

STUREN IN DE ACHT

Aanvulling op het MdR Roeiboekje (2010) en de Aanvulling (2015) daarop.



Opgesteld door Jan Koen van Gorkom, juli 2024

1 Inhoudsopgave

2	Inleiding	3
3	Uit- en inbrengen van de acht	3
3.1	Het uitbrengen van de acht.....	4
3.2	Het te water laten.....	4
3.2.1	Boven de hoofden – voor de buik - methode.....	4
3.2.2	In de handen – voor de buik over de kiel draaien – methode	5
3.3	Uit het water halen	5
3.4	Boot naar binnen brengen.....	6
3.5	De stuurplaats	6
4	De kunst van het sturen	7
5	De coxbox-mini.....	7
5.1	Opslag en laden van de Coxbox-Mini	8
5.2	De stuur is verantwoordelijk voor de coxbox	9
6	Kinetische energie.....	9
7	Richtingsstabiliteit.....	9
7.1	Rolstabiliteit.....	10
7.1.1	Rompvorm.....	10
7.1.2	Rolkrachten door het sturen	10
7.1.3	Zwaartepunt riemen en stabiliteit.....	11
8	Rechte stukken varen, achtergrondpeiling, opsturen.....	11
8.1	Rechte stukken varen.....	11
8.2	Achtergrondpeiling.....	11
8.3	Opsturen	12
8.4	Het effect van de boegen bij het sturen door krappe bochten	12
8.5	Oplijnen voor brugpassage	12
9	Aanleggen	13
10	Manoeuvreren met de riemen	14
10.1	Rondmaken.....	14
10.2	Uit de lage wal komen	14
10.3	Bij verlies van vin en/of roer.	14

2 Inleiding

De UR&KV Michiel de Ruyter heeft sinds medio 2024 twee gestuurde kunststof achten. De toevoeging gestuurd is eigenlijk overbodig omdat er geen ongestuurde achten varen vanwege de grote risico's.

In een acht ben je met 15 tot 20 km/uur op stap met 700 tot 900 kilo. De hoeveelheid kinetische energie van het geheel is groot. Dit betekent dat er een hoop geweld in de boot zit als je iets zou raken en dat de boot ook een lange remweg heeft in het geval van HOUDEN - STOPPEN.

Van de twee achten is er een voor het boordroeien en de andere voor het scullen geriggerd. Omdat boordroeien qua balans houden moeilijker is dan scullen, zal de scull-acht naar verwachting wat vaker het water op gaan.

Reden genoeg om in deze aanvulling op Hoofdstuk 3 "Sturen en stuurcommando's" en Hoofdstuk 4 "Proeven" uit het en [MdR Roeiboekje "H4 Aanvulling"](#) aandacht te besteden aan de specifieke eisen voor het sturen in de acht.

In het taalgebruik kom je misschien "hij" en "zij" tegen of "stuurman", "stuurvrouw". In alle gevallen is beiderlei kunne bedoeld. Soms is wellicht sprake van onbekende uitdrukkingen zoals "rigger" voor de "uitlegger", "hek" voor "overslag", "recover" voor het deel tussen de "uitzet/uitpik" en de "inzet/catch", enz....

3 Uit- en inbrengen van de acht

De acht is ongeveer 18 meter en weegt met uitleggers zo'n 100 kilo. Voor het uit- en inbrengen van de boot zijn minimaal 9 personen nodig en bij voorkeur 10. Zo nodig meer indien de bemanning op leeftijd is.

De stuur staat bij de achtersteven en nog iemand bij de punt. Stuur en de persoon aan de punt tillen absoluut niet en begeleiden alleen maar. De stuur heeft de leiding en roept de commando's. Tijdens het manoeuvreren wordt er door niemand anders gepraat dan door de stuur. Zorg eerst dat de riemen gereed worden gelegd bij het vlot en dat er buiten en op het vlot ruimte is.

NOOT: Bij het in of uit de loods brengen van de acht is beschreven dat de boot op de schouders gedragen wordt. De boot wordt dan onder een hoek van ongeveer 45° gehouden. De voorkeur gaat uit naar deze methode omdat er dan meer ruimte aan weerszijden is en het gevaar zo gering mogelijk is om zelfs met rustige loopsnelheid toch in de uitlegger van een in de stelling liggende boot te haken. Als dit toch gebeurt dan is de kans groot dat er schade is of dat de geraakte boot zelfs uit de stelling valt.

Voor fysiek minder sterke ploegen is het mogelijk dat de roeiers na het boven de hoofden zich gelijkmatig verdelen over de boorden en de boot op de schouder of in de handen neemt. Het nadeel van het in de handen dragen is dat er veel minder ruimte is om met de boot in het gangpad te lopen. Voorzichtigheid is dus geboden. De scull-acht is om het boven de hoofden tillen te vermijden op de onderste stelling gepositioneerd. De rolkar voor de scull-acht wordt niet gebruikt om de boot naar de uitgang of weer naar binnen te rollen vanwege de bestuurbaarheid van het geheel.

