

STUUREXAMEN

EISEN VOOR HET STUUREXAMEN

Theorie

1. Doel van de cursus
2. De taak van de stuurman
3. Commando's
4. Veiligheid
5. De theorie van het sturen
6. Scheepvaart en signalen
7. Begrip van de oefeningen

Praktijk

1. Commando's luid en duidelijk kunnen geven
2. Sturen van een ploeg, zonder gebruik te maken van het roer
3. Aanleggen en rondmaken van een schip met een geoefende ploeg, waarbij de roeiers zich stipt aan de commando's houden
4. Aanleggen tegen een hoge wal met geslipte riemen aan één boord
5. Door de wind ronden (uitgaande van zijwind)

Opm.: Het praktijkexamen geschiedt in een C2x+ met een geoefende, bij voorkeur onbekende, ploeg.

Theorie van het STUUREXAMEN.

1. Doel van de cursus

Het doel van deze cursus is de grondbeginselen van het sturen aan de roeiers te leren. Hierbij wordt uitgegaan van de vaaromstandigheden zoals die op het Eindhovensch Kanaal voorkomen. Het sturen op stromend water, al of niet met golfslag veroorzaakt door schepen, is geen onderdeel van deze cursus. Alle roeiers die examen II doen, dienen deze stuurcursus te hebben afgerond met een examen.

Voor de praktijk van het wedstrijdsturen wordt een verplichte aanvullende cursusdag gegeven. Deze wordt georganiseerd door de roeibond en is geen deel van deze cursus. Sturen in een acht is slechts toegestaan na een extra praktijkproef. Neem hiervoor contact op met de instructiecommissaris.

Voor toerroeiers wordt een aparte aanvullende instructie gegeven. Hierin wordt meer aandacht gegeven aan varen op groot water met wind, golven en stroming en aan de vaarregels van het Binnenvaart Politie Reglement (B.P.R.). Op sommige vaarwaters gelden andere of aanvullende reglementen, met name op grote rivieren.

2. De taak van de stuurman

De stuurman (m/v) op elk schip voert het commando, is schipper in de zin van het B.P.R. en is de persoon die het schip dat laat doen, wat hij wil dat gedaan moet worden. De stuurman is de baas in de boot en hij is verantwoordelijk voor de bemanning en de boot. Dit betekent bijvoorbeeld dat in geval van slecht weer op groot water teruggekeerd moet worden vanwege de veiligheid van de roeiers. Dit betekent ook dat een stuurman met een onvoldoende bestuurbaar schip terug moet keren vanwege risico voor de roeiers en of de boot. In ongestuurde nummers is de boeg de stuurman.

3. Commando's

Commando's moeten duidelijk zijn:

- ze worden luid gegeven
- indien nodig, zeg eerst "opgelet"
- gebruik het woord "nu" in combinatie met commando's

Bijvoorbeeld:

"over stuurboord rond.....nu"

Commando's bestaan vaak uit een waarschuwingsdeel en een uitvoeringsdeel.

Bijvoorbeeld:

"slagklaar maken / slagklaar.....af"

"sit.....back"

"beide boorden vastroeien.....nu"

Opmerking

De commando's "laat.....lopen", "easy.....all" en "sit.....back" worden in het ritme van de haal gegeven d. w. z. het waarschuwingsdeel wordt op het moment van de inpik gegeven en het uitvoeringsdeel juist voor de uitpik. Zie voor de commando's de theorie van het niveau I

examen. Het vlot kunnen geven van goede, luide commando's is voorwaarde voor stuurvaardigheid.

4. Veiligheid

Voor veilig roeien gelden de volgende eisen:

- respect voor overige watersporters (vissers, duikers en zwemmers)
- niet roeien bij (naderend) onweer, mist, harde wind, vorst en later dan een half uur na zonsopgang. Word je toch overvallen door onweer, ga dan aan de kant liggen en maak je klein. Op het Eindhovensch Kanaal betekent harde wind dat er witte koppen op de golven te zien zijn
- de stuurman controleert voor het vertrek het roermechanisme
- ook met een coach op de wal, blijft de stuurman de hoofdverantwoordelijke. Hij geeft de commando's. Op plaatsen waar de coach een beter overzicht heeft, moet de stuurman kunnen vertrouwen op diens aanwijzingen.

