

Handboek van de Kuikensloep



Inhoud

1. Historie van de Kuikensloep
2. Het gebruik en onderhoud van de Kuikensloep
 - 2.1 waterhuishouding
 - 2.2 dollen
 - 2.3 voetensteunen
 - 2.4 berguimtes
 - 2.5 kikkers
 - 2.6 roer
 - 2.7 snelheidsmeter
 - 2.8 verlichting
 - 2.9 veiligheid
 - 2.10 onderhoud
 - 2.11 CE markering
3. Het roeien in een Kuikensloep
 - 3.1 de roeier en de vier pijlers
 - 3.2 sloeproeien als sport
 - 3.3 veiligheid en goed zeemanschap
 - 3.4 roeicommando's

1. Historie van de Kuikensloep

Het verhaal van de polyester 8-persoons roeisloep die bekend is geworden als de Kuikensloep, begint bijna 30 jaar geleden op het Waddeneiland Terschelling. Kees Kuiken wordt in 1989 docent aan de hogere zeevaartschool Willem Barentsz, en had al eerder naam gemaakt in de polyesterproductie: zo heeft hij ook de 12-riems sloepen 'Gouteyck' en 'Leitsagher' op zijn naam staan.

Na bestudering van de whaler Benwyvis maakt Kees eerst een ruwe schets voor een volledig nieuw te bouwen snelle roeisloep (afmetingen/ ruwe rompvorm). Hiermee is een direct familielid van de toenmalige zeevaartschooldirecteur Maarten Harms aan het werk gegaan en heeft het lijnenplan van de sloep vervolgens geoptimaliseerd. Deze tekening is omgezet naar een dummy romp - waarvan een mal getrokken is; de mal voor de 1e Kuikensloep 'Cornelis Douwes' en al haar latere zusjes was een feit geworden.



Kees Kuiken aan het werk



Aan het lamineren

De romp werd in één keer opgebouwd met polyester/glasvezel/speciaal vilt. Na uitharding van de romp werd begonnen met de volgende stap: het inbrengen-opzetten van de luchtkasten en dubbele bodem voor de noodzakelijke stijfheid. Daarna pas werd met lucht & water de romp 'gelost' van de mal. De bouw van de sloepen werd in principe alleen gedaan tijdens schoolvakanties of lange weekenden in verband met stankoverlast van het polyester.

De eerste sloep 'Cornelis Douwes' wordt met hulp van een aantal zeevaartschool-studenten gebouwd. Na de proefvaart blijkt het ontwerp goed te voldoen. De zeevaartschool studenten waren dermate enthousiast dat ze ook zelf eenzelfde sloep wilden bouwen waar ze dan in konden roeien zonder bemoeienis van de zeevaartschool. Onder supervisie van Kees Kuiken is deze 2e Kuikensloep in de winter van 1989-1990 gebouwd, om vaarklaar te zijn voor het roeiseizoen 1990. Omdat de Kuikensloep een van de lichtste roeisloepen is was de naam al gauw verzonnen: 'Featherlight'. Wagenborg werd de sponsor van deze 2e Kuikensloep 'Featherlight' (in 1991 is de naam veranderd in 'Egbert Wagenborg').



Cornelis Douwes

Door de goede resultaten bij wedstrijden worden er daarna sloepen in opdracht gebouwd voor andere teams. West-Arvada, Last of Titanic, Evert Deddes, Egbert Wagenborg, Anthony van Hoboken, Wapstroom, Vliestroom, Tante Agaath en In de Olie zijn allemaal sloepen van de eerste drie jaar na de Cornelis Douwes. In de uitslagen van de HT staan deze sloepen jaar in jaar uit vermeld.

Vanaf de zomer 1991 heeft de zeevaartschool een verbouwing ondergaan, de roemruchte 'Kelder' ging dicht en de aloude sloepenloods onder de zeevaartschool wordt dat jaar erop een ander soort van praktijkruimte. Dus er was niet veel plek meer om nieuwe sloepen te bouwen. Kees Kuiken heeft andere prioriteiten en vanaf zomer 1992 heeft de Kuiken-mal buitengestaan en is geen Kuikensloep meer gebouwd door Kees Kuiken zelf. Een aantal jaren later is Kees Kuiken geëmigreerd naar Australië.

Via Reeuwijk komt de mal in Zwartsluis terecht, waar in 2003 de Salland en de Voorganck worden gebouwd. In de jaren na de doorstart van de bouw worden er nog negen nieuwe Kuikens gebouwd. De Van de Putte, Mumbo Jumbo, Bergenvaarder en Schonenvaarder, Red Pepper, Branie, Visbyvaarder, Witte de With en de Cor de Bruin II komen in de vaart. De originele mal wordt nog steeds gebruikt, en de productie vindt plaats in Deventer bij Roeisloepen.nl.

