

Exameneisen IJsselbevoegdheid St-IJ en/of R-IJ

Het Vijf-Handtekeningen-Systeem

Daventria's Vijf-Handtekeningen-Systeem heeft tot doel veilig te leren sturen en roeien op de IJssel. Bij de eerste vier handtekeningen gaat om het verwerven van inzicht onder verschillende omstandigheden en het verkrijgen van ervaring. De 4e en 5e handtekening moeten gezet worden door een lid van de Examencommissie of een door die commissie gemachtigd lid. Voor de 5e handtekening doe je echt examen d.w.z. je instructeur is nu examinerator en geeft geen instructie meer !

Zie de website: <http://www.daventria.com/documenten>

- **Onderstaande informatie is bestemd voor ieder Daventrialid.**
- **Ieder Daventrialid is op zijn tijd leerling maar óók instructeur voor de IJsselbevoegdheid.**
- **Om ervoor te zorgen dat iedereen aan dezelfde eisen voldoet en (als instructeur) dezelfde stof behandelt, is een speciaal formulier ontworpen.**
- **Dat formulier bevat 10 beoordelingspunten waarin de exameneisen zijn opgenomen.**

Hieronder volgt een nadere uitwerking van die 10 punten.

Voor je vertrekt:

- Spreek af wie de instructeur is. Er is er maar één en die is verantwoordelijk voor de gang van zaken.
- Check: minimaal de helft van de bemanning heeft St-IJ of R-IJ.
- Check: reflecterende kleding voor stuur en boeg.
- Check: windrichting en -kracht
- Check: reddingsvest voor de stuur bij een watertemperatuur onder 10°C.

De 10 punten van het handtekeningenformulier

1. Beheersing commando's, gezag over bemanning

1.1. Parate kennis en beheersing van de juiste commando's (geen aarzeling)

- Behalve bij een skiff heb je steeds te maken met een bemanning, of het nu een twee zonder is (met de boeg als stuurman) of een acht.
Die bemanning vormt in feite de 'motor' en als stuurman bedien je 'gas- en rempedaal', niet met je voeten, maar met behulp van commando's. Daar komen dan de stuurcommando's nog bij, want je kunt lang niet alle situaties beheersen met alleen roerbewegingen.

Het kan gewoon gevaarlijk worden als je op een kritiek moment niet meteen op het juiste commando kunt komen. Het grote belang van een zeer goede kennis van de commando's kan dan ook niet genoeg benadrukt worden: **zorg dat je ze echt meteen paraat hebt !**

- Nog een reden: het komt regelmatig voor dat onderweg het roer onklaar raakt of een stuurtoew breekt. In zo'n geval moet je de boot uitsluitend met commando's kunnen besturen. En aanleggen! Oefenen dus.
- Gebruik uitsluitend de juiste commando's want ook de boeg, die je vaak niet echt kan verstaan, moet ze toch op z'n minst kunnen herkennen.
Laat dus alle prietpraat weg en gebruik alleen de commando's uit het 'Gele Boekje': Hoofdst.11.
Zie de website: <http://www.daventria.com/documenten> .

1.2. Zorg dat de bemanning commando's correct uitvoert (autoriteit)

- Autoriteit moet je *verwerven*, maar die komt haast automatisch als je zonder aarzelen de juiste commando's geeft. Een goede stuurman is *niet autoritair*, maar wel een autoriteit. Het hebben van die autoriteit is absoluut noodzakelijk om ervoor te zorgen dat de bemanning je commando's ook goed uitvoert.

2. Anticiperen, een plan hebben

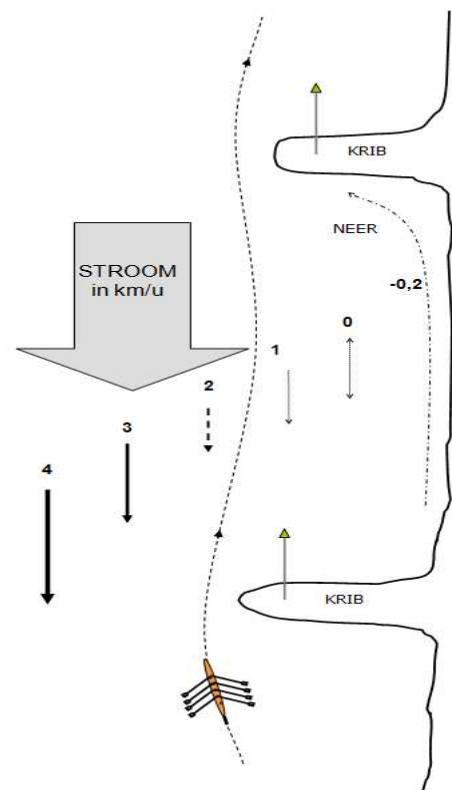
- Blijf geconcentreerd. Zorg dat je weet wat er achter je zit, dus kijk regelmatig om of vraag het aan de slag. Accepteer niet dat de slag continu voor jou uitkijkt: *jij* blijft verantwoordelijk!
- Blijf zo ver mogelijk uit de buurt van motorschepen en probeer in te schatten wat er gaat gebeuren.
M.a.w. zorg dat je steeds een **PLAN** hebt: wat ga ik de komende minuten doen, wat zijn de commando's die ik dan nodig heb en in welke volgorde.

