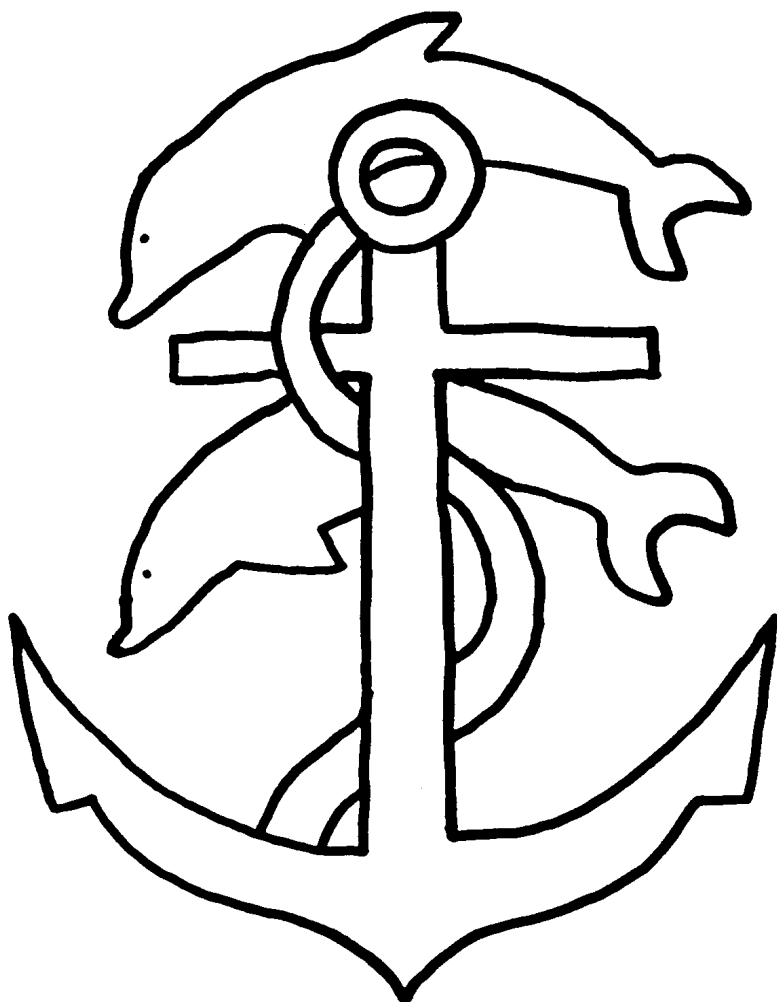


Aarhus Studenter Roklub



Instruktionsmappe til Korttursstyrmandskursus

Indholdsfortegnelse

1. INDLEDNING	3
2. STYRMANDENS ANSVAR, PLIGTER OG RETTIGHEDER	3
3. RIGTIG PÅKLÆDNING.....	4
4. KOMMANDOER.....	5
5. STYRETEKNIK	7
6. ANLØB AF BRO OG BOLVÆRK	10
7. LANDGANG PÅ ÅBEN KYST	13
8. SØVEJSREGLER.....	14
9. KOMPAS	19
10. DET DAGLIGE ROFARVAND	19
11. MATERIEL	22
12. BÅDRÆKKEFØLGE OG ROPROTOKOL.....	26
13. FARESITUATIONER.....	26
14. SKADER PÅ BÅDEN	31
15. FORSIKRINGER I ASR.....	32
16. BÅDOPTAGNING/BÅDISÆTNING VED SLÆBESTEDET	34
17. KORT OVER ÅRHUS BUGT.....	36
18. UDDANNELSE.....	37
19. REGLEMENTER FOR K-RET	38

Denne Instruktionsmappe til korttursstyrmandskursus indeholder foruden denne pjece:

- Kulde - Pjece fra Søsportens Sikkerhedsråd
- Lov og ret på vandet - Pjece fra Søsportens Sikkerhedsråd
- Himmel og hav - Pjece fra Søsportens Sikkerhedsråd
- Afmærkning af danske farvande (IALA System A)/Sejladsvejledning
- kort fra Codan/ Tryg-Baltica

Korttursstyrmandskurset omfatter således hele mappen!

1. INDLEDNING

Formålet med korttursstyrmandskurset er at give dig viden om:

- Styrmandens ansvar, pligter og rettigheder.
- Rigtig påklædning.
- Kommandoer og bådens reaktioner.
- Styreteknik, specielt i hårdt vejr.
- Anløb af bro og bolværk.
- Landgang på åben kyst (båden bæres i land og der instrueres i hvordan den understøttes).
- Søvejsregler, vigeregler, havneindløb og markeringer (bøjer etc.).
- Specielle forhold i vores daglige rofarvand, samt brug af kort i dette område.
- Materiel.
- Bådrækkefølgen, samt brugen af ro- og reparationsprotokol.
- Faresituationer.
- Behandling af skader på båden.
- Forsikring af båden.

Forudsætningen for opnåelse af K1-ret er, at kaniner har roet mindst **150 km** før K1-instruktionen påbegyndes, og mindst **300 km** inden K1-ret kan gives. Anden sæson kaniner kan starte samle underskrifter med det samme hvis de har roet de 150 km året før. Man skal dog mindst have roet 75 sæson-km inden K1-retten kan tildeles. Dette gælder også, selvom man har roet over 300 km.

2. STYRMANDENS ANSVAR, PLIGTER OG RETTIGHEDER

Ansvar

Styrmanden har ansvaret for mandskab og båd og må derfor forlange, at mandskabet ubetinget følger hans/ hendes anvisninger. Dette er vel ikke en ting, man til daglig spekulerer så meget over, men styrmanden må altid være sig sit ansvar så meget bevidst, at mandskabet i en kritisk situation ikke er i tvivl om, hvem der leder turen.

Endvidere skal styrmanden være opmærksom på, at han/hun ved uheld kan kræves retsforfulgt efter søloven, nøjagtig som enhver anden skibsfører.

Endelig har styrmanden ansvaret for mandskabets opførsel under turen.

Pligter

Styrmanden har pligt til:

- at efterse, at det materiel, der bruges til turen er i orden inden afgang.
- at turen er indskrevet i roprotokollen (ERP'en).
- at sikre sig, at roerne er kvalificerede til den pågældende tur.

- selv, at være orienteret om vejrforhold og fortrolig med søvejsregler og styreteknik.
- at kalde mandskabet til orden i tilfælde af uenighed.
- efter roturen, at sørge for, at materiellet bliver rengjort og lagt på plads.
- at notere hjemkomsten i roprotokollen.
- at sørge for, at eventuelle skader på båden bliver udbedret.

Endelig skal du være opmærksom på:

- at såfremt en roer ønsker at vende hjem, har **du** pligt til at vende om.

Rettigheder

I tilfælde af forsømmelse fra mandskabets side, har styrmanden ret til at indberette dette til bestyrelsen.

Alt dette kunne let tage modet fra en styrmand, men her må man huske, at viden altid vil blive mødt med respekt, så hvis du blot sætter dig grundigt ind i de ting, du bør vide, vil det give dig den sikkerhed, der skal til for at gøre dig til en god styrmand.

3. RIGTIG PÅKLÆDNING

En roer er rigtig påklædt, når man er klædt tilstrækkelig varmt på. Dvs. at i forårs- og efterårssæsonen kan en rigtig påklædning f.eks. være:

- T-shirt/svedtransporterende trøje
- en eller flere joggingtrøjer
- en uldtrøje/ fleecetrøje
- vindtæt jakke
- shorts/robukser, jogging-/løbebukser
- varme sokker

Midt på sæsonen kan påklædningen variere meget alt efter den danske sommers sinderlag.

Endvidere bør der også medbringes ekstra rotøj samt regntøj.

Som styrmand bør du sikre dig, at dine medroere har tøj nok med, **specielt** på lidt længere ture. En våd, kold og forkommen roer er en potentiel ulykkesrisiko. Så manglende ekstra tøj kan betyde, at du som styrmand må afbryde turen og lægge båden op!

Læs i øvrigt den vedlagte pièce om kulde.

4. Kommandoer

De fleste kommandoer er bygget over en kommando-række opdelt i tre dele:

- 1) Hvem kommandoen henvender sig til
- 2) Hvad kommandoen går ud på
- 3) Iværksættelse af kommandoen

Eksempel: "Bagbord ... til roning klar ... ro væk"

Siges der intet under punkt 1, er det underforstået, at kommandoen gælder alle roerne. Alle kommandoer skal afgives klart, tydeligt og roligt, således at styrmanden sikrer sig, at alle roerne er parate til at udføre den givne kommando.

<u>Kommando</u>	<u>Manøvrens udførelse</u>	<u>Hensigten</u>
Styrbord/ Bagbord (S/B)	Styrbord er højre side i forhold til sejltreningen (grøn). Bagbord er venstre (rød).	De fleste kommandoer kan bestemmes for én af siderne
1, 2, 3 og 4	Roerne benævnes efter deres placering i båden talt fra stævnen.	De fleste kommandoer kan også afgives for én af roerne
1 og 2 (3 og 4) klar til at gå ombord -	Roerne anbringer forsigtigt den fod der er nærmest båden på bundbrættet mellem spændholt og sæde, sætter en hånd på hver essing. Roeren holder stadig vægten på broen og venter på næste kommando	Roerne skal i båden to og to, for at beholde balancen.
- om bord	Roeren flytter vægten fra broen og over i båden. Den anden fod placeres ved siden af siden af den første, og roeren sætter sig på rullesædet samt placere fødderne i spændholtet.	
1 og 2 (3 og 4) klar til at gå fra bord -	Roerne køre frem på sædet anbringer fødderne på bundbrædderne, tager fat i begge essinger, rejser sig og sætter den fod der er nærmest broen på broen. Roeren har stadig vægten i båden og venter på næste kommando.	Roerne skal op af båden samtidig
- Fra borde	Roerne flytter vægten fra båden og over på broen og går fra borde.	
Balance	Roerne sidder i "vel-roet-stilling". Styrmanden skaber balance ved at flytte sig på styrmandssædet.	Der skabes ligevægt i båden
Vel roet eller "det er vel"	Roeren sætter sig med strakte ben og strakte arme, ryggen let foroverbøjet. Åren er over vandet vinkelret udfra båden med vandret åreblad.	Roning skal ophøre / indtag udgangsstillingen
Til roning klar -	Roerne kører frem på sædet med strakte arme. Åren er over vandet med lodret åreblad.	At være klar til roning
- Ro væk	Åren sættes i vandet og roning påbegyndes. Roningen fortsætter indtil anden kommando gives.	
(S/B) Småt roning	Åren føres let gennem vandet, men styrefart bibeholdes.	Langsom fart
Lige træk	Alle roer med alm. styrke.	
(S/B) Kvart åren	Åren forbliver i åregangen og trækkes ind, til roeren har fat på hver side af klemringen.	Passe på ved forhindringer
Åren ud	Åren skubbes ud på plads, uden at roningen ophører	

