

Sturen 2: instructie geven in een C4 trainingsoefeningen en verrichtingen

Sturen 2: instructie geven in een C4 trainingsoefeningen en verrichtingen.....	1
Dit document	2
Exameneisen voor sturen-2.....	2
Stuurcommando's	2
De oefeningen in het kort.....	2
Trainings-commando's en opzetjes	3
1e, 2e, 3e stop.....	3
Dynamische oefening: opzetjes.....	4
Inkorten en uitlengen.....	5
Ondersteunende techniek: Tubben	6
Handigheidjes.....	6
Wisselen op het water.....	6
De noodstop.....	6
De smalle brug.....	7
De veel te smalle en veel te lage brug.....	8
Pieterburen.....	8
Sluizen.....	9

Dit document

Dit document is een handreiking van de instructiecommissie voor Vikingleden die instructie geven of willen gaan geven in sturen-2, het sturen in een C4. Het is niet bedoeld als waterdicht lesmateriaal, maar om je als instructeur beslagen ten ijs te laten komen.

Dit is het derde deel van drie documenten. In het eerste deel gaan we in op wat zaken waar je bij het lesgeven rekening mee kunt houden als instructeur. Deel twee bestaat uit een beschrijving van relevante manoeuvres bij het sturen in een C4, hoe je die kunt oefenen en wat kritieke punten zijn om de manoeuvre te laten slagen. Ook staan in dat deel kaartjes van het Utrechtse roeiwater met aanduidingen waar je handig kunt oefenen. Dit deel drie gaat over roei-trainingscommando's zoals de stop-oefeningen, en bijzonderheden zoals pieterburen.

Examineisen voor sturen-2

De examineisen kun je op de website onder "commissies" bij de examencommissie lezen: http://www.urviking.nl/content/www2/index.php?option=com_content&view=article&id=141&Itemid=186

Stuurcommando's

De commando's die gebruikt worden, zijn gelijk aan sturen 1 (zoals in de instructie voor de nieuwe instroom). De downloadpagina van de instructiecommissie heeft een handig documentje met commando's, ook voor tillen en dergelijke (het kan op pagina 2 staan).

De oefeningen in het kort

Trainingscommando's en opzetjes

1e, 2e, 3e stop

Doel: het team in de verschillende fasen van de haal gelijk krijgen

Goede plekken: Een redelijk langgerekt stuk roeiwater.

De kritieke punten:

Voor de stuur: tijdstip van aangeven; voor de roeiers: gelijkheid

Dynamische oefening: opzetjes

Doel: techniek met kracht, conditieopbouw

Goede plekken: Een redelijk langgerekt stuk water.

De kritieke punten:

Voor de stuur: meetellen en motiveren; voor de roeiers: technisch correct blijven roeien tijdens het kracht zetten

Inkorten en uitlengen

Doel: Gelijkheid. Ook: afmaken van de haal achterin.

Goede plekken: kilometerstuk, of tussen Balijebrug en Sowetobrug, v.v.

De kritieke punten:

Voor de stuur: in het juiste ritme de aankondigingen doen; voor de roeiers: gelijkheid, stabiliteit

Ondersteunende techniek: tubben

Handigheidjes

Wisselen op het water

De noodstop

De smalle brug

De veel te smalle en veel te lage brug

Pieterburen

Sluizen

Trainings-commando's en opzetjes

Als stuur in een C4 is het ook handig als je wat eenvoudige trainingscommando's aan je team kunt geven. Op het examen kunnen wat eenvoudige oefeningen gevraagd worden. Hier is een overzicht, met wat kritieke punten.

1e, 2e, 3e stop

Doel:

- Het team in de verschillende fasen van de haal gelijk krijgen;
- Zorgen dat de uitpik meteen gevolgd wordt door het wegzetten van de armen zonder dat de rest van de recovery erachteraan geracet wordt.

