

Roeien bij RVVP

Introductie

Dit document vervangt het oude Roeireglement. Het is ook geen reglement, maar een handleiding voor het roeien bij RV Voorne-Putten. De Handleiding bevat ook algemene informatie over de roeisport.

Roeien is een geweldige sport, waarbij een groot deel van het lichaam getraind en onderhouden wordt, met een minimale kans op blessures, in verreweg de mooiste fitnessruimte van Nederland (zeker voor onze vereniging).

Om van deze sport te genieten moet men zich wel realiseren, dat men op het water bezig is met kwetsbaar materiaal. Onze boten zijn gebouwd op vlot varen en zijn niet super robuust. Ze kunnen niet tegen een stootje en dienen dus met veel zorg behandeld te worden.

Nog belangrijker is het te zorgen voor voldoende veiligheid.

Water dient met respect tegemoet te worden getreden!

In dit boekwerk worden de regels zoals wij die bij RVVP hebben ingesteld genoemd en uitgelegd, omdat begrip voor regelgeving de naleving ten goede komt.

Onze leden dragen bij aan een veilige sportomgeving, en benaderen elkaar waardig.

Een lid onthoudt zich er van een ander lid te bejegenen op een wijze die het andere lid in zijn of haar waardigheid aantast of door dat lid als ongewenst of kwetsend kan worden ervaren.

Dat zou ik dan weghalen

Inhoudsopgave

Introductie.....	1
Veiligheidsbasis	4
Fysieke veiligheid.....	4
Veiligheidscultuur	4
Artikel 1 Roeien	5
Begrippen	5
Reserveren	5
Boot Reserveren	5
Botenwagen	5
Artikel 2: Vaarregels	6
Wisselen.	8
Artikel 3: Roeiproeven	8
Artikel 4. Introducés	9
Artikel 5. Junioren en jeugd.....	9
Artikel 6. Behandeling van het materiaal	9
Artikel 7. Schade en slijtage aan het materiaal	10
Artikel 8. Incidenten en schades	11
Artikel 9. Verantwoordelijkheid	11
Artikel 10. Marathons, toertochten en wedstrijden	11
Artikel 11. Bootgebruik tijdens marathons & toertochten.....	12
Artikel 12 Loods regels: Toegang en afsluiten.....	12
Roeiproevensysteem.....	14
1. Inleiding, Doelstelling en Doelgroep.....	14
2. Soort examen:	14
1. Basisproef	14
2 Proef C1:	15
3 Skiffproef	16
3. Proefafname algemeen	17
1. Inschrijving:.....	17
2. Theorie	17
3. Evaluatie van de proef.....	17
1. HET MATERIAAL.....	18
1.1 De boten	18
2. GEBRUIK VAN HET MATERIAAL	21
3. DE COMMANDO'S	26

4. VEILIGHEID	29
4.1 Basis vaarregels.	29
4.2 Weersomstandigheden	30
4.3 Te water raken.....	32
5 ROEITECHNIEK.....	34
Bijlage A Code ongewenste gedragvormen.....	44
Bijlage B: Eisen voor het roeien (incl. voorbereiding en afronding)	45

Veiligheidsbasis

Veiligheid heeft drie aspecten, die meestal totaal gescheiden behandeld worden. Te weten:

- **Fysieke veiligheid.** Dit gaat over de risico's die we lopen door het uitoefenen van onze sport.
- **Sociale veiligheid.** Dit gaat over hoe we met elkaar omgaan. Dit gaat over machtsmisbruik.
- **Veiligheid voor het materiaal.** Dit gaat over hoe we met boten en ander materiaal van de vereniging omgaan.

Bij de RVVP besteden we aan alle drie de aspecten van veiligheid aandacht. We willen immers, dat iedereen gezond en wel onze geweldige sport kan beoefenen en dat er geen schade aan het materiaal ontstaat.

Fysieke veiligheid.

Omdat niemand eraan moet denken, dat één van onze leden op het water verongelukt, hebben we de volgende overwegingen in dit handboek opgenomen:

1. Op het water dient het besef van veiligheid absolute prioriteit te krijgen.
2. Iedere roeier is verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn mederoeiers, van zichzelf en van het materiaal dat in gebruik is.
3. Iedere roeier neemt de voorgeschreven veiligheidsvoorschriften in acht, volgt de toepasselijke formaliteiten en gebruikt aanvullend daaraan zijn gezonde verstand.
4. Het veiligheidsbesef is er op gericht veiligheidsrisico's zo veel mogelijk te reduceren.
5. Om het risico op incidenten met schade, letsel of overlijden zo klein mogelijk te maken dient elk lid doordrongen te zijn van veiligheidsrisico's.
6. Het bestuur is er tevens verantwoordelijk voor dat ieder lid op de hoogte is van de toepasselijke regels en te vervullen formaliteiten.
7. Om het veiligheidsbewustzijn te vergroten is het essentieel, dat we leren van eigen fouten en die van anderen. Daarbij hoort een cultuur van leren en niet van straffen.

Veiligheidscultuur

Bij onze vereniging genieten we van ongeveer het fraaiste roeiwater van Nederland, dat over grote lengten goed beschermt ligt en dat niet of nauwelijks door beroepsvaart gebruikt wordt. We hebben dus erg veilig, niet open roeiwater, waardoor wij niet regelmatig worden blootgesteld aan golven of deining, stroming en druk, zwaar scheepvaartverkeer. Wel kennen we problemen als koude en wind. Voor het varen buiten eigen roeigebied gelden daarom aanvullende (veiligheids)eisen.

Behalve de veiligheid, die direct te maken heeft met de watersport, is er ook aandacht voor de persoonlijke veiligheid van ieder individu. Leden tasten de waardigheid van andere leden niet aan, en tonen geen ongewenst en/of kwetsend gedrag.

Ter bevordering van de sociale veiligheid is in de Algemene Ledenvergadering van 23-03-2012 de Code ongewenste omgangsvormen vastgesteld. Leden die zich, op welke wijze dan ook, onheus bejegend voelen kunnen contact opnemen met de vertrouwenspersoon. Zie Bijlage A

Artikel 1 Roeien

Voor het roeien geldt een aantal voorwaarden:

Regel	Reden
Men moet de juiste vaardigheden hebben.	Risico voor persoonlijke veiligheid en materiaal.
Er moet een goede, betrouwbare boot ter beschikking zijn.	Risico voor persoonlijke veiligheid
De omstandigheden moeten zodanig zijn dat er geen gevaar voor mens, omgeving of materiaal is.	Risico voor persoonlijke veiligheid en materiaal.

Begrippen

RVVP:	Roeivereniging Voorne-Putten
Lid of leden:	zij die als lid ingeschreven staan bij RVVP
SNB:	Stichting Natuurlijk Bewegen
Terrein:	het perceel van SNB, Kanaaldijk West 1, 3238 LM Zwartewaal
Gebouwen:	het clubhuis en de botenloods in eigendom van SNB op het terrein
Eigen roeiwater:	Voedingskanaal, Bernisse, Brielse Meer en Kanaal door Voorne.
Ander roeiwater:	al het roeiwater buiten het eigen roeiwater.

Reserveren

Reserveren van boten en/of botenwagen gaat via de roeicommissaris, (toercommissaris@rvvoorneputten.nl) die de reservering vastlegt in een bestand, toegankelijk voor alle bestuursleden.

Boot Reserveren

- 1 Boten mogen alleen gereserveerd worden door leden die in het betreffende type boot zijn afgeroeid.
- 2 Een boot kan via de roeicommissaris gereserveerd worden t.b.v. een proef, toertocht, marathon of ander evenement. Bij het reserveren voor een tocht, marathon of wedstrijd wordt de roeicommissaris ook ingelicht over de samenstelling van de bemanning. De samenstelling van de bemanning kan een reden zijn om het verzoek af te wijzen.
- 3 Bij reserveren van een boot voor roeien op ander roeiwater moeten ook de namen van de roeiers worden vermeld.
- 4 Een boot reserveren kan alleen na overleg met en goedkeuring van de roeicommissaris.
- 5 Diegene die een boot gereserveerd heeft maakt dit voor andere leden zichtbaar door de in de week voor gebruik op de boot een papier te plakken en een mededeling op het publicatiebord.

Botenwagen

De botenwagen mag alleen worden gebruikt indien aan de volgende (wettelijke) eisen voldoen.

1. De bestuurder van de auto die de botenwagen trekt, moet in het bezit zijn van rijbewijs B. Rijbewijs E is niet vereist.

2. De botenwagen mag alleen gekoppeld worden aan een auto die voldoet aan de daarvoor geldende wettelijke normen. Dat wil zeggen dat de auto een “Technische maximale massa AHW (geremd)” mag trekken van meer dan 1.400 kg. Zie achterzijde van het kentekenbewijs van de auto.
3. De bestuurder van de trekkende auto dient zich er zeker van te stellen dat de auto voldoende verzekerd is.
4. Alleen bestuurders die door het bestuur gekwalificeerd geacht worden mogen een trekkende auto besturen. Een proeve van bekwaamheid kan onderdeel uitmaken van deze kwalificatie.
5. De botenwagen kan via de roeicommissaris gereserveerd worden t.b.v. een proef, toertocht, marathon of ander evenement.

Artikel 2: Vaarregels

Als we met een boot gaan varen geldt veiligheid als nummer één. Wees voorbereid op de krachten van wind, golven en stroming.

Elke boot heeft een “captain”, de meest ervaren roeier voor het specifieke vaarwater waarop geroeid gaat worden. De captain beslist of er al dan niet gevaren wordt, en welke specifieke voorbereidingen er eventueel getroffen worden. Bij water waarop golfslag te verwachten is (afhankelijk van wind, breedte en diepte van het water, overige scheepvaart met groot motorvermogen) kan de captain besluiten, dat er zwem- dan wel reddingsvesten gedragen dienen te worden. Bij koud roeiwater kan de captain besluiten dat er zoveel mogelijk vrij dicht onder de wal gevaren wordt. In bepaalde situaties besluit de captain dat de meest ervaren stuurman aan het roer zit.

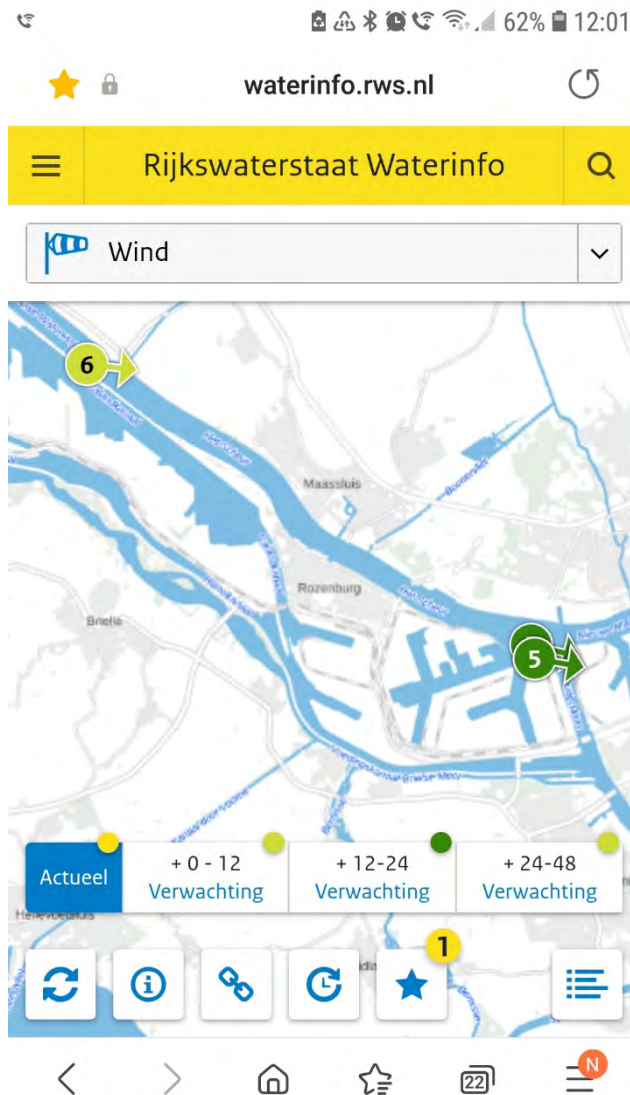
Ook beslist de captain of er überhaupt wel gevaren wordt. Er zijn situaties waarin geen enkele goede captain wil gaan varen, Bijvoorbeeld:

Regel	Reden
Ijs op het water *)	Ernstige schade aan de boot, kans op zinken
Te hoge golven door wind.	Vrijboord van de boot te laag, kans op vollopen. Bemanning niet voldoende ervaren voor de specifieke omstandigheden.
Verwachte vorst. *)	Bij opslag in de loods kan de (altijd nog enigszins) natte boot kapot vriezen
Bij de laatste inspectie blijken er technische mankementen aan de boot.	Boot blijkt niet betrouwbaar.

*) Bij (verwachte) vorst kondigt het bestuur een vaarverbod af. Dit vaarverbod blijft (ook na het inzetten van de dooi) van kracht tot het weer ingetrokken wordt. Pas als het gehele vaarwater ijsvrij is zal het vaarverbod worden ingetrokken. Dit vaarverbod en het opheffen daarvan wordt per e-mail aan alle leden meegedeeld.

1. Er geldt een VAARVERBOD (voor het gehele roeiwater) bij:
 - Nacht (een half uur na zonsondergang tot een half uur vóór zonsopgang, tenzij goedkeuring is verkregen van het bestuur. Zie ook punt 4.)
 - Bij ijsvorming op het water. Kleine stukjes ijs kunnen schade toebrengen aan de boten.
 - Vorst (kans op onderkoeling bij te water raken, kans op ijsvorming, en vorstschade aan de boten)
 - Mist; als de overkant van het Voedingskanaal niet zichtbaar is vanaf het vlot.
 - (Naderend) onweer of waarschuwing voor onstabiel weer.

- Harde wind: windwaarschuwing 5 bft of hoger in de Geulhaven, zie <https://waterinfo.rws.nl/#!/thema/Waterveiligheid/> De Geulhaven ligt rechts onderin (dus 5 bft.)



- Windkracht 5 betekent dat er uitschieters kunnen zijn naar windkracht 6. 5 bft is een gemiddelde windkracht over tien minuten.

- Afkondiging door het bestuur van rouw, vieringen, een pandemie, wedstrijden en dergelijke. Op bijgaand kaartje geven de twee donkergroene bolletjes de windkracht (5bft) aan bij de Geulhaven. Het lichtgroene bolletje linksboven geeft de windkracht aan bij de Maeslantkering weer. In dit geval staat er te veel wind om verantwoord te gaan roeien.

De pijltjes geven de winrichting aan. Als de wind uit noordelijke richting komt, maakt deze het afvaren vanaf het vlot extra lastig: lager wal. Bij wind kracht 5 is het niet verantwoord om het Brielse meer op te gaan. Voor de Bernisse ligt dat bij 6 bft.

Een vaarverbod kan alleen worden uitgevaardigd en worden opgeheven door een bestuurslid (meestal de Roeicommissaris).

Het vaarverbod wordt aan alle leden individueel per e-mail toegestuurd. Het vaarverbod kan ook via de verschillende groeps-apps worden gecommuniceerd. Tegen deze beslissing kan geen bezwaar worden ingediend.

Elk vaarverbod wordt officieel beëindigd, per mail aan alle leden.

2. Op het water geldt het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). De hoofdregel daaruit is: Gevaar voor personen of materiaal dient te allen tijde voorkomen te worden. Veiligheid gaat voor voorrang!
3. Er mag niet geroeid of gestuurd worden door personen die onder invloed zijn van alcohol of drugs. (conform vigerende wet- en regelgeving)
4. Het uitbrengen en roeien na zonsondergang is alleen toegestaan voor roeiers, die daartoe door het bestuur zijn aangemerkt. Er dient uiterste zorg te worden besteed aan het materiaal

en de verlichting van de boten. De stuurman dient (boven de eisen van het BPR) altijd een goed werkende zaklantaarn ter beschikking te hebben. De verlichting van de boot dient te voldoen aan de eisen daarvoor gesteld in het Binnenvaart Politie Reglement (BPR), namelijk een rondschijnend wit licht, tevens dient een geel reflecterende hes gedragen te worden (bij voorkeur door stuur en boeg) Door het rondschijnend licht en het licht uit de omgeving ben je dan beter zichtbaar, dan met donkere kleding. Als een rondschijnend licht niet mogelijk is, dan dient voor en achter op de boot een wit licht geplaatst te worden. Skiffeurs kunnen op elke rigger een wit lichtje monteren, waarvan er één naar voren is gericht en de ander naar achteren. Maar weet dat dit geen officiële verlichting is. Je kunt hiervoor worden aangehouden door de waterpolitie.

Wisselen.

Wisselen is niet zonder gevaar. Doordat een roeier / de stuurman zich verplaatst komt het zwaartepunt van de boot hoger te liggen, waardoor de kans op omslaan toeneemt.

We kennen in principe 3 methoden om van stuurman – roeier te wisselen.

- 1 Wisselen op een steiger.
- 2 Wisselen op het water standaard.
- 3 Wisselen op het water “De marathon methode ook wel elfstedenwissel genoemd”.

Ad 1.

De boot wordt langs een steiger gelegd. **Alleen de stuurman** reikt naar de steiger om deze beet te pakken. De roeiers leunen licht naar de waterzijde om de boot in balans te houden. Mocht het nodig zijn dat de boegroeier de steiger beetpakt dan is hij of zij de enige, die naar de steiger reikt. Dit alles is ter beoordeling van de stuurman. De stuurman stapt uit. De uitgestapte stuurman houdt de boot in evenwicht terwijl de roeier uitstapt. De nieuwe stuurman houdt de boot in evenwicht terwijl de nieuwe roeier instapt en tenslotte stapt de nieuwe stuurman in. Ook hier zorgt de rest van de bemanning dat de boot in balans blijft door het lichaamsgewicht licht naar de waterkant te buigen. Deze methode wordt in de praktijk niet veel gebruikt, maar het is wel verstandig om hem met een instructeur te oefenen. Bij toertochten en marathons kan het nodig zijn om aan een steiger uit te stappen. Bij de Elfstedentocht wordt zelfs aan de kant gewisseld zonder dat er een steiger is.