<u>Kommando</u>	<u>Manøvrens udførelse</u>	<u>Hensigten</u>
(S/B) Åren ind	Alle (eller S/B) trækker åren ind. Om nødvendigt tager de åren ud af åregangen og sidder med den.	Ved tillægning ved broer
(S/B) Se til åren	Alle (eller S/B) ser til deres eget åreblad. Roerne afgør selv derefter, hvor vidt åren skal trækkes lidt ind, eller evt. lægges langs.	Ved tillægning ved broer eller forhindringer i vandet
Åren langs	Åren slippes og kroppen lænes så langt tilbage, at åren kan føres over hovedet.	Før skift, eller hvis der kommer en forhindring i vandet, der kræver, at åren ligger langs med båden.
(S/B) Til skodning klar -	Årens håndtag trækkes op til brystet. Den hule side vendes mod stævnen.	Båden skal bakke
- Skod væk	Årebladet sættes i vandet, armene strækkes og roeren kører frem på sædet. Der fortsættes med skodning til der gives kontraordre. Åren skives mellem åretagene.	
S/B fald ind	Den nævnte side falder ind i den roning (skodning) og rytme, der foretages af den anden side.	
Bagbord til skodning klar, styrbord til roning klar, Skod væk	Bagbordsroerne indtager til skodning klar stillingen. Styrbords roerne bliver siddende i "vel-roet-stilling". Bagbord skodder og når vel-roet passerer, kører styrbord med frem og tager et rotag (når bagbord er helt færdig med sit skoddetag). Bemærk at styrbords fremkørsel skal være så behersket, at bagbord kan nå at udføre skoddetaget	Båden skal vendes på stedet
Rejs åren	Åren skal fra "vel-roet-stilling" svinges op til lodret stilling. Håndtaget stilles på bundbrættet tæt ved midterlangremmen. Den hule side vender agterud.	Ved anløb af højt bolværk og ved hilsen med åren
Lad falde	Åren lægges forsigtigt i åregangen og roeren sidder derefter i vel roet stilling.	
Åren på vandet	Fra "vel-roet-stilling" lægges årebladet ned på vandoverfladen. Roeren holder stadig ved åren.	Hvilestilling og/ eller skabe stabilitet i båden
Det er vel - sæt i	Armene og benene strækkes og kroppen lænes stærkt fremover for at kunne modstå trykket. Roeren sænker det skivede (vandrette) åreblad ca. 10 cm under vandoverfladen.	Standse båden
- Sæt hårdt i	Årebladets hule side vendes mod stævnen, og der skoddes evt. lidt NB! Bruges kun efter "Det er vel - sæt i"	Standse båden helt

5. STYRETEKNIK

Kursændring

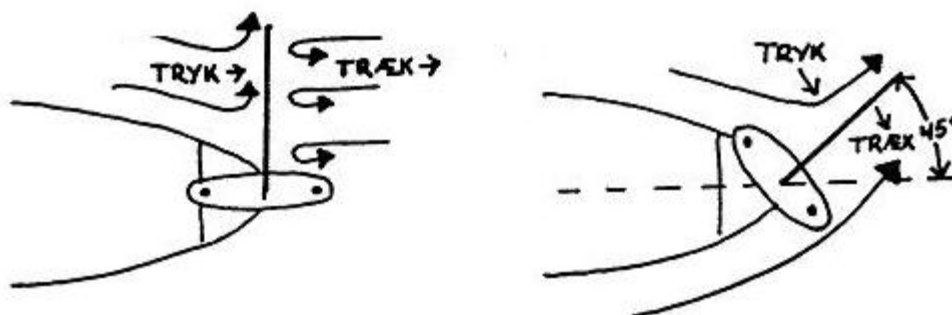
Når styrmanden under turen ønsker at ændre kurs af en eller anden årsag, er det mest nærliggende middel hertil roret. Imidlertid forholder det sig således, at roret på en robåd kun har ringe virkning, og det kræver derfor god plads, dersom man ønsker en større kursændring. Bliver det nødvendigt med en drejning på forholdsvis lille plads, eventuelt vending af båden på stedet, må man tage årerne til hjælp. Til gengæld giver dette også ualmindelig fin manøvreevne.

Roret

Vi skal her se nærmere på brugen af roret.

Det er ikke ligegyldigt, hvordan roret bruges. Det viser sig nemlig, at roret har relativ ringe virkning i det tidsrum, årene er i vandet, og samtidig føler roerne, at båden er blevet betydeligt tungere at trække (roret "sætter i"). Derfor er det rigtigst kun at benytte roret, mens årene er ude af vandet. Yderligere bør trækket i roret begrænses, fordi rorets styrevirkning fremkommer ved forbigående vand, og roret derfor har sin største virkning, når det er drejet ca. 45 grader i forhold til hvilestillingen (fig. 1).

Figur 1. Rorets stilling.



Årerne

Som tidligere nævnt, må man tage årerne til hjælp, når man har brug for en hurtig manøvre. Ved hjælp af forskellige kombinationer af arbejdet med årerne kan man selv bestemme graden, lige fra den svageste kurve ved brug af roret til den kraftigste drejning, nemlig vending på stedet, ved skiftevis skodning og roning. Vi skal her opstille en sådan række eksempler, idet vi hele tiden regner med en kursændring bagbord over:

Bagbord - småt!

Bagbord - vel roet!

Bagbord - vel roet!, bagbord - sæt i!

Bagbord - vel roet!, fire - sæt i!

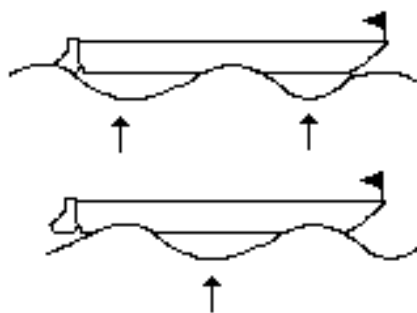
Vel roet, bagbord til skodning klar, styrbord skal ro - skod!

Det er værd at bemærke, at det giver en betydelig kraftigere drejning at lade fire alene sætte i, frem for at lade både to og fire, eller to alene, sætte i.

Forhold i høj sø

Ved roning i forholdsvis ringe sø behøver styrmanden ikke tage særlige hensyn, men kan lægge kursen efter behag. Tager bølgerne imidlertid til, nødsages han til at skærpe opmærksomheden og indrette roningens efter forholdene. Her må det pointeres, at en to-åres båd er bedst egnet til roning i høj sø fremfor en fire-åres, fordi den er kortere og hurtigere at manøvrere med. På figurerne er vist forskellige situationer, som kan tænkes at indtræffe under turen.

Figur 2. Båden understøttes ikke.



På fig. 2 ses, at båden i mod- eller medsø ofte vil komme til skiftevis at ride på en eller to bølgetoppe uden at være understøttet i sin fulde længde, men skiftevis på midten og i enderne – med roret ude af vandet, således at der ikke kan styres med det.

Figur 3. Fare – båden skubbes af bølgerne.



Den farligste situation er "medsø"! Fig. 3 viser en potentiel særdeles farlig situation. Båden er på vej ned ad bølgen med god fart (medsø), roret er ude af vandet. Båden vil stoppe op, når stævnen rammer nede i bølgedalen og svinge agterstævnen ud, så båden lægger sig på tværs af bølgerne - og næste sø kan i værste fald bordfylde båden. Roret er som sagt ude af vandet, så styrmanden har ingen mulighed for at styre sig ud af situationen – men er der erfarne roere ved årerne, "fanger" de båden på eget initiativ og retter den op/ fastholder kursen.

Er der tale om urutinerede, nye roere, er det sikrere, at den indskrevne "styrmand" selv sidder ved en åre, kan se bølgerne og i givet fald gribe ind. Har man ikke tiltro til mandskabets evner, bør du som styrmand nok overveje, om ikke turen bør afbrydes.

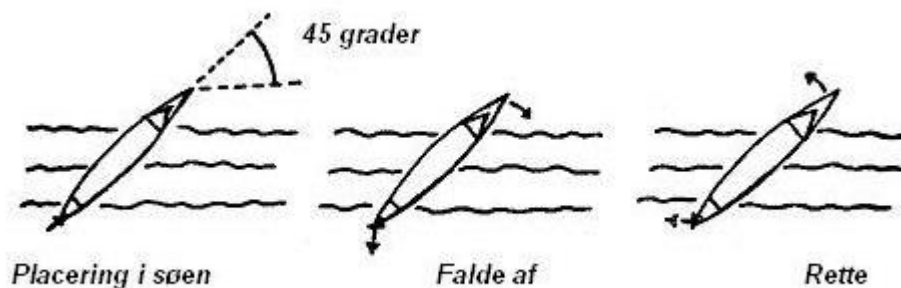
Ror man parallelt med søerne, sikrer man rigtignok, at båden understøttes i hele sin længde, men til gengæld opstår den situation, som er vist på fig. 4, hvor båden netop befinder sig på en bølgetop. Båden kommer til at rulle og mister sin stabilitet. Desuden vil den snart være oppe på en bølgetop og snart nede i en dal, hvilket vanskeliggør arbejdet med årerne. Også i denne situation er risikoen for bordfyldning stor.

Figur 4. Parallelt med bølgerne.



Derfor skal man – eventuelt – dels sætte farten lidt ned og dels krydse frem mod målet, som vist på fig. 5. Ved at gå skråt mod bølgerne opnår man nemlig, at den enkelte bølge understøtter et længere stykke af båden, og denne ligger mere stabilt i vandet.

Figur 5. Falde af på bølgerne.



Hvilken vinkel båden skal indtage i forhold til bølgen er vanskeligt at give anvisning på. Det læres bedst ved øvelse under kyndig vejledning.

I kraftig sø er det eneste rigtige altså et kompromis mellem nævnte forhold, nemlig at man krydser frem. Alligevel kan enkelte bølger ramme båden med stor kraft, og man bør derfor "falde lidt af", dvs. give lidt efter for bølgerne ved at lade båden dreje en smule med dem. Dette gøres ved hjælp af roret og straks efter må man rette båden op igen. Det er klogt at holde lidt mere op mod vinden, end den direkte kurs nødvendiggør, da man derved får større spillerum for styringen.

I reglen er langt fra alle bølger lige store. Det viser sig, at der gerne kommer nogle store bølger lige efter hinanden og derpå et stykke med væsentligt roligere vand. Dette ophold mellem bølgerne benyttes til at rette båden op.

Til slut skal lige nævnes et specielt forhold, som man bør passe på. Det er kølvandsbølger, som kan være ret slemme.

En sådan bølge bør man også passere i en vinkel på ca. 45 grader. Er den særlig stor, er det fornuftigt at stoppe helt op med årerne på vandet.

Vær også her opmærksom på risikoen for tilbageslag fra moler el.lign. og på situationen, hvor store bølger fra katamaranfærger "bremses op" på lavt vand. Så kan ellers uskyldige dønninger opnå en betragtelig højde.

Ligger man stille ved bolværk el.lign., når en kølvandsbølge nærmer sig, skal man være særlig agtpågivende, da tilbageslaget kan skabe voldsom bevægelse i vandet (interferens). Af samme grund må forsigtighed tilrådes ved fortøjning af både på udsatte steder.

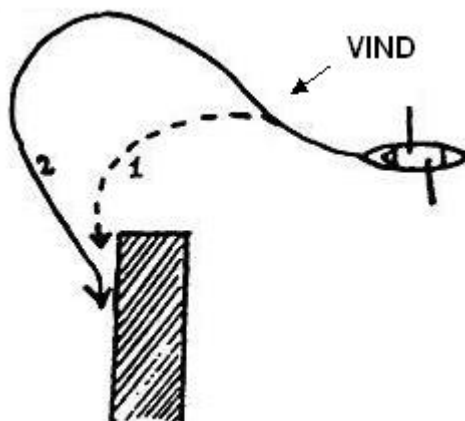
6. ANLØB AF BRO OG BOLVÆRK

En ret almindelig, men ikke særlig god, metode til anløb af en bådebro består i simpelthen at styre ind langs broen. Denne fremgangsmåde er dog kun brugbar, når farten ikke er for stor, og roerne sørger for at gribe fat i broen og stoppe båden, inden man rammer slæbested eller bolværk (Fig. 1 – stiple kurslinje 1).

I tilfælde af afdrift på grund af vind eller strøm, må man holde båden lidt op mod afdriften og i sidste øjeblik falde af for at komme ind på den tilsigtede måde.

Hvor meget man skal holde op mod afdriften, kan der ikke gives konkrete regler for, eftersom det afhænger af flere faktorer, såsom vindens og strømmens retning og styrke, samt båden og dens fart. Her er det styrmandens rutine og dømmekraft, der er afgørende.