Goede plekken:

. Ruimte is een vereiste bij het oefenen omdat het vrij lang duurt voor een beginnende stuur de oefening durft in te zetten. Ook kan na een haal of tien de concentratie inzakken.

Kritiek punt:

Het tijdstip van aangeven is enorm lastig voor de beginnende stuur. Het hele team moet niet verrast worden door de kreet "1e stop", maar het moet ook niet zo vroeg komen dat men gaat twijfelen of ze het nou net gedaan zouden moeten hebben of nog moeten. "Vroeger" zei men ook wel "easy all" in plaats van "1e/2e/3e stop. Nadeel: de roeiers moeten zelf onthouden in welke stop ze nou ook alweer aan het oefenen waren. Niet doen.

Eerst wordt de oefening aangekondigd. "we gaan zo dadelijk een 1^e/2^e/3^e stop oefening doen." Uit dat "zo dadelijk" blijkt al dat de roeiers nu niet op eigen initiatief moeten beginnen. Als de roeiers dat wel doen, leer dan de stuur dat te corrigeren. Vervolgens vertelt de stuur nog even wat die stop precies inhoudt (zie verderop voor de details). Geef ook aan hoeveel doorgaande halen er telkens na een stopvolgen. Dan zet de stuur het team op scherp door te zeggen "opgelet", of "op mijn teken" of iets dergelijks, of zelfs "vanaf nu" en dan volgt de start van de oefening met het in cadans zeggen van "1^e/2^e/3^e-stop" Leer de stuur om net na de inpik te beginnen met dat te zeggen, op zo'n manier dat het woord "stop" samenvalt met de uitpik.

Zodra men in de stop stilzit, bepaalt de stuur hoe lang er gewacht wordt en dit is niet erg lang. Bij de eerste oefeningen mag het wat langer zijn, maar in principe gaat het om een heel kleine pauze. De stuur zegt "go" en moet dan dus meteen klaar zijn om "doorgaande haal" aan te geven.

Meestal wordt de oefening om de haal gegeven, anders verlies je teveel vaart. Deze doorgaande haal moet ook door de stuur worden aangekondigd, ook weer net na de

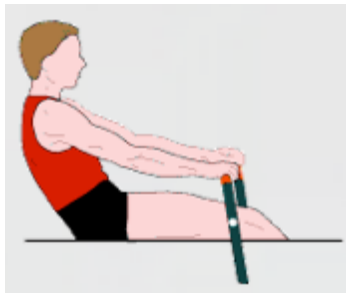
inpick beginnen met de tekst "doorgaande haal" zodanig dat het woord "haal" samenvalt met de uitpick.

De oefening beëindigen door na de laatste doorgaande haal te zeggen "stop/oefening vervalt" en eventueel "basishaal" of iets dergelijks.



1^e stop: dit is de houding waarbij de handen ongeveer bij de navel blijven hangen, vlak na de uitpick. De bladen zijn uit het water en kunnen afhankelijk van de oefening geklipt of nog verticaal staan. De rug is achterover gekanteld van uit de heup, en de houding is trots. Goede oefening om aan de buikspieren te hangen. Benen gestrekt.

Gebruiken om het team te leren gelijk uit te pikken. Niet overdadig doen, want het blijven hangen in deze houding is nou net niet wat je wilt, die armen moeten eigenlijk na de uitpick meteen door.



2^e stop: na de uitpick de armen volledig strekken. De rug is nog steeds achterover gekanteld van uit de heup, en trotse houding, zoals in de eerste stop. Benen gestrekt. Dit gebruik je om het team te leren na de uitpick de armen snel te laten uitzetten, wat ten goede komt aan de stabiliteit..