Ad 2

Dit is bij onze vereniging de meest gebruikte methode. De stuurman gaat op handen en voeten via de stevige delen van de boot (dit verschilt per boot) tot achter de te wisselen roeier. Als de oude stuurman achter de roeier zit neemt hij de riemen over. Daarna gaat de nieuwe stuurman, ook weer op handen en voeten, richting stuurplaats. Houd het lichaam zo laag mogelijk. Hoe hoger je door de boot loopt, hoe groter de kans op om te slaan. De bladen van alle riemen liggen op het water, en houden de boot in balans.

Ad 3

Hierbij laat de roeier de riemen slippen en gaat richting stuurplaats, de stuurman duikt onder de roeier door richting de vrijgekomen roeiplaats. Dit is een zeer snelle manier van wisselen waarbij echter één set riemen niet bijdraagt aan het evenwicht van de boot. In een C2x+ is dit een manoeuvre die alleen door zeer ervaren roeiers gedaan kan worden.

Artikel 3: Roeiproeven

RVVP kent een beperkt proevensysteem. Deze proeven geven het vaardigheidsniveau van de roeier/stuurman aan en de moeilijkheidsgraad van de boot. Op deze wijze wordt er op een

gecontroleerde wijze voor gezorgd dat zowel de roeier, de stuurman als het materiaal niet worden blootgesteld aan onnodig onveilige situaties als gevolg van het onvermogen van de roeier of stuurman.

Bij onze vereniging starten nieuwe leden in een C2x+. De gebruikelijke route is, dat zij, als ze dat willen, daarna verder gaan in een C1 en vervolgens overstappen naar een skiff. Daaruit volgt dan ook dat het roeiproevensysteem daarop is ingericht. In uitzonderlijke gevallen kan een instructeur een nieuw lid adviseren om met lessen te beginnen in een Wherry. Dan kunnen die lessen worden afgerond met een roeiproef in een Wherry. De leerling kan daarna alsnog, onder begeleiding, in een C2x+ gaan roeien. Zolang het lid niet is afgeroeid in een C2x+, mag hij of zij niet zonder begeleiding in een meermansboot roeien anders dan een Wherry. Hij of zij mag dan ook niet meedoen aan toertochten buiten ons eigen vaargebied.

Als een nieuw lid besluit om de roeiproef voor een C2x+ over te slaan en gelijk in een C1 of skiff afroeit, dan geldt ook voor dit lid, dat hij of zij ook niet zelfstandig in een C2x+ mag roeien of aan een toertocht mag meedoen.

Gezien ons huidige botenbestand is het proevensysteem beperkt tot vier proeven nl. voor C2x+, C1, skiff en in uitzonderlijke gevallen in een Wherry. Bij groeiend en veranderend botenbestand zal het proevensysteem hierop worden aangepast. Voor het roeien in een gladde meermansboot (IJsvogel, Pijlstaart, Fouever en Hubertus) moeten alle roeiers, met het oog op de balans in de boot, in een skiff zijn afgeroeid.

Voor een gedetailleerde beschrijving van de proeven verwijzen we naar het afroeiereglement. Door de roeicommissaris kan dispensatie worden verleend aan roeiers die elders zijn afgeroeid.

Artikel 4. Introducés

Introducés mogen maximaal twee keer mee roeien onder begeleiding van een sleutelhoudend lid, tenzij anders met het bestuur is overeengekomen. Een sleutelhoudend lid is een lid van wie het bestuur van mening is dat hij of zij voldoende ervaring heeft om zelfstandig te kunnen roeien en is op grond daarvan in het bezit gesteld van een sleutel.

Artikel 5. Junioren en jeugd

Leden jonger dan 16 jaar:

- roeien conform wettelijke bepalingen onder de verantwoordelijkheid van de ouders/verzorgers van het lid.
- is het alleen toegestaan te varen binnen gehoor- en zichtafstand van een coach/instructeur .

Artikel 6. Behandeling van het materiaal

1. Wees zuinig op de boten! Een ieder is verplicht om met uiterste zorgvuldigheid met het materiaal om te gaan en zo nodig een ander hierop te wijzen.
2. Wees behulpzaam op het vlot en elders op het terrein.
3. Een boot is niet beschikbaar wanneer dit is aangegeven door middel van een bord "uit de vaart", dat aan de betreffende boot wordt opgehangen, een mededeling op het mededelingenbord bij de lessenaar in de loods of als de boot gereserveerd is.
4. Boten worden altijd getild door tenminste het aantal personen gelijk aan het aantal roeiplaatsen plus de eventuele stuurman.
5. Een skiff/C1 wordt nooit door 1 persoon getild. Dit in verband met de grote kans op schade bij het stoten tegen andere boten en harde voorwerpen en het vangen van wind, zelfs bij geringe wind.
6. Boten waarvan de kiel is voorzien van een metalen of nylon kielstrip mogen over de zwarte strip op het vlot te water worden gelaten. Boten zonder kielstrip (Tureluur, C1's, skiffs en gladde meermansboten moeten langs zij het vlot te water gelaten worden.

7. Als een boot (te) zwaar is om te tillen: vraag dan extra mensen om te helpen!
8. Een persoon mag maximaal twee scullriemen of één boordriem tegelijkertijd dragen. Het blad dient daarbij in de looprichting naar voren te wijzen.
9. Bij het in- en uitbrengen van de boot mag deze uitsluitend gedragen worden aan de spanten en aan de boeg of achtersteven, bovendien moet sprake zijn van een gelijkmatige verdeling van de dragers over de lengte van de boot.
10. De K-Wherry (Alk) wordt gedragen aan de ronde buizen die in de boot zitten. De Zwaan wordt aan de boordrand gedragen. En in de Zeearend zitten tilstangen waar de boot getild kan worden.
11. Boten mogen nimmer op de grond worden neergelegd, maar dienen op schragen, singels of de voor de boot gebouwde verrijdbare kar te worden geplaatst. NB let op dat het bij wind mogelijk is dat licht materiaal van de schragen kan waaien en dat boten op wagens door de wind kunnen worden verplaatst.
12. De Zeearend, ligt op een kar. Deze kar mag niet tot aan het vlot worden gereden, maar moet bovenaan de helling blijven staan. Dit om te voorkomen dat de boeg de grond raakt en beschadigt.
13. Er mag alleen in een boot geroeid worden met de riemen die er door de materiaalcommissaris aan zijn toegewezen.
14. De riemen worden altijd neergelegd langs de rand van het vlot aan de walkant, met de holle kant naar boven. Hierdoor kan de kwetsbare rand van het blad niet beschadigen.
15. De boot wordt zo goed mogelijk schoon en droog gemaakt, inclusief slidings, en tevens dienen de ontluichtingsluikjes geopend te worden.
16. Bij het in de loods terugleggen van de boot wordt deze op de aangegeven plek in de stelling gelegd, op de boorden, tenzij de boot op een wagen ligt. In dat geval wordt de boot op de kiel gelegd, op zo'n manier dat de boot voldoende steun heeft op de zijkant van de boot. Bij een aantal boten wordt met een groene markering op de boordrand en de kar aangegeven wanneer de boot goed op de kar ligt. Gestuurde C-boten worden met de achterkant naar buiten gericht in de loods gelegd. Ongestuurde boten en de gestuurde gladde vieren (Fouever en Hubertus) worden met de boeg naar de uitgang van de loods gelegd.
17. Losse stoeltjes, riemen en overige toebehoren worden op de daarvoor aangegeven plek opgeruimd.

Artikel 7. Schade en slijtage aan het materiaal

1. Schade, mankementen of slijtage aan boten worden direct gemeld op het daarvoor bestemde schadeformulier o.v.v. de aard van de schade, de naam van de boot, de plaats in de boot, oorzaak en naam van de roeier/melder. Deze laatste twee zijn voor het droogdok erg handig. Zo kan er bij onduidelijkheden over de melding contact opgenomen worden door leden van het droogdok met de melder. Het melden van de schade betekent niet dat je ook gelijk gezien wordt als veroorzaker van de melding. Het belangrijkste is hierbij dat het materiaal betrouwbaar is (zie Artikel 2). Van de oorzaak kunnen we leren van onze "fouten" (zie Artikel 8).. Het schadeformulier wordt bij het Droogdok neergelegd. Eventueel de mensen van het droogdok informeren.
2. Bij grote schades of aanvaringen waarbij derden betrokken zijn dient de roeier direct contact op te nemen met de materiaalcommissaris of één van de bestuursleden.
3. Bij het veroorzaken van schade, wordt men geacht zijn of haar hulp aan te bieden bij de reparatie. Elke reparatie geschiedt onder toezicht van of in overleg met de materiaalcommissaris.

4. Het bestuur kan de veroorzaker van de schade, indien deze schade veroorzaakt is door verwijtbaar gedrag, persoonlijk aansprakelijk stellen. In voorkomende gevallen zal dit schriftelijk medegedeeld worden.

Artikel 8. Incidenten en schades

Alle incidenten in of rond ons clubgebouw of op het water waarbij gevaar is (geweest) voor mens of materiaal dienen te worden gemeld aan de roeicommissaris, zodat maatregelen ter verbetering aan manier van roeien, materiaal en dergelijke kunnen worden gedefinieerd en uitgedragen. Meestal zullen de incidenten in een nieuwsbrief (anoniem) behandeld worden, Schades worden tevens vermeld op het mededelingenbord bij de lessenaar, zodat iedereen weet, dat de schade er is en reparatie zo spoedig mogelijk ter hand kan worden genomen.

Artikel 9. Verantwoordelijkheid

1. Iedere roeier is verantwoordelijk voor de veiligheid van zijn mederoeiers, van zichzelf en van het materieel dat in gebruik is.
2. Iedere roeier neemt de voorgeschreven veiligheidsvoorschriften in acht, volgt de toepasselijke formaliteiten en gebruikt aanvullend daaraan zijn gezonde verstand.
3. Het veiligheidsbesef is er op gericht veiligheidsrisico's zo veel mogelijk is te reduceren.
4. Elk lid dat afgeroeid is roeit onder eigen verantwoordelijkheid.
5. De bemanning is te allen tijde verantwoordelijk voor de boot, de eigen veiligheid en die van anderen.
6. **Leden jonger dan 16 jaar:**
 - a. roeien conform wettelijke bepalingen onder de verantwoordelijkheid van de ouders/verzorgers van het lid;
 - b. is het alleen toegestaan te varen binnen gehoor- en zichtafstand van een coach/instructeur.
7. De vereniging draagt er zorg voor dat ieder lid c.q. iedere ouder/verzorger kennis heeft kunnen nemen van:
 - a. de risico's van het roeien.
 - b. aanbevelingen voor veilig roeien.

Deze informatie wordt aan ieder aspirant-lid verstrekt en is te lezen op de website van de vereniging.: www.rvvoorne-putten.nl

Artikel 10. Marathons, toertochten en wedstrijden

1. Dit zijn evenementen die genoemd staan in het evenementennummer van het blad "roei!" (marathon-en toertochten).
2. Ploegen/roeiers die marathons, toertochten of wedstrijden willen starten melden zichzelf binnen de daarvoor aangegeven termijn aan bij de organiserende vereniging en stellen de roeicommissaris hiervan onmiddellijk op de hoogte. Roeiers die aan wedstrijden willen deelnemen, adviseren we een sportkeuring te ondergaan. Voor senioren en masters wordt een (jaarlijkse) sportkeuring sterk aanbevolen bij deelname aan tochten of wedstrijden.
3. Voor de namen van de deelnemende roeiers wordt uitgegaan van de namen vermeld bij de inschrijving/email, zij zorgen zelf voor de betaling op de door de coördinator aangegeven bankrekening t.n.v. ROEIVERENIGING VOORNE-PUTTEN, met vermelding van de naam, de tocht en datum. De tijdige afdracht bij de verenigingen wordt door RVVP geregeld. Vervoer naar de plek van afvaart wordt onderling geregeld.

4. Tijdens marathons en wedstrijden dient het officiële RVVP-clubtenue gedragen te worden. Bij deelname aan toertochten verdient het dragen van clubkleding de voorkeur.

Artikel 11. Bootgebruik tijdens marathons & toertochten.

1. Roeiers die een boot mogen gebruiken voor een marathon of toertocht moeten er zelf voor zorgen dat de boot wordt afgeschreven in het reserveboek voor de periode dat de boot op transport is.
2. De ploeg zorgt zelf voor het opladen en voor het compleet terugkomen van alle toebehoren. Zij dient zich van te voren op de hoogte te stellen van de juiste wijze van vervoeren.
3. Bankjes en andere losse onderdelen worden altijd in de auto vervoerd.
4. Bij vervoer met de botenwagen wordt een boot altijd zodanig vastgebonden, dat deze onderweg niet van de wagen kan vallen, bij remmen niet verschuift en geen gevaarlijke situaties kan veroorzaken.
5. Na terugkomst zorgt de ploeg ervoor dat de boot afgeladen wordt en direct gebruiksklaar in de loods ligt.
6. Ploegen die RVVP-eigendommen zoals bijvoorbeeld schragen meenemen naar wedstrijden, zijn er verantwoordelijk voor dat deze eigendommen na de wedstrijd weer terug komen bij RVVP. Zorg dat RVVP-eigendommen zijn gemarkeerd met RVVP of naamstickers (te verkrijgen bij het droogdok).
7. Boten kunnen alleen meegenomen worden met toestemming van de roeicommissaris. Als de roeicommissaris onbereikbaar is, moet toestemming van een bestuurslid gevraagd worden.
8. De botenwagen mag alleen getrokken worden met een auto die door een daartoe bevoegd lid wordt bestuurd. Zie ook onder "Botenwagen" in Artikel 1
9. Voor vertrek wordt gecontroleerd of de bouten van alle stellingen zijn aangedraaid.
10. Voor vertrek worden alle lichten van de botenwagen gecontroleerd.
11. Bij terugkomst mag de botenwagen NIET op de handrem gezet worden.
12. Na het afladen worden de wielklem en het slot op de disselkop geplaatst.
13. Als de boot is afgeladen, wordt de stekker uit de bus op het linker spatbord verwijderd en worden de kappen over beide spatborden geplaatst en vastgebonden.

Artikel 12 Loods regels: Toegang en afsluiten

1. Leden die dat willen kunnen als ze een van de vier roeiproeven met goed gevolg hebben afgelegd en voldoende ervaring hebben, een sleutel van de RVVP-loods en het clubhuis aanvragen bij de Materiaalcommissaris. Deze zal zo spoedig mogelijk beslissen over de aanvraag. Het is de verantwoordelijkheid van alle sleutelhoudende leden gezamenlijk om te zorgen dat de gebouwen goed afgesloten worden. Hiermee willen we voorkomen dat iemand zonder sleutel als laatste op het terrein is, terwijl nog niet goed is afgesloten. De borgsom voor de sleutel is vastgesteld op €5,-
2. De bemanning van de laatste boot die afvaart zorgt ervoor dat alle gebouwen afgesloten zijn, tenzij er leden op het terrein van de vereniging achterblijven.
3. Degene die als laatste het terrein verlaat (kijk in het logboek of er nog boten op het water zijn) controleert ook de loods en de clubruimte en dient er zorg voor te dragen dat:
 - a. Alle verlichting in beide gebouwen is uitgeschakeld.
 - b. Alle ramen, luiken en deuren gesloten zijn.
 - c. Alle buitendeuren goed zijn afgesloten, incl. alle grendels van de loodsdeuren.
 - d. Het hek is afgesloten met het hangslot.
 - e. De slagboom naar beneden is gedaan.

Roeiproevensysteem

1. Inleiding, Doelstelling en Doelgroep

Waarom een roeiproevensysteem?

RVVP kent een beperkt roeiproevensysteem. Deze roeiproeven geven het vaardigheidsniveau van de roeier/stuurman aan en de moeilijkheidsgraad van de boot. Op deze wijze wordt er op een gecontroleerde wijze voor gezorgd, dat zowel de roeier, de stuurman als het materiaal niet worden blootgesteld aan onnodig, onveilige situaties als gevolg van het onvermogen van de roeier of stuurman. Gezien onze huidige botenbestand is het roeiproevensysteem beperkt tot vier proeven voor C2X+, C1x+ en skiff en bij hoge uitzondering in een Wherry. Bij groeiend en gewijzigd botenbestand zal het roeiproevensysteem hierop worden aangepast. Het roeiproevensysteem is onlosmakelijk verbonden met het roei- en examenreglement RVVP.

Doelstelling

De bedoeling van dit hoofdstuk is om duidelijkheid te verschaffen over de doelen, proefeisen en methode van proefafname. Dit hoofdstuk is zodanig opgezet, dat een beginnend lid direct kan zien wat er van hem/haar verwacht wordt bij de proefafname. Bovendien zal het bij de leden duidelijkheid verschaffen over de gestelde eisen en toetsing en bovendien een gevoel van 'objectiviteit van de proefafname' teweegbrengen.

Doelgroep

Dit roeiproevensysteem is bedoeld voor zowel leden van de afroecommissie als voor proefkandidaten.

2. Soort examen:

1. Basisproef

Boottype basisproef: De basisproef wordt afgenomen in een C2x+ of C3X+. In uitzonderlijke gevallen kan de basisproef ook worden afgelegd in een Wherry. Het afleggen van de basisproef in een Wherry heeft dan wel tot gevolg, dat deze roeier na het afleggen van de roeiproef niet buiten ons eigen water mag roeien en ook mag hij niet zelfstandig het water op in een andere boot dan de Wherry.

