

CWO INSTRUCTIEBOEK ROEIBOOT I/II & III



**Bewerkt door admiraliteit 12:
Neerlands Midden**

Versie 1.0



Voorwoord

De basis van dit roeiboek is gemaakt door de Katwijkse zeeverkenner, door Mark van Ruler. De nautische advies commissie van admiraliteit 12 miste nog enkele onderwerpen in het roeiboek. Hierdoor is deze versie ontstaan.

Roeien is de basis van vele zeeverkenner activiteiten. Bijna elke week wordt er wel geroeid met de vletten. Toch is roeien niet zo simpel als het lijkt. Om alles in de boot goed te laten verlopen, is veel kennis en vaardigheid nodig. Daarom beginnen jullie nu met een cursus Roei-CWO. Dit boek helpt je daarbij. Het is opgedeeld in vijf hoofdstukken, elk over een groot onderwerp. Natuurlijk wordt alles duidelijker gemaakt met behulp van plaatjes. Ook kan je soms in de kantlijn tips vinden, die je helpen de stof beter te begrijpen. Aan het einde van de cursus volgt er een theorie-examen. Als je dit haalt, mag je jezelf in de praktijk bewijzen. Wanneer dit allemaal goed gaat, ben je in het trotse bezit van de CWO diploma. Dit houdt in dat jij verantwoordelijk kan omgaan met een roeiboort en dat de leiding jou met een gerust hart de plas op kan sturen.

We wensen jullie veel succes met het leren van de theorie en bij de praktijkdagen.

In 2013 zijn de eisen voor het roeien een stuk aangepast. Dit boek is aan de nieuwste eisen aangepast

Bedankt voor het meekijken: Inge la Rivière, Arwen Kronemeijer, Bas Bouman, en Wim Kappers.

Namens de Nautische Advies Commissie van admiraliteit 12,
Niels Gadellaa

Voor eventuele opmerkingen en/of verbeteringen stuur alsjeblieft een mail naar nac@admiraliteit12.nl

H1 Technisch inzicht

1.1 Algemeen	6
1.2 Scheepstermen	7
1.2.1 Bakboord en stuurboord	7
1.2.2 Scheepbenaming	8
1.2.3 Landvasten en springen	8
1.3 Overig	9

H2 Commando's en manoeuvres

2.1 Algemeen	10
2.1.1 Roeitechniek	10
2.2 Roeicommando's	11
2.2.1 De opbouw van een roeicommando	11
2.2.2 Commando's	11
2.2.3 Bochten	14
2.3 Manoeuvres	15
2.3.1 Het roeien van een achtje	15
2.3.2 Afvaren	16
2.3.3 Aanleggen met de punt	16
2.3.4 Aanleggen met de zijkant	17
2.3.5 Man overboord	17
2.3.6 Aanleggen met de spiegel	18
2.3.7 Ankeren	19
2.4 Overige vaartechnieken	20
2.4.1 Wrikken	20
2.4.2 Jagen	21
2.4.3 Bomen	21
2.4.4 verhalen	22
2.5 Vragen	22

H3 BPR

3.1 Het Binnenvaartpolitiereglement	23
3.1.1 Definities van soorten schepen & andere begrippen	23
3.2 Koersen	26
3.2.1 Kruisende koersen	28
3.2.2 Oplopende koersen	29
3.2.3 Tegengestelde koersen	30
3.2.4 Engtes	31
3.3 Andere vaarregels	
3.3.1 Gedrag bij vertrek	33
3.3.2 Ergens aanleggen	34
3.3.3 Op gelijke hoogte varen	34

H4 Lichten en seinen

4.1 Dagtekens	35
4.2 Scheepsverlichting	36
4.2.1 Schepen < 7 meter	36
4.2.2 Schepen > 7 meter - < 20 meter	37
4.2.3 Schepen > 20 meter	38
4.2.4 Verlichting overige varende schepen	39
4.2.5 Verlichting stilliggende schepen	40
4.3 Geluidsseinen	41
4.4 Verkeerstekens algemeen	42
4.4.1 Verbodstekens	42
4.4.2 Gebodstekens	43
4.4.3 Aanwijstekens	44
4.5 Bruggen & Sluizen	45
4.5.1 Tekens aan viaducten	45
4.5.2 Tekens aan beweegbare bruggen	46
4.5.3 Tekens aan sluizen	47
4.5.4 Spuien en inlaten	48

H5 Allerlei

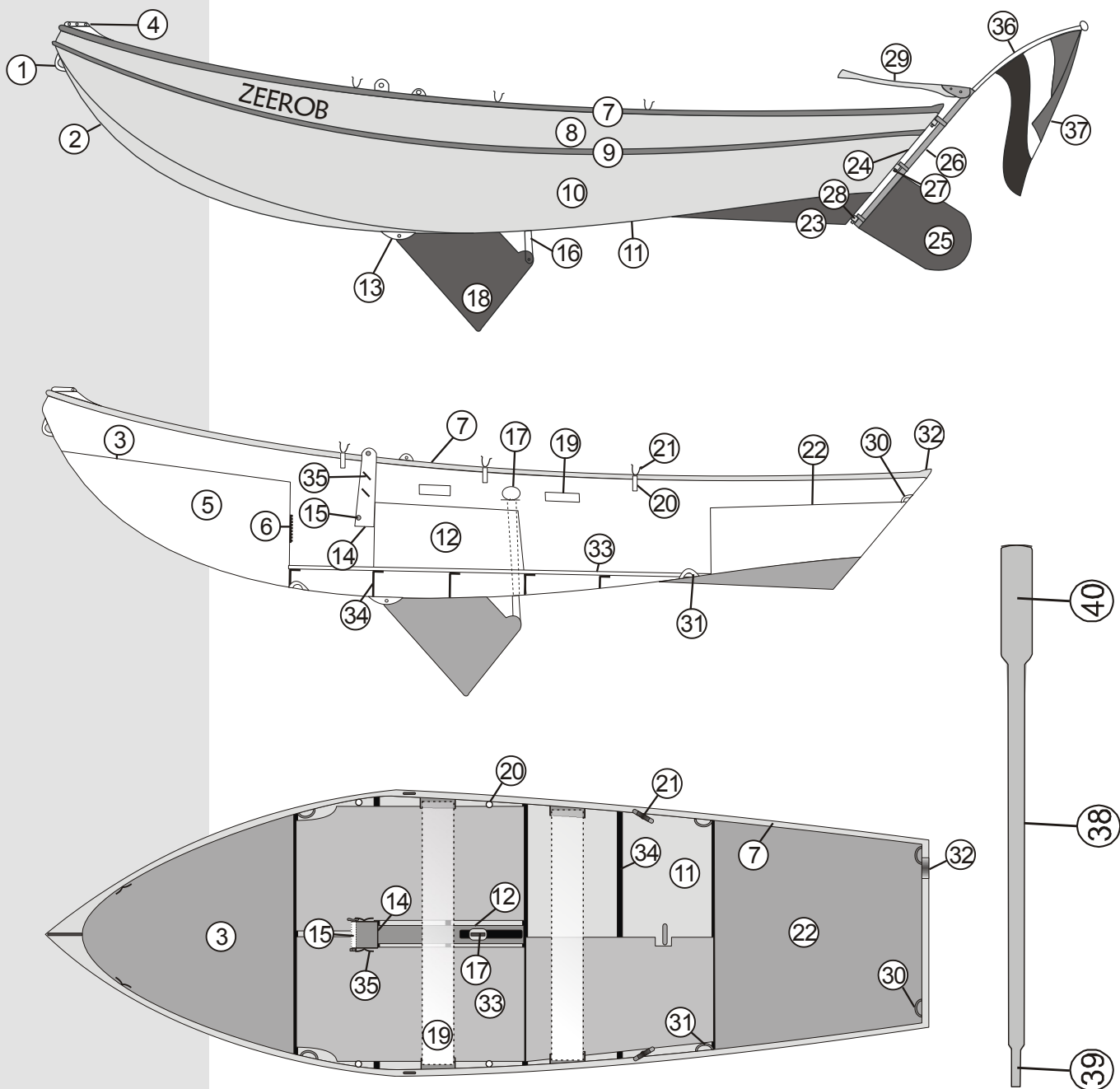
5.1 Reddingsvest	49
5.2 Dagelijks onderhoud	49
5.3 Vaarproblematiek	50
5.3.1 Dode hoek	50
5.3.2 Zuigende & stuwende werking	50
5.3.3 Overige problemen vrachtschepen	50
5.4 Het weer	51
5.4.1. Luchtdruk	51
5.4.2. Wolken & onweer	51
5.5 Gedragsregels & etiquette	52
5.5.1. Vlagvoering	52
5.6 Peilingen	53
5.6.1 Achtergrondpeiling	53
5.6.2 Aanvaringspeiling	53
5.7 Knopen & steken	54

H1 Technisch inzicht

1.1 Algemeen

Allereerst is het belangrijk om alle onderdelen van een roeiboort te kennen. Veel van deze namen heb je waarschijnlijk wel gehoord tijdens de opkomst. Maar enkele uitdrukkingen worden minder vaak gebruikt tijdens een spel. Toch is het noodzakelijk om alle onderdelen te kennen.

Hieronder vind je een plaatje van een vlet van de zijkant gezien. Bij alle onderdelen staan nummers. Op de volgende bladzijde zijn de onderdelen op een rijtje gezet.



H1 Technisch inzicht

Onderdelen op nummer:

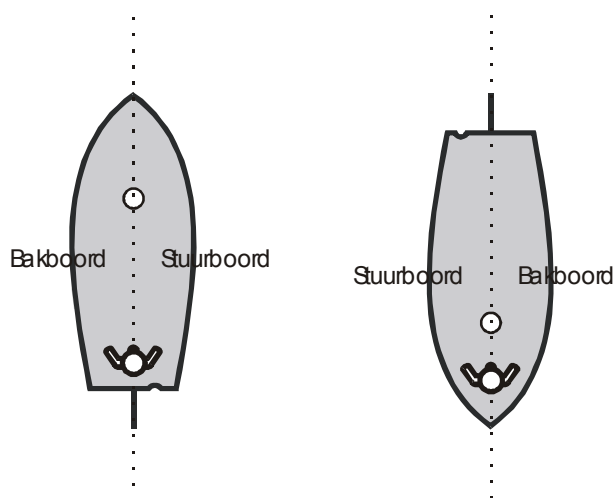
1	Sleepoog	21	Dol
2	Boeg	22	Achterdek
3	Voordek	23	Scheg
4	Hanekam	24	Spiegel (wordt ook wel hek genoemd)
5	Luchtkast	25	Roerblad
6	Mangat	26	Roerkoning
7	Dolboord	27	Roerhaak
8	Boeisel	28	Vingerling
9	Berghout	29	Helmstok
10	Kim	30	Landvastooog
11	Vlak	31	Hijsoog
12	Zwaardkast	32	Wrikgat
13	Zwaardbout	33	Buikdenningen
14	Mastkoker	34	Spanten
15	Grendelbout	35	Kikker
16	Zwaardloper	36	Vlaggenstok
17	Zwaardgreep	37	Vlag
18	Zwaard	38	Riem
19	Doft	39	Handvat
20	Dolpot	40	Blad

Al het vaste staal van de boot wordt het casco genoemd.

1.2 Scheepstermen

1.2.1 Bakboord en stuurboord

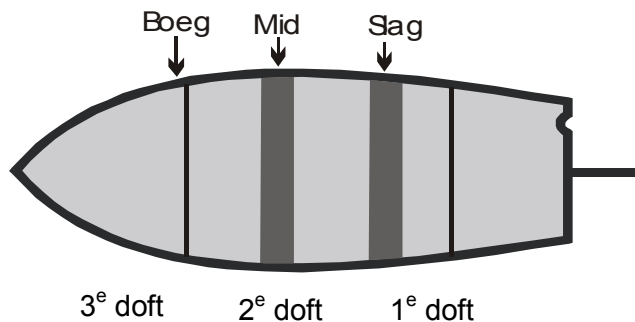
In het dagelijks leven geven we richtingen aan met links en rechts. Aan boord van een schip zou dit verwarrend zijn. Wat voor de roerganger links is, is voor de roeiers rechts. Daarom zijn er afspraken gemaakt. Als je op het achterdek staat en je kijkt naar de boeg, dan is de zijde aan jouw Rechterhand stuuRboord en aan jouw linkerhand bakboord.



H1 Technisch inzicht

1.2.2 Scheepbenaming

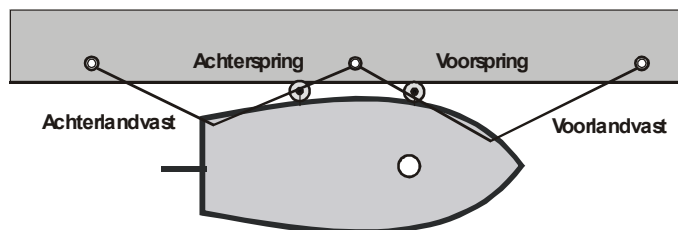
Als je gaat roeien, heeft iedereen in de boot een taak. Allereerst is er de *roerganger*. Deze gaat op het achterdek zitten, geeft roer en geeft de roeicommando's. Vervolgens zijn er de roeiers. In een standaard lelievlet is het mogelijk om met zes mensen te roeien. De doften hebben verschillende namen. De doft het dichtst bij het roer is de *slagdoft*. Hierop zitten de *slagroeiers*. De tweede doft is de *middoft*. Hierop zitten de *midroeiers*. De laatste twee roeiers zitten op het voordek, de *boegroei*ers. De slagroeier zit aan de stuurboord kant op de slagdoft. Dit is meestal de meest ervaren roeier en geeft het tempo aan. De roerganger en de slagroeier moeten goed samenwerken om het juiste tempo te bepalen.



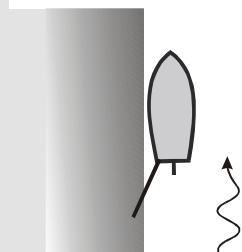
1.2.3 Landvasten en springen

De lijnen waarmee de boot wordt vastgelegd hebben ook allemaal aparte namen. Er zijn twee groepen lijnen, de landvasten en de springen. De *voorlandvast* loopt vanaf de boeg nog verder naar voren. De *achterlandvast* loopt van de spiegel nog verder naar achteren.

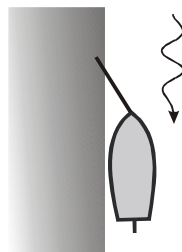
Springen lopen van een uiteinde van een boot naar het punt op de wal waar het midden van schip ligt. (De achterspring vanaf de spiegel richting de boeg en de voorspring vanaf de boeg richting de spiegel)



Bij het aanleggen is het belangrijk om te weten waar de wind of stroom vandaan komt. Komt de wind/stroom van voren, dan moet eerst de voorlandvast worden vastgemaakt. Komt de wind/stroom van achteren, dan moet de achterlandvast als eerste worden vastgemaakt. Bij het wegvaren is dit ook belangrijk, maar dan maak je de landvasten in omgekeerde volgorde los. Dus als de wind of stroming van achteren komt, maak de achterlandvast als laatste los.



Bij stroom/wind van achteren, maak je eerst de achterlandvast vast



Bij stroom/wind van voren, maak je eerst de voorlandvast vast

TIP

Gebruik niet minder dan drie of meer dan zes landvasten om de boot aan te leggen.

TIP

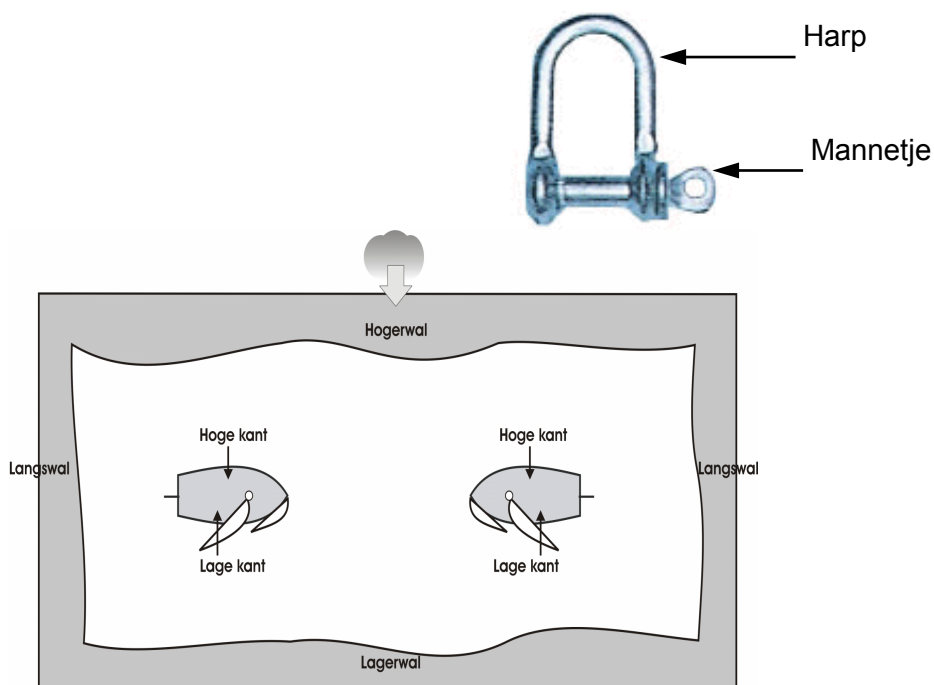
Gebruik altijd stootwillen / fenders tijdens het afmeren

H1 Technisch inzicht

1.3 Overig

Hier volgen nog een aantal zaken die je moet kennen:

<i>Verhalen</i>	Verhalen is het verslepen van je boot langs een ligplaats.
<i>Zwemvest</i>	Er moet verplicht één zwemvest per opvarende aan boord zijn. Het zwemvest wordt gedragen als de leiding of boots dit zegt en als je laarzen of regenpak aan hebt.
<i>Harpje</i>	Een harpje bestaat uit twee onderdelen, het mannetje (de pin) en het vrouwtje (het oog).
<i>Verlijeren/ Driften</i>	Het zijwaarts afdrijven van de boot, door stroming of wind.
<i>Pavoiseren</i>	het versieren van de boot met vlaggetjes. Dit mag alleen als de boot stilligt bij special gelegenheden.
<i>Schavielen</i>	Het doorschuren van touwwerk door het voortdurend ergens langs schuren.
<i>Veiligheid</i>	Bedenk welke kleren je aan trekt op een boot. Soepele kleren zijn handig.



Hogerwal Dit is de wal waar de wind vandaan komt

Lagerwal Dit is de wal waar de wind naartoe gaat.

Loefzijde Dit is de hoge kant van de boot

Lijzijde Dit is de lage kant van de boot.

H2 Commando's en manoeuvres

2.1 Algemeen

De boot zal eerst vaarklaar gemaakt moeten worden.

Voordat we gaan varen gaan we eerst de boot schoon maken. Dit doen we door het water wat in de boot zit er uit te hozen. (Met een puts of een hoosvat)

Dan gaan de bootspullen aan boord.

De riemen liggen in de lengte richting van de boot tegen de zijkant aan. De ene helft ligt aan bakboord, de andere helft aan stuurboord. De roeiriemen liggen altijd met de bladen naar voren (dus richting voorschip) op de doffen. De wrikriem ligt aan Stuurboord (kant van het wrik gat) met het blad naar achteren gericht (richting achterschip).