Figur 1. Anløb af bolværk.



I stedet for den tidligere

nævnte metode til an-

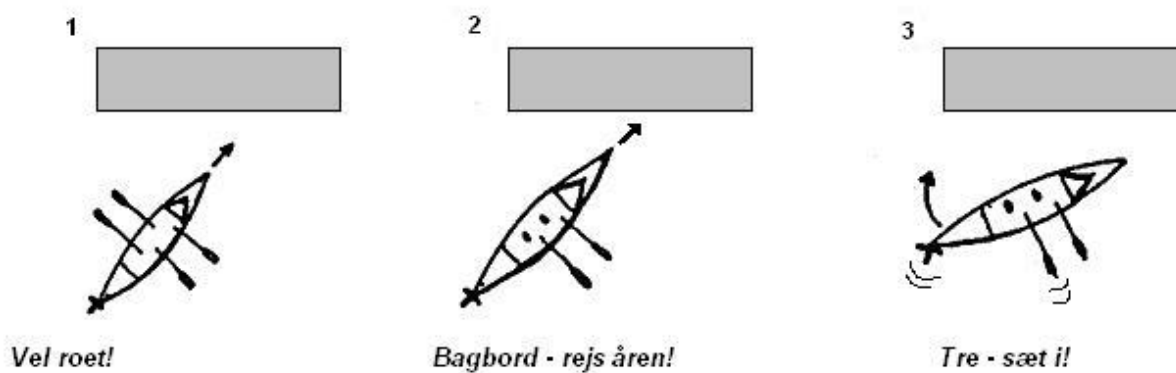
løb, findes der en bedre fremgangsmåde, som vi nu skal se nærmere på. Båden styres i en vinkel på 30-45 grader mod anløbsstedet. Et passende stykke før dette kommanderes: Vel roet, og et eller to (afhængigt af hvilken side, man vil lægge til med) skal holde sig klar til at sætte i. Lige før bådspidsen når anløbsstedet, sættes der i og derved svajer båden ind langs dette, samtidig med, at bådens fart standses (Fig. 1 – kurslinje 2).

Princippet vises også i tegningen på figur 2.

Såfremt man lægger til ved et bolværk, rejses årerne i den side, som vender mod dette.

Vær opmærksom på, at der her vil opstå ubalance i båden med fare for, at der fanges "ugler" i den side, hvor der ikke rejses årer. Styrmanden bør derfor korrigere balancen.

Figur 2. Kommandoer, anløb af bolværk.



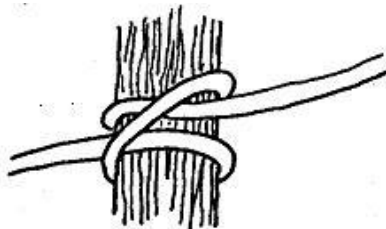
Styrmanden bør i alle tilfælde foretage en bedømmelse af vind, strøm og fart samt holdets kvalifikationer for at give kommandoerne i rette øjeblik.

Fortøjning

Ved fortøjning er det nødvendigt at anvende et solidt knob, der ikke kan give sig. Til dette formål skal vi her vise enkelte metoder til fortøjning.

Dobbelt halvstik.

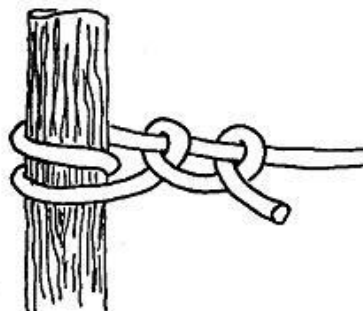
Anvendelse: Ingen, idet det kan give sig ved bådens bevægelser frem og tilbage i fortøjningen. Dog anvendes det med fordel i forbindelse med en rundtørn, se nedenfor.



Dobbelt halvstik

Rundtørn med dobbelt halvstik.

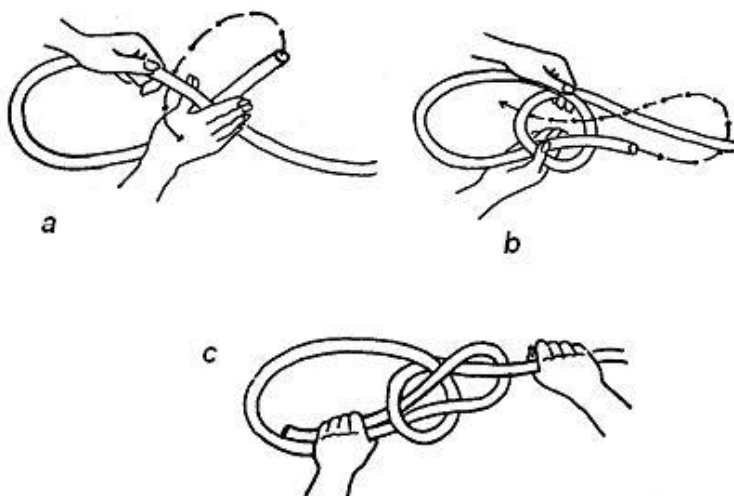
Anvendelse: Fortøjning.



Rundtørn med dobbelt halvstik

Pælestik

Anvendelse: Fortøjning



Pælestik

7. LANDGANG PÅ ÅBEN KYST

Landgang på åben kyst **SKAL** være gennemgået i praksis, inden der kan bevilges korttursstyrmandsret.

Landgang

Der må kun landes på flad og åben kyst. I god tid inden landgang kommanderes: **Det er vel** og sko, strømper og evt. lange overtræksbukser tages af. Der fortsættes derefter ind mod kysten vinkelret på denne. Når roerne kan bunde (i god tid inden båden skraber mod bunden) kommanderer styrmanden: **Det er vel, Sæt i, Sæt hårdt i**, evt. skoddes der. Styrmanden stiger først ud af båden (væk fra kysten) og derefter kommanderes 1 og 2 fra borde. 1 og 2's udstigning skal ske samtidigt. Mandskabet lægger årerne tværs og holder båden, medens styrmanden tager roret af og lægger dette på styrmandssædet.

Styrmanden holder båden, mens mandskabet bærer årerne på land. Derefter bæres båden på land. Båden skal hvile på kølen **under hele sidderummet**. Hvis det er nødvendigt, kan båden understøttes med bundbrædder. Bundpropperne skrues evt. ud. Årerne placeres i båden, således der ikke kan komme børn m.v. op i båden. Vi har flere gange oplevet, at forældre løfter deres børn op på rullerummet til en "køretur", og den slags narrestreger er ikke så oplagte, når årerne ligger blokerende hen over sæderne.

VIGTIGT! Undgå at skrabe lakken af båden. En sandbund er mere effektiv end sandpapir. Undgå at kommandere besætningen ud, hvor der er dybt vand. Dette medfører uvægerligt ukorrekt behandling af båden. Undgå, at der kommer sand på lommerne af årerne. Husk, at der kun må trædes på bundbrædder og midterlangrem.

Afgang

Bundpropperne skrues i, og båden bæres i vandet med spidsen først. Styrmanden holder båden, medens mandskabet henter årerne og lægger disse i svirvlen. Mandskabet holder båden, medens styrmanden sætter roret på båden. 1 og 2 stiger fra hver sin side ombord samtidigt. Til sidst stiger styrmanden ombord.

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.

Uddrag fra Langtursmappen, DFfR, 2014

Oplægning af båden

Såfremt vejrforhold, skade på båden el.lign. betyder, at du er nødt til at lægge båden op til senere afhentning, skal du sørge for:

- Bedst mulig opbevaring, f.eks. i en privat have. Folk er generelt meget forstående overfor sådanne situationer. Klubben er ikke så vild med opbevaring på selve stranden, fordi børn ofte kravler rundt i de optrukne både - og selvfølgelig ikke har nogen forståelse for, at en inrigger er et spinkelt og sart fartøj.
- Er man alligevel nødt til at efterlade båden på stranden, skal den anbringes så langt fra vandet, at højvandet ikke kan nå den. Bundpropperne fjernes og årerne lægges op i båden.

8. SØVEJSREGLER

De internationale søvejsregler er de bestemmelser, der efter overenskomst mellem alle søfartsnationer er fastsat ved lov til forebyggelse af sammenstød mellem skibe.

Bemærk, at søvejsreglerne gælder for **alle skibe** (uanset størrelse og art), så også roere er underlagt sølove og søvejsregler under udøvelsen af deres idræt, og skal altså forstå/vide, hvordan skibe manøvrerer overfor hinanden, ligesom de ikke må være til gene for den øvrige skibstrafik.

Overfladisk set er Søvejsreglerne reguleret af et sindrigt hierarki for, hvem der skal vige for hvem. I praksis ser verden til søs anderledes ud, for helt centralt er begrebet (og "gummi-paragraffen") om at **udvise godt sømandsskab**. I ord betyder det, at **"den stærke viger for den svage"**, og **"den stærke"** betyder dén med flest handlemuligheder! I praksis betyder det bl.a., at mindre, let manøvrerbare både skal vige for større, svært manøvrerbare skibe.

Yderligere er det en indarbejdet tradition, at "lyst viger for brød", altså at lystsejlere viger for erhvervssejlads – dette er reelt ikke en lovregel, men vil for robåde sædvanligvis være en selvfølge pga. af bestemmelsen om godt sømandsskab. Og i øvrigt er det ikke bare godt sømandsskab, men også klogt sømandsskab, for erhvervsfartøjer forventer, at vi viger!

Robåde er ikke direkte nævnt i De internationale Søvejsregler, men i den kommenterede danske udgave står der:

Fartøjer under roning er ikke direkte omtalt i vigereglerne. Grunden hertil er nok, at begrebet "tilfældets særegne omstændigheder" (se regel 2) for ofte vil spille ind, hvor en robåd møder et andet fartøj. Vigereglernes hovedprincip er imidlertid, at den stærkere viger for den svagere. Anvendes dette princip på robåde, betyder det, at maskindrevne skibe og sejlskibe (herunder sejlbrætter) – i overensstemmelse med godt sømandsskab, jf. regel 2 – skal gå af vejen for fartøjer under roning.

Fartøjer under roning bør dog i egen interesse så vidt muligt holde sig uden for sejlruiter og løb, hvor andre skibe sejler. I forholdet mellem to fartøjer under roning, vil det være naturligst at anvende reglerne for maskindrevne skibe.

(Søfartsstyrelsen 7. udgave af De internationale Søvejsregler p. 29)

Der henvises i øvrigt til den vedlagte pjece **"Lov og ret på vandet"**, som på overskuelig vis giver en overordnet forståelse for de komplekse søvejsbestemmelser. **Læs den!**

I vigeregler mellem robåd og robåd er det som sagt naturligst at anvende reglerne for maskindrevne fartøjer. Her gælder følgende:

- Vig for al trafik fra styrbord.
- Når to skibe stævner mod hinanden skal de begge vige til styrbord.

Helt generelt (og uanset skibstype):

- Når et skib overhaler, er det det overhalende skib som viger = sejler uden om det skib, der bliver overhalet.
- I smalle løb, sejlrender og havneindløb skal man altid færdes i styrbords side.

Af søvejsreglerne fremgår det, at såvel maskindrevne skibe som sejlskibe (herunder sejlbrætter) skal vige for robåde – ud fra vigereglernes hovedprincip, nemlig at den stærke part viger for den svagere part. I praksis skelnes dog her – igen - mellem store og små skibe. For såvel det store maskindrevne skib som for det store sejlskib gælder det, at de har sværere ved at manøvrere end robåden – derfor er det robåden som den "stærke part", dvs. den med flest handlemuligheder, der viger.

