

AROSS



**Stuuropleiding
deel 1
Basiscursus**

Versie Beheer:

Uitgave	:	2002	
Aangepast	:	2005	Dit deel bevat nu ook het vaarwater buiten de brug en sluis tot de Maas
	:	2006	Situaties bij de sluis van Macharen en bij de monding van de Maas gezien.
	:	2006	Algehele aanpassing tekst en roeicommando's

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
Inleiding	3
Het Sturen	5
Opleiding / het begin	5
Stuurtechniek - algemeen.....	5
In- en uitstappen.....	5
Afvaren van het vlot	5
Het aanleggen.....	6
Variaties bij wind.....	6
Rondmaken	7
Wind en golven	8
Stroming.....	8
Scheepvaart	8
Commando's.....	8
In- en Uitvaren Burg. Veldhuizen haven.....	8
Veel voorkomende stuurcommando's	11
Sturen	13
Zeemanschap	14
Een stuurhandleiding van AROSS	14
Aandachtspunten vóór en tijdens roeitochten	15
Vorbereidingen	15
Manoeuvres op 'ons' kanaal en bij ons vlot	16
Tochten voorbij de Machareense brug	18

Inleiding

Deze stuuropleiding deel I, de Basiscursus, is bedoeld om aspirant stuurlieden de beginselen van het sturen bij te brengen op een niveau dat voldoende zou zijn voor het kunnen sturen van wherries en C-boten met ervaren roeiers op niet al te moeilijk vaarwater onder niet al te moeilijke omstandigheden.

In de opzet van stuurbevoegdheden bij AROSS komt dit overeen met de eisen van Stuurexamen 1A/B (wherries, C-boten en overnaadse boten in de haven en tot de Maas, met roeiers met tenminste R1).

Voor sturen op **ruimer vaargebied** (tot en op de Maas, en verder) is een apart opleidingstraject vastgesteld (ervaring en theorie).

Voor het sturen van **gladde boten** komt ook zo'n traject, omdat het doorstromen van roeiers/sters naar (o.a.) gladde boten toch een logische en wenselijke ontwikkeling is. Daarvoor zijn dan natuurlijk ook voldoende gekwalificeerde stuurlieden nodig.

De bedoeling is nu, dat direct bij het volgen van deze Basis-cursus (en gedeeltelijk ook bij het praktijkgedeelte daarvan al geïncorporeerd) een onderdeel (deel 2) 'Stuurmechanica' wordt geïnstrueerd.

De bedoeling van dit deel 2 is:

- Het moet de aspirant -stuurlieden de achtergrondkennis en het inzicht verschaffen waarmee zij ook onder moeilijker omstandigheden, met minder ervaren roeiers en/of op moeilijker vaarwater hun ploeg en boot veilig 'uit en thuis' kunnen brengen.
- Het moet de aspirant-stuurlieden de achtergrondkennis en het inzicht verschaffen dat nodig is voor het verantwoord sturen in gladde boten. Dat vormt dan, samen met de roeibevoegdheid voor gladde boten (R3 of R6) ook de basis voor stuurbevoegdheid 2A.

En passant zal het opdoen van deze additionele kennis en dieper inzicht er aan bijdragen, dat de 'stuur' met meer zelfvertrouwen en met meer plezier zijn/haar 'vak' zal uitoefenen.

Theo Doornbos
maart 2002

Het Sturen

Opleiding / het begin

Voordat men de eerste keer gaat sturen dient men de stuurregels goed door te lezen en slechts onder begeleiding van een ervaren stuur op de slagplaats de eerste keren te leren sturen. De slagroeier moet het leerprogramma in z'n geheel oefenen met de nieuwe stuur. Ook de stuur dient er aan te denken dat een leerprogramma in korte tijd in z'n geheel dient te worden afgewerkt. Half werk geeft vroeg of laat gegarandeerd brokken.

Stuurtechniek - algemeen

Een boot dient een rechte koers te varen. Alle mogelijke invloeden zijn er de oorzaak van, dat de boot van de rechte koers afwijkt (wind, stroom, ongelijk trekken door roeiers, gebreken aan de boot e.d.). Wanneer een boot van koers afwijkt dient er met het stuur gecorrigeerd te worden.

Als er bijgestuurd wordt, maakt het roertje een zekere hoek met de lengte as van de boot. Dit heeft niet alleen tot gevolg, dat de vaarrichting van de boot verandert, maar het heeft ook een remmend effect op de snelheid én een verstorende invloed op de balans van de boot. Beide effecten worden groter naarmate de uitslag van het roer groter is. Het is dus van belang tijdig te reageren als de boot van de koers af gaat wijken en rustig te corrigeren op het moment dat dit merkbaar wordt, zodat de oorspronkelijke koers met een zeer kleine roeruitslag hernomen kan worden. Vooral in wedstrijden moet de stuurman hier zeer attent op zijn. Als hij te laat reageert gaat hij zigzaggend over de baan met veel remmende roeruitslagen en een verlengde baan. sturen mag, tenzij een forse koersverandering noodzakelijk is, alleen tijdens de recover plaatsvinden. De werking van het roer is dan het grootst en de roeiers worden in hun haal het minst gestoord. Al te heftig sturen heeft alleen een remmend effect, een roeruitslag van meer dan 30 graden heeft nauwelijks meer sturend rendement. Het is duidelijk dat het roer slechts als het schip vaart heeft, werkzaam kan zijn. Als het schip langzaam vaart of als men niet teveel remmend effect van het roer wil veroorzaken, kan men de roeiers bij het bijsturen inschakelen, door één zijde 'best' te laten roeien.

Bij het sturen dienen de stuurtoewtjes stevig aangetrokken te zijn en de houding van de stuur moet gemakkelijke bewegingen toelaten. Wanneer er 'gestreken' wordt dient de stuur de touwtjes extra strak te houden, omdat anders het roer dwars op de vaarrichting komt te staan en te sterk remt. Bovendien komt de bevestiging van het roer onder zware druk te staan met kans op schade. Voor het vertrek dient het roer, de touwtjes en hun bevestiging goed te worden gecontroleerd.