De Kuikensloep is de grootste eenheidsklasse bij het Nederlandse sloeproeien. Er is een eigen competitie, die je kunt vinden op www.kuikensloep.nl. Bij de verschillende wedstrijden wordt er gestreden in het Kuikenklassement en zijn er prijzen voor de beste Kuikenteams. Inmiddels zijn er meer dan 45 Kuikensloepen!

De sloep kenmerkt zich door een fraai uiterlijk gecombineerd met goede vaareigenschappen. Met een gewicht van 500 kg en een lengte van 8 meter is dit een sloep die zeer snel geroeid kan worden. Dit type sloep is tijdens de roeitocht van Rotterdam naar Londen in 2015 door de Dutch Marines Rowing Challenge uitgebreid getest op groot water. In datzelfde jaar werd team Freya uit Deventer met een Kuikensloep 2^e in de Nederlandse sloeproecompetitie.

2. Het gebruik en het onderhoud van de Kuikensloep

2.1 Waterhuishouding



Handpomp

De pomp

Het water dat zich in de sloep verzamelt, zal in de bilgeput achter in de sloep terecht komen. Vanuit deze put kan het water met de handpomp overboord worden gepompt.

Om te kunnen pompen moet je de handel in de pomp steken via het klepje aan de voorzijde van het schot. Pomp met rustige bewegingen. De handel is opgeborgen onder het luik achterin. De pompkleppen zijn gevoelig voor vuil. Voorkom zoveel mogelijk dat zaken als dopjes, snoepverpakkingen, plastic zakjes etc. in de aanzuig terecht komen. Wanneer dit toch gebeurt, dan kan het vuil worden verwijderd door het pompdeksel boven op de pomp los te schroeven.



Schroefdeksel van de dubbele bodem

De dubbele bodem

Tussen de voorste en achterste luchtkast/bergruimte is een vlakke vloer geplaatst. Hieronder bevindt zich een waterdicht compartiment, de dubbele bodem. Om te kunnen controleren of er inderdaad geen water in deze ruimte staat, zit er aan de voorzijde een inspectiedeksel in deze vloer. Doe dit regelmatig, de ruimte zou droog moeten zijn. Zorg ervoor dat na inspectie het deksel weer goed sluitend wordt teruggeplaatst. Het insmeren van de rubber pees met vaseline helpt om lekkage van de deksel te voorkomen.



Afvoerplug

Afvoer door de romp

Wanneer er geen mensen in de sloep zitten, zal de vlakke vloer zich boven de waterlijn bevinden. De kuip is nu zelflozend. Om regenwater af te voeren, is het voldoende om bij het verlaten van de sloep de afvoerplug in de bilgeput los te draaien. Overtollig water in de sloep zal via deze afvoer naar buiten stromen. Zodra er mensen aan boord gaan, moet eerst de plug weer vastgedraaid worden. Wanneer dit vergeten wordt, kan er water via de bilgeput de sloep binnenlopen tot boven het vloerniveau.

2.2 Dollen

De dolhouders

De dollen draaien in een bronzen bus met geringe speling. Probeer te voorkomen dat er vuil tussen de dol en de bus terecht komt, dit zal slijtage tot gevolg kunnen hebben. De dollen en bussen moeten eerst nog op elkaar inslijten, voordat ze helemaal soepel draaien. De bussen kunnen indien nodig vervangen worden.



Dolhouder met bronzen lagerbus

De kunststof ring

Om de dol en de houder te beschermen, is er een kunststof ring op de dol geschoven. De dollen kunnen na het roeien uit de houders worden gehaald, een touwtje zorgt ervoor dat de dol niet overboord kan vallen. Als je de dollen wilt verwijderen, haal dan de lus van het borgtouw over de dol heen en trek daarna de dol uit de houder.

2.3. Voetensteunen

Lengte verstellen

Om de afstand tot de roeibank te verstellen, moet je de borgpennen aan weerszijden van de steun verwijderen.

Nu kun je de steun in zijn geheel verschuiven. Plaats de pennen weer terug door de gaten in de rvs-vloergeleiders **in** de kunststof geleideblokken. Om kleinere voeten toch vast te kunnen zetten met de spanbanden, kan de haksteun worden veresteld in vier standen. Hiervoor zitten aan de achterkant van de voetenplaat twee vleugelmoeren. Hierdoor komen de voeten wat hoger op de steun te staan, waardoor de bandjes beter over de tenen lopen. Zorg ervoor dat je in geval van nood de voeten snel weer los kunt maken!

Maak de binnenkant van de rails een paar keer per jaar schoon met een sopje, dat voorkomt onnodige slijtage van de geleideblokjes. Ze kunnen worden vervangen wanneer ze erg versleten zijn.