Veiligheid in geval van omslaan in koud groot water:

het bovenlichaam over de boot leggen en met de handen naar de kant peddelen, op deze wijze wordt de afkoeling vertraagd. Op de kant aangekomen zo snel mogelijk naar binnen gaan in een huis of het clubhuis en anderen voor de boot laten zorgen.

Het spreekt vanzelf dat je in de winter niet alleen skifft en niet ver van de wal gaat varen.

Ons Eindhovensch Kanaal is een smal water. Als je hier omslaat dus direct naar de kant en snel naar binnen gaan. Laat anderen voor de boot zorgen.

Bij redelijke watertemperatuur zo mogelijk varend terugkeren. Anders de boot aan de kant proberen vast te leggen en bij de loods hulp vragen.

5. De theorie van het sturen

5.1. Sturen

Een boot dient een rechte, strakke koers te varen. Externe factoren veroorzaken koersafwijkingen (wind, stroming, scheepvaart en bochtig vaarwater). Afwijkingen worden gecorrigeerd door te sturen. Als het roer wordt bediend, maakt het roer een hoek met de boot. Dit beïnvloedt zowel de bootrichting als de snelheid. Tevens is er invloed op de balans. Het is daarom zaak om zo min mogelijk en tijdig en rustig te corrigeren. De meest gemaakte fout is 'overcorrectie'. In wedstrijden en trainingen is het nodig tijdens de recover te corrigeren, omdat dan het effect het grootst is en de verstoring het minst. Te heftig sturen remt onnodig en een roeruitslag van meer dan 30 graden geeft geen extra effect.

Als de boot te weinig vaart heeft, werkt het roer onvoldoende en moeten de roeiers bij het sturen worden ingeschakeld door één van de boorden "best" te laten roeien.

Om goed te sturen moeten de stuurtoewen strak gespannen zijn en blijven. Het helpt als je als stuurman de stuurtoewen én het boord vasthoudt. Wanneer er gestreken wordt moet het roer in de middenstand gehouden worden om geen onnodige druk op het roer te krijgen en om te voorkomen dat het stuurtoew onder het vinnetje van de boot raakt.

Het roer is achterin de boot geplaatst. Bij het sturen van boten zwaait de achterzijde van de boot daarom uit. Voor het volgen van een koers moet je de voorkant van de boot op de koerslijn houden. Dit geldt in sterkere mate voor lange schepen (dus ver vooruit kijken).

Het betekent ook, dat wanneer je schip vlak langs de wal vaart, het moeilijk is om van de wal los te komen. Doe dit met kleine stuuruitslag of laat aan de walkant "best" roeien. Het is in dit geval (en ook bij aanleggen) soms goed enig tegenroer te geven. Zoals bekend kan de boot

ook met de roeiploeg worden gestuurd ("**stuurboord / bakboord best**") als je met het roer niet voldoende koerswijziging bereikt. Voor sterkere koerswijzigingen is er nog "**laat.....lopen**" en aan een boord "**vastroeien**" of zelfs "**rondmaken**" voor een haakse bocht. Laat nooit strijken wanneer de boot nog een voorwaartse snelheid heeft, want dan wordt het blad onder water getrokken.

Zorg ervoor bij harde wind niet aan lager wal te raken. Lager wal is de oever waar de wind naar toe waait, met andere woorden de wal waar je naar toe drijft als je niets doet. Als regel is het moeilijk bij harde wind en/of een begroeide oever van de lager wal los te komen en de kans op schade is dan groot.

Als je van lager wal weg wil komen met een acht of vier kun je de boeg(en) aan walzijde laten uitzetten en direct de 1 en de 2 laten halen. Bij de acht zo nodig direct daarna de 3 en de 4 mee laten roeien. Wil je met een 2 of skiff weggelaten neem dan "**veilig boord**" aan de wolkant, strijk aan de waterkant tot je boot een hoek van ca. 30 graden met de wal maakt en je een haal kunt maken en roei weg.

5.2. Uitzetten en wegvaren

Bij het wegvaren is het volgende van belang.

- leg eerst riemen en roer klaar
- breng de boot uit, plaats de riemen in de dollen en doe aan landzijde de overslagen dicht
- "**instappen.....gelijk .een.twee.drie**".en overslagen dicht aan waterzijde
- kijk of de vaarweg vrij is
- "**uitzetten.....gelijk**" en weg van het vlot (uitzetten met hulp van iemand die uitduwt, heeft de voorkeur vanwege zorg voor de riemen)
- afstellen voetenboorden op het water

5.3. Rondmaken

Bij zijwind moet de stuurman de draairichting zo kiezen dat de boeg van het schip door de wind gaat. Zo komt het schip niet aan lager wal; halen gaat immers met meer kracht dan strijken.

