veiligheid in en rond de sloep. De algemene veiligheid is het meest gebaat bij het erkennen van de mogelijke gevaren, een bekwame stuur is alert, en anticipeert op mogelijk (onverwachte) situaties.

9.1. AANDACHTSPUNTEN

- Ga altijd goed voorbereid op pad; neem de juiste voorzorgsmaatregelen en controleer voor vertrek; de sloep, de standaard uitrusting, mogelijk verkeer en obstakels op de route, de batterijstatus van jouw telefoon (en eventueel marifoon) en tenslotte de individuele bemanningsleden op hun kleding. Vertrek alleen als de route veilig is en je denkt dat het materiaal en de bemanning daar helemaal klaar voor zijn.
- Zorg in de voorbereiding naast een route ook voor een trainingsplan, licht deze toe aan de bemanning voor vertrek en voer de geplande manoeuvres / intervaltrainingen alleen uit als het overzicht op de route goed is. Veranderen de omstandigheden door weer of verkeer breek



dan de trainingsactiviteit af en concentreer je dan weer volledig op het sturen en blijf dit ook altijd met de bemanning communiceren.

- Zorg ervoor dat men zich altijd veilig voelt aan boord. Informeer de bemanning vooraf over de voorgenomen training en route en stem dit eventueel nader af. Hou rekening met de bemanning en verwachte weersomstandigheden en pas de route eventueel op aan, geef zonodig de bemanning de gelegenheid kleding te wisselen en zich te verzorgen.
- Controleer de bestuurbaarheid en balans van de boot direct na vertrek en pas dit waar nodig aan. Oefen eventuele commando's die tijdens de training of in de komende wedstrijd te verwachten zijn, maar minder vaak voorkomen bij standaard trainingen of roeitochten.
- Zorg dat je gezien en opgemerkt wordt, controleer bij roeien na zonsondergang vooraf de verlichting en voer de juiste verlichting. Houdt een extra zaklamp en hoorn bij de hand om extra aandacht te kunnen trekken.
- Kijk niet alleen vaak, maar vooral ook goed om je heen. Zorg dat je altijd overzicht hebt over de situatie op het water en de bemanning. Luister ook naar de signalen komend van de slagroeier en de anderen aan boord. Pas de training en intensiteit aan wanneer de situatie daarom vraagt. Wordt de situatie onoverzichtelijk stuur dan defensief of breek de tocht af en ga aan de kant liggen om zo de risico's te vermijden
- Zorg voor een juiste en logische positie op het water. Houd stuurboord wal, vooral onder (smalle) bruggen. Vaar een duidelijke koers en snelheid. Zorg dat andere schepen duidelijk zien dat je laat lopen of weer oppakt. Stop of keer op een veilige plek. Zorg als je stopt dat je aan de kant ligt en stop niet midden op het water, in een bocht of vlakbij een brug. Bij het keren zorg je eerst voor een volledig overzicht.
- Houd rekening met de dode hoek van beroepsschepen. Soms ben je honderden meters vóór een schip niet of slecht zichtbaar. Blijf altijd uit deze dode hoek, zelfs als je zeker weet dat je voorlangs een schip kunt passeren. De schipper van het beroepsschip weet dit niet en ziet een roeiboot in zijn dode hoek verdwijnen, en zal ongerust zijn zolang deze boot in de dode hoek zit. Zie je de stuurhut, dan kan de schipper jou ook zien. Ga bij voorkeur altijd achterlangs een beroepsschip. Maak bij schemer / in het donker zo mogelijk met licht en geluid (marifoon) contact met de stuurhut. Bij twijfel beschouw je jezelf als niet gezien en neem je defensieve maatregelen. Als een beroepsschip vertrekt, mag het ruimte vragen aan roeiers en ander scheepvaartverkeer. Mijd het schroefwater van beroepsschepen, een manoeuvrerend schip kan zomaar gas geven en je meters opzij duwen.
- Houd stuurboord wal, en laat schepen gemakkelijk passeren. Als de diepte van het water het toelaat blijf dan buiten de betonde vaargeul en vaar tussen boeien en staken in. Gaat een schip harder dan jij, zorg dan dat hij snel op een overzichtelijke plaats kan inhalen en natuurlijk; ken de voorrangsregels.
- Wees tijdens trainingen bedacht op plotselinge veranderende omstandigheden, of calamiteiten. De weersomstandigheden kunnen veranderen, zware buien of mist kunnen het zicht onverwacht sterk verminderen. Een of meerdere van de opvarenden kunnen onwel worden, of gewond raken. Op dat moment valt een groot deel van je roeicapaciteit weg!