Voetensteun met borgpennen

2.4. Bergruimtes

De bergruimtes voor en achter zijn niet geventileerd. Daarom is het van belang om natte spullen niet achter te laten en met droog weer de bergruimtes eens open te zetten zodat deze kunnen drogen. De binnenkant van de bergruimte is wel behandeld tegen vocht.

2.5. Kikkers

Voor de stootwillen

Aan de doften zitten vier extra kikkers speciaal om stootwillen op te beleggen. Deze kikkers zijn niet geschikt om aan af te meten!

Voor het afmeren

Op de stootrand zitten vier grotere kikkers, waar de afmeerlijnen aan bevestigd kunnen worden. Vooraan de boeg is een RVS trekoog gemonteerd. Deze is sterk genoeg om de sloep met een lier uit het water te trekken of om de sloep te slepen.



Kikker voor stootwillen

2.6. Roer

Roerblad

Het roerblad is gemaakt van watervast verlijmd multiplex. Verstandig is om het roer na gebruik in de sloep te leggen en de helmstok los te halen zodat ze niet kunnen beschadigen door andere vaartuigen of door de kade.

Helmstok

De helmstok kan worden losgehaald van het roerblad, door deze omhoog te scharnieren. Ook kan de helmstok omgekeerd worden bevestigd voor links- en rechtshandige stuurlieden. In de vlaggesteun kan ook de lichtmast worden geplaatst. Denk eraan bij lage bruggen dat deze mast flink boven de sloep uitsteekt! Er zit een breekbeveiliging in de mast.



2.7. Snelheidsmeter (optioneel)

Achteraan zit de display van de snelheidsmeter gemonteerd. De sensor steekt in het achterste bergvak door de bodem. Let op dat de impeller die onder de romp uitsteekt, niet wordt beschadigd door takelen of traileren. De display kan worden gedemonteerd door de schroefjes van de achterplaat los te draaien. Een gebruiksaanwijzing van deze snelheidsmeter zit bij de documentatie in de sloep. De voeding kan in de bergruimte worden aangesloten op de stekker van de snelheidsmeter.

2.8. Verlichting (optioneel)

De sloep is voorzien van een ledlamp op een rvs of houten mastje. De lamp krijgt voeding via de stekkeraansluiting op het achterdek of is uitgevoerd met 3 x AAA-batterijen. In de bergruimte kan een 12 Volt accu worden aangesloten op de stekker die aan de pompslang zit bevestigd. De lamp is geschikt volgens het Nederlandse Binnenvaart Politie Reglement en is op 2 zeemijl zichtbaar. Dit BPR geldt echter niet voor alle Nederlandse wateren, of is op sommige plaatsen aangevuld met extra regels. Controleer voor je gaat varen in duisternis of slecht zicht, dat de lamp het doet en of je daarmee voldoet aan de regels ter plaatse.

2.9. Veiligheid

Voor vertrek is het een goede gewoonte om de sloep na te kijken op schade. Zorg dat belangrijke voorwerpen aan boord zijn, zoals puts, hoosblikjes, lamp, opgeladen accu, stopje voor onder de vloer, reservedollen, reservieriem, pikhaak, anker met lijn. Vul dit zelf aan naar behoefte. Suggesties zijn: warmtedekens, semi-automatische zwemvesten, marifoon, GSM, GPS, kompas etc. Laat mensen op de wal weten wat je van plan bent, hoelang je denkt weg te blijven. Meld je af bij de havenmeester en bij terugkomst meld je weer aan. Zorg dat bekend is

wie er EHBO- of BHV- certificaten heeft. Wees op de hoogte van de specifieke gevaren ter plaatse, weet wat je aan overige scheepvaart kunt verwachten, informeer op stromend water naar eb- en vloedtijden. Controleer altijd het laatste weerbericht. De sloep is onzinkbaar, maar als stuurman/vrouw blijf je altijd verantwoordelijk voor de opvarenden en schip.

2.10. Onderhoud

Houtwerk

De helmstok en de stootrand zijn uit meranti samengesteld. Dit moet jaarlijks licht worden opgeschuurd en gelakt met 2 lagen 1 componenten blanke bootlak met UV filter. Beschadigingen waarbij de lak het hout niet meer beschermd, moeten zo spoedig mogelijk worden bijgewerkt met bootlak.