ER WORDT IN GEEN GEVAL AAN DE UITLEGGERS GETILD!

3.1 Het uitbrengen van de acht

De **boord-acht** ligt op een hoger gelegen stelling. De bemanning moet zich dus gedeeltelijk onder de boot positioneren, aan de gangzijde iets lichten en dan met behulp van de rolkarretjes in de stelling de boot naar buiten brengen, waarbij de ploeg beide boorden pakt en dan op commando de boot iets optillen en verder naar het gangpad brengen. De boot mag niet te hoog getild worden om schade door dolpennen van de bovenliggende boot te vermijden. Evenzeer ook niet te laag om te voorkomen dat dolpennen van de acht door de huid van de onderliggende boot steken. De stuur en de roeiers houden dit in de gaten. De commando's na controle of de gehele ploeg plus één er zijn: AAN DE BOORDEN – OPGELET – TILLEN GELIJK – NAAR HET GANGPAD – BOVEN HET HOOFD – OP DE RECHTER SCHOUDER – VOORZICHTIG LOPEN – LET OP ANDERE RIGGERS. Als de boot bijna buiten is geeft de stuur het commando ZWENKEN NAAR HET VLOT. Afhankelijk van de gewenste afvaartrichting zwenkt men door of zwenkt terug op commando.

De **scull-acht** ligt op de onderste positie op drie rolkarren. Eerst wordt de boot op de rolkarren voorzichtig naar het gangpad gemanoeuvreerd. De bemanning verdeelt zich over de boorden om op commando de boot te tillen en boven het hoofd te brengen, waarna deze op de rechterschouder wordt genomen. De stuur houdt dit in de gaten. De commando's na controle of de gehele ploeg plus één er zijn: AAN DE BOORDEN – OPGELET – BOOT NAAR HET GANGPAD BRENGEN – OM EN OM VERDELEN - TILLEN GELIJK – BOVEN HET HOOFD – OP DE RECHTER SCHOUDER – VOORZICHTIG LOPEN – LET OP ANDERE RIGGERS. **Voordat er gelopen wordt bergt de stuur en nog iemand van de ploeg de rolkar op hun plaats tegen de wand om te voorkomen dat een ploeglid struikelt over de kar.** Als de boot bijna buiten is geeft de stuur het commando ZWENKEN NAAR HET VLOT. Afhankelijk van de gewenste afvaartrichting zwenkt men door of zwenkt terug op commando.

3.2 Het te water laten

3.2.1 Boven de hoofden – voor de buik - methode

Na het uit de loods dragen van de boot moet er soms gewacht worden tot er plaats is aan het vlot. Gaat dat wat langer duren, dan kan de stuur beslissen de ploeg, om en om, te verdelen over het eigen boord en de boot te laten zakken in de handen of op de schouder te nemen. Het commando vanuit linker- of rechter schouder in de handen luidt: OPGELET – BOVEN HET HOOFD – UITSPLITSEN NAAR EIGEN BOORD – IN DE HANDEN/OP DE SCHOUDER. Afhankelijk van hoe druk het is op het vlot kan de boot in de handen blijven of weer op de schouders genomen worden. Het laatste geniet de voorkeur omdat de boot toch weer boven het hoofd moet voor het te water te laten.

Met de boot op de linker of rechter schouder dragend stelt de ploeg zich parallel aan de vlotrand op. De stuur geeft het commando BOVEN DE HOOFDEN – VOOR DE BUIK – VOETEN AAN DE RAND – VER WEGZETTEN. Stuur en roeiers zorgen dat de boot niet op de vlotrand landt en plaatsen de boot zo hoog over de vlotrand als nodig is om de vin en het roertje vrij van het vlot te houden. Aanraking veroorzaakt direct schade. Veilig is om de schoenpunten net over de rand van het vlot te plaatsen. Deze vangen dan een klap op de vlotrand op. Let er ook op als stuur dat de boot met de bevestigingsbouten voor de riggers op het vlot rust.

