

# Hvad enhver roer bør vide

---

*Danske Studenters Roklub*

*September 2021*

## Behandling af rosportsmateriel, manøvrering m.m.

Denne vejledning for roere og styrmænd i DSR er udarbejdet med det formål at bevare romateriellet i den bedst mulige stand og sikre, at bådens mandskab får en god og sikker tur, så alle aktive medlemmer af DSR kan få størst mulige glæde og udbytte af deres medlemskab.

Den er senest redigeret af Christen Krogh og Pia Åbo Østergaard i 2015 og opdateret af Astrid Munksgaard i 2021.

<b>Behandling af rosportsmateriel, manøvrering m.m. ....</b>	<b>3</b>
<b>1. Valg af båd .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Bådens bemanning .....</b>	<b>4</b>
<b>3. Styrmændens hverv .....</b>	<b>4</b>
<b>4. Klargøring af båd .....</b>	<b>5</b>
<b>5. Båden sættes ud .....</b>	<b>5</b>
<b>6. Kommandoer og manøvrer .....</b>	<b>6</b>
6.1 Kommandoens opbygning .....	6
6.2 Der gås i båden .....	6
6.3 Der gås fra anlægsstedet .....	7
6.4 Roning og skodning .....	7
6.5 Kommandoen 'Fald ind' .....	7
6.6 Båden standses .....	8
6.7 Båden vendes .....	8
6.8 Roning/skodning med kvart åre .....	9
6.9 Skift i båden .....	9
6.10 Tillæggninger .....	9
6.11 Båden forlades .....	11
<b>7. Båden bliver ved anlægsplads .....</b>	<b>11</b>
<b>8. Båden tages op .....</b>	<b>11</b>
<b>9. Landgang på åben strand .....</b>	<b>12</b>
<b>10. Båden lægges op .....</b>	<b>12</b>
<b>11. Materiellets aflevering .....</b>	<b>13</b>
<b>12. Roning i høj sø .....</b>	<b>13</b>
<b>13. Hvis båden fyldes eller kæntrer .....</b>	<b>14</b>
<b>14. Almindelige sikkerhedsregler .....</b>	<b>15</b>
<b>15. Færdselsregler på søen .....</b>	<b>15</b>
<b>16. Dagligt rofarvand .....</b>	<b>16</b>
<b>17. Specielt om Københavns Havn .....</b>	<b>18</b>
<b>18. Natteroning .....</b>	<b>20</b>
<b>19. Vinterroning .....</b>	<b>20</b>

## 1. Valg af båd

Reglerne for hvilke både, der må benyttes til en tur, fastlægges af bestyrelsen og fremgår af opslag ved computerne i bådhallen. Rovagten kan dog for hver enkelt tur træffe ændrede bestemmelser herom f.eks. i forbindelse med reservationer. Uden for de programsatte aktiviteter er det styrmandens ansvar at tage hensyn til evt. reservations- og reparationskiltning.

## 2. Bådens bemanning

Ingen båd må gå ud, med mindre den er fuldt bemannet. Mindst én af mandskabet skal have styrmandsret. Det er forbudt at medtage passagerer.

## 3. Styrmandens hverv

DSR's daglige rofarvand strækker sig fra Slusen/Kastrup i syd til Rungsted i nord.

**Roere med almindelig styrmandsret** har ret til at føre en robåd indenfor DSR's daglige rofarvand. Opfyldningen må kun passeres i dagslys.

**Korttursstyr mænd** har ret til at føre en robåd fra Opfyldning Øst i syd til Strandmøllen i Nord. Det er således ikke tilladt korttursstyr mænd at passere opfyldningen. I forbindelse med konkurrencetræning kan der under særlige forhold være givet tilladelse til at træne syd for slusen og nord for Amagermotorvejen ud for Hvidovre.

Styrmanden fører kommandoen og har ansvaret for hele turen, som regnes fra det øjeblik, båden tages fra sin plads i bådhallen, til den atter er sat på plads.

Styrmanden kan, lige meget hvor han sidder i båden, om nødvendigt tage kommandoen. I både uden styrmandsplads fungerer den, der ror på 1. pladsen, som aktuel styrmand, uden at dette dog fratager den ansvarlige styrmand for ansvar.

Styrmanden har det fulde ansvar for mandskab og materiel, hvilket omfatter:

- At sikre sig at mandskabet har de krævede rettigheder jf. DSR's Reglement.
- At DSR's Reglement og andre gældende bestemmelser overholdes.
- At turen forløber på en forsvarlig og på en for roklubben og rosporten værdig måde
- At båden ikke kommer længere fra land, end at mandskabet kan bjærge sig selv og båden i land.
- At båden efter turen tømmes fuldstændigt for vand og rengøres.
- At skader og mangler på materiellet forsøges repareret eller, hvis det ikke kan lade sig gøre, indføres i reparationsprotokollen.
- At bådens tilbehør bevares i uskadt stand og efter turen anbringes på deres rette plads.