På trods af den klare regel om, at sejlskibe skal vige for robåde, sker det dog ofte ikke i praksis. Fejlagtigt tror mange (førere af sejlskibe), at alle andre både skal vige for sejl – derfor rådes til stor forsigtighed ved passage af sejlskibe. Vær også opmærksom på, at sejlene formindsker udsynet for føreren af sejlskibet. Dette undtager principielt ikke sejlskibets pligt til at holde behørigt udkig og vige for robåden, men måske er robåden slet ikke er set af den anden part? Husk altid på, at **målet er at undgå sammenstød!**

Når man viger for et fartøj, skal man holde så godt klar af dette, at man ikke er til gene for dets manøvrer ("*Klaret og passeret*" er det maritime udtryk, når faren for sammenstød ikke længere er til stede).

Skibe i sigte af hinanden kan benytte forskellige lydsignaler for at forebygge tvivl og usikkerhed. Og af disse signaler er det vigtigt, at roerne er fuldt fortrolige med følgende 5 manøvre- og advarselssignaler (de 3 første er for maskindrevne skibe):

- | | |
|------------------------------|--|
| • kort tone | <i>Jeg drejer til styrbord</i> |
| •• korte toner | <i>Jeg drejer til bagbord</i> |
| ••• korte toner | <i>Min maskine går bak</i> |
| ••••• (mindst) 5 korte toner | <i>Advarselssignal (se så at fjerne dig)</i> |
| ■ 1 lang tone | <i>Opmærksomhedssignal</i> |

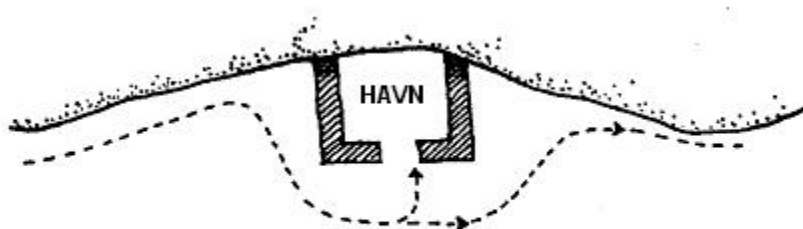
Ud over de nævnte signaler findes der en del andre, som ingen betydning har for roere, f.eks. signaler for lods eller bugserhjælp.

Da roere ikke har tilsvarende signalmuligheder, skal de manøvrere så tydeligt, at de viser deres hensigter (og at de har forstået eventuelle signaler).

De nævnte vigeregler er illustreret på mappens vedlagte planche fra Tryg-Baltica/Codan.

Anløb/passage af havn:

Ved anløb af havn skal man sørge for at blive set. Derfor styrer man ikke en kurs tæt op ad molerne, men sørger for, at tage så stort et sving, at man kan **se ind** i havnen, **ses inde fra** havnen og **ro korrekt ind i sin styrbordsside**.



Den stiplede linje viser korrekt kurs for indsejling eller passage af en havn

Læg endvidere mærke til evt. mastetoppe, der bevæger sig i havnen - indikerer skibe på vej ud eller ind af havnen.

Juridisk ansvar: Styrmanden i en robåd må gøre sig klart, at han ikke blot har et moralsk ansvar, men også et juridisk, fuldkommen på linje med føreren af et hvilket som helst andet fartøj. Man har således eksempler på, at styrmanden - også i en robåd - ved dom er gjort ansvarlig efter sølovene.

Farvandsafmærkning

Ved afmærkning i danske farvande anvendes sømærker, ved hvilke man forstår flydende eller på land fast stående mærker, der tjener til vejledning for skibsfarten.

Ved afmærkning af farvandene anvendes i reglen sideafmærkningssystemet, efter hvilket man skelner mellem et farvands styrbords og bagbords side, og efter hvilket man anvender sømærker af forskellig farve og med forskellige topbetegnelser på de to sider.

Et farvands **styrbords** side er den side, et skib har om styrbord, når det er for indgående.

Et farvands **bagbords** side er den side, et skib har om bagbord, når det er under indgående. *Se sejltrening på et søkort*

Til følgende beskrivelser henvises der til illustrationen på kortet fra Codan/ Tryg-Baltica.

Sideafmærkning

Et såkaldt "Lateralsystem", hvor man har *defineret en retning for indgående*. Sømærkerne har form og farve i forhold til den i farvandet fastlagte "retning for indgående". I lukkede fjorde og indløb til havn eller red er et skib altid for indgående, når det kommer ude fra søen.

Styrbords side af farvandet afmærkes med grønne spidstønder eller stager, og når topbetegnelse anvendes, er denne en grøn kegle med spidsen opad. Lystønder viser grønt lys.

Bagbords side afmærkes med røde stumpetønder eller stager, hvis topbetegnelse anvendes er denne en rød "keglestub". Lystønder viser rødt lys.

Midtfarvandsafmærkning

Midtfarvandsafmærkning er en afmærkning, som angiver enten midtlinien i en anbefalet rute eller anduvning af fjorde, løb og havnerender. Afmærkningen består af rød og hvid, lodretstribede sømærker med en rød kugle som topbetegnelse. Lystønder viser hvidt lys.

Isoleret fareafmærkning

Anvendes til afmærkning af sejladshindringer såsom vrage, sten el.lign. Afmærkningen består af sort og rød, vandretstribede sømærker med to sorte kugler som topbetegnelse. Lystønder viser hvidt lys.

Speciel afmærkning

Anvendes til afmærkning af f.eks. skydeområder, forbudsområder, redningsområder, lossepladser m.m. Afmærkningen består af gule sømærker med gult kryds som topbetegnelse (hvis anvendt). Lystønder viser gult lys.

Kompasafmærkning

Anvendes til afmærkning af grunde, rev eller andre hindringer og viser på hvilken side et mærke skal passeres. Afmærkningen består af sort og gul, vandretstribede sømærker med to sorte kegler som topbetegnelse. Lystønder viser hvidt lys.

Båker

Langt mest almindeligt er en tremmekonstruktion, hvor man opererer med en såkaldt forbåke og bagbåke, som tilsammen danner en lodret "båkelinje". Båkelinjerne bruges til sejlad, afmærkning af grænser for skydeområder, diverse søkabler o.l. Båkerne har forskellig form og farve alt efter type. (Se planche fra Tryg-Baltica/Codan.)

Havnefyr

Havnefyr er typisk molefyr placeret ved indsejling til havneområder. Grønt for styrbord og rødt for bagbord, når man ror ind i havnen.

Ledefyr

Ledefyr består af to bag hinanden stående fyr, der holdes overet og dermed angiver sejl-linjen.

Vinkelfyr

Vinkelfyr viser vej gennem farvande. Sejladssektoren viser hvidt lys. For langt til styrbord vises ved grønt lys og for langt til styrbord vises ved rødt lys. For robåde og andre små fartøjer med ringe dybgang anbefales det at sejle i kanten af/ lige uden for sejlløbet, hvis det er nødvendigt at benytte et afmærket løb.

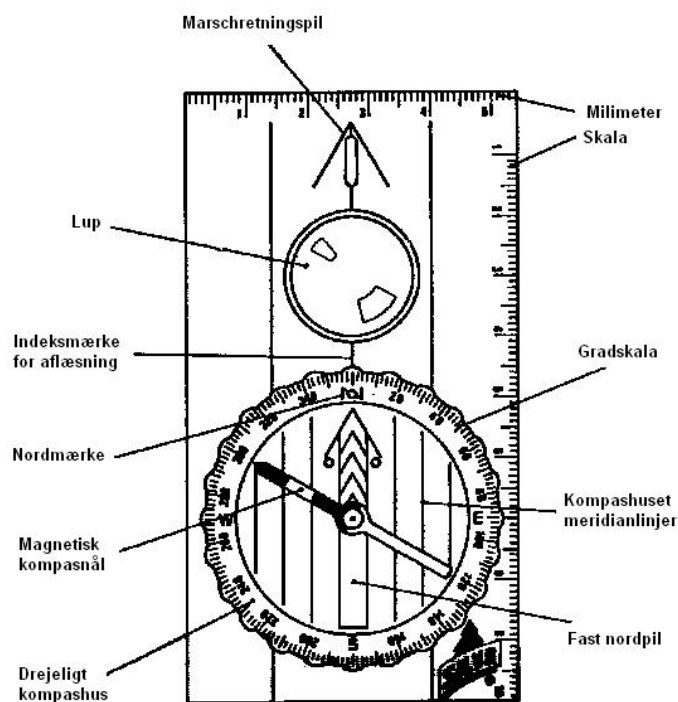
Dykker ude

Dykkerflag (signalflag A, hvidt splitflag med blå snipper) anvendes for at varsko om forsigtig forbisejling.

Et uautoriseret rødt flag med hvid diagonal (amerikansk) opleves på små dykkerbøjer.

9. Kompas

Følgende beskrivelse om brugen af kompas forudsætter ikke, at der medbringes søkort. Denne beskrivelse sigter på det tilfælde, hvor det f.eks. pludseligt bliver tåget og man hurtigst muligt skal mod land.



Kompaskurs uden brug af søkort: Pejling

- Sigt med marchretningspilen mod kysten.
- Drej kompasset, så nålen "spiller".
- Læg kompasset i båden med marchretningspilen mod stævnen og parallelt med bådens længderetning.
- Drej båden, indtil kompasnålen "spiller".

10. DET DAGLIGE ROFARVAND

Korttursstyrmandsretten giver dig mulighed for at arrangere ture indenfor det daglige K1 rofarvand, dvs. strækningen fra Havnen til Ugelbølle (Rosenholm Bådelaug's anløbsbro). Strækningen kan ses på det store søkort i opholdsstuen.

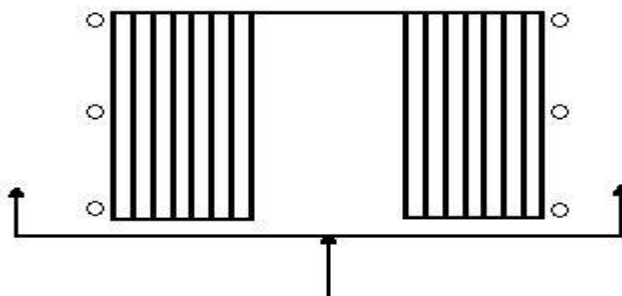
ASR-Vejlby Hage (12 km t/r)

Strækningen er velkendt for alle ASR-roere.

Der kan være mange små "bundgarn", som kun er afmærket med en stage med flag. Ellers skal man være opmærksom på sten ved Åkrogen og huske, at pynten ved Vejlby Hage fortsætter et godt stykke ud under vandet. Bunden er stenet, så man skal ikke gå for tæt på ved lavvande.

Egå Marina (15 km t/r)

Er første mulighed for at lægge til i en havn. Som robåd skal man benytte den nordlige indsejling, og såfremt man ønsker at fortøje ved HEI Rosports ponton, skal det foregå på ydersiderne, hvor flydepontonernes pæle er "i vejen".



Såfremt du finder det vanskeligt at lægge til på ydersiden, kan du (som roklubben selv gør) lægge til imellem de to pontoner, men så skal båden bagefter trækkes over på ydersiden. Se endvidere illustrationen.

Skæring Bugt

Skæring Bugt er lavvandet og lidt stenet, så man er nødt til at holde en vis afstand fra kysten. Da kysten samtidig er forholdsvis lav, er der ikke megen læ for de fremherskende vestenvinde. De gule spidstønder med kryds afmærker det såkaldte Koraldyb, hvor man efter krigen dumpede store mængder ammunition. I den nordlige del af bugten er der meget lavvandet, så forsigtighed tilrådes.

Skæring Hede

Skæring Hede lige syd for Studstrup er et yndet udflugtsmål med fine landgangsmuligheder.