3^e stop: na de uitpick de armen volledig strekken en vervolgens de rug naar voren kantelen vanuit de heup. De rug blijft recht / de houding blijft trots en de benen zijn gestrekt (in het plaatje zijn ze te ver gebogen). Dit gebruik je om het team te leren de rug eerst te kantelen en dan pas op te rijden. Bovendien kun je zo focussen op de hoek tussen de benen en de rug, die vastgehouden moet worden, helemaal tot aan het eind van de been-trap tijdens de haal. Deze oefening is ook heel goed om het team echt rustig te leren oprijden.

Dynamische oefening: opzetjes

Doel:

Hard roeien door enorm te rukken en te stampen is een soort standaard-reactie. Tijdens het hard roeien het team leren technisch netjes te blijven roeien is dus wat de stuur probeert. Daarnaast: conditieopbouw.

Goede plekken:

Eigenlijk vooral waar er weinig boten om je heen zitten. Het hoeft niet heel lang, maar ruimte is prettig.

Kritieke punten:

Voor de stuur: meetellen en dat in het ritme doen.

Eerst de oefening laten aankondigen: we gaan zo een opzetje doen, we bouwen in drie halen op naar tien halen strong. De stuur kan nu nog wat aandachtspunten geven, met

name als die uit eerdere coaching komen, zoals: "let op diepen, en denk aan de fasering: armen- rug- benen (of vice versa)." Het gaat om de correcte roei-haal tijdens hard roeien. Dan beginnen: wacht tot net voor een uitpik en zeg "opbouwen in drie halen naar strong vanaf nu" en dan op de inpik "één". Opbouwend tellen (1-2-3) wordt vaak als prettiger ervaren dan aftellen (3-2-1). Om te motiveren, kan de stuur steeds indringender roepen "een, Tweeee, DRIE!" .

Na de drie meteen aangeven hoeveel halen er volgen: "en tien strong vanaf nu!" en op de inpik weer meetellen "een, twee,..." Tussendoor soms heel kort aanwijzingen, maar blijf tellen: "vier en kracht op de benen, vijf, " Niet overdrijven, ze roeien zich te pletter en hebben geen aandacht voor geklets.

Variatie:

- Twee light, twee medium, twee strong, twee light, twee medium, vier strong, twee light, twee medium, zes strong, ... tot tien strong en dan weer aftellen
- Tien strong, twee light, tien strong, twee light, tien ...
- Tien strong, vier light, twintig strong, vier light, basishaal, en dat nog een keer.

Inkorten en uitlengen

Doel:

Gelijkheid en een goede fasering van de haal + recover. Ook: afmaken van de haal achterin.

Goede plekken:

Dit duurt lang. Eigenlijk alleen het kilometerstuk en verder richting Munt.

Kritieke punten:

Voor de stuur: In het juiste ritme de aankondigingen doen.

Eerst de oefening laten aankondigen: "we gaan zo inkorten naar driekwart bank, dan half, dan een kwart, dan vaste bank, dan vaste rug, dan weer uitlengen met rug erbij, dan kwart bank, dan half, dan driekwart, en dan hele bank" Mag ook half – vast – half - heel, of driekwart – half – kwart – half – driekwart - heel", maar die vaste bank en vaste rug is ook erg leerzaam. Deze oefening kan zowel geklipt als ongeklipt gedaan worden.

Je laat de oefening beginnen door te zeggen, net voor de inpik: "inkorten naar driekwart bank vanaf nu" zodat het "nu" samenvalt met de uitpik . Dat duurt best lang om te zeggen, dus je kunt al beginnen tijdens de recovery, maar de roeiers moeten weten dat de stuur "vanaf nu" zal zeggen en als dat nog niet is gezegd, dan nog niet doen.

Zeker bij beginners, af en toe dat "driekwart bank" herhalen. Nu moet de stuur letten op problemen: gaan ze racen? Wordt er slecht geklipt? Wordt de recovery ongefaseerd?

Telkens kort aangeven waar de roeiers op moeten letten.

Na een tijdje merk je dat ze "het hebben": de boot ligt stabiel, de halen zijn mooi gelijk, er zit nog steeds (of weer) power in de boot; nu kun je door: "en verder inkorten naar halve bank, halve bank vanaaaaaf ...nu! .