Voorwaarden voor deelname aan de Basisproef: De roeier dient te beschikken over voldoende gezichtsvermogen (eigen verantwoordelijkheid) ten behoeve van het sturen, en over basis-zwemvaardigheden.

1. **Doel van de Basisproef:** De roeier toetsen op veiligheid, zowel qua roeien als qua sturen. Onder veiligheid wordt verstaan: zodanig omgaan met de boot dat er geen ongelukken (met de roeiers of met andere vaarweggebruikers) kunnen gebeuren, de roeiers geen blessures kunnen oplopen en het materiaal heel blijft.

2. **Proefeisen Basisproef**

De basisproef toetst op het aanwezig zijn van basisvaardigheden.

Basisvaardigheden omvatten die vaardigheden die nodig zijn voor het veilig uitvoeren van een normale training in een scullgeriggeerde boot.

- a. **Roeitechnische competenties**

- i. Een redelijke scullhaal maken waarbij eigen veiligheid is gewaarborgd: d.w.z. blessurevrij roeien in een redelijke haal.
- ii. Praktische uitwerking:
 1. Bij de inpik de handen vanuit het schoudergewricht omhoog brengen.

2. De haalvolgorde benen-rug-armen.
3. De recovervolgorde armen-rug-benen.
4. Gecontroleerd oprijden.
5. Polsen gestrekt in de haal.
6. Juiste handgreep van riemen: duimen op de uiteinden van de riemen en ontspannen greep.
7. Ontspannen schouders in gehele beweging (zithouding) .Een blessurevrije rughouding (verschilt per persoon).
8. Gelijkheid tussen bak- en stuurboordriem.
9. Gelijkheid met de slag zodat de veiligheid van materiaal en mens wordt gewaarborgd.
10. Kennis van de termen behorende bij de roeihaal

b. Protocol afname van de proef voor C2x+ of C3x+

- i. De proef wordt afgenomen in een C2x+ of C3x+
- ii. Het samen met de andere roeiers in het water leggen van de boot.
- iii. Het optuigen van de boot. Het controleren van de boot. Geen mankementen? Luikjes gesloten? Slidings vast, stoeltje rijdt goed over de slidings, heelstrings voetenbord in orde?
- iv. Instappen
- v. Wegvaren
- vi. Een stuk roeien
- vii. Sturen
- viii. Rondmaken
- ix. Bijzondere handelingen, zoals slippen/vallen, houden en stoppen van de boot, "balken"
- x. Wisselen op het water en aan een steiger
- xi. Het rondje om het exameneiland roeiend en sturend afleggen
- xii. Aanleggen
- xiii. Uitstappen
- xiv. Afdrogen en opruimen
- xv. Binnenbrengen van de boot
- xvi. Bovendien wordt (net als bij de overige proeven) tevens de theoretische kennis van de vaarreglementen, materiaal e.d. getoetst door middel van een aantal theorievragen.

2 Proef C1:

- a. Boottype C1.
- b. Voorwaarden voor deelname aan de proef C1:
 - i. De roeier dient in het bezit te zijn van de proef voor C2x+.
 - ii. heeft dat niveau van de proef voor C2x+ elders opgedaan en dispensatie gekregen van de roeicommissaris.

Doel van de proef C1: Getoetst wordt of de roeier individueel en ongestuurd veilig kan varen met een technisch redelijke haal. Hierbij wordt beoordeeld of de stap van gestuurd CX+-materiaal naar het meer kwetsbare materiaal en de ongestuurde C-nummers verantwoord is, zowel qua techniek, koers behouden als veiligheid.

Proefisen C1

De proefisen m.b.t. roeibeweging en corresponderend waterwerk staan op de vorderingenlijst (zie Bijlage B van dit reglement). Verbeterde roeitechniek scullen

t.o.v. basisproef. Er wordt getoetst op technisch redelijk roeien in een normale trainingshaal zonder te slifferen.

Protocol afname C1-proef

- a. Naar buiten en naar binnen brengen van de boot met behulp van een tweede persoon.
- b. Het vaarklaar maken van de boot. Zelfstandig instappen, uitzetten, wegvaren, aandacht voor overig verkeer op het water.
- c. Aanleggen onder de juiste hoek en met de juiste snelheid op het vlot aankomen, rekening houdend met de wind, tijdig houden etc. Boot zodanig aan het vlot aanleggen, dat deze zonder problemen naar binnen kan. Zelfstandig uitstappen.
- d. Behendigheid in manoeuvreren met de boot. Uitvoeren van enkele oefeningen zoals: strijken, rondmaken, bochtsturen, aanleggen, slalommen tussen boeien, aanleggen zonder uitstappen bij een steiger, etc.
- e. De roeier is in staat om enkele tientallen meters achteruit te roeien (strijkend).
- f. Anticiperen en reageren op overig vaarverkeer en onverwachte situaties. Kan getoetst worden middels simulaties, via complexe commando's, of hulpmiddelen zoals boeien etc. Dit kan ook mondeling getoetst worden.
- g. Tijdens de proef continu blijven letten op veilig varen (kijkt de roeier vaak genoeg om, worden er op tijd de goede beslissingen genomen.)
- h. Aanleggen vlot, zelfstandig uitstappen vlot.
- i. Bij binnenbrengen afdrogen van de boot, luikjes open etc.
- j. Kennis vaarregels kan soms ook in de praktijk getoetst worden, bij passage van een brug of ontmoeting met ander vaarverkeer.

3 Skiffproef

- a. Deze proef wordt in glad materiaal geroeid
- b. Voorwaarden voor deelname aan de skiffproef:
De roeier:
 - i. is afgeroeid in de C1, of
 - ii. heeft dat niveau elders opgedaan en dispensatie voor C1 gekregen van de roeicommissaris.

Doel van de proef skiff: Getoetst wordt of de roeier in een technisch gecontroleerde, doorgaande trainingshaal kan varen.

Proefeisen skiff: De nadruk ligt in deze proef op het technisch niveau van de roeier. Er moet sprake zijn van een duidelijk verbeterde roeitechniek (scullen) t.o.v. C1.

Roeitechnische competenties

- a. De proefeisen m.b.t. roeibeweging en corresponderend waterwerk worden ook vermeld in de vorderingenlijst
- b. De roeier kan vertellen hoe de haal uitgevoerd moet worden (bewust roeien) en kan op aanwijzing een fout verbeteren (=basiscontrole van roeitechniek).
- c. De roeier heeft een goed gevoel voor het juiste ritme in de haal en roeit vrijwel watervrij.
- d. De roeier kan de technische punten in een continue trainingshaal correct blijven uitvoeren.
- e. De roeier blijft bij het vereiste technische niveau veilig varen.
- f. De roeier kan oefeningen uitvoeren en weet wat het doel van de oefening is (=bewust roeien en basiscontrole van roeitechniek).

Stuurtechnische competenties

Je plaats op het water kennen. Voldoende omkijken, veilig sturen, inschatten van de situatie en accuraat handelen.

Protocol afname skiffproef

- a. Naar buiten en naar binnen brengen van de boot. Het vaarklaar maken van de boot.
- b. Zelfstandig instappen, uitzetten, aandacht voor overig verkeer op het water.
- c. Wegvaren.
- d. Technische punten volgens vorderingenlijst in doorgaande trainingshaal.
- e. Indien nodig techniekaanwijzingen geven en controleren op effect.
- f. Tijdens de proef continu blijven letten op veilig varen (kijkt de roeier vaak genoeg om, worden er op tijd de goede beslissingen genomen, worden de bruggen correct gepasseerd e.d.).
- g. Aanleggen onder de juiste hoek en met de juiste snelheid op het vlot aankomen, rekening houdend met de wind, tijdig houden etc. Boot zodanig aan het vlot aanleggen, dat deze zonder problemen naar binnen kan. Zelfstandig uitstappen.
- h. Behendigheid in manoeuvreren met de boot. Uitvoeren van enkele oefeningen zoals: strijken, rondmaken, bochtsturen, aanleggen, slalommen tussen boeien, etc.
- i. Bij binnenbrengen afdrogen van de boot, luikjes open etc.

3. Proefafname algemeen

In dit hoofdstuk wordt een aantal aspecten van het afnemen van proeven besproken, welke niet specifiek aan een bepaalde proef gerelateerd zijn.

1. Inschrijving:

- a. De afroecommissie stelt de data vast waarop er afgeroeid wordt.
- b. Intekenen kan tot ten laatste 1½ week voor het betreffende proefafnamemoment.
- c. Kandidaten mogen zich pas inschrijven, als hun instructeur aangegeven heeft dat het gewenste technische niveau bereikt is.
- d. Per proefdag mag een kandidaat zich hoogstens voor 1 proef opgeven, tenzij hij of zij van tevoren anders met de afroecommissie is overeengekomen.

Frequentie proefafname:

Er wordt naar gestreefd om 4x per jaar een afroeidag te organiseren afhankelijk van het aantal proefkandidaten.

2. Theorie

De leden van RVVP worden geacht naast bepaalde praktische vaardigheden, ook een behoorlijke theoretische kennis te hebben (vaarregels, RVVP regels, commando's, veiligheid, materiaal, Binnenvaart Politiereglement, etc.).

3. Evaluatie van de proef

Na afloop van de proeven worden de kandidaten in besloten gezelschap door de afroecommissie op de hoogte gebracht van de uitslag. Daarbij zijn alleen de afroecommissie, de kandidaten en hun instructeurs aanwezig.

Basisinformatie over materiaal, omgeving en regels

1. HET MATERIAAL

1.1 De boten

Er zijn veel uitvoeringen van roeiboten, waarbij de roeier met behulp van rolbankjes ook (vooral) beenkracht kan gebruiken voor de voortbeweging van de boot.

De manier waarop de huid van de boot is geconstrueerd bepaalt of wij over gladuitgevoerde boten of overnaadse boten spreken. Van gladuitgevoerde boten is de huid gevormd uit dunne houten of kunststof platen. Bij overnaadse boten bestaat de huid uit dakpansgewijze aan elkaar geklonken houten stroken. Dit type is in onbruik geraakt vanwege de hoge fabricage- en onderhoudskosten.

Afhankelijk van het type riem dat de roeier hanteert worden onderscheiden:

- **Gieken:** In deze boten hanteert iedere roeier één riem ('oar'; boordroeien). We kennen twee-, vier-, en achtriemsgieken, kortweg genoemd twee, vier en acht. De tweeën en vieren worden zowel met als zonder stuurman geroeid; achten altijd met stuurman.
- **Sculls:** In deze boten hanteert iedere roeier twee riemen. We onderscheiden een-, twee-, drie-, vier- en achtpersoonsboten. De eenpersoonsboten van deze categorie worden skiff genoemd, de meerpersoonsboten respectievelijk dubbeltwee, dubbeldrie, dubbelvier en dubbelacht. Boten met of zonder stuurman komen beide voor behalve bij een dubbelacht.

Boten worden nog naar hun constructie en gewicht onderscheiden in:

Gladde boten: op snelheid gebouwd en geschikt voor wedstrijden of training. Licht en instabiel. Ook wel A en B-boten genoemd waarbij de B-boot door de enigszins platte bodem iets stabiel is.

C-boten: voor recreatief roeien en tochten. C-boten hebben een kiel voor meer stabiliteit.

D en E-boten: idem maar zwaarder en breder uitgevoerd dan C-boten; geschikt om op rivieren of meren te varen.

Wherry's: degelijke, brede, als dubbeltwee uitgevoerde boten meestal met plaats voor twee stuurlieden. Er bestaan ook single-wherry's. Wherry's worden gebruikt voor toertochten op alle wateren (er is voldoende ruimte voor de picknickmand!).

Aanduiding van boten: achtereenvolgens aanduiding constructie, aantal roeiers, x voor sculls en + als stuurplaats aanwezig is en "-" als er geen stuurplaats is. Bijvoorbeeld:

C2x+ : C dubbeltwee met stuurman

2- : gladde boordgeroeide twee zonder stuurman

2x : gladde dubbeltwee zonder stuurman

Wh: wherry

Ov: overnaadse boot.

1.2 Riemen

Soorten

Zoals hierboven onder 1.1 al aangeduid, bestaan er twee soorten riemen, die voor het boordroeien, de 'oars', en die voor het scullen, de 'sculls'. 'Oars' zijn langer en dikker, en dus zwaarder dan 'sculls'. Omdat één 'oar' met twee handen wordt vastgehouden is het handvat breder uitgevoerd. Materiaal voor riemen kan zijn van hout, kunststof of een combinatie hiervan.

Riemonderdelen:

- *Blad* met *hals* (houten riemen kunnen op het eind met een *beslag* tegen slijtage worden beschermd)
- *Steel*

- *Manchet met daarop de kraag*
- *Handle met handvat*

Het blad kan uitgevoerd zijn als “*big blade*” (breed, asymmetrisch blad) Bij ons bij veel boten in gebruik



Of als “*Double Wing*” bijvoorbeeld de Tjiftjaf en de Pijlstaart



of als “*Macon*” (minder breed en symmetrisch). Macon-bladen worden steeds minder gebruikt. Bij onze vereniging o.a. voor de Alk en de Zwaan



Glade boten worden hoofdzakelijk voorzien van big blades, wherry's vaak met Macon, en C-boten naar wens. Bladen die minder smal en veel langer zijn dan de Macon zijn antiek (en worden Tulp-bladen genoemd).

De hefboomwerking van de riem kan beïnvloed worden door de kraag over de manchete te verplaatsen. Dit mag alleen gedaan worden door leden van het Droogdok. Hiervoor kunnen ook opzetstukken worden gebruikt die tussen kraag en dol geschoven worden; eventueel te gebruiken bij tochten waarbij men last heeft van sterke wind mee of tegen.

Op de steel wordt de naam van de boot vermeld. Op riemen van sommige boten zijn nummers aangebracht, overeenkomend met de plaats in de boot. De nummering begint bij de boegroeier: 1 en

zo door tot aan de slagroeier. Ook wordt veelal aangegeven of er sprake is van een bakboord (rood) of stuurboordriem (groen) d.m.v. kleurcodering.

1.3 Onderdelen van boten

De zitplaats voor de roeier is een *rolbankje*, dat door middel van twee asjes met wieltjes over de *sliding* rolt. Op deze wijze wordt de lengte van de haal sterk vergroot en kan beenkracht worden gebruikt (vergeet niet, dat 2/3 van al onze spieren in onze benen zitten!). Op het begin en einde van de sliding zijn *stops* aangebracht waar tijdens het roeien niet tegenaan mag worden gereden, om schade aan het rolbankje te voorkomen.

Houd de slidings schoon. In de slidings mag zich geen vuil of zand bevinden; dit veroorzaakt snelle slijtage! Tussen de slidings is een *voetenplankje* aangebracht, dat wordt gebruikt om in en uit de boot te stappen.

Bron: <https://www.zrzv-isala.nl/heelstrings>

Bij roeien is het belangrijk dat je stevig vastzit aan je voetenbord. Vooral bij wedstrijdroeien, omdat je maximaal wilt profiteren van de kracht die je benen op de boot uitoefenen. In wedstrijdboten zitten daarom vaak aan het voetenbord vastgeschroefde schoenen. Maar ook in recreatief materiaal kan je je voeten stevig vastmaken in de zogenaamde "flexheels": in hoogte verstelbare zwarte kunststof zooltjes met hakstuk en riempje.

Maar: Soms wil je absoluut niet stevig vastzitten aan je boot! Als je omslaat, bijvoorbeeld. Zo snel mogelijk los en er (onder) uit. Dan heb je geen tijd om je veterstrikcursus er nog eens op na te slaan, als je al iets kunt zien en je vingers niet verkleumd zijn ... Bruut geweld is dan nodig: lostrekken die voeten!

Daarom zitten er tussen de hakken van die vaste schoenen (of die hakstukken van de flexheels) en het voetenbord vetters of riempjes, die net lang genoeg zijn om je bij het oprijden voldoende bewegingsvrijheid te geven, maar die bij het met kracht uittrekken van de schoen je helpen bij het loskomen. Vergelijk het maar met die handige plankjes bij het uittrekken van laarzen.

Er wordt regelmatig geconstateerd dat met het verwisselen van een voetenbord de heelstrings niet worden bevestigd. Dit is dus levensgevaarlijk.

Daarom: bevestig en controleer altijd de heelstrings als je vaart in een boot met flexheels of vaste schoenen!

Bij wedstrijden letten de kamprechters erop en mag je het water niet op als de zaak niet in orde is. En dan kom je gegarandeerd tijd te kort om het netjes voor elkaar te maken. Vooruitzien is belangrijk, zelfs voor roeiers!

Het roeien met hardloopschoenen in de flexheels is ook af te raden. Die schoenen hebben namelijk een breed uitlopende voet voor de demping tijdens het landen. Deze schoenen klemmen zich vast in de flexheels. Dat is gevaarlijk. Het advies is om schoenen met een smalle voet, bijvoorbeeld gewone gymmen, te gebruiken voor het roeien.

Als allerlaatste nog een waarschuwing. Er zijn misschien boten waar voor jouw gevoel schoenen inzitten die maat "schuit" hebben. Als je zelf een kleine maat hebt, ga dan NOOIT met je eigen kleinere schoenen in de bootschoenen. Als je voeten eenmaal nat zijn, krijg je je kleine schoenen er niet meer uit.

