

Dansk Forening for Rosport

KORTTURSSTYRMANDESMAPPEN

2017



13. udgave, januar 2017

Baseret på den oprindelige udgave fra 1995.

Visse afsnit er løbende ajourført frem til 2017 på baggrund af ændringer i regler og bekendtgørelser, samt den generelle udvikling i emneområderne og informationstilgængelighed på internettet.



INDHOLD

	<i>Kapitel i Mappen</i>	<i>Undervisningstid min.</i>
Korttursstyrmandskurser, generelt		
Ansvar og reglement <i>Afsnittene 1.1 – 1.4 fra Styrmandsmappen suppleret med klubbens egne roreglementer</i>	1	60
Materiellet <i>Afsnittene 2.1 – 2.7 samt 2.13 fra Styrmandsmappen</i>	2	60
Styreteknik <i>Afsnittene 3.1 -3.7 fra Styrmandsmappen</i>	3	60
Vind og vejr og bølger <i>Afsnittene 4.8 – 4.9 fra Styrmandsmappen</i>	4	45
Sø sikkerhed <i>Afsnittene 5.3- 5.5 og 5.8 fra Styrmandsmappen</i>	5	30
Skadesforebyggelse og nødhjælp <i>Afsnittene 6.1 – 6.6 fra Styrmandsmappen</i>	6	20
Søvejsregler <i>Afsnittene 7.1 – 7.10 fra Styrmandsmappen</i>	7	60
Løfte- og bæreteknik	8	15
Kommandoer	9	30
Tovværk og knob	10	30
Lokalfarvandet		60
Prøve		120





Korttursstyrmandskurser, generelt

Denne lektionsplan giver et grundlag for at planlægge et korttursstyrmandskursus. Planen og det anførte tidsforbrug pr. lektion er vejledende; men de foreslåede lektioner bør efter vores mening indgå som et minimum.

Kurset skal som helhed tilpasses de krav, den enkelte klub selv stiller under hensyntagen til det lokale farvand.

På kurset bør der udleveres et elevmateriale bestående af relevante dele af DFfR's Styrmandsmappe. Disse kan downloades fra DFfR's hjemmeside på www.roning.dk

Materialet skal suppleres med roklubbens egne reglementer og beskrivelse af lokalfarvand.

Styrmandsmappen kan bestilles på DFfR's sekretariat.

Det anbefales at et korttursstyrmandskursus afsluttes med en prøve omfattende teori og/eller praktik.

Prøven planlægges efter de aktuelle krav i klubben.

Venlig hilsen

Dansk Forening for Rosport

Udvalget for styrmandsuddannelser 2012

Niels Ryhding
Udvalgsformand



ANSVAR OG REGLEMENT

1.1

Formål

At give kursisterne viden om langtursreglementet, samt indblik i og forståelse for det ansvar og de pligter, enhver styrmand har overfor mandskab, båd og klub.

1.2

Indledning

Enhver roer, der får tildelt styrmandsret - såvel kort- som langtursstyrmandsret -, må gøre sig klart, at vedkommende også påtager sig et stort ansvar og en del pligter. Det bør ikke afskrække nogen, da

der er mange spændende udfordringer og glæder ved at opnå og påtage sig styrmandsretten. Husk, at viden altid vil blive mødt med respekt.

1.3

Ansvar og pligter

Ansaret er defineret i søfartslovene, DFfR's love og klubbens vedtægter.

Strafansvar

Ved ulykker kan styrmanden kræves retsfulgt efter søloven eller straffeloven som enhver anden skibsfører. Der findes flere sager, hvor roere er blevet dømt efter

straffeloven/søloven. Husk - ukendskab til loven er ingen undskyldning for ikke at overholde den.

Forsikringer

Som styrmand skal man have kendskab til klubbens forsikringsforhold.

Ansvarsforsikring: Roklubber der er medlem af DFfR og som samtidig er godkendt af DIF, er dækket af Idrættens Kollektive Forsikringer, herunder ansvarsforsikringen.

Erhvervs- og produktansvarsforsikringen dækker det erstatningsansvar, foreninger, de ansatte og medlemmerne kan pådrage sig, hvis de arbejder for foreningen. Dette forudsætter, at det er et opdrag bestyrelsen har stillet til den frivillige.

Når medlemmer, herunder også styrmand, deltager i klubbens aktiviteter, vil skader forvoldt på en person eller et andet fartøj, skulle anmeldes til medlem-

mets/styrmandens private ansvarsforsikring. Det er derfor vigtig, at gøre medlemmerne i roklubben opmærksom på, at deres eget ansvar.

Nærmere oplysninger på: [Idrættens forsikringer](#) eller til Tryg.

Transportforsikring: DFfR tilbyder en transportforsikring til medlemmerne. Betingelser for tegning af forsikringen finder du på hjemmesiden www.roning.dk under Kerneydelser, Viden, Transportforsikring-forsikring.

Nærmere vejledning fås ved henvendelse til Tryg.

Klubbens egne forsikringer:

De forsikringer, som ikke er omfattet af Idrættens Kollektive Forsikringer, har hver klub selv ansvaret for at tegne.

Klubbens egne forsikringer kan eksempelvis være:

Løseøre

Bygningsforsikring

Motorkøretøjsforsikring

Idrætsulykkesforsikring

Bestyrelsesansvar

Pligter

Styrmanden har følgende pligter:

- at kontrollere og godkende materiellet inden turens påbegyndelse
- at sikre sig at mandskabets kvalifikationer er i orden til den aftalte tur
- at anmelde/indskrive turen på den måde klubben forlanger og derved overtage ansvaret for båd og mandskab
- at sørge for at roning finder sted i henhold til de til enhver tid gældende regler
- at være orienteret om de aktuelle vejrforhold
- at være fortrolig med søvejsregler og styreteknik
- at sørge for at mandskabet opfører sig korrekt på hele turen, også på land.
- at sørge for at materiellet bliver rengjort og lagt på plads efter turen ifølge de regler, som findes i klubben
- at notere tidspunkt for hjemkomst og den roede distance og at notere eller give besked (klubbens regler) om eventuelle skader på materiel eller på 3. mands ejendom
- at meddele forsinket hjemkomst til klub og evt. pårørende
- at tage vare på at en oplagt båd hjembringes snarest muligt.

Moralsk forpligtigelse

Undervejs på turen må der ikke herske tvivl om, hvem der er turens leder (styrmand), da denne har det afgørende ord mht. turens afvikling. Styrmanden skal til gengæld lede turen ud fra den svageste roers formåen.

Såfremt der har været forsømmelser fra mandskabets side på turen, har styrmanden ret til at indberette dette til bestyrelsen, som så kan tage affære efter klubbens eller DFR's vedtægter.



1.4

Ansvar i forbindelse med sejladsreglernes gennemførelse

Ansaret for, at gældende sejladsregler (søvejsregler, regler for sejlads i visse danske farvande eller regler for et bestemt farvandsafsnit) overholdes, påhviler den enkelte skibsfører og/eller vagthavende navigatør eller sømand.

I tilfælde, hvor det offentlige konstaterer en overtrædelse af de gældende regler, kan der rejses tiltale mod den ansvarlige, som i givet fald kan idømmes bøde eller hæfte. Under skærpende omstændigheder kan retten til at gøre tjeneste som fører eller styrmand frakendes den enkelte for en bestemt tid eller bestandig.

Det må understreges, at man er ansvarlig selv om man ikke har nogen formel ud-

dannelse. På ethvert skib skal der i henhold til § 3, stk. 1 i lov om skibes bemanding være en fører. Dette krav er uafhængigt af skibets størrelse og gælder principielt også for en sejljolle eller en robåd. Dennes fører og en eventuel vagthavende navigatør vil kunne drages til ansvar for eventuelle overtrædelser af sejladsreglerne.

Den omstændighed, at myndighederne ikke stiller krav om en bestemt uddannelse af den pågældende, fritager ingen for ansvar. Her, som i andre forhold, er ukendskab til de gældende regler ingen undskyldning.

Søloven

Bekendtgørelse af søloven

LBK nr. 75 af 17/01/2014 (Gældende)

Se mere på:

[Retsinformation](#)

Sikkerhed til søs

Bekendtgørelse af lov om sikkerhed til søs:

LBK nr. 72 af 17/01/2014 (Gældende)

Se mere på:

[Retsinformation](#)

Ændringer offentliggøres desuden i "Efterretninger for søfarende" - udkommer hver uge. Sejladsreglerne og ændringer findes også i sejladshåndbøgerne, som i Danmark blandt andre er "Fiskeriårbogen", "Den danske Lods" og "Den danske Havnelods".

I det følgende gengives de paragraffer i Søloven, der har særlig betydning for spørgsmålet om ansvar for overtrædelse af sejladsregler.

Bekendtgørelse af søloven (LBK nr 75 af 17/01/2014)

Kap. 6

– handler om skibsføreren

§ 131 Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for at skibet er i sødygtig stand, herunder at det er tilstrækkeligt bemannet, provianteret og udrustet og i forsvarlig stand til modtagelse, befordring og opbevaring af ladningen. Skibsføreren skal påse, at ladningen bliver behørigt stuvet, at skibet ikke bliver overbelastet, og at dets stabilitet er betryggende, ligesom denne skal påse, at lugerne bliver forsvarligt lukket og skalket, medmindre forholdene tillader andet.

Stk. 2. Under rejsen skal skibsføreren gøre, hvad der står i den pågældendes magt for at holde skibet i sødygtig stand. Er skibet grundstødt, eller er der i øvrigt sket noget, der kan antages at have medført skade, skal skibsføreren undersøge, om skibet stadig er sødygtigt.

§ 132. Skibsføreren skal sørge for at skibet navigeres og behandles på en måde, som er foreneligt med godt sømandskab.

Stk. 2. Skibsføreren skal så vidt muligt på forhånd gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, skibet besejler, og på de steder, som skibet anløber.

§ 135. Kommer skibet i havsnød, skal skibsføreren gøre alt, hvad der står i vedkommendes magt, for at redde de ombordværende og bevare skib og ladning. Skibsføreren skal sørge for, at skibsbøgerne og skibspapirerne om nødvendigt bliver bragt i sikkerhed. Denne skal endvidere så vidt muligt drage omsorg for bjærgning af skib og ladning. Medmindre der er alvorlig fare for vedkommendes eget liv, må denne ikke forlade skibet, så længe der er rimelig udsigt til dets redning.

Kap. 7

– handler om ansvar

§ 151. Rederen hæfter for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Stk. 2. Hvad rederen således kommer til at udrede, kan denne kræve erstattet af den, som har forvoldt skaden.

Kap. 21

– handler om straf

§ 513. Hvad dette kapitel bestemmer vedrørende skibsføreren, gælder også den, der er trådt i skibsførerens sted.

Strafammerne fastsættes i Bekendtgørelse af lov om sikkerhed til søs § 29 og 30 (LBK nr 75 af 17/01/2014).



MATERIELLET

2.1

Formål

At give kursisterne viden om korrekt håndtering af materiellet.

2.2

Indledning

Den vigtigste del af materiellet er naturligvis båden.

Styrmanden har ansvaret for, at båden er i fuldt sødygtig stand under hele turen, hvorfor det er nødvendigt at have viden om klargøring, transport, nødreparationer mv. Imidlertid må man ikke glemme, at det øvrige udstyr, f.eks. telte og kogegrej, ligeledes skal være i orden.



2.3 Bådens opbygning

Den principielle opbygning af en inrigger fremgår af efterfølgende beskrivelser. Der kan forekomme variationer mellem forskellige bådtyper f.eks. træ- & plastbåde, nittede eller limede, men de grundlæggende båddele er som beskrevet nedenfor.

Køl og kølsvin

Bådens skrog er opbygget af køl og kølsvin, hvorfra spanterne rejser sig. Spanterne er beklædt med bord; nederste bord (1. bord) er kølbordet, øverste bord er råholtet. Øverst findes endvidere essingen (rælingen), der yderst er forsynet med en stødliste.

Svøb

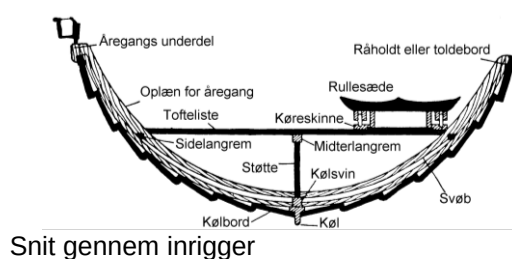
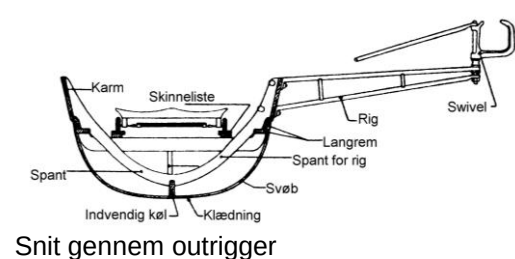
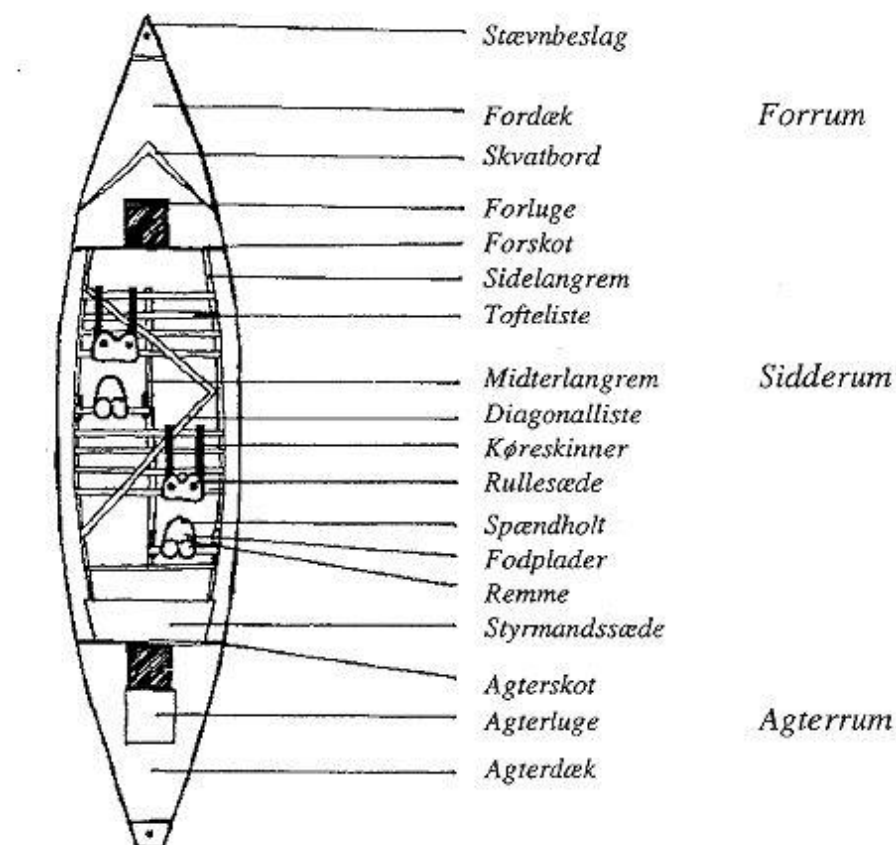
For yderligere at afstive bordene er der anbragt svøb (tynde lister) mellem spanterne. Ved svirvlerne er der anbragt ekstra kraftige spanter. Limede både har ikke svøb.

Rum

Båden er opdelt i tre rum: forrum, sidderum og agterrum. For- og agterrum er adskilt fra sidderummet med vandtætte skotter.

Dæk

For- og agterdæk består af plast, bomuldsdug eller finer. Flag- og standerbøsninger skal være korrekt fastgjort, således at der ikke kan trænge vand ned i rummene.



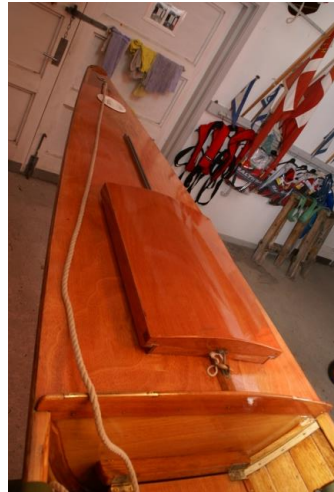
Afsnit 2

Inspektionsluge

Inspektionslugen er til indvendig kontrol af agterrummet.

Luger

For- og agterluger skal altid være i funktionsdygtig stand. De skal endvidere være tætte og skal kunne fastgøres (skudrigel, overfald, hasper el. lign.).



Skvatbord

Skvatbordet fungerer som bølgebryder og forhindrer vand i at trænge ind i for- og sidderum.

Sidelangrem

Sidelangremmene medvirker til at give båden styrke og anvendes ved løft af båden.

Midterlangrem

Midterlangremmen giver ligeledes båden styrke og her kan mandskabet træde sikkert når man bevæger sig i båden. Midterlangremmen er ikke altid en gennemgående liste, da den kan være afbrudt mellem toftearrangementerne.

Toftelister

Tofte- og diagonallister udgør også en del af bådens styrkemæssige konstruktion.

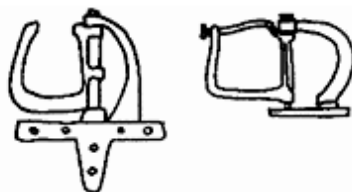
Sæder

Sædearrangementet består af rullesæde og køreskinner. Køreskinnerne kan være af stål eller nylon.



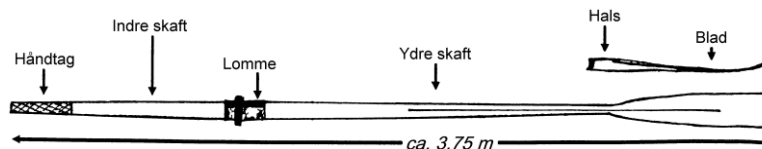
Åregangene

Årerne arbejder i åregangene, som kaldes svirvlerne. Disse er i dag oftest lavet af nylon, tidligere var de lavet af messingstøbegods.