Binnenkant

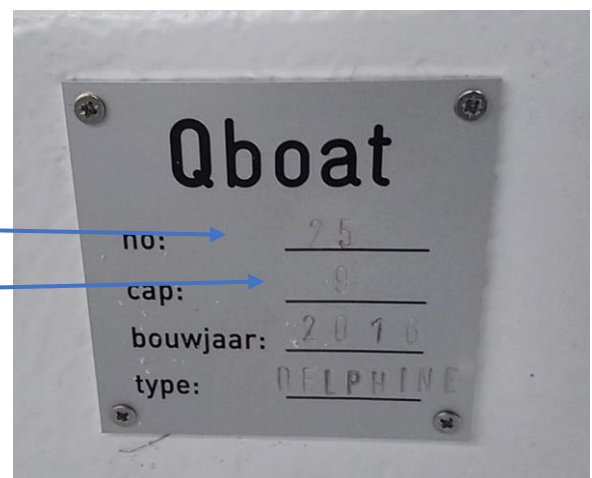
Het is voldoende om regelmatig de binnenkant schoon te maken met een sopje. Bij het jaarlijks onderhoud kan een extra laag antislip verf worden aangebracht wanneer daar veel beschadigingen op zitten. De voetensteunen moeten regelmatig worden gecontroleerd op slijtage van de bewegende delen. Om een soepele werking te garanderen, moeten de geleideprofielen worden schoongehouden. Na jaren van gebruik kan het nodig zijn om de binnenkant te schilderen. Gebruik hiervoor eerst een 2-componenten primer en daarna bij voorkeur een 2-componenten aflak. Dat geeft de beste hechting en is stootvast.

Buitenkant

Boven water kan worden volstaan met het schoonmaken met een schoonmaakmiddel, en eventueel kan de gelcoat met was worden behandeld. Krassen en beschadigingen van het polyester moeten in het winteronderhoud worden bijgewerkt. Onder water wordt het aanbevolen om jaarlijks twee lagen antifouling aan te brengen, om een goede aangroeiwerende werking te garanderen.

Volgnummer van productie

Maximum aantal personen aan boord



Voorbeeld van typeplaatje op achterschot

Verfsysteem

Het blanke houtwerk van helmstok en stootranden is behandeld met drie lagen Polygrond 2-componenten lak van International, en is daarna afgelakt met twee lagen Double Coat Dubbel UV van De IJssel Coatings.

Het roerblad is afgelakt met Double Coat 2-componenten verf van De IJssel Coatings.

De romp is opgebouwd uit gelcoat ISO/npg van De IJssel Coatings en glasweefsel met polyesterhars.

De romp aan de binnenkant is standaard afgewerkt met Topcoat RAL 9010. In sommige sloepen is dit anders, bijv. grijs. Kijk voor de kleurcode op de opdrachtbevestiging van de sloep. De vloer en de dekken zijn geschilderd met twee lagen DD Double Coat van De IJssel Coatings en antislip poeder.

2.11 CE markering

De Kuikensloep valt onder de CE normering voor 2013/53/EU voor pleziervaartuigen. De sloep is getest op stabiliteit en veiligheid in diverse omstandigheden. De sloep is gekeurd voor categorie C module A, tot een maximum van windkracht 6 Beaufort en een significante golfhoogte (H1/2) van 2 meter.

Het Craft Identification Number (CIN nummer) staat aan de sb achterzijde vermeld.



Het CE plaatje zit op het achterste schot bij de stuurpositie



3. Het roeien in een Kuikensloep

Het leuke van sloeproeien vind ik dat er geen sloeproeischool, -boek of -wetenschap bestaat. Iedereen is vrij om te zoeken naar de optimale techniek, goed materiaal of de beste manier om te roeien in een sloep. Door te proberen, na te denken over alle ervaringen en daaruit weer nieuwe ideeën te halen lukt het soms om sneller te gaan, of beter te gaan roeien. Hierbij helpt het vaak om te luisteren naar meer ervaren sporters, of sporters die vanuit hun werk of interesse op een bepaalde manier naar het roeien kijken. In alle jaren dat ik bij het roeien in sloepen betrokken ben, heb ik met interesse geluisterd naar roeiers die iets ontdekt hadden, of dat dachten. De uitleg hierna is een kleine samenvatting daarvan, aangevuld met mijn eigen ontdekkingen.

Ron Straver



3.1. De roeier en de vier pijlers

Wat kenmerkt nu een sloeproeiër? Vanaf de eerste momenten in een roeisloep ervaar je dat er kracht voor nodig is om vooruit te komen. Als je wat langer wilt varen, moet je uithoudingsvermogen hebben. Om nog wat sneller te kunnen roeien, is de techniek van de roeibeweging belangrijk. En om alle uitdagingen te doorstaan moet je een sterke mentaliteit bezitten.