5.4. Smalle doorgangen

Bij smalle doorgangen hebben op ons kanaal de stad-in roeiende ploegen voorrang. Boordroeiende ploegen moeten het commando "**laat.....lopen**" enz. of het commando "**sit.....back**" krijgen bij het passeren van de Hulsterbrug. In het algemeen kunnen bij smalle doorgangen, afhankelijk van het boottype, nog de commando's "**slippen**" (een of beide boorden), "**riemen intrekken**" (een of beide boorden) of "**pas op de riemen**" (een of beide boorden) worden gegeven.

Zie voor commando's de theorie van het niveau I examen.

Bij wherries en C boten, scullgeriggerd, kun je aan één of beide boorden laten slippen.

Normaal laat men aan beide boorden slippen en houdt men bij lange doorgangen de riemen vrij van het water. zodat de boot zoveel mogelijk snelheid houdt.

Bij gladde boten wordt nooit aan beide boorden geslipt i. v. m. de kans op omslaan. Wanneer aan één boord geslipt wordt, steunen de roeiers zich af op het andere boord (veilig boord)

Bij een boordgeriggerde boot kan niet geslipt worden daar de riem vastloopt tegen de drukstang. "**riemen intrekken**" is het goede commando. Bij gladde boten houdt men bij deze

manoeuvre de bladen in contact met het water. Bij het eenzijdig intrekken van de riemen, wordt op het andere boord gesteund (veilig boord).

In het Eindhovensch Kanaal is er nog een smalle, lange doorgang bij Mierlo. "**sit.....back**" is daar onvoldoende, voor boordroeien geldt hier dat met "**riemen intrekken.....nu**" de hele lengte wordt gedreven. Houdt de bladen slippend op het water.

Voor scullen in gladde boten geldt hier dat met "**sit.....back**" of "**riemen intrekken.....nu**" de lengte moet worden overbrugd. Eenzijdig intrekken is het veiligst.

5.5. Aanleggen

Aanleggen gebeurt altijd tegen de windrichting in. Bij Beatrix is dit meestal stuurboord aanleggen richting stad. Om goed aan te leggen roeit men na het commando "**lichte haal**" naar het vlot onder een hoek van circa 30 graden (voor grotere schepen wat minder). Als het vlot wordt genaderd volgt het commando "**laat..... lopen**" eventueel gevolgd door het commando "**bladen hoog aan stuurboord**". Hierbij houdt de ploeg de riemen aan bakboordzijde plat op het water zonder al te veel te remmen en aan stuurboord (vlotzijde) hoog boven water en vlot en draait deze met de bolle kant naar boven. Bij het boordroeien kan dit alleen goed gaan als de bakboordroeiers de handen voorbij de knieën hebben. Dan volgt het commando "**vastroeien bakboord.....nu**" gevolgd door "**houden bakboord.....nu**", als de boegbal vlakbij het vlot is. Het schip komt nu langszij het vlot stil te liggen. Bij het aanvaren van het vlot richt je de boot op het punt waar later het midden van de boot moet komen te liggen.

Wind speelt een grote rol bij het aanleggen. Je moet altijd tegen de wind aanleggen, want je loopt dan niet het risico met een te hoge snelheid bij het vlot aan te komen, waarbij de boeg of de achterkant van de boot tegen het vlot slaan, respectievelijk het schip met hoge snelheid langs het vlot schuurt. De stuurman moet rekening houden met de wind en vooruit denken. Hiervoor is veel oefening nodig. Wanneer de wind loodrecht naar het vlot toe waait, moet je met normale hoek aanvaren, doch moet iets verder van het vlot begonnen worden met "**vastroeien**" zodat de boot niet tijdens het draaien al tegen het vlot komt.

Wanneer de wind van het vlot afwaait moet je ook onder de normale hoek aanvaren, maar zo laat mogelijk "**vastroeien**" zodat de boot niet tijdens het draaien alweer van het vlot wegwaait.

Zie schema's bijlage 2.