Årerne

Årerne inddeles i håndtag, indre skaft, ydre skaft, halsen og bladet. Åren hviler i åregangen på området mellem indre og ydre skaft. Skal åren arbejde i en bevægelig åregang, er den her beskyttet af en lomme med en fastgjort klemring.



Tidligere var alle årer træårer, men efterhånden er brugen af fiberårer mest almindelig. Primært fordi de vejer betydeligt mindre..

Fiberårer må kun anvendes i plastsvirvler - aldrig i metalsvirvler, der slider åren i stykker. Og det er dyrere at skifte åren end svirvlen.

Fiberårer, der ligger i plastsvirvler skal ikke smøres, de tager ikke skade af det, men det gavner heller ikke - og er man på langtur, sætter der sig bare sand i smørelsen, og så slider det endnu mere.

Skal man bruge årerne som hjælp ved svømning, kan to træårer bære tre personer, også hvis årerne har fået en rift eller to, ligesom en knækket åre stadig vil flyde.

Hele og tætte fiberårer flyder også, men har mindre bæreevne end træårer på grund af deres egenvægt. Har de fået en flænge eller rift, så der kan trænge vand ind, er bæreevnen væk.

Fiberårer findes i flere varianter, hvor macon og big-blades er de almindelige. Det er vigtigt, at årene passer til den båd, de skal anvendes i. Roerne bør være vant til at ro med de valgte årer og gearingen skal afpasses efter deres styrke.

Roret

Roret består af rorplade, juket og ror-/styrelinen. Roret fastgøres til båden med beslag eller rorpind.



Fangliner

Fanglinerne anvendes til fortøjning. Linerne skal være af god kvalitet og have tilstrækkelig længde (min. 3 meter).

Bundpropper

Til brug for udtømning af vand er rummene forsynet med bundpropper.

2.4

Tilbehør

Redningsveste

Redningsveste skal være typegodkendt af en relevant myndighed inden for EU. Der anvendes enten oppustelige eller almindelige redningsveste, og de er sikkerhedsudstyr og skal behandles med omhu. Se mere på:

http://www.roning.dk/Aktiviteter/Turroning/4_Udstyr.aspx



Stander og flag

Klubstander og DFfR-flag. Disse anbringes henholdsvis for og agter på båden i tilhørende bøsninger.

Bådshage

Bådshage bør være fastgjort.

Øsekar

Øsekar (bør være fastgjort til båden) og gerne to.

Lygte

I henhold til søvejsreglerne skal der medbringes lygte ved roning efter mørkets frembrud. Visse steder skal der ifølge eventuelle lokale bestemmelser, anvendes hvid lanterne, lysende 360° rundt. Blandt andet gælder det i Københavns Havn.

Fender

To fendere er nyttige på ture, hvor man ikke altid kender mulighederne for fortøjning.



Bådruller

To bådruller kan lette mange situationer, hvor løft kan være vanskelige, især ved landgang og afgang på åben kyst. Bådruller kan også bruges som sikkerhedsudstyr. En rulle kan sagtens holde en eller flere personer oppe i vandet. Selvfølgelig alt efter hvilken vægtsklasse, man har valgt bådrullen i.



Anker

Et anker på 2½ til 4 kg er en glimrende ting at have med på tur. Det giver mulighed for at forankre ved en strandbred i stille vejr, uden at man behøver at trække båden på land. F.eks. hvis man holder frokostpause.

Spyd

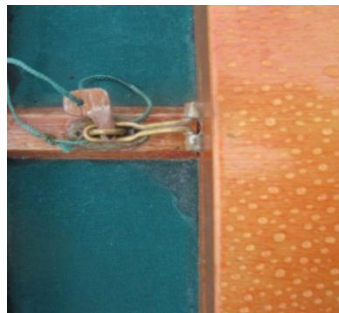
Nogle klubber bruger 2 spyd (ekstra store teltpløkke) som forankring i sandbunden ved en strandbred i stille vejr.

2.5 Sikkerhed før turen

Styrmanden har pligt til at kontrollere materiellets tilstand inden turen påbegyndes.

- Sæder og køreskinner skal være kontrolleret for slid, inden turen starter (evt. skiftes).
- Det kan altid betale sig at kontrollere årernes gearing og stand til turen.
- Styrelinen skal være så lang, at styrmanden nemt kan komme til at bruge den.
- Fanglinerne skal være forsvarligt fastgjort til båden og af en god kvalitet og minimum 3 m. Ved brug af nylon eller polyesterovværk skal tampen være "afsmeltet" eller taklet.
- Dækkene efterses for huller og revner, da de skal være vandtætte. Reparér om nødvendigt med gaffatape.
- Er båden forsynet med inspektionsluge, kontrolleres om lugen slutter helt tæt inden turen påbegyndes.
- For - og agterluger skal altid være i funktionsdygtig stand, skal være tætte og skal kunne fastgøres. (låses, så lugen ikke kan åbne sig af sig selv under turen). Lugerne er sikkerhedsudstyr og skal behandles med omhu.

Eksempler på fejl som kan forringe søsikkerheden:



Låsekile skal udskiftes



De gamle vingebeslag skal efterspændes
De er tit for løse.

Disse fejl kan bevirke at lugen kan blæse af eller forsvinder, hvis båden kæntrer.

2.6 Daglig håndtering og vedligeholdelse

Styrmanden har pligt til at kontrollere materiellets tilstand, og i forbindelse med den daglige roning skal bådens dele løbende vedligeholdes.

Hjul	Kontroller rullesæderne: Rengør hjul, hjulaksler og hjulskinner. Smør evt. hjulakslerne.
Skinner	Rengør køreskinnerne efter hver rotur. Smør aldrig køreskinnerne. Kontroller at enderne på skinnerne ikke har skarpe kanter, der ødelægger roernes lægge.
Spændholt	Rengør og smør endehager, bundhage og split med lidt fedt.
Bundpropper	Kontroller at bundpropperne kan skrues ubesværet i. Gevindet renses for urenheder og kan evt. smøres.
Åregange	Messingsvirvler må ikke have skarpe kanter, der kan ødelægge åren. Virvler, der er blevet slidt således, at de er "åbne" og derved ikke kan fastholde åren, skal klemmes sammen. Nylonsvirvler efterses for slid og fejl ved "havelågerne". Åregangene rengøres for årefedt efter hver rotur.

Årer	Træårene smøres med årefedt på lommens flade side ved klemringen før hver rotur. Årefedt aftørres efter hver rotur. Kontroller at klemringen er fastspændt.
Dæk	Dækkene efterses for huller og revner; reparer evt. med tape.
Luger	Går lugerne trægt, kan skinnerne evt. smøres. Husk at lugerne er en del af bådens sikkerhedsudstyr, hvorfor de altid skal være tætte og skal kunne fastgøres/låses.
Roret	Efterse roret for revner. Rorlinen og rorbeslag skal være forsvarligt fastgjort til roret.
Fangliner	Fanglinerne skal være forsvarligt fastgjort til båden. Kontroller at enderne ikke flosser.
Redningsveste	Redningsveste efterses for huller, defekte syninger mv. Remme og spænder kontrolleres.
	Styrmanden skal kontrollere materiellet og i samarbejde med mandskabet udføre reparationer i størst muligt omfang. Fejl og mangler, der ikke umiddelbart kan afhjælpes, SKAL registreres efter klubbens regler.
Korrekt løft	Husk at båden kun må løftes i sidelangremmen eller for og agter ved løft under kølen.
Understøtning	Når båden placeres på land f.eks. under klargøring eller ved rengøring skal den være understøttet under skotterne. Båden må aldrig hvile på midten af kølen!
Veste til tørre	Efter hver rotur skal bådens tilbehør ligeledes lægges på plads. Er redningsvestene blevet våde, skal de anbringes på en plads, hvor de kan tørre.

2.7

Klargøring af båd

Langtursroning må kun gennemføres i både, der er godkendt i henhold til DFfR's langtursreglement. (Jvf. langtursreglementet § 5).
Klargøringen af båden indbefatter et eftersyn, der svarer til den daglige kontrol og vedligeholdelse.

- Kontroller skroget for revner m.v. Lakskader udbedres.
- Efterse for- og agterskot samt for- og agterdæk. Evt. huller lappes.
- Bevægelige dele herunder ruller og åregange efterses og smøres.
- Tovværket undersøges (fangliner, rorline, snor til fastgørelse af øsekar).
- Beslag, skruer m.v. efterspændes.
- Årerne kontrolleres for revner, lakskader m.v. Gearing og smig bør kontrolleres eller afprøves på en rotur.
- Redningsvestene kontrolleres (syninger, remme, spænder, fløjte).
- Husk lygte/lanterne.

2.13

Hjemkomst

Båd og bundbrædder skal rengøres, spules og tørres af, båden skal sættes på plads i bådhallen, for- og agterluger og inspektionsluge skal være åbne, når båden står i bådhallen, træårer skal rengøres for årefedt og lægges/hænges på plads.
Telt og redningsveste skal hænges til tørre.
Eventuelle skader skal repareres med det samme. Kan det ikke lade sig gøre, skal skaden indberettes efter klubbens regler.

Er der brugt noget af indholdet i værktøjskassen, reservedelsbeholdninger eller forbindingskassen, skal det suppleres op efter hjemkomsten.





STYRETEKNIK

3.1

Formål

At give en teoretisk forståelse for hvordan man styrer og manøvrerer sin båd.

3.2

Indledning

Det er vigtigt for besætningens og bådens sikkerhed, at styrmanden kan bevare overblikket over bådens bevægelser og omgivelserne, både når vedkommende sidder på styrmandssædet og sidder ved en åre. Det kræver erfaring at styre en båd og have det fornødne overblik og overskud til at reagere korrekt uanset hvilken situation, der opstår. Nogle gange vil der være flere

valgmuligheder for manøvrering – andre gange kun en enkelt.

Der er en række situationer, hvor det er vigtigt, at styrmanden har en præcis viden om hvordan båden skal styres. I de følgende afsnit er nogle af disse situationer gennemgået, men det er vigtigt at understrege, at den enkelte styrmand via praktiske øvelser selv må sikre sig at kunne reagere korrekt, når situationerne opstår.

3.3

Bådens manøvreidler

Årerne er bådens vigtigste manøvre-middel. De anvendes til større kurskorrektioner og når roret ikke kan anvendes.

Rigtigt brugt kan årerne bruges til endog drastiske kursændringer. Eller rettere: Styrmanden kan med årerne næsten få båden til at 'vende på en tallerken'.

Ved roning i hårdt vejr med høj bølgegang vil bådens agterende ofte blive løftet op af vandet, og den eneste mulighed er at bruge årerne.

Roret anvendes til mindre kurskorrektioner. Rorets virkning er afhæn-

gig af bådens fart i forhold til det omgivende vand. Går båden fx med god fart, som primært skyldes kraftig medstrøm vil roret ikke have stor effekt.

Først når båden har opnået en vis fart, styrefart, har roret virkning. Dette skal man være opmærksom på ved havne-manøvrer. Roret kan ikke anvendes ved skodning.

Under roning vil brug af roret medføre ubalance i båden til gene for roerne. Er der tid og plads bør roret derfor kun bruges, når årerne er oppe af vandet.

3.4

Styring til søs

Bølgernes retning følger som regel vindens, men man kan opleve at bølger og vind kommer fra forskellige retninger. Ligeledes kan det ske, at båden på samme tid rammes af bølger fra forskellige retninger (fx tilbageslag fra kaj-læg).

Styrmanden skal altid være opmærksom på forholdene, og under roning i bølgegang skal styrmanden konstant vurdere om roning kan gennemføres forsvarligt. Ved vurdering af bølgernes størrelse og karakter skal man være opmærksom

på, at bølger der iagttages *med* bølgeretningen ofte undervurderes.

Foruden bølgernes højde, har også formen betydning for styringen: Krappe søer (korte mellemrum mellem bølgerne), rullende søer, lange dønninger osv. Alle kræver forskellig styring og det er endvidere vigtigt at kadencen afpasses efter bølgelængden.

En del af vejrtjenesterne indeholder også oplysninger om bølgehøjde og retning, se fx [FCOO](#)

Det er en erfaringssag, hvorledes en båd bedst styres i forhold til søen, idet også bådtypen spiller en stor rolle.

Hvis du er det mindste i tvivl om, hvorvidt båden eller mandskabet vil kunne klare turen i den type bølgegang, som du venter at møde, bør du blive hjemme. Om muligt bør du også vende om, hvis det undervejs viser sig, at enten båden eller mandskabet ikke er godt nok rustet til turen.

Bølger, der bevæger sig mod land, vil på et tidspunkt blive bremsede pga. vanddybden. Herved knækker bølgen og danner bråd. I hårdt vejr kan høje bølger endvidere blive blæst i stykker af vinden, således at der dannes bråd på åbent

hav. På kyststrækninger dannes brænding, som er en blanding af vand og luft, der ikke yder opdrift til båden. Af den grund kan passage af brænding være farlig, men ikke altid være umulig

Styring i medsø

I medsø er der en risiko for, at bølgerne på én gang skubber båden fremad og ned i bølgen foran. Derved presses båden til at ligge parallelt med bølgerne - og en efterfølgende bølge vil nemt kunne bordfylde båden, dvs. fylde store mængder vand i båden.

Bådens agterende har i modsætning til forenden ikke et skvatbord. Der er derfor intet, der forhindrer en bølge, som rammer agterenden, i at fortsætte ned i siderummet.

Roning i medsø kræver altid skærpet

opmærksomhed, og kan være direkte farlig. Fra styrmandssædet er det svært at holde øje med bølgerne, og roerne skal derfor være klar til på eget initiativ at rette båden op, såfremt der kommer en stor bølge agten ind.

Ved roning i kraftig medsø bør den ansvarlige styrmand altid nøje vurdere om roerne og han selv er placeret optimalt med hensyn til fordelingen i båden. Stroken vil oftest være den, der retter båden op, og styrmanden skal holde udvig og justere kursen, når roret er i vandet.

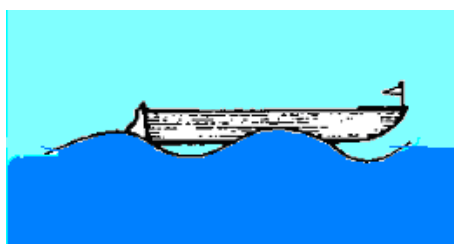


Fig. 5.1 Roning i medsø

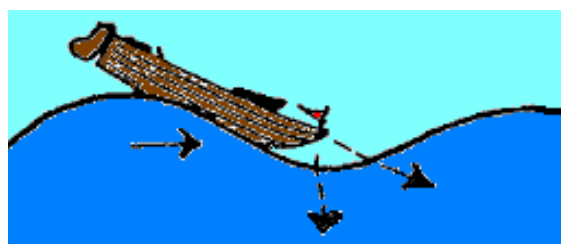


Fig. 5.2 I medsø presses båden fremad/nedad

Ved roning i medsø kan det undertiden være en fordel at krydse, dvs. styre en zig-zag kurs, så bølgerne periodevis kommer ind mod styrbords- henholdsvis bagbords side.

Styring i sidesø

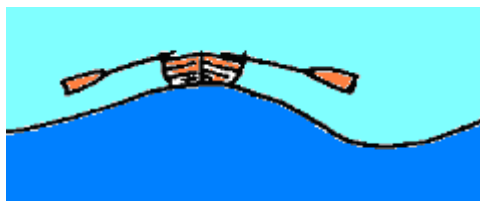


Fig. 5.3 Roning i sidesø

Roning med søen på tværs kan være vanskelig og anstrengende for roerne fordi båden vipper. I dette tilfælde vil man med fordel kunne krydse.

Vær opmærksom på revler, hvor bølgerne brydes med forøget risiko for bordfyldning.

Styring i modsø

I modvind og med en modsø bestående af små krappe bølger kan man med fordel holde kursen direkte på bølgerne. Derved bliver der mindre vindmodstand og man kommer hurtigere frem. Bølgerne kan i visse tilfælde også bidrage til stabilitet i båden.

På langtur i fx tyske langtursbåde skal man huske at gig-både **aldrig** må holde kursen direkte på bølgerne, men altid skal ligge mere parallelt med bølgerne.

Når bølgerne bliver større må man som hovedregel krydse, dvs. båden styres i zig-zag således, at den periodevis har bølgerne ind må stævnens styrbords henholdsvis bagbords side.

Vinklen på bølgen afhænger af bådtype (herunder bådens længde), samt bølgeafstand og -højde. Man kan mærke, når man har den rigtige vinkel, ved at båden ikke hugger i søen og ved at den føles i en god balance. Båden skal hele tiden være understøttet af vandet i hele køllængden og den må ikke bore sig ned i/ind i bølgerne.

Den rigtige vinkel kan ændre sig fra bølge til bølge. Styrmænd skal hele tiden holde øje og være klar til at 'falde af', når der kommer særligt store bølger. Man lader båden 'falde af' ved at lade stævnen drejes med bølgen, så båden kortvarigt bevæger sig mere parallelt med denne.

Når bølgen har passeret rettes kursen omgående op på ny. Hvis der kommer en særligt høj og skarp bølge, som fx kølvandsbølge efter et skib kan man 'holde

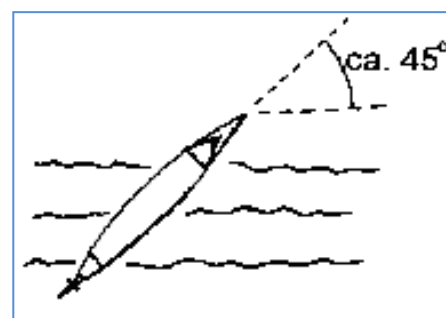


Fig. 5.4 Styring 45 grader op i søen

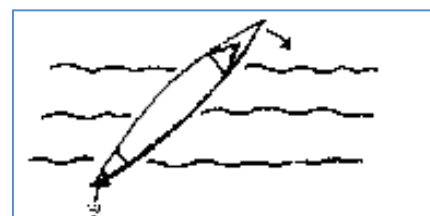


Fig 5.5 Falde af

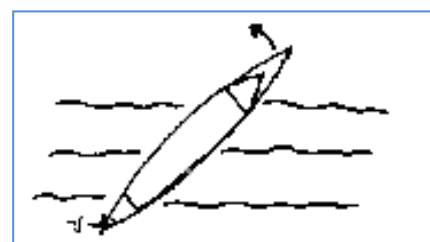


Fig 5.6 Rette op

vel' med årerne på vandet mens man ligger parallelt med bølgen og lader den glide ind under båden og væk.