In- en uitstappen

De stuur zorgt ervoor dat de roeiers correct instappen door het geven van de juiste commando's. De stuur houdt hierbij de boot in het midden vast ongeveer 10 cm van het vlot.

Afvaren van het vlot

Alvorens zelf als laatste in te stappen, dient de stuur te controleren of alles in orde is (riemen, dollen, afstelling voetenborden, slidings, etc.). Vervolgens kijken of het vaarwater vrij is en geen scheepvaart nadert. Het stuurtoew dient onder de benen van de stuur te liggen, tenzij het vast zit in de boot.

Maak er een gewoonte van, de slagroeier op te dragen het vaarwater achter je in de gaten te houden en te waarschuwen voor scheepvaart of andere boten.

Vraag vervolgens de roeiers één voor één of ze klaar zijn.

'Standaard' zal men afvaren door afduwen, laten slippen aan de vlotzijde en zijwaarts weg peddelen tot er voldoende ruimte is om te laten roeien. In boordboten zal men afvaren door afduwen en dan de riem uitsteken tegen het vlot.

Let op: Bij met geslipte riemen zijwaarts weg peddelen wordt het achterschip meer weggezet dan het voorschip, zodat de boot dan weer op de juiste koers gelegd moet worden (vlotzijde halen of andere zijde strijken; zonder vaarsnelheid heeft het roer dan nog geen effect).

Een goed alternatief is, bij voldoende ruimte aan het vlot, de boot te laten doorschuiven tot de boegplaats bij het eind van het vlot is, dan schuin voorwaarts laten afduwen en de boeg(en) te laten halen aan de vlotzijde. Let er wel op dat roertje en stuurtoewtjes vrij blijven van het vlot.

De wijze van afvaren is echter in belangrijke mate afhankelijk van windrichting en windkracht. Bij aanlandige wind (bij AROSS dus oostenwind) is het zaak de roeiers tijdig te instrueren zodat meteen met voldoende kracht wordt weg geroeid en de boot niet naast het vlot naar de oever drijft.

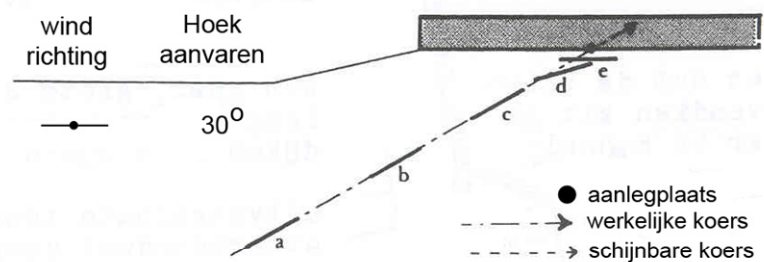
Het aanleggen

Om goed te kunnen aanleggen vaart men de boot met lichte haal (commando: light paddle) naar de aanlegplaats onder een hoek van ± 30 graden. De stuur richt de punt van de boot op de plaats waar hijzelf wenst uit te stappen (dus niet de punt van het vlot zie figuur 1 positie a. Twee

halen vóór het vlot wordt bereikt (positie b) geeft men duidelijk het commando 'laat lopen'. Direct daarna houden de roeiers aan de vlotzijde de riemen hoog en aan de waterzijde wordt er door de roeiers 'gehouden' door de bladen geleidelijk meer vertikaal in het water te houden en het lichaamsgewicht

over te laten hellen naar de waterzijde voordat het voorsteven bij het vlot is gekomen (positie c). De boot mindert nu vaart en draait bij (positie d) en komt langs het vlot stil te liggen (positie e). Het roertje wordt zo weinig mogelijk gebruikt. Het vlot wordt door de stuur vast gepakt. De riemen worden bol boven gedraaid. Bij sommige hoge vlotten of bij een hoge wal moeten de riemen aan de vlotzijde worden 'geslipt'.

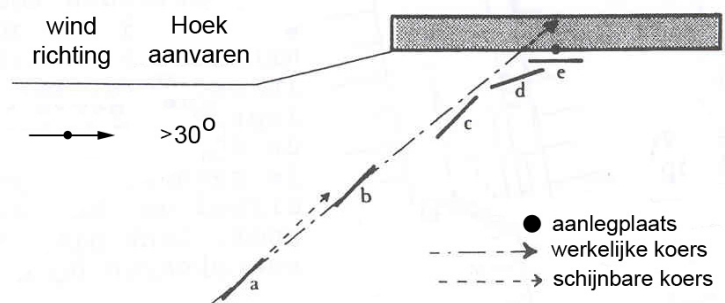
Figuur 1



Variaties bij wind

Windkracht en windrichting spelen een grote rol bij het aanleggen van de boot. Aankomen met wind mee betekent extra vaart in de boot en wind tegen uiteraard extra vertraging. Bij wind¹ mee dient het 'light paddle' eerder gegeven te worden en sterker te worden 'gehouden' door de roeiers. Door dit sterker 'houden' zwaait de boot meer bij, dus moet een wat grotere aanvangshoek worden aangehouden of nog lichter aan worden geroeid (zie figuur 2). Het aanvangsrichtpunt ligt vóór de aanlandingsplaats.

Figuur 2



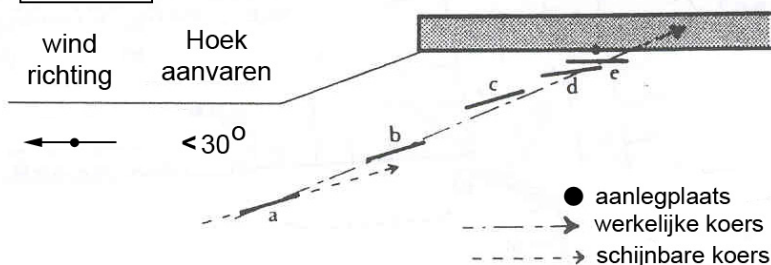
¹ Het aanleggen met wind mee (figuur 2) dient uitsluitend te worden toegepast als er echt geen andere mogelijkheid is. In de situatie bij AROSS betekent dit praktisch een verbod!

Bij wind tegen gaat de vaart snel uit de boot, dus ondanks stevig aanvaren heeft het 'houden' weinig effect. De boot draait weinig bij en men dient dus onder een kleinere hoek aan te varen (figuur 3).