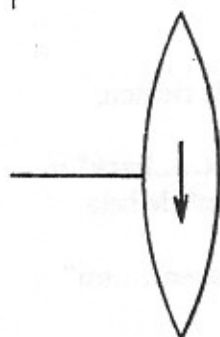
6. Scheepvaart en signalen

Het is belangrijk tijdig de juiste koers te kiezen en vast te houden zodat het duidelijk is voor anderen in welke richting de boot gaat. Op smalle waterwegen houdt men in principe stuurboord wal. Men wordt aan bakboord opgelopen.

- grote schepen en de beroepsvaart hebben voorrang op kleine schepen (20 meter)
- bij tegengestelde koersen wijken beide uit naar stuurboord
- bij gelijke koers geschiedt oplopen in de regel aan bakboord, waarbij het opgelopen schip de stuurboordwal houdt.

Verder zijn er nog geluidsseinen. Deze moeten worden gegeven door grote schepen. De belangrijkste staan bij de theorie niveau II examen.

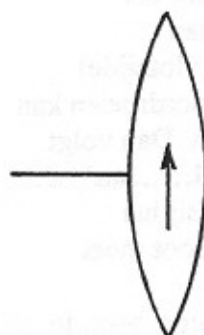
1



je laat Houden met een riem

vraag: welke kant gaat de boot op?

2



je laat Houden met een riem

vraag: welke kant gaat de boot op?

3



positie 1

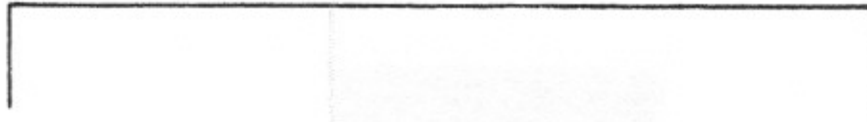
vragen: om van positie 1 naar 2 te komen

1. met welke riem halen?
2. met welke riem houden?
3. met welke riem strijken?