At krydse

'Hugger' båden i søen eller tager den vand ind, skal der krydses. At krydse vil sige at

Når bølgerne er så høje, at det er nødvendigt at krydse, kan man udnytte, at bølgerne kommer i grupper. Mellem disse grupper er der roligere perioder, hvor vendingen kan foretages. Mens man vender vil båden ligge parallelt med bølgerne og vendingen skal foretages hurtigst muligt for ikke at risikere en bordfyldning.

Det gøres ved hjælp af årerne:

have en zig-zag kurs hvor der styres ca. 45° op i bølgerne.

F.eks. vending om bagbord:

Bagbord: DET ER VEL

Styrbord: ROR STÆRKE

Bagbord SÆT I, - evt. SÆT HÅRDT I.

--- styrmanden korrigerer med vægten

Bagbord: DET ER VEL,

KLAR TIL AT FALDE IND, FALD IND

Lige træk.

3.5

Generelle forhold

Roning i høj sø indebærer undertiden, at der ikke kan skiftes undervejs. Dette kan medføre, at styrmanden bliver kold eller fryser. Selv om det ikke er muligt at foretage et normalt skift vil det dog oftest være muligt for styrmand og stroke at skifte plads – et såkaldt kort skift. Hvis

man ikke krydser, må roeren/roerne i den ene side af båden endvidere udfører et større arbejde end mandskabet i den anden side for at holde ret kurs. Dette forhold skal styrmanden tage i betragtning når pladserne i båden fordeles. Om nødvendigt må der byttes plads.

Fralandsvind
og pålandsvind

Styrmanden skal stedse være opmærksom på vindens retning og styrke. Ligeledes skal man være opmærksom på kystens form og terrænforhold, der kan have indflydelse på vindens retning,

f.eks. skrænter, fjordmundinger, skovbryn osv. Samtidig kan terrængenstande på land, fx vindmøller eller flag give gode hints om vindens styrke og retning.

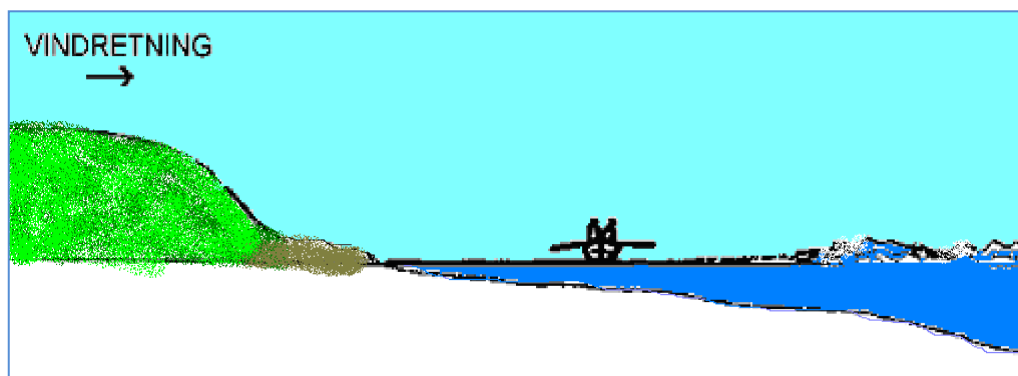


Fig. 5.7 Fralandsvind: Ved fralandsvind bør man ro så tæt på kysten, som bundforholdene tillader. Risikoen for at blive blæst på grund er lille, og man har kort ind til kysten, hvis man bliver nødt til at bjærge båd og besætning i land.

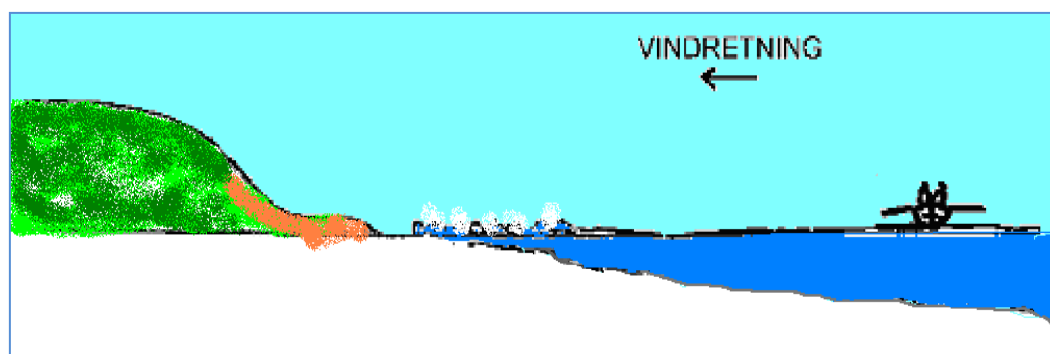


Fig. 5.8 Pålandsvind: Ved pålandsvind kan man ro i en vis afstand fra kysten - dog ikke længere fra kysten end at man stadig hurtigt kan bjærge sig i land. Risikoen for at blive blæst på grund er større, men til gengæld har man hjælp af vinden, hvis man skal bjærge båden i land.

Sejladsforhindringer

Styrmanden skal til stadighed holde øje med mulige forhindringer. Større forhindringer, der er synlige på lang afstand, er bøjer, sømærker, bundgarnspæle, opankrede både osv. Som hovedregel bør man undgå at ro tæt

forbi sådanne forhindringer, idet der kan optræde uventede strømforhold. Herudover skal styrmanden være opmærksom på forhindringer, der er svære at få øje på: Drivtømmer, knækkede pæle, sten, kloakrør mv.

Afsnit 3

Sten

En af de mest almindelige forhindringer for roere er sten. Ved roning i stenfyldt farvand gælder derfor: Sænk farten og skærp opmærksomheden. Generelt skal både 1'er og 2'er holde udkig ved nærmeste ræling. Roeren på forreste plads kan evt. vende sig ind imellem og holde udkig. Ofte ser man ikke selve stenen. I stedet ser man, at vandet 'kruser' omkring stenen. Andre gange ser man fug-

le, som sidder på stenene. Nogle styr-mænd foretrækker at gå tæt på de skær, de har identificeret både på søkort og i virkeligheden for derved at holde sig fri af de skær på kortet, som de endnu ikke har set.

Når flere både følges ad er det derfor vigtigt, at man ikke blindt følger efter den foregående båd, men selv holder udkig og planlægger sin egen rute.

Bundgarnspæle

Passage gennem en række af bundgarnspæle kræver ekstra forsigtighed, idet et udspændt garn kan gribe fat i rorpinden/roret og beskadige dette. Principielt skal der være fri passage mellem den inderste pæl og kysten. I praksis er passage indenom nettet dog ikke altid mulig, dels på grund af vanddybden, dels fordi nogle fiskere ikke respekterer reglen om fri passage.

Hvor dybt garnene placeres afhænger af, hvad der fiskes. Det er derfor en god ide at spørge de lokale om man kan forvente at garnene ligger på bunden eller i overfladen, og dermed om man sikkert kan ro over.

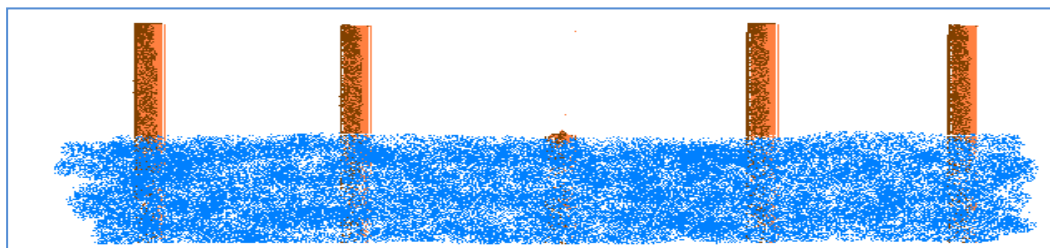


Fig. 5.9 Når der ikke er garn mellem pælene, kan man gå igennem, hvor mellemrummene er regelmæssige, idet en bredere passage nemt kan skyldes en pæl som er knækket lige under vandoverfladen. Er der garn i vandoverfladen, kan man passere over garnet med yderste forsigtighed, så linen ikke hænger i roret. Dette kan evt. tages af under passagen.

Roning på floder

Ved roning på floder skal man være opmærksom på strandet drivgods (træer, grene m.v.), der fx afslører sandbaner eller andre undersøiske forhindrin-

ger. Ligeledes bør man være opmærksom på, at der på floder ofte er kraftige strøm end man kender det fra roning i danske farvande.

Kloakrør

Mange steder langs den danske kystlinje finder man kloakrør, der leder regnvand mv. ud i havet. Disse vil typisk være afmærkede på både kort og med bøjler,

men man kan ikke altid regne med det. Hvis vandet brydes omkring noget aflangt, der strækker sig ud fra kystlinjen kan det være et sådant kloakrør.

Strøm

Foruden vind og bølger har strømmen en væsentlig indflydelse på roningens gennemførelse. Strømmens retning kan bestemmes ved at iagttage bundvegetation, bøjler, flydende genstande osv. Bøjler vil ofte hælde let i strømmens retning.

Kystens udformning har stor betydning for strømmens styrke og retning. Blandt andet landtanger, havnemoler, fjordmundinger medfører ændringer som styrmanden skal være opmærksom på.

Tidevand: I Danmark er en af de vigtigste årsager til strøm tidevandet. Man skal derfor altid orientere sig i tidevandstabellen, især hvis man vil ro i Vadehavet. (fx:

<http://frv.dk/MAALINGER/FARVANDSMAALINGER/Pages/Tidevandstabeller.aspx>

Medstrøm: Ved medstrøm kan roerne naturligvis udnytte strømmen til egen fordel, idet man kan ro, hvor strømmen er kraftigst, dog under forudsætning af,

at man ikke kommer for langt fra kysten. Ved roning i medstrøm har roret ringe virkning. Det er derfor mest sikkert at vende båden og lægge til i modstrøm.

Modstrøm: Ved roning i modstrøm kan man ofte med fordel ro ind på lavt vand, hvor strømmen som regel er mindre kraftig.

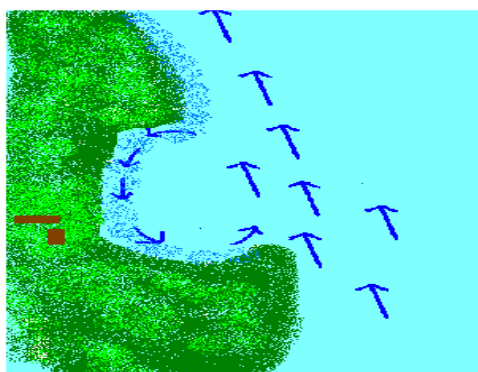


Fig 5.10 Id-vand: Ved bugter og lign. dannes id-vand, der i medstrøm opleves som modstrøm. Ror man i modstrøm, vil der de samme steder være en meget svag medstrøm, som kan hjælpe med til at spare på kræfterne.

Afdrift

Vindens, bølgenes og strømmens samlede virkning på båden kaldes afdrift. Ved afdrift skal den styrede kurs fast-

lægges således, at den faktisk roede kurs er den korteste til det ønskede mål.

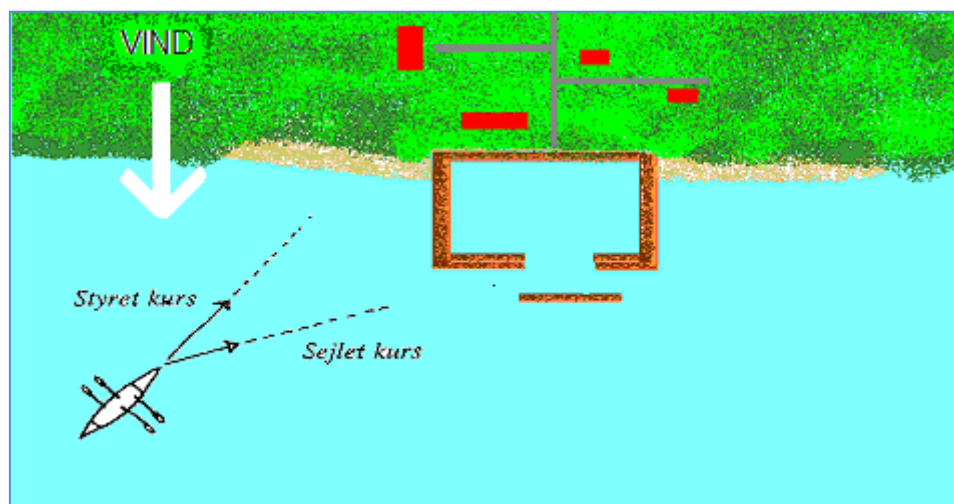


Fig. 5.11 Afdrift: Den roede kurs er summen af den styrede kurs og afdriften forårsaget af vind og strøm.

3.6

Havne

Tillægning i havn eller ved bro

Ved passage og anløb af havne skal styrmanden naturligvis være opmærksom på den øvrige trafik og respektere gældende søvejsregler.

Oversigtsforhold: Det er vigtigt at holde god afstand til moler og ved havnemundinger. Oversigtsforholdene betyder ofte, at andre har svært ved at se robådene.

Styrmanden skal derfor holde skarpt øje med den øvrige trafik og farvandsafmærkninger, master der bevæger sig i havnen, både under indsejling i et afmærket løb etc. Såfremt det ved anløb af en havn er nødvendigt at følge et afmærket sejløb, skal man ro så langt til styrbord i løbet som muligt. Det samme gælder ved udpassage.

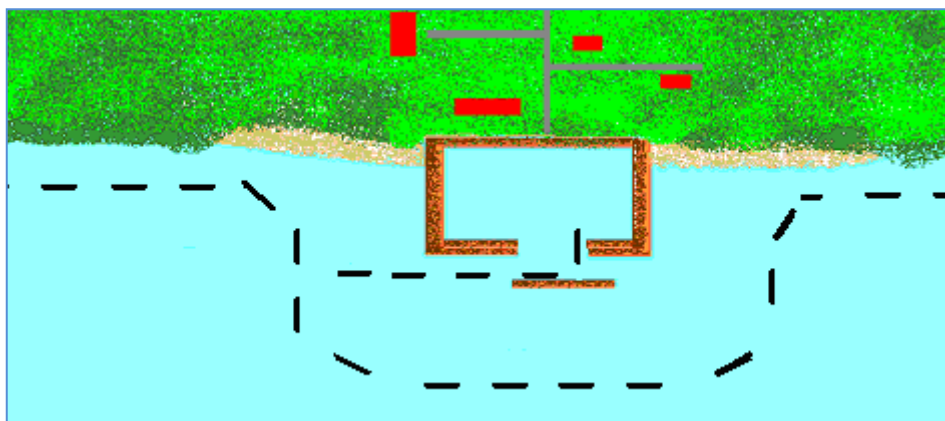


Fig. 5.12. Passage af havn. Den stiplede linje viser kursen for indsejling eller passage af en havn.

Tips til havnemanøvrer

- Bemærk at når den ene side skal 'se til åren' fordi man er for tæt på en forhindring, bør den anden side ofte 'ro småt'. Ellers risikerer man, at båden trækker endnu mere over mod den forhindring, man gerne vil undgå.
- Bemærk at bådens balance ændres, når der i en af siderne sættes hårdt i. Styrmanden korrigerer med sin vægt.
- Kommandoen 'se til åren', kan kun i begrænset omfang bruges præventivt. Roere har en hukommelse svarende til rundt regnet tre tag. Gives den unødigt tidligt, vil roerne tabe opmærksomheden, og det er nødvendigt at gentage den.



Fig 5.13. Det er klemmt, men der er altid plads til en inrigger. Og på trods af pladsforhold blev Frigg roet og kommanderet til kaj.

Anløb af bro

Styrmanden indleder med at fortælle hvilken side af båden, der lægges til ved, om man lægger til med åren tværs, langs eller rejst. Kender man ikke broens højde er det mest sikkert at gå ind med åren rejst.

Herefter nærmer man sig broen med en passende lav hastighed og i en vinkel på 30-45 grader. Det er vigtigt, at båden

altid bliver roet ind under fuld kontrol - dvs. at det ikke er vind og strøm, der skal presse båden ind til broen. En bro anløbes derfor så vidt muligt altid på **læsidens** og i **modstrøm**.

Ror man i kraftig medstrøm (fx floder) foretages tillægning ved, at man ror forbi anløbsstedet, vender båden og ror modstrøms til anløb.