9.2. DE ROUTE

De keuze voor de route voor de training wordt meestal bepaald aan de hand van de afstand en daarmee de gewenste trainingstijd. Ook kan er rekening gehouden worden met de soort training, lange rechte stukken lenen zich immers beter voor intervaltrainingen dan routes met veel bochten. Tenslotte wordt er natuurlijk rekening gehouden worden met bekend (groot) verkeer en andere gevaren op de route zoals bruggen en weersomstandigheden etc.

Bij het maken van (toer)tochten of bij sturen van wedstrijden is een nog uitgebreidere voorbereiding noodzakelijk. Denk aan het bestuderen van vaarkaarten, eventueel ter plaatse een kijkje nemen, inschatten van golven/stroming etc.

9.3. IN- EN UITSTAPPEN

De roeiers stappen altijd één voor één in en uit de sloep. Hierbij verzorgt de stuur eventueel de coördinatie. De sloep moet altijd zo veel mogelijk in balans worden gehouden. Dat wil zeggen dat er aan beide zijden een even aantal mensen is. Het is belangrijk dat de stootwillen of fenders op de juiste plek zitten en dat de rand van de sloep nergens achter of onder kan blijven hangen. Bij het uitstappen meldt de betreffende persoon dit aan de rest, zodat de overige opvarende rekening kunnen houden met de komende verstoorde balans van de boot.

9.4. VERTREK VAN DE KANT / UIT DE LIGBOX

De riemen worden één voor één netjes uit de houders genomen en - indien nog niet aan boord - aan boord gebracht. Eventuele losse attributen worden zoveel mogelijk opgeborgen. Doorgaans wordt bij vertrek van de kant afgeduwd, pas op voor de handen hierbij! Afduwen gebeurt natuurlijk alleen op aanwijzing van de stuur en pas als alle roeiers en stuur klaar zijn voor vertrek. Bij vertrek en aankomst heeft iedereen zijn/haar aandacht erbij en worden commando's snel en zonder discussies opgevolgd.

9.5. VERLICHTING

Een varende sloep dient 's nachts (van zonsondergang tot zonsopkomst) een wit rondom schijnend wit navigatielicht te voeren. De stuur moet opletten om niet het licht van de lamp te blokkeren. De lamp is achterop gemonteerd en steekt boven de sloep uit om zo rondom zichtbaar te zijn, belangrijk dan ook om hiermee rekening te houden wanneer een (lage) brug moet worden gepasseerd.

9.6. SOCIALE GEBODEN

- De stuur groet/ zwaait - zo nodig voor iedereen in de sloep - naar andere watergebruikers en mensen aan de kade. Roeiers doen hier dus niet aan mee!
- Let op het welzijn van de roeiers. De roeiers roeien zo hard als de zwakste roeier in de sloep. Op deze manier blijft het voor iedereen leuk.
- Las met regelmaat drinkpauzes in (om de 15 a 20 minuten, maar hou ook rekening met de weersomstandigheden).
- Geef ruimte voor een gezellig gesprek, maar stop het ook op tijd. Kletsen mag, maar iedereen moet wel blijven roeien. En als de omstandigheden het vereisen breek je gesprekken af tot nader order.
- Wissel routes af om het uitzicht interessant te houden.



9.7. GEBRUIK VAN HET ROER

Het sturen van de sloep gebeurt door de helmstok te bewegen. De sloep gaat naar de kant waar het roer naar toe wordt bewogen (tegenovergesteld aan de richting van de helmstok).