De voeten van de roeier worden geplaatst op een verschuifbaar *voetenbord*, waarin de voeten door middel van een riempje losjes worden vastgemaakt: voeten moeten zonder losmaken van de riempjes van het voetenbord kunnen worden weggenomen. Dit is heel belangrijk bij het omslaan van de boot. Sommige boten zijn voorzien van vloerplankjes rond het voetenbord, waarop tijdens het stellen van het voetenbord de voeten kunnen worden geplaatst. Indien deze plankjes ontbreken, mogen de voeten niet op de huid van de boot worden geplaatst, maar op de spanten of boorden! Riemen worden geplaatst in *dollen*. De riemmanchet wordt in de dol geplaatst met de kraag aan de bootzijde. De riem wordt in de dol geborgd door het *overslagje* (ook wel *hekje* genoemd) te sluiten. Er zijn ook dollen zonder overslagjes. De dol is draaibaar rond de stalen *dolpen*, die op het einde van de *rigger* (ook wel *uitlegger* of *outrigger* genoemd) is gemonteerd. Bij boordroeien heeft de boot één rigger per roeier, bij scullen twee. De riggers bij boordroeien zijn groter en steviger dan bij scullen. Bij wherry's komen inklapbare riggers voor, waar de riggers bij het opbergen van de boot naar binnen worden geklapt om ruimte te besparen.

Afhankelijk van de uitvoering zijn als versteviging van de boot houten *spanten* aangebracht. Deze spanten kunnen gebruikt worden om de boot te tillen: dit mag niet aan de riggers gebeuren! Wherry's, C, D en E-boten (met uitzondering van de Tureluur: C2X-) kunnen zijn voorzien van een metalen of kunststof *kielstrip*; indien deze is gemonteerd mag de boot met de kiel slepend over de zwarte strip van het vlot in het water worden geschoven. Ongestuurde boten, maar ook de gestuurde Hubertus en Fouever (gladde vieren) mogen niet over de zwarte strip te water worden gelaten. Wherry's kunnen zijn voorzien van *zandstroken*: overlans gemonteerde latten voor stabiliteit en bescherming.

Een *roertje* met *stuurtoew* wordt gebruikt om te sturen. Gladde boten hebben een *vinnetje* voor koersvastheid en kunnen een klein *roertje* hebben, te bedienen door de stuurman of door de boeg met behulp van een door de voet bediend mechanisme (bij boten zonder stuurman).

De linkerkant van de boot in de vaarrichting (rechts voor de roeier) wordt *bakboord* genoemd; de andere kant is *stuurboord*.

Bij de Wherry- en C-bootuitrusting hoort nog een pikhaak (voor hulp bij aanleggen), hoosmateriaal, twee landvasten en een vlag (optie).

2. GEBRUIK VAN HET MATERIAAL

2.1 Wie mag zelfstandig roeien?

Leden, die de roeiproef met succes hebben afgelegd en een sleutel van de loods / het clubhuis hebben ontvangen, mogen zelfstandig roeien in het type boot waarvoor zij zijn afgeroeid. Zij zijn verantwoordelijk voor de samenstelling van de bemanning: voldoende ervaring.

2.2 Reserveren van boten

Op de door de roeicommissie vastgestelde algemene roeitijden en aangekondigde roeitochten met eigen boten kunnen geen boten gereserveerd worden! De roeicommissaris kan ontheffing verlenen voor deelname aan evenementen of speciale trainingen. In het logboek wordt vermeld of de boot tijdens de inloop beschikbaar is.

2.3 Uitvaren

Afschrijven:

De stuurman schrijft de boot af in het logboek na vastgesteld te hebben dat de boot niet reeds is gereserveerd door anderen. Hij vermeldt naam van de boot, namen van de bemanningsleden en aanvangstijd.

Riemen buiten brengen:

Lopen met het blad naar voren; naast elkaar met de holle kant naar boven op het vlot leggen. Nooit hard lopen met riemen. Nooit over riemstelen van op het vlot liggende riemen lopen. Nooit tegelijkertijd met de riemen roer, rugleuning of stoeltje vlag en pikhaak naar het vlot brengen.

Boot naar buiten brengen:

Opmerking: bij de botenstellingen is gecodeerd aangegeven hoe de boot te water moet worden gelaten.

- Boten op karren worden naar het vlot gereden. De bemanning verdeelt zich langs de boot tilt de boot aan de spanten/tilstangen voldoende hoog op om de boot op de strip aan de rand van het vlot te leggen. De boot wordt in het water gegleden, waarbij de bemanning zorgt dat de boot n balans blijft, anders beschadigt de huid. Indien nodig wordt hulp van andere leden gevraagd. Het te water laten van C-boten en wherry's wordt altijd gedaan met de voorsteven naar het vlot gericht. Dit om schade aan de roerpen te voorkomen. Let op de riggers bij het uitbrengen. Ze hebben de neiging om bij het in- en uitbrengen, tegen de benen aan te komen. In het ergste geval kan je zelfs in het water worden geduwd.
- C-boten op stellingen worden door de volledige ploeg naar buiten gebracht; C1's en skiffs door twee man. De stuurman dient erop toe te zien dat de boot door alle roeiers tegelijk van de stelling wordt getild, niet geschoven om wringen te voorkomen (Commando's: *"Aan de boorden, tillen gelijk, nu!"*). Buiten de loods wordt de boot gekeerd, op singels gelegd en klaargemaakt voor varen (overslagen los, afdichtingdeksels dichtdraaien en eventueel landvasten en bevestigingstouwtjes losmaken. De boot wordt te water gelaten volgens de procedure. Zie Artikel 6.
- Gladde boten worden door de volledige ploeg naar buiten gebracht. De stuurman (of de boeg) geeft de commando's: *"Aan de boorden, in de spanten, voor de buiken, tillen gelijk, nu!"*. De boot wordt op de schouders naar buiten gebracht; let op dat dollen niet in aanraking komen met andere boten. Buiten de loods wordt de boot gekeerd, op singels gelegd en klaargemaakt voor varen (overslagen los, afdichtingdeksels dichtdraaien). Gladde boten worden altijd door de volledige bemanning parallel aan het vlot in het water gelegd.

Boot vaarklaar maken

Altijd eerst de riemen in de, zich aan de vlotzijde bevindende, dollen leggen (kraag tegen dol) en de overslagjes meteen sluiten. Kunststof riemen worden met de holle kant naar boven op het vlot neergelegd. De riemen aan de kant van het water in de dol leggen over de platte kant van de steel, vervolgens gedeeltelijk inschuiven en de handle op het boord aan vlotzijde leggen (blad niet in het water laten drijven!).

Nadat de stuurman het roer heeft aangebracht laat hij, de boot vasthoudend aan een rigger, de roeiers instappen. Overslagjes aan de waterzijde na het instappen meteen vastmaken. Bij C1 of skiff is het mogelijk om het overslagje aan de waterzijde alvast op het vlot vast te maken.

Voetenborden kunnen daarna worden ingesteld. Dit kan aan het vlot gebeuren of op het water, dit in het geval meerdere boten uitvaren. De roeier mag in uitgereden stand de stops aan het einde van de sliding niet raken; tussen de handen moet bij een rechte rug een vuistgrote ruimte overblijven. Opgereden tot de voorste stops moeten de scheenbenen vrijwel verticaal staan. Bij het verstellen van het voetenbord de benen over het dolboord plaatsen en de handles van de riemen onder de oksels nemen.

Voordat men gaat roeien altijd controleren of overslagen en voetenbord goed zijn vastgezet en de riemen op de juiste wijze zijn aangebracht (juiste boord, steel vóór de dolpen, kraag aan de bootzijde van de dol en juiste riemnummer indien van toepassing).

NOOIT met de riemen afzetten tegen het vlot bij het uitvaren. Zo beschadig je het meest tere gedeelte van het blad, wat lastig te repareren is .

Laat je bijvoorbeeld uitzetten door iemand op het vlot.

Duw jezelf af in de lengterichting van het vlot in het geval van eenmansboten.

Zorg dat de boot zodanig ten opzichte van het vlot ligt dat de roeiers hun riemen al volledig kunnen uitzetten.

Stuurman zet zich af met voet of hand, met pikhaak of peddel.

Slippend strijken

Ook de riemen niet gebruiken om na het te water laten de boot in het verlengde van het vlot te manoeuvreren, gebruik hiervoor een pik haak. Uiteraard geldt dit ook bij het binnenkomen. Gebruik een pikhaak of peddel om de boot van het vlot af te duwen.

2.4 Binnenkomen

Het vlot tegen de wind in onder een hoek van ongeveer 30° naderen De voorsteven richten op dat punt van het vlot waar ongeveer de achtersteven komt te liggen als de boot is aangelegd; houdt rekening met aan- of afluende wind. Ten einde schade te voorkomen tijdig '*lichte haal*', '*laten lopen*' en '*riemen hoog aanboord*' commando's geven. Indien nodig kan door '*houden*' aan het boord aan de waterzijde de boot nog bijdraaien. Bladen en stelen niet over het vlot laten slepen. Zorg ook dat de punt van de rigger het vlot niet raakt. Hierdoor kan het vlot beschadigen. Dit kun je voorkomen door voldoende hoog boord te houden. De stuurman stapt als eerste uit, houdt de boot aan een rigger vast en laat de overslagjes aan de waterzijde openen. De stuurman laat de roeiers uitstappen.

2.5 Binnenbrengen

Dit gaat omgekeerd aan het naar buiten brengen. Vóórdat riemen etc. worden binnengebracht, wordt de boot door de gehele bemanning op de kar getild of de boot op singels geplaatst. Het uit het water tillen van C-boten en wherry's wordt altijd gedaan met de voorsteven naar het vlot gericht. Dit om schade aan de roerpen te voorkomen.

Controleer of vrij water in de boot staat en verwijder dit door omkeren of dweilen. Nadat de boot is binnengebracht, en riemen en roer zijn opgeborgen, noteert de stuurman in het logboek de tijd van binnenbrengen en vermeldt eventuele schade of geconstateerde mankementen.

Gladde boten worden door de roeiers parallel aan het vlot uit het water getild. De boot wordt bij voorkeur op de schouders naar de singels gebracht.

Boten op de singels worden schoon- en drooggemaakt, afdichtingdeksels losgedraaid, overslagjes dichtgedraaid, en op de dollen worden tennisballen geplaatst. Extra zorg wordt aan de slidings besteed: er mag geen zand of vuil achterblijven!

C-boten op stellingen worden buiten omgedraaid en naar binnen gebracht. Gladde boten worden boven de hoofden getild en naar binnen gebracht. Alle gestuurde boten worden met de achterkant naar de deurzijde van de loods opgeborgen. Ongestuurde boten worden met de boeg naar de deurzijde van de loods opgeborgen.

2.6 Steigers en andere aanlegplaatsen

Steigers en bijvoorbeeld hoge kades kunnen bij aanleggen niet met gestreken riemen worden genaderd, waardoor de boot minder stabiel zal zijn. Het naderen gebeurt hetzelfde als bij het roeivlot maar na "*laten lopen*" zal de stuurman "*riemen slippen aan ...boord*" geven. De steiger wordt genaderd en de stuurman zorgt dat de boot parallel aan de steiger komt te liggen zonder dat riggers of riemen met de steiger in aanraking komen. Alleen de stuurman pakt de steiger vast; om te voorkomen dat de boot omslaat reiken de roeiers in geen geval naar de steiger! De stuurman zal de roeiers vragen enigszins naar het boord aan waterzijde te leunen en stapt daarna als eerste uit. De stuurman houdt de boot vast aan een rigger en geeft aan wanneer roeiers kunnen uitstappen. De stuurman stapt na wisselen of instappen als laatste in waarbij hij zorg draagt dat de roeiers enigszins naar het boord aan waterzijde leunen; bij het instappen zorgt hij dat zijn gewicht in het midden van de boot terecht komt (nooit op spanten of boord stappen!).

Bij het wegvaren van een steiger mogen de riemen met beleid worden gebruikt als hefboom tegen steigerpalen om voldoende ruimte te krijgen om daarna met slippend strijken van de kant af te komen.! Het juiste commando is "*slippend strijken aan ...boord*". Opmerking: in- en uitstappen bij steigers is naar de ervaring leert de meest voorkomende oorzaak van te water raken van roeiers. Het is van belang dat bovenstaande afspraken gedisciplineerd worden toegepast!

2.7 Boot vastleggen

Als een boot wordt vastgelegd aan een steiger of vlot worden de riemen van het boord aan de waterzijde met de handles over het tegenovergestelde boord gelegd zodat de bladen niet in het water drijven. Zorg ervoor dat de riemen niet te ver over het water uitsteken om aanvaring te voorkomen. De boot wordt aan voor- en achterstevan met landvasten losjes vastgelegd.

2.8 Op het water van stuurman wisselen.

In wherry's wordt normaal op het water gewisseld. In C-boten kan dit alleen door geoefende roeiers worden gedaan waarbij tevens enige lenigheid is vereist. De roeiers houden de boot in balans (half opgereden, handles onder de oksels). De roeier die gepasseerd wordt zit voor het rolbankje, op het opstaplankje. De stuurman kruipt met handen en voeten op de boorden over de roeier heen waarbij hij zorgt dat zijn gewicht zoveel mogelijk in het midden van de boot blijft. Daarbij blijft het lichaam zo laag mogelijk. Eenmaal gepasseerd draait hij zich om (voeten op spanten, niet op de huid van de boot of op de slidings!), neemt de riemen over en geeft aan dat de roeier naar de stuurplaats kan gaan. Uit voorzorg wordt deze manoeuvre alleen uitgevoerd vlak langs de kant of in ondiep water.

Geoefende roeiers mogen de "marathon-wissel" toepassen. Hierbij gaat de betreffende roeier naar de stuurplaats. Van tevoren wordt afgesproken of de roeier onderdoor kruipt of de stuurman. Dit wordt mede bepaald door de lichaamslengte van de personen in kwestie.

2.8 Zonder stuurman roeien

Als een boot met stuurplaats niet volledig bemand kan worden kunnen geofende roeiers zonder stuurman varen. De boot wordt niet voorzien van het roer en voor zover mogelijk op vlonders bij de achtersteven worden twee zandzakken geplaatst. De boeg neemt de taken van de stuurman over en zorgt ervoor dat door voldoende zicht op het vaarwater een veilige koers wordt gevaren. De roeiers dienen zijn commando's stipt te volgen.

Omdat gebruik gemaakt wordt van boten die in principe bedoeld zijn om gestuurd te roeien, mag in deze boten alleen ongestuurd geroeid worden als de boegroeier daartoe door het bestuur geschikt is bevonden en toestemming heeft.

Van koers veranderen gebeurt door aan een boord krachtiger te halen (*commando's stuurboord sterk of bakboord best*)

3. DE COMMANDO'S

De hieronder vermelde commando's bestaan uit een waarschuwingscommando en een uitvoeringscommando.

Klaarmaken voor instappen gelijk

Vóór het waarschuwingscommando 'instappen gelijk' moeten de roeiers zich naast de boot hebben opgesteld, met het gezicht naar de achtersteven. Het bankje wordt halverwege de sliding gereden. De roeiers nemen met de hand aan de waterzijde de handles van beide riemen vast (scullopstelling). De stuurman houdt de boot vast aan een rigger.

- instappen gelijk (waarschuwingscommando)
- één (uitvoeringscommando)
De voet aan de waterzijde op het voetenplankje plaatsen.
- twee (uitvoeringscommando)
Het lichaamsgewicht overbrengen op de in de boot geplaatste voet, de andere voet wordt in het voetenbord geplaatst.
- drie (uitvoeringscommando)
Gaan zitten. Meteen overslagje sluiten. Voetenborden stellen kan daarna aan het vlot of later op het water.

Slag klaarmaken. ...slagklaar ...af!

- Slag klaarmaken (waarschuwingscommando)
Naar voren rijden voor de inpik, bladen horizontaal op het water
- slagklaar (waarschuwingscommando)
De bladen verticaal draaien en in het water zetten.
- af! (uitvoeringscommando) De roeibeweging gaan maken.

Laat. ...lopen ...bedankt!

- Laat.... (waarschuwingscommando) Dit commando wordt gegeven bij de inpik.
- lopen (uitvoeringscommando, soms wordt "de boot" er aan toegevoegd)
Dit commando wordt gegeven aan het eind van de haal. De haal wordt afgemaakt; de bladen worden horizontaal boven het water gehouden. De roeiers houden de benen en armen gestrekt, ten einde de boot goed in balans te kunnen houden.
- bedankt! (uitvoeringscommando)
Nu worden de bladen enigszins opgedraaid naar de vaarrichting op het water gelegd. De roeiers rijden eventueel half op en houden de handles met beide handen vast, zodat de boot stabiel op het water blijft liggen. Ervaren roeiers kunnen de riemen ook onder de oksels klemmen.

Houden (uitvoeringscommando, ook wordt wel het commando "vastroeien" of "stoppen" gegeven)

Bij dit commando (in het algemeen voorafgegaan door het commando 'laat. ...lopen....bedankt') worden de bladen snel verder opgedraaid zodat zij verticaal in het water staan. Als de stuurman '...aan stuurboord/ bakboord' toevoegt wordt alleen aan het genoemde boord 'gehouden'.

Slippen aan stuurboord/ bakboord/ beide boorden (uitvoeringscommando)

Na de uitpik het bovenlichaam achterover buigen en het blad langs de boot brengen aan het genoemde boord of aan beide boorden. De handles moeten worden vastgehouden en de bladen blijven boven het water, tenzij de balans verstoord dreigt te worden..

Stuurboord sterk! (uitvoeringscommando)

Aan stuurboord krachtig halen, aan bakboord met weinig kracht halen. Einde van deze actie: Bedankt! of Beide boorden gelijk!

Bakboord best! (uitvoeringscommando)

Aan bakboord krachtig halen, aan stuurboord met weinig kracht halen. Einde van deze actie: Bedankt! of Beide boorden gelijk!

Lichte haal (uitvoeringscommando; ook wordt wel "light paddle" gegeven) Langzaam en zeer licht roeien, zonder kolken.

Harde haal (uitvoeringscommando; ook wel "hard paddle") Met krachtige haal roeien.

Strijken gelijk..nu!...bedankt!