3.2.2 In de handen – voor de buik over de kiel draaien – methode

Is de ploeg fysiek minder sterk, dan bijtijds meer handen aan de boot vragen. Anticiperen dus. Voor de ploegen waarvoor het boven het hoofd tillen fysiek onmogelijk is, zullen aan de boorden tillend na het parallel aan de vlotrand opstellen, de landzijdige roeiers de boot over het midden moeten pakken zodat de waterzijdige roeiers één voor één kan omlopen. Dat vereist enige regie van de stuur. Als de boot jou als roeier te zwaar wordt moet je dat direct luid kenbaar maken zodat er hulp gevraagd kan worden. Met alle roeiers aan de landkant wordt de boot voor de buik gedraaid waarbij de boot zoveel mogelijk in het midden tussen de spanten getild wordt. **HET IS DAARBIJ VERBODEN AAN UITLEGGERS EN VOETENBOORDEN TE TILLEN!**

EEN GLADDE BOOT MAG IN GEEN GEVAL OVER DE KIEL TE WATER WORDEN GELATEN.

3.3 Uit het water halen

Na het aanleggen **zet de stuur de coxbox uit door de volumeknop naar nul te draaien en koppelt de coxbox los van de intercomkabel in de boot en de headset, alvorens als eerste uit te stappen.** De stuur stelt zich halverwege de boot op, houdt deze vast, wacht tot iedereen gereed is om uit te stappen en geeft het commando OPGELET - UITSTAPPEN GELIJK - 1 – 2 – 3.

De riemen worden op het gras gelegd en de eigen schoenen en hesjes aangetrokken. De stuur bergt de coxbox en headset op in het rode tasje en brengt dit op een veilige plek. De ploeg haalt zijn spullen uit de boot en draait de luiken voor de eventuele luchtkamers open.

Zorg ervoor dat je al weet waar je de boot op schragen gaat zetten. Zorg dat de schragen opgesteld en stabiel staan

Bij het uit het water halen staat de stuur bij de achtersteven om te HELPEN tillen zeker te zijn dat het roertje en de vin vrij van het vlot blijven. De roeierploeg zet zijn schoenpunt over de rand van het vlot en gaat bij zijn eigen plaats klaar staan. Pak de boot in het midden in de spanten en til hem in een keer uit het water **ZONDER DE VLOTRAND TE RAKEN.** Bij een fysiek mindere ploeg eerst meer mensen aan de boot vragen.

HET IS VERBODEN AAN UITLEGGERS EN VOETENBOORDEN TE TILLEN!

De stuur geeft het commando AAN DE BOORDEN – VOETEN AAN DE RAND - OPGELET – TILLEN GELIJK – BOVEN HET HOOFD – OP DE LINKER SCHOUDER of OP DE RECHTER SCHOUDER. In ieder geval kiest men de schouder die uitzicht geeft op waar je naartoe wilt zwenken.

Voor fysiek mindere ploegen wordt de methode zoals beschreven in 2.2.2 in omgekeerde richting gebruikt.

Bij de schragen aangekomen geeft de stuur het commando BOVEN HET HOOFD – UITSPLITSEN TEGENOVER JE EIGEN BOORD – IN DE HANDEN – ZAKKEN. De ploegleden checken of de boot op minimaal vier punten draagt over de twee schragen. De hekken van de dollen worden gesloten. De stuur geeft opdracht aan de vier boegen en de vier slagen wie de boot afdroogt en wie de riemen opbergt. Het bijbehorende commando is BOEGEN DE BOOT – SLAGEN DE RIEMEN of andersom. Afhankelijk of het geregend heeft of dat er veel buiswater in de boot ligt, wordt de binnenkant van de boot ook afgedroogd. Daarvoor moet de boot gekeerd worden met de bekende commando's. De ploeg verdeelt zich over beide boorden en keert de boot door de handen of tilt hem op tot boven het hoofd en brengt hem voor de buik om zacht in de singels te landen. Indien de slidings erg vuil zijn, worden deze ook eerst schoongemaakt.

3.4 Boot naar binnen brengen

De ploeg verzamelen bij de boot op de schragen en tegenover hun eigen boord opstellen. De commando's zijn: OPGELET – AAN DE BOORDEN – TILLEN GELIJK – OP DE SCHOUDER. De stuur stelt zich op bij de punt van de boot. De punt gaat als eerste de loods in. Er moet dus met de boot gezwenkt worden om recht voor het gangpad te komen. Er kunnen andere ploegen hun boot aan het afdrogen of bergen zijn. Oppassen geblazen dus. Rustig manoeuvreren en met het commando ZWENKEN de boot oplijnen voor de loods. De stuur commandeert hoe op te lijnen en wanneer er wordt gelopen.