De dollen hangen aan de binnenzijde van de boot aan het borgkettinkje uit de dolpot. Als ze niet gebruikt worden haal ze dan altijd uit de dolpotten en hang ze aan het kettinkje. Je kunt er anders achter blijven haken.

Ook wordt het anker alvast aan de boot geborgd. Het anker wordt aan een hijssoog vast gemaakt. Als je omslaat blijft de boot op dezelfde plek door het anker.

Als we klaar zijn met het vaarklaar maken van de boot kan de bemanning instappen en ben je klaar om af te varen.

Als je klaar bent met het roeien, ruim je de boot weer helemaal netjes op.

•TIP

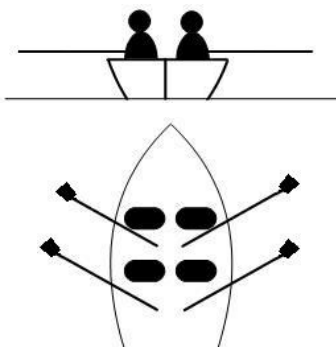
De boot helemaal opruimen na het roeien en weer goed aanleggen wordt nachtklaar maken genoemd

2.1.1 Roeitechniek

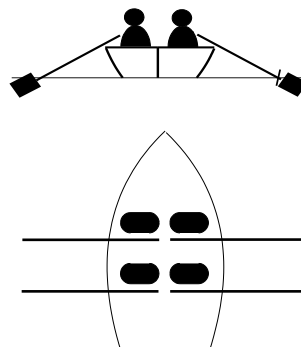
De enige manier om een goed roeier te worden is veel oefenen. Je moet de juiste lichaamshouding hebben en uithoudingsvermogen zien te krijgen. Een goede stand van de handen en roeien met droge handen voorkomt veel onnodige blaren.

Voordat je een slag maakt (op het commando "haalt op..."), buig je je lichaam naar voren, naar het achterdek dus. Het handvat van de riem duw je met gestrekte arm, zonder veel kracht te zetten, voor je uit. De bladen gaan naar de boeg toe tot schuin achter je. Dit roeiklaar gaan zitten gebeurt door alle roeiers tegelijk en met gesneden bladen (zie figuur 2.1).

Op het commando "...gelijk" draai je je pols en daarmee je riem een kwartslag. Het blad staat nu bijna verticaal. Je zet je riem in het water en haalt je riem verticaal door (zie figuur 2.2): met gestrekte arm ga je er met je volle gewicht aanhangen. Je roeit dus vooral met je rug en niet alleen met je armen. Als je je lichaam stil houdt en alleen met je armen roeit maak je een veel te korte slag. Dat is erg vermoeiend en op de lange afstand niet vol te houden. Aan het einde van de slag haal je je riem uit het water. Als de stuurman weer haalt op zegt, ga je weer roeiklaar zitten.



Figuur 2.1



Figuur 2.2

H2 Commando's en manoeuvres

2.2 Roeicommando's

Roeicommando's zijn afspraken over het uitvoeren van bepaalde handelingen tijdens het roeien. De roeicommando's moeten duidelijk hoorbaar door de roerganger worden gegeven.

2.2.1 De opbouw van een roeicommando

Een roeicommando bestaat meestal uit twee delen. Het eerste deel noem je het *waarschuwingscommando*. Als dit wordt gegeven, let je alleen maar goed op en ga je klaar zitten om het commando uit te voeren. Het tweede gedeelte noem je het *uitvoeringscommando*. Pas als dit wordt gegeven, ga je tot actie over en voer je het commando uit. Voor een commando geef je aan voor welk boord (bakboord en/of stuurboord) het commando bedoeld is.

Een voorbeeld van een commando is: "**Beide boorden haalt op...gelijk**". Hierbij is "**beide boorden haalt op...**" het waarschuwingscommando. Hierna volgt een korte pauze waarin de roeiers de waarschuwing tot zich laten doordringen en klaar gaan zitten om te halen.

Hierna volgt het uitvoeringscommando "**...gelijk**". De roeiers voeren nu het commando uit en halen één slag. Om door te blijven roeien herhaalt de roerganger het uitvoeringscommando een aantal keer, dus: "**gelijk, gelijk, gelijk enz**". Dit commando geeft het tempo van de slagen aan. Wanneer alle roeiers gelijk roeien geeft de roerganger het commando "**op...slag**" en hoeft hij het uitvoeringscommando niet meer te herhalen.

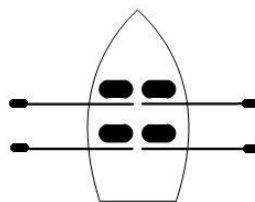
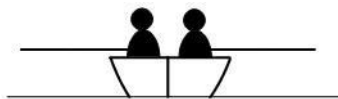
In plaats van "**beide boorden**" kan ook "**stuurboord**" of "**bakboord**" worden gezegd. Dan is het commando maar voor één boord van de boot.

•TIP

Wanneer de roeiers ongelijk gaan geeft de roerganger opnieuw het commando "op...riemen", gevolgd door het vorige commando.

2.2.2 Commando's

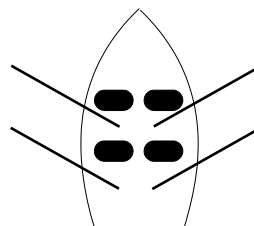
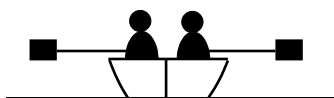
Voor een commando geeft de roerganger het commando "**op...riemen**". Dit commando houdt in dat het voorgaande commando niet meer geldt en dat de roeiers moeten wachten op een nieuw commando. De roeiers halen de riemen uit het water.



•TIP

De figuren beelden de situatie uit voordat het commando "...gelijk" is gegeven.

Om recht vooruit te varen geef je, na "**op...riemen**", het commando "**beide boorden haalt op...gelijk**". Beide boorden gaan op het commando "**...gelijk**" halen waardoor de vlet vooruit gaat.



TIP

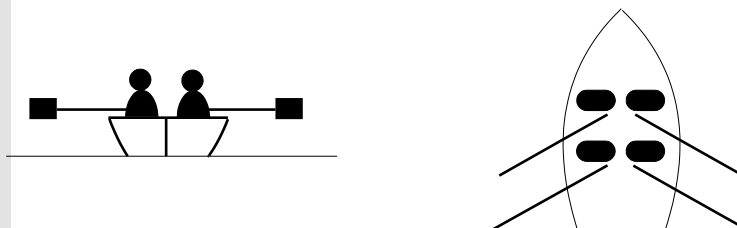
Zorg dat je de commando's luid en duidelijk uitspreekt!

H2 Commando's en manoeuvres

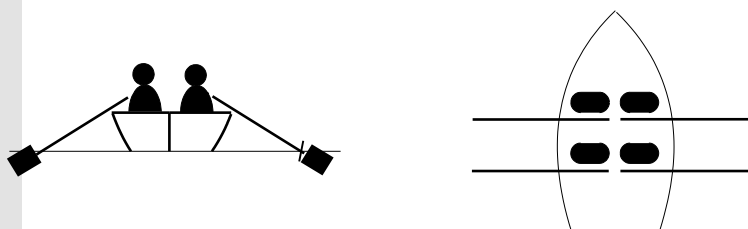
Het tegenovergestelde van halen is strijken, dit is dus achteruit roeien. Bij het commando "**strijkt**" haal je het handvat naar je toe. Het blad verplaatst zich dus richting de spiegel. Bij het uitvoeringscommando "**...gelijk**" steek je de riem in het water en duw je het handvat naar voren, richting het achterdek. Het blad gaat dan naar de boeg toe.

Natuurlijk moet het commando "**op...riemen**" gegeven worden voor het commando "**beide boorden strijkt...gelijk**".

Bij veel voorwaartse snelheid kan beter eerst worden afgestopt. Voor te beginnen met strijken, het kost veel kracht als de boot nog voorruit gaat om te strijken



Om de vlet te stoppen geeft de roerganger het commando "**beide boorden stopt...af**". De roeiers steken hun riemen verticaal in het water en houden hun riemen loodrecht op de vlet vast. Omdat afstoppen meestal haast heeft, hoeft dit commando hoeft niet worden voorafgegaan door het commando "**op...riemen**".



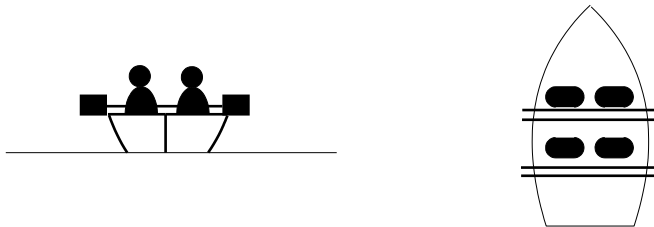
Indien je met de vlet een smalle doorvaart passeert of het gevaar loopt om met jouw riemen andere obstakels op het water te raken geeft de roerganger het commando "**beide boorden riemen...lopen**". De roeiers halen hun riem uit het water en draaien deze zo dicht mogelijk aan de buitenkant van de vlet met de bladen naar de spiegel. De riemen blijven in de dollen. Ook dit commando hoeft niet worden voorafgegaan door het commando "**op...riemen**".



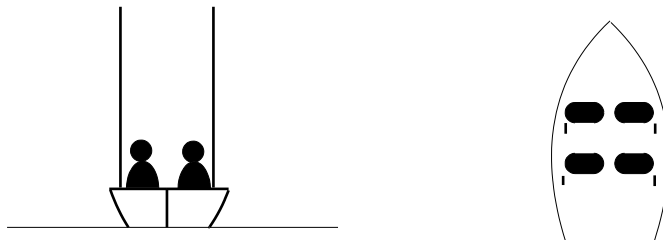
H2 Commando's en manoeuvres

Als de roerganger de roeiers rust wil geven om bijvoorbeeld te wisselen van plaats en de snelheid van de boot wilt behouden dan geeft hij, na “**op...riemen**”, het commando “**beide boorden riemen...over**”. De roeiers trekken hun riemen over de kuip naar binnen. Het handvat komt op het dolboord van hun buurman te liggen.

Wanneer je na de rustpauze wilt wegvaren, geef je het commando “**op...riemen**” gevolgd door een ander commando.



Het commando “**riemen...op**” wordt gegeven als je tijdens een officiële gelegenheid langs een belangrijk persoon vaart. De roeiers zetten de riemen met de bladen recht omhoog. De bladen zijn gesneden. Ook dit commando wordt voorafgegaan door het commando “**op...riemen**”.



Het commando “**riemen...toe**” wordt gegeven na “**riemen...op**” als je weer verder wilt roeien. De riemen worden hetzelfde als bij “**op...riemen**” gehouden.



Wanneer je klaar bent met roeien geeft de roerganger uiteindelijk het commando “**riemen...geroeid**”. De roeiers halen hun riemen uit de dollen en leggen ze langs het dolboord neer. De bladen liggen in de richting van het voordek. Hierna volgt het commando “**dollen... uit**”. Hierbij worden de dollen uit de dolpotten gehaald en aan het kettinkje gehangen.

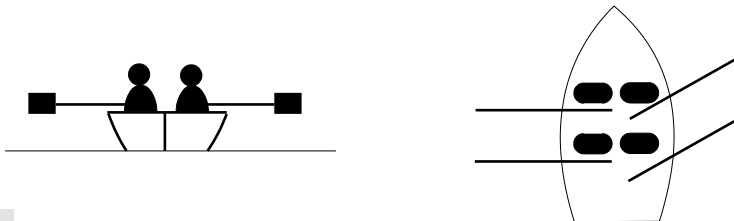
H2 Commando's en manoeuvres

2.2.3 Bochten

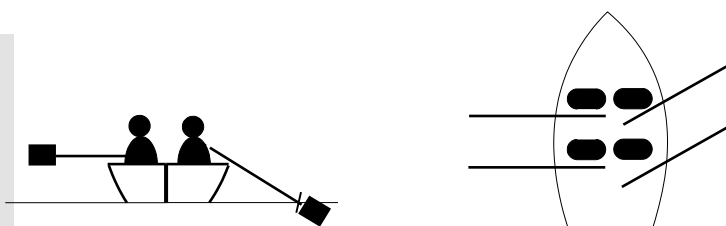
Tot nu toe hebben we beide boorden steeds hetzelfde commando laten uitvoeren. Het is ook mogelijk om ieder boord een ander commando te geven. Het gevolg hiervan is meestal dat de vlet een bocht maakt. Er zijn drie verschillende soorten bochten: een *flauwe* bocht, *scherpe* bocht en *zeer scherpe* bocht.

Flauwe bocht: Bij een flauwe bocht laat de roerganger het ene boord halen en het andere boord niets doen. Een mogelijk commando is: **“bakboord op...riemen, stuurboord haalt op...gelijk”**.

Bij deze bocht verliest de vlet de minste snelheid. De vlet draait echter wel langzaam waardoor de bocht erg groot is.

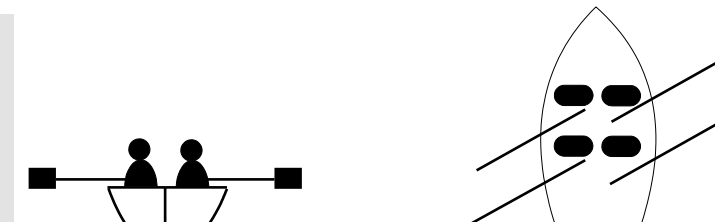


Scherpe bocht: Bij een scherpe bocht laat de roerganger het ene boord halen en het andere boord afstoppen. Een mogelijk commando is: **“op...riemen, bakboord stopt...af, stuurboord haalt op...gelijk”**. Bij deze bocht verliest de vlet meer snelheid dan bij een flauwe bocht. De vlet draait echter wel sneller en heeft ook minder ruimte nodig om te draaien.



Zeer scherpe bocht: Bij een zeer scherpe bocht laat de roerganger het ene boord halen en het andere boord strijken. Een mogelijk commando is: **“op...riemen, stuurboord haalt op, bakboord strijkt...gelijk”**.

Bij de zeer scherpe bocht verliest de vlet bijna al haar snelheid. Omdat de vlet bijna om haar as draait, is er weinig ruimte nodig en is de draai snel gemaakt.



Nu je de verschillende bochten kent, moet je ook weten welke kant je opdraait bij een gegeven commando. De volgende hoofdregel moet je onthouden: *Het boord waar je heen wilt draaien, moet tegenwerken*. Stel je wilt met een scherpe bocht naar bakboord. Bakboord moet dan tegenwerken. Aangezien de boot vooruit vaart, werk je met het commando **“stopt...af”** tegen. Je totale commando wordt dan **“op...riemen, bakboord stopt af, stuurboord haalt op...gelijk”**.

•TIP

Het is ook mogelijk om tijdens het halen één boord het commando “op...riemen” te geven.

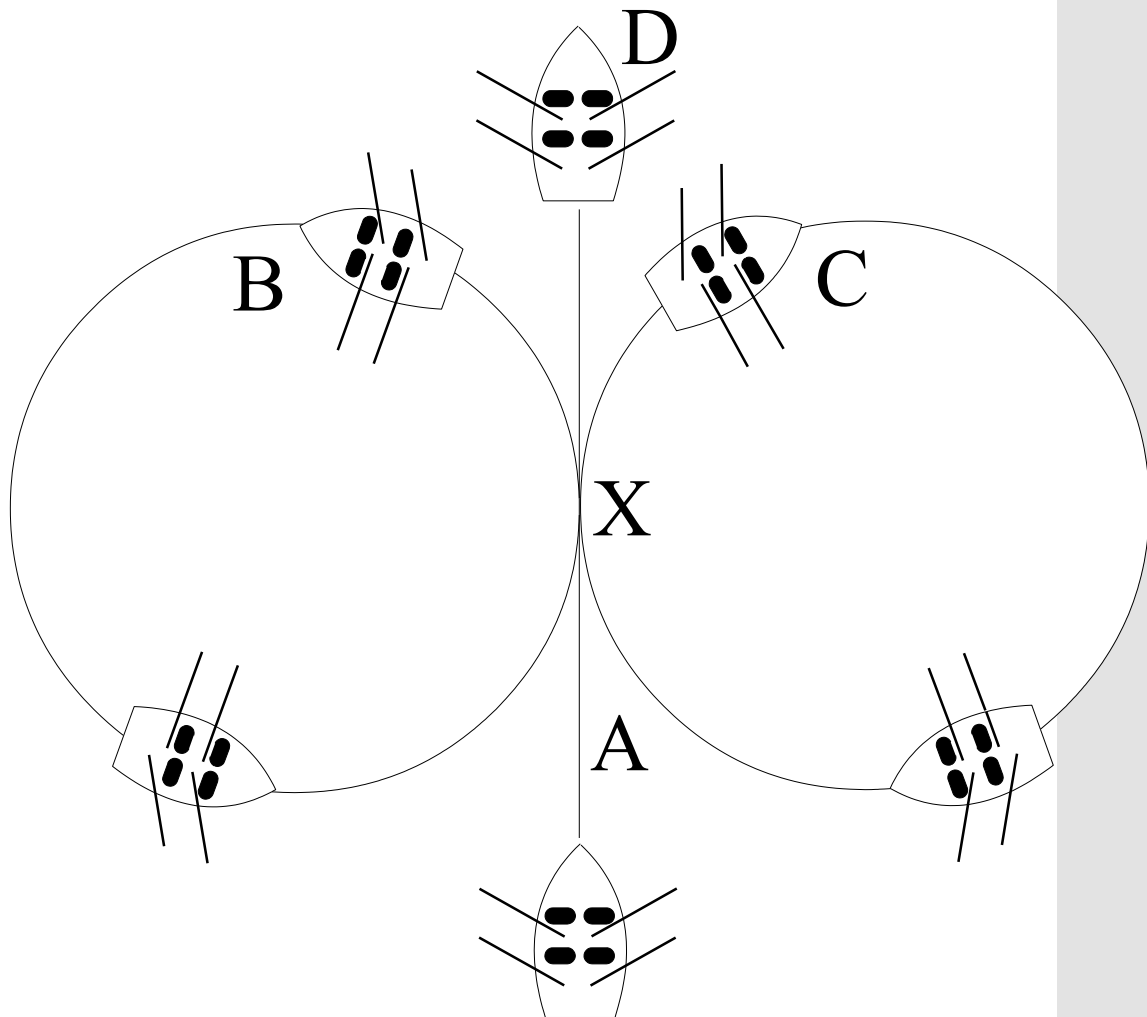
H2 Commando's en manoeuvres

2.3 Manoeuvres

Met één commando alleen kun je niet veel beginnen. Maar wanneer je de verschillende commando's combineert, kan je vele manoeuvres maken. Hieronder zullen verschillende manoeuvres worden uitgewerkt.

2.3.1 Het roeien van een achtje

Een goede manier om veel roeicommando's te oefenen is het roeien van een achtje. Probeer dan ook een achtje te roeien zonder je roer te gebruiken. Bij dit achtje maken we een scherpe bocht.



We komen bij A aanvaren. Als we bij X zijn geven we het commando "**op...riemen, bakboord stopt af, stuurboord haalt op... gelijk**". We draaien nu de bocht over B (ga dit na).

Als we een rondje gevaren hebben en we weer bij X zijn geven we het commando "**op...riemen, beide boorden haalt...op, gelijk**". Nadat we een aantal meter rechtdoor hebben gevaren geven we het commando "**op...riemen, stuurboord stopt af, bakboord haalt op... gelijk**". Hierdoor varen we het bochtje over C.