- Strijken gelijk (waarschuwingscommando) De bladen (of blad) 180° draaien. Dit is de meest effectieve wijze. Minder ervaren roeiers kunnen het commando uitvoeren zonder het blad te draaien.
- nu! (uitvoeringscommando)
De handles met de bladen boven water naar je toehalen. Bladen in het water en tegen de handles duwen. De boot achteruit laten varen, eventueel roer recht en stuurtoewen strak houden. De slag geeft het tempo aan.
- bedankt! (uitvoeringscommando)
De bladen op het water leggen

Als de stuurman '...aan stuurboord/ bakboord' toevoegt wordt alleen aan het bedoelde boord 'gestreken'

Slippend strijken

De riemen zijn langsij de boot (na commando slippen aan ...) en nu wordt met korte halen gestreken om de boot parallel aan de steiger op het vaarwater te brengen

Rondmaken over bakboord.....bedankt!

- Rondmaken over bakboord (waarschuwingscommando)
 - Laat....lopen
 - Houden BB
 - Klaarmaken voor strijken BB (sommigen draaien het blad 180°, anderen niet).
 - Strijken BB
 - Halen SB
 - Etc.
- Bedankt!
Einde rondmaken.

Rondmaken over stuurboord: zelfde acties, gespiegeld.

Denk om de riemen aan bakboord (of: stuurboord) (waarschuwingscommando)

Dit commando wordt gegeven bij het rakelings passeren van obstakels aan bakboord of bij het aanleggen aan bakboord.

Uitstappen gelijk ...een. ..twee. ..drie

De stuurman stapt als eerste uit. Hij houdt de boot vast aan een rigger en geeft aan dat de roeiers de overslagjes aan het aan de waterzijde liggende boord kunnen openen.

- Uitstappen gelijk (waarschuwingscommando)
De voet aan de waterzijde van de boot uit de voetenbord halen en op het voetenplankje plaatsen.
- één (uitvoeringscommando)
Bovenlichaam naar voren buigen, lichaamsgewicht op voet brengen en opstaan; tijdens het opstaan de andere voet uit de voetenbord halen.
- twee (uitvoeringscommando)
Voet aan de vlotzijde op het vlot plaatsen en gewicht naar het vlot verplaatsen; de riem aan de waterzijde wordt meegetrokken (de riem blijft echter nog in de dol).
- drie (uitvoeringscommando)
Voet van opstaplankje op het vlot plaatsen en riem aan waterzijde uit dol halen.

Bij het maken van roeitochten kunnen vele obstakels voorkomen die de stuurman tijdig moet opmerken en op de juiste wijze moet passeren. Hierbij mag geen risico voor roeiers of materiaal genomen worden!! Het verdient aanbeveling om deze commando's tijdig aan te kondigen. Voorkomende commando's zijn:

Vallen!

Het commando "Vallen" wordt gebruikt om lage (smalle) bruggen te passeren.

Het commando "Vallen" wordt gegeven in het ritme van de slagen.

"Vallen na aftellen 3..2..1..nu". Hierbij "valt" men achterover en blijven de riemen in een hoek van ongeveer 45° t.o.v. de boot. Als de riemen parallel aan de boot moeten worden gehouden, dan wordt het commando:

"Slippen en Vallen na aftellen. 3...2...1...nu". Hierbij "valt" men achterover en gaan de riemen parallel aan de boot. Aan de stuurman de keuze of de bladen al dan niet op het water rusten tijdens de uitvoering. De bladen op het water laten rusten geeft meer stabiliteit, maar remt de boot wel af. Dat kan lastig zijn bij een lange brug.

Nu gaat de roeier achterover liggen, dit als een zeer lage brug moet worden gepasseerd.

De stuurman geeft ruim van te voren duidelijk of het een lage / smalle brug is .

Het commando "bukken" wordt ten zeerste afgeraden. In het verleden zijn hierdoor ernstige blessures ontstaan.

Geadviseerd wordt om tijdens tochten en, vanwege de grotere snelheid, zeker bij marathons bij **iedere brug** aan te geven dat deze gepasseerd gaat worden en dat hij "hoog" of "laag" en of hij "breed" of "smal" is. Hierdoor worden de roeiers niet verrast door een brug die laag lijkt, maar voldoende hoog is om onder door te varen. Dit houdt iedereen aan boord scherp.

Balken!

Dit commando, ook Pieterburen genoemd, wordt ingezet om smalle watergedeeltes te kunnen passeren. Hierbij wordt met de riemen aan één kant van de boot (bakboord of stuurboord) geroeid, terwijl de andere geslipt gehouden wordt.

Normalerwijze gaat dit als volgt:

- De stuurman kondigt het “balken” aan en meldt daarbij aan welke zijde geslipt gaat worden.
- Laat.....lopen, zorg dat de boot door blijft lopen.
- BB (of SB) slippen.
- Lichte haal SB (of BB). Zeker de eerste halen moeten licht zijn. Als deze handeling over een langere afstand moet worden uitgevoerd, dan kan gekeken worden of er iets meer kracht kan worden gezet.
- De stuurman geeft sterk tegenstuur om de boot op koers te houden.

Halve riem halen!...nu!

Dit commando wordt ook gebruikt om smalle watergedeeltes te passeren, maar waar “balken” niet goed lukt (bijvoorbeeld in een C4). Voorafgegaan door ‘laatlopen’. De riemen worden tot halverwege de steel teruggetrokken en met korte halen (niet oprijden) wordt voorzichtig geroeid om een smalle doorgang te passeren. De stuurman geeft aanwijzingen. Dit wordt gebruikt als de roeiers onvoldoende ervaring met balken hebben. Met “halve bommen” varen is vooral bij boordroeien aan de orde, je kunt niet slippen en ook niet balken.

Handles hoog aan ...boord! ...nu! (ook wel: “uithouden van de boot”)

Dit commando wordt gegeven als de stuurman hoge golven van een naderende boot ziet aankomen. Hij laat eerst lopen, brengt de boot parallel aan de naderende golf en geeft het genoemde commando. Aan de kant waar de golf nadert, moet het vrij-boord omhoog gebracht worden. Dit doet men door aan die kant de “Handle” van de riem omhoog te bewegen met het blad plat op het water. Op deze manier wordt voorkomen dat water over het boord slaat.

4. VEILIGHEID

4.1 Basis vaarregels.

Op het water gelden de vaarregels, voorschriften en geboden van het BPR (Binnenvaart Politie Reglement). Niet alleen moeten stuurlieden de regels van het BPR kennen, alle schepen en boten moeten ook een kopie van dit BPR wettelijk verplicht aan boord hebben. Om praktische redenen zijn kleine open boten (zoals surfplanken, roeiboten, open zeilbootjes) hiervan vrijgesteld. Voor de pleziervaart voldoet het om de ANWB Wateralmanak deel 1 aan boord te hebben. Hierin staat dit BPR, met uitleg wat de wetgever bedoelt, beschreven De belangrijkste regels zijn:

- Grote schepen hebben voorrang op kleine schepen
Grote schepen zijn:
 - = alle schepen langer dan 20 meter;
 - = beroepsvaart;
 - = alles wat er als beroepsvaart uitziet;
- Kleine schepen onderling:
 - zeilboten hebben voorrang op roei- en motorboten
 - roeiboten hebben voorrang op motorboten

Op vaarten en kanalen altijd stuurboordwal houden (op sommige wateren verplicht). Het schip dat stuurboordwal houdt heeft voorrang. Op meren of brede wateren is stuurboordwal houden aan te bevelen, tenzij wind en/of golven dit verhinderen.

Boten die de stuurboordzijde van het vaarwater houden, mogen niet door zeilboten gehinderd worden. Dat wil zeggen dat de zeilboot tijdig overstag moet gaan en niet tussen de boot en de wal mag kruipen.

Kruisende koersen

Stuurboord heeft voorrang op bakboord dus schepen die van rechts komen (vanaf de stuurmansplaats gezien!) hebben voorrang

Oplopen, voorbijlopen:

Oplopers (schepen die willen passeren) kijken uit en houden het voorbij te lopen schip aan stuurboord zijde. Het opgelopen schip houdt zoveel mogelijk stuurboordwal.

Tegemoet komend verkeer:

Beide boten wijken naar stuurboord uit. Laat tijdig en duidelijk de koerswijziging zien!

Grote binnenvaartschepen:

Als jij als stuurman de roerganger van een binnenvaartschip niet kan zien, dan kan de roerganger van het binnenvaartschip jou ook niet zien, omdat je in zijn dode hoek zit. Een aanvaring is dan heel goed denkbaar.

Hoofd- en nevenvaarwater

Doorgaand verkeer heeft voorrang. Denk hieraan als je bijvoorbeeld vanuit een havenuitgang het hoofdvaarwater opvaart. Of op eigen water: als je vanaf de Bernisse het kanaal op wilt varen.

Varen in het donker

Verplicht is een rondschijnend wit licht te voeren en een (zak) lantaarn gereed te hebben.

Goed zeemanschap

De wetgever eist dat te allen tijde door goed zeemanschap alles gedaan wordt om een aanvaring te voorkomen, ongeacht of men voorrang heeft of niet. Dus al sta je in je recht, je hebt de plicht om schade te voorkomen.

4.2 Weersomstandigheden

Een schip is niet veiliger dan zijn bemanning. In geval van twijfel, nooit aarzelen, niet doen!

Roei niet bij:

- vriezend weer en ijsvorming
- onweer
- harde wind
- hoge golven
- zeer dichte mist

Opmerking: Een ploeg moet, gelet op de geoefendheid van de ploegleden en de gegeven weersverwachting over toe- of afnemen van de wind, besluiten of bij harde wind uitgevaren kan worden. Als een ploeglid twijfels heeft over de veiligheid kan er niet worden uitgevaren! **Dit hoeft niet de captain te zijn.** De rest van de ploeg moet zich dan schikken naar dit ploeglid. Uitvaren bij windkracht 5 west op het Brielse Meer is ook voor geoefende roeiers niet aan te raden. Bij noorden- of zuidenwind kracht 5 kan een geoefende ploeg aan de hoge wal roeien.

Voor skiffeurs, ongestuurde ploegen en gladde boten gelden strengere eisen. Het Voedingskanaal en Bernisse liggen beter beschermt en kunnen met deze boten met windkracht 4 worden bevaren.

Bedenk hierbij dat de gemelde windkracht een gemiddelde is van de waarnemingen gedurende TIEN minuten. Juist de windvlagen zijn het gevaarlijkst.

Roei vlak onder de wal bij:

- koud water (10° C of lager)
- harde wind en hoge golven
- mist (houd tevens stuurboordwal en houd altijd zicht op de oever)

Uitrusting:

Zorg dat aan de boot vastgebonden hoosmateriaal altijd aanwezig is; controleer voor uitvaren!

Kleding:

Algemeen: sportkleding; liefst strakzittend om bij uitpik en recover geen last te hebben van losse kledingstukken of ritsen. Ook kan flodderkleding tussen de bankwieltjes komen! Schoenen (in C-boten of wherry's): eenvoudige gympen of bootschoenen. De hiel mag niet klem zitten in het voetenbord. Gladde boten zijn vaak uitgerust met voetenborden met schoenen en worden dus met sokken aan geroeid.

's zomers: goed ventilerende kleding. Hoofddekseel voor de zon (zonnesteek!). Denk ook aan zonnebrandmiddel en waterflesje.

's winters: basis thermo-ondergoed en enige lagen sportkleding. Winddicht! Neem voldoende water- en winddichte kleding mee, om ook bij koud weer langdurig te kunnen sturen. Een hoofddekseel voorkomt koude uitstraling via het hoofd (tot 50% van het warmteverlies gaat via het hoofd!). Als je gaat skiffen, neem dan een thermodeken mee voor het geval je omslaat. **Draag geen fleec-kleding.** Dit neemt veel water op bij het omslaan, waardoor zwemmen heel moeilijk wordt. Zorg bij tochten voor reservekleding in een waterdichte tas.

Reddingsvest / zwemvest

In de winter wordt het dragen van een zwemvest aangeraden: met veel kleding aan, zwem je in koud water niet ver. Bij een reddingsvest zit het drijfvermogen aan de voorkant van het lichaam, daardoor kan je er heel moeilijk mee zwemmen.

Op groot, open stromend water, is het dragen van een zwem- of reddingsvest verplicht. Dit geldt o.a. voor Haringvliet, Spui en Oude Maas. Bij toer- of marathontochten dienen aanwijzingen van de organiserende vereniging te worden opgevolgd.

Mobiele telefoon

Vooral in de winter meenemen, in waterdichte hoes of in tonnetje. In de zomer ook. Er kan altijd iets gebeuren.

Reddingsdeken

Vooral voor skiffeurs en roeiers in een C1 wordt geadviseerd om een reddingsdeken mee te nemen. Om onderkoeling te voorkomen: de goudkleurige kant naar buiten.

Eerst de mens, dan de boot

Mocht het ondanks alle goede voorzorgen toch mis gaan of is het weer te slecht geworden om nog langer door te gaan, denk dan altijd eerst aan de mensen en laat indien nodig de boot achter.

Bedenk echter dat de boot het veiligste drijfmiddel is dat je hebt en dat er roeiers zijn die de kant zwemmend niet zullen halen (uitputting of onderkoeling). Probeer daarom altijd met de boot de kant te bereiken.

Ga bij een lage watertemperatuur niet alleen het water op. Zorg dat je altijd met zijn tweeën bij elkaar blijft. Je kunt elkaar dan helpen.

Ga je dicht bij de kant om, zwem dan zo snel mogelijk, zonder boot, naar de kant. Ga je op het meer om, blijf dan bij je boot, probeer er op te klimmen. Zwemmend de kant bereiken zou weleens onmogelijk blijken.

4.3 Te water raken

- De meest voorkomende oorzaken zijn: omslaan langs een steiger met geslipte riemen, door:
 - verkeerd overhangen (zie 2.6)
 - verkeerd instappen door de stuurman van een steiger (zie 2.6)
- Vollopen door golven (wind of veroorzaakt door motorboten)
- misslag in een skiff
- aanvaring met drijvend voorwerp
- overslagje van een C1 of skiff niet goed vastgedraaid.

Wat te doen 's zomers:

- Houd de boot vast en zwem naar de kant, probeer er eerst weer in te klimmen
- Probeer zoveel mogelijk water uit de boot te krijgen door de boot voorzichtig bij de boeg op te tillen en de boot een beetje schuin houden
- Hoos de boot verder leeg
- Afhankelijk van de omstandigheden kan naar huis geroeid of gelopen worden; overleg goed met elkaar!

Wat te doen 's winters:

Onderkoeling treedt snel op, is zeer gevaarlijk en kan dodelijk zijn

- zie zo snel mogelijk uit het water te komen, probeer niet eerst in de boot te klimmen
- probeer warm te blijven. Gebruik een thermodeken
- zie zo snel mogelijk weer in warme en droge kleding te komen Afhankelijk van de omstandigheden:
 - zo snel mogelijk terug roeien of lopen (overleg!!)
 - hulp vragen (mobiele telefoon in waterdichte hoes)
 - naar (een) huis hollen

Zwem nooit naar de kant als dat meer dan twintig meter is, dat overleef je mogelijk niet maar gebruik de boot als drijfmiddel om de kant te bereiken.

Help elkaar!

4.4 Skiffeurs

Roei bij voorkeur in de buurt van andere ploegen. Alleen zeer geoefende skiffeurs kunnen alleen roeien; zij moeten zich bewust zijn van gevaren bij omslaan en daarnaar handelen. Het wordt aangeraden om in de wintermaanden dichtbij de oever te roeien en een mobiele telefoon beschikbaar te hebben. Neem ook een thermodeken mee.

4.5 Gezondheidsproblemen.

Roeiers met chronische ziekten die coördinatie of bewustzijn kunnen beïnvloeden moeten ploegleden op de hoogte stellen van mogelijke problemen, tekenen van optreden en vereiste maatregelen. Eventuele medicijnen moeten beschikbaar zijn. Het is de verantwoordelijkheid van de betreffende roeier om dit kenbaar te maken! Dit mag geen reden zijn om leden te weigeren mee te gaan roeien.

5 ROEITECHNIEK

Dit hoofdstuk komt oorspronkelijk van de site van de KNRB en is geschreven door Kris Korzeniowski, oud-bondscoach van de KNRB.

Vertaling: Jan Timens

INLEIDING

Het technische vermogen van een atleet, conditie en motivatie bepaalt het niveau van zijn of haar prestatie.

Hoewel techniek bij alle sporten een rol speelt, vergt roeien een aanzienlijke technische kwaliteit voordat een hoog prestatieniveau bereikt kan worden. Het heeft geen zin om te werken aan kracht, uithoudingsvermogen en andere fysiologische aspecten als de roeier niet de vaardigheden bezit om deze te gebruiken voor het verhogen van de bootsnelheid.

Vaak kunnen kleinere, en minder sterke lichte ploegen zich meten met sterkere zware ploegen - met name in de kleine nummers - omdat ze technisch beter zijn.

Coaches moeten zich concentreren op de basisprincipes van de roeitechniek. Door je te blijven richten op de basisprincipes kun je zowel beginnende als gevorderde ploegen coachen. Vele ervaren en succesvolle coaches hebben hun coachmethodieken in de loop der jaren vereenvoudigd.

Als coach moet je de basisprincipes van de roeitechniek volledig begrijpen en beheersen. Je moet een duidelijk beeld van de roeihaal hebben en in staat zijn om dit in simpele termen duidelijk te maken aan je roeiers.

Natuurlijk roeien

De techniek die hier gepresenteerd wordt is een logische, natuurlijke beweging. Er is geen plaats voor abrupte bewegingen die de boot doen hokken of afremmen. Lichaamsbeweging, handlevoering en rijden moeten in overeenstemming zijn met de snelheid van de boot.