Voor het gebruik van het roer gelden de volgende richtlijnen:

- Gebruik het roer zo weinig mogelijk (immers elk gebruik van het roer kan de balans van de boot verstoren en remt de boot af). Liever een aantal kleine korte correcties dan één keer een grote lange correctie.
- Bij een ervaren team (en in een wedstrijd) moet bij voorkeur worden gestuurd (roer geven) wanneer de bladen uit het water zijn. Dan heeft roer geven het meeste effect en beïnvloedt het sturen de haal niet.
- Voorkom een grote roeruitslag. Dit remt de boot sterker dan dat het stuurt. Houd een optimale hoek aan van maximaal vier tot vijf graden, daarboven neemt de remmende werking van het roer sterk toe. Een roeruitslag van meer dan 30 graden remt alleen nog maar en heeft nauwelijks meer sturend rendement.
- Maak bij scherpe bochten gebruik van de roeiers, door bakboord of stuurboord sterker te laten halen ("stuur- of bakboord best", zie **DE ROEICOMMANDO'S**).
- Een roer werkt alleen wanneer de boot sneller gaat dan het water. Wanneer de sloep net slagklaar is gemaakt, is sturen dus lastig. Houd ook rekening met stromend water en (harde) wind, laat bijvoorbeeld alleen de boegroeier met kleine haaltjes sturen. Vergelijk dit met de voorwielen van een auto die stuurt.
- Na een stuurmanoeuvre draait de sloep altijd nog even door. Houd hier rekening mee.

9.8. HET NEMEN VAN EEN BOCHT

Snij bochten niet af maar hou zo lang mogelijk stuurboord wal totdat er een volledig overzicht bestaat over het vaarwater in de richting waar men naartoe op weg is. Soms staan er struiken of bomen die het zicht ontnemen dus maak pas de stuuractie (en de bocht) als het overzicht compleet is en je overtuigd bent van een vrije doorgang. Op die manier voorkom je verrassingen en ongewenste situaties.

9.9. TIPS VOOR DE STUUR

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

- Gebruik geen alcohol wanneer er nog gestuurd moet worden. Hierbij is er geen wezenlijk verschil tussen auto of boot. Weet dat de verzekering bij een vaarongeval, waarbij alcohol in het spel is, mogelijkterwijs de schade niet dekt en jou volledig aansprakelijk stelt.
- Zorg ervoor dat de sloep zo recht mogelijk in het water ligt en dat de balans zo min mogelijk wordt verstoord. Een scheve stand, onnodig heen en weer schuiven en staan of van links naar rechts bewegen in de sloep, remt de boot.
- Gebruik de commando's, deze zijn er niet voor niets. Commando's zijn expres kort gehouden, hierdoor kunnen ze snel worden gegeven. Het gebruik van korte standaard commando's zorgt ervoor dat iedereen de commando's eenvoudig kan herkennen en verstaan, ook wanneer er veel omgevingsgeluid is.
- De Stuur treedt behoudend op. Het materiaal vormt de basis van onze roeiclub en moet nog vele jaren mee. Het schadevrij terugbrengen van het materiaal is daarom belangrijker dan het net wat sneller afleggen van het parcours, of het net nog inhalen van een andere boot.



- Houd overzicht. De stuur bepaalt wat er in de sloep gebeurt, niet de roeiers. Wil een roeier de boot stilleggen, dan vraagt hij dat aan de stuur. Willen de roeiers een bepaalde training uitvoeren dan vraagt men dat aan de stuur. De stuur moet natuurlijk wel rekening houden met nieuwe en onervaren roeiers en op gezette momenten pauzes inlassen tijdens oefeningen op het water.
- Kijk vooruit en anticipeer op de omgeving. Op het water is doorgaans meer tijd dan op de weg, maar sturen en afremmen kost ook veel meer tijd. Bereid je acties zorgvuldig voor en zorg dat dat jouw koers en snelheid ook voor andere boten duidelijk is.
- Geef positieve feedback. Dit vertaalt zich in resultaten! Negatieve feedback roept weerstand op en demotiveert het team.