Algemene regel:

- aanvaren met hogere snelheid: hoek groter
- aanvaren met geringe snelheid: hoek kleiner

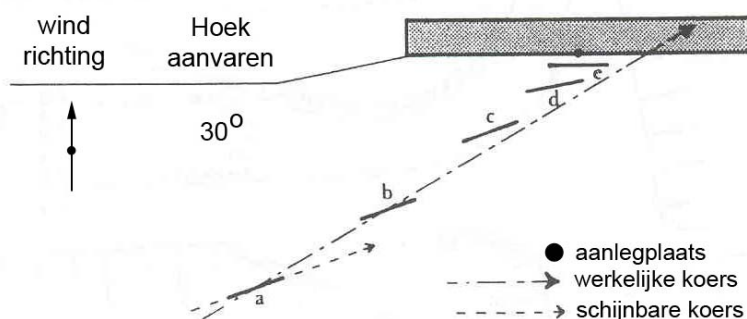
Figuur 3



Aanlandige wind.

Als de wind min of meer loodrecht naar het vlot toewaait, kan men met normale hoek aanvaren, maar dient men zich op een verder langs het vlot gelegen punt te richten dan men wil aanleggen en iets vroeger te 'houden' opdat de boot niet al tijdens het draaien tegen het vlot wordt aangedrukt (figuur 4).

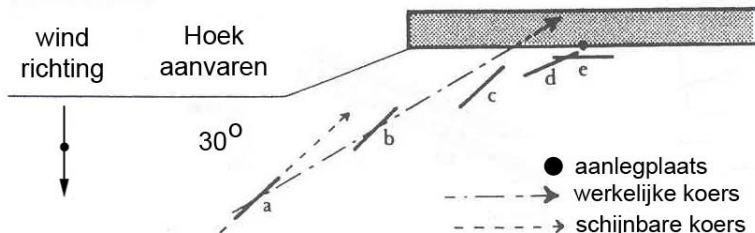
Figuur 4



Afzijdige wind.

Als de wind min of meer loodrecht van het vlot af waait, komt men ook onder een iets kleinere hoek aanvaren; men richt zich op een dichterbij gelegen punt van het vlot dan men zal aankomen. Er wordt zo laat mogelijk 'gehouden', opdat de boot niet tijdens het draaien al weer van het vlot wegwaait (figuur 5). Echter mag men niet te laat zijn omdat anders de punt van de boot tegen het vlot komt. Het is duidelijk dat de stuur altijd terdege rekening dient te houden met de wind en vooral onder extreme omstandigheden van te voren goed dient vast te stellen op welke wijze de aanlegmanoeuvre moet worden uitgevoerd. De fijne kneepjes leert men door het vaak te oefenen.

Figuur 5



Behalve 'halend' aanleggen kan men ook 'strijkend' aankomen. Dit kan in bepaalde gevallen nodig zijn. Sommige roeiers in boten zonder stuur (2- of skiffs) vinden het prettiger omdat men goed zicht heeft op de situatie, vooral als er andere boten aan het vlot liggen. De principes van 'strijkend' zijn gelijk aan dat van 'halend' aanleggen.

Rondmaken

'Rondmaken' doen we als de boot 180 graden van koers moet veranderen. Men laat beurtelings aan het ene boord strijken en het andere halen (met oprijden). De bladen van de riemen worden niet gedraaid. De boot is dan het snelst rond. Wanneer er beperkte manoeuvreerruimte is, moet men gelijktijdig 'halen' en 'strijken' zonder op te rijden. Deze wijze duurt langer en is minder goed voor de boot. Bij stevige wind kiest

men een draairichting waarbij het voorstevan van de boot 'door de wind' gaat. Hierdoor komt het schip niet aan lager wal terecht, aangezien het halen met meer kracht geschiedt dan het strijken. In gladde boten maken we rond d.m.v. halve bank oprijden.

Wind en golven

Als er bij harde wind hoge golven (ont)staan dan dient men bij voorkeur evenwijdig aan de golven te komen of loodrecht erop, zodat er zo min mogelijk water naar binnen komt. Voorkom bij harde wind aan lager wal te geraken. Eventueel mag, indien er geen andere boten zijn, de bakboordwal worden gehouden als dat de luwe zijde is. Aan lager wal raken kan grote schade tot gevolg hebben. Neem derhalve tijdig maatregelen.

Stroming

Bij wegvaren op stromend water is het in het algemeen zodat men eerst stroomopwaarts vaart. Bij rivieren kan de sterkte van de stroming in bochten sterk verschillen. In de buitenbocht kan soms sterke stroming bestaan. Gelukkig komt dat op de Maas vrijwel nooit voor.

Scheepvaart

Temidden van andere scheepvaart is duidelijkheid vaak van groot belang. Kies ruim tevoren de juiste passeerkant en houdt deze duidelijk aan. Dat geldt vooral op meren en plassen. Houdt rekening met de vaarwijze van zeilboten. Op vaarwegen vaart men stuurboordwal. Bij het passeren van een hoge hek- of boeggolf dient men de boot te laten lopen, evenwijdig aan de golf te leggen, de hendels hoog te laten houden (commando "Uithouden") en het gewicht op de andere zijde van de boot te brengen waardoor de hoge zijde door de golf wordt opgenomen. De golf slaat dan niet naar binnen. In een kanaal kan een terugslag golf van de oever komen, waardoor soms kruisdeining ontstaat. Ongeladen vrachtschepen hebben een grote 'dode hoek' voor de boeg van het schip in de vaarrichting. De schipper kan daarin uw boot niet zien. Blijf daarom uit de buurt van de dode hoek van een vrachtschip.

Commando's

Hierna een lijst van commando's die men in de praktijk moet oefenen en voor het examen moet kennen en goed kunnen uitvoeren. In het algemeen bestaat een commando uit twee delen. Het eerste deel heet: het waarschuwingscommando. Het tweede deel noemt men: het uitvoeringscommando. Om de roeiers gelegenheid te geven zich op de uitvoering voor te bereiden, wordt er tussen de twee commando-onderdelen meestal een pauze van ongeveer 2 seconden aangehouden. Commandeer luid, duidelijk en enigermate dwingend. Als stuur draag je de verantwoordelijkheid voor de boot. Dat betekent dat de anderen naar jou luisteren en in het algemeen niet omgekeerd. De commando's dienen direct opgevolgd te worden. Op verzoek van de stuur is de boeg hulpstuur bij gestuurde boten in het geval de stuur geen zicht heeft (in bocht). Bij ongestuurde boten is de boeg de stuurman/-vrouw.