Studstrup (25 km t/r)

Studstrup Havn kan byde på diverse havnefaciliteter. Studstrupværkets knapt 200 m høje skorsten kan ses over hele bugten.

Studstrup - Vosnæs

Bugten er beskyttet af skov, og byder på flere udmærkede landgangsmuligheder.

Skrænten ved Vosnæs

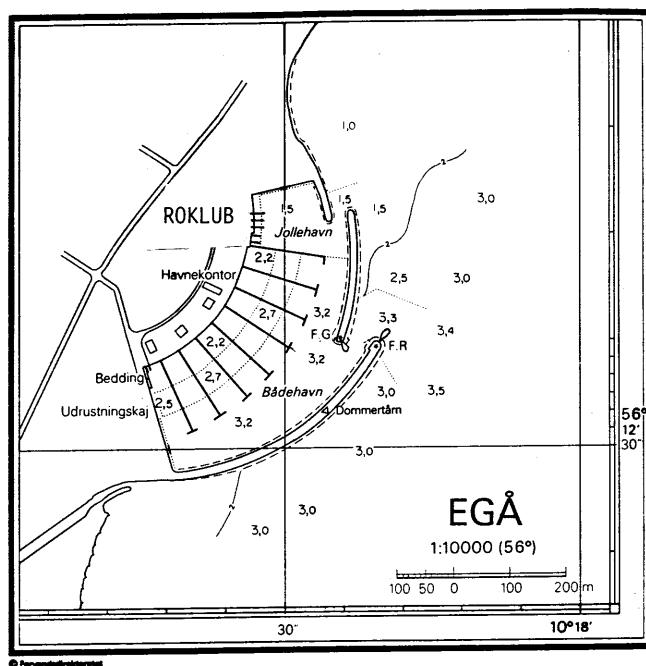
Skrænten er skovklædt og meget dekorativ, men stenet og derfor komplet uegnet til landgang. Lige rundt om pynten er der lavvandet med en udmærket strand. Herfra kan man gå en tur op i skoven på skrænten.

Ugelbølle Hoved (42 km t/r)

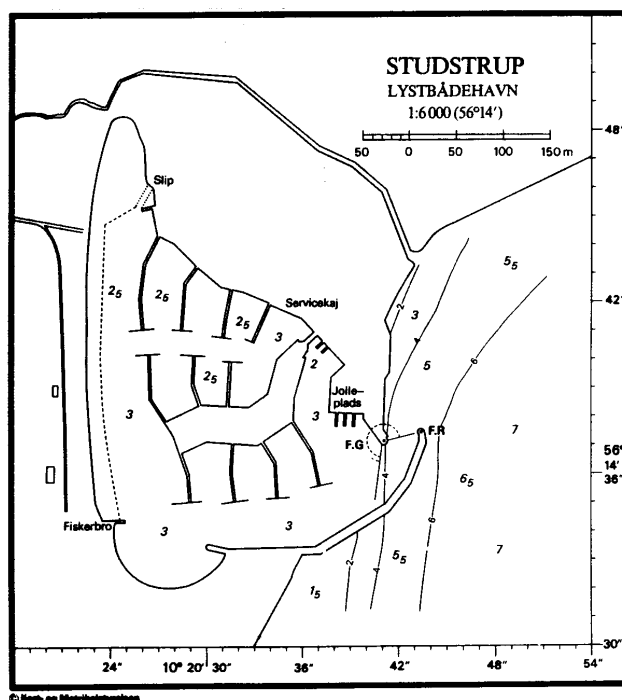
Ugelbølle Hoved (Rosenholm Bådelaug) er det yderste af ASR's daglige rofarvand. Grænsen blev i sin tid udvidet hertil for at undgå våde fødder. Der er her en lang bro ud i det lave vand. Endvidere er der borde og bænke samt toilet.

Bugten mellem Vosnæs Skrænt og Ugelbølle Hoved er meget lavvandet og stenet. Så ro direkte fra skrænten til broen!

Egå Marina



Studstrup Havn



11. MATERIEL

Af materiel benyttes her i landet klinkbyggede og cravelbyggede både.

Ved en klinkbygget båd forstår man en båd, hvis sider er bygget på "klink", dvs. at de enkelte bord fra kølen og opefter er lagt udenpå hverandre med den ene kant hvilende udenpå det nærmest foregående bord. Hver af den cravelbyggede båds sider består af et stykke glat finer, bøjet om skabeloner fra kølen og opefter.



Klinkbygning



Cravelbygning

Bådene kan være enten inriggede eller outriggede. I de inriggede både sidder svirvelen på det øverste bord, medens svirvelen på de outriggede både sidder på et stativ ud fra båden, kaldet riggen.

Gig- og scullerbåde kan være klink-eller cravelbyggede, men er altid outriggede.

Den båd der anvendes mest her i landet er den inriggede type, idet motions- og langtursroning er det mest udbredte.

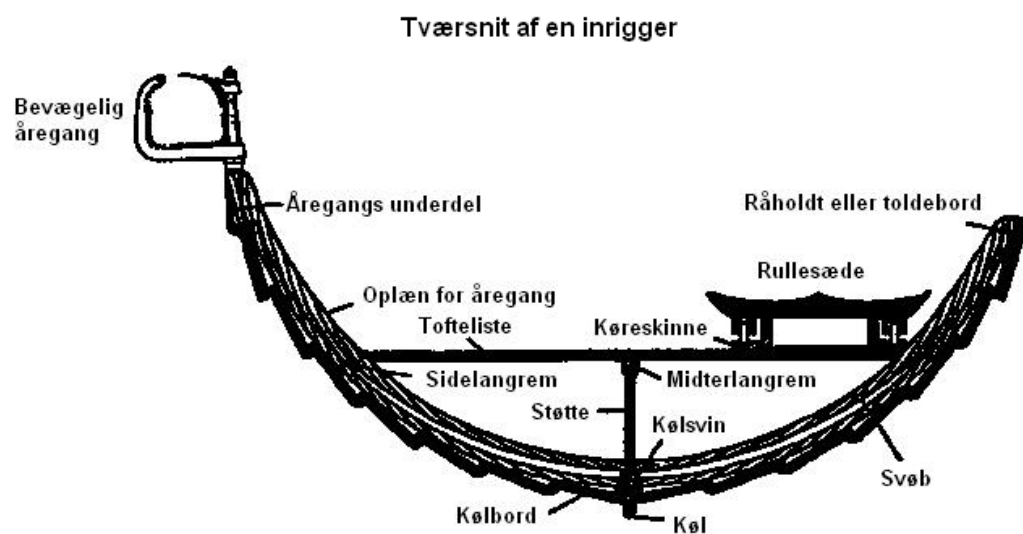
Inriggerens bygning

Klinkbyggede både bygges over et sæt skabeloner. Først lægges kølen. Der fortsættes med kølbordet (det underste bord, som slutes øverst med råholtet eller toldebordet; i alt 7 eller 8 bord).

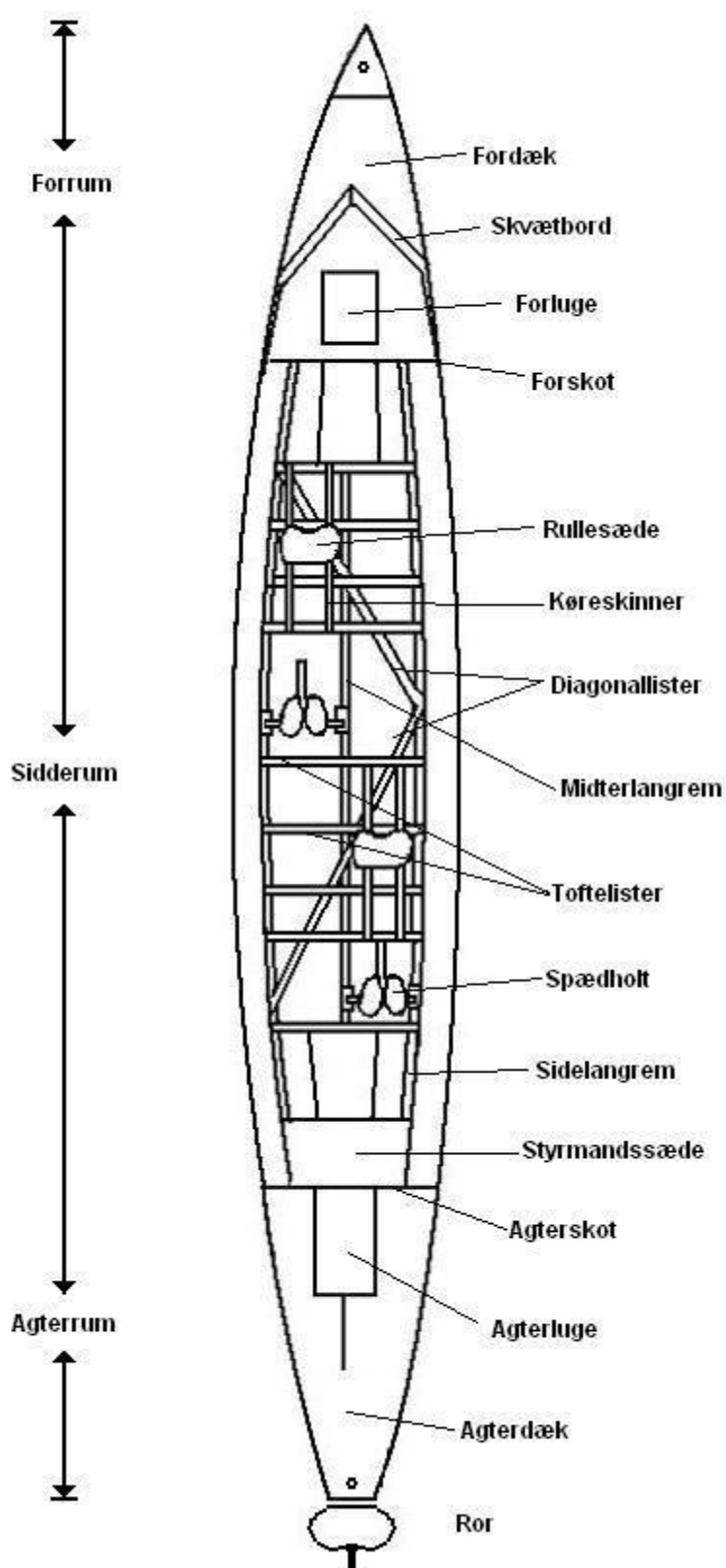
Når skabelonerne fjernes, anbringes spanterne, der enten kan være svøb eller skåret tømmer. Ved svøb forstår man en træliste, der er bøjet efter bådens facon, hvorimod skåret tømmer er spanter, der er skåret i facon efter bordene.

Derefter anbringes essingen, side- og midterlangremmen og al den øvrige indmad.

Om bådens øvrige indretning henvises til tegningen, der i tværsnit viser de forskellige dele med benævnelser.



I længderetningen har båden forrum, sidderum og agtertrum, adskilt af to vandtætte skotter. Forrum og agtertrum er foroven lukket med et dæk.

En to-åres inrigger set fra oven

Spændholterne, der er fastgjort i beslag på side- og midterlangremmen og i bunden af båden, kan indstilles efter roerens benlængde. Spændholtet består aftværstok, fodplade, hælkap og remme.