In het begin van de haal zet de roeier zijn blad vast in het water, tegelijkertijd de benen tegen het voetenbord duwend. Het bovenlichaam en de armen geven alleen weerstand: je hangt aan de riem terwijl de benen uitgetrapt worden. Tegen het einde van de beentrap zwaait de romp naar achteren, gevolgd door snel buigen van de armen. De benen, romp en armen werken in een logische en natuurlijke volgorde samen, elkaar gedeeltelijk overlappend. Hierdoor wordt een constante druk op het blad geleverd.

Als de roeiers het idee van hangen doorhebben, zal het niet nodig zijn om ze te vertellen wanneer de rug te 'openen' of de armen te buigen. Hangen aan de riem dicteert de natuurlijke bewegingsvolgorde.

Een ander uitgangspunt is dat alle bewegingen afhankelijk zijn van elkaar en in harmonie zijn met de snelheid van de boot. Op deze manier lijkt de hele haalcyclus - ongeacht het tempo - eenvoudig, vloeiend en gemakkelijk. De vloeiende haal maakt foute bewegingen - abrupte versnellingen, rukken - duidelijker zichtbaar.

Fasen van de Roeihaal

Roeien is een cyclische sport; roeiers herhalen telkens dezelfde volgorde van bewegingen - de haal. Als we het hebben over de roeihaal bedoelen we de roeicyclus.

De roeicyclus bestaat uit 2 fases:

- De belaste fase - drive - het blad zit in het water, en;
- De herstel fase - recover - het blad is boven het water en de roeier glijdt naar voren (eigenlijk achteren).

Om een goed beeld en begrip van de roeihaal te ontwikkelen, hebben we deze in een aantal posities opgedeeld:

- Eerste helft (begin) van de recover,
- Tweede helft (midden) van de recover,
- Plaatsing (catch) (bij ons; inpik) van het blad in het water,
- Eerste helft (begin) van de drive,
- Tweede helft (midden) van de drive, en
- Afmaken en uitpik

Veranderingen van de hoeken van knieën, heupen en ellebogen bepalen de 'werkposities' van de belangrijkste spieren in benen, rug en armen. Om het leerproces te vergemakkelijken worden drie controlepunten voor iedere positie gebruikt:

- Knie hoek - bepaalt been actie en de plaats van het bankje
- Heup hoek - bepaalt de positie van het bovenlichaam
- Elleboog hoek - bepaalt de arm positie en arm 'werk'

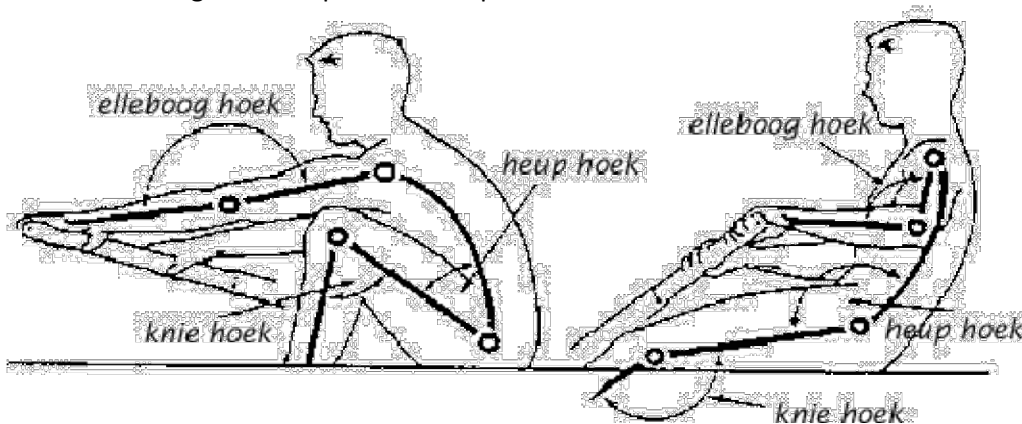
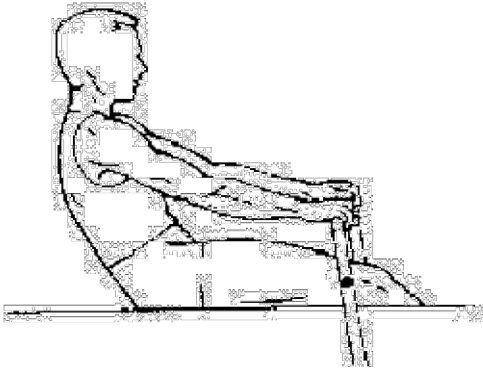


Fig. 1- De hoeken van de belangrijkste spiergroepen die gebruikt worden bij het roeien. Links de hoeken bij de catch, rechts de hoeken bij de eindhhaal.

De analyse van de roeicyclus begint met het eerste gedeelte van de recover. Tijdens de recover glijdt de roeier niet alleen naar voren, maar vindt ook de voorbereiding ('body preparation') voor het kritieke moment van de plaatsing van het blad in het water plaats. Te weinig voorwaartse lichaamshoek (inbuigen) veroorzaakt een reeks van fouten: met handen en schouders de boot in duiken voor de catch, blad beweegt van het water af, invegen, enzovoorts. Het nut van een goede recover en body preparation kan hierom niet voldoende benadrukt worden.

Scullen

De eerste helft van de recover



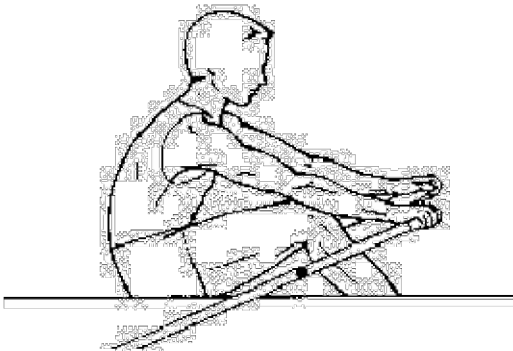
De kniehoek is vlak, het bankje is in de achterste positie.

De heuphoek is open; het bovenlichaam is in 'layback' positie.

De elleboog hoek is vlak; de armen zijn gestrekt en 'trekken' het bovenlichaam uit de Lay-back naar een licht voorover geleunde positie. Dan begint de glijfase naar voren.

Deze positie is een erg belangrijk punt in de eerste helft van de recover. Het lichaam is nog in de layback positie, terwijl de handen weg gestrekt worden van het lichaam.

De tweede helft van de recover

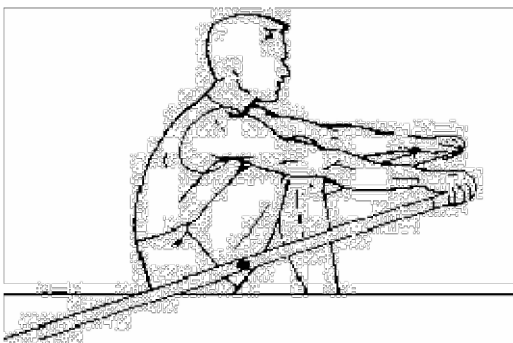


De kniehoek is licht gebogen; het bankje bevindt zich in het midden van de sliding.

De heuphoek is redelijk scherp; het lichaam leunt naar voren naar maximum reach.

De armen zijn geheel gestrekt, niet overstrekt. Het is belangrijk om volledig gestrekt en ingebogen te zitten, zodat je alleen maar hoeft aan te glijden naar de catch.

Plaatsing van het blad in het water - de Catch

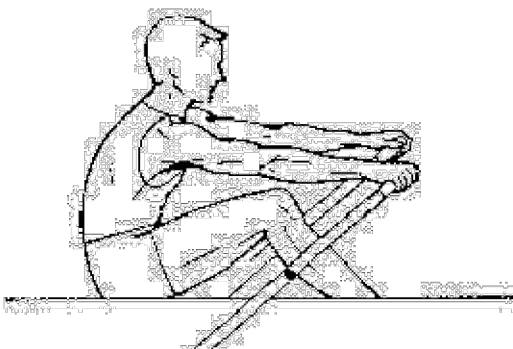


De kniehoek is scherp; schenen zijn bijna verticaal in een full compression positie

De natuurlijke lichaamshouding is vanuit de heup naar voren reikend met een licht gebogen bovenlichaam. De zitpositie is 'hoog' en ontspannen, je gebruikt je volledige lengte en reach.

De armen zijn volledig gestrekt.

De eerste helft van de Drive



De kniehoek wordt vlakker. Na de plaatsing van de bladen in het water, wordt het lichaamsgewicht overgebracht op het voetenbord door gebruik van de beenkracht. Het bankje is half uitgetrapt

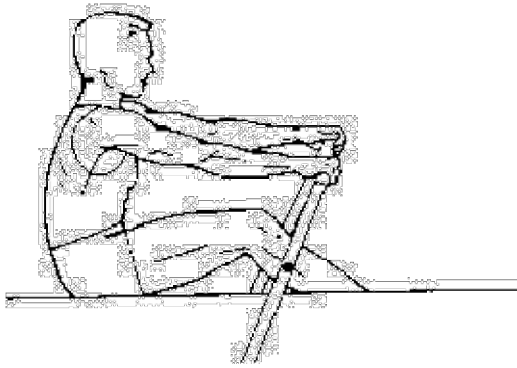
De heuphoek blijft gelijk. Hierdoor ontstaat een horizontale power application. De spieren in rug,

schouder en armen geven tegendruk, waardoor een goede koppeling tussen benen en bladen ontstaat. Het

bovenlichaam komt niet omhoog.

De armen blijven gestrekt.

De tweede helft van de Drive



De kniehoek is bijna geheel vlak. Het bankje zit op het laatste kwart van de sliding. De benen bevinden zich in een zeer efficiënte positie, vlak voor de laatste push down.

De heuphoek is geopend, de body swing ondersteunt de leg drive. Het bovenlichaam is hoog en (bijna) verticaal.

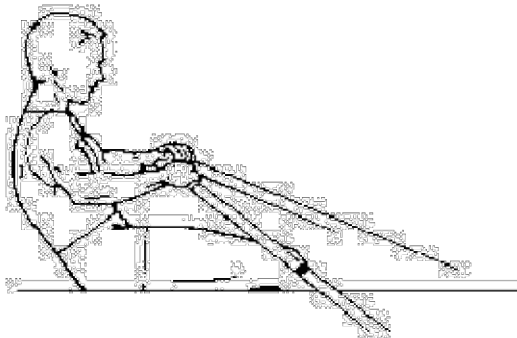
De armen zijn nog gestrekt, vlak voor ze beginnen te

buigen. Bij het kruisen van de handen is de stuurboord

hand vlak boven de bakboord hand.

De riemen komen bijna loodrecht op de boot, mechanisch gezien een zeer efficiënt gedeelte van de haal. Het lichaamsgewicht hangt nog steeds tussen de riemen en het voetenbord.

Afmaken en uitpik



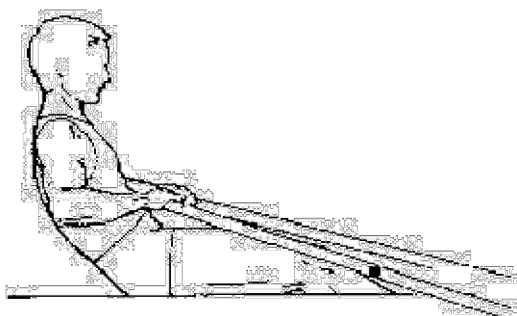
De kniehoek is vlak en het bankje is in achterste positie. De benen en rug zijn bijna gelijk klaar. De benen blijven duwen tegen het voetenbord, hierbij het afmaken goed ondersteunend.

De heuphoek is open, het lichaam is de lay-back positie, ongeveer 25° door de verticaal. Het hoofd en de borst bevinden zich achter de handels.

De elleboog hoek wordt scherper als de handen de haal afmaken, ondersteund door stevige druk van de benen tegen het voetenbord. De onderarmen zijn horizontaal.

Je moet goed druk op het blad houden, ondanks de versnelling van de boot.

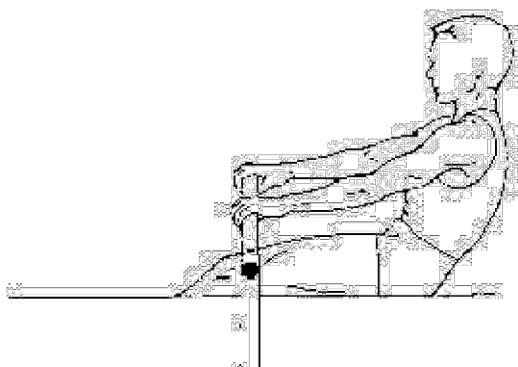
Bij de uitpik maken de handen een cirkel beweging naar beneden en van je af, zonder het lichaam te raken. De



stuurboord hand is vlak boven de bakboord hand, totdat de handen naast elkaar zijn.

Boordroeien

De eerste helft van de recover



De kniehoek is vlak, het bankje is in de achterste positie.

De heuphoek is open; het bovenlichaam is in layback positie.

De elleboog hoek is vlak; de armen zijn gestrekt en 'trekken' het bovenlichaam uit de lay-back naar een licht voorover geleunde positie. Dan begint de glijfase naar voren.

Deze positie is een erg belangrijk punt in de eerste helft van de recover. Het lichaam is nog in de layback positie, terwijl de handen weggestrekt worden van het lichaam.

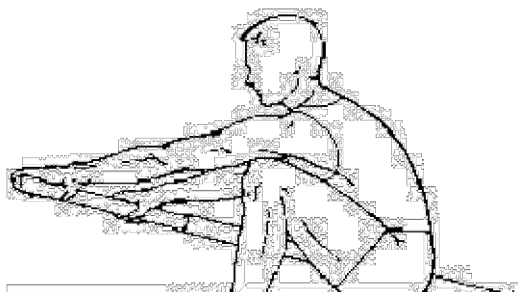
De tweede helft van de recover

De kniehoek is licht gebogen; het bankje bevindt zich in het midden van de sliding.

De heuphoek is redelijk scherp; het lichaam is klaar met inbuigen (body preparation). De buiterschouder is wat verder gestrekt en is hoger dan de binnenschouder.

De armen zijn geheel gestrekt, niet overstrekt. Het is belangrijk om volledig gestrekt en ingebogen te zitten, zodat je alleen maar hoeft aan te glijden naar de catch.

Plaatsing van het blad in het water - de Catch



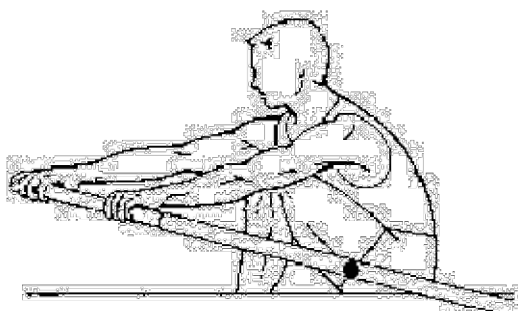
De kniehoek is scherp; schenen zijn bijna verticaal in een full compression positie.

De natuurlijke lichaamshouding is vanuit de heup naar voren reikend met een licht gebogen bovenlichaam. De zitpositie is hoog en ontspannen, je gebruikt je volledige lengte en reach. Houd de buiterschouder een beetje hoger dan de

binnenschouder.

De armen zijn volledig gestrekt.

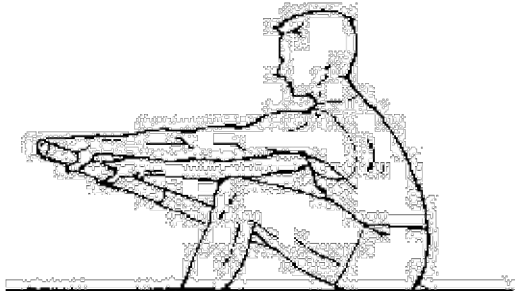
Bij maximum reach gaat het blad in het water. De rug komt niet op; alleen de handen plaatsen het blad in het



water. De snelheid van plaatsen is kritisch. Je wilt je haal niet te kort maken of het beste punt van plaatsen missen.

De efficiëntie van de leg drive gaat verloren als het blad niet meteen volledig in het water gezet wordt.

De eerste helft van de Drive

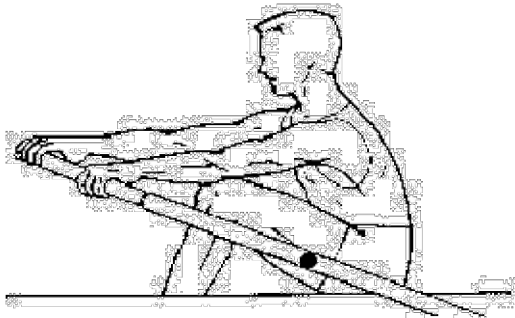


De kniehoek wordt vlakker. Na de plaatsing van de bladen in het water, wordt het lichaamsgewicht overgebracht op het voetenbord door gebruik van de beenkracht. Het bankje is half uitgetrapt

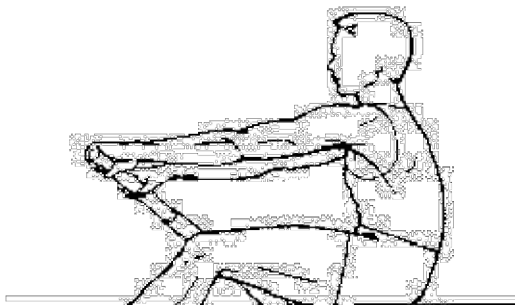
De heuphoek blijft gelijk. Hierdoor ontstaat een horizontale power application. De spieren in rug, schouders en armen geven tegendruk, waardoor een

goede koppeling tussen benen en bladen ontstaat. Het bovenlichaam komt niet omhoog.

De armen blijven gestrekt. De buiterschouder heeft de meeste spanning.



De tweede helft van de drive



De kniehoek is bijna geheel vlak. Het bankje zit op het laatste kwart van de sliding. De benen bevinden zich in een zeer efficiënte positie, vlak voor de laatste push down.

De heuphoek is geopend, de body swing ondersteunt de leg drive. Het bovenlichaam is 'hoog' en (bijna) verticaal.