Dit zijn de vier pijlers:



kracht



uithoudings-
vermogen



techniek



mentaliteit

Deze vier pijlers kunnen onafhankelijk of tegelijk getraind worden. De ultieme roeier bezit van alle vier de eigenschappen ruim voldoende om van start tot finish met zelfvertrouwen te roeien. Kracht en uithoudingsvermogen ontwikkelen zich vanzelf als je regelmatig roeit. De juiste mentaliteit is vaak al in aanleg aanwezig en groeit door het sporten in teamverband. Maar de techniek is iets waar je echt wat aan kunt doen:

De roeibeweging

Iemand die heel veel nieuwe roeiers heeft opgeleid is Marcel Guijt van de Rotterdams Zeevaartschool STC. Hij noemt de roeibeweging het "afwikkelen" van je lichaam:

1. Naar voren buigen met de benen iets gebogen, de armen gestrekt en de rug gebogen.
2. De benen en de rug strekken en naar achteren gaan hangen
3. De armen naar het lichaam halen en daarmee het lichaam omhoogtrekken.
4. De riem terugstoten tot de armen weer gestrekt zijn en de benen en de rug gebogen.

Dit geeft vooral weer hoe het lichaam van de roeier beweegt tijdens de slag.

Wat natuurlijk ook belangrijk is, is de interactie tussen roeier en riem, de roeier en de rest van het team, de roeier en de sloep. Om dit te beschrijven ben ik gekomen tot de:

6 gouden regels van het sloeproeien

1. armen zo lang mogelijk gestrekt houden tijdens de haalslag
2. recht achter je voeten zitten, schouders en heupen in één lijn
3. jij hebt controle over je riem
4. regel je ademhaling naar het slagtempo
5. roei gelijk met de andere roeiers
6. concentreer je op de beweging en de techniek

Voorals je nog niet zolang roeit, kun je je roeitechniek ontwikkelen door regelmatig in je hoofd deze zes punten langs te gaan. Maar ook ervaren roeiers zijn vaak geholpen met een betere bewustwording van de techniek. We lopen de punten langs:

1. Als je je **armen** tijdens het trekken aan de riem zo lang mogelijk **gestrekt** houdt, blijft de bloedcirculatie doorstromen. De afvalstoffen die in je spieren ontstaan bij inspanning, worden afgevoerd. Zo verzuur je minder snel én je kunt je gewicht beter inzetten door achterover te gaan hangen aan die gestrekte armen.
2. In een goede roeisloep zijn de roeiriem en de voetensteun zo op elkaar afgestemd, dat je **recht** achter je voeten kunt **zitten** als de leren manchets van je riem in de dol ligt. Als je nu al iets naar binnen of naar buiten moet gaan hangen, klopt er iets niet. Nu kun je met weinig kans op blessures krachtig aan de riem hangen. Scheef zitten is een recept voor pijnlijke scharnierpunten als heup, schouder, knie of elleboog
3. Startende sloeproeiers hebben vaak moeite om de riem te laten bewegen zoals de andere roeiers dat doen. De riem schuift naar binnen of naar buiten "zagen", draait in de dol, het blad steekt te diep of niet diep genoeg, de stand van het blad laat de riem "duiken" of "drijven". Aandachtspunten zijn:
 - a. het riemblad steekt net onder water tijdens de haal
 - b. de stand van het blad is ruwweg verticaal, bij de inpik iets voorovergebogen (bovenrand, richting de boeg), bij de uitpick iets achterover.
 - c. de riem ligt tijdens de hele beweging op dezelfde plaats in de dol, schuift dus niet naar buiten of naar binnen
 - d. het blad gaat laag over het water wanneer je voorover buigt voor de volgende haalVeel roeiers hebben de **riem** beter onder **controle** als ze de binnenhand (die aan het uiteinde van het handvat) ondersteboven houden; met de handpalm omhoog wijzend.
4. De spieren hebben zoveel mogelijk zuurstof nodig. **Goed ademen** is dus van belang, zeker als je ook nog wat wilt bemerken van de omgeving zonder sterretjes voor de ogen. Als je gaat trekken, spannen de spieren in je borst aan en adem je als vanzelf uit. Echt een optimaal moment om in te ademen is er niet, doe dat dus maar als je weer vooroverbuigt. Wanneer je je voldoende inspannt, raak je net niet buiten adem als je 1 keer per slag inademt en uitademt. Een achtpersoons roeiteam klinkt soms net als een stoommachine.
5. **Gelijk roeien** is een voorwaarde voor goede snelheid. Dit moet er echt ingestampt worden, want hier ligt de basis voor succes in de toekomst. Het is niet voldoende als alle roeiers evenveel bewegingen per minuut maken. Gelijk roeien is ook gelijk eindigen, niet alleen gelijk beginnen. Iedereen is helemaal in cadans, van bovenaf en van opzij bewegen alle riemen precies gelijk. Prachtig!
6. Als je alles hierboven helemaal beheerst, dan ben jij een goede sloeproeier. Maar tijdens een training of wedstrijd kan zomaar dat ideale roeibeeld veranderen in een bosje wriemelende houten stokken. Slagroom kloppen of molenwieken, rupsbeweging of wilde bewegingen kunnen voorkomen worden door goede **concentratie**.