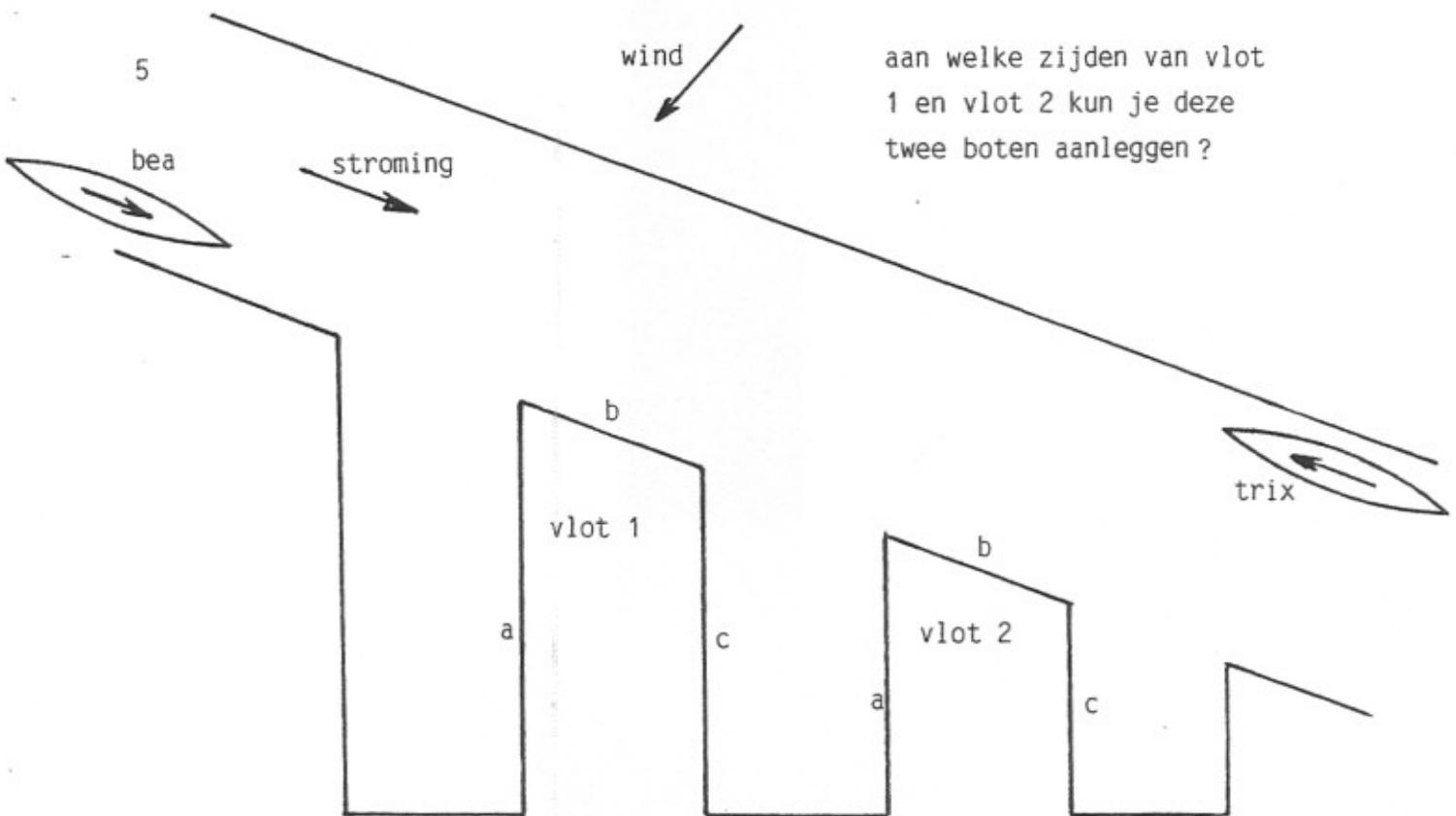
positie 2

4



geef de commando's op volgorde om de boot aan te leggen aan het vlot.
dit zowel roeiend als strijkend.

5



aan welke zijden van vlot
1 en vlot 2 kun je deze
twee boten aanleggen?

6

 drenkeling

stuurman, red de drenkeling
welke commando's geef je?
afstand drenkeling-boot=20m.