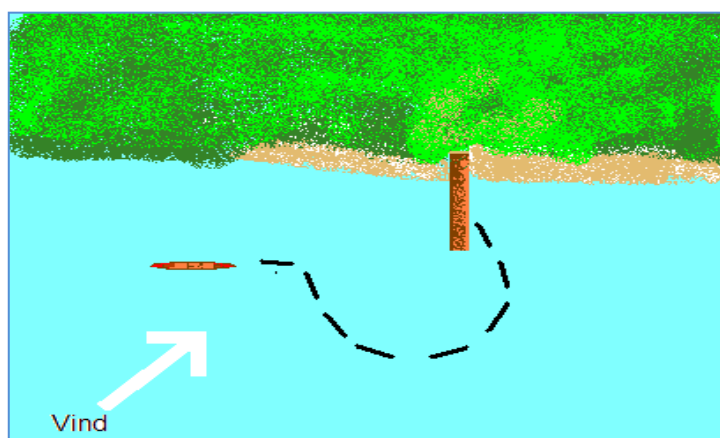


Fig. 5.14. Anløb af bro

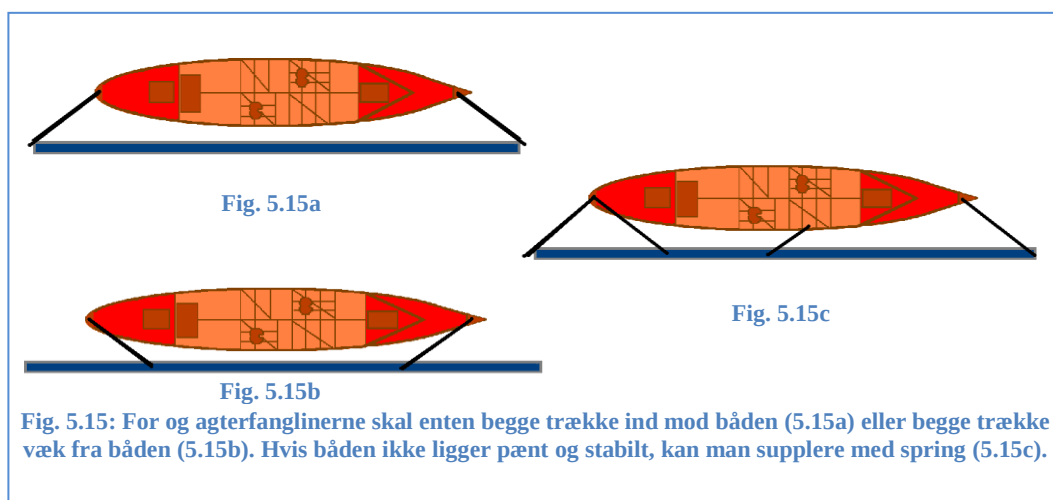
F.eks. tillægning i bagbords side:

- Det er vel.
- Bagbord rejs åre/åren langs
- Styrbord sæt i
- Styrbord sæt hårdt i.
- Styrbord det er vel

Tips ved bro og ponton

- Ingen fast regel for hastighed, sigtepunkt og vinkel, da det afhænger af:
 - Vind, strøm, bølger.
 - Længde af bro/ponton.
 - Mandskab, båd og styrmand. (Hvor sikker er man på egen og andres reaktion, samt den kraft mandskabet lægger i deres tag.)
- Altid styrefart og aldrig Karl Smart, hvor armene næsten bliver flået af for at stoppe båden.
- Bliver tillægningen for parallel vil spidsen dreje ud og agterenden ind i broen, når båden stoppes ved, at der 'sættes i'. Derved risikerer man at knække bord i agterste halvdel af båden.
- Sker tillægningen i en vinkel der er for stump, risikerer man at båden rammer broen med stævnen uden at nogen af roerne eller styrmanden kan nå broen.
- Sigt normalt aldrig på spidsen af en ponton.
- Brems båden i god tid, hvis I lægger til i en bås, da der sjældent er plads til at have årerne ude.
- Ved pontontillægning er det bedst at benytte kommandoen 'åren tværs' i stedet for 'se til åren'. Den ændrede balance i båden vil hjælpe med at dreje den og man undgår en pludselig ubalance og uopmærksomhed, hvis roerne vil undgå at ramme en forhindring.
- Husk teknikken med at dreje/vinkle båden ud fra bolværket, når der er pålandsvind. (Dvs. agterenden holdes inde og fikseres, ydersiden skodder indtil båden har en vinkel på ca. 45 grader fra bolværk. Pas på roret.
- Gå gerne ud med rejste årer og åbne swirvler, da man derved hurtigere kan få årerne på plads og være klar til at ro.

Fortøjning



Inden en båd fortøjes skal styrmanden sikre, at pladsen er forsvarlig, dvs. at båden ikke kan blive beskadiget eller kan være til gene.

Bølger: Specielt skal man være opmærksom på mulige skader, som følge af bølgegang, herunder bølger fra forbi-passerende både. Hellere én fender for meget end én for lidt.

Tidevand: Ændringer i vandstand skal ligeledes tages i betragtning, fx tidevand. Store skibe, der anløber en havn, kan også medføre store, midlertidige ændringer i vandstanden. (Pas på ved færgeløjer).

Liner: Båden fortøjes med fangliner, og det er en fordel, hvis linerne er lange.

For og agterfortøjningerne kan suppleres med spring, Se figur ovenfor.

Fendere: Det er altid en god ide at medbringe fendere på turen. Alternativt kan man anvende sko eller sæder men **aldrig redningsveste.**

Ror: Roret bindes stramt, så rorpladen peger væk fra bro eller bolværk. Skal båden ligge mere end blot kort tid bør man afmontere roret.

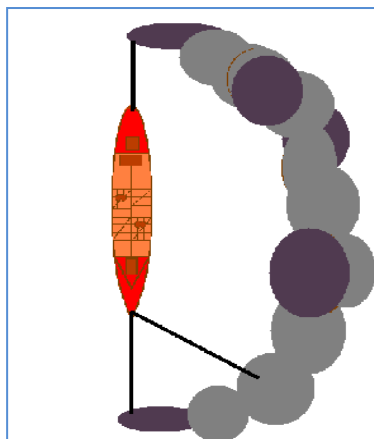


Fig 5.15: Hvis det ikke er muligt at få båden på land, og der ikke er en brugbar bro, kan man som her fortøje med en lang line, så båden ligger på tværs.

Sluser

Ved passage af sluser skal styrmanden være opmærksom på en række faremomenter. Inden man ror ind i slusekammeret, skal man naturligvis respektere evt. lys- og lydsignaler. I slusekammeret skal man passe på strømhvirvler fra ud- og indstrømmende vand. Undlad derfor helst at placere båden umiddelbart foran sluseportene. Når vandstanden ændres i slusekammeret må båden ikke være fortøjet, i stedet fastholdes båden med bådshagen. Evt kan man benytte ekstra lange fangliner, der holdes af hjælpere på land. Hjælperne haler langsomt linerne ind eller giver langsomt los alt af-

hængig af om slusekammeret fyldes eller tømmes.

Et godt tip er at bruge bundbræt eller en paddel, når man ror ind i slusen, da der sjældent er plads til årerne.

I de dybe/høje tyske "Sportboot Schleusen" skal man passe på at komme langt nok ind i slusekammeret (der er en markeringsstreg). Halvvejs nede i kammeret er der nemlig en betonkant, og bare få cm. af båden på denne kant får lynhurtigt båden til at kæntré, når man sluses nedad. Og risikoen for et beskadiget ror er stor!

3.7

Generelt

Åben kyst

Vælg landgangsstedet med omhu. Varsko roerne i god tid, dermed er de mindre uopmærksomme og der er bedre tid til at skifte sko og tøj.

Er der tvivl, så stig ud med det samme. I de gamle vejledninger står faktisk: "*Roerne må forvente at kunne blive våde fra 'øverst til nederst'.*"

Normal landgang

Svagt skrånende strandkant:

- Etter og toer stiger ud først, holder og gelejder båden længere ind, inden resten stiger ud. Derved

er der med det samme to personer til at holde båden og samtidig sikrer man sig mod ubalance.

Stejl strandkant:

- Efter stiger ud, toer sætter sig ind i midten af hensyn til balancen. Efter holder og gelejder båden længere ind, inden resten stiger ud.
- Resten kan evt. gå ad midterlangrem og stige ud i forenden, hvor der ikke er så dybt som ud for egne pladser.

Båden tømmes

- Fordel arbejdet:
 - hvem/hvor mange holder båden?
 - hvem tømmer den for bagage?
 - hvem tager roret af?
 - hvem tager årerne?
 - fordelingen er afhængig af bølger, strøm og vind – jo flere bølger/fo mere vind, jo flere til at holde båden.
- Er der bølgegang holdes båden med stævnen op i bølgerne mens den tømmes.

Tip:
Med bådruller kan båden tages på land med det samme.

- Det er en fordel, hvis den roer, der holder båden, er placeret på innersiden af båden, idet man så kan bruge kroppen (hoften) til at hjælpe med at holde båden. Står man på ydersiden af båden med ryggen mod søen er det primært armkræfterne, der bruges.

- Den roer, der holder båden, står godt ved toerpladsen eller styrmanssædet, hvorfra man bedst kan kontrollere hele båden.

Placering og understøtning

- Læg årerne, så der ikke kommer sand på årelæderet.
- Før båden bæres op, sikres at folk er korrekt placeret under løftet, dvs. flest agter omkring styrmanssædet, hvor båden er tungest.
- Når båden står på land, skal den være understøttet under skotterne. Tjek ved at presse spidsen nedad. Gynger båden er den ikke understøttet korrekt.
- Er der tvivl så husk, hvordan bådene er understøttet i bådhallen
- Placer et par bundbrædder som støtte under åregangene, eller fendere under båden for at sikre at den ikke vælter.
- **Brug aldrig redningsveste som understøtning!**

Båden bringes i orden

- Er man undervejs på en flerdagstur, er det vigtigt at båden bringes i orden, når dagens roning er slut. Dvs. affald fjernes, bundbrædderne skylles for sand, redningsvestene lægges til tørre og pakkes senere ned i rummene, båden kontrolleres for skader osv.

Landgang i hårdt vejr

Landgang gennem brænding medfører betydelig risiko for materiellet, særligt hvis brændingen ligger helt inde ved kysten. Landgang i denne situation skal derfor så vidt muligt undgås. Bemærk, at når bådens fremdrift stoppes vil brændingen indhente den med risiko for at bølgerne løber ind over agterdækket og skyller ned i sidderummet. Derudover risikerer man, at båden kastes ukontrolleret op på stranden.

Proceduren ved landgang gennem brænding ved kysten er derfor lidt anderledes end normalt.

- Ved brænding styres båden vinkelret gennem denne.
- Alle stiger ud i god tid og svømmer ind sammen med båden, så de er klar til at tage imod den på stranden. Det bedste er hvis man kan komme så langt ind at man kan bunde.
- Når båden kommer ind til stranden, skal man så vidt muligt løfte den op med det samme, da den ellers nemt bliver bordfyldt, når fremdriften stopper.
- Båden løftes så langt, at den ikke længere kan overskylles, hvorefter den tømmes som normalt. Er den langt nok oppe fjernes bundpropperne.

- Er det ikke muligt at få tømt båden inden den bliver overskyllet, tømmes båden som normalt. Pas på at bølgerne ikke slår ned i rummene imens.
- Der er så forskellige muligheder for at tage båden på land. Meget stærke roere vil kunne løfte båden

på land. Men det kan været meget hårdt for ryggen. En anden mulighed er at holde agterenden op mod bølgerne mens en person tømmer båden for så meget bagage som muligt. Især det tunge af det

Afgang fra åben kyst

Ved afgang fra en kyst benyttes i princippet den omvendte procedure i forhold til landgang:

- Båden bæres ud med stævnen op i bølgerne til en passende vanddybde – roret er ikke på!!!
- Båden holdes, mens den pakkes og gøres klar til roning. Roret sættes på hvis båden ligger stille, ellers sættes det på når man er roet ud over en evt. brænding.

- Hvis muligt tager roerne plads, mens styrmanden holder båden
- Styrmanden skubber båden ud og hopper op
- Der roes fri af brændingen. Når man er kommet så langt ud, at der ikke er fare for at man blæses tilbage i brændingen, tømmes, båden for vand, og roerne tager tørt tøj på (imens kan styrmanden kravle ud og sætte roret på, hvis det ikke kom på tidlige).

Brug af bådruller

Med brug af bådruller slippe roerne for at løfte, men skal trække eller skubbe i stedet. I gamle dage brugte sejlere og fiskere tømmertomme til at trække båden op på land. Det bruges faktisk visse steder endnu.

Nu bruger man for det meste oppustelige bådruller. De fylder ingenting, når de er rullet sammen og er ganske effektive, når de er pustet op. Man kan tage båden på land med det samme på følgende måde:

- Bådrullerne (der skal være mindst to, tre er bedst) pustes op ude på vandet inden man begynder at søge ind på land, således de er klar til brug.
 - Igen stiger alle ud af båden ligesom før. Nu er det så, det skal gå stærkt, og alle skal på forhånd være klar over, hvad de skal gøre.
 - Når båden er helt inde ved vandkanten, tager en person stævnen, en lægger to bådruller under stæv-
- nen. Den tredje person holder båden op i bølgerne.
 - Så trækker den person, der har stævnen, båden op på rullerne, mens de to andre holder i båden og hjælper også med at trække båden op på land.
 - Når bådrullerne er ved at køre af, tage man fat i dem ved agterenden og starter forfra med at lægge dem under stævnen igen.

Således kan man trække selv en fuldladet robåd op på land. Og det kan endda gøres ret hurtigt. Når båden så er trukket op på land, kan man stille og roligt tømme båden for vand og bagage.

Selv ikke så fysisk stærke roere kan benytte den metode og dermed skåne deres rygge.

De bådruller man bruger, skal have en bæreevne på mindst 250 kg pr rulle. De fås også til 500 kg og endda mere. De kraftige ruller kan klare en strand med mindre sten uden at de går i stykker. Men det er trods alt bedre, at en rulle går i stykker på en landgang end en båd går i stykker, eller der sker noget med mandskabet.

Ved afgang fra åben kyst kan man også bruge bådruller hvis man af forskellige årsager absolut skal ud igennem en brænding og ikke kan vente til bedre vejr.

Her er proceduren:

- Bådrullerne pustes op (gerne 3 styk) og lægges ind under båden. En rulle ved hvert skot og en rulle i midten. Det skal foregå så tæt ved vandkanten som muligt og vinkelret på kystelinjen.
- Mens en holder båden, kan to pakke den med bagage.
- Når alt er pakket og årerne er lagt i, skubbes båden ud i vandet. En skubber i stævnen og de andre holder balancen i båden og hjælper med til at trække båden i vandet. Når båden flyder, tømmes bådrullerne for luft, rulles sammen og lægges op i båden. Er der ikke tid til det pga brænding, må de smides op i båden ved styrmandssædet som de er, så de ikke er i vejen for roerne.
- Så gælder det om at komme hurtigt op i båden, tage fat i årerne, få fart i båden og holde denne op i bølgerne, mens den sidste mand kommer op i båden på styrmandssædet og styrer båden ud gennem brændingen.
- Roret kan, hvis forholdene tillader det, sættes på mens båden er på land. Ellers sættes det på ude på vandet, når man er kommet igennem brændingen.

Ankring

Er landgangen på kysten af midlertidig karakter (f.eks. frokost) og er vejret stille eller båden er i læ, kan man med fordel foretage en ankring af båden i stedet for at tage båden på land. Ankret, eller en anden tung genstand (15-20 kg), bindes i forlængelse af agterlinen og smides i vandet agterude, mens forlinen bindes fast på land (eller til et andet anker).

Linerne strammes derefter så meget at båden ikke kan drive på grund eller ind i andre både eller sten.

Båden må ikke efterlades uden opsyn, da bølger fra skibe eller pludselig vind kan få ankringen til at løsne sig.



Etteren holder udkig

VIND, VEJR OG BØLGER

4.1

Bølger

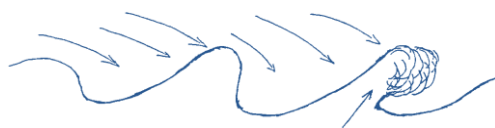
Ingen vind, ingen bølger!



Bølger dannes af den vind der passerer henover vandoverfladen.

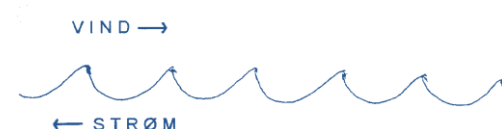
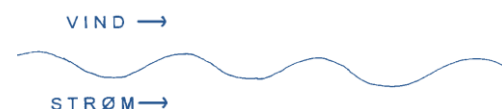


Jo længere afstand, og dermed tid som vinden har til at skabe disse bølger, jo højere bliver de.



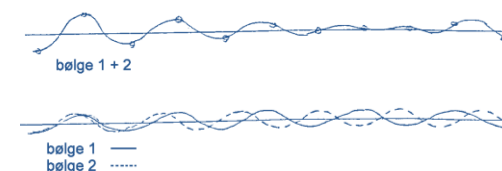
På et tidspunkt har vandet tårnet sig så meget op, at det ikke kan bære sig selv, og så brækker toppen af.

Bevæger vinden og strømmen sig i samme retning, bliver det lange, runde bølger.



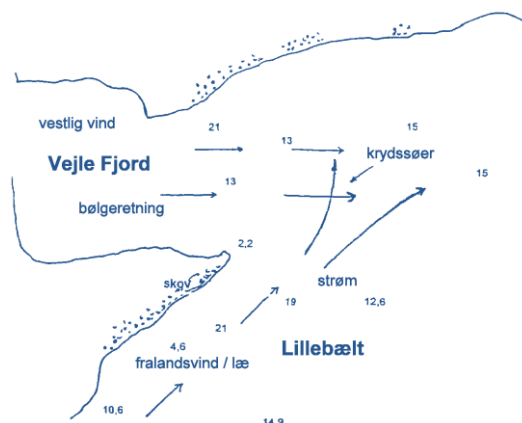
Men går vind og strøm i hver sin retning, bliver bølgerne mere krappe, og der er større fare for at de brækker.

Hvis to bølger mødes, vil deres højde

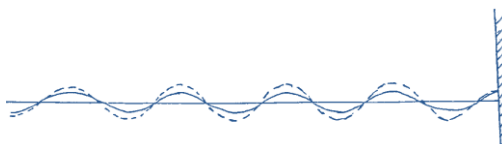


være summen af de to bølgers højde.

To eksempler på bølger der mødes



Til venstre kommer en bølgetype op nede fra Lillebælt, og fra Vejle Fjord kommer en anden bølgetype. Hvor de mødes vil der være meget forskellige bølger, lige fra næsten fladt vand, til meterhøje bølger (summen af de to bølger).



Til højre et fænomen man typisk møder langs moler og trafikerede havne. En bølge rammer molen, og på dens vej ud igen, blander den sig med de andre bølger der er på vej, og igen vil resultatet være meget uroligt vand og overraskende høje bølger.

4.2

Oplysninger om vejret

Oplysninger om vejret kan findes et ual af steder, men af forskellig kvalitet.

Gode prognoser

Vejrudsigter er mest nøjagtige, når de gælder for den nærmeste fremtid. De bliver mere og mere unøjagtige jo flere døgn, de rækker frem. Derfor er det bedst at tage den allernyeste vejrudsigt, lige inden man tager ud på vandet.