En zo door naar kwart bank ("allen de knieën een beetje losklikken"). Let nu op tijdig klippen, en fasering: niet alles tegelijk omdat er zo weinig tijd is, maar nog steeds eerst die armen, dan de rug kantelen, dan pas die knieën los.

Vaste bank ("alleen rug en armen"); hier gaat iedereen racen. De rug- en armbeweging mag best iets rustiger dan normaal, om het tempo niet idioot hoog te laten zijn. Klippen is een uitdaging, de stuur helpt mee door aan te geven. Als klippen hierbij te moeilijk is, de hele oefening met twee roeiers doen en twee laten tubben; dan kan het ongeklipt. De power in de boot zakt nu weg, dus zorg dat er extreem gelijk geroeid wordt, dan kunnen ze weer power opbouwen. Niet laten rukken: nog steeds zwelhaal.

Vaste rug: de houding van de rug is achterover, hangend aan de buikspieren in de uitpikhouding. Dit is dus niet een onderdeel dat je heel lang kan doen. Blijf klippen, dat moet vrijwel instantaan. Zorg ervoor dat ze de rust houden. Niet laten rukken aan die armen, maar gedecideerde haal laten maken. Als dit goed gaat, hou je nog een heel behoorlijke snelheid over.

Uitlengen is geweldig, opeens hebben de roeiers zeeën van tijd voor al die lastige bewegingen. Zaak dus voor de stuur om ze erbij te houden: blijf gelijk. Als je niet meer supersnel hoeft te klippen, betekent dat niet dat je kunt klippen tijdens de inpik. Als je naar kwart bank gaat, dan eerst die armen, dan die rug, dan pas die knieën los.

Ondersteunende techniek: Tubben

Sommige oefeningen vereisen stabiliteit en dat hebben beginners nog niet. Je kunt dan de halve boot de oefening laten doen, terwijl de andere helft de boot stabiel houdt - tubbt. Stel je laat de twee slagen roeien, de boegen tubben. Die houden dan veilig boord, door de handles van de riemen tegen zich aan te drukken. Let erop dat ze niet met half-gestreckte arm de handles van zich af houden: zo kun je geen kracht uitoefenen. En dat moet: je moet de bladen zo evenwichtig mogelijk op het water drukken. Zo hou je de boot stabiel. De boegen zullen merken dat ze niet met gestreckte benen kunnen blijven zitten, want dan zitten de bladen die van de roeiende slagen in de weg. Ze moeten dus iets naar voren rijden. Niet teveel, want dan zit de nummer twee tegen de rug van de nummer drie in de uitpik. Het komt vrij nauw. Dit is dan ook niet een ontspannen houding, dus je kunt dit niet eindeloos volhouden.

Handigheidjes

Er zijn dingen die niet in het sturen-2 examen hoeven, maar die toch handig zijn om de stuur en de roeiers te leren, voor bijvoorbeeld het roeien van toertochten.

Wisselen op het water

Als je de stuur met de nummer twee wilt wisselen, leg dan gewoon aan tijdens de les. Maar als het team het durft, kun je best op het water de slag en de stuur laten wisselen. Eventueel van te voren vragen en zo laten instappen.

Let op de wind en eventueel stroming: je zit zo tegen een woonboot aan. Natuurlijk doe je dit in een rustig hoekje waar geen verkeer is, maar niet vlak bij de kant, want je wilt niet met je riemen vast komen te zitten.

Belangrijk: de rest houdt veilig boord, maar wat is dat ook alweer? Kritiek punt is dat de handen tegen het lichaam of op de dij worden gedrukt. Met min of meer gestreckte armen de riemen van je af houden helpt niet bij het in balans houden van de boot en daar gaat het om.