3. Verantwoord stuur- en bakboordwal houden

- We houden zoveel mogelijk de Stuurboordwal, tenzij het veiliger is naar Bakboord te gaan. Het 'waarom en hoe' wordt beschreven in '**Sturen bij Daventria**' Hoofdstuk 10. Daarin wordt ruim aandacht besteed aan bijzondere situaties, zoals bij de Kanohaven, het Pontje en wat te doen bij 'Blauwvarende vrachtschepen'.
Zie de website: <https://rzvdaventria-site.e-captain.nl/sturenbijdaventria>

4. Kribbetjes varen

- Goed kribbetjes kunnen 'pikken' kan van levensbelang zijn, vooral in situaties waarin je snel stroomopwaarts moet varen. Bijvoorbeeld bij opkomend onweer of wanneer een bemanningslid onwel wordt: je moet dan zo snel mogelijk een veilige haven zien te bereiken.
- Blijf daarom zo dicht mogelijk bij de kribben.
Vuistregel: bladtip max.2 meter van de kop van de krib.
Let wel goed op de keien! Waarschuw je bemanning, zo nodig. Neem je een grotere afstand van de krib dan *holt* je netto snelheid achteruit!
- Praktijkvoorbeeld: met een C4+ stroomop varend volgens de stippelijijn, wordt de afstand tussen twee kilometerradien afgelegd in ca. 6 minuten. Varen we slechts een halve meter verder van de kribben af dan doen we over diezelfde kilometer al gauw 8-9 minuten!
- Zoek dus het compromis tussen snelheid maken en voldoende vrij blijven van de keien voor de kribben.
- Kribvaren is niet alleen de enige manier om efficiënt en snel stroomop te varen. Het is ook een goede manier om meer inzicht te krijgen in de krachten van de stroom.



(Tekening is niet op schaal)

5. Gebruik kribben; stilliggen, rondmaken

- Deze zaken worden uitvoerig beschreven in hoofdstukken 6 en 7 van '**Sturen bij Davenportia**'. Let er als instructeur/beoordelaar op of je stuurkandidaat vlak boven een krib laat lopen, of dat deze - wat je ook zegt - zelf de beslissing neemt om door te roeien totdat de stroom geen kans meer heeft de boot op de krib te zetten.
- Laat je kandidaat niet alleen rondmaken bij een krib maar laat hem/haar op een ander moment ook een volledige draai van 360° maken. Zo kun je nagaan of hij/zij echt begrijpt wat er gebeurt.

6. Gedrag bij voorbijvarende/oplopende motorschepen

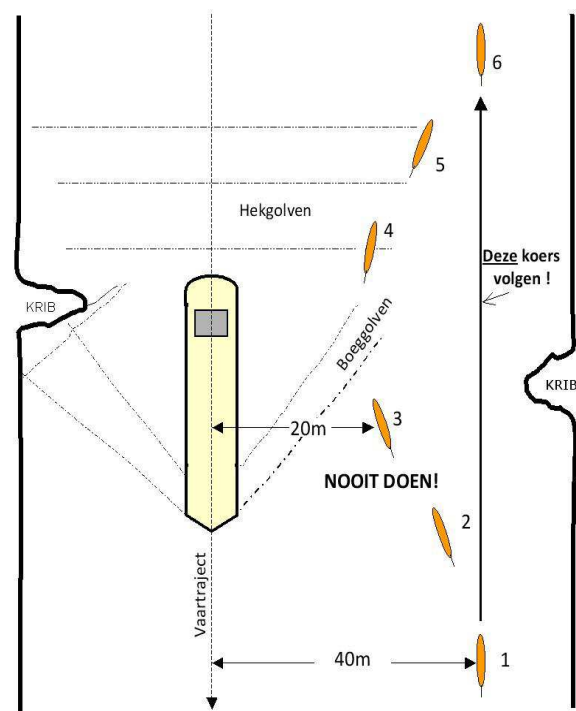
- Motorschepen veroorzaken verschillende typen deining. Hoe daarmee om te gaan wordt beschreven in hoofdstuk 9 van '**Sturen bij Davenportia**'. Maak zeer tijdig de keuze 'parallel' of 'haaks'. Bij de meeste vrachtschepen zit je tegenwoordig in negen van de tien gevallen goed met 'parallel'. Met de recreatievaart in de zomer blijft het echter opletten geblazen.
- Zie erop toe dat 'parallel' echt parallel is en 'haaks' echt haaks. Een kleine afwijking kan de boot al doen vollopen.