Tlf. 1853

Her kan du høre: Farvandsudsigter, Vejrobservationer, Landsudsigt, Lokaludsigter, Vejret de kommende dage.

Radio

"Stor" Vejmelding på P6 med farvandsudsigter, varsler og observationsliste udsendes dagligt via **langbølgesenderen på 243 kHz**.

Radio og TV

"Mindre" Vejmelding kan høres i forbindelse med radioens timenyheder og ses på TV.

Mobil med net

En "letvægtsudgave" af farvandsudsigterne med vind- og bølgeprognoser kan hentes på **mobil.dmi.dk** – såfremt din mobiltlf. kan gå på nettet.

Sejlsikkert

Der er i et samarbejde mellem Trygfonden, Søfartsstyrelsen, Søsportens Sikkerhedsråd og DMI udviklet en APP til mobiltelefonen, der giver dig oplysninger om vind vejr, strøm farvandsadvarsler og skydeøvelser. Du kan hente **APP'en her**

Sendeplan for langbølge	
05:45	Vejrmelding
06:00	Radioavis
08:00	Radioavis
08:03	Morgenandagt (ikke søndag)
08:30	Krop og bevægelse
08:45	Vejrmelding
09:00	Radioavis
11:45	Vejrmelding
12:00	Radioavis
17:45	Vejrmelding
18:00	Radioavis
18:03	Farvandssejlerretninger



Internettet

Der findes mange hjemmesider på internettet med meteorologiske oplysninger. For sejlere er der også adskillige sider, og der kommer løbende nye til.

De hjemmesider, som er nævnt i det følgende, er blot nogen af dem. Det gode ved vejroplysninger på Internettet er bl.a., at man kan få de nyeste oplysninger som præsenteres med både tekst og billeder, og at man kan få både oversigter, observationer og prognoser.

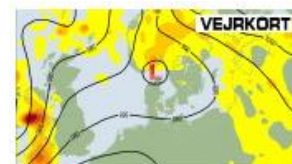
DMI

DMI har hjemmesider med et utal af gode informationer om vejr og hav. De findes på adresserne www.dmi.dk eller på ocean.dmi.dk.

Farvandsvæsenet

En tredje god vejrside er Farvandsvæsenets www.frv.dk.

Disse steder kan roeren finde både oversigter og udsigter for vejret i farvandene i tekst. Der er desuden prognosekort for det kommende døgn for vind, bølger, dønninger, strøm, temperatur og saltholdighed. Som en særlig service til lystsejlerne er der en udskriftvenlig side med kort for det kommende døgn, som man kan printe ud og tage med i båden.



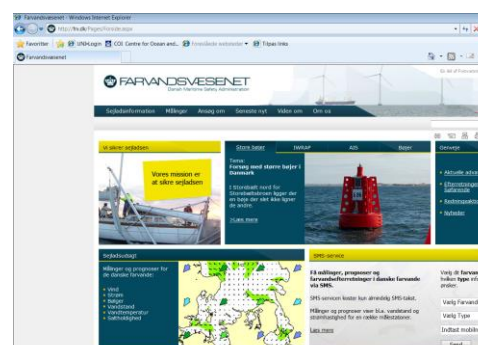
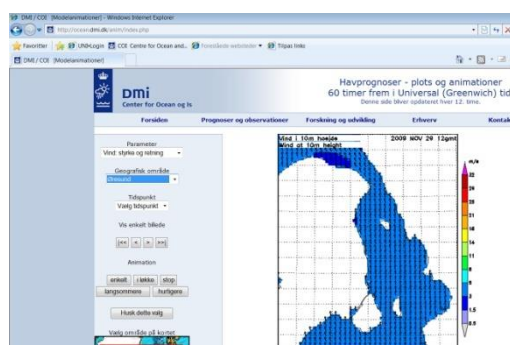
Vejkort



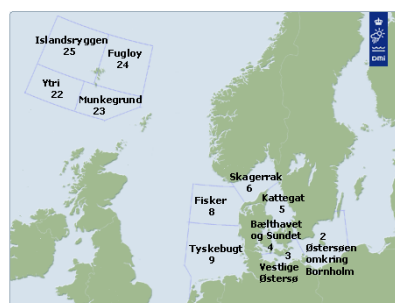
Nedbørradar



Satellitbilleder



Nogle udsnit fra hjemmesiderne
www.dmi.dk, www.frv.dk og ocean.dmi.dk



Klik på kortet eller nedenfor for at få farvandsudsigst og prognoser for vind, bølger, dønninger, strøm, vandtemperatur og saltholdighed.



Udlandske vejrtjenester

Sverige: www.smhi.se, Norge: www.met.no (evt. www.yr.no), Tyskland: www.dwd.de (evt. www.wetterzentrale.de), Frankrig: www.meteo.fr OBS: Flere vejrtjenester dækker mere end kun egen nationalitet.



SØSIKKERHED

5.1

Alarmering

I de danske farvande er det Joint Operative Center (JOC), der leder eftersøgninger og redninger af nødstedte på havet. Er uheldet ude skal JOC kontaktes via alarmcentralen på tlf. 112 hurtigst muligt. Ud over de sædvanlige oplysninger ved alarmering skal man huske at sige, at der er tale om en **søulykke**.

Og HUSK, alarmer kun når det er alvor - ikke noget med at ringe for sjov. Det er et meget dyrt apparat JOC sætter i

ALARMERING:
Ring 112,
sig "søulykke"

Kontakt til JOC.
Tlf.: 72850000
Mail: jrcc@sok.dk

Ulykker til søs:
(døgnbemandet)
Telefon: 72850000
Bed om vagthavende
i Operationsrummet

E-mail: jrcc@sok.dk

gang ved alarm. Ved misbrug, grov uagtsomhed eller letsindighed kan der blive opkrævet betaling af aktionens omkostninger hos den der alarmerede. Desuden kan en falsk alarm sætte andre menneskers liv på spil, udover det spild af tid og ressourcer det er.

Ved 112-alarmer med mobiltelefon er det vigtigt du ved hvor ulykken er sket. Brug eventuelt APP'en 112, og følg selv med på kortet. JRCC er den internationale betegnelse for centret

5.2

Forebyggelse af ulykker

Hvad kan man gøre for at forhindre eller forebygge, at ulykker sker på roture? For langturskræver DFfR's langtursreglement, at hver enkelt roer kan svømme mindst 300 meter, iføre sig redningsvest i vandet, samt kunne svømme mellem to årer.

Det handler også om, at de robåde, redningsveste og andet udstyr man benytter sig af, er i orden; mandskabet og styrmanden opfører sig fornuftigt, bruger hovedet, ikke er dumdristige, har erfaring og sørger for ordentligt kendskab til det farvand, der skal roes i. Desuden er det en god idé at være bevidst om sine egne og medroeres fysiske og psykiske begrænsninger. Man skal kunne vurdere vejret korrekt, være opmærksom på specielle kystforhold, strømforhold, bølger, vandtemperatur samt sørge for at orientere sig ordentligt, således at man altid ved, hvor man er.

Det er værd at bemærke, at de allerfleste roulykker sker på endagslangture og ofte indenfor det lokalfarvand, man kender. Det er ligesom om, at her er man på hjemmebane som lokal- eller langtursstyrmand og opfører sig, som man vil; men det er helt forkert.

Uanset hvilket farvand man ror i, skal man bruge den indvendige side af hovedet. Det kommer man langt med i de fleste situationer. Der kan kraftigt opfordres til, at man også har redningsveste med, når man ror i lokalfarvandet. Muligheden for at komme galt af sted og drukne er lige så stor. Druknedøden er ikke forbeholdt langtursroere!

I alle situationer ved en ulykke handler det om, at holde hovedet koldt, få samling på sit mandskab, og hurtigt, men roligt, forklare mandskabet, hvad der skal gøres, hvorfor og hvordan

5.3

Hvis ulykken sker

Det har ofte været diskuteret om man skulle prøve at svømme i land eller blive ved båden i tilfælde af bordfyldning, kæntring eller kollision med et andet skib. De fleste fordele taler for at blive ved båden. F.eks. kan nævnes:

- båd og mandskab er nemmere at få øje på samlet end hver for sig
- robåden kan bruges som redningsplanke
- kan båden vendes og er bølgerne ikke for høje, kan den tømmes for vand, og man kan ro ind.
- pålandsvind eller strøm fører båd og mandskab mod land
- ukendskab til området gør svømning for farlig
- mørket er ved at falde på - det bliver svært at orientere sig
- en eller flere redningsveste er forsvundet

Hvis man vil forlade båden og svømme i land, skal man gøre sig følgende forhold helt klare:

- er man meget tæt på land?
- kendes farvandet godt?
- er alle i fysisk meget god form?
- kan der ikke påregnes hjælp fra klub eller SOK?
- er alle uskadte og samtykker, så der ikke opstår panik?

Svømme i land?

Vælger man at svømme i land, er det meget vigtigt, at man gør det samlet og at alle har redningsveste på. Svømningen bør ske mellem årerne, med en åre under hver arm og den svageste roer i midten. Svømningen bør ske i retning af den kyst, man har størst chance for at nå. Det behøver, afhængig af vejr- og vindforhold, ikke at være den nærmeste. Derfor er det

så utroligt vigtigt at styrmanden er klar over hvor man er, hvilken kyst der er den nærmeste og hvor langt der er samt varslede ændringer i vejrforholdene. Desværre er flere roere omkommet under svømningen pga. utilstrækkelig fysisk form, panik, eller fordi man har haft svært ved at orientere sig.

Blive ved båden?

Det er meget vigtigt, når ulykken sker, at man skaber sig overblik over situationen, tænker sig om og ikke tager en overilet beslutning, men dog hurtigt beslutter, hvad man gør og hvorfor. Søsportens

Sikkerhedsråd mener, at chancen for at blive fundet er større, når man bliver ved båden. Men det er en stor og meget ansvarfuld beslutning, der skal tages af styrmanden i den pågældende situation.

5.4

Kæntringsøvelse

Det er en god ide at holde kæntringsøvelser med jævne mellemrum i din klub. Nogle klubber har gjort det obligatorisk i uddannelsen af nye styrmænd, at de skal lede en sådan øvelse. Andre klubber har det som en del af rokurserne.

Når en klub afholder en kæntringsøvelse skal det lokale politi underrettes om hvornår og hvor øvelsen finder sted, idet sejlere og tilskuere fra land kunne tro at en "ægte" kæntring var sket, og derfor alarmerer politi og redningsvæsen.

Bådene, der bruges til øvelsen, skal være tømt for alt løst, herunder bundbrædder

og ror, mens øsekar og redningsveste medtages naturligvis. Dette for at undgå at miste ting, som senere kunne give anledning til alarm, hvis f.eks. et bundbræt med klub- og bådnavn driver i land længere nede af kysten dagen efter.

Deltagerne skal inden øvelsen orienteres om hvordan øvelsen skal gennemføres så ingen er i tvivl om hvem, der har kommandoen og hvad der skal ske.

For dels at undgå at roerne får en åre i hovedet og dels for at beskytte svirvlerne, bør årerne smides i vandet inden båden kæntres.

Nedenstående billedserie illustrerer de forskellige faser i en kæntringsøvelse:¹



Billede 7.1 Båden kæntres. Det er sværere end de fleste tror, så alle skal vippe i takt og hold godt fast i rælingen, som man ikke får den i hovedet, når kæntringen sker.



Billede 7.2 Efter kæntringen samler styrmanden mandskabet og sikrer at alle får redningsvesten rigtigt på. Vestene kan ligge inde under båden. Mangler der en vest, må styrmanden undvære.

¹ Billederne er fra videoen "Kæntringsøvelse i Skovshoved Roklub 2001".



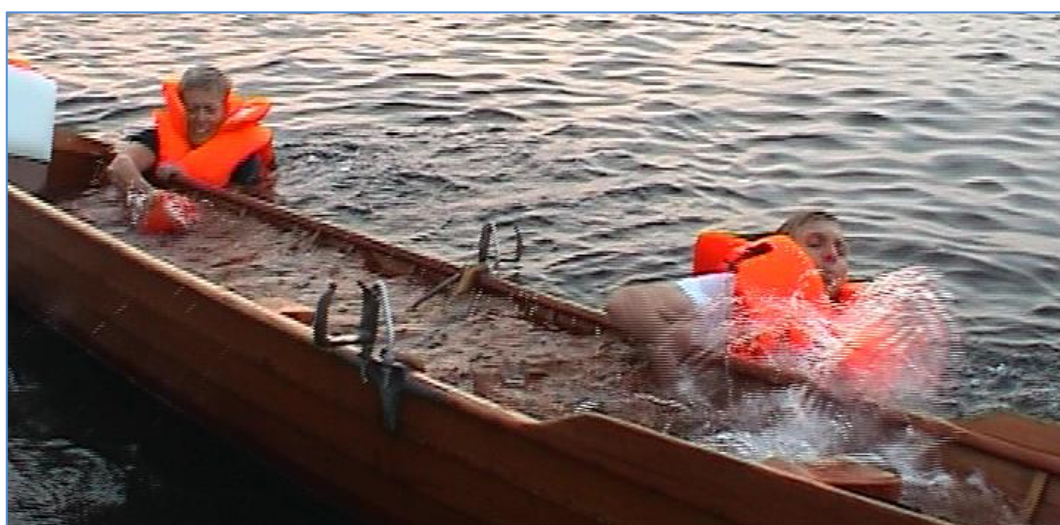
Billede 7.3 Årerne hentes og bindes til for- og agterliner. Afhængig af vind og strøm kan det være nødvendigt at svømme et stykke for at indfange årerne. De to stærkeste svømmer efter hver sin åre, mens den tredje bliver ved båden.



Billede 7.4a. Båd og mandskab er klar til vending. De to stærkeste placeres ved for- og agterende, mens den tredje placeres ved midten af båden og tager fat i kølen, for at kunne trække båden rundt.



Billede 7.4b På styrmandens kommando løfter de to roere for og agter båden, mens den tredje trækker i kølen. I praksis presses de to roere ned i vandet, men med en kraftig "træde vande" og redningsvestens opdrift, bliver båden løftet, så der kommer mindre vand ind end ellers.



Billede 7.5 Båden tømmes for vand. Mandskabet tømmer båden for vand med alle forhåndenværende midler. Er der bølger holdes den højeste liggende ræling op mod bølgerne.



Billede 7.6. Rørne ombord. Når der er tilstrækkeligt fribord, kravler rørne ombord og øser videre. Styrmænd løser årerne og rækker dem op til rørne. Når årerne er på plads, drejes båden op mod bølgerne med årerne, hvorefter styrmænd kravler ombord.



SKADESFOREBYGGELSE & NØDHJÆLP

6.1

Formål

At give et elementært kendskab til den mest nødvendige nødhjælp, som skønnes nødvendig for roere.

6.2

Indledning

Roere og måske især langtursroere kan blive udsat for mange ting på en tur, både hvad angår vind og vejr samt personskader. Det er nemmere at forebygge end at helbrede, så vi vil i denne lektion lægge stor vægt på forebyggelse.

Ved nødhjælp forstås i dette kapitel:

- at man forbereder sig hjemmefra for at forebygge/undgå skader
- at man er stand til at håndtere små skader, som kan opstå på en rotur samt sørge for kvalificeret hjælp til store skader

6.3

Forberedelse/forebyggelse

Mange kan selv gøre noget for at undgå skader og ulykker ved at forberede sig godt hjemme fra.

Fysisk træning

Det er vigtigt at være i fysisk god form, både for at klare turen, så det bliver en sjov oplevelse, men også for at klare sig så godt som muligt, hvis der skulle ske uheld undervejs.

- træn form og belastbarhed langsomt op (det kræver meget af kroppen at ro langt i flere/mange dage i tunglastede både)
- øv og anvend korrekt løfteteknik (for at undgå rygskeer)
- øv og anvend korrekt roteknik (for at undgå rygskeer)

Svømmeprøve

Aflæg svømmeprøve, gerne årligt. Samtidig er svømning også god fysisk træning.

Lær evt. også elementær livredning.

Kæntringsøvelse

Afhold gerne kæntringsøvelse en gang årligt og øv samtidig at svømme mellem 2 årer samt at tage redningsvest på i vandet.

Førstehjælpkursus

Det er en god idé at lære livreddende førstehjælp. Det skal læres på et autoriseret førstehjælpkursus! Måske kan du få et kursus via dit arbejde.

Andre kan få glæde af din kunnen, og du kan få glæde af andres kunnen!

Her er en række link til udbydere af førstehjælpskurser:

Beredskabstyrelsen: brs.dk

Beredskabsforbundet: beredskab.dk

Dansk Røde kors: rodekors.dk

ASF Dansk Folkehjælp: folkehjaelp.dk

Falck: falck.dk/

Mange idrætssammenslutninger tilbyder gratis førstehjælpskurser.

Se for eksempel Københavns Omegns Idrætssammenslutning: kaisport.dk

Prøv eventuelt også at besøge denne hjemmeside:

Falck.dk

Prøv eventuelt også at besøge denne hjemmeside:

http://www.falck.dk/pshop_privatforside/pshop_kategoriside_goderaad

6.4

Overvejelser inden man tager af sted

Påklædning

Medbring tøj til al slags vejr. Det er bedst at tøjet:

- Er i flere lag (3-lags-princippet): inderst svedtransporterende hygiejnedel (undertøj), mellemst termisk del (varmeisolerende og ventilerende), yderst vand- og vindbeskyttende del
- Giver huden lov til at ånde
- Ikke gnaver eller strammer

for at kunne beskytte mod vind, vejr, vand, kulde, varme og sol samt være bekvemt at ro i.

Fodtøj

At man også har vadesko med, så fødderne beskyttes mod skarpe genstande ved landgang.

Solbeskyttelse

Solen brænder ekstra kraftigt på vandet og vinden køler, så du mærker det ikke. Medbring og gør brug af følgende (selv når solen ikke stråler fra en skyfri himmel):

- let tøj, der kan bruges som beskyttelse mod solen
- solcreme med høj beskyttelsesfaktor
- vandfast creme
- hat og solbriller (evt. polaroid)
- undgå middagssolen
- drik rigeligt med væske (vand)

Sygdomme

Kend dit mandskabs eventuelle lidelser/sygdomme: f.eks. sukkersyge, astma, allergi osv....så du kan reagere rigtigt, hvis der skulle opstå kramper, anfald og. lign.