Als we weer een rondje gevaren hebben en we weer bij X zijn geven we het commando "**op...riemen, beide boorden haalt op... gelijk**". We varen weer rechtdoor en we hebben een achtje gevaren.

H2 Commando's en manoeuvres

2.3.2 Afvaren

Als eerste wordt er een roerganger aangewezen, wordt er een bootindeling gemaakt (wie is de slagroeier? enz.) en wordt er een haakvoor aangewezen. Een haakvoor is een persoon de landvasten los en vast maakt, afhoudt en afduwt. De overige tijd zit de haakvoor op het voordek.

Zodra de roerganger ziet dat het vaarwater vrij is, geeft hij het commando "**beide boorden riemen...op**". De roeiers zetten nu hun riemen recht op in de boot. Hierna geeft de roerganger het commando "**dollen...in**" en de roeiers steken hun dol in de dolpot. Hierna zegt hij "**dollen... richten**" de dollen worden zo gedraaid dat de riem er makkelijk in kan.

De roerganger kijkt nog eens goed of het vaarwater vrij is en geeft dan de commando's "**los...voor**" en "**los...achter**". De haakvoor maakt hierop de voorlandvast en achterlandvast los. Dan geeft de roerganger het commando "**zet...af**" eventueel gevolgd door een richting (naar bakboord, stuurboord of achteren). De haakvoor zet de boot af van de kant. Tijdens deze handeling zegt de roerganger "**stootwillen...binnen**", waarop de roeiers de stootwillen binnenboord halen.

Als er genoeg ruimte is voor de riemen, geeft de roerganger het commando "**riemen...toe**". De roeiers steken nu hun riemen in de dollen.

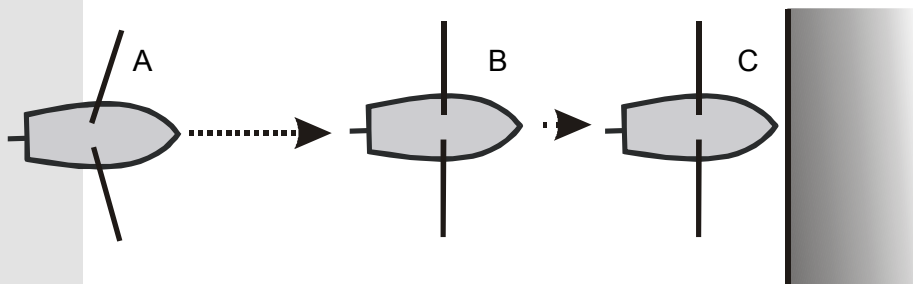
Na deze commando's kan de roerganger commando's geven om weg te varen, bijvoorbeeld "**op...riemen, beide boorden haalt op... gelijk**".

2.3.3 Aanleggen met de punt

Bij een aanleg met de punt kom je loodrecht op de kant afvaren. . Allereerst geeft de roerganger het commando "**Haakvoor, klaar om aan te leggen**". De haakvoor gaat hierop op het voordek staan met een lijntje. Op enige afstand van de kant volgt het commando "**op...riemen**" (A). De boot heeft dan nog vaart en zal nog vooruit varen. Maar omdat er niet meer geroeid wordt, remt de boot wel af. Geef hier alvast het commando "**stootwillen...Buiten**" Hier is nu tijd voor. Vlak voor de kant geeft de roerganger het commando "**beide boorden stopt...af**" (B). De boot remt nu heel snel af. De boot ligt stil als de punt bij de kant is (C). De haakvoor stapt nu met het landvast overboord, houdt de boot af en legt de boot met het landvast vast. Dan geeft de roerganger de commando's "**Riemen...Op**", "**Riemen...Geroeid**", "**Dollen...Uit**"

TIP

Het makkelijkste is om aan hogerwal aan te leggen. De kant waar de wind vandaan komt. Door de wind kun je makkelijker stoppen



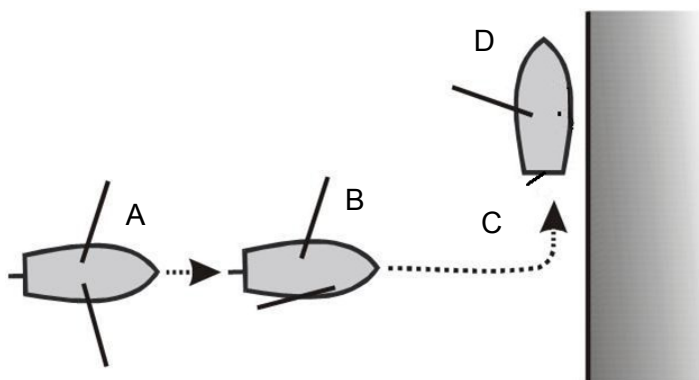
H2 Commando's en manoeuvres

2.3.4 Aanleggen met de zijkant

Een aanleg met de zijkant is een moeilijkere aanleg dan die met de punt. Weer komt de boot recht op de kant afvaren. De bedoeling is nu de boot vlak voor de kant plotseling te draaien, zodat hij langs de kant ligt. Omdat dit heel snel moet gebeuren, is een goede voorbereiding nodig. Allereerst bepaalt de roerganger waar de wind vandaan komt. Het is namelijk het beste om de boot tegen de wind in aan te leggen, omdat de boot dan sneller stilligt.

Het eerste commando wat de roerganger geeft is **“haakvoor, klaar staan om aan te leggen”**. Dit wordt gevolgd door **“op...riemen”** (A). De boot vaart door en de roerganger zegt **“stootwillen...buiten”** waarop de roeiers de stootwillen buitenboord hangen. Daarna geeft hij het commando **“stuurboord riemen...op, bakboord stopt”** (B), maar hij zegt nog *geen* **“af”**. De roeiers aan bakboord doen dus nog niets. Vlak voor de kant gooit de roerganger de helmstok ver naar stuurboord en roept **“af”** (C). De boot draait nu snel om zijn as en ligt snel stil (D). De haakvoor stapt met de voorlandvast op de kant.

TIP
Denk aan de stootwillen!



2.3.5 Man overboord

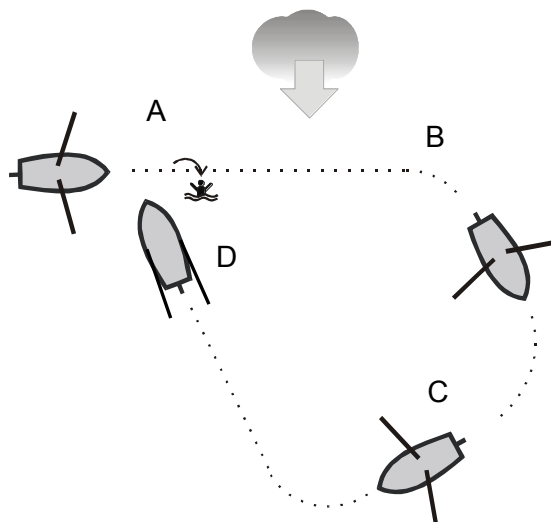
Het kan natuurlijk altijd gebeuren dat er tijdens het varen één van je baks-genoten overboord valt. Als dit gebeurt, moet jij als roerganger rustig blijven en de man zo snel mogelijk ophalen. Het is belangrijk dat je de man op een rustige koers binnenhaalt, dus bijna tegen de wind/stroming in. De boot schommelt dan niet erg en de man komt naar jou toe waaien. Om dit makkelijker te maken is hier een manoeuvre voor bedacht.

Als de persoon die overboord gevallen is, vlak bij de boot valt, geef dan eerst het commando **“Riemen...Op”**

Allereerst geeft de roerganger het commando **“Man overboord!”**

Zwem! “Naam(haakvoor is het makkelijkste)” wijs” (A). Het klinkt misschien raar, maar de man kan in paniek vergeten om te zwemmen. Ook is het belangrijk dat er iemand wijst, zodat jij de man niet hoeft te volgen en je kan bezig houden met de manoeuvre. Hierna vaart de boot weg van de man. Dan bepaalt de roerganger waar de wind vandaan komt (B). Hij maakt een grote boog, zodat hij bijna tegen de wind in de man kan ophalen (C). De roerganger moet zo roer geven dat hij de man aan de hoge kant binnen haalt.

De hoge kant is het boord waar de wind op waait. Als de boot vlak bij de man is, geeft de roerganger het commando **“riemen...lopen”** (D). De man kan dan rustig aan boord worden gehesen.



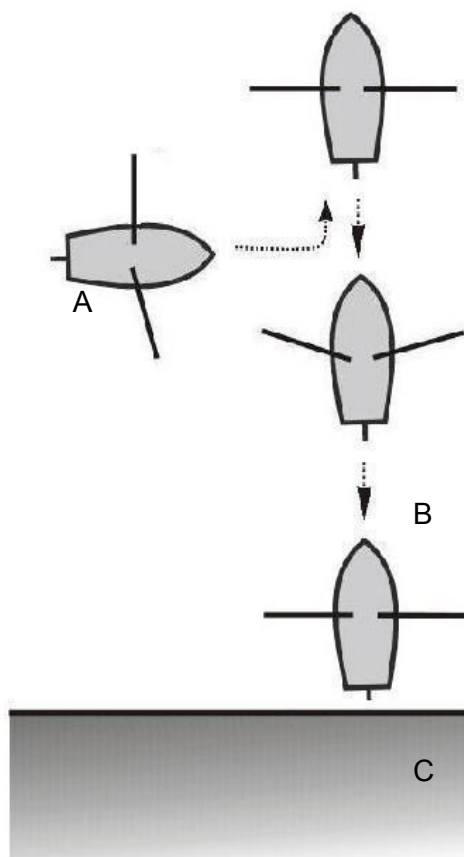
TIP
Bij weinig wind kan strijken ook een optie zijn.

H2 Commando's en manoeuvres

2.3.6 Aanleggen met de spiegel

Soms moet je de boot met de spiegel naar de kant toe aan-leggen. Bijvoorbeeld om in te laden. Dit gaat vaak gemakkelijker via de spiegel dan over de boeg.

Je vaart langs de kant tot de plek waar je wilt aanleggen. Draai de boot met de spiegel naar de kant. "**Op... riemen, bakboord stopt... af, stuurboord haalt op... gelijk**" (A) . Door nu te strijken vaar je langzaam naar de kant. "**Beide boorden strijkt gelijk**" (B) Let er goed op dat het roer nu anders werkt dan bij het vooruit varen. De boot vaart achter het roerblad aan. Maak het stukje strijken zo kort mogelijk; dan is het makkelijker om de boot recht achteruit te laten varen. Dicht bij de kant draaien dus! Als je vlakbij de kant bent "**Stopt...Af**" (C) zo kom je tot stilstand. Stap overboord met het achter landvast en leg de boot vast.



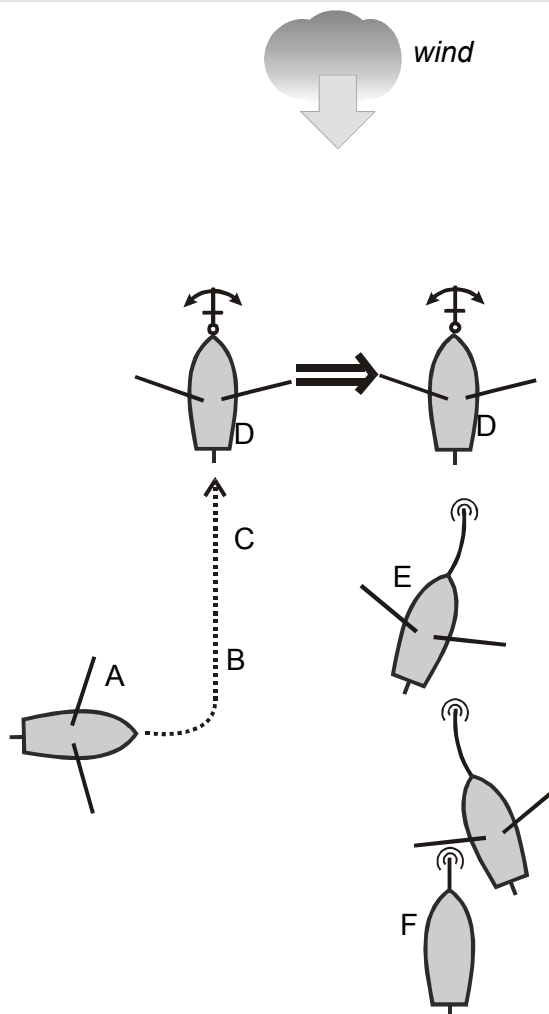
H2 Commando's en manoeuvres

2.3.7 Ankeren

Wanneer je tijdens het roeien lang wilt rusten, kunnen je gaan ankeren. Als eerste vraagt de roerganger aan de haakvoor of het **anker geborgd** is, dus of het anker aan de ankerlijn zit en de ankerlijn aan de boot (A). Vervolgens moet de boot tegen de wind in liggen. Dat kan met behulp van het roer of commando's. Als de boot recht tegen de wind in vaart, geef de roerganger het commando "**klaar om het anker overboord te zetten**" (B). De haakvoor gaat nu gehurkt of op z'n knieën op het voordek zitten met het anker in zijn handen. Om de snelheid uit de boot te halen, geef de roerganger het commando "**beide boorden stopt...af**" (C). De boot mindert nu snel vaart en uiteindelijk ligt hij stil. Beide boorden kunnen nog even strijken om achteruit te gaan, bijv. bij weinig wind. Wanneer de boot achteruit vaart (deinzen), zegt de roerganger "**zet het anker overboord, zeggen wanneer het anker houdt**" (D). De haakvoor laat nu het anker voorzichtig in het water zakken. Hij gooit het anker dus niet! Terwijl de boot nog steeds achteruit vaart, geeft de haakvoor voorzichtig rukjes aan het anker zodat het zich ingraaft (E). Als de haakvoor voelt dat het anker niet meer over de bodem verschuift, roept hij "**anker houdt**". Nu wordt het commando "**zwaard op**" gegeven waarop het zwaard omhoog wordt gehaald. Het anker kan nog iets gevierd worden en daarna kan de ankerlijn vastgezet worden (F). Het beste is het dat de ankerlijn minimaal 3 keer de waterdiepte gevierd wordt. De boot wordt opgeruimd door "**riemen... geroeid**" en "**dollen...uit**". Ter controle voor het vastliggen wordt een achtergrondspeiling gemaakt.

Anker op

Wanneer je weer wilt wegvaren, laat de roerganger eerst de roeiers klaarzitten. Hij geeft de commando's "**riemen...op**", "**dollen...in**", "**dollen...richten**" en "**riemen... toe**". Hierna geeft de roerganger het commando "**anker op, waarschuw als het anker loodrecht onder de boot staat**". De haakvoor haalt het anker binnenboord en zegt tegen de roerganger als het anker recht onder de boot hangt door te zeggen "**anker recht op en neer**". Hierop zegt de roerganger "**zwaard in**" en "**anker...op**". Als het anker binnenboord is, zegt de haakvoor "**anker binnen**". De roerganger vaart weg door het commando "**beide boorden haalt op... gelijk**".



TIP

In het plaatje verschuift het bootje bij D. Dit is alleen zo getekend om het ankeren duidelijk te maken. In het echt gebeurt dit natuurlijk niet.

TIP

De achtergrondspeiling is uitgelegd bij allerlei

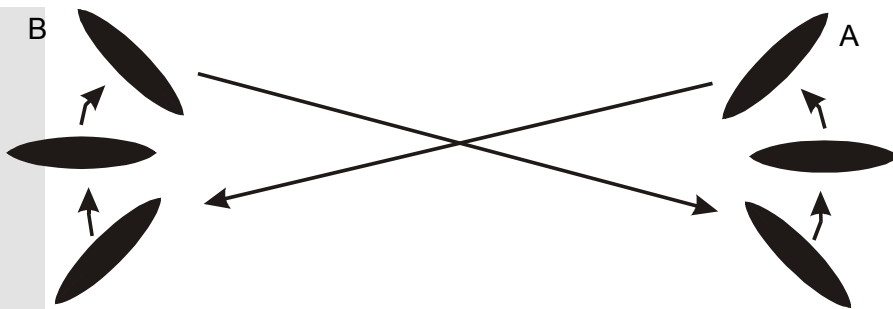
H2 Commando's en manoeuvres

2.4 Overige vaartechnieken

Natuurlijk is roeien niet de enige manier waarop je met een boot kan varen. Hieronder worden verschillende vaartechnieken besproken om met de vlet te varen.

2.4.1 Wrikken

Wrikken is een kunst apart. Vele nieuwelingen vinden leren wrikken dan ook vrij moeilijk. De enige manier waarop je goed leert wrikken, is veel oefenen! Wrikken is de boot voortbewegen met één riem. Om dit te leren, kun je het beste in de kuip beginnen. Je pakt de riem en legt deze in het wrikgat dat in de spiegel zit. Je pakt nu de riem met twee handen vast en je houdt de riem aan jouw linkerkant. Het blad is nu aan bakboord (jouw rechterkant, je staat immers met je rug naar de boeg). Het blad staat nu in de volgende positie (A). Vervolgens steek je het blad in het water en maak je met je handen een slag naar rechts (het blad gaat dan naar links). Je zorgt ervoor dat je polsen niet draaien en dus dat het blad in de zelfde positie blijft staan. Aan het einde van de slag, draai je je polsen 90° zodat je blad verandert van stand (B). Nu maak je een slag naar links (het blad gaat naar rechts) en hou je je polsen weer stil. Aan het einde van de slag, draai je je polsen 90° de ander kant op, zodat het blad weer op de zelfde positie staat als toen je begon (A). Je hebt nu een achtje gemaakt met je blad.



Het moeilijke van wrikken is om het blad telkens in dezelfde hoek te houden. De hoek bepaalt namelijk hoeveel water je met je blad verplaatst en daarmee bepaalt het de snelheid.

Als je bij de beweging naar links het blad bijna dwars houdt en bij de beweging naar rechts het blad bijna plat, geeft de beweging naar links veel meer kracht en zal je een afwijking hebben.

Dit systeem wordt ook gebruikt om een bocht te maken, want een bocht is eigenlijk een gewilde afwijking. Verder is het van belang om je polsen niet te bewegen als je de slag naar links of rechts maakt.

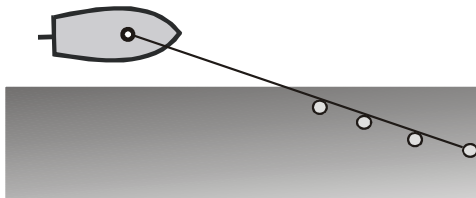
Tot slot moet je af en toe over je schouders kijken of je nog wel goed vaart en dat er geen scheepsverkeer op je af komt.