In- en Uitvaren Burg. Veldhuizen haven

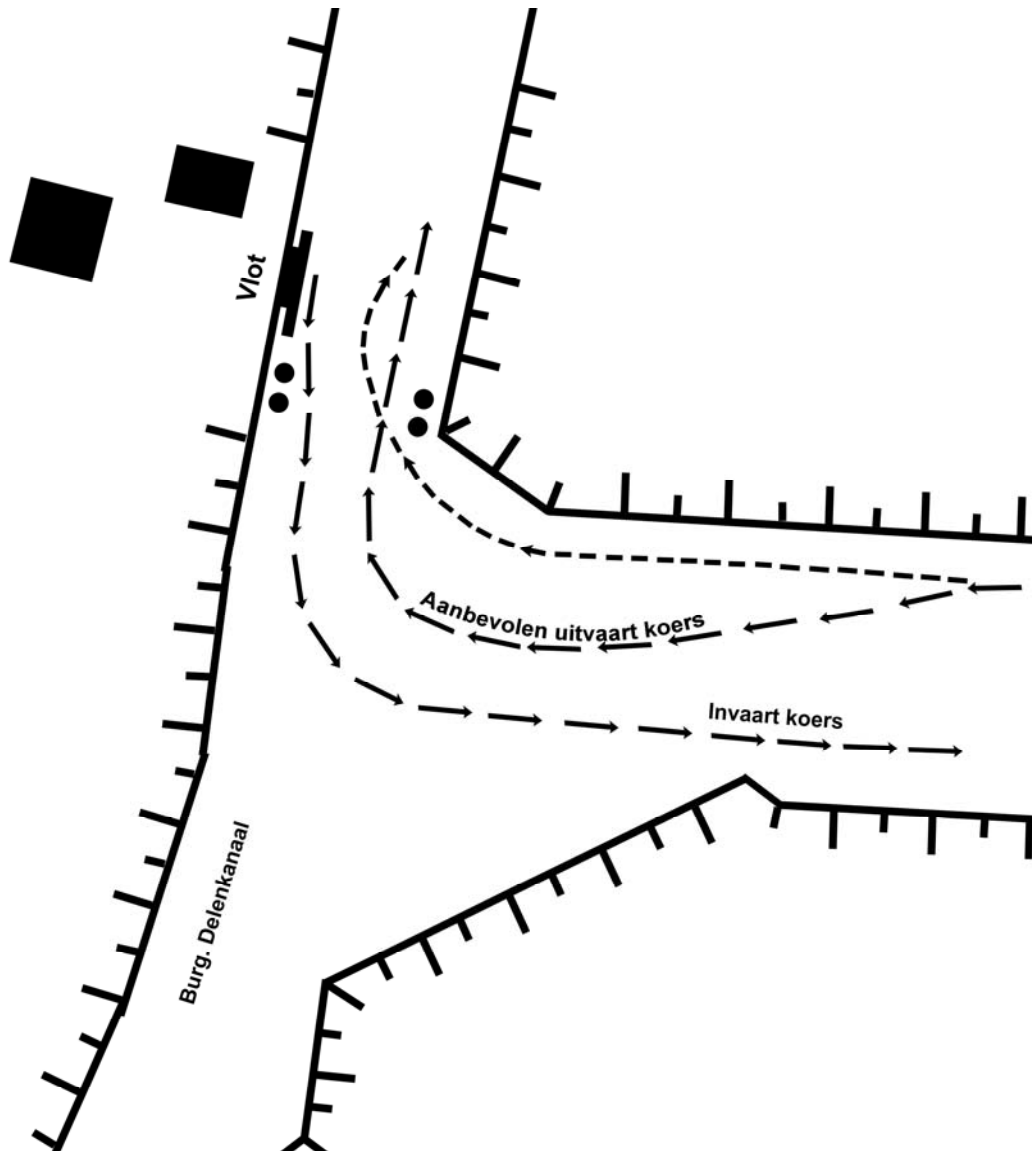
Suggestie voor het in- en uitvaren van de burg. Veldhuizen haven. De aanbevolen in- en uitvaartkoers is met korte streepjes aangegeven.

Ga bij het uitvaren van de burg Veldhuizen haven naar het midden van de uitmonding van de haven in het Burgermeester Deelenkanaal. Het kanaal in de richting Macharen is dan goed te overzien met betrekking tot eventuele scheepvaart.

Vergeet niet dat de boten een z  r grote draaicirkel hebben! Bovendien zit je laag op het water, waardoor je niet over de kanaaldijken kunt kijken.

De gestippelde uitvaartroute toont dat wanneer je de stuurboordwal consequent blijft volgen minder goed zicht op de scheepvaart in het Burgermeester Delenkanaal hebt, door je lage standpunt kun je niet over de hoek van de dijk kijken. Bovendien loop je gevaar, dat je door de grote draaicirkel aan bakboordzijde van het kanaal komt. Denk hierbij ook aan andere roeiploegen bij het vlot.

Wees alert op vrachtverkeer dat de arm wil indraaien.



- | | | |
|----|--|-----------|
| 16 | Verdelen over de boot. Tijdens het uittillen overslagen dichtmaken. | |
| 17 | Handen in de spanten, tillen gelijk, | Nu |
| 18 | Draaien met de kiel naar Oss/Macharen.....
De boot goed hoog houden. | Nu |
| 19 | De boot neerleggen op de schragen | Nu |
| 20 | Boegen de boot en slagen de riemen. | |
| 21 | Handen aan de boorden (iedereen klaar??) | |
| 22 | Tillen gelijk..... | Nu |
| 23 | Naar binnen.....
Let op de riggers.
Boot in de stelling leggen op de gele pijltjes en dollen naar binnen. | Nu |
| 24 | De boot uitschrijven in het afschrijfboek, eventueel geconstateerde gebreken eveneens noteren in het afschrijfboek | |

N.B. Maak door intonatie een duidelijk verschil tussen waarschuwings- en uitvoeringscommando!