Stivkrampe

Tjek om din stivkrampevaccination stadig er gyldig.

6.5

Skader under turen

Hedeslag/solstik

Symptomerne er: hovedpine, svimmelhed, uklar, omtåget, rød, kvalme, pludselig bevidstløshed.

Er personen ved bevidsthed:

- Anbring personen i skygge, kom kolde omslag om håndled og fødder (is må ikke anbringes direkte på huden)
- Koldt at drikke (12° – 15° C)

Er personen bevidstløs:

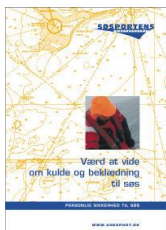
- Giv livreddende førstehjælp!
- Aflåst sideleje
- Løsn stramtsiddende tøj
- Få så vidt muligt personen til læge

Afsnit 6

Forbrændinger

- Skyl straks med koldt vand (12° – 15° C)
- Fjern **løst** tøj over forbrændingen
- Fortsæt skylningen i mindst en halv time – eller til det ikke gør ondt mere
- Ved alt andet end bagateller: **SØG SKADESTUE**
- Risiko for chok

Kulde



Her henvises til pjecen "Værd at vide om kulde og beklædning til søs" fra Søsportens Sikkerhedsråd.

Vandet i de danske farvande er sjældent rart at opholde sig længere tid ad gangen (gns. temperatur maj ca. 9,5 °C, 17,5 °C i august, og ca. 11,5 °C i oktober).

- Falder du i vandet, så vent med at svømme/bevæge dig til vejtrækningen er under kontrol, herved mindskes risikoen for at drukne

Bliver en person kuldeskadet, er det vigtigt, at varmen kommer indefra og ud. Det betyder bl.a. at man:

- Må pakke personen ind, f.eks. kan en stor affaldssæk bruges
- Gerne må give personen noget varmt at drikke (ex. Kakao), men **aldrig alkohol**
- **Aldrig må gnubbe** arme og ben varme hvorved koldt blod kan komme tilbage til hjertet. Det kan medføre døden!

Vabler

- Vabler, der ikke generer, må ikke åbnes, da huden beskytter det ødelagte væv mod inficering
- Vabler, der generer, kan punkteres med steril nål eller saks. Få al væsken ud, men bevar overhuden, hvis det er muligt!
- Smør den blotlagte underhud med fed creme, så udtørring og dermed revner undgås (det gør nemlig ondt)
- Efter nogle dage skal den løsne, tørre og hårde hud klippes bort – med skrå kanter for at undgå nye vabler
- Brug evt. vabelplaster

Sårbehandling

Hudafskrabninger:

- Rens såret med sæbe og rent vand
- Fjern alt snavs (undgå infektioner)
- Dæk med plaster/forbinding

Snitsår:

- Stands blødning ved at holde kanterne sammen.
- Skal ofte sys eller limes sammen
- Brug evt. "sommerfugleplaster" til skadestue kan besøges

Kvæstningssår:

- Uregelmæssigt, ofte dybt
- Søg skadestue

Stiksår:

- Ser ikke slemt ud, men kan skjule dybe skader og infektioner
- Søg skadestue

Forstuvninger

Anvend RICE-behandlingen:

- **R:** Ro og aflastning
- **I:** Is/koldt vand, nedkøling. Begræns hævelsen
- **Husk ingen is direkte på huden**
- **C:** Kompression. Elastisk støttebind/tape
- **E:** Elevation. Hæv skadestedet over hjertehøjde

Insektstik

Ved mistanke om brud: søg skadestue.

Myg, bier og hvepse:

- I reglen ufarlige
- Fjern brodden
- Brug en sukkerknald til at "suge" giften ud med
- Afkøl
- Smør med lokalbedøvende creme
- Nogle mennesker reagerer voldsomt allergisk på bistik. Søg læge, hurtigt!
- Ved stik i munden og svælg indtages hurtigst muligt iskolde drikke eller is for at begrænse hævelsen. Søg straks skadestue!
- Medbring evt. antihistamin ved allergisk reaktion



Humlebi



Honningbi



Myg



Stor Gedeams



Alm. Gedeams



Klæg

Brandmænd

Har lange fangtråde med nældeceller

- Barbér trådene af med skum og barberskraber eller med en sløv kniv
- Saft fra friske løg gnides på
- Behandles som et bistik



Alm. rød brandmand

Hugorme

Hugormebid er normalt kun farlige for allergikere

- Hold stedet i ro
- Afkøl, hvis det er muligt
- Søg altid læge



Hugorm

Fjæsingstik

"Havets hugorm":

- Træffes mest ved Nordjyllands østkyst og ved Anholt og Læsø. Men kan også forekomme andre steder
- Kommer om sommeren ind på lavt vand
- Giftpigge i rygfinnen og på gællelågene
- Farlig for børn og ældre mennesker
- Meget smertefulde stik. Kraftig hævelse
- Såret holdes i så varmt vand som muligt. Herved nedbrydes giften
- Tag aldrig en fisk, du ikke kender, af krogen med hænderne! (Sportsfiskere stikkes 10 gange så ofte som badende)
- (Lækker spise fisk!)



Fjæsing

6.6

Nødhjælp

Skulle der ske en alvorlig ulykke, f.eks. drukning (her henvises også til pjecen "Værd at vide om kulde og beklædning til søs" fra Søsportens Sikkerhedsråd), hjerteanfald o.lign. er det vigtigt at kende og kunne de 4 hovedpunkter i førstehjælpen (jo mere man har øvet, jo mere sidder det på rygmarven):

4 hovedpunkter

1. Stands ulykken
2. Giv livreddende førstehjælp
3. Tilkald hjælp: 1-1-2 (et-et-to)
 - Hvor mange er kommet til skade?
 - Hvor er det sket?
 - Hvad er der sket?
 - Hvor ringes der fra (telefonnummer)?
4. Giv almindelig førstehjælp

Frem for alt:

Bevar roen

Nødhjælpskassen

Kend indholdet af din nødhjælpskasse

- Hold kassen "optanket" (har klubben Falck-abonnement, kan man gratis fylde kassen op med forbrugsartikler)
- Hold kassen inden for rækkevidde under turen
- Sørg for at kassen er vandtæt
- Vælg en kasse med et passende sortiment. Sæt dig ind i kassens indhold
- Opbevar evt. det mest relevante i rospande/tæt på dig selv

Husk at fylde kassen op

De fleste kasser indeholder langt mere end du (forhåbentlig) for brug for.



Roapotek

"Ekstraudstyr" til nødhjælpskassen:

- **Smertestillende medicin.** Smertestillende og febernedsættende. (nogle er allergiske overfor acetylsalicylsyre)
- **Læbepomade.** Beskytter og smører. Heler ikke! Fås med solfaktor
- **Fed hudcreme.** F.eks. "Kopattesalve". Til smøring af forrevne og slidte hudpartier. Udtørre og heler
- **Aftersun.** Smøres på når skaden er sket. Blødgør og køler. Må aldrig bruges **før** solbadning, da den bedøver!
- **Sæbe.** Neutral og uparfumeret til sårrensning
- **"Flydende plaster".** Sprayvæske. Pas på trykflasker i solen!
- **Vableplaster** i forskellige størrelser. Dyre – men gode!
- **Håndcreme**
- **Lokalbedøvende creme**

SØVEJSREGLER

7.1

Formål

At give kursisterne kendskab til de søvejsregler, der har særlig betydning for robåde.

7.2

Indledning

De internationale søvejsregler gælder i rum sø og for alle skibe, og de har kun et formål:
At undgå at skibe støder sammen til søs.

Der findes dog nationale søvejsregler, der ændrer reglerne på en given lokalitet, f.eks. kan strømmen være årsag til at vigepligtsforhold ændres - i et sådant område gælder de internationale vigepligtsregler altså ikke.

Derfor er det altid vigtigt at gøre sig bekendt med de lokalt gældende særlige regler, før man begiver sig ud på langtur.

Søvejsreglerne er ikke altid lette at forstå. Derfor udgives de med let forståelig ledsagende tekst, hvor lovene og deres anvendelse gennemgås.

Der findes forskellige udgivelser - f.eks. Søfartsstyrelsens "Søvejsregler" og "Komma's bog om søvejsregler" af Svend Albrechtsen. I de følgende afsnit henvises til regler i bogen "Søvejsregler. 9. udgave", som det anbefales at styrmanden eller klubben anskaffer.

Desuden har Søsportens Sikkerhedsråd lavet pjecen "Værd at vide om lov & ret på vandet". Den kan bestilles eller downloades på www.soesport.dk. Det er en for fritidssejlere og -roere illustrativ og overskuelig gennemgang af sejladsreglerne

I et samarbejde mellem Codan Forsikring, Søsportens Sikkerhedsråd, Søfartsstyrelsen og Visionik A/S er der udviklet en CD-ROM, "Lær at sejle" version 2, med blandt andet opgaver indenfor Søsikkerhed, Søvejsregler og Navigation. Den kan købes ved Dansk Sejlunion, Idrættens Hus, 2605 Brøndby eller på www.sejlershoppen.dk.

På nettet kan man desuden teste sin egen viden under punktet Praktisk Sejlads på www.sikkersejlads.dk

7.3

Udkig

Læs regel 5 og kommentaren i "Søvejsregler" s. 17

At holde udkig er et begreb fra sejlskibenes tid, inden radar, radio osv. blev opfundet, men begrebet eksisterer stadig og er med i søloven. Reglen siger, at man som styrmand skal bruge øjne, ører og tekniske hjælpemidler til at holde sig orienteret om, hvad der foregår på havet, således at sammenstød undgås.

For roere vil det i praksis sige, at styrmanden sammen med roerne skal holde øjne og ører åbne. Styrmanden kigger fremad og roerne bagud, så sammen overskuer de hele horisonten rundt. Men det er styrmanden som forklarer roerne hvad det vil sige at holde udkig.

7.4

Læs regel 6 og kommentaren i "Søvejsregler" s. 18

Sikker fart

Reglerne om sikker fart tager udgangspunkt i, at man ikke må sejle hurtigere, end at man kan nå at reagere for at undgå et sammenstød.

Desuden skal man "gå med sikker fart" - dvs. at man skal tilpasse sin fart til farvand, vejr, sigtbarhed og trafik. For roere

betyder det primært at tilpasse farten til farvandet og trafikken, dvs ved roning i havne, render og smalle farvand, hvor al trafik "presses" sammen. Dette gælder også ved kaproninger på havet, men ikke på søer og baner. Her gælder særlige regler.

7.5

Læs regel 7 og kommentaren i "Søvejsregler" s. 19

Undgå sammenstød

For at undgå sammenstød kan en skibsfører gøre to ting: ændre kurs eller sænke farten.

Uanset hvilken manøvre man vælger, er det vigtigt at vise, at man kender søvejsreglerne og vil overholde dem.

Man skal gå af vejen i god tid og ved en klar og tydelig manøvre.

Især må det fremhæves, at det ikke er nok, at man i det ene skib føler, at alt er under kontrol. Enhver navigatør (styrmand) bør hele tiden tænke på, hvordan situationen ser ud fra det andet skib, og derfor bl.a. overveje om den lille kursændring på 5°-10° der tilsyneladende lige netop kan klare situationen, ikke snarere burde være en kraftig kursændring på 40°-50°, som hurtigt og klart kan erkendes fra det andet skib Kommentar til regel 8

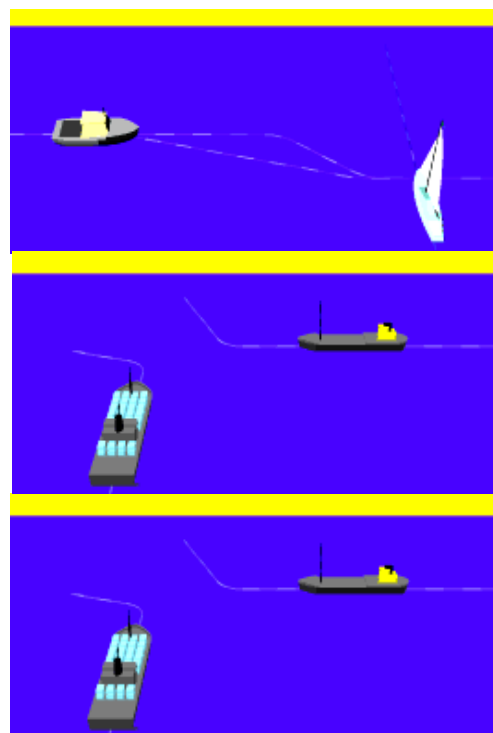
7.6

Fare for sammenstød

Når to skibes kurser skærer hinanden, kan der være fare for sammenstød. Ved at undersøge om retningen til det andet skib ændrer sig, kan man finde ud af, om faren er reel. Hvad gør man som roer?

I en situation hvor der er fare for sammenstød, skal det skib, der har vigepligt, foretage en tydelig manøvre i god tid, så det andet skib ikke er i tvivl om, at man vil vige.

Det skib, der ikke har vigepligt, skal holde kurs og fart. Hvis man er i tvivl om, hvem der har vigepligten, eller om det andet skib vil vige, kan man manøvrere for at undgå sammenstød.

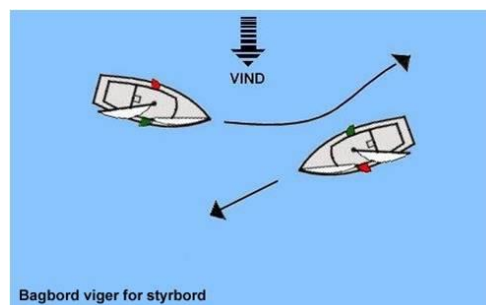


7.7

Vigeregler for sejlskibe

Vindens retning er en begrænsning for et sejlskibs handlefrihed. I vigereglerne for sejlskibe skelner man mellem at have vinden ind fra samme side og fra modsat side. Det kalder man at være på "samme halse" og at være på "modsat halse".

Hvis to skibe på modsat halse sejler med **skærende kurser**, og der er fare for sammenstød, skal det skib, der har vinden ind fra bagbord (bagbord halse), vige for det skib, der har vinden ind fra styrbord (styrbord halse).



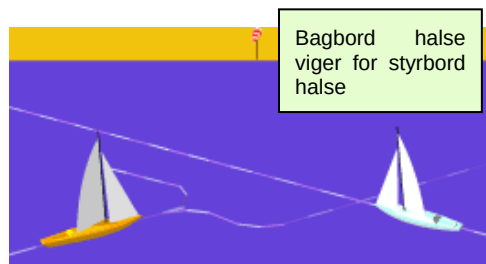
Læs regel 12 og kommentaren i "Søvejsregler" s. 28

Dette kan også udtrykkes ved:

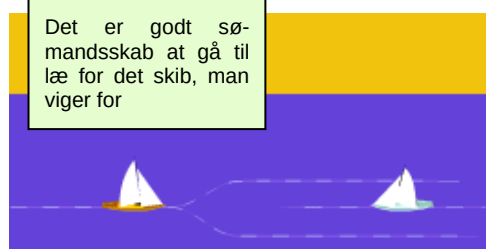
"Bagbord halse viger for styrbord halse"

Det skib, der viger, skal gå agten om det andet skib.

Det gule skib (til venstre) skal vige for det blå (til højre), ved at gå agten om.

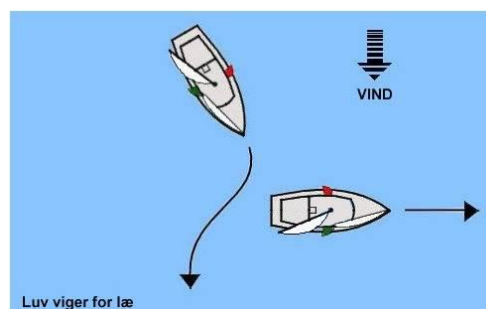


Når to sejlskibe på **modsat halse** sejler **direkte mod hinanden**, skal det skib, der har vinden ind fra bagbord, vige - enten ved at sejle styrbord eller bagbord om det andet skib



Det er godt sømandsskab at gå til læ for det skib, man viger for

Når to sejlskibe på **samme halse** sejler mod hinanden **på skærende kurser**, skal det skib, der ligger tættest mod vinden, vige for det skib, der ligger længst fra vinden.



Man siger også, at luv skal vige for læ

Det gule skib viger for det blå ved at gå agten om.



7.8

Overhaling

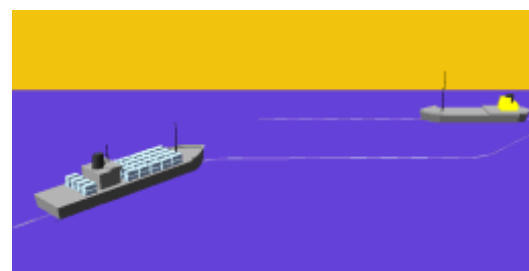
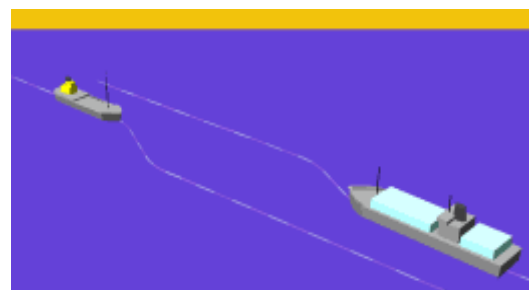
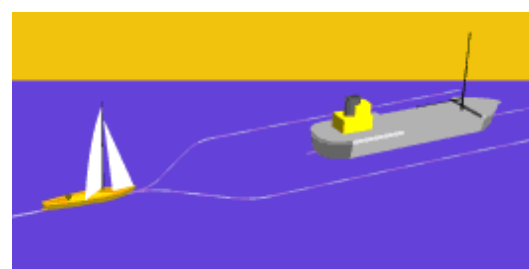
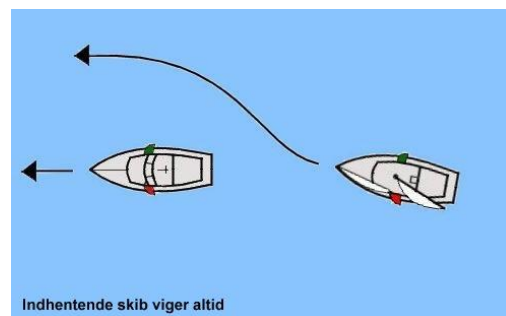
Hvis et skib indhenter et andet, skal det skib, der indhenter, altid gå af vejen.