Slag en stuur klimmen over elkaar heen; even afspreken wie onder en wie boven gaat. En dan zorgen dat ze allebei dezelfde draai maken, zodat je niet twee zware achterwerken aan een kant van de boot hebt als ze zich omdraaien op hun bankje/stoeltje.

De noodstop

Met vier man kun je enorm snel stilliggen. Maar je ziet soms roeiers bijna uit hun bank gedrukt worden, omdat ze zich niet schrap zetten. Dat moet de stuur ze dus kunnen leren. Laat ze die handles van zich af duwen, de bladen voldoende recht in het water en ook diep genoeg.

Verras de stuur af en toe door te zeggen "oh jee, er springt een hond in het water" of "oeps, er drijft een balk vlak voor ons" of gewoon "doe eens een noodstop" op

vriendelijke conversatietoon, en dan wachten tot het kwartje valt en er meteen “vastroeien beide boorden nu!” wordt geroepen.

De smalle brug

Hier heb je niet zo'n brug voor nodig, je kunt het gewoon oefenen zonder brug. Methode: aan een kant of aan twee kanten slippen en door “de brug” dobberen. Kritiek punt is dat de stuur op tijd aangeeft wat er gaat gebeuren en dat netjes aftelt. Je kunt eventueel beginnen met “die woonboot is zogenaamd het begin van de brug, dus daarvoor moeten we geslipt zijn”. Slippen doe je door je hand of beide handen op het boord te laten steunen, de houding is rechtop, de roeiers kijken over de roeier voor zich heen. Het blad wordt horizontaal gedraaid.

Dat slippen aan een kant, dat moeten de roeiers niet doen door naar de andere kant over te hellen bij het langs het lichaam brengen van de handle: dat zorgt voor instabiliteit. Verder achterover hangen is de beste oplossing.

Laat de stuur opletten of het kan: in zo'n dobberhouding kun je niet veel, en dus ook niet remmen. Als er net een andere boot stilligt vlak na de brug, dan kun je beter ruim voor de brug wachten tot die boot weg is.

Is de brug heel lang, dan vooraf even vaart maken door een paar halen strong te geven. Maar je gaat dan harder, dus in plaats van vier zijn het drie halen. Ruim beginnen.

Laat de stuur aankondigen “we krijgen straks een smalle brug, we gaan daar slippen aan bakboord/ stuurboord/beide boorden.” Laten aftellen: “nog drie halen, nog twee, laatste haal en slippen bakboord / stuurboord / beide boorden.” Mag natuurlijk ook vanaf vijf of tien, bijna niet goed in te schatten, is leerzaam.

Belangrijk: op de inpik tellen. Vooral die laatste haal, als je dat begint te zeggen tijdens de haal als ze al bijna aan de uitpik zijn, dan zijn er roeiers die hem niet meetellen en denken dat er nog een haal gemaakt moet worden. Dus als de stuur zegt “laatste haal” moet iedereen snappen dat de haal bedoeld wordt waar ze op dat moment mee beginnen. En tijdens die haal kun je dan zeggen “slippen bakboord”, want de uitpikhouding is al halverwege het eindresultaat.

Wat doe je als stuur als je fout telt?

Als je te kort uitkomt is het makkelijk: “nog drie halen, nog twee, nog twee, nog twee, laatste haal...” Niet doen: “nog één, nog één”; dat zorgt voor zenuwen.

Te ruim is lastiger: “Nog vijf halen, nog twee, laatste haal” Ook hier weer niet op de laatste laten aankomen: “Nog drie halen, laatste haal” is gegarandeerd paniek.

Tijdens het dobberen zorgen dat de roeiers niet alle kanten op draaien en zich eens lekker uitrekken: de boot ligt instabiel, dus stil blijven zitten.