De boord-geriggerde acht ligt achterin de loods aan de rechterkant op de derde stelling van onder. Het is daarom handig de boot op de linker schouder te dragen. De stuur en de bemanning zorgt ervoor dat de uitleggers van de acht niet in botsing komen met de uitleggers van andere boten in de stellingen. Bij de stelling aangekomen checkt de bemanning of de rolkarretjes op het uiteinde van de stelling staan. De stuur geeft het commando BOVEN DE HOOFDEN – OP DE ROLKARRETJES – GELIJK INSCHUIVEN - BEDANKT. Bij deze manoeuvre letten alle leden van de bemanning er op dat er geen schade wordt gemaakt. Roep STOP als dit toch dreigt te gebeuren. De stuur checkt of de boot op alle oplegpunten goed steunt. De boot mag niet te hoog getild worden om schade door dolpennen van de bovenliggende boot te vermijden. Evenzeer ook niet te laag om te voorkomen dat dolpennen van de acht door de huid van de onderliggende boot steken. De stuur en de roeiers houden dit in de gaten.

Voor de dubbel-acht is het van de schragen op de schouders de loods in manoeuvreren identiek aan de boord-acht beschrijving. De scull-acht ligt achterin de loods aan de rechterkant op de onderste positie achterin op drie gekoppelde rolkarren. Achter in de loods aangekomen, wordt drie leden van de bemanning gevraagd de rolkarren in het gangpad te rollen. Met de boot nog op de linkerschouder geeft de stuur het commando BOVEN DE HOOFDEN – UITSPLITSEN TEGENOVER JE EIGEN BOORD – IN DE HANDEN EN RUSTIG OP DE KAR ZETTEN – NAAR BINNEN ROLLEN GELIJK - BEDANKT.

Voor de fysiek mindere ploeg wordt de methode zoals beschreven in de NOOT en 2.1 in omgekeerde volgorde gebruikt.

3.5 De stuurplaats

De stuur stapt altijd als laatste in nadat gecontroleerd is dat alle roeiers gereed zijn om te vertrekken. De bodem van de stuurplaats is weliswaar versterkt, maar je staat direct op de huid. Het is dus beter om je voet eerst op het zitje te plaatsen, je gewicht te verplaatsen tot boven de hartlijn van de boot en steunend op je handen langzaam te gaan zitten. De stuurkuip is krap en je zit met opgetrokken benen en je bovenlichaam rechtop of bij voorkeur voorover. Lange stuurlieden passen er eigenlijk niet in en lossen dit op door een onderuit liggende houding aan te nemen en een kussen tussen de rug en de kuiprand te plaatsen. Zeker geen gemakkelijke houding en na verloop van tijd ook vermoeiend.

Aan weerszijden van de stuurkuip vind je de stuurtoewtjes, vaak verdikt met een klosje of met stuurlussen. Voor het commando om uit te zetten even checken of de stuurtoewtjes goed aangesloten zijn door ze strak te trekken.

4 De kunst van het sturen

Met eenmaal vaart in de boot wordt er niet gestuurd met zwevende handen. Dit leidt onherroepelijk tot een zwabberkoers, veroorzaakt constant balansverstoringen en problemen voor de roeiers. De techniek is de klosjes of de lusjes tegen het boord gedrukt te houden met je handen en met je duimen millimeter voor millimeter te corrigeren. Als je stuurt, is dat rustig en steeds een beetje om te kijken hoe de boot reageert, heb je eenmaal een bochtstraal gevonden die de ploeg veilig door de bocht leidt, dan de klosjes of de lusjes in die stand houden. Dus niet alleen sturen wanneer de riemen uit het water zijn. Het alleen gedurende de recover sturen leidt juist tot veel onrust in de balans. Blijf kijken of de boot mooi door blijft draaien totdat je op de nieuwe koers bent. Als de boot de neiging heeft door te draaien na het op koers leggen, dan kort even tegenroer geven om de draaiing/het gieren te stoppen.

Bij veel dwarswind kan de boot loef- of lij-gierig zijn. Pas een constante stuurcorrectie toe om toch in een rechte lijn naar het denkbeeldige punt te varen.

De **boord-acht** heeft een integraal roer, waarbij het vaste deel en het bewegende deel met rubber verbonden zijn. Excessieve roeiuitslagen, voorbij de 45° veroorzaken veel weerstand, zijn niet effectief en kunnen het rubberen vloeistuk beschadigen.

De **scull-acht** heeft een groot gestoken roer bij de achtersteven. Door de grote stuurarm stuurt de boot licht en is goed te voelen dat het roer gaat trillen bij teveel roeruitslag. Dit wordt veroorzaakt doordat de stroming achter het roer loslaat en turbulent wordt. Deze roerstand veroorzaakt veel weerstand en moet vermeden worden.