Læs regel 13 og kommentaren i "Søvejsregler" s. 30

Der er ingen regel for om det overhalende skib skal passere det andet til styrbord eller bagbord. Men den der overhaler, må ikke umiddelbart efter overhalingen foretage en manøvre, der bringer sit skib på en skærende kurs med det andet skib. Man må som "overhaler" således ikke påføre den anden part en vigepligt.

Den der overhales skal "holde kurs og fart", dvs ikke foretage en manøvre, som gør overhalingen farlig.

Som roer gælder dette også ved kaproninger på havet, og derfor indskærpes det ofte ved kaproninger, at man ikke generer den overhalende båd, selv om det betyder man derved risikerer at få en dårligere placering.



7.9

Maskindrevne skibe og ro-både

Reglen om at fritidsfartøjer altid skal vise hensyn over for erhvervsfartøjer kendes også som sætningen:

"LYST VIGER FOR BRØD"

Maskindrevne skibe skal vige for sejlskibe. Men fritidsfartøjer skal altid vise hensyn over for erhvervsfartøjer.

Hvis to maskindrevne skibe sejler direkte eller næsten direkte mod hinanden, skal de begge dreje til styrbord.

Hvis to maskindrevne skibe sejler på skærende kurser, med fare for sammenstød, skal det skib, der har det andet på sin styrbord side, gå af vejen (højrevigeplicht).

Læs regel 14, 15, 16 og 17 og kommentarerne i "Søvejsregler" side 30-33

7.10

Læs regel 18 med kommentarer i "Søvejsregler" side 34-35

Alle skal vige for robåde, men regn ikke med det!

Med "alle" menes ikke alene motor-drevne- og sejl-førende skibe, men også sejlbrætter (surfere).

Motor viger for sejl, men!

Den grundlæggende regel er, at et maskindrevet skib skal vige for et sejlskib. Man siger også, at motor viger for sejl.

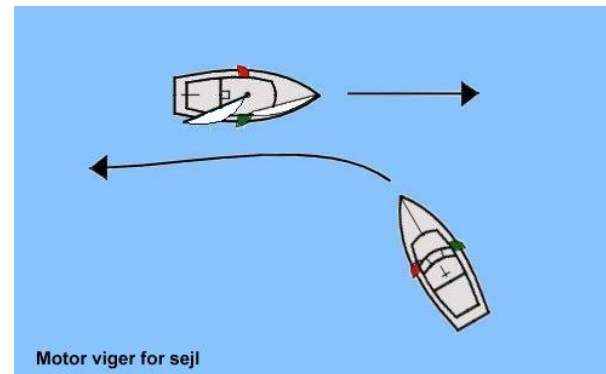
Robåde er ikke direkte nævnt i reglerne, men hovedprincipperne er at den stærke viger for den svage, så derfor:

... ALLE SKAL VIGE FOR ROBÅDE!

(det er bare ikke sikkert de ved det!)

Men godt sømandskab er alfa og omega i færdslen på havet, derfor gælder det at:

ALLE FRITIDSFARTØJER (lyst) VIGER FOR ERHVERVSFARTØJER (Brød)



LØFTE- OG BÆRETEKNIK

8.1

Formål

At indlære korrekt løfte- og bæreteknik, da roning ofte indebærer tunge løft af både i ukendte omgivelser foruden almindelig håndtering af udstyr og bagage.

8.2

Indledning

De fleste voksne mennesker ved i dag forbløffende lidt om, hvordan de med enkelte huskeregler kan skåne deres ryg mod varige skader som følge af overbelastning.

Som roer skal man være meget opmærksom på at løfte og bære rigtigt, da

vi ofte bærer den tunge båd under, set fra ryggens synspunkt, uheldige forhold som f.eks. træthed eller ukendt terræn (underlag).

Styrmanden skal være opmærksom på at mandskabet er instrueret i løfteteknik.

8.3

Rygsøjlen

Grunden til at indlære og anvende særlig teknik ved løft og transport er at beskytte rygsøjlen mod skader og overbelastning.

Rygsøjlen's vigtigste funktion er at rumme og beskytte nerveforbindelserne mellem hjernen og resten af kroppen. Rygsøjlen er kompliceret opbygget af 24

knoglehvirvler adskilt af bruskskiver (discus). Fra hver hvirvel udgår der nerveforsyning til et område af kroppen. Se figur 16.1.

Det er derfor vigtigt, at rygsøjlen ALTID er i en LÅST og UBEVÆGELIG stilling, når vi løfter eller bærer.

Brug benene

Det er hovedsagligt benene, der skal udføre løftearbejdet. Benene kan tåle store belastninger fordi de består af 3 solide led - hofteled, knæled og fodled - og kraftige muskelgrupper. Men samtidig skal muskelkorsettet omkring rygsøjlen, dvs ryg- og mavemuskler samt

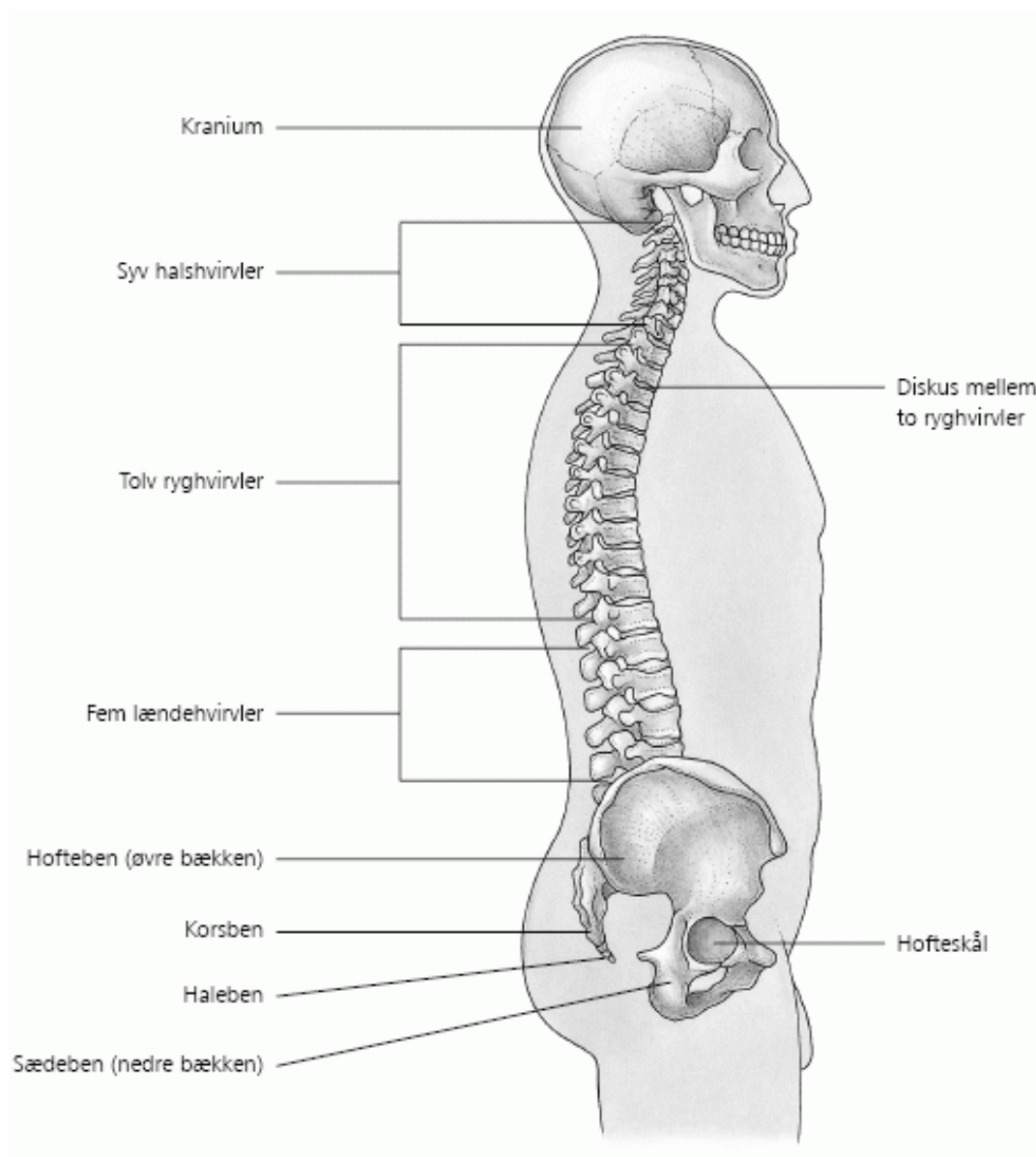
bækkenmusklerne spændes for at beskytte knoglerne i ryggen.

Genstandens afstand fra kroppen er også væsentlig, idet jo længere væk genstanden er, jo større er belastningen på ryghvirvlerne, jf. vægtstangsprincippet. Figur 16.2 illustrerer dette.

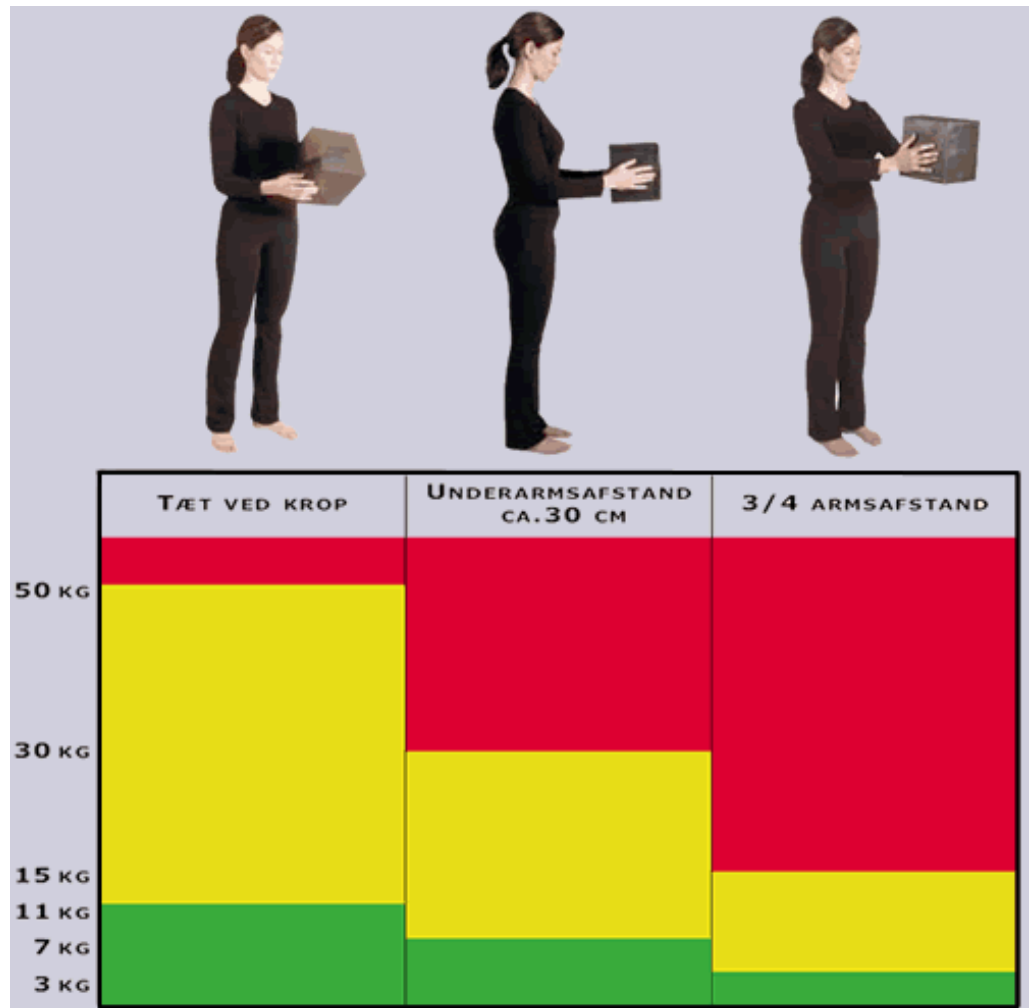
Løft af robåde

Når en inrigger skal løftes, glemmer mange at indtage den korrekte løftestilling og bruger ryggen i stedet for benene til at løfte med, især når man løfter i sidelangremmen. Styrmanden skal derfor holde øje med, at alle så vidt muligt indtager den korrekte løftestilling inden løftet kommanderes. Det er også vigtigt at alle løfter og sætter båden samtidigt,

så ingen pludselig bærer på ekstra mange kilo. Er man som styrmand usikker på, om mandskabet kender løfteprincipperne, er det en god ide at indøve disse inden turen startes og evt. aftale hvem der løfter hvor. Ikke alle er lige fysisk stærke, og nogen løfter måske bedst i en bestemt side.



Figur 16.1. Rygsøjlels opbygning set fra siden. Kilde: <http://www.laegeserien.dk>



Figur. 16.2. Figuren illustrerer et løfts påvirkning af rygsøjlen i forhold til byrdens afstand fra kroppen (ved utrænede personer). Kilde: www.maskinkorekort.dk

Grøn zone = ingen eller ringe påvirkning.

Gul zone = moderat til stor påvirkning. Kræver kraftig muskelspænding og god fysik.

Rød zone = voldsom påvirkning. Stor risiko for skade på ryghvirvler.

8.4

Løfte- og bæreregler

Generelt når noget skal flyttes fra et sted til andet, så husk:

1. Løft og bær aldrig, hvad der kan trækkes eller skubbes.
2. Brug hjælpemidler som seler, stænger el. lign.
3. Brug bådruller ved kortere flyt af robåde i stedet for løft.

Løft rigtigt

Når en byrde skal løftes, skal fremgangsmåden være:

1. Gå tæt til byrden
2. Sørg for god balance, f.eks. bred gangstående stilling
3. "Lås" rygsøjlen og undgå herefter bevægelse i den
4. Fat om muligt byrden over knæhøjde
5. Bedøm byrdens vægt
6. Fordel om muligt byrden ligeligt på begge arme og bevæg armene mindst muligt under løftet
7. Ved 1-armsløft: støt den frie arm på et knæ
8. Når flere skal løfte, skal de placere sig ved byrden efter højde og der løftes på tælling - "fatte og løft"
9. Ved løftet - brug vægtoverføring
10. Når byrden sættes: bøj først i hofter og knæ og HUSK at holde ryggen ubevægelig

PRINCIPPER:

- Løft med ubevægelig ryg
- Udnyt benene og vægtoverføring

Supplerende bæreregler:

11. Anbring byrden nær kroppens midterlinje
12. Ved tunge byrder: gå med små, bredsporede skridt og hold knæene let bøjede
13. Når symmetrisk løft ikke kan gennemføres, skift hyppigt side
14. Hold hyppige pauser, så udtrætning undgås

PRINCIPPER:

- Bær byrden med ubevægelig ryg.
- Hold byrden tæt til kroppen.
- Bær byrden symmetrisk om kroppens midterlinje.

Instruktion

Ved instruktion af andre, skal man være særlig opmærksom på, at mange personer er uvante med at bruge hoftebøjningen.

Vær desuden opmærksom på, at løfteskader lettest opstår ved mangelfuld opvarmning, træthed og dårlig trænings-tilstand.

KOMMANDOER

9.1

Formål

At give viden om hvilke kommandoer der anvendes i forskellige rosituationer.

9.2

Indledning

En god styrmand skal kunne give sit mandskab korrekte, præcise og klare kommandoer i alle situationer, der kan opstå på en rotur. Praktisk øvelse i brug og forståelse af de enkelte kommandoer og deres anvendelse hjælper til dette.

I kritiske situationer er det vigtigt, at styrmanden kan få mandskabet til at gøre det der ønskes, og gøre det i præcis det rette øjeblik. Kommandoerne skal derfor være tydelige med hensyn til hvilken side i båden der skal gøre hvad, hvornår det skal gøres, og hvornår roerne skal holde op med at gøre det.

Vejr og bådens længde kan gøre det nødvendigt at styrmanden taler højt, således at etteren kan opfatte kommandoen, og også for at roerne koncentrerer sig om at høre kommandoen.

Det er altid styrmandens ansvar at båden manøvreres korrekt. Det er ikke en undskyldning at roerne ikke gjorde, hvad der blev sagt.

Nogle kommandoer kræver en forvarsling, så roerne er forberedt på den kommando, som kommer kort tid efter. For eksempel: "Klar til at kvarte åre" (ophold) "kvart åre". Forvarslingen er en del af kommandoen og yderligere forvarsling er ikke nødvendig. "Til roning klar – ro" skal ikke varsles, så kommandoen fejlagtigt bliver til "Klar til at ro – til roning klar – ro".

Nogle kommandoer gives kun til den ene side af båden, så nævnes siden (styrbord eller bagbord) før selve kommandoen. For eksempel: "Styrbord – vel roet" eller "Bagbord – sæt i".





9.3

Kommandoer til at gå ombord og fra borde

1 og 2 ombord

- Varsling: **"Et og to klar til at gå ombord"**
Kommando: **"Et og to – ombord"**
Udførelse: På denne kommando anbringer roerne forsigtigt den fod, der er nærmest båden på bundbrættet mellem spændholt og sæde. Derefter sætter de en hånd på hver ræling, og den anden fod placeres ved siden af den første. Så sætter de sig roligt på sædet og anbringer fødderne i spændholtet.
Hensigten: Roerne skal samtidig i båden (to og to).



3 og 4 ombord

- Varsling: **"Tre og fire klar til at gå ombord"**
Kommando: **"Tre og fire – ombord"**
Udførelse: De to andre roere går ombord som ved kommandoen "Et og to – ombord".
Hensigten: Roerne skal samtidig i båden (to og to).