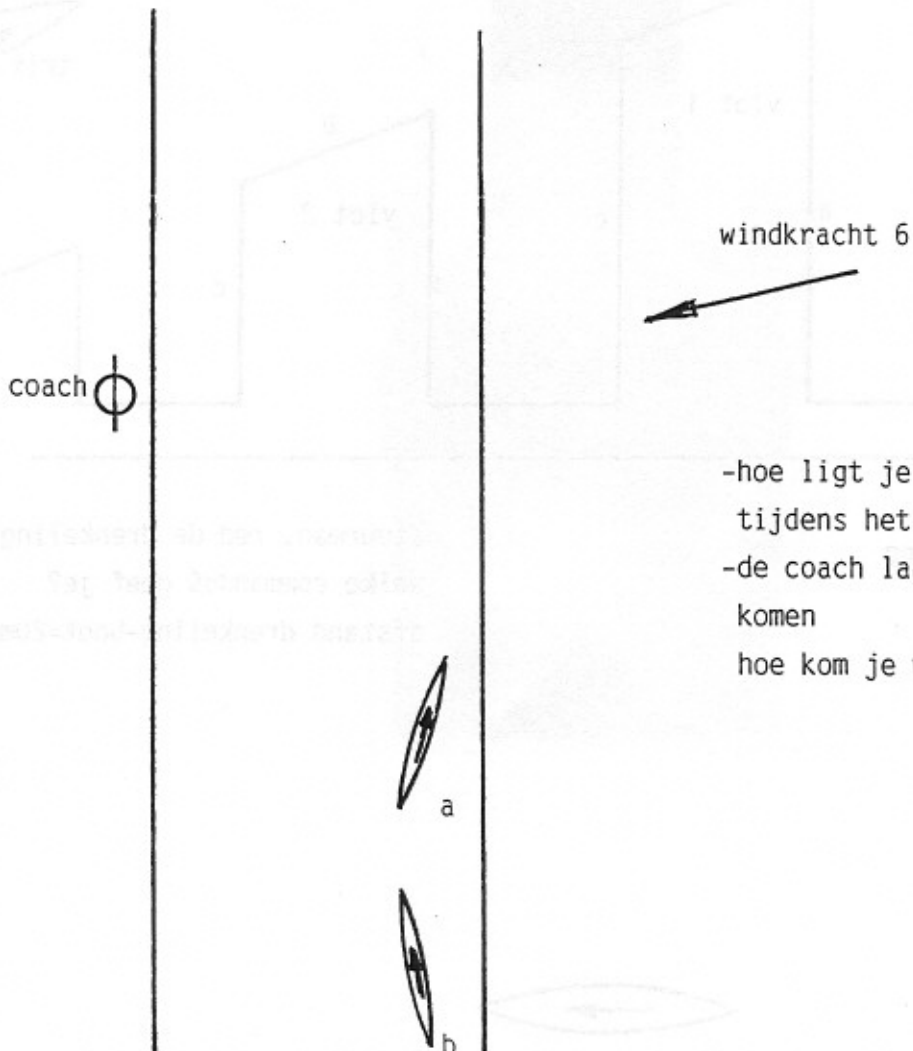




vrachtboot a wil vrachtboot b inhalen
 de wherry c komt aanvaren
 welk signaal geeft boot a?
 de stuurman van de wherry hoort
 het signaal en weet dat a wil inhalen
 hij zwaait, roept of schiet een lichtkogel af
 boot b ziet dit. welk signaal geeft boot b?

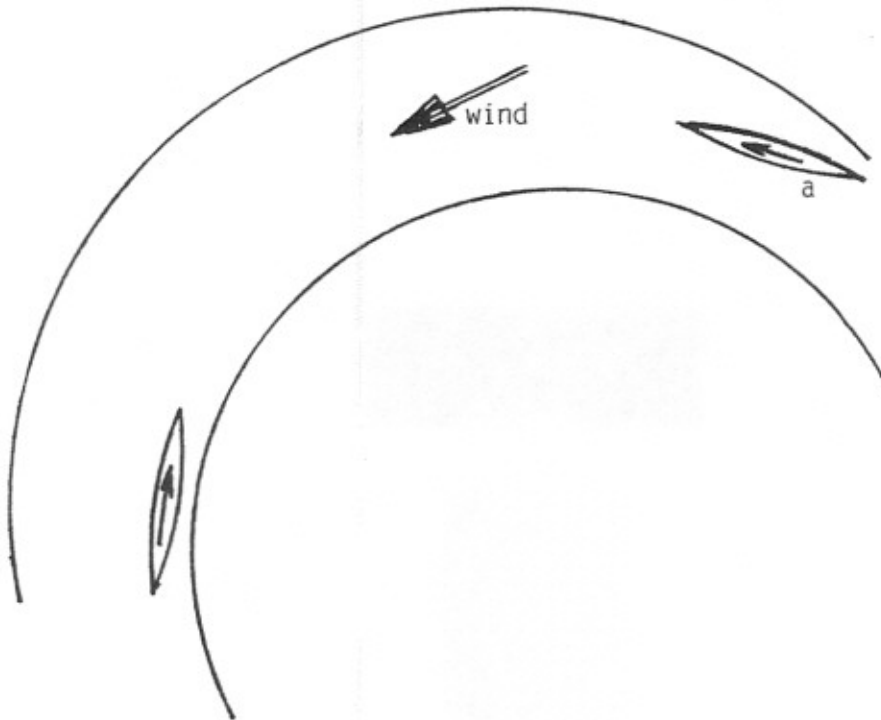
kies uit de volgende signalen

- ik ga naar sb
- ik ga naar bb
- ik sla achteruit
- ik ben stuurloos
- u kunt niet voorbij



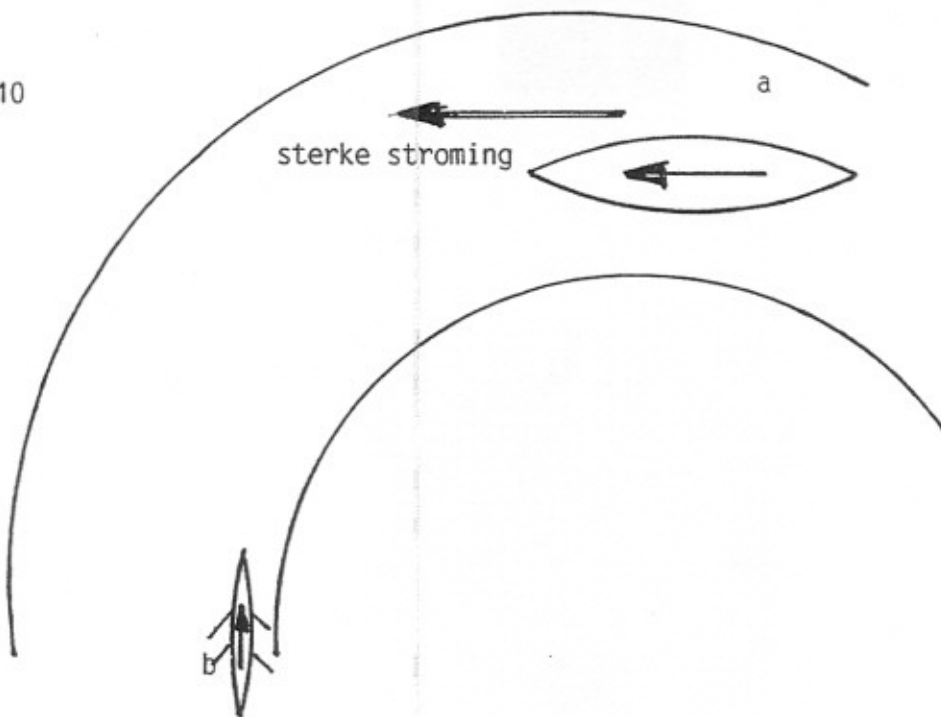
- hoe ligt je boot in dit kanaal tijdens het roeien? (a of b)
- de coach laat je aan zijn wal komen
hoe kom je weer weg?