Nog een wiebelpunt: laat ze de hand met de handle op de rand van de boot houden. Daardoor zitten al die riemen hetzelfde en dat zorgt voor een veel stabielere boot: als je de riem los houdt, gaat alles zwabberen en dan wiebelt de boot. De bladen steken wel iets verder uit daardoor, maar een team met een beetje ervaring kan bij een echt smalle brug al snel zien dat ze ietsje flexibel moeten zijn. Het is alleen goed dat ze doorhebben dat ze zelf voor meer stabiliteit kunnen zorgen met die handen op het boord.

Aan de andere kant van de brug: zodra de riem van de slag vrij is van de dukdalven (die houten palen) het commando “breng maar uit” en dan “pak maar op” (de boot gaat nog vooruit, dus “slag: klaarmaken, slag klaar” is jammer, daarmee rem je de boot af). Wel er op letten dat de slag doorheeft dat hij of zij een heel team moet meenemen, en dus niet als een raket oprijdt en inpikt, want dat kan de rest nooit bijhouden. Overdreven langzaam naar die inpik toe en dan de normale basishaal weer oppakken.

Wat als je dreigt stil te vallen? Je hoeft niet te wachten tot de hele boot er door is. Zodra je boeg kan uitzetten, kan die de boot een stukje verder roeien, dan kan de tweede roeier bijvallen, etc. Rustig laten roeien tot iedereen er uit is.

Als je echt onder de brug stil tegen de kant zit, dan vooral rustig blijven. Riemen op het water zorgt voor meer stabiliteit, en je ligt toch stil. Laat een riem (bakboord of stuurboord) uitbrengen als het kan, en laat peddelend strijken om van de kant af te komen. Een handige roeier kan zijn riemen intrekken en dan nog een beetje doorroeien om eruit te komen. Eventueel je door de stroming terug laten drijven en opnieuw doen.

Als je onder de brug door bent, het volgende niet doen: we zijn nu toch gestopt, dus dan uitgebreid stil liggen, trui aan of uit, water drinken, voetenbankje verstellen. Je ligt achter een smalle brug, dus je bent een obstakel voor ander verkeer, de wind perst zich er sterker door en blaast je terug, het stroomt harder, allemaal vervelend en kans op schade. Wegwezen. Dat verstellen kan 100 meter verderop wel.

De veel te smalle en veel te lage brug

Zie boven, maar dan op de eerste plaats aan beide kanten slippen. Je kunt dit ook even oefenen zonder het aspect "te laag".

Als je wel toekomt aan "te laag", moet iedereen plat achterover. Hoofden op de schoenen van de persoon erachter. De boeg heeft het zwaar, qua buikspieren. Dat liggen kost tijd, dus minstens een haal te vroeg slippen en liggen. Zorg er ook voor dat iedereen echt weet dat liggen de bedoeling is: als het echt te laag is en ze gaan niet echt plat, krijg je hersenschuddingen. Dus ruim van te voren aankondigen: "Over een haal of tien krijgen we een lage brug waarbij we liggen en slippen, dus iedereen volledig achterover liggen, duidelijk, boeg ook gehoord?"

En mooie oefening is om dit te doen bij een echte maar ruime brug (waar je dus niet echt plat hoeft; die in de Vaartsche Rijn zijn er goed voor) en de boeg te laten roepen wanneer hij of zij onder de brug doorgaat. Als er dan iemand nog niet echt plat ligt was het te langzaam.

Omdat aan beide kanten wordt geslipt is de boot dus erg instabiel, dus nog belangrijker om precies in het midden te blijven tijdens het gaan liggen. Daarom ook: de handen niet los in de lucht, maar met de handles op de boorden, dat houdt de boot stabiel. Vooral bij het overeind komen is het lastig: je kunt niet zwaar op een kant leunen om je overeind te hijsen, het moet echt vanuit die buikspieren en met beide handen op de boorden. En vergeet niet: de stuur moet ook liggen bij een lage brug!!

Pieterburen

Erg nuttig om te kunnen, maar het vergt oefening.