De armen zijn nog gestrekt, vlak voor ze beginnen te buigen.

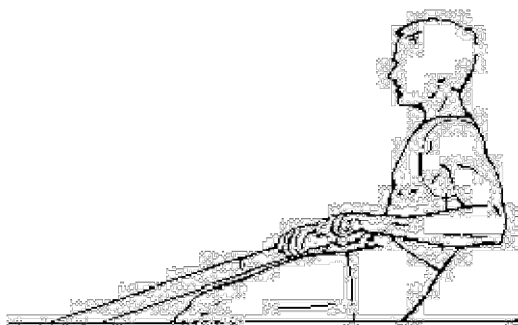
De riemen komen bijna loodrecht op de boot, mechanisch gezien een zeer efficiënt gedeelte van de haal. Het lichaamsgewicht hangt nog steeds tussen de riemen en het voetenbord.

Afmaken en uitpik

De kniehoek is vlak en het bankje is in achterste positie. De benen en rug zijn bijna gelijk klaar. De benen blijven duwen tegen het voetenbord, hierbij het afmaken goed ondersteunend.

Het bovenlichaam komt in maximum lay-back; de buitenschouder is een beetje hoger dan de binnenschouder. Het hoofd en de borst bevinden zich achter de riem.

De elleboog hoek wordt scherper als de handen de haal afmaken, de buiten onderarm is horizontaal. Bij de uitpik zit de roeier in lay-back positie. De handen maken een cirkel beweging naar beneden en van je af, zonder het lichaam te raken. Wacht met inbuigen tot de armen volledig gestrekt zijn.



Greep

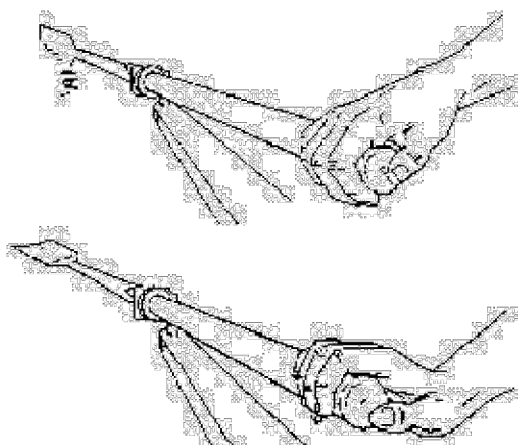
Beginners moeten een correcte grip van de riem vroegtijdig aanleren. Een foute grip veroorzaakt vele fouten en is niet gemakkelijk te corrigeren. Wees niet bang om veel tijd te investeren in een correcte grip voor beginners. Leer ze hoe een riem vast te houden voor je ze iets anders leert. Het zou goed zijn iedere training te beginnen met aandacht voor een correcte grip en het draaien te oefenen.

Scull greep

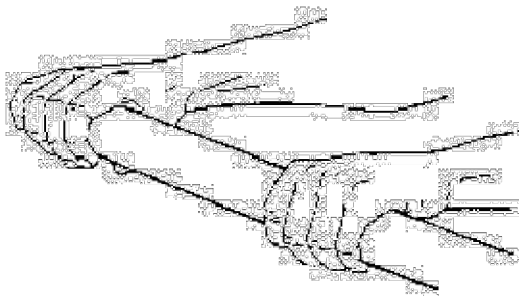
De scull grip moet ontspannen zijn met de duimen op het uiteinde van de handel, met een beetje doldruk naar buiten.

De andere vingers zijn om de riem gekromd. De handpalm is los van de riem en de pols blijft nagenoeg vlak, zowel tijdens de drive als de recover.

Het draaien bij de uitpik en de inpik gebeurt door de druk van de vingers, waardoor de handel draait in de vingers. De pols blijft vlak.



Boord greep



De handen zijn ongeveer 2 handbreedtes uit elkaar op de riem gezet.

De vingers zijn losjes om de handel gekromd, met de duimen onder de handel.

Beide polsen zijn vlak, met de handpalmen los van de handel. De riem moet ge-dragen worden door de

vingers, niet vastgehouden in de handen.

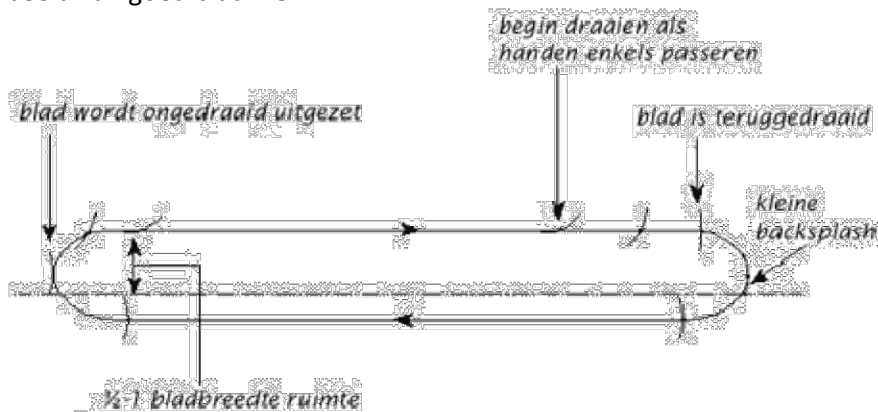
Bij de uitpik drukken de vingers van de buitenhand de handel naar beneden. (Bij boordroeien is de buitenarm het verst van het blad). De riem wordt gedraaid door druk van de binnenhand. Het is belangrijk dat de buitenpols hierbij vlak blijft. De buitenpols van de roeiers blijft vlak, terwijl de riem in de vingers draait.

Het terugdraaien gebeurt door de vingers en duim van de binnenhand, waarbij de vingers van de buitenhand om de riem gekromd blijven. Het draaien van het blad, zowel bij de inpik als uitpik, wordt alleen door de binnenhand gedaan.

De buitenhand blijft ontspannen en vlak, waardoor de handel in de vingers kan draaien. Het gebruik van de buitenhand en -arm om 'in het water te haken' is van groot belang, omdat de buitenarm een langere hefboomwerking heeft. De vingers van de buitenhand mogen niet 'los' van de riem zijn. De buitenhand en -arm moeten voorbereid zijn om meteen na de catch de meeste belasting te nemen.

Bladwerk

Het bladwerk heeft direct gevolg op de beweging en snelheid van de boot. Hierom besteden veel coaches meer aandacht aan correct bladwerk dan aan de lichaamsbeweging. Echter, het blad werk is een direct gevolg van wat er in de boot gebeurt. Het is mogelijk om ofwel de lichaamsbeweging of het blad werk te veranderen en verbeteringen aan de andere kant te zien. Een voorbeeld van goed blad werk:



Recover

Tijdens de recover gaan de bladen in een vloeiende, horizontale beweging richting boeg. De roeier moet voldoende ruimte hebben om de bladen te draaien, zonder het water te raken.

Draaien voor de plaatsing

Idealiter begint het draaien van de bladen als de handen over de enkels gaan. Draaien moet rustig gebeuren, tijdens het laatste stukje van

de recover. Het mag geen invloed hebben op de (horizontale) beweging van het blad.

Plaatsing

De plaatsing van het blad in het water gebeurt snel, als een vervolg van de recover. Het moet afgestemd zijn op de snelheid van de boot, zonder te veel back-splash of front-splash. Voor beginners wordt echter een kleine backsplash aangeraden, om zeker te zijn dat ze geen water

missen. Het gewicht van de riem zorgt voor de plaatsing, niet de kracht. De plaatsing van het blad in het water, moet meteen gevolgd worden door de horizontale power application als de bladen bedekt zijn.

Samenvatting

Drive

Gedurende de drive moet de bladen 2 of 3 cm onder het wateroppervlak zitten. Omdat de boot versnelt gedurende de drive, is het van belang om ook de riemhandel versnellen, waardoor de horizontale druk op het water gehandhaafd blijft.

Uitpik

De uitpik volgt op de laatste 'push' van de boot. De roeier moet een vlotte, vloeiende, half-ronde beweging maken, om de bladen, nog steeds ongedraaid, omhoog en uit het water te krijgen. Het draaien gebeurt nadat het blad uit het water is.

De weg van de handels moet zowel tijdens de drive als de recover horizontaal zijn, verbonden door halfronden uiteinden, als de riemen van richting veranderen. De hele beweging (draaien, plaatsing, uitpik en terugdraaien) moet gerelateerd zijn aan de snelheid van de boot en het tempo.

De basale roeitechniek is een logische, natuurlijke beweging. Er is geen ruimte voor drastische, abrupte bewegingen die de snelheid van de boot beperken. Lichaamsacties, blad-bewegingen en bewegingen van het bankje moeten alle in harmonie zijn met de snelheid van de boot.

In die gevallen waarin dit reglement niet (direct) voorziet beslist het bestuur.

Bijlage A Code ongewenste gedragvormen

Bijlage B: Eisen voor het roeien (incl. voorbereiding en afronding)

Boot uitbrengen		1	2	3	Ex
1	Boot inschrijven in boek				
2	Riemen, roer, pikhaak, evt. andere losse onderdelen klaarleggen op vlot				
3	Boot uit loods halen en op schragen/kar/vlot klaarmaken(overslagen open, luchtkasten dicht)				
4	Boot in het water leggen				
5	Riemen in de dollen leggen, aan vlotzijde eerst, overslag aan vlotzijde dicht				
6	Roer plaatsen				
7	Pikhaak en evt. andere losse onderdelen in boot plaatsen				

Instappen en wegvaren		1	2	3	Ex
8	Correct instappen				
9	Overslag waterzijde dichtdoen				
10	Stand voetenbord controleren, evt. verstellen, vuist tussen handles en buik in uitpikhouding				
11	Laten afduwen door iemand op vlot of afduwen met pikhaak				

De roeitechniek		1	2	3	Ex
12	Juiste grip: duim op uiteinde handles, pols gestrekt tijdens haal, hand ontspannen				
13	Blad verticaal in water plaatsen, beweging vanuit schoudergewricht				
14	Juiste haalvolgorde: benen, rug, armen (trappen, hangen, trekken)				
15	Blad tijdens haal zo goed als bedekt met water				
16	Schouders ontspannen tijdens de haal, ellebogen laag				
17	Blad verticaal uit het water, dan pas blad horizontaal draaien				
18	Juiste volgorde oprijden: armen strekken, rug inbuigen, oprijden				
19	Oprijden zo mogelijk tot onderbenen verticaal staan				
20	Rustig oprijden				
21	De ploeg moet gelijk inpikken en uitzetten				

Bijzondere verrichtingen		1	2	3	Ex
22	Noodstop kunnen maken				
23	Afmeren/afvaren steiger (walzijde roeibeweging in slipstand)				
24	Wisselen (op het water en aan steiger)				
25	Ronden (over bb/sb, beginnen met haal/strijk)				
26	Strijken (rechte roerstand)				

Sturen en geven van commando's		1	2	3	Ex
27	Rekening houden met ander verkeer, stuurboord wal houden				

RV VOORNE-PUTTEN

28	Commando's duidelijk en goed verstaanbaar uitspreken				
29	Slagklaar maken.....slagklaar.....af!				
30	Laat.... lopen (op in- en uitpik)				
31	Bedankt (bladen plat op het water)				
32	Lichte haal, light paddle				
33	Houden bakboord/stuurboord/beide boorden				
34	Stuurboord/bakboord sterk/best				
35	Slippen (smalle doorgang)				
36	Slippen en vallen (smalle en lage brug)				
37	Slippen aan stuur- of bakboord				
38	Overhellen aan stuur- of bakboord				

Aankomen bij vlot en uitstappen		1	2	3	Ex
39	Aankomen in hoek van 30°				
40	Riemen hoog aan vlotzijde				
41	Houden aan waterzijde				
42	Stuurman stapt uit				
43	Stuurman houdt boot vast				
44	Overslagen los aan waterzijde				
45	Correct uitstappen en riem aan waterzijde meenemen en op vlot leggen				
46	Overslagen los aan vlotzijde, riemen uitnemen en op vlot leggen				

Boot uit water halen, schoonmaken en binnen brengen		1	2	3	Ex
47	Roer van de boot halen, tevens evt. andere losse onderdelen				
48	Boot uit water halen				
49	Boot schoonmaken				
50	Luchtkasten openen (indien van toepassing)				
51	Boot keren (indien van toepassing)				
52	Boot in loods leggen				
53	Riemen en andere losse onderdelen opbergen				
54	Boot uitschrijven				

Legenda beoordelingskolommen:

- 1 Leerling begrijpt de eis (kan het voordoen bij stilliggende boot)
- 2 Leerling kan de eis tijdelijk omzetten in praktijk (tijdens het roeien)
- 3 Leerling kan de eis blijvend omzetten in praktijk (klaar voor afroeien)
- Ex Getoetst door examencommissie (voldaan aan de eis tijdens het examen)

Bijlage C: Toerreglement:

Inleiding

Het bestaan van dit toerreglement heeft twee redenen:

- A. Recreatie op water is geweldig, zolang we met respect omgaan met het water. Water kan gevaarlijk en dodelijk zijn als men met onvoldoende kennis, kunde en maatregelen het water op gaat.
- B. Mocht er onverhoopt iets ernstigs gebeuren, zal de overheid het bestuur vragen en beoordelen, welke maatregelen met betrekking tot veiligheid door het bestuur zijn voorgeschreven en gehandhaafd. Dit is, omdat dit in onze wetgeving nu eenmaal zo geregeld is.

Vandaar dat het volgende reglement van kracht is.

Toerreglement Roeivereniging Voorne-Putten

Er zijn verschillende soorten van toertochten;

- a. Die we vanuit onze vereniging organiseren in ons eigen roeigebied.
- b. Tochten die door zusterverenigingen worden georganiseerd en waarvoor ieder lid van de RVVP zich via de toercommissie kan inschrijven. Dit soort tochten worden meestal op zaterdag en zondag georganiseerd.
- c. Het midweek roeien. Dat zijn tochten die we meestal zelf organiseren op een doordeweekse dag, waarbij we vanuit de locatie van een andere roeivereniging vertrekken, waarbij meestal boten van die vereniging worden gehuurd.
- d. Tochten die we zelf organiseren op ander water en waarbij we zelf onze boten meenemen.

1. Deelname aan een toertocht

Leden van de vereniging, die willen deelnemen aan een toertocht, die buiten ons eigen roeigebied wordt georganiseerd, geven zich op bij de toercommissie.

De toercommissie geeft vervolgens aan de roeicommissaris door:

- a. Namen van alle deelnemers met de indeling per boot,
- b. Per boot de naam van de captain,
- c. Van welke boot/boten men gebruik wil maken,
- d. Of gebruik gemaakt gaat worden van de botenwagen en wie de chauffeur is.

2. Eisen m.b.t. deelnemers.

- a. Meer dan de helft van de bemanning moet bestaan uit ervaren toerroeiers.
Dit houdt bijvoorbeeld in dat in een wherry twee ervaren roeiers zitten, in een C2x+ twee ervaren roeiers, in een C3x+ drie ervaren roeiers en in een C4x+, drie ervaren roeiers.
Onder ervaren toerroeier wordt verstaan een roeier, die ten minste één maar liefst meerdere toertochten buiten het eigen roeigebied heeft geroeid.
- b. Deelnemers, die aan een toertocht buiten het eigen roeigebied deelnemen, moeten zijn afgeroeid in de Wherry of C2x+ met het oog op de stuurvaardigheid,
- c. Deelnemers dienen over een goede lichamelijke conditie te beschikken. Mocht iemand een (tijdelijke) beperking hebben, dan dient zij/hij dit te melden aan de toercommissie, die (in overleg met de roeicommissaris) hier een besluit over neemt.
- d. Als de roeicommissaris van mening is, dat een of meer van de aangemelde roeiers niet beschikt over voldoende techniek en/of ervaring, dan kan de roeicommissaris toestemming voor deelname aan de tocht weigeren.

- e. Mocht een deelnemer (op het laatste moment) uitvallen, dient “adequate” vervanging gezocht en gevonden te worden. (Door de uitvaller of iemand die helpt zoeken). De roeicommissie keurt de vervanging in overleg met de toercommissaris goed. Als er geen “adequate” vervanging gevonden wordt, kan de roeicommissaris deelname van de specifieke boot aan de tocht afgelasten.

Planning voor gebruik boten.

Aan het begin van het roeiseizoen, doch uiterlijk vóór 1 maart van elk jaar, verstrekken de toercommissie, marathoncommissie, Coppelstock-organisatie en eventueel anderen, die van boten gebruik willen maken, aan de roeicommissaris een overzicht van de te plannen (toer)tochten.

- a. De roeicommissaris beoordeelt deze planning in combinatie met ingediende planningen van andere groepen roeiers.
 - b. Mochten meerdere activiteiten op hetzelfde tijdstip staan gepland, dan zal het bestuur beoordelen aan wie de boten worden toegekend.
 - c. Uiterlijk vier weken voorafgaand aan de toertocht dient de toercommissie een verzoek in om een of meerdere boten te mogen gebruiken.
 - d. Voor vertrek dient de toercommissie te zorgen dat de boten in het Roeilogboek zijn vermeld.
3. Gebruik botenwagen.
- a. De toercommissie, marathoncommissie, Coppelstock-organisatie en eventueel anderen, die van boten gebruik willen maken informeren de roeicommissaris of gebruik gemaakt zal worden van de botenwagen.
 - b. De toercommissie meldt een week voor vertrek bij de roeicommissaris wie de chauffeur is, die met de botenwagen zal gaan rijden en wie de vervangend chauffeur is.
 - c. De chauffeur, die met de botenwagen gaat rijden, moet hebben aangetoond dat hij over voldoende rijvaardigheid beschikt om met de botenwagen de weg op te gaan. Alleen leden die de rijvaardigheidstest met goed gevolg hebben afgelegd, mogen gebruik maken van de botenwagen.
 - d. Als de aangemelde chauffeur op de dag van vertrek verhinderd is, dient de organiserende commissie telefonisch aan de roeicommissaris de naam van de vervangende chauffeur door te geven.
 - e. Bij terugkomst de stekker op het linker spatbord van de botenwagen verwijderen, de wielklem aanbrengen, de kappen over de wielkasten aanbrengen en het disselslot plaatsen.
 - f. Na afloop van de toertocht zorgt de toercommissie dat de sleutel en het kentekenbewijs bij de roeicommissaris worden afgeleverd.
4. Financiën
- a. De organiserende commissie int het inschrijfgeld en draagt zorg voor tijdige betaling.
 - b. De kosten van het vervoer per auto worden in principe hoofdelijk omgeslagen.
5. Afgelasten.