Het tillen van gladde boten.

- | | | |
|----|--|-----------|
| 1. | De stuur loopt altijd met de achterste punt mee.
Bij het tillen op de schouder de onderkant van de boot tegen de wind in. | |
| 2. | Vanuit de loods naar het water:
Handen aan de boorden (iedereen klaar??)
Tillen (niet te hoog) gelijk | Nu |
| | Bij stellingen op heuphoogte eerst nog de tussenstap. Aangeven wie. | Nu |
| | Stuur-/bakboord onderdoor/om lopen | |
| | Boven de hoofden gelijk | |
| | Rechter (linker) schouder gelijk..... | Nu |
| | Rechter (linker) schouder gelijk.
Stil staan. | |
| | Boven de hoofden gelijk | Nu |
| | Handen in de spanten | |
| | Voor de buiken, overslagen los..... | |
| | Naar de rand van het vlot. | |
| | Uitzetten gelijk, vrij van het vlot | Nu |
| 3. | Vanuit het water naar de schragen.
Overslagen waterkant losmaken daarna uitstappen | |
| | Handen in de spanten. | |
| | Tillen gelijk..... | Nu |
| | Voor de buiken, overslagen dicht | |
| | Boven de hoofden gelijk | Nu |
| | Rechter (linker) schouder gelijk..... | Nu |
| | Stil staan | |
| | Uitzakken om en om, de voorste gaat naar rechts, op de schouders..... | Nu |
| | In de handen gelijk | Nu |
| 4. | Op de schragen leggen | |

Sturen

1. De stuurman/stuurvrouw is **VERANTWOORDELIJK** voor de **VEILIGHEID** van de roeiers.
2. De stuurman/stuurvrouw is **VERANTWOORDELIJK** voor het **materiaal**.
3. De stuurman/stuurvrouw is de **BAAS** in de boot. De **roeiers** luisteren en **doen wat de stuur zegt**.
4. De stuurman/stuurvrouw dient een nauwkeurige inschatting te kunnen maken van de **vaardigheden** van de roeiers.
5. Er wordt altijd aan **stuurboord wal** gevaren.
6. **Grotere vaartuigen** hebben altijd **voorrang**. Vaar nooit voor langs.
7. Geef grotere vaartuigen **voldoende ruimte**. Let hierbij op de wind en de **sterke stroming** door de schroef. Bij golfslag de boot evenwijdig aan de golven draaien, bladen plat op het water.
8. Scheepvaartsignalen:

1 lange stoot:	aandachtsein: Pas op!
1 korte stoot:	'Ik wijk uit naar stuurboord'
2 korte stoten:	'Ik wijk uit naar bakboord'
3 korte stoten:	'Ik sla achteruit'
4 korte stoten:	'Ik kan niet manoeuvreren'
Blauw bord naast kajuit	'Ik vaar bakboord'
9. **Rondmaken** met de boot **tegen de wind** in verband met afdrijven. Dat wil zeggen halen tegen de wind in, strijken met de wind mee.
10. **Aanleggen tegen de wind in**.
11. Op de wal de boot draaien met de onderkant tegen de wind in.

Zeemanschap

Een stuurhandleiding van AROSS

Zeemanschap (in onze roeisport) kan worden samengevat als de kennis en vaardigheid om onder de diverse omstandigheden die zich tijdens een roeitocht kunnen voordoen, boot en bemanning zonder schade te varen en weer heelhuids binnen te brengen.

Het sleutelwoord is veiligheid.

De persoon die hiervoor primair verantwoordelijk is noemen wij '**verantwoordelijk schipper**'. Normaliter zal dat de stuurman/-vrouw zijn, en bij een ongestuurd boottype de boegroeiër/ster, maar dat hoeft niet altijd.

Als de boot gestuurd wordt door een 'leerling' of anderszins door iemand die de relevante stuurbevoegdheid (voor het boottype of vaargebied) nog niet heeft behaald, moet de functie van verantwoordelijk schipper worden vervuld door een ander (bevoegd) bemanningslid of een instructeur in de onmiddellijke nabijheid.

Zeemanschap gaat verder dan de vaardigheden die op de diverse roei- en stuurexamens getoetst plegen te worden, en een aantal aspecten laten zich ook nauwelijks op examenbasis toetsen. Vereist zijn **kennis en inzicht** op diverse gebieden, **verantwoordelijkheidsgevoel**, maar ook een zekere mate van **ervaring**.

Ervaring met name in ons eigen vaargebied kan men opdoen tijdens roeitochten, niet alleen op 'ons kanaal' maar ook bijv. naar de Gouden Ham, Megen, Batenburg, Ravenstein, Alphen, Lithoyen. Deelname aan zulke tochten, onder begeleiding van meer 'deskundige' leden, is daarom voor beginnende roeiers/sters en stuurlieden één van de voorwaarden voor het verwerven van zeemanschap.

Hiermee is ook rekening gehouden in het systeem van stuurbevoegdheden, zoals in 2000 geherformuleerd (stuur ervaringskaarten).

Kennis en inzicht kunnen goeddeels via gerichte instructie/informatie verworven worden. Als aanzet daartoe is hier een aantal aandachtspunten uitgewerkt.

Deze aanwijzingen zijn niet bedoeld om roeien en sturen buiten de onmiddellijke omgeving van onze accommodatie te ontmoedigen. Integendeel. Als je weet wat je te wachten staat, en daarmee rekening houdt, kun je op ons ruimere roei water prachtige tochten maken zonder overmatig risico! En met die ervaring kun je ook elders in binnen- en buitenland terecht.

Goede vaart toegewenst!