Veel van bovenstaande punten hebben ook nog een behoorlijke natuurkundige uitleg. Waarom is dit beter dan dat, wat is het voordeel van korte riemen boven lange enz. Dit gaat te ver voor een eerste introductie, dus dat bewaren we voor later. Een belangrijke zevende regel, maar voor mij vanzelfsprekend: roeien doe je met plezier!



Voorbeeld van een Kuikensloep

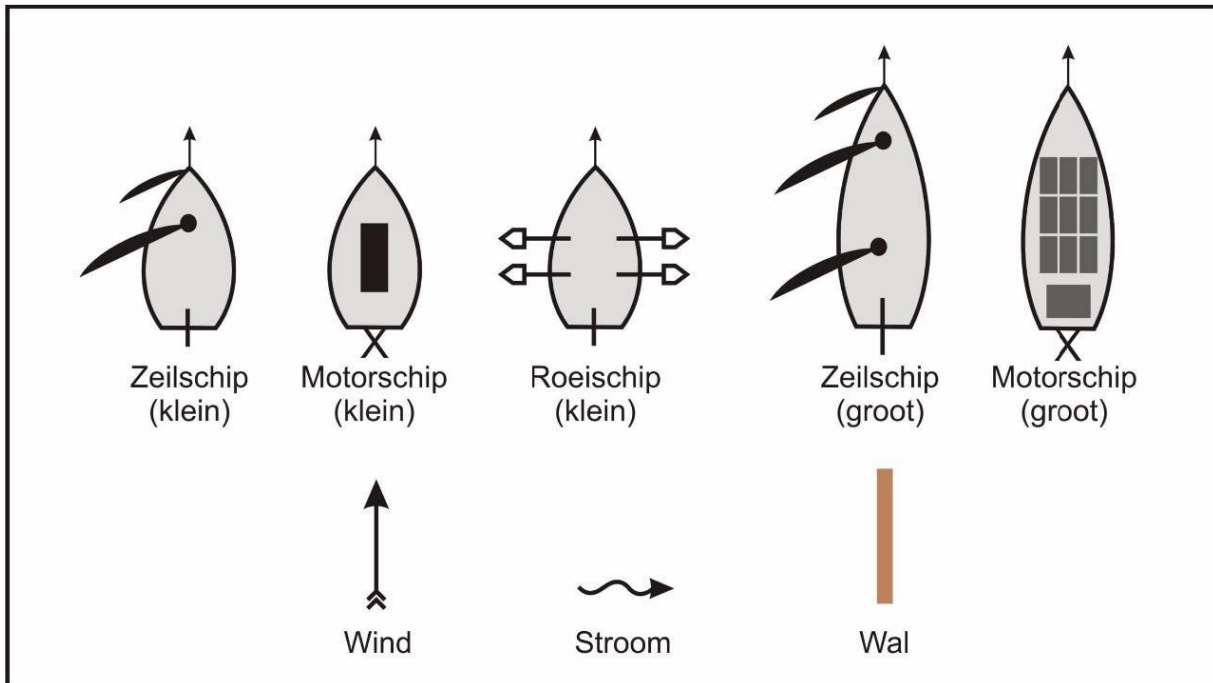
3.2. Sloeproeien als sport

Sloeproeien is verbonden met de Nederlandse geschiedenis. De VOC-schepen in de middeleeuwen hadden roeisloepen aan boord, die werden gebruikt voor transport van schip naar de wal, of voor het 'uitroeien' van de trossen waarmee afgemeerd werd. Eind 17e eeuw hadden de Nederlandse zeilende walvisvaarders sloepen mee om op de walvissen te jagen, deze snelle 'whale-boat' sloepen waren voorzien van een harpoen. De reddingsloep is ook al honderden jaren aanwezig op onze koopvaardij- en marineschepen. De Marine heeft al jaren de statige B2 sloepen. In de havens werden honderden jaren lang jollen gebruikt door de 'vletterlieden'. Vervoer van mensen of materialen, assistentie bij ankeren en aan- en afmeren, maar ook voor de haringvisserij werden de vletterlieden ingezet. Ook het loodswezen kent een rijke historie met sloepen. In Nederland zijn ook steeds meer Cornish Pilot Gigs te zien.

Sloeproeien in wedstrijdverband

Waar sloepen waren, waren ook wedstrijden. Op zeevaartscholen, waar sloeproeien één van de verplichte vakken was, worden al sinds de jaren '50 sprintwedstrijden georganiseerd. In de loop van de jaren kwamen er korte en lange prestatietochten bij in Nederland. Maar we zijn nu eenmaal competitief ingesteld, dus bij iedere tocht zijn er altijd genoeg teams die er een wedstrijd van maken. De diversiteit in sloepen maakten onderling vergelijken onmogelijk, en zo ontstond in 1991 de Federatie Sloeproeien Nederland (FSN). De FSN heeft een handicap systeem ontwikkeld zodat verschillende typen sloepen toch tegen elkaar kunnen strijden. Inmiddels zijn er meer dan 250 sloepen actief in het Nederlandse wedstrijdscircuit en worden er jaarlijks ruim 20 wedstrijden georganiseerd. In Zeeland is in de jaren '80 de Zeeuwse Federatie Sloeproeien ontstaan.