De stuur moet zich enigszins verankeren in de stuurkuip door iets druk op de benen te houden zodat je niet bij iedere haal naar voren en naar achter schuift. Voor de balans van de ploeg is het ook belangrijk dat je stil zit en niet steeds over BB of SB gaat hangen om vooruit te kijken. Om het water voor de acht te verkennen is het beter de koers iets te verleggen en zo het verkeer en obstakels voor de boot te scannen. Dit betekent niet dat je een zwabberkoers moet varen. Kijk ver vooruit en probeer zoveel mogelijk rechte stukken te varen. De knieën houd je bij elkaar of als je instinctief net als in de skiff balans houdt en je knieën zijdelings beweegt om de onbalans op te vangen, dan is het beter je benen uit elkaar te houden en tegen het boord te leggen. Het is aan de roeiers om balans te houden. Bij sterke zijwind of bochten kan het een beetje helpen door tegen de wind in te hangen of in de bocht te hangen.

Bij het uitstappen breng je eerst de coxbox in veiligheid, verplaats je gewicht naar voren en druk jezelf met de armen uit de kuip, plaats de voet aan de waterkant op het zitje en stap beheerst met het andere been uit de boot.

5 De Coxbox-Mini intercom

Beide achten zijn uitgerust met een Kellerman Coxbox-Mini intercom, die bestaat uit een headset met microfoon voor de stuur, een versterker en drie luidsprekers. Deze zijn met waterdichte kabels verbonden. Op de versterker zit een draaischijf voor de volume regeling. Het geheel wordt gevoed door een accu in de versterker.

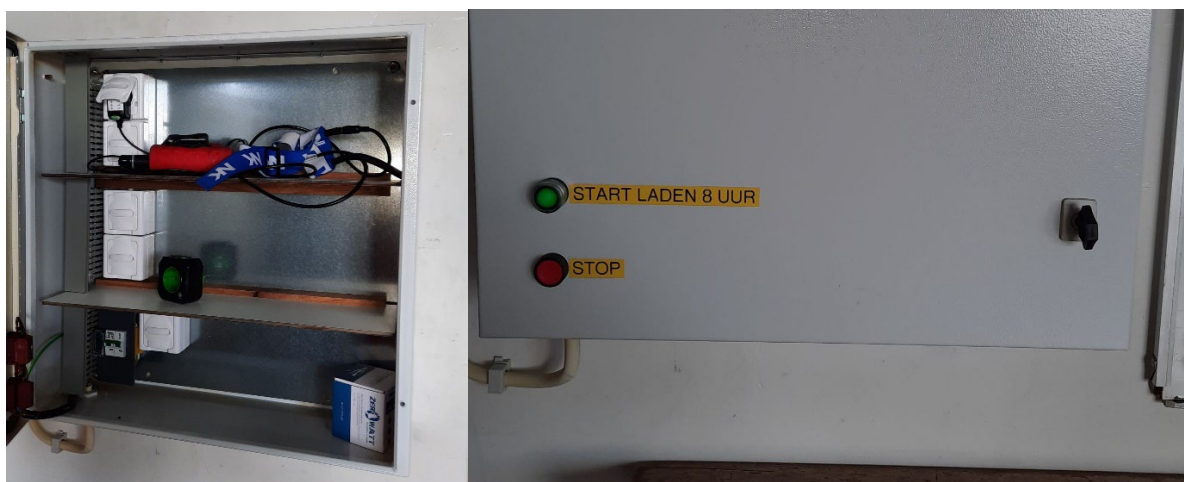


De accu moet het bij goede behandeling en steeds opgeladen te zijn 1,5 tot 3 uur vol kunnen houden.



5.1 Opslag en laden van de Coxbox-Mini

We hebben in onze twee achten en de Neptunes een geluidsinstallatie die na gebruik opgeladen moet worden. Opslag en opladen gebeurt in een metalen kast in het krachthok. De oplader zit in een van de stopcontacten. Het opladen mag niet te lang duren, omdat dit volgens de fabrikant de levensduur van de accu in de coxbox beperkt. Je moet de coxbox na gebruik wel aansluiten op de lader.



Een mooie kast met stopcontacten en een knop die je in kan drukken en dan is er gedurende acht uur spanning. Als je naar de foto's kijkt, dan zal iedereen het met mij eens zijn dat dit een hoogstandje is in elektrotechniek. Bas Klinkenberg heeft dit fantastisch gedaan.

5.2 De stuur is verantwoordelijk voor de coxbox.

Belangrijk is dat de stuur zich ontfermt over deze installatie, alles aansluit na te zijn ingestapt en de werking en geluidssterkte test door de boeg aan te roepen. De microfoonboom moet zo geplaatst zodat deze vlak voor de mond hangt. Voorkom dat de microfoon door aanblazen met de mond of de neus steeds de versterker activeert. Goed afgesteld kan de stuur zonder hard te schreeuwen iedereen bereiken. Probeer de volumeknop zo laag mogelijk te zetten om de gebruiksduur van de accu te sparen. Zorg dat de kabels en de coxbox niet bekneld raken en dat de headset niet in het water belandt.