Såfremt nogen af turens deltagere skulle undlade at følge styrmandens påbud, skal styrmanden indberette det til bestyrelsen. Skulle nogen af roerne mene, at styrmandens påbud er uretfærdigt eller urigtigt, må de ikke undlade at følge dette, men kan efter turen klage til bestyrelsen.

Styrmanden skal altid, så vidt muligt, rette sig efter et ønske fra blot én af roerne om forsigtighed, f.eks. at søge havn, gå tættere på kysten eller lignende, således at ingen roere føler sig utrygge.

Styrmanden skal sikre, at der på enhver rotur medbringes redningsveste til hele mandskabet. Det er styrmandens pligt at sikre sig, at alle roere er bekendt med anvendelsen af klubbens redningsveste.

#### **4. Klargøring af båd**

Inden turens begyndelse sikrer styrmanden, at mandskabet er skrevet ind i roprotokollen, samt at afgangstidspunkt og turens bestemmelsessted er anført.

Båden tages fra sin plads. *Årer* og svirvler tjekkes og bæres ud til pontonen, hvor de lægges for enden med årebladet ud over kanten. Hvis det kan ske uden risiko for roere og årer, kan årerne bæres ned to ad gangen. Ellers skal de bæres ned én ad gangen. Under ud- og indbæring skal årerne bæres med bladet fremad, for at undgå at det beskadiges ved stød eller lignende. Årer bæres altid i hoftehøjde – på den måde mindskes risikoen for at skade andre roere.

Styrmanden sørger for, at *Bundpropperne* sættes i, ror, bådshage, *Øsekar* og *Luger* er på plads i båden samt at, *stander*, *redningsveste* og evt. flag bliver anbragt i båden. Styrmanden kontrollerer, om rorlinen og *Fangliner* er i forsvarlig stand. Roerne efterser, om sæder, spændholter og bundbrædder er i orden og ligger som de skal.

Alle de genstande, der er med kursiv i teksten i ovenstående afsnittet, hører til det, der kaldes bådens sikkerhedsudstyr. Som en huskeregel for hvad der er sikkerhedsudstyret i båden, så former de første bogstaver i ordene, tilsammen ordet BÅLFRØ.:  
Bundpropper Årer Luger Fangliner Redningsveste Øse.

Der må ikke benyttes andet inventar til en båd – herunder årer – end det, der hører til båden. Mangler noget af en båds inventar, og kan det ikke skaffes til veje, må båden ikke benyttes. Manglerne skal noteres i roprotokollen.

Findes en båd i snavset eller uordentlig stand, med manglende inventar eller med vand i, skal dette straks rapporteres i roprotokollen. Såfremt båden findes med eller der opstår en væsentlig skade, skal styrmanden rapportere det i roprotokollens skadesafsnit. Er der ikke forud for turen afgivet sådan rapport, hæfter styrmanden for bådens mangelfulde tilstand.

Overtages en båd med tilbehør, inden den er sat på plads, af et nyt hold, hæfter det nye holds styrmanden for bådens stand.

#### **5. Båden sættes ud**

Båden køres på bådvoغن ned ad slæbestedet og så langt ud i vandet så man kan fatte om bådens stævn uden at få våde fødder. Styrmanden løfter båden i stævnen og sætter den i

vandet. Kølen må ikke slæbes over vognens gjorde under udsætningen. Er bådvo­gnens line tilstrækkelig lang, kan man alternativt lade bådvo­gnen køres så langt ud, at flyder og blidt kan trækkes af bådvo­gnen. Besætningen placerer årer, ror stander og evt. flag.

Normalt er det ikke nødvendigt at fortøje båden. Det er tidskrævende og er kun nødvendigt, hvis ikke styrmanden eller en af roerne hele tiden har mulighed for at være ved båden og holde den ind til pontonen, indtil den er klargjort.

Sørg for, at besætningen er klar til at gå på vandet før båden sættes ud, og brug ikke unødigt tid ved pontonen, hvis andre venter! Skulle et besætningsmedlem være nødt til at træde af, kan båden trækkes over til det høje bolværk nord for pontonen, så andre ventende kan komme på vandet.