- a. Als in de dagen voorafgaand aan de geplande eigen toertocht de weersverwachting daartoe aanleiding geeft, kan de roeicommissaris bepalen dat deelname aan een toertocht wordt afgelast.
 - b. Bij slecht weer op de dag van de toertocht bepaalt de roeicommissaris in overleg met de toercommissie of de toertocht door kan gaan.
 - c. Als het weer tijdens de toertocht omslaat, is het de verantwoordelijkheid van de captain om de toertocht af te blazen en in overleg met de toertochtorganisator de meest veilige route naar het start-/finishpunt te volgen.
 - d. Bij dreigend onweer: niet uitvaren. Wordt je tijdens de tocht verrast door onweer, ga direct naar de kant, en zoek een veilige plaats op.
 - e. In alle gevallen staat de veiligheid van de deelnemers voorop, direct gevolgd door de veiligheid voor het materiaal.
6. Bij het varen op groot water of bij harde wind dient de gehele bemanning zich te houden aan de richtlijnen c.q. voorschriften van de organiserende vereniging ten aanzien van het dragen van een zwemvest of een reddingsvest. Denk eraan!! Een modern, automatisch reddingsvest kost ongeveer 15 minuten om het op maat te maken. Als het op maat is, kun je hem beter op de wal aantrekken, want in de boot is dat een geweldig "gedoe".
 7. In het uiterste geval besluit het bestuur of deelname aan een toertocht door kan gaan.

Bijlage D: Marathonreglement:

Waarom een Marathon reglement?

Met dit reglement trachten we te bereiken, dat Marathon roeien veilig en voor alle deelnemers optimaal verloopt. Een Marathon roeien (52 km en zo snel mogelijk) is geen sinecure en om het voor alle deelnemers succesvol te laten zijn, zijn er een aantal criteria waaraan alle deelnemers zich te houden hebben.

E.e.a. is hieronder uiteengezet en mochten er vragen zijn graag! Mocht u suggesties voor verbeteringen hebben, graag!

Richtlijnen voor deelname

Men moet voldoende capaciteiten hebben om soepel en met plezier gedurende langere tijd met een constante en flinke snelheid te roeien, met minimale pauzes.

Criteria

- = Roeitechniek,
- = stuurvaardigheid,
- = toerervaring,
- = materiaalkennis,
- = instelling,
- = conditie,
- = kracht.

Roeitechniek

Het maakt in principe niet uit of men lang of kort lid is, alle deelnemers moeten een goede roeitechniek hebben.

Dat wil zeggen:

- = men moet kunnen scullen,
 - = op elke plaats kunnen roeien (ook slag),
 - = in een team kunnen roeien,
 - = een normale haallengte hebben of deze kunnen aanpassen,
 - = een goede riemvoering hebben (i.v.m. blaren, polsen)
 - = de balans niet verstoren (ex-boordroeiers),
 - = geen storende basisfouten hebben (te weinig beenwerk, ongelijk roeien, haal niet afmaken).
- Slechte techniek veroorzaakt slechte prestaties en wekt irritatie op.

Stuurvaardigheid

- ⤴ Men moet minimaal de bevoegdheid hebben voor het te bevaren water, en het BPR en de vaarregels kennen. De cursus 'sturen op stromend water' wordt sterk aanbevolen voor tenminste een ploeglid (voor riviertochten verplicht).
- ⤴ Men dient voldoende stuurervaring in de praktijk te hebben:
 - vlot de juiste commando's kunnen geven,
 - inzicht in verkeerssituaties te water hebben,
 - alsmede ervaring met sluizen en smalle passages ('pieterburen' / 'balken'),
- ⤴ Kaartlezen is belangrijk! Ook een goed zicht is van belang (denk aan beslagen en beregende brillen, kaartlezen met/zonder bril, nachtblindheid).

Wedstrijdlicentie

Om deel te kunnen nemen aan een marathon, moet een roeier de wedstrijdlicentie van de KNRB hebben ondertekend (KNRB-eis). Voorheen heette deze verklaring een wedstrijdcontract.

Hiervoor moet de roeier in mijn.roeien.nl een account aanmaken.

Zonder wedstrijdlicentie is het niet mogelijk om voor een marathon in te schrijven.

Instelling

- ⤴ Een positieve instelling is erg belangrijk.
- ⤴ Het is geen moeten maar een vrijwillig meedoen met het doel er plezier aan te beleven.
- ⤴ Doorzettingsvermogen is vereist ("willen"), zeker als het wat tegenzit.
- ⤴ Niet zeuren over koffiepauzes, plaspauzes, comfort, zere kont, blaren, rotweer, enz.
- ⤴ Wel elkaar helpen indien dat nodig is (teamgeest).

Conditie

- ⚡ Uithoudingsvermogen is een eerste vereiste ("kunnen"). Dit valt te trainen. Men moet de hele dag door kunnen gaan, z'n krachten over de dag verdelen, continue 80% kunnen leveren, nog reserves overhebben voor als het tegenzit (wind, materiaalpech, stuurfout).
- ⚡ Men moet zoveel overcapaciteit hebben dat men bij tegenslag niet in tijdnood komt. De aankomsttijd is dikwijls aan een limiet gebonden (door daglengte, getijstroom, sluisbediening, bemanning controleposten of gewoon reglementair).

Kracht

Dit is een persoonlijke eigenschap, die ook samenhangt met iemands bouw. Het is een niet te onderschatten factor. Gebrek aan kracht is moeilijk te compenseren met andere eigenschappen, dus een goede training en techniek zijn voor deze mensen extra belangrijk.

Selectie

Hoe wordt bepaald of iemand aan de vereisten voor marathonroeien voldoet en wie beslist dat?

- ⚡ Een goede basisregel is: een gemiddelde snelheid van 10 km per uur in een C2 kunnen halen, gedurende minimaal 1½ uur, waarbij elke combinatie (inclusief de zwakste) aan de beurt is geweest en er op het water is gewisseld.
- ⚡ Voor deelname aan een marathon korter dan 60 km, dient een roeier ervaring te hebben opgedaan bij een toertocht (ca. 35 km). Voor deelname aan de Elfstedentocht dient een roeier een marathon buiten ons eigen roeigebied te hebben geroeid.
- ⚡ Als de selectiecriteria en de minimale vereisten duidelijk zijn is het makkelijker om aan iemand uit te leggen of hij mee mag/kan.
- ⚡ De uiteindelijke beslissing wordt genomen worden door de marathoncommissie.
- ⚡ Het mixen van sterken en zwakken in een ploeg kan nadelig zijn voor beide partijen (de één kan het tempo niet bijhouden en de ander voelt zich benadeeld door 'meelifters').
Als men toch mengt dan gelden de volgende regels:
 - = in een vier maximaal 1 middelmatige en 1 zwakkere roeier meeliften.
 - = in een C2 of een C3 maximaal 1 middelmatige of zwakkere roeier.Stelselmatig meeliften is ongewenst.
Beter is het om minder sterke roeiers uit te sluiten van de zwaardere tochten.
De minderen kunnen dan eerst aan 'lichte' tochten meedoen. Ook kan worden besloten dat zwakkeren in estafette meedoen (waar reglementair toegestaan, of gewoon 'voor spek en bonen' om ervaring op te doen).
- ⚡ In geval van overtekening voor een tocht zal d.m.v. trials worden bepaald wie meegaat en aan wie de beschikbare/beste boten worden toebedeeld.

Vorbereiding tochten

De algehele jaarcoördinatie ligt bij de marathoncoördinator (jaarplanning, informatieavonden, inventarisatie klassementsroeiers, aanstellen tochtcoördinatoren, distributie van uitnodigingen, bijhouden marathon klassementslijsten).

Het marathonroeien zal regelmatig onder de aandacht van de leden worden gebracht door een aantal keren per jaar informatie over het marathon rond te sturen.

Nieuwkomers kunnen zich melden om met de marathongroep mee te trainen.

Op een informatieavond kunnen belangstellenden d.m.v. kaart- en informatiemateriaal van voorgaande jaren en door eventueel foto's of video's een indruk krijgen van wat marathonroeien inhoudt. Tevens kunnen belangstellenden alvast voorintekenen.

Aan het begin van het kalenderjaar zal een jaarplanning worden opgesteld, die aan de leden van de marathonploeg zullen worden toegezonden.

Voor de Elfstedenroeimarathon zal een introductieavond georganiseerd worden aan het eind van het seizoen.

Per tocht kan een tochtcoördinator worden aangesteld, die de inschrijving, betaling, kaartmateriaal, bootreservering, transport en overige logistiek regelt.

De ploegindeling, deelnamecapaciteit, estafetteroeien en voor de vorming van combinatieploegen met andere verenigingen zal plaatsvinden in overleg met de marathoncommissie.

Bij combinaties met andere verenigingen mogen absoluut alleen goede roeiers worden 'ondergebracht'.

Conclusie

Het plezier voor iedereen is groter als er capabele roeiers meedoen aan het marathonroeien.

Nieuwkomers kunnen ervaring opdoen in lichtere tochten en in estafettevorm.

Bij uitzondering is meeliften mogelijk.

Meedoen voor een klassering is alleen weggelegd voor wie aan de selectiecriteria voldoet.

Uitwerking:

Roeiers met een beperking

Een roeier met een beperking, dient dit te melden bij de marathoncommissie waarbij hij aangeeft wat de beperking inhoudt.

Roeiers met een beperking kunnen alleen deelnemen aan een roei-evenement als er voldoende ervaren roeiers bereid zijn de gehele tocht met die roeier af te leggen.

In het uiterste geval bepaalt de marathoncommissie of de betreffende roeier kan deelnemen aan de marathon en in welke samenstelling.

- 1: Voor deelname aan een marathon is verplicht afgeroeid te zijn:
 - ⤴ in een C2 voor een recreatieve marathon
 - ⤴ in een C1 of een gladde twee zonder stuurman voor een marathonwedstrijd en voor deelname aan marathons met een lengte van meer dan 60 km en de Elfstedentocht.
 - ⤴ Roeiers, die niet eerder een marathon geroeid hebben en die zijn afgeroeid in een wherry, mogen met twee ervaren roeiers deelnemen in een wherry.
 - ⤴ Roeiers, die niet eerder een marathon geroeid hebben en die zijn afgeroeid in een C2x+, mogen met twee ervaren roeiers deelnemen in een C2x+ of een wherry.
- 2: Bij recreatieve marathons zal zoveel mogelijk rekening gehouden worden met wensen van roeiers ten aanzien van de bootindeling, maar kan de marathoncommissie altijd een andere indeling maken als dit nodig is om voldoende ervaring/conditie in elke boot te waarborgen.
- 3: Bij deelname aan wedstrijdmarathons geldt primair de voorkeursindeling van de roeiers, mits voldoende ervaring/conditie gewaarborgd is in de voorgestelde bootindeling.
Als hierdoor een ander team niet mee kan doen met de recreatieve marathon omdat onvoldoende ervaren roeiers over zijn om een verantwoorde bootindeling te kunnen maken, staat het de recreatieve roeiers vrij om een gecombineerde ploeg met een andere vereniging te vormen. Het doel hiervan is: als er meer aanmeldingen dan plaatsen zijn, iemand voor een wedstrijdmarathon kan worden afgewezen voor deelname.
- 4: Een ploeg beschikt over voldoende ervaring om deel te nemen aan een marathon als
 - A: minimaal twee van de roeiers eerder een marathon hebben afgelegd in de voorafgaande 12 maanden en de overige roeier(s) minimaal 2 keer naar het Spui of een langere afstand hebben geroeid in de voorafgaande maand.
 - B: geen van de roeiers marathonervaring heeft, maar minimaal 2 van de 3 roeiers in de voorafgaande 12 maanden 3 reguliere toertochten buiten ons eigen water geroeid hebben.
 - C: voor het roeien van een wedstrijdmarathon moet de roeier 2 keer in de voorafgaande maand binnen twee uur en 15 minuten naar het Spui heen en weer hebben geroeid.Een roeier, die zich in een vorig seizoen als (wedstrijd)marathonroeier heeft gekwalificeerd, behoudt het recht om in het lopend seizoen (wedstrijd)marathons te roeien.
- 5: Iedere roeier dient te beschikken over voldoende kennis van het BPR.

Elfstedenroeimarathon:

Gezien het unieke karakter van deze tocht gelden wat afwijkende/aanvullende regels en afspraken:

1. Uiterlijk in oktober van elk kalenderjaar wordt verenigingsbreed geïnventariseerd wie mee wil doen aan deze tocht het jaar erop en in welke vorm (3, 6, 9, 12, recreatief of als wedstrijd).
2. De organisatie van de Elfstedenroeimarathon binnen onze vereniging vraagt de marathoncommissie om op basis van deze aanmeldingen individueel aan te geven wat nog nodig is om mee te kunnen doen in de variant van eerste voorkeur (nog los van een eventuele teamsamenstelling en eventuele selectiecriteria als er roeiers af moeten vallen). Op deze manier kunnen ook leden zich aanmelden die bv nog moeten afroeien, in een C1 of

- gladde twee zonder stuurman, maar kan dit opgenomen worden in hun individuele traject om geschikt te zijn voor deelname.
3. Nadat deze eerste adviezen individueel zijn teruggekoppeld en zo nodig bijgesteld op basis van argumenten van de roeier (waarbij uiteindelijk de ingestelde commissie beslist!) wordt in december een eerste vergadering bijeengeroepen met alle potentiële deelnemers. In deze vergadering wordt besproken welke deelnamevormen reëel en haalbaar lijken. Vervolgens worden aanvullende afspraken gemaakt ten aanzien van eventuele individuele eisen waaraan nog voldaan moet worden (punt 2) en een tijdsplan afgesproken.
 4. Maandelijks wordt een korte vergadering belegd met alle potentiële deelnemers zodat voor eenieder steeds helder is wat de actuele afspraken zijn. De ervaring afgelopen jaren leert dat er in de praktijk tussen december en mei nogal wat verandert en dat zeker afhaken van deelnemers kan leiden tot wijzigingen in de ploegsamenstelling en in het uiterste geval het zoeken van extra deelnemers buiten de vereniging.
 5. Als 3 bij marathonroeien. Zeker bij een Elfstedentocht heeft deelname van een aparte wedstrijd ploeg forse consequenties voor de andere ploeg(en) omdat hiermee een stuk bufferkracht/conditie niet meer voor die ploegen beschikbaar is. De bij 2 genoemde commissie neemt dit mee in zijn afwegingen zodat de eisen voor deelname verschillend kunnen zijn in een jaar waar er geen en in een jaar waar er wel een wedstrijd ploeg deelneemt!
 6. Als blijkt dat door aanmelding van een wedstrijdteam, er onvoldoende deelnemers overblijven, staat het deze laatste groep vrij om een combinatie met een andere vereniging te vormen.
 7. Mochten er in het wedstrijdteam leden afhaken, dan geeft dat niet automatisch recht op een plaats in het tweede team.
 8. Voor deelname aan de Elfstedentocht geldt als aanvullende voorwaarde, dat de roeier in de winter voorafgaand aan de Elfstedentocht tenminste vijf keer in het donker naar Zuidlandt Buijten is geroeid.

De marathoncommissie geeft aan de roeicommissaris door:

- a. Namen van alle deelnemers,
- b. Per boot de naam van de captain,
- c. Van welke boot/boten men gebruik wil maken,
- d. Of gebruik gemaakt gaat worden van de botenwagens en wie de chauffeur is.

Planning voor gebruik boten

9. Aan het begin van het roeiseizoen, doch uiterlijk vóór 1 maart van elk jaar, verstrekt de marathoncommissie aan de roeicommissaris een overzicht van de te plannen marathons.
 - a. De roeicommissaris beoordeelt deze planning in combinatie met ingediende plannings van andere groepen roeiers.
 - b. Mochten meerdere activiteiten op hetzelfde tijdstip staan gepland, dan zal het bestuur beoordelen aan wie de boten worden toegekend.
 - c. Uiterlijk vier weken voorafgaand aan de marathon dient de marathoncommissie een verzoek in om een of meerdere boten te mogen gebruiken.
 - d. Voor vertrek dient de marathoncommissie te zorgen dat de boten in het Roeilogboek zijn vermeld.
10. Gebruik botenwagens
 - a. De marathoncommissie informeert de roeicommissaris of gebruik gemaakt zal worden van de botenwagens.
 - b. De marathoncommissie meldt een week voor vertrek bij de roeicommissaris wie de chauffeur is, die met de botenwagen zal gaan rijden en wie de vervangend chauffeur is.

- c. De chauffeur, die met de botenwagen gaat rijden, moet hebben aangetoond dat hij over voldoende rijvaardigheid beschikt om met de botenwagen de weg op te gaan. Alleen leden die de rijvaardigheidstest met goed gevolg hebben afgelegd, mogen gebruik maken van de botenwagen.
- d. Als de aangemelde chauffeur op de dag van vertrek verhinderd is, dient de organiserende commissie telefonisch aan de roeicommissaris de naam van de vervangende chauffeur door te geven.
- e. Na afloop van de marathon zorgt de marathoncommissie dat de sleutel en het kentekenbewijs bij de roeicommissaris worden afgeleverd.