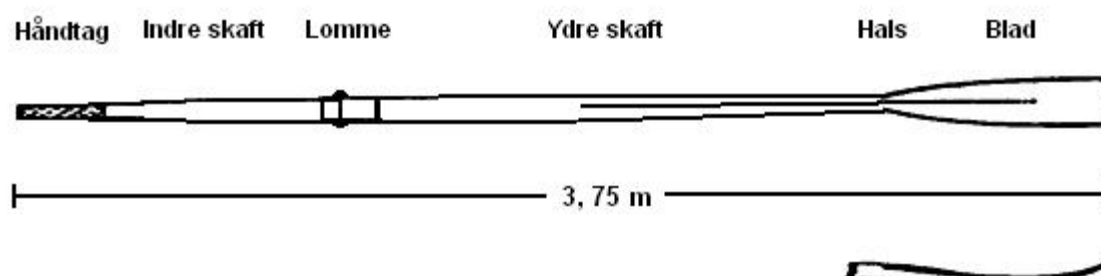
Rullesædet, hvis hjul er anbragt i en særlig konstruktion, der tjener til at give lettest mulig kørsel, kører i metalbelagte skinner. For og agter er skinnerne forsynet med stopklodser.

Båden er forsynet med tre bundpropper, der er anbragt i det nederste bord bagerst i hvert sit rum.

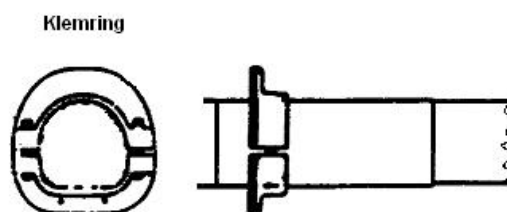
På fordækket er der anbragt et skvætbord, der skal forhindre vandet i at løbe ned i sidderummet. For og agter er båden udstyret med bøsninger til anbringelse af stander og flag samt ringe til for- og agterline.

For at beskytte båden er der anbragt løse bundbrædder ud for hver plads. Bundbrædderne skal ligge rigtigt, da man ellers risikerer skader på båden, når der trædes på et forkert anbragt bundbrædt.

Årens enkelte dele benævnes: håndtaget, indre skaft, lommen, ydre skaft, halsen og bladet.



En træåre er fremstillet så den er hul – dels for at gøre den lettere, og dels for at gøre den stærkere. Desuden er denne opbygning med til at fordele vægten mellem indre og ydre skaft, således at åren har den rigtige balance. Lommen er forsynet med en belægning af læder eller kunststof for at beskytte den mod slid. Årelæderet skal have en let indfedtning med syrefrit fedtstof (talg el.lign.). Uden på belægningen er anbragt en klemring, der tjener til anlæg mod svirvelen.



En fiberåre er lavet af kulfiber med plastik lomme og plastik klemring, i vore dage har alle ASR's både fiberåre og plastik svivler og der behøves derfor ikke årefedt. Rent struktur-mæssigt er en fiberåre opbygget præcist som en træåre, med hult skaft for at gøre den så let og smidig så muligt, fiberåre kan have Macon blad, eller det, der til daglig omtales som Bigblades, hvilket er et stort økseligende blad (deraf det engelske navn cleaver blades), Bigblades navnet dækker over en masse forskellige blade, som dog i det store hele har den samme grundform (øksehovede).

Kanten af årebladet har en forstærkning af hårdt træ eller folie. Åren bør bæres med årebladet fremad og skal altid anbringes med bladet nedad for at forhindre, at vand fra bladet løber ned under årelæderet (træåre) og således, man ikke slår bladet ind i diverse ting og risikerer at det brækker. Når åren placeres på jorden, gøres det således, at der ikke kommer sand mv. på lomme og klemring.

12. BÅDRÆKKEFØLGE OG ROPROTOKOL

Bådrækkefølge

I ASR er der, med henblik på en ligelig udnyttelse af materiellet, indført en bådrækkefølge for den daglige korttursroning. Langture er undtaget fra denne rækkefølge og man kan frit vælge båd dertil samt til kaproning, inkl. træning dertil, og ture bugten rundt. L-ture indskrives i L-turs mappen. Bådrækkefølgen fungerer på følgende måde:

Når styrmanden opretter en tur på ERP'en, vil menuen selv foreslå den næste båd i en fast rækkefølge, og den skal man som udgangspunkt tage. Dog gælder det, at både på båd-vogn (pt. Ao, Scient og Cimbria) ikke indgår i den rækkefølge, men altid må vælges frit. Genefke må bruges til instruktion af lidt mere erfarne kaniner, dog ikke til at øve tillægnin-ger. Ferdinand og Rømer må ikke bruges til instruktion.

Bemærk! Denne praksis og rækkefølge ændres af og til efter behov, men gældende regler er altid beskrevet i opslag ved ERP-pulten. Husk også at se om båden er i drift, eller booket til langtur, på kortholderen med bådnavnene og i L-turs mappen.

Roprotokol (ERP)

Før hver tur indskrives mandskabet i roprotokollen med både for- og efternavn. Endvidere påføres dato, båd, turens mål og afgangstidspunkt. Efter turen noteres hjemkomsttidspunkt samt antal roede kilometer. Hvis computeren er nede skrives en seddel eller i papir roprotokollen.

13. FARESITUATIONER

I det følgende opregnes nogle situationer hvor det er vigtigt, at styrmanden bevarer roen, og der anvises nogle metoder til løsning af problemet.

Påsejling af sten eller pæle

Påsejling af sten eller pæle vil kunne ske, da roningen for det meste foregår inde under land. Sker en sådan påsejling, er kommandoen: **Sæt i!** Rider båden, kommanderes holdet i vandet. Ellers risikerer man en alvorlig læk i båden.

Kollision

Er der fare for kollision, bør styrmanden i robåden tydeligt tilkendegive, at han vil vige fra sin kurs. Er påsejling uundgåelig bør styrmanden inden kollisionen søge at lægge båden således, at de to fartøjers sejltreninger danner så spids en vinkel som muligt. Efter kollisionen sørger for, at mandskabet iføres redningsvest. Red først mandskabet, dernæst båd.

Bordfyldning

1. Båden har fået en alvorlig lækage.
2. Man er kommet ud i hårdt vejr, hvor bølgerne slår ind over rælingen.

Mandskabet skal straks iføres redningsveste. Mandskabet holder båden op i mod vinden, og styrmanden begynder at øse. Der søges land, så snart båden er tømt for så meget vand, at den kan roes.

Kæntring

En kæntring kan ske, hvis båden rammes af en "forkert sø", eller hvis der er ubalance i båden, medens mandskabet skifter plads. Sørg for, at mandskabet straks iføres redningsveste.

Årerne frigøres fra svirvlerne. Bind dem evt. til båden med fanglinerne, så de ikke driver væk.

En roer svømmer til spidsen af båden og holder denne op mod bølgerne. Styrmanden og den tredje roer svømmer hen til midten af båden, tager fat i kølen og trækker båden ned mod sig. Båden vendes uden brug af ret mange kræfter.

Styrmanden og den tredje roer begynder nu at øse fra hver deres side ad båden. Den første roer sørger stadig for, at båden holdes op mod bølgerne.

Når båden er tømt så meget, at den kan bære en person, kravler enten styrmanden eller den tredje roer op i båden og øser videre. Når båden er yderligere tømt, fastgøres årerne i svirvelerne, og endnu en roer kravler ombord. Vær opmærksom på balancen. Den sidste, der kravler ombord, er den roer, der har holdt spidsen op mod bølgerne.

Båden roes straks ind mod land og tømmes helt for vand.

I vandet kan man evt. bytte plads, da den roer, der holder spidsen let kan komme til at fryse. Da man under arbejdet med at vende og tømme båden ikke altid kan se hinanden, bør man med mellemrum kalde på hinanden og svare herpå.

ASR afholder kæntringsøvelser mindst en gang i løbet af sæsonen, men man kan altid selv finde 2 medroere og kontakte en instruktør for at få denne til at give kæntringsøvelsen. Man skal ikke have aflagt kæntringsøvelse for at få K1-ret. Men du er alligevel velkommen til at være med. Kig efter opslag eller henvend dig til instruktionschefen.

Advarsel!

Benyt enhver lejlighed til at fortælle roerne, at de skal være forsigtige i begyndelsen af sæsonen, hvor vandet er koldt.

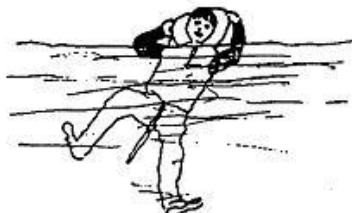
Følg altid det sikre - kystlinien - så nær land som muligt.

En kæntringsøvelse foregår således:

1. Båden kæntres



2. Redningsvest tages på



3. Saml mandskab og årer. Bind årerne til fanglinerne



4. Vend båden. Løft op under vendingen, så mindst muligt vand forbliver i båden.



5. Tøm båden for så meget vand, at den kan bære. Hold (svøm) imens båden op mod bølgerne.



6. Når roerne er på plads og kan holde båden op mod bølgerne, kan styrmanden kravle om bord. Herefter kravler roerne om bord.



Løfte- og bæreregler

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

→ Løft og bær aldrig, hvad der kan trækkes eller skubbes!

Når en byrde skal løftes, skal fremgangsmåden være:

- Gå tæt på byrden
- Sørg for en god balance, f.eks. bred gangstående stilling.
- Lås rygsøjlen og undgå herefter bevægelse i den.
- Fat om muligt byrden over knæhøjde.
- Bedøm byrdens vægt.
- Fordel om muligt byrden ligeligt på begge arme og bevæg armene mindst muligt under løftet. Ved 1-arms løft: støt den frie arm på et knæ.
- Når flere skal løfte, skal de placere sig ved byrden efter højde og der løftes på tælling.
- Ved løftet - brug vægtoverføring.
- Når byrden sættes: bøj først i hofter og knæ og husk at holde ryggen ubøjelig.

Principper:

- Løft med ubevægelig ryg.
- Udnyt benene og vægtoverføring.
- Bær byrden med ubevægelig ryg.
- Hold byrden tæt til kroppen.
- Bær symmetrisk om kroppens midterlinie.

Supplerende bæreregler:

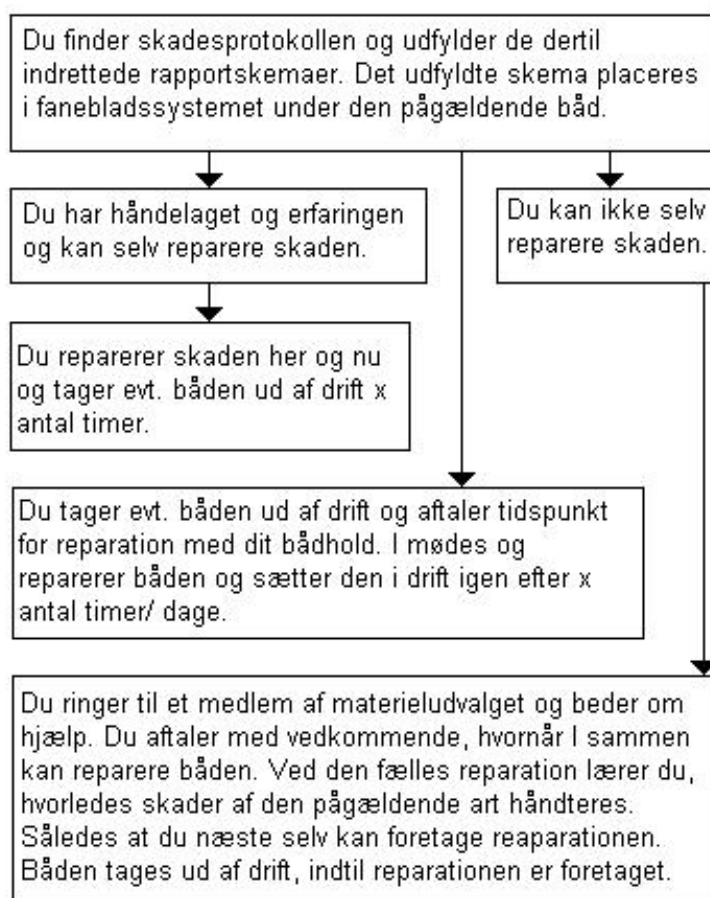
- Anbring byrden nær kroppens midterlinie.
- Ved tunge byrder: gå med små, bredsporede skridt og hold knæene let bøjede.
- Når symmetrisk løft ikke kan gennemføres, skift hyppigt side.
- Hold hyppige pauser, så udtrætning undgås.