Alvorens uit te stappen koppelt de stuur de coxbox en de headset los en neemt ze in de hand of legt ze op de bodem van stuurkuip zonder erop te gaan staan.

De kabels zijn namelijk niet lang genoeg om met alles aangesloten uit te stappen. Als je dat vergeet, word je daar hardhandig aan herinnerd doordat de headset van je hoofd getrokken wordt en nog erger, de coxbox overboord gelanceerd wordt, inclusief je eventuele bril en/of gehoorapparaten. Het met geweld strak komen staan van de kabels veroorzaakt zeker ook schade aan de kabels, connectors en electronica. Zorgvuldigheid is dus vereist. Coxbox en headset samen kosten (prijsspeil 2024) nieuw 600 euro.

6 Kinetische energie

In een acht ben je met 15 tot 20 km/uur op stap met 700 tot 900 kilo. De hoeveelheid kinetische energie van het geheel is groot. De kinetische energie wordt bepaald door het gewicht van de boot en de snelheid van de boot in het kwadraat. Grofweg houdt dit in dat als je tweemaal zo hard gaat de botsingsschade vier keer zo groot is.

Dit betekent dat er een hoop geweld in de boot zit als je iets zou raken en dat de boot ook een lange remweg heeft. Vanuit volle snelheid is de remweg 1 á 2 bootlengten mits de commando's goed worden gegeven en uitgevoerd. Het sturen vereist goed anticiperen op [ander verkeer](#), [obstakels op het water](#) of langs de kant, het stuurgedrag van de boot en goede duidelijke communicatie van de bemanning. Dat geldt zowel op het water als op het land met het manoeuvreren met de boot. Afgezien van persoonlijk letsel, zijn de schades ook kostbaar.

7 Richtingsstabiliteit

Al onze roeiboten hebben een kiel of een vin. Als een boot met een kiel verkeerd is beladen en koplendig is, dan zal deze moeilijk op koers gehouden kunnen worden. De oplossing voor kielboten is om de boot zo te beladen dat deze achter dieper komt te liggen.

Een boot die zijn vin verliest is niet op koers te houden. De boot gaat gieren of, anders gezegd, draaien om de topas door het zwaartepunt van de boot.

Onze achten zijn met hun vin en roer zo gemaakt om op een rechte wedstrijd baan rechtuit te lopen. Voor een bochtig parcours als de Amstel kost het je moeite om zonder een boord hard te laten halen goed door de bocht te komen.

Snelheid is belangrijk, want dan werkt het roertje beter.

Voor het varen op de Amstel hebben we wel iets veranderd aan de vin-roer-combinatie om de boot makkelijker te laten gieren. Het makkelijker gieren heeft als voordeel dat je niet vol roer hoeft te geven om de boot te laten draaien, maar daarbij is iets ingeleverd op de koersstabiliteit. Om het draaien snel te stoppen moet je soms een beetje tegenroer geven. Van de stuur vraagt dit iets meer aandacht en subtieler anticiperend sturen.

7.1 Rolstabiliteit

7.1.1 Rompvorm

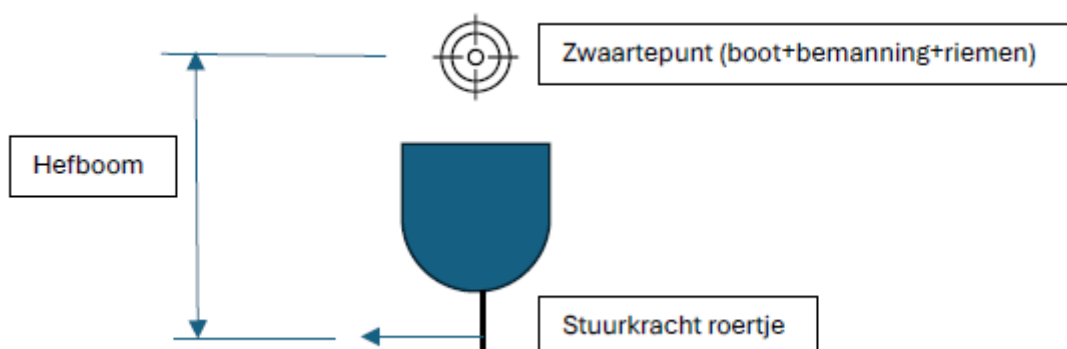
Een boot met een meer rechthoekige vorm is stabiel dan een boot met een cirkelachtige vorm. De breedte van de boot is ook bepalend.

Beide achten zijn van de beroemde [Italiaanse Filippi werf](#). De ronde rompvorm maakt de boot snel maar ook uitdagend om te roeien. Als je niet goed kan roeien wordt het lastig om watervrij te roeien. De Zeven Provinciën is qua bouwjaar de nieuwste acht en heeft een doorgestoken roer dat geïntegreerd is met de aerodynamische vin.