Wat was het ook alweer? Pieterburen is slippen aan één kant en doorroeien aan de andere. Je kunt dus met minimaal snelheidsverlies door een smalle brug. Kan dus alleen bij een brug waar je maar aan een kant hoeft te slippen. De meeste Oude-gracht bruggen en sommigen in de Singel zijn prima. Oefenen in de Vaartse Rijn, als je op weg bent naar de stad.

Je roeit aan een kant, en aan de andere kant niet. Dat is dus hetzelfde als "halen stuur/bakboord" en dat doe je normaliter om te draaien. Dat gaat nu dus ook gebeuren, maar dat willen we nu niet. De stuur moet dus tegensturen. Als je slipt aan bakboord en haalt aan stuurboord, zal de boot naar bakboord draaien. De stuur moet dan dus aan het stuurboordtouwje trekken om tegen te sturen.

Dan iets over strategie: in welke situatie laat je aan welke kant doorroeien? De boot heeft sterk de neiging de kant op te draaien die door het roeien aan de andere kant veroorzaakt wordt. Als je bij de brug tegelijk in een bocht zit is het dus het handigst om

zo te kiezen dat die bocht “vanzelf” wordt genomen. Aan de andere kant kun je bij een brug die niet precies in het midden zit (of een met twee doorvaargaten, zoals veel bruggen in de Oude Gracht) beter zo kiezen dat je na de brug richting de meeste ruimte gaat. Bijvoorbeeld bij zo’n Oude-gracht-brug betekent dat dus meestal slippen aan de kant van de middenpijler.

Op tijd aankondigen: “Er komt straks een smalle brug en we gaan Pieterburen. We slippen daarbij aan bakboord en roeien door aan stuurboord” Dit is belangrijk: er is geen voorkeur, dus alleen “Pieterburen” is niet genoeg. Ook niet een team aanleren dat zij altijd hetzelfde doen, want je zult maar iemand als invaller hebben: altijd expliciet aangeven welk boord slipt en welk boord roeit.

Aftellen zoals bij een gewone brug en dan het “slippen bakboord” opvolgen met “doorroeien stuurboord”

Ook nu weer: liefst de hand met de handle van de geslipte riem op het boord.

Let op dat er nu niet gehaast wordt: het mooiste is dat er hetzelfde ritme inpik/uitpik wordt aangehouden. Dat voelt langzamer voor de roeiers, omdat ze niet echt kunnen oprijden, maar is nogal lastig en instabiel; dan hoogstens kwart bank, en beginners met vaste bank laten roeien. Ook kan je de helft van de roeiers laten tubben (maar wel aan een kant geslipt) en de andere twee roeiers laten halen. Dit geeft meer stabiliteit in de boot.

Het evenwicht in de kracht van de haal komt zeer nauw: iets te hard halen en “ze roeien door het roer heen” de boot draait zo sterk dat de stuur het niet kan corrigeren. De stuur moet meteen “iets meer light” of dergelijke roepen als dat gebeurt. Stilvallen bij pieterburen is dodelijk: de roercorrectie werkt alleen bij snelheid, niet vanuit stilstand. Om je hieruit te kunnen redden is het meenemen van een paddle handig als je weet dat je dit wilt oefenen.

Na de brug laten oppakken. Omdat de roeiers al roeien komt de timing hier erg precies: tijdens het halen, vlak voor de uitpik, zegt de stuur ‘breng maar uit’. Die uitpikhouding is namelijk al bijna de houding die je nodig hebt om je geslipte riem terug te krijgen. Als de stuur ziet dat iedereen heeft uitgebracht, zegt hij: ‘en pak maar op’ en hierbij moet de slag het hele team in het ritme laten vallen, dus rustig beginnen naar die eerste inpik toe door extra langzaam op te rijden.

Wat nu als het misgaat: je draait toch te hard en komt tegen de kant aan stil te liggen.