Korrekt løftestilling

14. SKADER PÅ BÅDEN

Bådene i ASR ror over 60.000 personkilometer årligt. Dvs. bådene er udsat for kraftig slitage, og det kan ikke undgås, at der ind imellem ved uheld kan opstå brud og skader. At der derfor skal foretages reparationer på bådene, er en del af rolivet, og altså også noget du som styrmand må tage del i.

Er uheldet derfor ude, og der sker en skade på din rotur, er det derfor dit ansvar, at der bliver taget affære, og skaden bliver udbedret (i samarbejde med dit mandskab). Proceduren du skal følge er denne:



Båden ude af drift

Er der sket en skade på en båd, skal den principielt enten repareres straks eller tages ud af drift. Den skal ud af drift, da den sandsynligvis skal tørre, eller skaden kan blive større, hvis roning i båden ikke stoppes indtil den snarlige reparation.

På denne måde bliver alle styrmænd "allround" robådskyndige, og kan håndtere epoxilim, lak og skruer. Dette giver en tryghed i den daglige roning, og en god ballast i forbindelse med evt. senere langture. Og det giver en kyndighed og interesse, som der kan drages god nytte af ved den årlige vinterklargøring.

15. FORSIKRINGER I ASR

Erstatningsansvar og -rettigheder beror ofte på det konkrete tilfælde, og derfor er det vanskeligt med få ord at give et klart billede af, hvordan og i hvilke tilfælde ASR's forsikringer dækker. Men nedenfor er hovedprincipperne for klubbens forskellige forsikringsaftaler kort beskrevet.

Oversigt over forsikringer i ASR	
Ansvarsforsikring	Forsikringen dækker det erstatningsansvar, ASR kan pådrage sig ifm. sine aktiviteter eller gennem sine medlemmer overfor 3. mand. Forsikringen dækker derfor ikke skade på (1) egne ting, (2) lånte eller lejede lokaler eller (3) tab ved bortkomst eller tyveri, og (4) selvfølgelig ej heller ved skade som følge af forsæt, dvs. skade forvoldt med vilje. Forsikringen dækker heller ikke ved roning uden for Danmark og formentlig kun i det omfang en skade ikke allerede er omfattet af en evt. personlig tegnet ansvarsforsikring. Selvriskoen er 2.000 kr.
Arbejdsskadeforsikring	Forsikringen dækker de situationer, hvor der overfor klubben kan stilles krav om erstatning efter Lov om forsikring mod følger af arbejdsskade. Forsikringen dækker i de tilfælde, hvor et medlem udfører en arbejdsopgave, som ikke er en del af foreningens almindelige aktiviteter. Dette vil bl.a. omfatte personskade på medlemmer, der udfører instruktion, reparation/vedligeholdelse/opførelse af klubhus, rengøringsarbejde i klubbens lokaler og vinterklargøring af robåde. Herudover kan der være dækning for skade, som sker, hvor arbejdet udføres efter opfordring. Forsikringen dækker kun, hvis instruktionen/arbejdet ikke er en pligt, som er fastsat i klubbens vedtægter (hvilket de nævnte opgaver ikke er ifølge ASR's gældende vedtægter).
Ulykkesforsikring	Forsikringen dækker bestyrelses- og udvalgsmedlemmer ved ulykker, der sker mens de virker for foreningen. Forsikringen dækker ulykker, der indtræder under arbejde i klubben. Herunder regnes også den skade, der sker under transport til et møde, hvortil medlemmet er indkaldt. Ligeledes dækker forsikringen under ophold i forbindelse med en rejse i klubbens interesse. Forsikringen dækker ikke, når de nævnte persongrupper udøver almindelig klubaktivitet.
Kollektiv rejseforsikring	Forsikringen dækker ansatte og frivillige ledere, instruktører og personale samt sportsudøvere under rejse overalt i verden.
Brandforsikring for alle både	Forsikringen dækker, hvis bådene brænder - uanset hvor de befinder sig. Bemærk, at den alm. løsøreforsikring kun dækker, hvis løsøret befinder sig på Fiskerivej eller i Parken ved Brabrand.

Løseforsikring	Ved brand, vandskade eller tyveri dækker forsikringen klubbens både, maskiner, værktøj, redskaber, rekvisitter, inventar, råvarer og materialer. Forsikringssummen er fastsat til i alt 2.500.000 kr. Forsikringen dækker ASR's løse, når det står på Fiskerivej eller i Parken ved Brabrand, samt når det beror i aflåst bygning på anden adresse. Selvriskoen er nul kroner.
Kaskoforsikring på Frigg, Mjølner, Jubi, Sylfiden og Njord og andre nyere både	Forsikringen dækker kollisioner, hærværk, tyveri og andre pludselige skader - uanset hvor bådene befinder sig. Forsikringen dækker dog ikke skade sket under transport, hvor den foregår med motorkøretøj på offentlig vej. Selvriskoen er 1.000 kr.
Transportforsikring	Forsikringen dækker ved transport den skade, som kan ske på robåden. Alle ASR's både er transportforsikret ved alle former for transport(dog ikke ved roning) i Danmark. Skal man til udlandet skal der dog tegnes en særskilt forsikring. Tegning af en transport- forsikring er obligatorisk ved enhver transport af robåd, hvor den foregår med motorkøretøj på offentlig vej. Der skal derfor indbetales en særlig forsikringspræmie inden man sætter en båd på trailer. Det gælder derfor at, inden en given bådtransport udføres, skal der fremsendes en udfyldt formular og check til DFfR. Forsikringsblanketter findes i klubben eller kan hentes på DFfR's hjemmeside. I tvivlstilfælde skal man kontakte uddannelseschefen, kassereren eller et andet bestyrelsesmedlem. Selvriskoen er 1.000 kr. Bemærk, at tegning af en transportforsikring er vigtig, da en personlig tegnet ansvarsforsikring ikke yder erstatning for ting, man er bruger af - hvilket netop vil være tilfældet med en robåd.
Øvrige forsikringer	→ Retshjælpsforsikring, der dækker omkostninger ifm. visse retslige konflikter. Forsikringen dækker dog bl.a. ikke tvister mellem foreninger organiseret under DGI/DIF. Selvriskoen er 5.000 kr. → Hus- og grundejerforsikring (Fiskerivej 7) dækker bl.a. faste elinstallationer, fast bygningstilbehør, gulvbelægninger, grundvandspumper, have og læmure. Forsikringen dækker bl.a. ikke glas, spejle, sanitet. → Bygningsbrandforsikring. → Glasforsikring, der dækker standardglas i klubbens bygninger - dvs. spejle samt dør- og vinduesruder. Forsikringen dækker dog kun under bestemt givne betingelser.

HVIS DU PÅDRAGER DIG ET ERSTATNINGSANSVAR, HAR SPØRGSMÅL TIL TRANSPORTFORSIKRINGEN ELLER FÅR PERSONSKADE VED ARBEJDE FOR KLUBBEN, SKAL DU ALTID HENVENDE DIG TIL BESTYRELSEN.

16. BÅDOPTAGNING/BÅDISÆTNING VED SLÆBESTEDET

På opfordring følger her en beskrivelse af en velgennemprøvet og rygaflastende metode til bådoptagning og bådisætning ved ASR' s slæbested.

Optagning af en 2' er

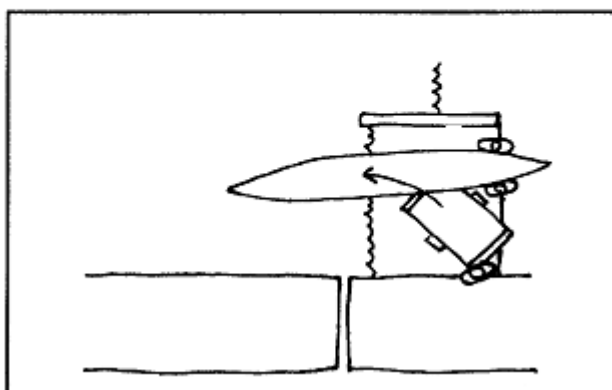
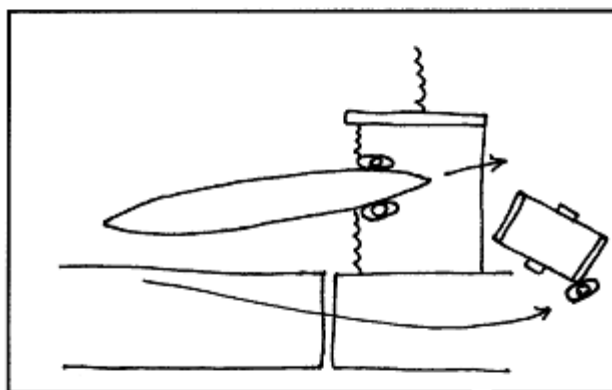
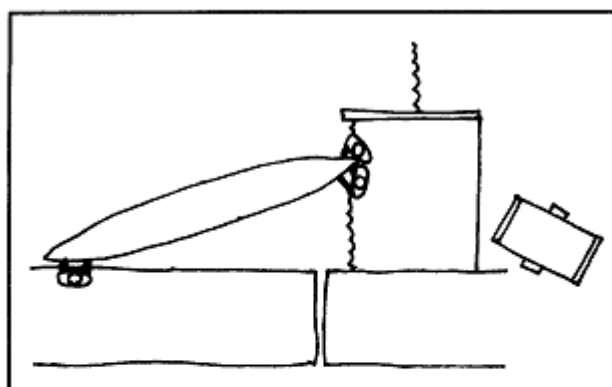
Den ene af roerne bugserer fra pontonen båden ind til de to andre, der placerer sig i slæbestedet nær vandkanten på hver sin side af bådens stævn.

I fællesskab løfter de to nu forstævnen i vejret og står oprejst på hver sin side af båden, mens de bevæger hænderne langs kølen. Bevæger de hænderne ned langs kølen til der hvor den ikke krummer, får de et godt greb om båden, selv når den er fedtet.

De to løftere går nu sidelæns, indtil de når det sted hvor cementen "knækker". Her ved opnås der mest mulig luft under båden til vognen (se figuren på den næste side).

Imens har roeren på pontonen bevæget sig i land og taget fat i bådvochnens fjerne hjørne. Når de to løftere står stille og har båden i ro, giver de signal til, at vognen må køres ind under båden.

Herefter er det roeren med vognen, der har overblikket og derfor manøvrerer vognen på plads og giver besked om, hvornår båden må sænkes ned på vognen.