H2 Commando's en manoeuvres

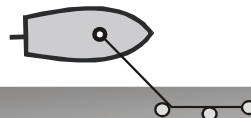
2.4.2 Jagen

Jagen is niets anders dan de boot voorttrekken met een lijn op de kant. Jagen kan handig zijn om een klein slootje uit te komen of tijdens een trektocht als je wilt opschieten. Jagen is namelijk een snelle manier om je voort te bewegen. Om te jagen heb je een lange lijn nodig. Vaak wordt daarvoor de ankerlijn gebruikt. De lijn kan je aan de mastkoker of aan een val in de mast vastmaken. Dit is ongeveer het midden van de boot en zo zorg je ervoor dat de boot beter naar voren gaat. Ook moet je je zwaard in doen, ook om ervoor te zorgen dat je recht door gaat. In de mast vastmaken is het handigste, omdat je dan geen last hebt van bosjes aan de kant. Het gevaar is wel dat de mast breekbaar is en dat je de boot kan omtrekken. Je moet dus niet ineens te veel kracht geven bij het beginnen met jagen. Het jagen zelf moet met een lange lijn gebeuren en met de boot zo dicht mogelijk langs de kant. Ook moet de lijn recht blijven, dus je loopt met je bak in een schuine lijn over de weg. Je trekt dan het meeste in de vaarrichting en zo kost het de minste kracht. Tijdens het jagen moeten er twee mensen in de boot blijven. Deze kunnen de boot besturen en de jaaglijn opschieten en uitwerpen.

Goed, een lange lijn en de bak trekt in een rechte lijn



Fout, een te korte lijn en de bak loopt recht achter elkaar.



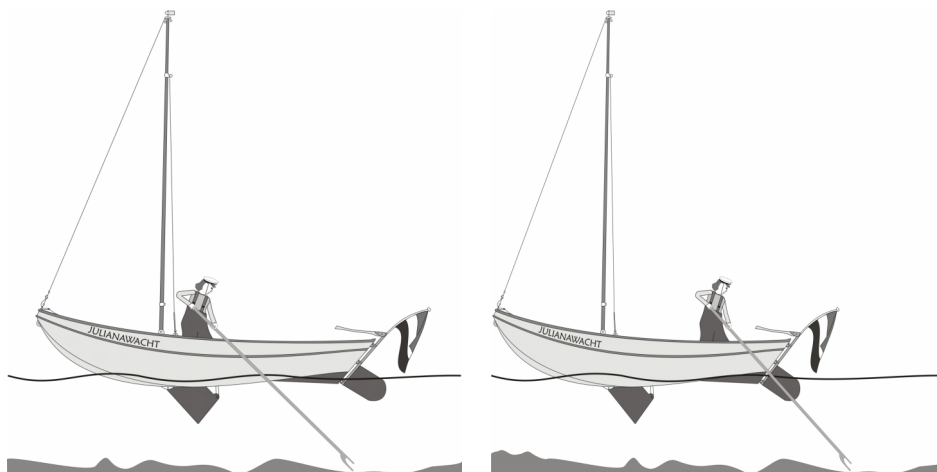
2.4.3 Bomen

Wanneer een rivier te smal is om te zeilen en te roeien en te ondiep om te wrikken, dan kun je altijd nog bomen. Dit kan je met een *vaarboom* doen (zoals in het plaatje), maar een wrikriem werkt ook goed.

Je steekt de vaarboom schuin naar achteren in het water. Vervolgens duw je jezelf tegen de vaarboom af. Je zal merken dat de boot naar voren wordt geduwd.

Om de boot nog sneller te laten gaan kun je terwijl je tegen de vaarboom duwt naar achter lopen.

Je moet de vaarboom ongeveer op 45° houden.



H2 Commando's en manoeuvres

2.4.4 Verhalen

Soms moet de boot een klein stukje aan de kant gelegd worden of net even worden omgedraaid.

Je kunt dit met de landvasten doen of met je handen bij een andere boot. Dit wordt verhalen genoemd.

Wel is het belangrijk dat je het zo veilig mogelijk doet. Werk vanuit de kuip en let op de andere scheepvaart!

2.5 Vragen

Hier staan een paar voorbeeld vragen over hoofdstuk 2. Als het goed is moet je deze nu kunnen beantwoorden.

- 01a) Geef een voorbeeld van een waarschuwingscommando
- 01b) Geef een voorbeeld van een uitvoeringscommando

- 02) Voor welke overgangen hoeft men niet het commando 'op...riemen' te geven?
- 03) Teken het vooraanzicht van een boot bij het commando 'riemen op'
- 04) Het commando 'op...riemen, BB halen, SB stopt af' is een voorbeeld van een zeer scherpe/ scherpe/ flauwe bocht. De boeg draait hierbij naar welke kant?
- 05) Geef de commando's voor een flauwe bocht naar SB
- 06) Geef de commando's voor een scherpe bocht naar BB
- 07) Geef de commando's voor een zeer scherpe bocht naar SB
- 08) Geef de commando's voor een zeer scherp achtje over BB
- 09) Geef de commando's voor een scherpe bocht achteruit, waarbij de achterkant naar SB draait.
- 10) Geef de commando's om achteruit te varen
- 11) Geef de commando's voor een aanleg met de punt, waarbij de boot ook moet worden opgeruimd.
- 12) Geef de commando's wanneer je een smalle doorvaart passeert
- 13) Geef de commando's wanneer je de boot stil moet leggen
- 14) Geef de commando's om uit te rusten
- 15) Leg de ankermanoeuvre uit, gebruik hierbij alle benodigde commando's
- 16) Wat wordt bedoeld met de term 'een gesneden blad'?

H3 BPR

3.1 Het Binnenvaartpolitiereglement

Voordat we het water op kunnen moeten we goed weten wanneer je wel of geen voorrang hebt. Daarvoor bestaat het Binnenvaartpolitiereglement. Wanneer je de regels goed kent, kun je gevaarlijke situaties op het water voorkomen.

In het BPR staat welke voorrangregels en leeftijden voor roergangers gelden.

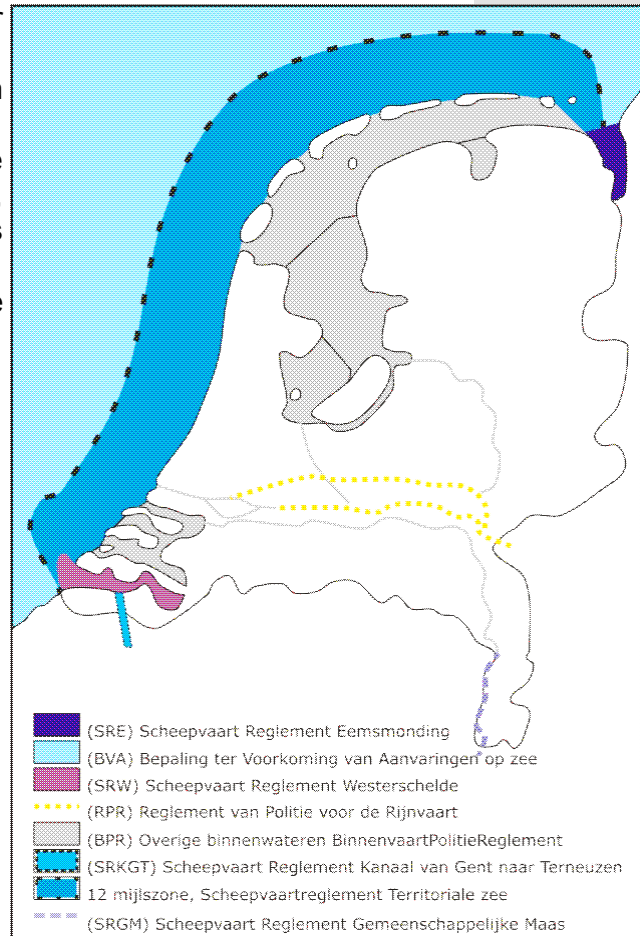
Het BPR is van toepassing op alle openbare wateren, inclusief Waddenzee, IJsselmeer, de Zeeuwse wateren, de Maas en de IJssel.

Het BPR geldt **niet** op de volgende wateren;

- Boven-Rijn,
- Neder-Rijn,
- Lek,
- Waal,
- Westerschelde,
- Eemsmonding,
- Kanaal van Gent naar Terneuzen,
- Gemeenschappelijke Maas.

Op deze wateren gelden andere reglementen.

Alle regels van het BPR kun je nalezen in wateralmanak deel 1. De bedieningstijden van bruggen en sluizen kun je vinden in wateralmanak deel 2.



3.1.1 Definities van soorten schepen & andere begrippen

Art 1.01 Definities van soorten schepen

Schip: Elk vaartuig dat geschikt is als vervoersmiddel op het water.

Roeiboot: Een boot die door spierkracht wordt voortbewogen. Bijvoorbeeld een roeiende vlet of een zeilende vlet waar tegelijkertijd iemand wrikt.

Zeilschip: Een schip dat uitsluitend d.m.v zijn zeilen wordt voortbewogen.

Motorschip: Een schip dat mechanisch (d.m.v. een motor) wordt voortbewogen.

H3 | BPR

Klein schip: Vaartuig korter dan 20 meter,

Sommige schepen zien er uit als kleine schepen, maar zijn toch grote schepen door hun eigenschappen. Bijvoorbeeld:

- Een schip dat een *groot schip* sleept, assisteert, duwt of langs zij meevoert. Een sleepboot korter dan 20 meter, die geen *grote* schepen sleept, duwt, etc. is een *klein schip*.
- Een passagiersschip, een schip dat 12 personen of meer mag vervoeren. Een passagiersschip korter dan 20 meter moet een gele ruit voeren.
- Een veerpont;
- Een vissersschip;
- Een duwbak.

Groot schip: Alle vaartuigen die geen klein schip zijn.

Veerpont: Een schip dat een veerdienst onderhoudt, waarbij de vaarweg wordt overgestoken.

Sleep: Één of meer motorboten die andere boten/ drijvende inrichtingen voortbewegen.

Snelle motorboot: klein schip dat sneller dan 20 km per uur kan varen.

Klein vaarbewijs: Nodig als een schip langer is dan 15 meter, of harder kan varen dan 20 km per uur. Dit schip mag niet beroepsmatig worden gebruikt.

's Nachts: Tijd tussen zonsondergang en zonsopgang.

Overdag: Tijd tussen zonsopgang en zonsondergang.

Een schip mag zich **niet** met de stroom laten meedrijven, zonder dat het van een middel tot voortbeweging gebruikt maakt.

Art. 1.02 De Schipper

Dit is de persoon die het gezag voert aan boord. Hij is verantwoordelijk voor het naleven van bepalingen die in het vaargebied gelden. Wanneer iemand anders dan de schipper achter het roer zit blijft de schipper verantwoordelijk. Daarom moet de roerganger **altijd** de aanwijzingen van de schipper opvolgen.

Art 1.09 De roerganger

Net zoals in het verkeer gelden voor de vervoersmiddelen op het water minimum leeftijden, voordat je er mee mag gaan varen. In het algemeen geldt een minimum leeftijd van **16 jaar** uitzonderingen hierop zijn:

<u>Soort schip</u>	<u>Minimum leeftijd</u>
Zeilboot, < 7 meter	geen
Roeiboot < 20 meter	geen
Motorschip, < 7 meter en < 13 km/uur	12 jaar
Snelle motorschip, > 20 km/uur	18 jaar (+ klein vaarbewijs)

Een minderjarige mag wel onder toezicht aan het roer staan.

Art 1.11 Reglement aan boord

Aan boord van elk schip moet een recent exemplaar van het BPR aanwezig zijn (bijv wateralmanak deel 1). Aan boord van een **klein open** schip en een groot schip zonder bemanningsverblijf is dit niet verplicht.

Art 2.02 Kentekens kleine schepen

Elk klein schip moet aan de buitenkant duidelijk de naam van het schip hebben aangebracht. Daarnaast moet de naam en woonplaats van de eigenaar aan de binnen- of de buitenkant van het schip zijn aangebracht.

Roei- en zeilboten korter dan 7 meter hoeven geen naam en woonplaats van de eigenaar te vermelden!

Art. 8.08 Zwemmen

Een zwemmer moet voldoende afstand houden van een varend schip. Zwemmen is verboden:

- Op een wachtplaats of in de buurt van een brug, sluis of stuw;
- In vaargeulen;
- Bij oversteekplaatsen van veerponten;
- In havens en de ingangen ervan;
- In de buurt van aanlegplaatsen ;
- In gebieden die aangewezen zijn voor snelvaren en waterskiën.

TIP

< - kleiner dan/
langzamer dan
> - groter dan/
sneller dan

3.2 Koersen

Art. 6.01 Div. Koersen

In het BPR onderscheiden we drie koersen, die drie koersen zijn:

- Kruisende koers,
- Oplopende koers,
- Tegengestelde koers.

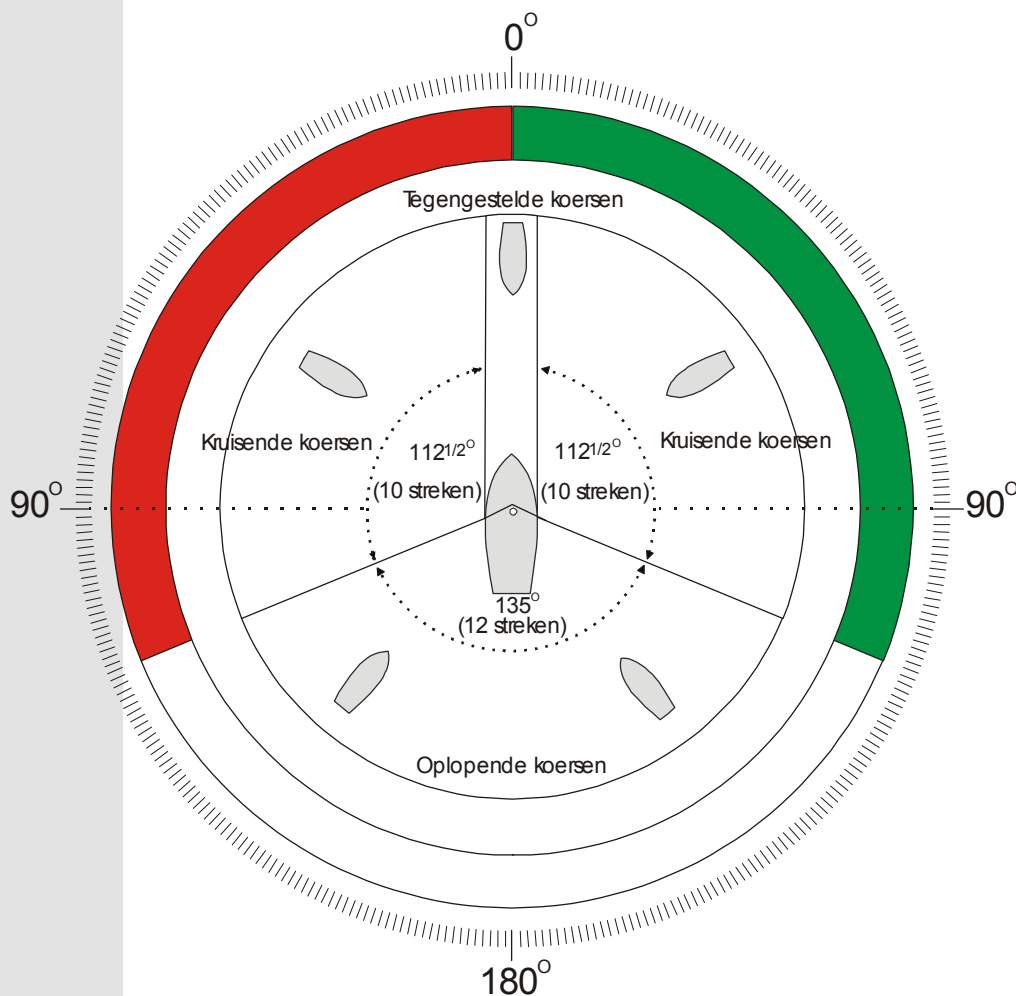
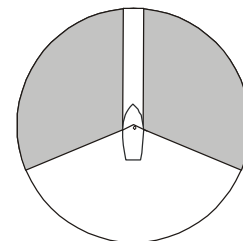
Bij alle drie de koersen gelden verschillende voorrangregels.

Als je twijfelt tussen tegengestelde koers of kruisende koers, vaart de boot een tegengestelde koers.

Als je twijfelt tussen oplopende koers of kruisende koers, vaart de boot een oplopende koers.

Op de gradenboog hieronder zie je hoe de koersen zijn verdeeld in graden en in streken. (1 streek = $11,25^\circ$)

Op de volgende bladzijdes is in het grijze vlak een kleine gradenboog te zien met een gedeelte grijs gemaakt. De voorrangregels gelden dan voor die koers. (zoals hiernaast staat afgebeeld)



TIP

De grens tussen kruisende koers en oplopende koers wordt ook wel twee streken achterlijker dan dwars genoemd.

H3 BPR

Algemene bepalingen

Voordat we met de voorrangsregels beginnen zijn er een aantal bepalingen die je moet weten. Deze bepalingen moet je altijd toepassen wanneer je met voorrangsregels te maken krijgt op het water.

- **Voorzorgsmaatregelen (Art. 1.04)**
Soms is het reglement niet toepasbaar. In dit soort situaties moet de schipper altijd alle voorzorgsmaatregelen nemen die volgens het *goedzeemanschap* voorkomen dat:
 - Personen in gevaar komen;
 - Schade wordt veroorzaakt aan schepen, oevers, enz;
 - De veiligheid of vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar komt.
- **Afwijken van het reglement (Art. 1.05)**
Deze bepaling valt ook onder het goedzeemanschap. Het zegt eigenlijk dat het reglement niet alle voorrangssituaties kan beschrijven. Daarom **moet** volgens deze bepaling van het reglement worden afgeweken om zo bijvoorbeeld een aanvaring te voorkomen.
- **Voorrang verlenen**
Als een boot voorrang moet verlenen aan een andere boot dan moet deze **duidelijk en op tijd** van **koers** veranderen of **snelheid** veranderen.
- **Voorrang krijgen**
Wanneer een boot voorrang heeft moet deze **koers** en **snelheid** behouden. Daarnaast moet hij wanneer de andere boot zo dichtbij is genaderd dat er toch een aanvaring dreigt te ontstaan, maatregelen nemen (uitwijken of snelheid veranderen) om een aanvaring te voorkomen. (dit is goedzeemanschap)

Gebruikte symbolen

In de volgende plaatjes worden deze symbolen gebruikt:



Roeiboot

—————> Koers behouden



Zeilboot

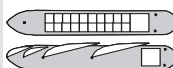
- - - - -> Koers wijkend schip



Motorboot



Wachtplicht



Groot schip



Wind



Snel schip



Stroming



Surfplank



Veerpont

H3 BPR

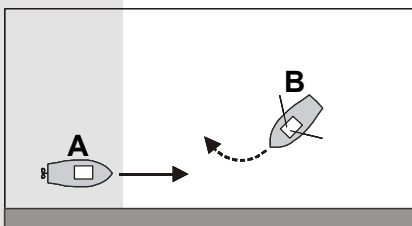
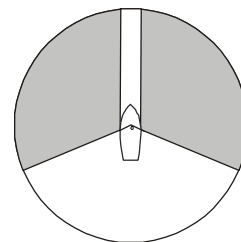
3.2.1 Kruisende koersen

Art. 6.17

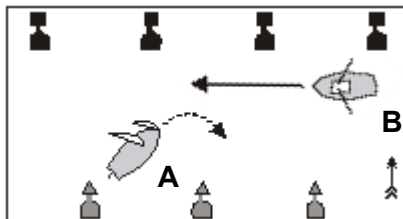
Hierbij zien beide schepen alleen de bakboord/stuurboord kant van het andere schip. De boot die *geen* voorrang heeft moet voorrang verlenen.