De scull-acht is een iets oudere boot met uiteraard een vin en een doorgestoken roer aan de achtersteven. De vin en het roer zijn niet origineel. De ervaring met het stuurbedrag bepaalt of wij daar iets aan gaan veranderen.

7.1.2 Rolkrachten door het sturen

Het roer zit diep onder de boot en veroorzaakt bij sturen een zijdelingse kracht die de boot over de langs-as doet rollen. Het is dus zaak om rustig te sturen en het rolmoment constant te houden bij het verleggen van de koers. De voorspelbaarheid van het rolmoment maakt het voor de ploeg makkelijker om balans te houden. Het advies is om bij het verleggen constant te sturen, dus zowel tijdens de haal als tijdens het oprijden. Nerveus “kwispelen” met het roer maakt het voor de roeiers zeer onplezierig om te roeien. Zie de adviezen in deze bij 3.1.



7.1.3 Zwaartepunt riemen en stabiliteit

Als je een boordriem in balans op een bokje legt, dan zal je zien dat het zwaartepunt van de riem ongeveer 50 cm van de kraag op de manchete zit. Dat betekent dat op beide boorden viermaal het riemgewicht buitenboord hangt. Wanneer je nu je riem naar beneden drukt, gaat het blad omhoog en dus ook dat gewicht van de riem. Omdat de natuurkunde leert dat het gewicht eigenlijk op zijn plaats wil blijven, zal het resultaat zijn dat de uitlegger (rigger) naar beneden gedrukt wordt. Als er in de ploeg op ongelijke hoogte wordt aangehaald en weggezet, dan zal de boot op één boord komen te liggen.

Een boordroei voorbeeld: op stuurboord zitten twee roeiers die vlak voor de inzet nareiken, daarbij met de riem in de boot duiken. De stuurboordrigger wordt naar beneden gedrukt en het blad gaat te ver van het water waardoor ook te laat wordt ingezet. Het gevolg zal zijn dat de boot in de catchbeweging over stuurboord valt.

Het volkomen gelijk en met dezelfde snelheid wegzetten en de riem in hetzelfde vlak naar de horizon brengen, op te draaien en synchroon te plaatsen zonder voor te wachten en druk te zetten, draagt allemaal bij tot een perfecte stabiliteit. De riemen zijn dan via de riemvoering gekoppeld tot een “star” systeem dat door de massa-tragheid zich maar moeilijk uit balans laat brengen. Gelijk de balansstok van een koorddanser.



8 Rechte stukken varen, achtergrondpeiling, opsturen, scherpe bochten, brugpassage

8.1 Rechte stukken varen

Voor de roeiploeg is het plezierigst roeien als de stuur zoveel mogelijk een rechte baan weet te varen. Iedere sturbeweging introduceert een rolbeweging van de boot en veroorzaakt weerstand van het roer en de rompvorm. Voor wedstrijden is dit vaak ook de kortste weg. Om een rechte koers te varen gebruik je een verpunt op de wal. De achtergrondpeiling.

8.2 Achtergrondpeiling

Selecteer ver vooruit een goed zichtbaar punt en stuur daar naartoe.

Achtergrondpeiling gebruik je ook op groot water om in te schatten of je voor of achter een opkruisend vaartuig langs zal varen. Blijft het kruisende vaartuig op een vast punt op de horizon staan, dan weet je zeker dat dit tot een botsing leidt. Afhankelijk van de geldende verkeersregels

besluit je de koers te verleggen. Schuift het kruisende vaartuig vooruit langs de horizon, dan zal je achterlangs passeren en omgekeerd. Bij het naderen houd in ieder geval voldoende marge. Het andere vaartuig kan jou niet gezien hebben. De uitdrukking is “staal gaat voor hout of kunststof”, ongeacht de vaarregels.

8.3 Opsturen

Opsturen is belangrijk bij sterke zijwind. Je hoeft soms maar een paar graden op te sturen. Het voorkomt dat je steeds wordt weggezet (verlijeren) en een zigzagkoers gaat varen.

8.4 Het effect van de boegen bij het sturen door scherpe bochten

Wie in de skiff, dubbeltwee of de twee-zonder-stuurman vaart, heeft ervaren dat het op een boord kracht zetten bij de inzet het meeste effect heeft om de koers te verleggen. Dit vereist alleen wel ervaring en zelfvertrouwen. Verkeerd inzetten leidt snel tot zwemmen.

De reden dat deze methode van sturen zo effectief is, komt niet alleen omdat je ver reikt en met de riem de boeg omzet, maar ook omdat het gewicht van de roeiers het verst naar achter zit en de boeg van de boeg hoog uit het water komt.