Aandachtspunten vóór en tijdens roeitochten

Vorbereidingen

1. Weersomstandigheden zijn belangrijk. Houd daarmee rekening bij de planning van een tocht, ook in relatie tot de kwaliteiten van de deelnemers. Stem de keus van boten ook daarop af.
2. Bij duisternis en mist mag niet geroeid worden (zie Regl. van Orde).
3. Weersveranderingen, b.v. opkomend onweer, met vaak krachtige windstoten, kunnen gevaarlijk zijn. Luister van tevoren naar de weersverwachting of kijk op de Aross website, als je een wat langere tocht wilt gaan maken, informeer eventueel telefonisch.
4. Watertemperatuur is van belang. In koud water treedt zeer snel onderkoeling op. Denk niet alleen aan omslaan, maar ook aan volslaan en zinken door golfslag, of aanvaring. De kans op omslaan bestaat natuurlijk vooral bij roeien in skiffs en andere labiele boten, maar ook in C-boten kan er iets fout gaan. Zorg dat je de aanwijzingen voor roeien in de winterperiode kent.
5. Windrichting is belangrijk. Op stromend water (zelfs op een meestal niet echt snelstromende rivier als de Maas) ontstaan bij 'wind tegen stroom' (dus westenwind) hogere en steilere golven door grotere wrijving op het scheidingsvlak tussen luchtstroom en waterstroom. Zulke golven kunnen roeien praktisch onmogelijk maken: ze kunnen ook je boot doen vollopen en boot en/of riemen beschadigen.
6. Sterke wind -uit welke richting dan ook- is altijd een reden om je af te vragen of je roeitocht wel kan doorgaan. Een goed criterium (zie ook Regl. van Orde) is 'schuimkoppen op de golven'. Eventueel kun je het vaargebied aanpassen. Bij westen- of oostenwind kun je op ons kanaal nog de luwte van de 'hoge wal' opzoeken (mits dat in verband met scheepvaart verantwoord is). Maar achterin het zijkanaal (Burgermeester Van Veldhuizenhaven) zou je bij westenwind problemen krijgen met rondmaken. Op het water buiten de sluis zou je problemen krijgen omdat het veel breder is en noordwesten en zuidoosten loopt. Op de Maas en de Gouden Ham krijg je dan de volle laag en kunnen golven hoog oplopen. Boeg- en hekgolven van scheepvaart vergroten het golfeffect nog extra!
7. Windkracht en -richting moeten vooral ook in relatie met de kracht en vaardigheid van de bemanning afgewogen worden. Ook de keuze van het boottype speelt tot op zekere hoogte een rol. Een ervaren en sterke ploeg roeiers kan moeilijker omstandigheden aan dan een nieuwelingen-, jeugd- of een gelegheidsploeg. Een C-boot of een overnaadse boot is constructief sterker dan een gladde wedstrijdboot en het risico van schade door golven is dus wat kleiner. Toch kan elke boot door golven volslaan!
8. Denk eraan om bij tochten langer dan anderhalf uur, daarvan aantekening te maken in het afschrijfboek onder opmerkingen. En neem extra je mobiel, hoosblik, spons, en peddel mee. Eventueel ook een pikhaak, landvast, pomp en extra drinkwater bij warm weer.

N.B.: Bedenk altijd dat het geen schande is als je besluit dat een geplande roeitocht niet kan doorgaan omdat de omstandigheden of verwachtingen te ongunstig zijn om 'veilig uit en thuis' te komen.

Manoeuvres op 'ons' kanaal en bij ons vlot

Afgezien van de algemene stuuraanwijzingen geldt het volgende:

1. Afvaart.

Let al voor de afvaart op de windrichting. Bij aanlandige (oosten-) wind moet vlot en accuraat gehandeld worden om vrij te komen van het vlot en niet op de keien te belanden! Zorg dat je bemanning daarop voorbereid is en gereed om de commando's prompt en goed op te volgen; vertel van tevoren hoe je gaat afvaren. Zie verder ook punt 6, i.v.m. afmeren van schepen tegenover ons vlot.

Een aankomende boot heeft voorrang op een weggaande boot.

2. Scheepvaart(voorrangsregels).

Ten aanzien van andere roeiboten en kano's geldt: Stuurboord houden en wie van rechts komt heeft voorrang.

Ten aanzien van alle andere scheepvaart moeten roeiboten stuurboord houden en altijd voorrang verlenen.

3. Grote scheepvaart (dode hoek).

Op vrachtschepen wordt gestuurd vanuit de stuurhut op het achterschip. Door de hoogte van het voorschip heeft de roerganger recht vooruit praktisch geen zicht op 'lage' vaartuigen en zal een daar varende roeiboot dus niet zien! Formeel zou er eigenlijk dan een uitkijk op het voorschip moeten zijn, of een camera/monitor, maar dat is niet de dagelijkse praktijk. Zorg dus dat jij daar niet vaart; alleen als jij de roerganger kunt zien, kan de roerganger jou ook zien.

Dit kan ook één van de weinige goede redenen opleveren om tijdelijk even aan bakboordwal te blijven varen, namelijk om niet vóór naderende scheepvaart over te steken. Roergangers vinden het 'eng', zo'n overstekende roeiboot niet te kunnen zien. Die grote 'dode hoek' kan wel een paar honderd meter lang zijn.

4. Zorg voor goede uitkijk.

Als 'stuur' kijk je voornamelijk naar voren en opzij. Geef je 'slag' opdracht het water achter je in de gaten te houden en je te informeren.

5. Boeg- en hekgolven, zuiging.

Varende motorschepen veroorzaken bij hun boeg en bij hun hek (= achterschip) golven, die lopen onder een hoek van ca. 45 graden. Als zo'n schip je passeert, leg dan je boot evenwijdig aan die golven en laat de riembladen plat op het water leggen. Je boot deint dan gewoon mee op en neer. Zo nodig de hendels aan de golfkant wat hoger laten houden zodat je daar meer 'vrij boord' krijgt (commando "Uithouden").

In een smalle vaarweg (zoals ons kanaal) veroorzaken schepen ook zuiging, vooral als ze diep geladen zijn. Zorg dat je niet te dicht bij de oever ligt als het water daar weggezogen wordt. Overigens kan ook zuiging in de richting van het schip ontstaan, zorg dus dat je ook niet te dicht naast een varend schip komt.