3.3. Veiligheid en goed zeemanschap



Sloeproeien is een mooie sport. Maar zodra een team enthousiast de landvasten losgooit, voor een training of wedstrijd, is van groot belang dat men veilig is. De sportiviteit in onze sloeproeiwereld neemt toe maar helaas zijn er nog steeds voorbeelden van onkundig stuurmanswerk waarmee de veiligheid voor het eigen team en voor anderen in gevaar kan komen.

Besef goed; een stuurman van een roeisloep is verantwoordelijk voor:

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

Dit is een grote verantwoording. Als bij een ongeval waar schade ontstaat blijkt dat de stuurman niet bekwaam was, kan dit vervelende gevolgen krijgen. Zorg dus dat er altijd een bekwame stuurman aan de helmstok staat, zowel bij de trainingen als bij de wedstrijden! 'Goed zeemanschap' is een grondregel uit het Binnenvaart Politie Reglement (BPR). Het betekent kortweg dat een stuurman (schipper) ten alle schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. De voorrangsregels moeten bekend zijn! Als je met een sloep voorrang moet geven, dient bijtijds en volgens de regels uitgeweken te worden. Als je met een sloep voorrang hebt, dien je koers en vaart te houden zodat andere schepen niet in verwarring raken.

Roeisloepen zijn niet vaarbewijsplichtig. Je hebt als stuurman dus geen Klein Vaarbewijs nodig. Dat betekent niet dat iedereen zo maar, zonder enige kennis van zaken, met een roeisloep het water op kan gaan. Het Binnenvaart Politie Reglement (BPR) is heel duidelijk: een boot mag alleen uitvaren als ze bestuurd wordt door een bekwaam persoon (artikel 1.09).

Kijk voor meer informatie over veilig varen op www.veiligroeien.nl.

Aanvullende veiligheidsaspecten

Volgens het FSN-reglement dient de volgende veiligheidsuitrusting aan boord van een sloep te zijn tijdens wedstrijden. De volgende uitrusting is verplicht:

- dollen met bijbehorende riemen voor elke dolpot
- 2 hoosvaten/ emmers
- een deugdelijke voor- en achterlijn (mede in verband met het slepen van een sloep in noodgevallen); waarvan minstens één (sleep)lijn met een lengte van minimaal 10 meter lang en minimaal 12 mm dik.
- ten minste 2 voor de sloep geschikte fenders/stootwillen ter voorkoming van beschadiging aan de eigen of andere sloep(en).
- Voor het bevestigen van het startnummer dient voor op de sloep een houder gemonteerd te zijn. Deze houder moet dusdanig zijn gemonteerd dat het startnummer te allen tijde waarneembaar is vanuit een standpunt haaks op de sloep. De houder (100 mm lang en inwendig 16 mm vierkant) moet goed gemonteerd worden, verticaal, bovenkant gelijk of hoger dan de voorsteven en onderkant dicht met eventueel een water loop gaatje (zie onderstaande afbeelding).
- Voldoende reddingsmiddelen voor alle opvarenden, waaronder ten minste één reddingsvest (dus geen zwemvest) per opvarende. Let erbij zelf opblazende reddingsvesten op dat ze goedgekeurd zijn!

Tot de aanbevolen uitrusting behoren:

- reserve dol(len) en riem(en)
- een handpomp
- een anker en ankerlijn van voldoende lengte
- een EHBO-koffer
- thermodekens (onderkoeling)
- voldoende water (uitdroging)
- een kompas
- een radarreflector

Weersomstandigheden

Wees tijdens trainingen en wedstrijden bedacht op plotselinge veranderende omstandigheden, of calamiteiten. De weersomstandigheden kunnen veranderen, zware buien of mist kunnen het zicht onverwacht sterk verminderen. Een of meerdere van de opvarenden kunnen onwel worden, of gewond raken. Door slecht zeemanschap van een ander schip kun je betrokken raken bij een ongeval.

3.4. Roeicommando's

Al eeuwenlang zijn er voor het roeien met sloepen roeicommando's. De commando's zijn nodig om goed te kunnen manoeuvreren, starten, goede slag te roeien etc. Ze bestaan altijd uit **twee delen**. Het eerste deel om aan te geven welke handeling men moet doen, en het tweede deel om dit gelijk met elkaar uit te voeren. Verder zal in het eerste deel van een commando ook worden aangegeven door de stuurman voor wie het commando bestemd is. Bijvoorbeeld: beide boorden, of bakboord/ stuurboord, of alleen de slagroeiers etc.