Deze methode van sturen is alleen bij boordroeien veel effectiever door de riemlengte en het feit dat je met twee benen kracht kunt zetten. De verwachting is dat deze methode van sturen in de dubbelacht door de kortere riem en het maar met een been kracht zetten veel minder effectief is. Daar staat wel tegenover dat je beide boegroeiers kan inzetten bij het scullen in de acht.

8.5 Oplijnen voor brugpassage

Op de beide foto's van de brugdoorgang van de Vrouwenakkerse brug zie je duidelijk dat de hartlijn van de brugdoorgang scheef ligt. Omdat de acht met de achterstevan uitzwaait bij het sturen is het niet raadzaam de brugpassage met een vloeiende bocht te varen. Makkelijker is eerst goed op te lijnen met de hartlijn van de doorgang en dan in een rechte lijn de doorgang te nemen. Voor het oplijnen moet de stuur een veilige marge houden om onverwachte windinvloeden bijtijds op te kunnen vangen.

Komende vanuit Uithoorn kan de stuur stuurboordwal houden en veilig oplijnen met het midden van de doorvaart. Let daarbij wel op verkeer van de andere kant dat strak stuurboordwal houdt en met enige vaart de brug wil passeren.

Komende vanuit de Tolhuissluis wordt de stuur gedwongen iets naar bakboord te sturen om op te lijnen. Deze aanpak geeft ook meer zicht op verkeer van de andere kant dat per ongeluk (door een te ruim genomen bocht) te veel bakboordwal vaart. De doorkijk onder de brug geeft sowieso geen compleet beeld van het tegemoetkomend verkeer.

De bruggehoofden zijn parallel gebouwd en in visuele zin kan je daarvan gebruik maken bij het oplijnen op de hartlijn van de doorgang. Als je namelijk aan weerszijden van de boot evenveel van de doorgang van het bruggehoofd kan zien, zit je op de hartlijn. Het verkeerslicht op de brug zit niet bij alle bruggen precies in het midden en de palen van het remmingwerk voor de brug zijn ook vaak niet symmetrisch t.o.v. de hartlijn geplaatst.



9 Aanleggen

Het aanleggen verschilt qua techniek niet van die voor andere gestuurde nummers. Gezien de lengte van de boot is handig de boeg te vragen mee te kijken. Is de ruimte aan het vlot te klein om met enige snelheid aan te leggen, positioneer de boot dan parallel aan het vlot en vraag leden op de kant de boot aan te trekken. De veiligheid van de boot staat voorop.

10 Manoeuvreren met de riemen

10.1 Rondmaken

Bij het rondmaken is het raadzaam de boeg en de slag te vragen mee te kijken of er vrij van obstakels gekeerd kan worden. Soms komt het gevaar ook van achter.

Vooraf het achterschip is gevoelig voor schade bij het strijken en ook al een lichte aanvaring met bijvoorbeeld een stalen of betonnen wand kan schade aan de boot veroorzaken.

Een ander punt is ook dat het rondmaken meer tijd kost dan in kleinere nummers. Vraag de slag of er iets achterop komt en hoever deze verwijderd is en hoe snel het vaart. De boeg kan ook bevraagd worden. Neem de tijd.

10.2 Uit de lage wal komen

Het kan voorkomen dat je aan lager wal komt te liggen. Bij veel wind moet dat sowieso vermeden worden, maar gebeurt het toch, dan zijn er twee methoden.

- 1- De riemen aan walzijde tot halverwege in laten trekken zodat de boot nog dicht op de wal komt en vervolgens met UITZETTEN GELIJK proberen zoveel vaart te maken dat er weg geroeid kan worden.
- 2- Mogelijk na eerst methode 1 te hebben toegepast proberen twee riemen aan walzijde parallel aan de boot te krijgen en daarbij de riem te laten bedienen door de roeier de ervoor of erachter. Door voorzichtig druk te zetten proberen de boot uit de wal te drukken.
- 3- Bij het dicht onder de wal komen moet de stuur ook verdacht zijn op obstakels onder water zoals betonblokken, puin, oude fietsen of gezonken boten.
- 4-

10.3 Bij verlies van vin en/of roer.

Bij het per ongeluk overvaren van een verzonken object zou je vin en/of roer kwijt kunnen raken. De boot gaat dan gieren om de topas en door snel vaart te minderen en te sturen met de riemen kan men langzaam varend hopelijk zonder averij thuis komen. Bij de scull-acht bestaat het gevaar dat het roerblad afbreekt. De vin zal de boot nog enigszins op koers houden, maar het advies is langzaam te varen en met commando's te sturen. Feitelijk kunnen alleen de nummers 1 t/m 4 roeien. Nummers 5 t/m 8 laten lopen en kunnen met houden op één boord het gieren corrigeren.