10. VAARREGELS

Voor roeisloepen en roeiboten zal op enkele uitzonderingen na altijd het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) gelden. Op het Veerse Meer en Oosterschelde geldt ook BPR. Een sloep is niet verplicht een exemplaar van het BPR aan boord te hebben. Tegenwoordig zijn er gratis Apps voor Apple en Android met de volledige tekst van het BPR, echter de leesbaarheid hiervan is beperkt. Een roeisloep is volgens [BPR artikel 1.01 A4](#) een klein schip, er is volgens [BPR artikel 1.09](#) geen minimale leeftijdseis voor het besturen van een roeisloep. **De stuurman moet echter wel bekwaam zijn!**

10.1. DE VIJF BELANGRIJKSTE VOORRANGSREGELS

1. Stuurboordwal heeft voorrang
2. Klein (schepen tot 20 mtr lengte en beroepsvaart < 20 mtr lengte) wijkt voor groot (schepen vanaf 20 mtr lengte)
3. Motor wijkt voor spierkracht wijkt voor zeil: een roeisloep dient voorrang te verlenen aan een zeilboot, een motorboot dient voorrang te verlenen aan een roeisloep
4. Schepen van gelijk type;
 - a. Motorboten onderling en roeisloepen onderling
 - i. Op tegengestelde koersen wijken beide uit naar stuurboord
 - ii. Op kruisende koersen met gevaar voor aanvaring heeft het schip van stuurboord voorrang, het schip van bakboord dient bijtijds en duidelijk voorrang te verlenen
 - b. Zeilschepen onderling
 - i. Schip met zeil(en) over bakboord heeft voorrang op schip met zeil(en) over stuurboord
 - ii. Bij zeil(en) over hetzelfde boord wijkt loef voor lij

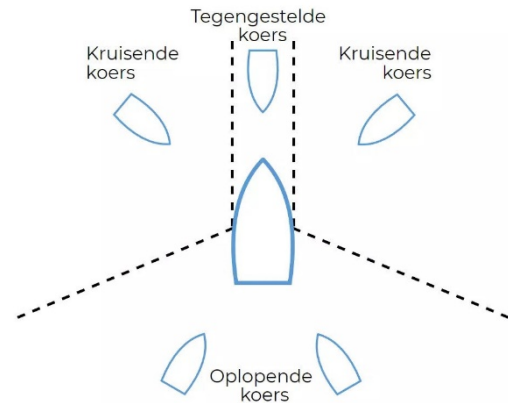
10.2. ALGEMENE BEGINSELEN

- Schepen mogen elkaar alleen voorbijvaren (tegengestelde op oplopende koers) als hiervoor voldoende ruimte is.
- Bij het naderen van een ander schip (tegengestelde-, oplopende- of kruisende koers) waarbij er geen gevaar voor aanvaring is, mag je niet je koers of snelheid wijzigen waardoor er wel gevaar voor aanvaring zou ontstaan.
- Wanneer je voorrang moet verlenen, moet je dit tijdig en duidelijk doen door hetzij je koers te veranderen (uitwijken) hetzij je snelheid te wijzigen zodat het andere schip zijn weg ongehinderd kan vervolgen.
- Wanneer een ander schip voorrang moet verlenen, moet jij je koers en snelheid behouden tenzij dit leidt tot een direct gevaar voor aanvaring. In dat geval dien je er alles aan te doen om een aanvaring te voorkomen (zie [BPR artikel 1.05](#); Afwijking van het reglement – GOED ZEEMANSCHAP)

10.3. SOORTEN KOERSEN

Er wordt bij de vaarregels onderscheid gemaakt op welke koers je vaart ten opzichte van een ander schip. We kennen de volgende koersen;

- **Tegengestelde koers:** hierbij naderen 2 schepen elkaar recht of bijna recht van voren. Ze varen dus (bijna) recht op elkaar af.
- **Oplopende koers:** hierbij nader je een schip van achteren tot 22,5 graden achterlijker dan dwars van het opgelopen schip. Oplopen van een schip doe je dus schuin tot recht vanachter.
- **Kruisende koers:** bij een kruisende koers is er geen sprake van tegengestelde- of oplopende koers, dus alles wat hiertussen in zit. Bij twijfel dien je uit te gaan van tegengestelde- of oplopende koers.