9



als je acht a ziet komen, welk probleem krijg je dan?
hoe moet je dat oplossen?

10



welk signaal geeft vrachtboot a als hij om bakboord wil?
je krijgt in roeiboot b te maken met een hek- en boeggolf
wat ga je doen? geef de nodige commando's.

11

vraag:

hoe passeer je als stuurman een smalle lange doorgang van 5,5m. breedte en 15m. lengte?

met een 8+

met een 4x+

met een wherry

12

hoe lang is een boordriem?

hoe lang een scullriem?

hoe breed is het Eindhovenssch Kanaal?

hoe lang is een acht?

en een vier?

en een skiff?

hoe breed is een skiff?

hoe breed is de Kralingse Plas?

wat is de afstand van de dollen bij een scullgeriggede boot?(span)

wat is de afstand van de dolpen van een boordgeriggede boot tot het midden van het schip?

hoe groot is het roer van de Snelle Vliet?

hoe groot is het roer van de spijkerboor?

13

1. Boot uitbrengen(stuurman loopt voorop en houdt achterkant boot)

Waarom moet je, als je een boot uitbrengt, er als stuurman voor zorgen dat je bijna één bootlengte uit de poort op straat bent, voordat je zwenkt?

2. Boot binnenbrengen.(stuurman loopt voorop en houdt de boeg)

Waarom moet je, als je een boot in de loods binnenbrengt naar de linkse gang, recht naar binnen lopen tot vlak voor de middenstelling en dan pas naar links zwenken?

3. Manoevreren in de loods.(stuurman loopt voorop en houdt de boeg)

Waarom moet je, als je de linkse gang in moet, eerst dicht langs de skiffs lopen en dan pas recht in de gang draaien?

14

Wat is de laatste taak van de stuurman vóór het koffie drinken?