De voorrangsregels zijn als volgt:

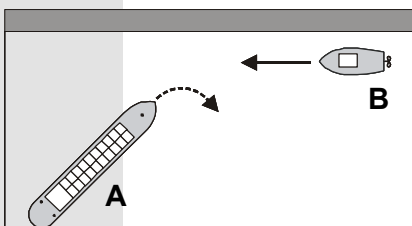
- Een schip dat niet aan stuurboordswal vaart moet voorrang geven aan een schip dat wel aan stuurboordswal vaart;
- Een klein schip moet voorrang geven aan een groot schip;
- Een motorschip moet voorrang geven aan een roeiboot en zeilboot;
- Een roeiboot moet voorrang geven aan een zeilboot;
- Zijn beide boten roeiboten, dan moet de boot die van bakboord komt voorrang geven.



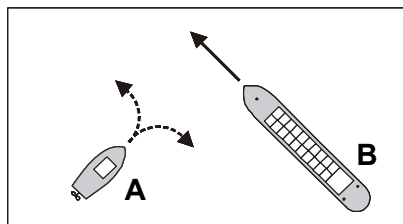
A vaart stuurboordwal.
B heeft een kruisende koers.
SB-wal gaat voor!
B moet voorrang geven.



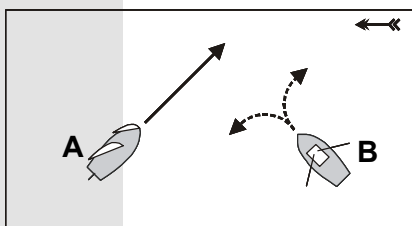
A heeft een kruisende koers.
B vaart stuurboordwal.
SB-wal gaat voor!
A moet voorrang geven.



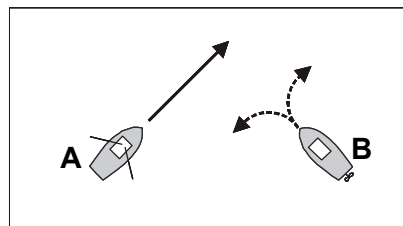
A is een groot schip.
B vaart stuurboordwal.
SB-wal gaat voor!
A moet voorrang geven.



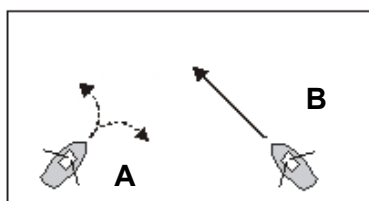
A is een klein schip.
B is een groot schip.
Klein geeft voorrang aan groot!
A moet voorrang geven.



A is een zeilboot.
B is een roeiboot.
Roeiboot geeft voorrang aan zeilboot
B moet voorrang geven.



A is een roeiboot.
B is een motorboot.
Roeiboot gaat voor motorboot!
B moet voorrang geven..



A en **B** zijn beide roeiboten.
Boot van SB gaat voor!
A moet voorrang geven.

3.2.2 Oplopende koersen

Er wordt van oplopende koers gesproken wanneer een ander vaartuig je van achter nadert en voorbij wilt lopen. (dit noemen we ook wel oplopen) Jij bent dan de opgelopenende.

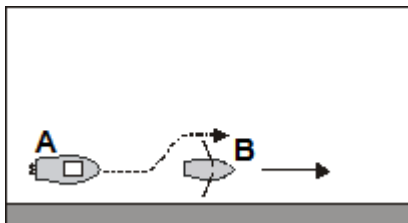
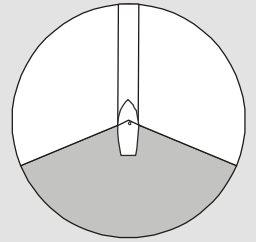
Art 6.09 Algemene bepalingen voorbijlopen

Je mag een ander schip voorbijlopen (inhalen) alleen wanneer je er zeker van bent dat er geen gevaarlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld aanvaringen). Word je opgelopen (ingehaald) dan moet je zoveel mogelijk medewerking verlenen om er voor te zorgen dat de boot die jou inhaalt, jou zo snel mogelijk is gepasseerd.

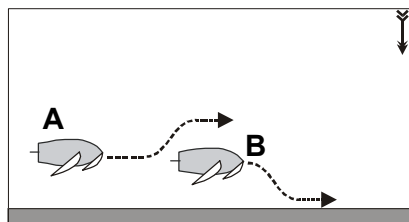
- zorg dat je zoveel mogelijk stuurboordwal vaart;
- Verminder eventueel vaart (geldt niet voor grote schepen).

De voorrangsregels zijn als volgt:

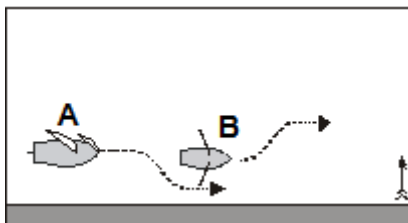
- *De oploper wijkt, het opgelopen vaartuig geeft zo mogelijk medewerking.* De oploper wijkt naar bakboord. Het opgelopen vaartuig houdt koers of wijkt naar stuurboord (de oever).
- Bij zeilboten hanteert men een andere regel. Hier wijkt de oploper naar de hoge kant. Zo behoudt de oploper zijn wind en dus zijn snelheid.
- Als een klein schip een groot schip oploopt dan hoeft het grote schip *geen* medewerking te verlenen.



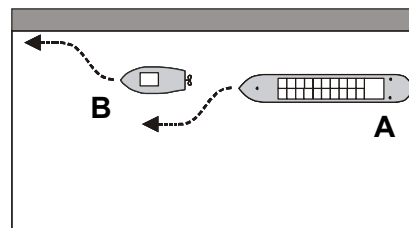
A loopt **B** op. A is een motorboot en B is een roeiboot
Oploper wijkt naar BB!
A moet wijken.
B behoudt koers en snelheid.



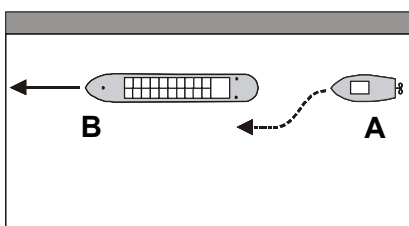
A loopt **B** op. Beide zijn zeilboten.
Oploper wijkt naar loef, opgelopenende wijkt naar lij!
A wijkt naar BB, **B** naar SB.



A (zeilboot) loopt **B** (roeiboot) op.
Oploper wijkt naar loef, opgelopenende naar lij!
A wijkt naar SB, **B** naar BB.



A (groot schip) loopt **B** (klein schip) op.
Oploper wijkt naar BB, opgelopenende wijkt naar SB!
A wijkt naar SB, **B** naar BB.



A (klein schip) loopt **B** (groot schip) op.
Oploper wijkt naar BB, opgelopenende hoeft niet mee te werken!
A wijkt naar BB, **B** mag koers behouden.

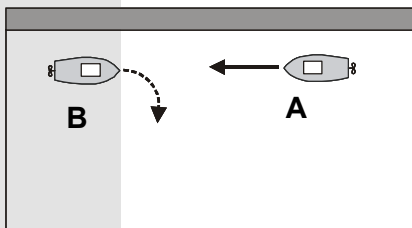
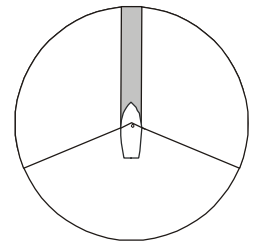
H3 BPR

3.2.3 Tegengestelde koersen

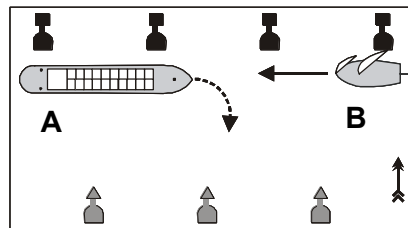
Hierbij komt er een schip recht van voren, je ziet dan alleen de voorkant van de boot. Veel van deze regels zijn hetzelfde als bij kruisende koersen.

De voorrangregels zijn als volgt:

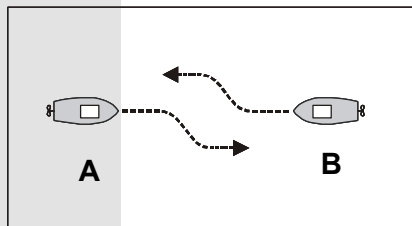
- Een schip dat niet aan stuurboordwal vaart moet voorrang geven aan een schip dat wel aan stuurboordwal vaart;
- Een klein schip geeft voorrang aan een groot schip;
- Zijn beide schepen gelijk (geen zeilboot) dan wijken beide schepen naar stuurboord uit;
- Motorboot geeft voorrang aan een roeiboot en een zeilboot;
- Roeiboot geeft voorrang aan een zeilboot.



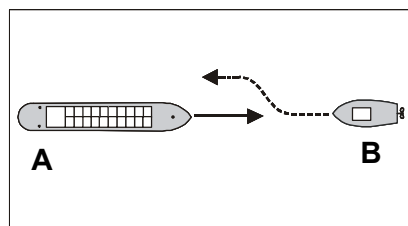
A vaart stuurboordwal, **B** vaart bakboordwal.
SB-wal gaat voor BB-wal!
B moet voorrang geven.



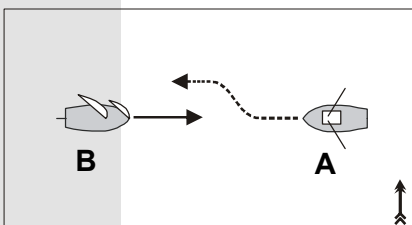
A vaart bakboordwal, **B** vaart stuurboordwal.
SB-wal gaat voor BB-wal!
A moet voorrang geven.



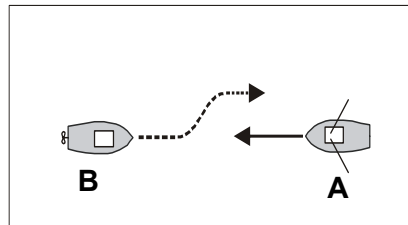
A en **B** zijn beide motorschepen.
Beide zijn gelijk!
 Beide schepen gaan naar **SB**.



A is een groot schip, **B** is een klein schip.
Klein geeft voorrang aan groot!
B moet voorrang geven.



A is een roeiboot.
B is een zeilboot.
Roeiboot geeft voorrang aan een zeilboot!
A moet wijken.



A is een roeiboot.
B is een motorboot.
Motorboot geeft voorrang aan een roeiboot
B moet wijken. (Mag naar stuurboord of bakboord.)

TIP
SB-wal:
 Elke boot die SB/wal vaart heeft voorrang op de andere boot, ook al is dat een groot schip.

H3 BPR

3.2.4 Engtes

Een engte is een versmalling van de vaarweg waardoor het te smal is om elkaar gelijktijdig te passeren. Bijvoorbeeld, wanneer er een jacht in een smalle vaart ligt afgemeerd, waar een ondiepte is, bruggen, sluizen en bochten. Wanneer de voorrang niet geregeld is door middel van lichten, boorden of politie gelden de volgende regels.

De voorrangregels zijn als volgt:

- Wacht voor stroomafvarende schepen;
(het is voor schepen te allen tijde verboden om zich met de stroom te laten meedrijven)
- Klein wacht voor groot;
- Motor/roei schip met de engte/binnenbocht aan stuurboord wacht voor gelijk schip met de engte vrij;
- Zeilboot wacht als engte niet bezeild is.
- Motor wacht voor spierkracht en zeilboot;
- Spierkracht wacht voor zeilboot;

Als twee boten elkaar bij een engte tegenkomen dan moet er in dit geval niet een boot uitwijken maar **wachten**.

Wanneer beide boten gelijk zijn (geen zeilboten) dan is de voorrangssituatie niet geregeld en geldt **goedzeemanschap**.

TIP

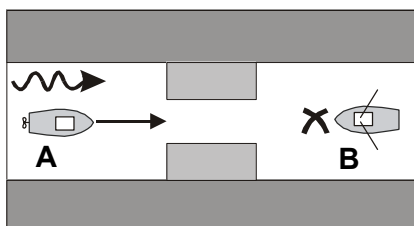
Uitzondering:

In het RPR (Rijnvaart politie reglement) Zijn de eerste 2 voorrangregels omgedraaid: Klein wacht voor groot Wacht voor stroomafvarende schepen.

TIP

Bezeild:

Dit betekent als een zeilboot zonder overstag door de engte kan. Zie het voorbeeld blad-zijde 34

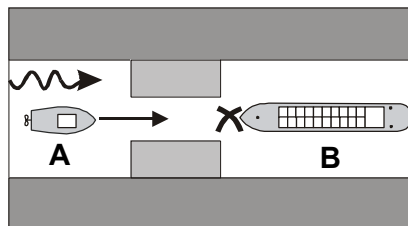


A is een motorboot dat stroom afwaarts vaart.

B is een roeiboot.

Stroom afwaarts gaat voor opwaarts!

B moet wachten.

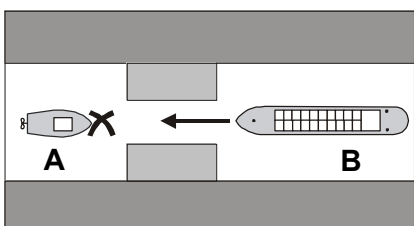


A is een motorboot dat stroom afwaarts vaart.

B is een groot schip.

Stroom afwaarts gaat voor opwaarts!

B moet wachten.

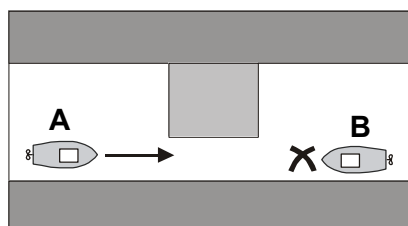


A is een motorboot.

B is een groot schip.

Klein wijkt voor groot!

A moet wachten.



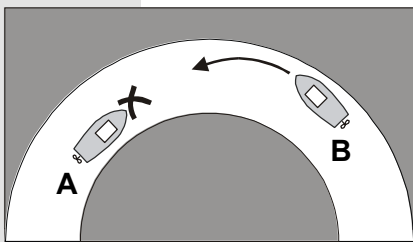
A en **B** zijn beide motorboten.

B heeft de engte aan SB.

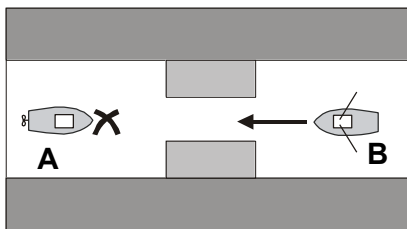
Engte aan SB wacht voor engte aan BB!

B moet wachten.

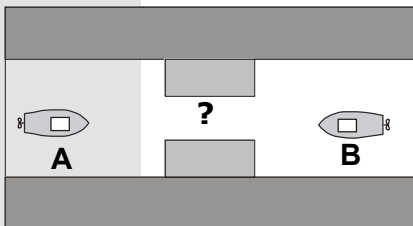
H3 BPR



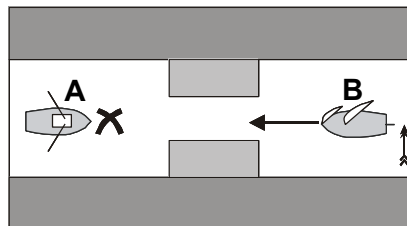
A en B zijn beide motorboten.
A heeft de engte aan SB.
Engte aan SB wacht voor engte aan BB!
A moet wachten.



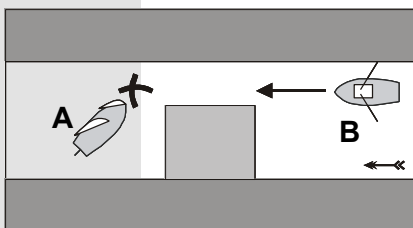
A is een motorboot.
B is een roeiboot.
Motorboot wacht voor roeiboot!
A moet wachten.



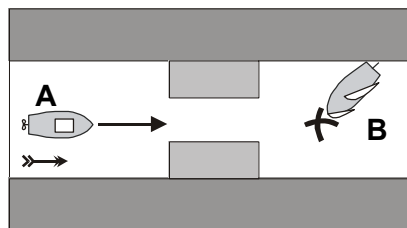
Als beide boten motor/roeiboot, groot/klein zijn, dan is er voor een doorvaart in het midden geen voorrangsregel. Hier geldt **goedzeemanschap**.



A is een roeiboot.
B is een zeilboot.
Roeiboot wacht voor zeilboot!
A moet wachten.



A is een zeilboot die de engte niet heeft bezeild.
B is een roeiboot
Engte niet bezeild wachten!
A moet wachten.



A is een motorboot.
B is een zeilboot die de engte niet heeft bezeild.
Engte niet bezeild wachten!
B moet wachten.

<p>A heeft de engte bezeild, want hij kan er gelijk in varen en er zonder extra manoeuvre doorvaren.</p>	<p>A heeft de engte niet bezeild. Hij kan er weliswaar direct invaren, maar zal in de engte moeten laveren.</p>	<p>A heeft de engte nog niet bezeild, want hij moet opkruisen.</p>

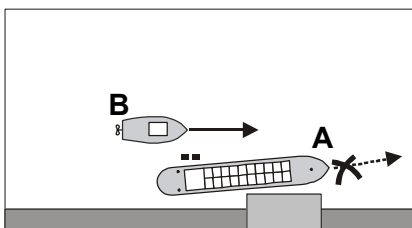
TIP
Engte bezeild:
 Dit betekent dat de zeilboot gelijk de engte door kan varen, het hoeft niet tussentijds een manoeuvre te maken.

3.3.1 Gedrag bij vertrek

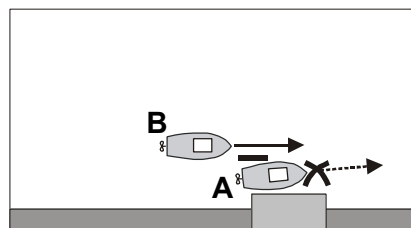
Wanneer je wilt vertrekken van de aanlegplaats moet je altijd ervoor zorgen dat je niemand hindert die al op het water vaart. Je moet daarom altijd wachten totdat de vaarweg vrij is om af te varen zonder dat andere boten koers of snelheid moeten veranderen. Een schip dat vertrekt mag wel medewerking verlangen van de overige schepen. Grote schepen kunnen hier het speciale manoeuvresein (kort of kort-kort) geven. Kleine schepen mogen deze geluidsseinen ook geven.

Een klein schip moet wachten voor een veerpont, ook als deze nog niet vaart maar wel weg wil varen. Een groot schip moet medewerking geven aan een veerpont.

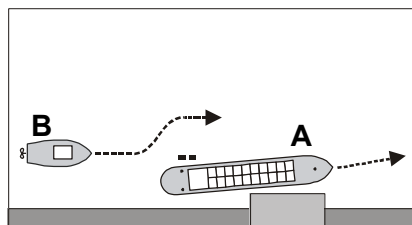
- Het afvarende schip wacht totdat de vaarweg vrij is;
- Klein schip wacht voor veerpont;
- Groot schip moet medewerking geven aan veerpont.



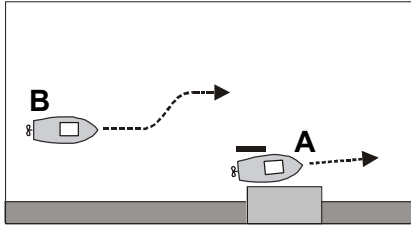
A wil vertrekken, B is vlak bij de aanlegplaats.
Bij vertrek niemand hinderen!
A moet wachten.