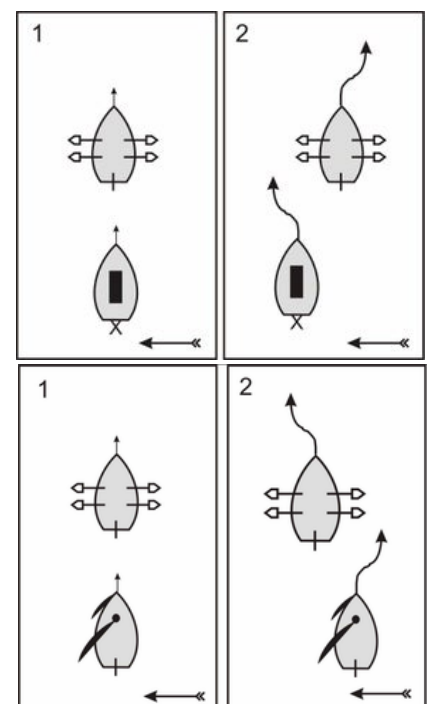


10.4. DE VOORRANGSREGELS

- Roeisloepen en -boten (vallen onder categorie kleine schepen tot 20 meter lengte) verlenen altijd voorrang aan grote schepen (langer dan 20 meter)
- Kleine motorschepen verlenen voorrang aan roeisloepen en -boten.
- Roeisloepen en -boten verlenen voorrang aan zeilschepen (een zeilschip met ondersteuning van de motor is een motorschip). Let op, er zijn uitzonderingen, lees daarom BPR artikel 6 goed door!
- Veerponten, passagiersschepen, sleep- en duwbotten en vissersschepen die in bedrijf zijn, hebben altijd de rechten van 'groot'. Ook als ze korter zijn dan 20 meter.

10.5. OPLOPENDE KOERSEN

- Bij oplopende koersen is de hoofdregel: de oploper (degene die de ander inhaalt) loopt op aan bakboord van de opgelopen boot, en de opgelopen boot (degene die wordt ingehaald) geeft daarbij zoveel mogelijk ruimte (wijkt zoveel als mogelijk naar stuurboord).
- Als er voldoende ruimte is aan stuurboord mag ook aan stuurboord worden opgelopen.
- Een klein schip / roeisloep dat wordt opgelopen door een zeilschip moet ruimte geven aan loef zodat het zeilschip aan loef voorbij kan lopen.
- Een oplopende roeisloep of -boot moet dus altijd voorrang en ruimte geven aan de opgelopen boot.
- Een opgelopen roeisloep of -boot heeft dus altijd voorrang ten opzichte van het oplopende schip, maar geeft wel zoveel mogelijk ruimte.

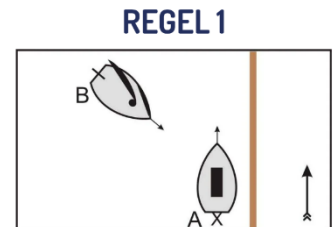


10.6. KRUISENDE EN TEGENGESTELDE KOERSEN

Bij kruisende en tegengestelde koersen is de volgorde van belang. Kijk eerst of regel 1 toegepast kan worden, indien dit niet mogelijk is pas je regel 2 toe. Kun je regel 2 niet toepassen dan pas je regel 3 toe etc.

REGEL 1: Stuurboordwal;

Degene die niet aan stuurboordwal vaart geeft voorrang aan degene die wel aan stuurboordwal vaart. Een uitzondering hierop zijn schepen die uit een betond nevenvaarwater komen varen. In deze situatie moeten kleine schepen op het hoofdvaarwater voorrang verlenen aan grotere schepen die van het betond nevenvaarwater komen.



B moet voorrang verlenen
omdat A aan stuurboordwal
vaart

REGEL 2: Klein geeft voorrang aan groot

REGEL 3: Verschillende kleine schepen onderling: motor geeft voorrang aan spier geeft voorrang aan zeil

REGEL 4: zeilschepen onderling

Bakboord gaat voor; degene met het zeil over stuurboord geeft voorrang aan degene met het zeil over bakboord

Loef wijkt voor lij; bij 2 zeilschepen met het zeil over hetzelfde boord geeft degene die het minst scherp vaart voorrang aan degene die scherper vaart

REGEL 5: Roeischepen en motorschepen onderling

Bij kruisende koersen geeft het schip dat de ander aan stuurboord heeft voorrang

Bij tegengestelde koersen passeren schepen elkaar bakboord op bakboord (beiden wijken uit naar stuurboord)

Versie 02 verschijnt binnenkort, hier gaan we verder in op veiligheidsaspecten;
verkeersregels, EHBO aan boord, weersomstandigheden, calamiteiten, noodprocedures, man over boord, onderkoeling, oververhitting, bewusteloosheid, noodoproep etc etc