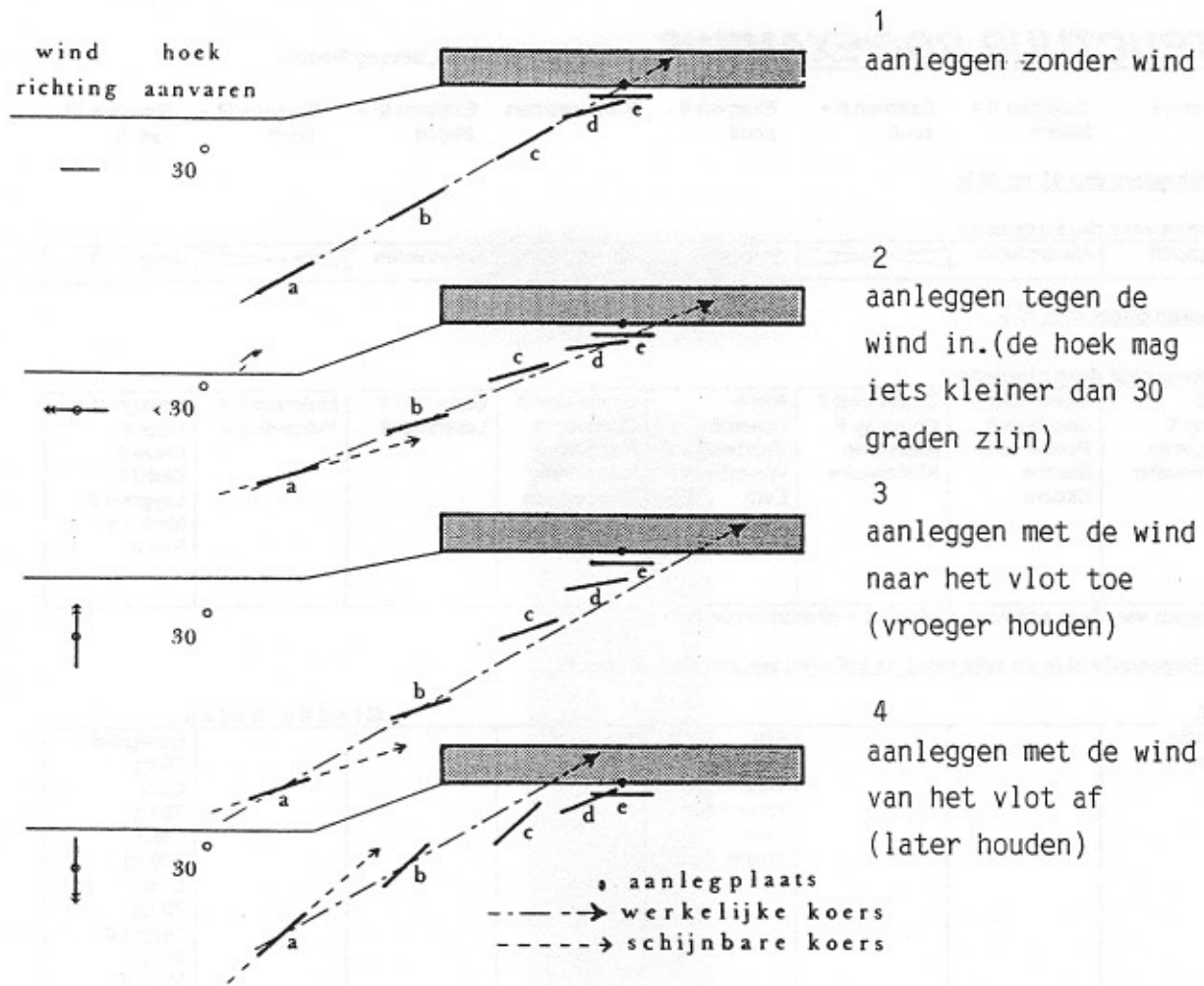
Antwoorden oefeningen

1. SB
2. BB
- 3.1. BB
- 3.2. SB
- 3.3. Met strijken kom je nooit in positie 2
4. Roeiend:
 lichte haal.....nu
 laat.....lopen
 stuurboordriemen hoog
 vastroeien BB
 houden BB
 bedankt
- Strijkend:
 laat.....lopen
 houden BB (tot boot weer onder 3 graden)
 beide boorden strijken.....nu
 laat.....lopen
 vastroeien bakboord (bolle kant naar voren)
 houden BB
 bedankt
5. Bea: Eerst rondmaken en daarna
 1c
 2c
 Trix: 1b
 1c
 2b
 2c
6. roeiend redden met bocht om bakboord.
 Commando's:
 laat lopen
 houden BB
 rondmaken over BB
 bedankt
 slagklaar maken, slagklaar af
 laat lopen
 houden
7. -- / ----
8. a
 je kunt niet weg; coach moet je niet aan lager wal roepen
9. je moet met de boeg naar de wind en acht a kan afwaaien
 oplossing: beide goede stuurboord varen en bemanning inschakelen met bakboord best
10. --

Houdt u klaar om de kant in te roeien; let op ondieptes, stenen, enz.

11. 8+ : laat lopen, riemen intrekken ...nu (bladen bij het water houden)
4x+ : laat lopen, beide boorden slippen ...nu (bladen bij het water houden)
wherry: laat lopen, beide boorden slippen ...nu (eventueel peddel gebruiken)
12. breng eens je meetlat mee, succes!
13.
 1. om de boeg niet te beschadigen
 2. om de achterkant niet te beschadigen
 3. om met de riggers vrij van de botenstelling te blijven
14. controleren of de boot en de riemen goed verzorgd zijn



Aanleggen

- a = aanvaren
 b = laat lopen
 c = riemen hoog aan een boord
 d = bijdraaien
 e = stilliggen

opdracht:

geef de commando's ingeval van 2