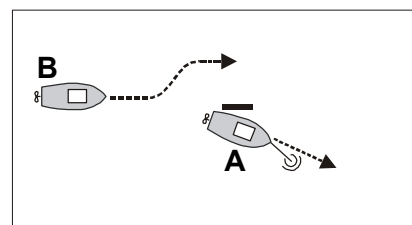
A wil vertrekken, B is vlak bij de aanlegplaats.
Bij vertrek niemand hinderen!
A moet wachten.



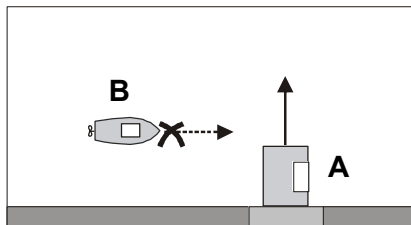
A wil vertrekken, B is op enige afstand van de aanlegplek.
Bij vertrek groot schip, meewerken!
A mag vertrekken, B moet medewerking verlenen.



A wil vertrekken, B is op enige afstand van de aanlegplek.
Bij vertrek medewerking verlenen!
A mag vertrekken, B moet medewerking verlenen.



A wil vertrekken, B is op enige afstand van de aanlegplek.
Bij vertrek medewerking verlenen!
A mag vertrekken, B moet medewerking verlenen.



A is een veerpont en wil vertrekken, B is een klein schip.
Klein wacht voor veerpont!
A mag vertrekken, B moet wachten.

3.3.2 Ergens aanleggen

Schepen die ergens willen aanleggen, mogen het andere scheepvaart niet hinderen. Daarnaast is het verboden om aan te leggen:

- waar dat is aangegeven met borden
- onder een brug
- bij een havenmondning
- een veerpont
- een keerplaats
- op een ligplaats voor beroepsvaart.

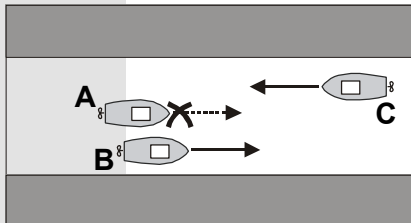
Je maakt tijdens het aanleggen of verhalen gebruik voor de daar voor bedoelde bolders, ogen etc. Dus geen bommen, borden, lantarenpalen.

Wanneer er geen vrije ligplaats meer is dan mag je naast een andere boot aanleggen. Deze is verplicht medewerking te verlenen. Overleg wel eerst van tevoren met de eigenaar. Vanwege privacy redenen ga voor de mast of via het voordek de boot in en uit. Ook bij vertrek dient medewerking te worden verleend.

3.3.3 Op gelijke hoogte varen

Als je in nauw vaarwater vaart mag je niet op gelijke hoogte varen met een andere boot die dezelfde richting en snelheid heeft. Zo voorkom je dat je de doorgang belemmert voor andere boten.

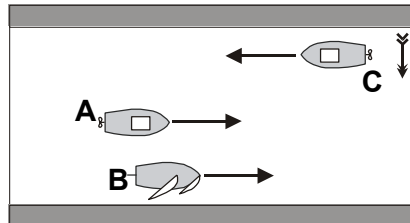
- Je mag nooit op gelijke hoogte gaan varen met een andere boot in nauw vaarwater.



A vaart op gelijke hoogte met **B**, **C** komt van de tegengestelde richting. Er bestaat kans voor een aanvaring tussen **A** en **C**.

Geen hinder op gelijke hoogte!

A moet achter **B** varen.



A vaart op gelijke hoogte met **B**, **C** komt van de tegengestelde richting. Er is genoeg ruimte tussen **A** en **C**.

Geen hinder op gelijke hoogte!

A mag op gelijke hoogte blijven varen.

H4 Lichten, seinen & termen

Om schepen 's nachts te kunnen zien en te herkennen moeten schepen 's nachts verlichting voeren. Elk soort schip heeft andere verlichting om zo de verschillende soorten schepen uit elkaar te kunnen houden.

De soorten verlichting die gevoerd kunnen worden zijn te zien in de sectoren tabel. Deze zijn precies gelijk met de koersen van het BPR.

Naast de verlichting voor 's nachts, zijn er voor bepaalde schepen ook dagtekens verplicht.

Het voeren van de verlichting is niet alleen 's nachts verplicht maar ook overdag bij slechts zicht. Het is verboden om andere lichten te tonen dan dat het reglement voorschrijft. Daarnaast is het verboden gebruik te maken van lichten en/of vlaggen die voor verwarring kunnen zorgen. Ook mag verlichting niet worden gebruikt om andere te verblinden.

4.1 Dagtekens



Zwarte kegel:

Als een zeilschip op zijn zeilen en zijn motor vaart, moet deze kegel getoond worden. Het (zeilschip is nu een motorschip)



Zwarte bol:

Als een schip voor anker ligt moet deze bol getoond worden.



Cilinder:

De voorste boot van een sleep (de sleper) moet de cilinder tonen. (alleen een groot schip)



Gele bol:

Boten die in een sleep liggen moeten deze bol tonen. (alleen een groot schip)



Groene ruit:

Bij een geankerd/gezonken schip wordt deze ruit getoond wanneer de doorvaart vrij is.



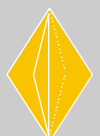
Rood/witte bord:

Bij een geankerd/gezonken schip wordt dit bord getoond wanneer de doorvaart vrij is maar geen hinderlijke vaarbewegingen gemaakt mogen



Rood bord:

Bij een geankerd/gezonken schip wordt dit bord getoond wanneer de doorvaart verboden is.



Gele ruit:

De gele ruit wordt gevoerd door een schip korter dan 20 meter die meer dan 12 personen mag vervoeren. Dit is een groot schip.



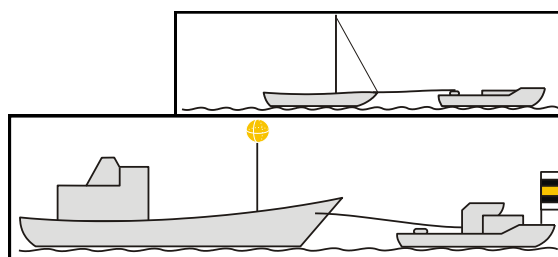
Blauwe kegel: ('s nachts worden de kegels vervangen door blauwe lichten)

Deze kegel wordt getoond wanneer het schip gevaarlijke stoffen vervoert. Er kunnen 1,2 of 3 blauwe kegels worden gevoerd. Afhankelijk van de vervoerde stof.

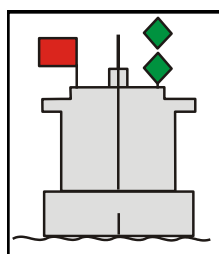
1 kegel is 10 meter afstand

2 kegels is 50 meter afstand

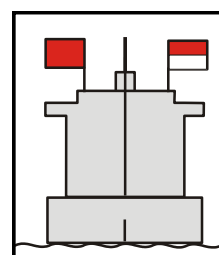
3 kegels is 100 meter afstand houden



Bij een sleep waarbij de sleper een groot schip sleept, toont de sleper een wit-zwart-gele cilinder en de gesleepte boot een gele bol. **Bij kleine schepen geldt deze regel niet.**



Een boot waar het aan BB-zijde verboden is om voorbij te varen en aan SB-zijde wel is toegestaan om voorbij te varen.

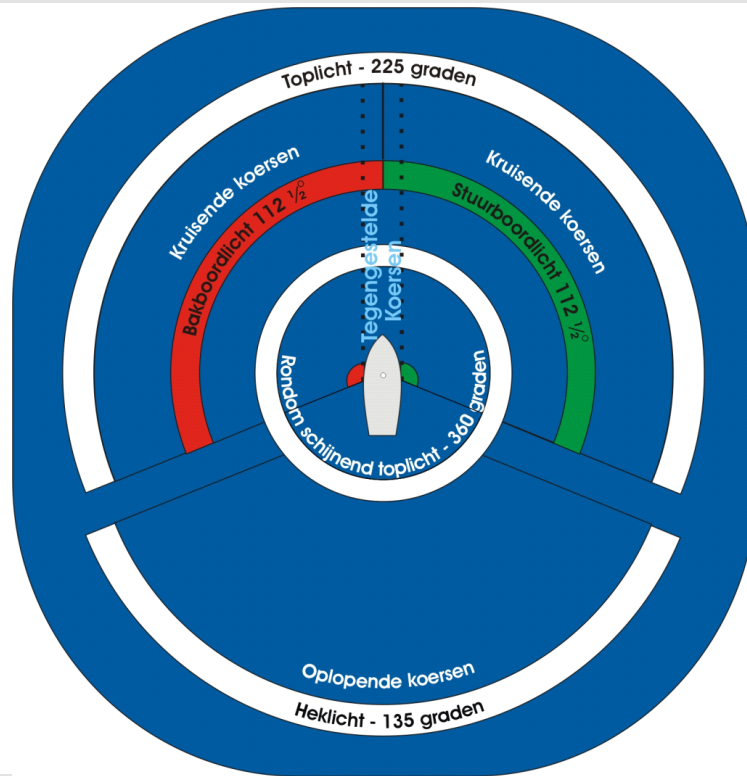


Een boot waar het aan BB-zijde verboden is om voorbij te varen en aan SB-zijde wel is toegestaan, als er maar geen hinderlijke vaarbewegingen worden gemaakt.

H4 Lichten, seinen & termen

4.2 Scheepsverlichting

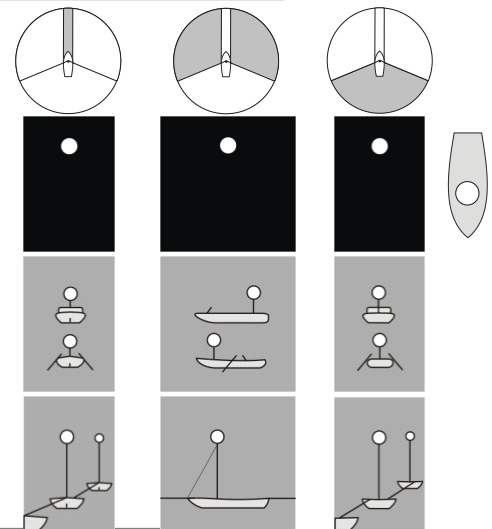
De lichten op een boot zijn vaak niet van alle kanten te zien. Dit heeft te maken met de koersen volgens het BPR. Zo kan je 's nachts aan de verlichting ook zien op wat voor een koers een bepaald schip vaart. In dit schema is te zien welke lichten je kan zien bij welke koers.



4.2.1 Schepen < 7 meter

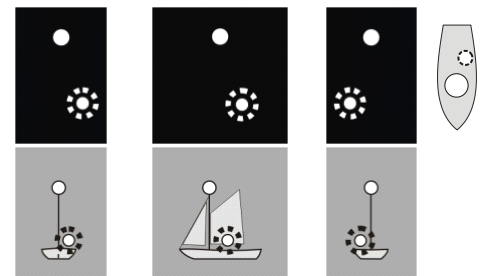
Schepen < 7 meter hebben geen boordlichten!
Deze schepen hebben alleen een rondom schijnend licht
Dit geldt alleen voor:

- Een door spierkracht voortbewogen schip. (ook jagend)
- Een open motorschip, korter dan 7 meter, en niet sneller kan varen als 13 km/uur.
- Klein schip dat wordt gesleept.



Klein zeilschip

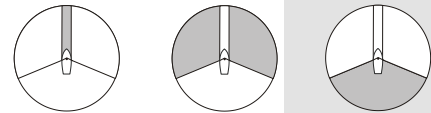
Korter dan 7 meter. Bovenste licht is rondom schijnend.
Het tweede licht wordt alleen getoond bij nadering van andere schepen.



H4 Lichten, seinen & termen

4.2.2 Schepen > 7 meter - < 20 meter

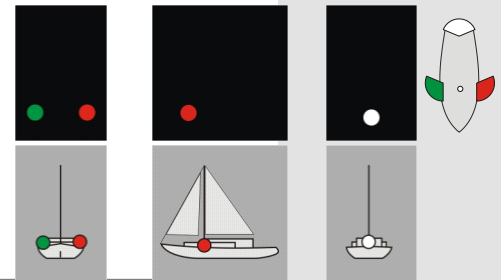
Schepen > 7 meter hebben altijd boordlichten en een heklicht, ook al is het een klein schip (< 20 meter).
 Vaart het schip op een motor dan heeft het ook nog een toplicht.



Klein zeilschip (mogelijkheid 1)

- Boordlichten + wit heklicht

Het middelste plaatje is vanaf bakboord gezien
 Het meest rechterplaatje is vanaf de spiegel gezien

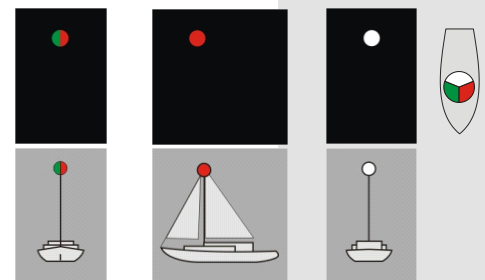


Klein zeilschip (mogelijkheid 2)

- Boordlichten + wit heklicht

In het toplicht zitten alle 3 de kleuren verwerkt.

Het middelste plaatje is vanaf bakboord gezien

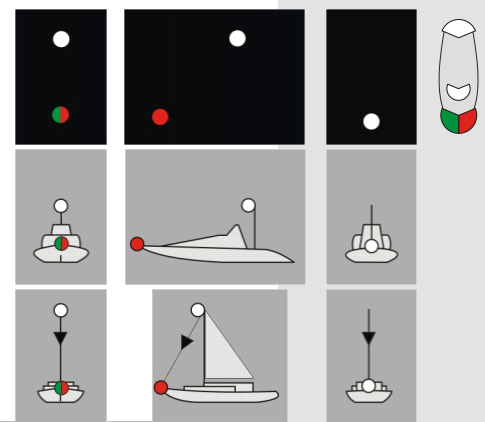


Zoals je misschien hebt gezien zijn er 2 verschillende mogelijkheden voor een klein zeilschip. Beide mogelijkheden zijn goed.

Klein motorschip/ klein zeilschip dat ook op de motor vaart(is dus een klein motorschip)

- Boordlichten + wit toplicht + wit heklicht
 De boordlichten zitten samen op de punt.

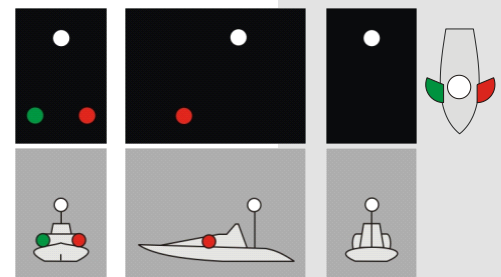
Het middelste plaatje is vanaf bakboord gezien



Klein motorschip

- Boordlichten + wit rondom schijnend licht
 In plaats van een toplicht en een heklicht, heeft deze een rondom schijnend licht.

Het middelste plaatje is vanaf bakboord gezien



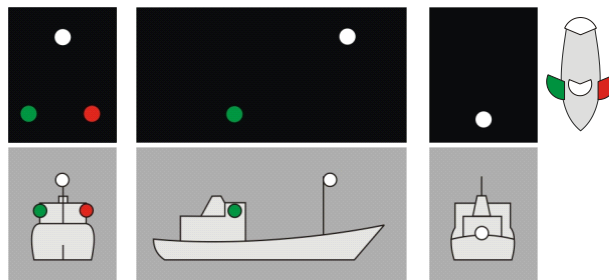
H4 Lichten, seinen & termen

4.2.3 Schepen > 20 meter

Groot motorschip

- Boordlichten + wit toplicht + wit heklicht

Het middelste plaatje is vanaf stuurboord gezien.



Sleper met grote schepen

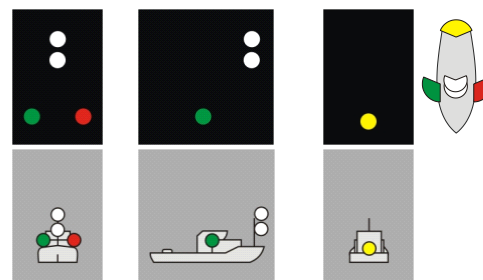
De sleper heeft;

Boordlichten + 2 toplichten + geel heklicht

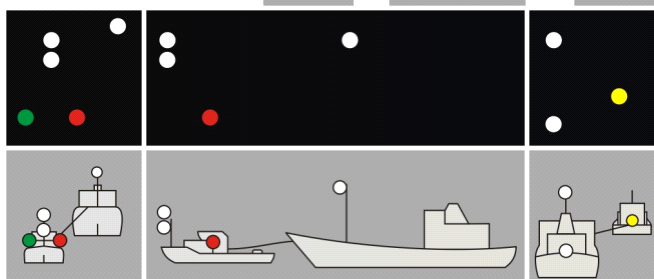
De sleep

- 1 wit rondom schijnend licht

- De laatste boot heeft ook nog een wit heklicht.



Hier is een sleper met 1 boot als sleep te zien.



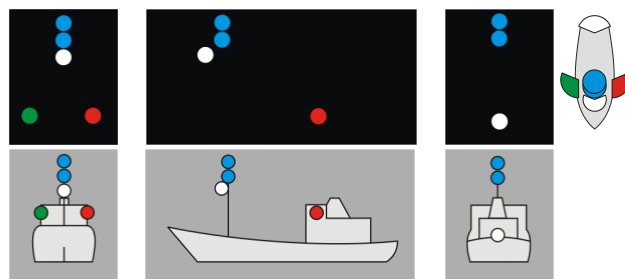
Schip met gevaarlijke stoffen

De hoeveelheid blauwe lichten geeft aan hoe gevaarlijk de stof is die wordt vervoerd.

Bij 1 licht moet je 10 meter afstand bewaren.

bij 2 lichten 50 meter afstand bewaren.

bij 3 lichten 100 meter afstand bewaren.



H4 Lichten, seinen & termen

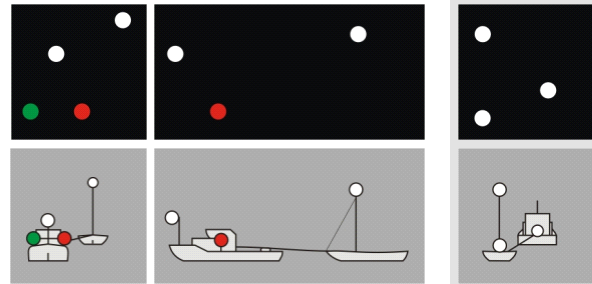
4.2.4 Verlichting overige varende schepen

Sleper met kleine schepen

De sleper heeft;
Boordlichten + toplicht+ heklicht

De sleep

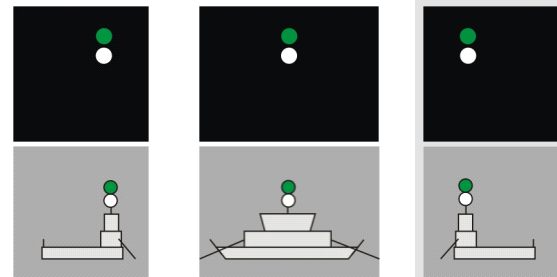
- 1 wit rondom schijnend licht
- De laatste boot heeft ook nog een wit heklicht.