1 og 2 (3 og 4) fra borde

- Varsling: **"Klar til at gå fra borde"**
Kommando: **"Et og to (tre og fire) – fra borde"**
Udførelse: Roerne kører frem på sædet, anbringer fødderne på bundbrædderne, tager fat i begge rælinger, rejser sig og sætter den nærmeste fod på broen først, træder derefter ud af båden.
Hensigten: Roerne skal samtidig ud af båden (to og to).

9.4

Kommandoer til at komme fri og skabe balance

Sæt af (fra)

- Varsling: Ingen
Kommando: **"Sæt af"** eller **"Sæt fra"**
Udførelse: Den eller de roere, der sidder naturligt for afsætning, sætter af. Om nødvendigt og muligt bruges bådshage eller årehåndtag. Der sættes aldrig af med årebladet!
Hensigten: Båden skal fri af broen eller andet tillægningssted.

Balance

Varsling:	Ingen
Kommando:	"Balance"
Udførelse:	Roerne sidder i vel-roet stillingen og trykker årehåndtaget ned på rælingen. Styrmanden skaber balance ved at flytte sig på styrmandssædet. Ved kraftig ubalance kan det være nødvendigt at flytte rundt på vand-dunke eller andre tunge genstande.
Hensigten:	Der skabes ligevægt i båden, hvilket er vigtigt for såvel sødygtigheden som for roernes træk (træk med skæv ryg undgås).

9.5

Kommandoer til at starte roning eller skodning

Til roning klar

Varsling:	Ingen. Er varsling i sig selv.
Kommando:	"Til roning klar"
Udførelse:	Roerne kører langsomt frem på sædet og strækker armene.
Hensigten:	Klarmelding til at roningen skal påbegyndes om få sekunder.



Ro (væk)

Varsling:	Varsles af "Til roning klar" kommandoen.
Kommando:	"Ro" eller "Ro væk"
Udførelse:	Roningen påbegyndes og skal fortsætte indtil anden kommando afbryder den.
Hensigten:	Roningen skal begynde umiddelbart i forlængelse af kommandoen. I tilfælde hvor det er vigtigt at roningen ikke ophører unødigt (f. eks. ved krydsning af sejlrende, overhaling eller undvigemanøvre) bør styrmanden gøre roerne opmærksom på dette og grunden dertil. Når der ros under normale forhold igen, bør styrmanden ligeledes gøre opmærksom på det.



Til skodning klar

Varsling:	Ingen. Er varsling i sig selv.
Kommando:	"Til skodning klar"

Udførelse: Årens håndtag trækkes ind til kroppen. Den hule side af årebladet vendes mod stævnen.
Hensigten: Båden skal til at bakke.

Skod (væk)

Varsling: Varsles af "Til skodning klar" kommandoen.
Kommando: **"Skod"** eller **"Skod væk"**
Udførelse: Årebladet svinges ned i vandet, armene strækkes og roerne kører frem på sædet. Der fortsættes med at skodde til der gives kontraordre. Åren skives mellem tagene.
Hensigten: Båden bakker, I denne situation skal styrmanden være yderst opmærksom, da han/hun sidder med ryggen til sejlretningen. Desuden kan roret ikke bruges til at styre båden, men kun årerne.



9.6

Kommandoer til at ændre fart eller standse

Vel roet

Varsling: Ingen
Kommando: **"Vel roet"** eller **"Det er vel"**
Udførelse: Roningen eller den manøvre, der er under udførelse, skal straks ophøre og roerne indtager vel-roet stillingen med strakte arme og ben. Ved roning skal kommandoen altid falde ved slutningen af taget (undtagen hvor den er starten på kommandoen "vel roet – sæt i – sæt hårdt i").
Hensigten: Rotagene skal ophøre, men båden skyder stadig fart gennem vandet.

Småt roning

Varsling: Ingen
Kommando: **"Småt roning"**
Udførelse: Åren føres let gennem vandet med samme kadence som før, men trækket er svagere, således at styrefart opretholdes.
Hensigten: Båden fortsætter for ca. halv kraft, hvorved en langsom fart opnås til passage af vanskeligt farvand, forhindringer eller andre tilfælde, hvor styrmanden ønsker langsom fart.

Lige træk

Varsling: Ingen
Kommando: **"Lige træk"**
Udførelse: Åretaget genoptages med normal kraft af den side, som forinden havde fået kommandoen "Småt roning".
Hensigten: Kommandoen bruges til at ophæve "Småt roning" kommandoen i en af bådens sider.

Fuld træk

Varsling:	Ingen
Kommando:	"Fuldt træk"
Udførelse:	Alle roere ror igen med normal kraft.
Hensigten:	Kommandoen bruges til at ophæve "Småt roning" kommandoen i det tilfælde hvor "Småt roning" gjaldt alle roerne.

Sæt i

Varsling:	Hvis der er god tid, kommanderes der "Klar til at sætte i".
Kommando:	"Sæt i" (hvis det er muligt bør der først kommanderes "Vel roet" eller "Det er vel").
Udførelse:	Roerne sænker straks det skivede åreblad ned umiddelbart under vandoverfladen. (Årebladets forreste kant drejes lidt for at fange vandet, glide på vandet). <i>Bemærk:</i> Styrmanden skal sikre sig at roerne i denne stilling sidder med strakte arme og ben således at det stærke tryk på åren kan modstås.
Hensigten:	Manøvre der kraftigt bremser bådens fremdrift.

Sæt hårdt i (skod igennem)

Varsling:	Normalt ingen, idet "Sæt i" kommandoen er varsling om at "Sæt hårdt i" kan komme.
Kommando:	"Sæt hårdt i" , kan efterfølges af "Skod" eller "Skod igennem"
Udførelse:	Hvis årebladet allerede er skivet under overfladen som følge af kommandoen "Sæt i", drejes det nu hurtigt så årebladet står lodret i vandoverfladen med den hule side mod bevægelsesretningen. Er kommando "Sæt i" ikke blevet givet eller nået at blive udført på det tidspunkt hvor "Sæt hårdt i" kommanderes (p.g.a. en akut situation), skal årebladet omgående placeres lodret i vandoverfladen, som beskrevet før. Det er af yderste vigtighed at roerne strækker arme og ben for at kunne modstå presset på åren. I modsat fald vil båden ikke blive bremset tilstrækkeligt og roerne kan i værste fald komme til skade. Hvis kommandoen "Sæt hårdt i" efterfølges af kommandoen "Skod" eller "Skod igennem" påbegyndes skodningen umiddelbart fra den aktuelle stilling, og fortsætter med nye skoddetag indtil andet kommanderes.
Hensigten:	Kommandoen bruges hvor "Sæt i" kommandoen ikke er tilstrækkelig til at bremse båden, eller en akut situation gør at båden skal standses (evt. bakkas) øjeblikkeligt. Er farvandet eller situationen således, at styrmanden forventer at bruge "Sæt hårdt i" kommandoen, bør han/hun sikre sig i god tid, at alle roerne kan udføre den.

9.7

Kommandoer til vending af robåden

Vending af båden om bagbord

Varsling:	Ingen
Kommando:	"Bagbord til skodning klar – styrbord skal ro – skod"
Udførelse:	Bagbordsroerne indtager til-skodning-klar stillingen. Styrbordsroerne bliver siddende i vel-roet stillingen. Idet "skod" kommanderes, begynder bagbordsroerne at skodde, mens styrbordsroerne bliver siddende i vel-roet stillingen. Når bagbordsroerne passerer vel-roet stillingen, kører styrbordsroerne med frem og tager et rotag så snart bagbordsroerne er helt færdige med deres skoddetag. <i>Bemærk:</i> Styrbords fremkørsel skal være så behersket, at bagbord kan nå at trykke åren gennem vandet.
Hensigten:	Med denne kommando vendes båden på stedet, drejende mod uret (om bagbord). Styrmanden skal være opmærksom på flere forhold i forbin-

delse med denne kommando. Det er vigtigt, at der startes med skodning. Kommandoen må altså **ikke** være "Bagbord til skodning klar – styrbord skal ro - ro". Hvis der startes med roning, vil båden komme i så meget fremdrift, at dels vil det blive svært at skodde og dels vil båden blive udsat for et stærkere vrid end nødvendigt.

Styrmanden skal sikre, at roningen og skodningen foregår **skiftevis**, igen for at undgå at bordene giver sig og båden bliver utæt.

Vending af båden om styrbord

Varsling: Ingen

Kommando: **"Styrbord til skodning klar – bagbord skal ro – skod"**

Udførelse: Styrbordsroerne indtager til-skodning-klar stillingen. Bagbordsroerne bliver siddende i vel-roet stillingen. Idet "skod" kommanderes, begynder styrbordsroerne at skodde, mens bagbordsroerne bliver siddende i vel-roet stillingen. Når styrbordsroerne passerer vel-roet stillingen, kører bagbordsroerne med frem og tager et rotag så snart styrbordsroerne er helt færdige med deres skoddetag. *Bemærk:* Bagbords fremkørsel skal være så behersket, at styrbord kan nå at trykke åren gennem vandet.

Hensigten: Med denne kommando vendes båden på stedet, drejende med uret (om styrbord). Se også teksten til den forrige kommando.

9.8

Diverse kommandoer

Kvart åren

Varsling: **"Klar til at kvarte årer"**

Kommando: **"Kvart åren"**

Udførelse: Uden at standse roningen eller rytmen i rotaget trækkes åren ind, mens roeren kører tilbage på sædet, indtil roeren har fat med en hånd på hver side af lommen. Åren forbliver i åregangen under hele forløbet. Roningen fortsætter i et langsommere tempo.

Hensigten: Ved roning i kanaler eller andre smalle løb, hvor der ikke er plads til at have årene helt ude, bruges denne kommando til at sikre fortsat styrefart og dermed manøvreve.



Åren tværs

Varsling: Ingen

Kommando: **"Åren tværs"**

Udførelse: Åren trækkes ind i båden med lige meget af åren ud til hver side. Om nødvendigt tages åren ud af åregangen og holdes løftet eller lægges agten for åregang efter styrmandens anvisninger.

Hensigten: Kan anvendes ved tillægning til højere broer og hvor dele af bådens mandskab ikke skal deltage i roningen.

Åren langs

Varsling:	Normalt ingen, men ved passage af smalt sted orienteres mandskabet forinden.
Kommando:	"Åren langs"
Udførelse:	Åren slippes med den hånd der er længst væk fra åregangen, og overkroppen lænes kraftigt tilbage idet årehåndtaget styret af den anden hånd føres hen over hovedet.
Hensigten:	I tilfælde af at en roer "fanger en ugle" (ikke kan få årebladet ud af vandet), kan styrmanden give denne kommando. Dog bør roerne være instrueret i selv at klare situationen. Ser styrmanden en sådan situation, bør der også kommanderes "Vel roet", hvorefter roning genoptages, når den pågældende roer er klar igen. Gives kommandoen i forbindelse med passage af et smalt sted, er hensigten at passagen skal foregå uden skader på årerne. Det skal dog sikres, at der forinden er fart nok på båden til at komme helt igennem og få årerne ud igen. Især vigtigt ved modstrøm.

Åren ud

Varsling:	Ingen
Kommando:	"Åren ud"
Udførelse:	Motsat af "Kvart åren" kommandoen. Under tilbagekørslen på rosædet skubbes åren ud, blivende i åregangen, uden at standse roning. Roning fortsætter i samme tempo som før åren blev trukket ind.
Hensigten:	Kommandoen bruges til at ophæve "Kvart åren", "Åren tværs" og "Åren langs" og genoptage normal roning uden at tabe styrefart.

Rejs årer

Varsling:	"Klar til at rejse årer"
Kommando:	"Rejs årer"
Udførelse:	Åren skal fra vel-roet stillingen svinges op til lodret stilling. Håndtaget stilles på bundbrættet tæt ved midterlangremmen. Bladets hule side skal vende agterud.
Hensigten:	Rejste årer bruges som hilsen, svarende til andre skibes kippen med flaget. Observerer man, at et andet skib hilser på én, er det godt sømandskab at hilse igen. Kommandoen bruges også i forbindelse med tillægning ved et højt bolværk.

Lad falde

Varsling:	Ingen
Kommando:	"Lad falde"
Udførelse:	Åren lægges ned i åregangen og roerne indtager vel-roet stillingen.
Hensigten:	Kommandoen har til hensigt at ophæve "Rejs åre" kommandoen.

Fald ind

Varsling:	"Styrbord klar til at falde ind" eller "Bagbord klar til at falde ind"
Kommando:	"Styrbord – fald ind" eller "Bagbord – fald ind"
Udførelse:	Den nævnte sides roer(e) falder ind i den roning (eller skodning), der foretages af den anden sides roer(e).
Hensigten:	Kommandoen bruges til at synkronisere rotagene efter en situation, hvor roning i en af siderne var ophørt. Ved f.eks. en kursændring hvor styrbord er kommanderet "vel roet", ophæves kursændringen ved at kommandere "Styrbord – klar til at falde ind" (styrbord gør klar til at ro) efterfulgt af "Styrbord – fald ind" netop i det øjeblik, hvor bagbord sætter åren i vandet, svarende til "Ro" kommandoen.

Se til åren



Varsling:	Ingen
Kommando:	"Se til åren"
Udførelse:	Alle roerne ser til deres eget åreblad for at undgå det støder ind i noget under roning. Er en forhindring for tæt på bladet, skal roeren kvarte åre eller om nødvendigt lade åren gå langs eller tagen den op.
Hensigten:	Kommandoen har til hensigt at gøre roerne opmærksom på at der er forhindringer forude, som kan medføre at årerne skal trækkes ind.

TOVVÆRK OG KNOB

10.1

Formål

At give en kort introduktion til tovværk og vise eksempler på de mest anvendelige knob til fortøjning med mere.

10.2

Indledning

Roere tænker normalt ikke over bådens tovværk som en vigtig del af dens udstyr. Det er noget, der bare er der. Men hvem kan tænke sig at styre en båd i høj søgang uden brug af rorlinerne? Eller hvem

har lyst til at sidde og holde båden inde til broen fordi fanglinerne mangler eller er for korte, mens mandskabet går i land og spiser frokost.

10.3

Tovværk

Der findes flere forskellige typer af tovværk f.eks. flettet, vævet og slået tovværk. Fælles for alt tovværk er at det består af fibre. Fibermaterialerne kan inddeles i to hovedgrupper: plantefibre og syntetiske fibre. Det er næsten kun syntetisk tovværk, som bruges af roere.

Generelt er syntetisk tovværk stærkere end tovværk fremstillet af naturfibre. Det skyldes blandt andet, at naturfibre har en begrænset længde, hvorimod de syntetiske fibre kan fremstilles så lange, man måtte ønske det.

Kunstfibertovværk er lettere end naturfibertovværk, det har højere brudstyrke

og det påvirkes ikke af forrådnelsesbakterier eller vand. Det suger kun lidt eller intet vand. De fleste typer er mere elastiske end naturfibre og kan derfor modstå pludselige ryk.

Kunstfibertovværk kan til gengæld smelte ved gnidning og belastning over skarpe kanter.

Nogle typer af kunstfibre nedbrydes ret hurtigt af sollys, det gælder især fibre, der ikke er tilsat farvestof til beskyttelse mod UV-stråler.

For at hindre tovværkets ender i at flosse op, smeltes enderne eller takles.



Syntetisk flettet tovværk



Syntetisk 3-slået tovværk

Følg eventuelt linket: <http://www.animatedknots.com> der viser animerede knob.

10.4

Knob og stik

Råbåndsknob

Råbåndsknabet bruges til at sammenføje to tove af samme tykkelse og materiale. Tag de to ender, kryds dem. Sørg for at samme ende er øverst igen når du krydser dem over igen. Stram til. Det færdige knob skal være helt symmetrisk, ellers er det en "kællingeknude" du har bundet, og den løsner sig.



Råbåndsknob 1



Råbåndsknob 2



Råbåndsknob 3



Råbåndsknob 4



Råbåndsknob 5



Råbåndsknob 6



Råbåndsknob 7

Dobbelt halvstik

Dobbelt halvstik er meget anvendeligt. Det er nemt at binde og kan anvendes til midlertidig forstøjning om en fast pæl. Det er ikke sikkert ved ujævne ryk.

Lav en løkke og derefter endnu en løkke slået samme vej, så løkkerne er ens. Læg anden løkke oven på første og placer knobets løkker over pælen.



Dobbelt halvstik 1



Dobbelt halvstik 2



Dobbelt halvstik 3



Dobbelt halvstik 3



Dobbelt halvstik 4

Dobbelt halvstik kan også bindes omkring en pæl ved at føre tovenden rundt.



Dobbelt halvstik 1



Dobbelt halvstik 2

Dobbelt halvstik kan forstærkes med rundtørn.



Dobbelt halvstik med rundtørn 1



Dobbelt halvstik med rundtørn 2

Runtørn med dobbelt halvstik om egen part



Runtørn 1



Runtørn 2



Runtørn 3



Runtørn 4



Runtørn 5

Pælestik



Pælestik 1



Pælestik 2



Pælestik 3



Pælestik 4



Pælestik 5

Flagknob og dobbelt flagknob

Flagknobet bruges til at sammenføje to tove af forskellige tykkelser. Lav en løkke på det tykke tov og hold det i den ene hånd. Før det tyndere tov nedefra gennem løkken og så rundt om løkken. Sørg for at føre rundt om den korte ende først og så rundt om den lange ende. Før til sidst det tynde tov tilbage under sig selv for at fuldføre flagknobet.



Flagknob 1



Flagknob 2



Flagknob 3



Flagknob 4

Hvis tovene er markant forskellige i tykkelse kan enden af det tynde tov føres to gange rundt om det tykke tovs løkke. (Dobbelt flagknob)



Dobbelt flagknob

Ottetalsstik

Ottetalsstikket anvendes til at forhindre toviden i at glide ud af et øje. Lav en løkke tæt på toviden. Før toviden rundt over den lange part og nede fra op gennem løkken. Stram til. Ottetalsstikket er velegnet til fastgørelse af rorlinen i rorpladen.



Ottetalsstik 1



Ottetalsstik 2



Ottetalsstik 3