Eerst weer even rust in de boot. Met paddelend strijken van de kant af tot er weer ruimte is. En nu kun je niet meer pieterburen: je ligt stil en als je aan een kant laat halen draai je meteen, terwijl je nog te weinig voorwaartse snelheid hebt om tegen te kunnen sturen.

Als je paddles hebt meegenomen kunnen de boeg en de slag (evt de stuur zelf) paddelen en dan kom je er vrij effectief uit. Anders iemand met ingeschoven riemen een beetje laten roeien, jezelf aan de kant voortrekken, aan het plafond van de brug, etc.

Gepruts en gehannes, dus dit wil je voorkomen. Meestal gebeurt dit als het team te hard roeit. Aarzel niet met “nog lighter paddle” o.i.d roepen als je ook maar even het gevoel hebt dat je niet meer genoeg kunt tegensturen.

Sluizen

Tijdens sommige roeitochten komt je wel eens een sluis tegen, bijvoorbeeld als je meedoet aan de Hart van Holland of de Vechttocht moet je door de Weerdsuis.

Als je bij een sluis komt die dicht is, kun je wachten door tegen de dukdalven te gaan liggen, dat zijn die houten palen die ervóór in het water staan. Die heten officieel remmingswerken. Ga niet vlak voor de deur liggen, want het kan zijn dat er boten in de sluis liggen die eruit komen als de deuren open gaan, en dan zou je in de weg liggen.

Als je erin mag (let op de stoplichten en op de sluiswachter: hij is de baas) kun je het best rustig van de kant loskomen en met light paddle naar binnen varen. Probeer niet alles tegelijk te doen, rustig paddelend strijken en dan bijdraaien zodat je zonder wilde roerbewegingen de sluis in kunt varen, dat is uiteindelijk het meest efficiënt. Er liggen nog andere boten te wachten, maar laat je niet zenuwachtig maken.

In de sluis vaar je zover mogelijk door naar voren. Leg rustig aan de kant aan. Bij het aanleggen slippen met de riem aan de walkant.

De Weerdsluis is erg verraderlijk: bij hoog water kun je aan de trap aanleggen met je riggers eroverheen, net als aan het Vikingvlot. Maar als het water dan daalt blijft je boot op de riggers hangen! Stap ook nooit uit, als je boot opeens twee meter lager ligt kom je er niet meer in. Maak de boot niet vast met een landvast. Je moet met het water omhoog of omlaag kunnen. Mocht het zo uitkomen, dan alleen los ergens omheen slaan en het andere eind in de hand houden, niet vastknopen.

Als er al veel boten voor je naar binnen zijn gegaan zijn de kanten soms vol en dan moet je midden op het water wachten. Houd rekening met de stroming als het water stijgt of daalt, dus hou paddles gereed om de boot mee op zijn plek te houden (als je de ruimte hebt en je roeiers gewoon kunnen roeien is dat natuurlijk makkelijker)

In een sluis kan het heel druk worden en veel mensen in motorboten snappen niets van roeiboten. Ze zien niet dat je instabiel ligt en er zijn er die niet snappen dat die uitstekende riemen bij de breedte van de boot horen, die zien alleen de romp en denken dat ze er makkelijk langs kunnen. Rustig bewegen en veel communiceren met die andere boten.

Dan gaan eindelijk die deuren weer open en kun je weg. Iedereen wil er zo snel mogelijk uit. Let op, er zijn altijd motorboten die met veel vermogen er wel even uit denken te kunnen en dan wordt je als licht bootje door al dat geweld opzij geblazen. Weer veel communiceren met die andere boten en rustig kijken of je ruimte hebt.

Soms moet je slippen om eruit te kunnen. Geef jezelf de tijd, desnoods een paar strijkjes om een aanloopje te kunnen nemen, twee halen strong en slippen beide boorden. Rustig oppakken als je erdoor bent en vooral niet blijven liggen, vaar eerst een eindje weg, er willen nog meer boten uit en ook weer boten in.