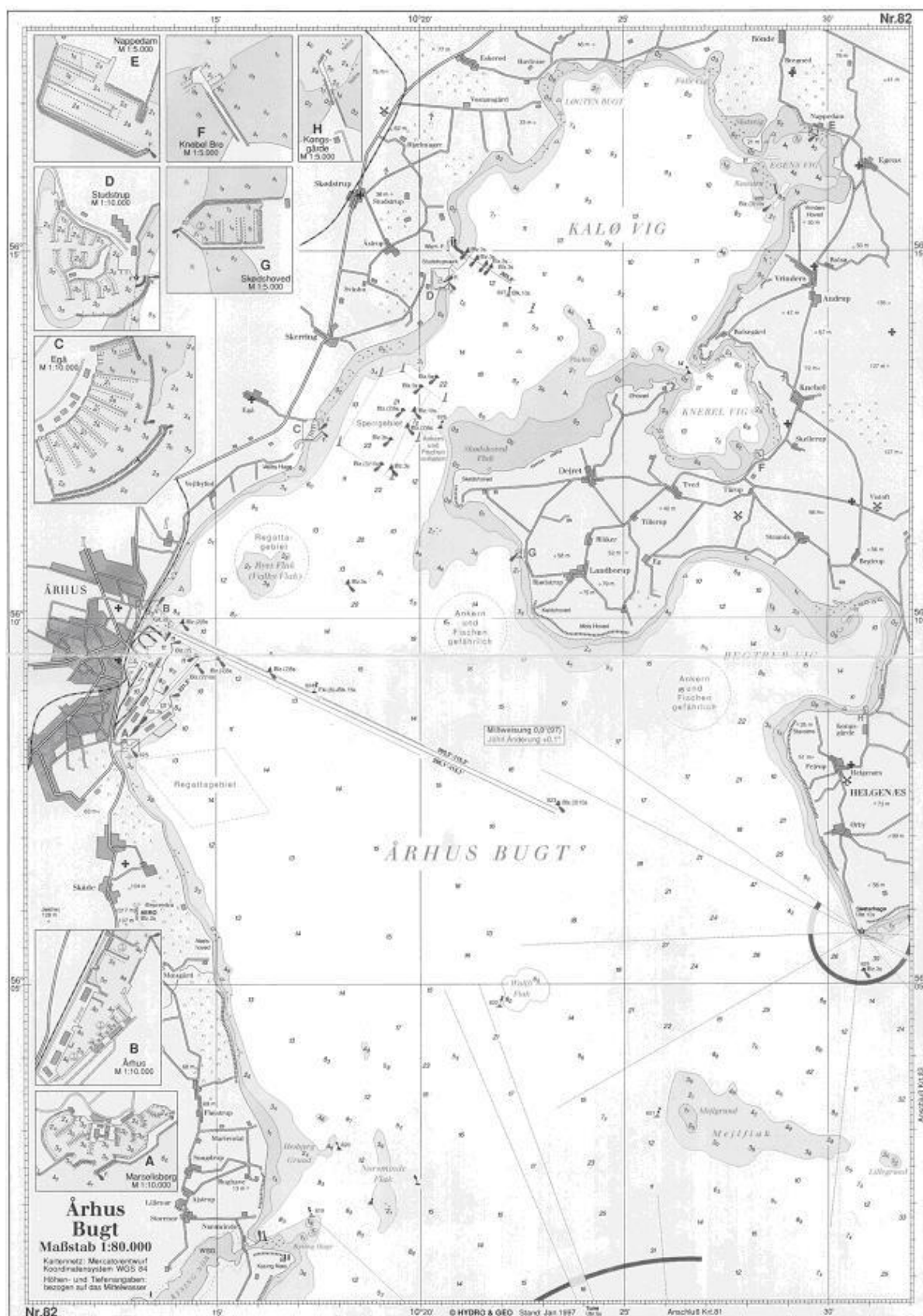
Samme principper kan benyttes ved optagning af 4-åres både og ved isætning af både.

Ved den traditionelle ASR-løftemetode bærer de to løftere ved langremmen på et tidspunkt hele båden alene og bærer her hver halvdelen af bådens vægt.

Rygbelastningsmæssigt set er fordelene ved den ovenfor beskrevne metode, at de to løftere hver skal løfte under en fjerdedel af bådens vægt, da de kun løfter i stævnen og opdriften fra vandet således bærer i den anden ende, hvor opdriftsmidtpunkt endda ligger et stykke fra agterstævnen, da vandet bærer mere af båden jo højere der løftes og da eventuelt vand i båden vil rende ned i agter, hvor det her hovedsageligt bliver båret af vandets opdrift og ikke af roerne.



17. Kort over Århus Bugt



Instruktionsmappe til korttursstyrmandskursus 2014 © Aarhus Studenter Roklub.

Hel eller delvis gengivelse af dette materiale kræver skriftlig godkendelse af bestyrelsen for Aarhus Studenter Roklub

18. UDDANNELSE

Udover korttursstyrmand (K1) er der flere muligheder for videreuddannelse i ASR.

Scullerret (S): Med K1-ret kan man få sculler-ret og ro outriggere. Instruksen gives af instruktør med scullerret.

Korttursstyrmand 2 (K2): Giver mulighed for at ro sydpå til Norsminde. K2-kursus udbydes af ASR (hold øje med opslagstavlen eller kontakt Langturschefen). K2-instruktionen kan påbegyndes året efter, man er startet og forudsætter K1-ret. Instruksen gives af instruktør med L-ret.

Korttursstyrmand 3 (K3): Giver mulighed for at ro i hele Århusbugten indtil Molshoved. K3-kursus udbydes af ASR (hold øje med opslagstavlen eller kontakt Langturschefen). K3-instruktionen kan påbegyndes året efter, man er startet og forudsætter K1-ret. Instruksen gives af instruktør med L-ret.

Langtursstyrmand (L): Giver mulighed for at ro, efter indhentet bevilling, overalt! Kræver deltagelse på langtursstyrmandskursus, samt et passende antal langture (se reglementet). Kurset udbydes af ASR og DFfR. Kontakt Langturschefen.

Instruktør (I): Giver mulighed for at instruere nye kaniner og instruere til K1-ret. Instruktøruddannelsen kræver Modul A og B i nedenstående Klubtræneruddannelse, samt flere års aktivitet i ASR. Kontakt instruktionschefen.

Klubtræneruddannelsen

Modul A – Roteknik: Analyser af rotag og robevægelsen, robevægelighed, materiellets indflydelse på rotaget og løfte-bæreteknik. Kurset udbydes af DFfR.

Modul B - Aktivering/undervisning: Undervisningsmetoder, praktisk undervisning, rotekniske korrektioner og aktivering. Kurset udbydes af DFfR og (i en komprimeret version) af ASR.

Modul C - Fysisk træning: Anatomi og fysiologi, opvarmning, kredsløbstræning, muskeltræning, bevægelighedstræning, ro skader og ernæring. Kurset udbydes af DFfR.

Modul D – Rotræning: Træningsplanlægning, opvarmning - praktik, testning, roteknik, formidling: træner - hold. Kurset udbydes af DFfR.

Materielkursus 1: Giver mulighed for selvstændigt at udbedre mindre skader og vedligeholde materiellet (lak- og limarbejde, udskiftning af dæk og åreplast/læder og lignende).

Materielkursus 2: Giver mulighed for reparation af større skader. Kursus 1 og 2 kvalificerer til materielforvalter. Begge materielkurser udbydes af DFfR.

Materielkursus 3: Giver mulighed for større og mindre reparation af glas- og kulfiberbåde (primært outriggere). Dette kursus afholdes af DFfR i samarbejde med BBG Bootsbau Berlin. Bemærk, at dette kursus afholdes i Berlin på BBG's fabrik

Skulle noget af ovenstående have din interesse, så tøv ikke med at henvende dig til materielforvalteren og hør nærmere om mulighederne!

19. Reglementer for K-ret

Reglement for K1-ret

§ 1

Enhver instruktør kan instruere til K1-ret.

§ 2

Instruktionen omfatter:

- Kendskab til styrmandens rettigheder, pligter og ansvar samt godt sømandsskab.
- Beherskelse af kommandoer og manøvrer (herunder tillægning ved broer i havnen og langs kysten).
- Teoretisk kendskab til forholdsregler ved påsejling af sten eller pæle, ved kollision, ved bordfyldning eller ved kæntring.
- 'Hårdtvejrstur', hvor roeren har bevist at beherske en fornuftig styreteknik i høje bølger, har indøvet hurtigt og sikkert skift og kender til interferensbølger ved den Permanente og langs moler.
- Kendskab til søvejsregler, bl.a. vigeregler, ansvar og udkig.
- Kendskab til farvandsafmærkninger efter IALA System A, f.eks. sideafmærkning ved Studstrup og speciel afmærkning ('gule bøjer') mellem Egå og Studstrup, og dykkerflag.
- Kendskab til bådens fagbetegnelser.
- Kendskab til bådene. Opmærksomhed omkring håndteringen af bådene, og kendskab til alm. tiltag i forbindelse med slitage og skader. Heri ligger kendskab til skadesrapportering, kontakt til materialegruppen og omgang med værktøj og div. reservedele. Desuden kendskab til de mest alm. reparationer, såsom udskiftning af hjul og skinner samt brug af lim og lak.
- Landgang ved åben kyst, hvor båden bæres i land og understøttes. Roeren skal have kommandoen over båden.
- En rotur gennem K1-området til Studstrup, udpegning af pejlepunkter fra Studstrup mod resten af K1-området samt gennemgang af søkort over K1-området.

§ 3

Instruktion til K1-ret kan påbegyndes, når roeren har ro-ret. Endvidere gælder:

1. sæsons roer (dvs. for kaniner): Man kan påbegynde underskriftsindsamling til K1, når man har rundet 150 roede km.
2. sæson (dvs. alle andre der endnu ikke har K1): Man kan samle underskrifter så snart sæsonen starter. Man kan få K1-retigheden efter 75 roede km i indeværende sæson.

For at få K1-ret skal man som minimum have roet 300 km i løbet af sin rokarriere i ASR.

Reglement for K2-ret**§ 1**

Instruktører med L-ret må instruere til K2-ret.

§ 2

Instruktionen omfatter:

- Minimum én instruktionstur sydpå, hvor der instrueres i passage af Århus Havn.
- Landgang ved åben kyst ved Moesgård Strand, hvor roeren har kommandoen over båden.
- Forevisning af og forholdsregler ved farlige sten langs kysten fra havnen til Norsminde.
- Indsejling til og tillægning i Norsminde Havn, hvor roeren har kommandoen over båden.
- Deltagelse i K2-3-kursus eller L-kursus.
- Aflæggelse af overbevisende vælteprøve i inrigger.

§ 3

For at modtage instruktion skal roeren være minimum 2.års-roer og have K1-ret.

K2-ret kan tidligst bevilges roeren i dennes 2. sæson, når vedkommende har roet minimum 1000 km i alt.

For at opnå K2-ret skal Århus Havn have været passeret mere end én gang. Roeren skal have roet en tur til Norsminde samme sæson som der tildeles K2-ret.

§ 4

Ansøgning om K2-ret skal indgives til Langturschefen. K2-ret bevilges af Langturschefen og formanden i fællesskab.

Reglementet for K3-ret**§ 1**

Instruktører med langtursstyrmandsret må instruere til K3-ret.

§ 2

Instruktionen omfatter:

- To instruktionsture Kalø Vig rundt, hvor der instrueres i passage af Kalø Slotsruin ved Rønsten, bundforhold langs kysten (specielt ved ruinen, på flakket og ved Skødshoved), samt indsejling til Knebel Vig.
- Én instruktionstur til Skødshoved Landingsplads.
- Forevisning af pejlepunkterne for overfarten Åkrogen-Skødshoved og Skødshoved-Åkrogen og pejling med kompas.
- Deltagelse i K2-3-kursus eller L-kursus.
- Aflæggelse af overbevisende vælteprøve i inrigger.

§ 3

For at modtage instruktion skal roeren være minimum 2.års-roer og have K1-ret.

K3-ret kan tidligst bevilges roeren i dennes 2. sæson, når vedkommende har roet minimum 1000 km i alt.

Roeren skal have roet en tur Kaløvig rundt samme sæson, som der tildeles K3-ret.

§ 4

Ansøgning om K3-ret skal indgives til Langturschefen. K3-ret bevilges af Langturschefen og formanden i fællesskab.

SØSPORTENS 10 RÅD

Lær at svømme

Lær at sejle

Lær søens færdselsregler

Hold båden i orden

Hold udstyr + redningsmidler i orden

Undersøg vejrforholdene

Vis hensyn overfor store skibe

Ved kæntring - bliv ved båden

Bland ikke spiritus og søsport

Giv ikke anledning til ængstelse - ring hjem