Hier is een sleper met 1 boot als sleep te zien.

Niet-vrijvarende veerpont

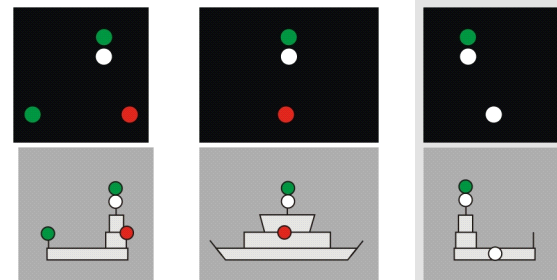
- 2 rondom schijnende lichten Groen boven Wit



Vrijvarende veerpont

- Boordlichten + wit heklicht + 2 rondom schijnende lichten Groen boven Wit

Als de pont heen en weer gaat, veranderen de boordlichten van kleur



H4 Lichten, seinen & termen

4.2.5 Verlichting stilliggende schepen

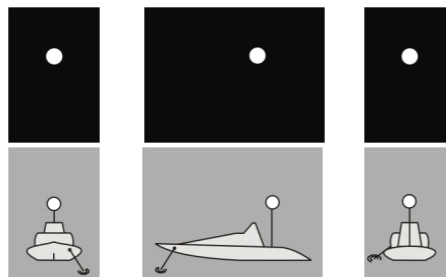
Hier gaat het om schepen die afgemeerd of voor anker liggen als overnachtingplaats of om schepen die een taak uitvoeren of gezonken zijn.

Klein schip voor anker/afgemeerd

Schip dat kleiner dan 20 meter is.

Rondom schijnend licht.

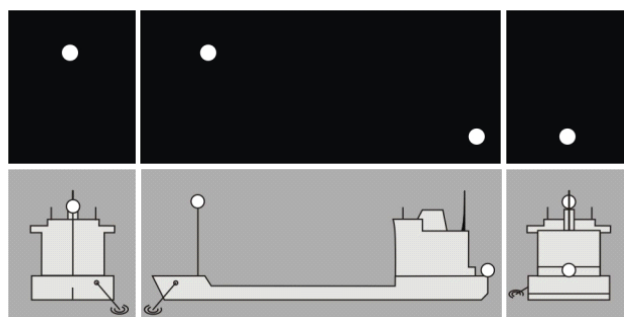
(wanneer een schip aan de wal ligt afgemeerd, dan aan de zijde dat vanaf het water zichtbaar is, het licht tonen)



Groot schip voor anker/afgemeerd

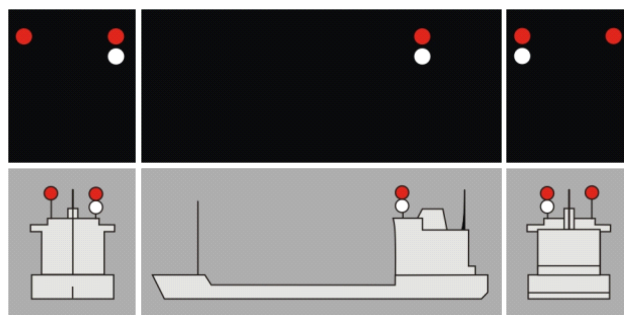
Schip dat groter dan 20 meter is.

Twee rondom schijnende lichten. Het achterste licht staat lager dan het voorste licht.



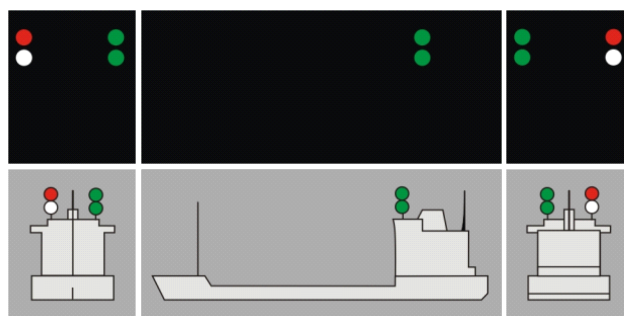
Geankerd / gezonken schip

- Niet passeren aan de rode zijde
- Geen hinderlijke vaarbewegingen maken aan de rood-witte zijde



Geankerd schip / gezonken schip

- Passeren aan groene vrije zijde
- Geen hinderlijke vaarbewegingen maken aan de rood-witte zijde



H4 Lichten, seinen & termen

4.3 Geluidsseinen

Geluidsseinen worden gebruikt om waarschuwingen te geven en om te laten weten wat je gaat doen. Ieder zeil- en motorschip moet daarom geluidsseinen kunnen geven. Dit kan door een geluidsinstallatie, een sloopstoeter of hoorn.

Kleine schepen (< 20 meter) *moeten* altijd de volgende seinen kunnen geven:

- Attentiesein;
- Ik kan niet manoeuvreren;
- Noodsein.

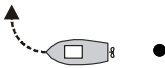
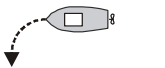
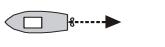





Kleine schepen *mogen* ook de volgende geluidsseinen geven:

- Mistsein (1 lange stoot per min.);
- Ik ga stuurboord uit;
- Ik ga bakboord uit;
- Ik sla achteruit;
- Er dreigt gevaar voor een aanvaring

Een geluidsein kan zijn:

- een korte stoot 1 sec.
- een lange stoot 4 sec.

Tussen een reeks korte en lange stoten zit 1 seconde pauze.

	•	ik ga naar Stuur B oord
	••	ik ga naar B ak B oord
	•••	ik ga <i>achteruit</i>
	••••	ik kan niet <i>manoeuvreren</i>
	—	Attentie
	— • —	verzoek bediening van sluis of brug
	— • — • — • — • enz.	blijf weg! (sein minstens 15 minuten lang geven)
	— — — — — — — —	noodsein

TIP

Hieronder zie je een aantal ezelsbruggetjes om de geluidsseinen te onthouden. De **B** van **BakBoord** en **stuurBoord** is steeds één punt. Ook lettergrepen kun je als één punt zien.

ik ga naar S **B**

ik ga naar **B** **B**

De punten staan voor een lettergreep in het woord.

ACH TER UIT

MAN OEU VRE REN

H4 Lichten, seinen & termen

4.4 Verkeerstekens algemeen

Net zoals in het verkeer kan je op het water ook verkeerstekens tegen komen. Deze tekens zijn in drie groepen te verdelen;

- **Verbodstekens**
- **Gebodstekens**
- **Aanwijzingstekens**

Verbodstekens en **Gebodstekens** moet je altijd volgen.
Aanwijzingstekens geven je alleen een aanwijzing.

Het is verboden om aan te leggen aan verkeerstekens. Onder verkeerstekens vallen: boeien, tonnen, drijfbakens, walbakens en verkeersborden.

Een verkeersteken gaat voor een gedragsregel.
Een verkeersaanwijzing gaat voor een gedragsregel en een verkeersteken. Een verkeersaanwijzing wordt gegeven door een daartoe bevoegd persoon. (bijvoorbeeld de politie)

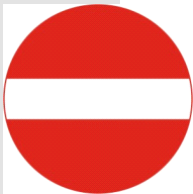
4.4.1 Verbodstekens

Verbodstekens verbieden je iets, deze borden moet je altijd opvolgen (tenzij het bord op jouw schip geen toepassing heeft)



In-, uit- of doorvaren verboden.

Dit bord is soms te zien op bruggen en bij de ingang van natuurgebieden



Buiten gebruik gesteld gedeelte van de vaarweg.

Schepen mogen deze vaarweg niet invaren, met uitzondering van schepen die niet door een motor worden voortbewogen en geen motor aan boord hebben.



Verboden te ankeren

Het is op dit gedeelte van het water niet toegestaan om te ankeren.



Verboden aan te leggen

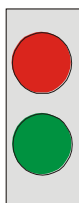
Het is niet toegestaan om aan te leggen aan de kant waar dit bord staat.

H4 Lichten, seinen & termen



Verboden voor roeiboten.

Dit is vaak te zien op plaatsen met veel beroepsvaart.

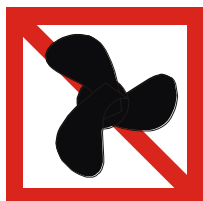


In- of uitvaren verboden, maar wordt binnenkort toegestaan.

Deze lichten bevinden zich voor een brug of sluis.



Verboden voor kleine schepen.

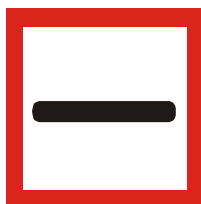


Verboden voor motorschepen.

Dit bord is soms te zien bij natuurgebieden.

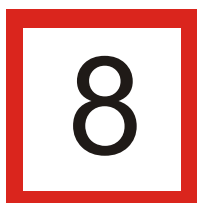
4.4.2 Gebodstekens

Gebodstekens gebieden (verplichten) je eigenlijk om iets te doen, of waarschuwen je ergens voor. Ook deze borden dien je op te volgen of er in elk geval rekening mee te houden.



Verplichting om onder bepaalde omstandigheden te stoppen.

Dit bord is altijd voorzien van een extra bord aan de onderkant, met de mededeling wanneer te stoppen (bijv. Bij gesloten brug)



Verboden sneller te varen dan staat aangegeven

Je mag hier niet harder varen dan staat aangegeven in Km/per uur.



Verplichting bijzonder op te letten.

Bij dit bord moet je goed opletten.

H4 Lichten, seinen & termen

4.4.3 Aanwijstekens

Aanwijzingstekens zijn er ter informatie en worden vaak gegeven om een verbod op te heffen.



In- of uitvaren toegestaan.

Dit bord geeft aan dat jij je op het hoofdvaarwater bevindt.



U nadert een nevenvaarwater.

Dit bord geeft aan dat jezelf op het hoofdvaarwater vaart, (kijk naar onderste balk of deze dik of dun is) en dat je een nevenvaarwater nadert.



U nadert een hoofdvaarwater.

Dit bord geeft aan dat jezelf op het nevenvaarwater vaart, (kijk naar onderste balk of deze dik of dun is) en dat je een hoofdvaarwater nadert.



Vrijvarende veerpont



Niet- Vrijvarende veerpont



Kleine schepen toegestaan.

Dit bord staat er alleen als het eerder was verboden.



Roeiboten toegestaan.

Dit bord staat er alleen als het eerder was verboden.

H4 Lichten, seinen & termen

4.5 Bruggen & Sluizen

Waar op het land bij drukke en/of gevaarlijke kruispunten het verkeer met verkeerslichten wordt geregeld, wordt bij bruggen en sluizen ook de scheepvaart met lichten en borden geregeld.

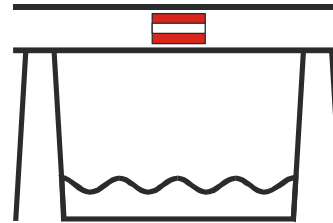
Hoe hoog de doorvaarthoogte van de brug is, of wanneer een brug of sluis wordt bediend vind je in de *almanak voor watertoerisme deel 2*.

4.5.1 Tekens aan viaducten

Viaducten hebben een vaste doorvaarthoogte en kunnen dus ook niet open. Bij viaducten wordt de voorrangssituatie via **borden** geregeld.

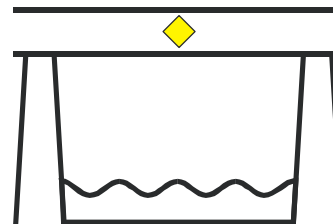
Verboden doorvaartopening.

Dit bord zie je vaak boven de doorgang die aan bakboordwal ligt.



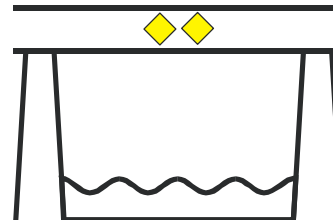
Aanbevolen doorvaartopening, maar tegenliggende doorvaart mogelijk.

Dit bord zie je vaak boven de middelste doorgang. Of bij één doorgang.



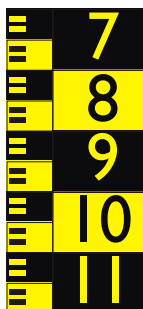
Aanbevolen doorvaartopening, voor tegenliggende doorvaart verboden.

Dit bord zie je vaak boven de doorgang die aan stuurboordwal ligt.



Tip:

De gele borden kunnen ook gele lichten zijn.



Hoogteschaal.

De hoogteschaal geeft de hoogte aan vanaf het wateroppervlak tot de onderkant van de brug. De cijfers geven de meters aan.

Dit bord begint bij 7 meter en loopt tot 12 meter.

H4 Lichten, seinen & termen

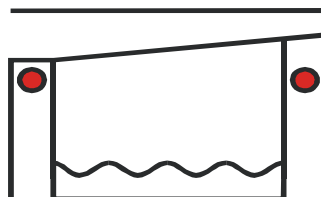
4.5.2 Tekens aan beweegbare bruggen

Bij **beweegbare bruggen** wordt de voorrangregeling geregeld via lichten. Dit komt omdat de brug vaak opengaat voor boten die er niet onderdoor kunnen van beide kanten tegelijk. De vraag is dan natuurlijk wie als eerste mag. Daarnaast regelen de lichten ook de voorrang voor als de brug niet wordt bediend.

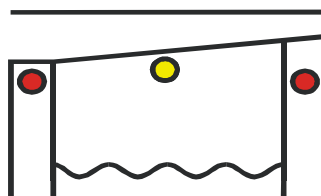
4.5.2.1 Bruggen in bedrijf

Deze beweegbare bruggen worden bewaakt door een brugwachter of op afstand bediend. Je kan ze herkennen doordat ze geen twee lichten van dezelfde kleur onder elkaar hebben.

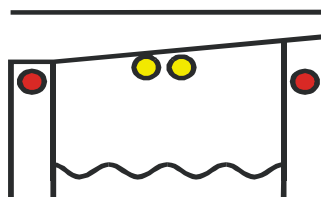
Doorvaart verboden.



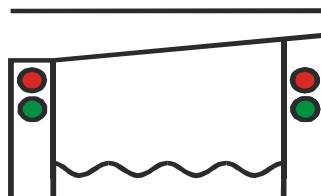
Doorvaart door gesloten brug toegestaan, tegenliggende doorvaart mogelijk.



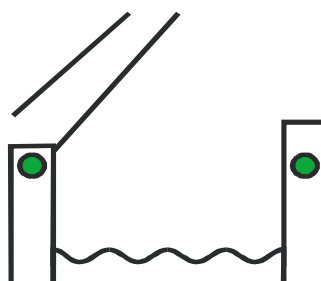
Doorvaart door gesloten brug toegestaan, voor tegenliggende doorvaart verboden.



Doorvaart verboden, maar wordt binnenkort toegestaan.



Doorvaart toegestaan.



TIP

Rode lichten geven altijd aan dat de doorvaart verboden is, tenzij er nog extra gele lichten of groene lichten zijn. Dan mag je er wel doorheen.

Tip:

De gele lichten kunnen ook gele borden zijn.

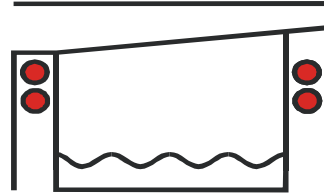
H4 Lichten, seinen & termen

4.5.2.2 Bruggen buiten bedrijf

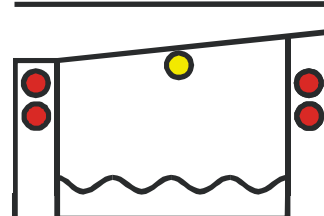
Deze bruggen worden niet bewaakt door een brugwachter. Zij zijn te herkennen aan de twee lichten van dezelfde kleur onder elkaar.

Brug is buiten bedrijf, doorvaart verboden.

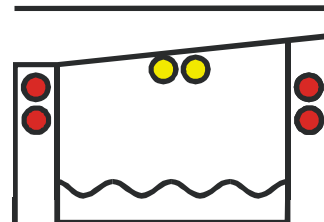
Hiermee wordt niet bedoeld dat de brug defect is, maar dat bijvoorbeeld de brugwachter geen dienst heeft. De doorvaart is voor iedereen verboden.



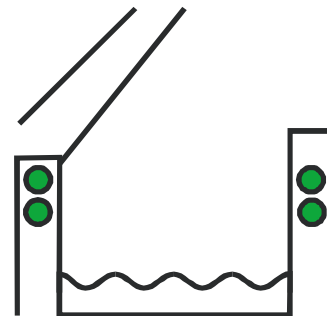
Brug is buiten bedrijf, doorvaart toegestaan, tegenliggende vaart mogelijk.



Brug is buiten bedrijf, doorvaart toegestaan, tegenliggende vaart verboden.



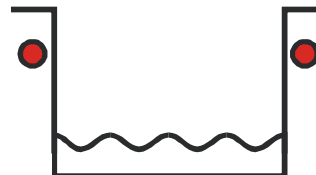
Brug is buiten bedrijf, doorvaart toegestaan. De brug is onbewaakt



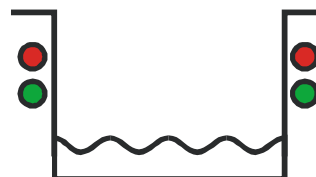
4.5.3 Tekens aan sluizen

De tekens bij **sluizen** komen veel overeen met de tekens van bruggen. Ook hier geldt weer: bij rode lichten verboden in- of uitvaart tenzij er extra groene lichten worden getoond.

Invaart of uitvaart verboden.

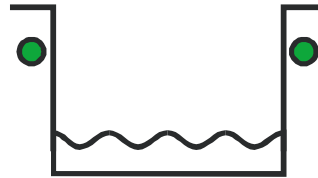


Invaart verboden, wordt binnenkort toegestaan.

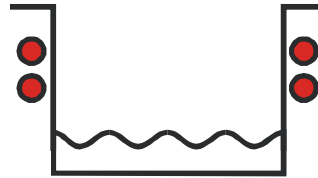


H4 Lichten, seinen & termen

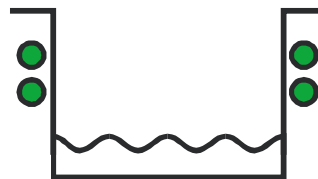
Invaart of uitvaart toegestaan.



Sluis buiten bedrijf, invaart verboden.



Sluis buiten bedrijf, maar staat open. Doorvaart toegestaan.

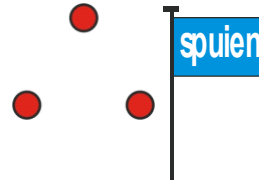


4.5.4 Spuien en inlaten

Spuien en inlaten wordt gedaan bij gemalen. Wanneer er wordt gespuid of ingelaten zal er tijdelijk een sterke stroming staan waar rekening mee moet worden gehouden. Om aan te geven dat er wordt gespuid of wordt ingelaten zijn hier ook tekens voor.

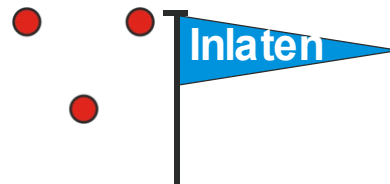
Er wordt gespuid.

Er wordt met kracht water van een sloot naar een rivier/kanaal gepompt



Er wordt ingelaten.