7. Tijdig stilliggen, parallel/haaks, niet ernaar toe varen!

- Dit punt verwijst meteen al naar de meest gemaakte stuurfout: de neiging die bijna iedereen heeft om bij naderende motorschepen naar dat schip toe te varen! In plaats van te 'laten lopen + houden BB of SB' hebben we de neiging om light paddle door te laten roeien en zo de boeggolven zo'n beetje haaks te 'nemen'. Maar, daardoor kom je dicht bij het motorschip waar de deining hoger is:

Dit is het beste recept voor een boot vol water!

- Bovendien zijn er nog altijd schepen die ook nog een geduchte *hekgolf* produceren. Breng jezelf dus niet in problemen.
- In de tekening is nog een nadeel te zien van 'ernaar toe varen': je maakt een gigantische zwieper over het water. Het betekent alleen maar extra moeite en risico voordat je weer op koers ligt. Zo'n manoeuvre is bovendien zeer onduidelijk voor anderen.
- Dus verwacht je weinig deining, vaar dan light paddle recht door, volgens de getrokken lijn. Mocht de deining toch hoger zijn dan je verwachtte, laat dan alsnog lopen gevolgd door "Houden Bakboord" (haaks) of "Houden Stuurboord" (parallel) en blijf liggen.
- Ongeveer hetzelfde kan gebeuren wanneer je opgelopen wordt door een motorschip. Ook daarover is meer te vinden in hoofdstukken 8 en 9 van '**Sturen bij Davenportia**'.



8. Duidelijke koers varen

- Volg een vaste koers die duidelijk is voor de andere gebruikers van het water. Simpel trucje: kies een vast punt op de wal, recht vooruit, en stuur daar de komende minuten naar toe. Kies een ander koersdoel zodra dat nodig is.
- Koersverandering: tijdig, dus lang voordat andere schepen dichtbij zijn. Wees duidelijk en overdrijf desnoods, zodat er bij andere schippers geen twijfel is over wat je gaat doen.
- Bij de pont: als je moet laten lopen *doe* dat dan ook en laat NIET light paddle doorroeien: de schipper van de pont denkt anders dat je hem niet gezien hebt. Hij ziet immers het verschil niet met medium of strong paddle.

9. Veilig in- en uitvaren van de havens

- De Zandweerdhaven: zie hoofdstuk 5 in '**Sturen bij Daventria**'. Hoewel de situatie op de Zandweerd zelf intussen drastisch veranderd is, maakt dit voor de techniek van het in- en uitvaren weinig uit.
- De Kanohaven (Gashaven): zie hoofdstuk 10 in '**Sturen bij Daventria**'.

10. Toepassen Vaar- en Veiligheidsregels

- Zie voor de basisregels het '**Gele Boekje**' Hoofdstuk 10. Over de praktijk is meer te vinden in '**Sturen bij Daventria**' Hoofdstuk 10.

Na terugkeer van de IJssel:

- Aanleggen: laat zien dat je 'Havensturen' niet vergeten bent.
- Bootbehandeling: idem.
- Geef als instructeur/beoordelaar uitleg over de zaken die verbetering behoeven. Gebruik papier & potlood om het uit te leggen. Krijg je als kandidaat/leerling die uitleg niet automatisch, vraag er dan om!
- Laat je als beoordelaar voor de laatste handtekening vooral leiden door de totaalindruk die de kandidaat achterlaat. Stel jezelf de vraag: voel ik me veilig bij deze stuurman?
- Heb je als beoordelaar meer dan één keer moeten ingrijpen, wacht dan nog even met die laatste handtekening.

Wijze raad

- In noodsituaties heb je geen tijd om na te denken. Zorg dus dat je vooral de acties in de buurt van kribben en vooral de COMMANDO'S zo goed beheerst dat je alles AUTOMATISCH goed doet.
- Ga niet als een razende handtekeningen verzamelen: het gaat om het verwerven van inzicht onder verschillende omstandigheden, 's zomers en 's winters. Als je geen ervaring met stroom hebt kan dat best 6 maanden tot een jaar duren. Mét (zeil-)ervaring kan het sneller gaan.

De Examencommissie, september 2018