6. Schroefwater.

Achter een motorschip ontstaan door de draaiende schroef sterke wervelingen, waarin het slecht roeien en moeilijk sturen is. Roei dus niet dicht achter een varend schip. Schroefwater wordt met kracht weggestuwd in de richting waarin het roer gedraaid is. Als een motorschip koers wijzigt of afmeert, kan die stuwung dus ook zijwaarts zijn. Er is al eens een boot van ons daardoor met kracht tegen het vlot 'gegoooid'. Tegenwoordig hebben veel schepen een boegschroef (dwars in het voorschip), met vergelijkbaar effect. Speciale aandacht verdienen ook kerende

schepen. Die vind je vooral op de bredere plaatsen in het kanaal, zoals de uitmondingen van de beide havenarmen (Burg. Van Veldhuizen en Burg. Jansen haven) en bij Heesen Yachts. Bij die manoeuvre ontstaat bij het roer en bij de boegschroef veel zijwaarts stuwning.

7. Aankomst aan het vlot.

Net als bij de afvaart, veroorzaakt bij aankomst bij het vlot vooral (aanlandige) oostenwind regelmatig problemen. Het is zaak bij aanlandige wind voldoende ver van het vlot verwijderd, vanuit het midden van het kanaal, aan te varen. De boot wordt vanzelf naar het vlot toe geblazen. Te krap aansturen heeft al verscheidene keren tot schades geleid.

N.B. Deze punten gelden natuurlijk ook op ander water dan 'ons' kanaal.

Tochten voorbij de Machareense brug

1. Brug.

Bij normaal waterpeil ligt ons vlot op de hoogte van de betonhelling. Bij dat peil kun je zonder problemen onder de brug door, maar roeien onder de brug is al moeilijk. Bij een hoger waterpeil wordt passeren van de brug moeilijker. Oriënteer je daarom al bij het vlot op de waterstand. Waarschuw je roeiers tijdig vóór de brug ('nog een paar halen, dan laten lopen en bukken'; bij hoog water eventueel 'vallen' in plaats van 'bukken') en geef je commando's op het juiste moment. Let ook op een eventueel lager hangende kabel, en waarschuw je roeiers daarvoor. Kijk voldoende ver vooruit en komt er een schip aan in de sluis ga dan niet onder de brug door maar wacht ervoor. De brug moet recht genaderd worden en bij tegenwind met voldoende vaart. Zo nodig onder de brug voorttrekken aan de balken boven je hoofd.

Met een scull-boot kun je eventueel (zorgvuldig sturend) door de zijpoortjes, die ongeveer 6 meter breed maar wel wat hoger zijn. Voor boordriemen is dit te smal.

2. Sluis.

De sluis is 90 meter lang en 14 m. breed. Slechts bij uitzonderlijke waterstand op de Maas worden de deuren gesloten. Standaard zijn de lichten aan de kanaalzijde rood en aan de Maaszijde groen, er is dan dus vrije doorvaart voor schepen vanaf de Maaszijde. Voor roeiers, worden de lichten niet bediend.

Door de bocht in het vaarwater aan de buitenzijde is een eventueel naderend schip pas ca. 100 meter vóór de sluis zichtbaar.

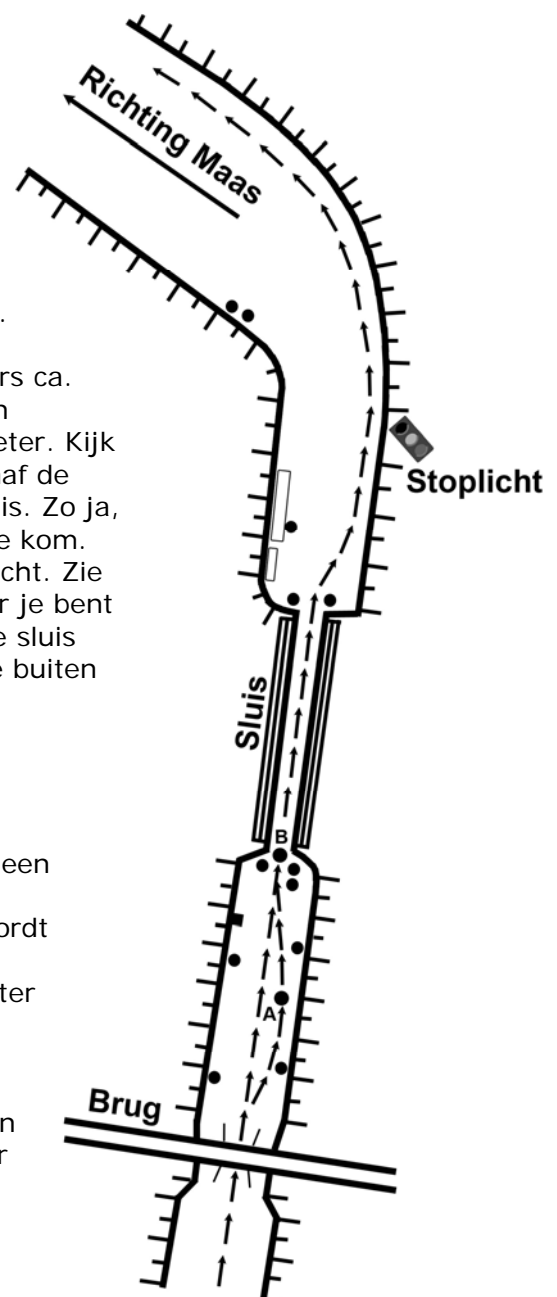
De doorvaartijd van de 90 meter sluis is voor roeiers ca. 40 sec. of meer, niet veel korter dan de tijd die een naderend schip nodig heeft voor die laatste 100 meter. Kijk daarom voor het invaren van de sluis, het best vanaf de stuurboordzijde, goed of er scheepvaart onderweg is. Zo ja, wacht dan bij punt A aan de stuurboordzijde van de kom. De doorvaart door de sluis gaat op 80 – 100 % kracht. Zie je tijdens het doorvaren een schip aankomen, maar je bent punt B al gepasseerd, vaar altijd door en voorbij de sluis en ducdalf heb je aan stuurboord voldoende ruimte buiten de vaarroute.

Blijf altijd goed opletten!!

N.B.:

Bij het naderen van de sluis (of welke andere **vernauwing van het vaarwater** dan ook) is nog een ander punt van belang, namelijk **versterking van zuiging** die in zo'n situatie door een motorschip wordt veroorzaakt.