Er wordt water vanuit een rivier/kanaal de sloot ingepompt



Er wordt zo dadelijk gespuid of ingelaten.



H5 Allerlei

5.1 Reddingsvest

Als je gaat roeien is het belangrijk dat je altijd een reddingsvest aan boord hebt. Niet elk vest is daar geschikt voor.

Een goed reddingsvest heeft in ieder geval

- een kraag die je hoofd boven water houdt
- voldoende drijfvermogen voor de drager
- een CE-keurmerk, dat betekent dat hij voldoet aan de wettelijke eisen

Een reddingsvest wordt gedragen als

- iemand niet (goed) kan zwemmen
- het erg hard waait
- iemand regenkleding of laarzen aanheeft



Het verschil tussen een **zwemvest** en een **reddingsvest** is:

Een **zwemvest** helpt bij het drijven en zwemmen.

Een **reddingsvest** zorgt er ook voor dat je hoofd naar boven draait zodat wanneer iemand bewusteloos is deze toch kan ademen. Hier kun je dus niet goed mee zwemmen.

Omslaan

Als je schip omslaat, moet je eerst koppen tellen en daarna altijd bij het omgeslagen schip blijven. Zwemmen kost namelijk veel energie waardoor je snel afkoelt en waardoor je kramp kunt krijgen. Bovendien is een boot een stuk beter zichtbaar dan je hoofd (want de rest ligt onder water).

Reddingsboei

5.2 Dagelijks onderhoud

Natuurlijk is het erg belangrijk dat je zuinig bent op je bootmateriaal. Als je je materialen goed onderhoudt, dan gaan ze veel langer mee!!!

- Ruim de riemen op door ze recht neer te leggen of door ze overeind te zetten. Anders worden ze krom.
- Houd de boot zelf ook schoon en droog (regelmatig uithozen), om slijtage te voorkomen.
- Werk beschadigingen regelmatig bij, door te schuren, te meniën en te lakken.
- Zorg dat alle harpjes goed vast zitten (ook bovenin de mast).
- Hang natte lijnen uit over houten pinnen.

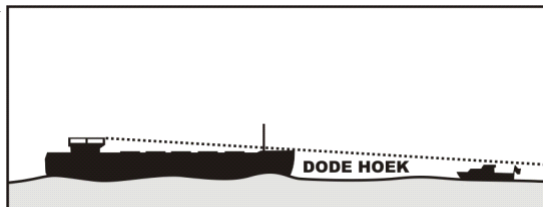
H5 Allerlei

5.3 Vaarproblematiek

Op het water zijn er natuurlijk veel regels die er voor zorgen dat alles op het water goed verloopt. Bij grote schepen zijn er nog wat extra dingen waar je goed op moet letten, voor je eigen veiligheid.

5.3.1 Dode hoek

Als je een groot schip tegenkomt is het belangrijk dat de schipper jou kan zien. Omdat het schip zo groot is kan de schipper het water vlak voor zijn schip niet zien. Dat noem je de **dode hoek** van het schip (zie plaatje.) Onthoud daarom goed: als jij de schipper kunt zien, kan de schipper jou ook zien.

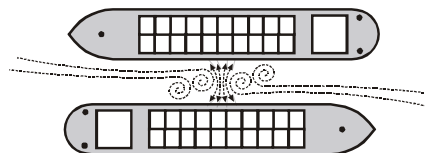


5.3.2 Zuigende & stuwende werking

Schepen die elkaar passeren hebben last van **zuiging**. Bij grote schepen merk je dit veel erger en je moet er ook zeker rekening mee houden.

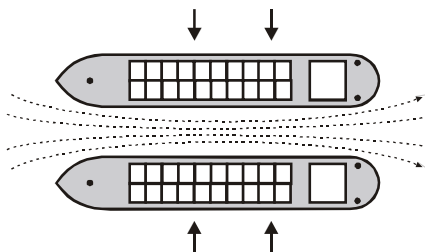
Stuwende werking

Als twee boten elkaar tegenkomen en ze varen vlak langs elkaar dan worden die boten uit elkaar geduwd. Dat komt doordat er dan veel water tussen de twee schepen wordt geperst. Al dat water botst tussen de schepen tegen elkaar en zoekt een uitweg. Dit noem je de **stuwende werking**.



Zuigende werking

Als twee boten elkaar inhalen dan worden die boten juist naar elkaar toe getrokken. Dat komt doordat het water nu juist ontzettend snel tussen de schepen wordt weggeduwd. Hoe groter het schip en hoe ondieper het water hoe erger het wordt. Pas dus op als je ingehaald wordt door een groot schip.



5.3.3 Overige problemen vrachtschepen

Er zijn nog een aantal problemen waar grote schepen last van hebben. Je zult hier tijdens het varen rekening mee moeten houden.

Vrachtschepen die geladen zijn, liggen erg diep in het water. Ze zullen dan ook meestal de vaargeul volgen.

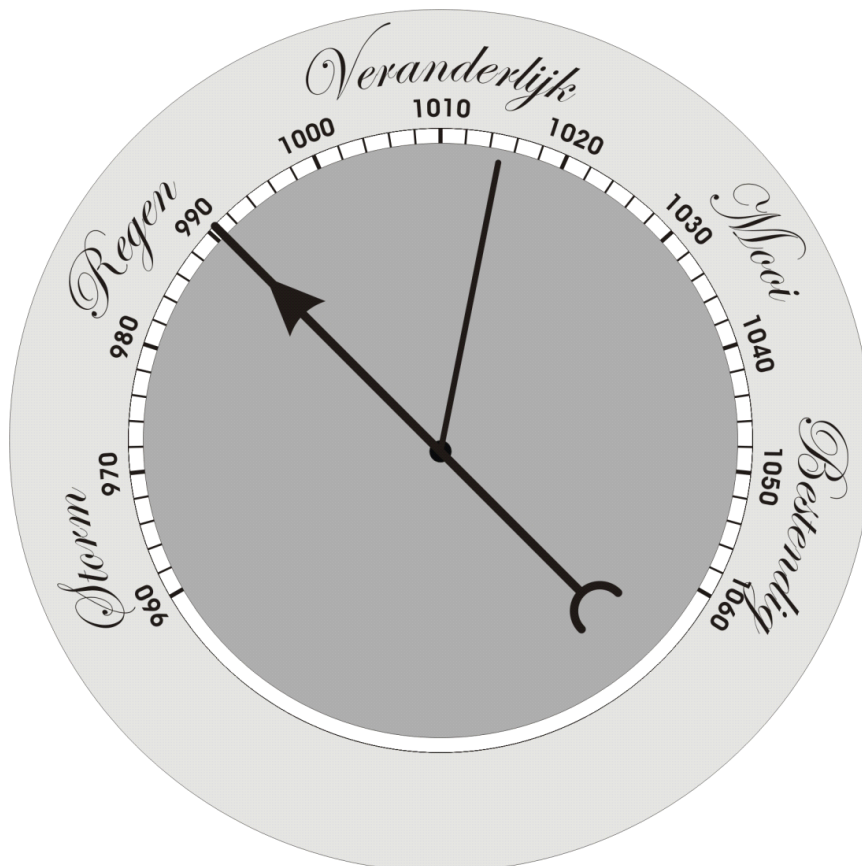
Je zou het misschien niet verwachten, maar ook grote vrachtschepen verlijeren. Omdat ze zo groot zijn vangen ze veel wind, en ze hebben geen kiel of zwaard om het verlijeren tegen te gaan. Hierdoor kan het lijken dat de boeg een andere kant op wijst dan waar het schip naar toe vaart

Grote schepen hebben een lange remweg en kunnen moeilijk uitwijken.

5.4 Het weer

5.4.1. Luchtdruk

Als je naar het weerbericht luistert of kijkt dan hebben ze het vaak over **lage** en **hoge** drukgebieden. Deze drukgebieden zeggen iets over het soort weer wat te verwachten is. De luchtdruk is te meten met een **barometer**. Vaak staat er een verdeling op van 940 bar tot 1060 bar. Hoe hoger de luchtdruk hoe mooier het weer. Wanneer de luchtdruk daalt komt er slechter weer aan. Bij 990 bar is de luchtdruk al zeer laag te noemen.



5.4.2. Wolken & onweer

Wolken ontstaan doordat warme lucht vanaf de aarde opstijgt en daarbij afkoelt. Hoe hoger de lucht stijgt hoe verder de lucht afkoelt. Op een bepaald moment ontstaan er waterdruppels en ontstaat er een wolk.

Onweer

Naderend onweer is te herkennen aan **donkere stapelwolken**. Die wolken komen meestal uit een andere richting dan waar de wind vandaan komt. Meestal gaat het vlak voor het onweer minder hard waaien. Dat noemen ze ook wel de 'stilte voor de storm'.

Zodra het dreigt te gaan onweren moet je aan land gaan en de boot vastleggen, mast naar beneden en niet onder een boom gaan staan.

Met ruw weer kun je het beste aan hogerwal blijven of rustig water opzoeken, omdat de golven aan hogerwal veel kleiner zijn dan aan lagerwal.



Een onweersbui is vaak te herkennen door z'n hoogte en de platte bovenkant wat lijkt op een aambeeld.

H5 Allerlei

5.5 Gedragsregels & etiquette

Op het water gelden bepaalde gedragsregels waar zeelui en binnenschippers zich aan houden. Door je aan deze regels te houden worden vriendelijkheid en verdraagzaamheid op het water bevorderd. Op het steeds drukker wordende water wordt dit met name door watersporters nogal eens vergeten. Het getuigt echter van goed zeemanschap dat je de scheepsetiquette hoog houdt.

- Zorg ervoor dat het schip schoon en opgeruimd is
- Maak geen lawaai op het water (geschreeuw, radio's en dergelijke)
- Ga niet zonder toestemming aan boord van andermans schip. Loop altijd over het voordek van iemand anders zijn schip naar de kant.
- Vraag bij het jagen aan de schipper van een langs de kant gelegen schip of hij de lijn even over zijn boot wil tillen.
- Bij het aanleggen langs zij een ander schip moet je stootwillen gebruiken.
- Zorg voor correcte vlagvoering of voer geen vlag.
- Zet geen anker of lijnen over de weg uit, bij het aanleggen.
- Houd je aan orders van brug- en sluiswachters en wacht op je beurt.
- Als je aan een paal vastmaakt, maak je de landvast onder een reeds bevestigde landvast vast.
- Leg niet te dicht bij een in- of uitvaart aan.
- Gebruik je toeter alleen als dit echt nodig is.
- Verleen als het nodig is hulp aan anderen.
- Hinder geen boten die in een wedstrijd varen.
- Gooi geen afval overboord.
- Heb zorg voor de natuur. Je legt niet aan in een rietkraag

5.5.1. Vlagvoering

Er zijn veel vlaggen die een boot kan voeren, op een lelievlet zijn de volgende twee soorten vlaggen de meest voorkomende:

- Aan boord van een lelievlet wordt de Nederlandse vlag op een gebogen vlaggenstok op de roerkoning gevoerd.
- Soms wordt een verenigingsvlaggetje gevoerd in de stuurboordstag.

Voor de Nederlandse vlag geldt dat deze **na** zonsopgang gehesen mag worden en **voor** zonsondergang gestreken moet zijn. Wanneer de vlag 's avonds goed is belicht door middel van een schijnwerper hoeft de Nederlandse vlag niet gestreken te worden.

H5 Allerlei

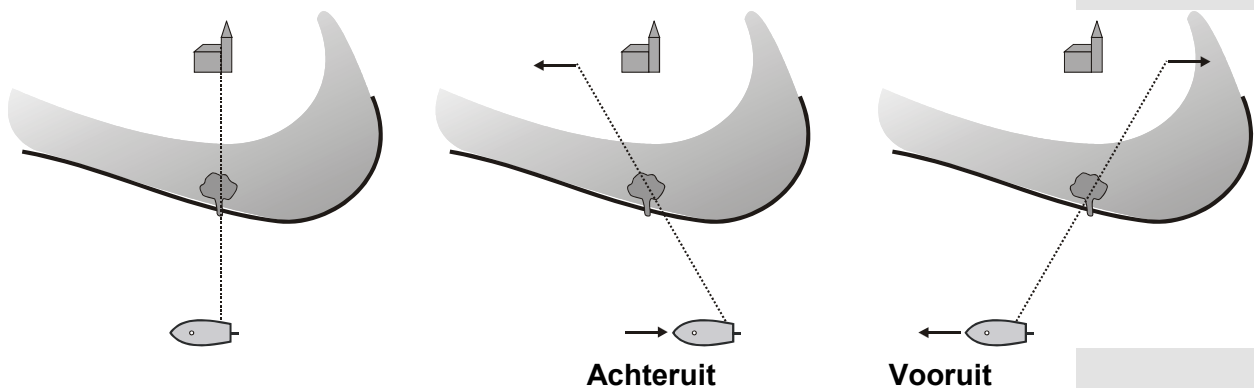
5.6 Peilingen

5.6.1 Achtergrondpeiling

Met deze peiling kun je kijken of je boot stil ligt of dat deze vooruit of achteruit gaat. Je gebruikt deze peiling vaak bij het ankeren waar het belangrijk is om te weten of je achteruit gaat.

Zo gaat de peiling:

Je neemt twee vaste punten op het land die precies achter elkaar staan. Naar deze twee punten blijf je kijken, Wanneer de afstand tussen de twee punten verandert kun je zien of je vooruit of achteruit gaat. Wanneer het **verste punt** naar **voren** beweegt, dan gaat de boot **achteruit**. Wanneer het **verste punt** naar **achteren** beweegt, dan gaat de boot **vooruit**.

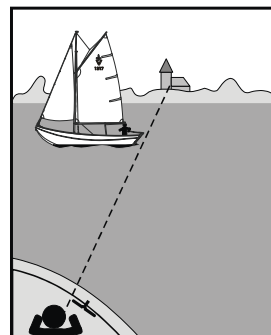


5.6.2 Aanvaringspeiling

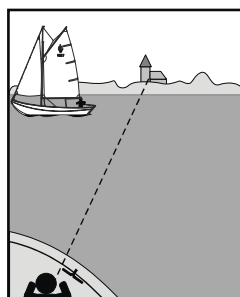
Soms is het moeilijk in te schatten of er een aanvaring zal ontstaan. Daarvoor wordt de **aanvaringspeiling** gebruikt.

Deze lijkt op de **achtergrondpeiling**, alleen hierbij kijk je nu of je **voorlangs**, **achterlangs** of **tegen** een boot vaart. Hierbij gebruik je één vast punt op de horizon en het tweede punt is de andere boot. De aanvaringspeiling kun je op alle koersen uitvoeren.

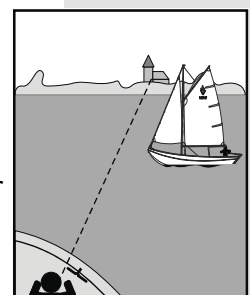
Wanneer de horizon achter de boot niet verschuift ten opzichte van de tegemoetkomende boot dan vaar je een aanvaringskoers. Je zal dus wanneer je geen voorrang hebt maatregelen moeten nemen, bijv. iets afvallen.



Is de tegemoetkomende boot naar voren gegaan ten opzichte van de horizon dan ga je achter de boot langs.



Is de tegemoetkomende boot naar achteren gegaan ten opzichte van de horizon dan ga je voor de boot langs.



H5 Allerlei

5.7 Knopen & steken

Het is belangrijk om goed met je spullen om te gaan en dus ook met de lijnen in de boot. Probeer tijdens het roeien alle lijnen zoveel mogelijk op te bergen. Zo voorkom je dat je erover struikelt of dat het in de weg zit. Daarnaast is het ook belangrijk dat er geen **onnodige knopen** in de lijn zitten. Haal ook tijdelijke knopen eruit wanneer ze niet meer nodig zijn. Doe je dit niet dan krijg je de knopen later er vaak niet meer uit. Belangrijker is nog dat het touw sneller slijt. De lijnen in de boot worden vaak nat daarom moet je de lijnen na het roeien uithangen. Je moet een lijn altijd uithangen aan een houten pin en nooit aan een spijker, omdat deze kan roesten en zo het touw beschadigen.

Een lijn opschieten

Een lijn wordt opgeschoten en vervolgens opgehangen zodat het touw droog en schoon blijft. Hierdoor gaat de lijn veel langer mee.

Een lijn opschieten gebeurt van het 'vaste' eind naar het 'losse' eind en in de richting waarin het touw is geslagen om kinken te voorkomen.

Levensduur van de lijnen

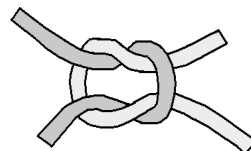
Zand en UV-straling hebben een negatieve invloed op de levensduur van de lijnen. Zorg dat de lijnen schoon, droog en binnen worden opgeborgen.

Schavielen, het voortdurend schuren (bijvoorbeeld langs een kademuur) van de lijn zorgt dat de lijn doorschuurt. Dit kan beperkt worden door bij de schuurplek bijvoorbeeld een dweil om de lijn te wikkelen.



5.7.1 Verbindings- & eindknopen

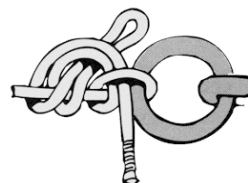
Platte knoop; deze knoop wordt gebruikt om 2 uiteinden van dezelfde lijn aan elkaar vast te knopen. Omdat deze knoop vaak gebruikt wordt om bij een bindrif het zeil bij elkaar te houden, wordt deze knoop ook wel de reefsteek genoemd.



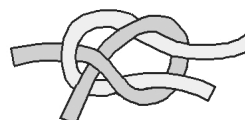
Achtknoop; deze wordt gebruikt om een tijdelijke verdikking in een lijn te maken. Bijvoorbeeld om te voorkomen dat de schoot door het blok gaat



Twee halve steken waarvan de eerste slippend; deze wordt vaak gebruikt om de boot vast te leggen aan een oog op de steiger. Hij is makkelijk en snel te leggen.



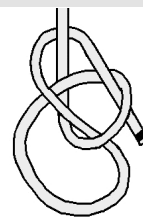
Schootsteek; Deze knoop wordt gebruikt om twee lijnen van ongeveer gelijke dikte aan elkaar te verbinden, de dunste lijn (als die er is) maakt de meeste bochten.



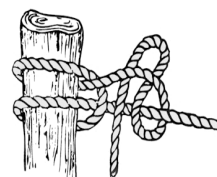
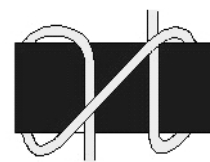
H5 Allerlei

5.7.2 Knopen om je boot vast te leggen

Paalsteek; Deze wordt gebruikt om een *tijdelijke* lus te maken in een lijn. Het is een lus die een vaste grootte heeft en gebruikt kan worden bij het vastleggen van de boot om een paaltje (vaak in de thuishaven van de boot).



Mastworp; deze kan gebruikt worden om een boot vast te maken aan een paaltje. Nadeel is dat als er even geen spanning op komt, hij uit zichzelf los kan schieten. Door er een slipsteek op te leggen (als borg) wordt dit voorkomen.



Een kikker beleggen; Kikkers zitten vaak op een boot wanneer een lijn vanaf de kant of een andere boot wordt gegooid moet je de lijn aan een kikker vast maken, daarnaast moet ook vaak vallen aan een kikker vast maken. Het belangrijkste is, dat je de laatste slag goed doet zodat de lijn niet los kan raken!