In een sloep roeit men met RIEMEN, dus geen peddels o.i.d. In de meeste teams geldt wel één of andere 'straf' voor degene die toch peddel zegt!

De volgende commando's dienen zowel voor stuurman als roeiers goed bekend te zijn:

- (Beide boorden) riemen op!

De roei(st)ers zoeken hun riem op en zetten deze staand tussen de voeten neer. De bladen van de riem 'gestrekt' met de bladen evenwijdig aan boeg-spiegel.

- (Beide boorden) riemen toe.....gelijk!

Iedere roei(st)er laat bij het commando 'gelijk' de riem rustig neer in de dol, de riem blijft dwarsscheeps, evenwijdig aan het wateroppervlakte en met de bladen verticaal gedraaid.

- Beide boorden op riemen.....gelijk!

De riemen worden haaks op de sloep, evenwijdig aan het wateroppervlakte, en met de bladen verticaal gedraaid gehouden. Niet te verwarren met het commando 'riemen...op'!

- Beide boorden haal op.....gelijk!

Alle roei(st)ers maken zich gereed voor het starten van het roeien. Ze buigen zich met gestrekte armen naar voren, zover dat de riem een goede slag kan maken. De punt van het blad net boven water. Op het commando 'gelijk' zet men de bladen verticaal niet te diep in het water, waarna de roei(st)er met gestrekte armen aan de riem trekt. Op het einde van de slag worden de handen naar de borst gebracht, komt het blad uit het water, duwt men het handvat van zich af en komt men weer overeind. Vervolgens komt de volgende slag. De gehele handeling vanaf het uitvoeringscommando tot de riem uit het water komt, behoort één soepele slag te zijn. Het tempo van de slagen wordt door de slagroeier aangegeven. De stuurman kan besluiten gedurende enige tijd het roeicommando gelijk te herhalen of de slagen mee te tellen totdat het tempo erin zit.

- Beide boorden lopen riemen..... gelijk! of lopen..... riemen! (slip)

Dit commando kan bij bruggen of smalle doorvaarten worden gebruikt. Op het commando 'riemen' worden deze langs de boot naar achteren gebracht waarbij de steel over het hoofd naar achteren wordt gevoerd. De riemen blijven horizontaal, en mogen dus niet het water raken. De boot wordt daarmee zo smal mogelijk gemaakt om op eigen snelheid een versmalling te kunnen passeren (b.v. brug, open sluis of tegenligger).

Varianten hierop zijn: bakboord lopen.....riemen! of stuurboord lopen..... riemen! Eén van de boorden laat dan de riemen lopen, het andere boord roeit door, op halve kracht. Zo blijft er wat extra gang in de sloep op doorvaarten waar ruimte is voor één zijde riemen.

- Beide boorden stop af.....gelijk!

Op het commando 'gelijk' worden de bladen van de riemen verticaal in het water gebracht. De vaart wordt daarmee uit de boot gehaald. De roei(st)ers moeten zich hierbij goed schrap zetten. Varianten hierop zijn: bakboord stop af.....gelijk! of stuurboord stop af..... gelijk! Eén van de boorden stopt dus af, terwijl de andere doorroeit. Dit commando kan worden gebruikt om bijvoorbeeld een boei zeer kort te ronden, of bij manoeuvreren in de haven.

- Beide boorden strijk.....gelijk!

Bedoeld om achteruit te varen. Op het commando 'beide boorden strijk' gaan de roeiers achterover zitten. Op het commando 'gelijk' gaan de bladen verticaal het water in, waarna de roeiers de riemen van zich afduwen.

- Bakboord best!

De roeiers aan bakboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar stuurboord. Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

- Stuurboord best!

De roeiers aan stuurboord trekken wat harder. De sloep maakt een flauwe bocht naar bakboord.

Sturen met het roer geeft extra weerstand dus snelheidsverlies. Tijdens de wedstrijd, als beide zijden op volle kracht roeien, geldt dit commando voor de andere zijde om het wat kalmer aan te doen.

- Bakboord haal op, stuurboord strijk..... gelijk!

Hiermee draait de sloep kort over stuurboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stilligt of zeer weinig gang maakt!

Stuurboord haal op, bakboord strijk.....gelijk!

Hiermee draait de sloep kort over bakboord. Dit commando alleen uitvoeren als de sloep stilligt of zeer weinig gang maakt!

- Beide boorden over en weer..... riemen!

Op het commando 'riemen' worden de riemen haaks op de sloep binngetrokken. De riemen blijven in de dol, het handvat legt men op het andere dolboord neer. Dit commando gebruikt men bij het nemen van een pauze.

- Beide boorden wel geroeid!

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