Door de werking van een scheepsschroef wordt water aangezogen en weg gestuwd. In ruim vaarwater wordt dit water aangezogen van de zijkanten en vanuit de vaarrichting (voorkant) van het schip. In nauw vaarwater valt de aanzuiging van de zijkanten weg en dat leidt dus tot meer aanzuiging van water vóór het schip. De schroef van een in een nauwe passage varende motorschip veroorzaakt dus een sterke stroom door die passage, de roeiboot kan daardoor de sluis worden ingezogen.



Zo'n voorval, 'gelukkig met' goede afloop, is in het najaar 2003 vanuit onze zustervereniging in Cuijk, DDP, in haar clubblad gerapporteerd. Overigens treedt dit effect, maar dan in omgekeerde richting, natuurlijk ook op als de schipper zijn motor in de achteruit zet.

3. 'Brandinggolven'?

Buiten de sluis ligt het vaarwater noordwest-zuidoost in plaats van noord-zuid en is zoveel breder dat je meer last van wind en golven moet verwachten. Overigens is dit een stuk van de oude Maas-bedding.

Een golf die door wind of scheepvaart is ontstaan kun je je voorstellen als een cilinder (van waterdeeltjes) die zich verplaatst. Als hij in ondieper water komt, rolt de cilinder als het ware tegen de helling op, komt dus verder boven het oppervlak uit, remt aan de onderkant af, en valt voorover ('breekt') als hij te hoog wordt. Op zandbanken en aan het strand heet dat branding.

Je zou dit verschijnsel bij ons niet verwachten, maar de bemanning van een C4X+ heeft zo'n golf aan boord gekregen toen ze bij de uitmonding van ons kanaal op de Maas, in het hoekje aan stuurboord lagen te wachten tot een oplopend schip voorbij zou zijn. Tot de schouders nat, en flink water in de boot. Waarschijnlijk doet dit zich alleen voor als de golf haaks op de oever afkomt.

Naderen van de Maas

Waar het kanaal (eigenlijk is dit een stuk van de oude Maas-bedding) op de Maas uitkomt, is het zaak te laten lopen en goed uit te kijken, vooral te letten op schepen die hier vanaf de Maas willen invaren.

Door vestiging van steeds meer bedrijven in het Osse havengebied en de toename van containervervoer neemt het aantal scheepsbewegingen nog toe, en na de opening van de 2^e (grotere) sluis bij Lith in 2001 zijn er ook steeds meer grotere schepen (zij het nog met beperkingen door de breedte en hefhoogte van de brug).

Stroomopvarende schepen (dus van bakboord komend) houden gewoonlijk hun stuurboordwal. Bij invaren nemen zij de bocht krap. Stroomafvarende schepen volgen de andere oever en zullen een ruime bocht moeten maken. In beide gevallen kun je je toevlucht zoeken aan de stuurboordoever.

Als er geen scheepvaart in zicht is, kun je aan stuurboordwal light paddle naar buiten varen, laat de boeg meekijken (vooral aan stuurboord is er weinig uitzicht).

Bij het uitvaren zul je merken dat scherp draaien naar stuurboord moeizaam gaat. Dat komt door de zgn. 'neer', dit is de tegengesteld gerichte stroom in de monding van een nevenvaarwater of uitstulping van een rivier. Het voorschip wordt door de stroom naar bakboord meegenomen, het achterschip door de 'neer' naar stuurboord.

Voor het bovenstaande (de Maas op) dient er natuurlijk wel een daartoe bevoegde stuur of verantwoordelijk schipper aan boord te zijn!

Terugkeer naar het Burg. Delenkanaal

Ook op de terugtocht is het zaak, bij de sluis een goede positie te kiezen om door de sluis heen te zien of er uitvarende scheepvaart te verwachten is. Blijf het stoplicht op de dijk aan bakboordzijde daarom voortdurend in het zicht houden. Als voor een schip de brug wordt geheven, geeft de brugwachter het groen licht bij de sluis en wordt dat dus het stoplicht op de dijk, alsmede bij de sluis, rood voor jou. Vooral omdat zo'n uitvarend schip dan flink vaart zal willen maken ('ontketend!'), kun je beter al ruim vóór de sluis een gunstige observatiepositie kiezen. Vaar daarom voorzichtig richting het midden van het vaarwater zodat je de uitgang van de sluis, vervolgens het midden, daarna het eind van de sluis en tenslotte de brug geheel kan overzien. Komt er een boot aan vóórdat je de "Suzanne" bent gepasseerd, wacht aan stuurboordzijde bij punt A. Ben je de "Suzanne" al gepasseerd, wacht dan bij punt B. Let op dat je vanuit positie A of B eerst weer met je boot in de vaarrichting komt te liggen d.m.v. bijvoorbeeld eerst strijken en opnieuw aanvaren of zijwaarts wegpeddelen. Anders kom je dwars op het kanaal te liggen en is het moeilijk manoeuvreren.

Overigens: Er is ook wel eens geconstateerd dat er uitvarende scheepvaart door de sluis kwam terwijl het licht aan de buitenkant (noordzijde) van de sluis (nog) groen was. In principe betekent dat waarschijnlijk dat het schip ondanks een rood licht aan de zuidzijde toch de sluis invaart. Dat mag natuurlijk niet, maar je kunt er maar beter rekening mee houden en dus tijdig goed kijken.

En tot slot: Blokkade?

Op zondag wordt de Machareense brug niet bediend! Voor roeiers geen probleem, maar het betekent dat aankomende vrachtschepen nog wel eens afmeren in de kom tussen sluis en brug, of zelfs in de sluis. Als je uitvaart is er misschien nog niets aan de hand, maar als je terugkomt kan de doorgang grotendeels of geheel versperd zijn! Illegaal, denken wij, maar toch. Schippers zijn dan soms niet aan boord zodat je de doorgang ook niet kunt laten vrijmaken. Als je op een zondag voor langere tijd buiten de sluis gaat, zorg dan in elk geval dat je een peddel aan boord hebt, om met geslipte riemen door een smalle opening te kunnen manoeuvreren.