## **6. Kommandoer og manøvrer**

### **6.1 Kommandoens opbygning**

En kommando række er opdelt i tre dele:

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

For 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 klar, tydeligt og roligt, således at styrmanden sikrer sig, at alle roerne er parate til at udføre den givne kommando. For hurtig, sjusket eller indforstået kommandogivning medfører forvirring og mindsker styrmandens muligheder for at styre båden.

### **6.2 Der går i båden**

Når årerne er anbragt i svirvlerne, stiller roerne sig ved kanten af pontonen ud for deres pladser med front mod styrmanden, der – mellem de to midterste roere - holder båden ind til pontonen.

Styrmanden kommanderer nu:

”Et og to klar til at gå om bord”

Roerne sætter forsigtigt foden nærmest båden på trædepladen, midterlangremmen eller bundbrættet. Samtidigt fattes med en hånd i hver side af båden for at holde balancen; kroppens vægt holdes på pontonen.

På kommandoen:

”(Ét og to) om bord”

sættes den anden fod ned i båden, samtidig med at roerne sætter sig på sædet. Fødderne anbringes i spændholtet.

Er der flere roere, kommanderes de derefter om bord på samme måde to og to. Styrmanden overvåger, at alt er i orden og går selv om bord.

### 6.3 Der går fra anlægsstedet

Ligger båden så den kan komme fri ved enten at gå for eller agter, kommanderes:

"Vi går agter/for"

Styrmanden og de roere, der sidder nærmest anlægsstedet, trækker derefter båden ud langs anlægsstedet med hænder eller bådshage. Den sidste, der rører anlægsstedet, sætter fra, så båden kommer helt fri.

Hvis båden ikke på den måde kan komme ud, kommanderes:

"Stød fra"

Man sætter fra med bådshage og årer, idet åreskafterne, der vender mod anlægsstede, benyttes til at skubbe fra med. Årebladet må aldrig bruges til at skubbe fra med.

Styrmanden hjælper selv med at sætte agterenden fri med bådshagen.

### 6.4 Roning og skodning

Roning starter med kommandoen:

"Til roning klar"

Roerne kører frem i fremstrækket og vender årebladet lodret.

Derefter kommanderes:

"Ro (væk)"

Roningen påbegyndes og fortsættes, indtil en ny kommando skal efterkommes.

Tilsvarende kommanderes der til skodning med følgende kommandoer:

"Til skodning klar ... skod (væk)"

En manøvre (roning, skodning eller lignende) ophører ved kommandoen:

"Det er vel (evt. vel roet, velskoddet, ...)"

Denne kommando bør falde i det øjeblik, åren forlader vandet. Åren bringes i en stilling vinkelret ud for båden med årebladet over vandet i skivet (vandret) stilling.

'Det er vel' -stillingen er ikke en hvilestilling. Ønsker styrmanden at tildele roerne et hvil, kommanderes:

"Åren på vandet"

Årebladet lægges ned på vandet, og roeren kan nu gøre sig det bekvemt, indtil styrmanden afbryder hvilet med 'Det er vel' -kommandoen. For at undgå skader – f.eks. i uroligt vand – skal roerne hele tiden have fat på åren.

### 6.5 Kommandoen 'Fald ind'

Kommandoen 'Fald ind' bruges i situationer, hvor båden er i fart, og en eller flere roer efter en 'det er vel' skal til at ro med i samme rytme, som de øvrige roere. Det er f.eks. tilfældet, når båden vendes ved at den ene side af båden roer, mens den anden ikke roer og afventer kommando. Når båden er ved at være vendt kommanderes til roerne, der ikke roer:

"Klar til at falde ind"

efterfulgt af kommandoen:

"Fald ind"

Roerne, der falder ind, roer med i samme rytme som resten af båden.

## 6.6 Båden standses

Skal båden standses kommanderes:

"Det er vel ... Sæt i"

Roerne sænker bladet i vandet i skivet tilstand, så bladet kommer ca. 10 cm under vandoverfladen Kommandoen 'Sæt i' tager farten af båden. Arme og ben strækkes for at kunne modstå trykket.

Skal båden standses helt, kommanderes derefter.:

"Sæt hårdt i"

Roerne drejer åren, så årebladet er i lodret stilling med hulheden i bevægelsesretningen. Hvis båden bevæger sig fremad, sættes hårdt i med årebladet vendt som i skoddetaget. Hvis båden bevæger sig baglæns, sættes hårdt i med årebladet som i rotaget. Arme og ben beholdes helt strakte under hele bevægelsen for at modstå det ofte voldsomme tryk.

Er ordren 'Sæt hårdt i' givet, fordi der er fare for at tørne mod et bolværk, andre både eller lignende, kan der om nødvendigt nu kommanderes:

"Skod (væk) eller Ro(væk)"

alt efter bådens bevægelsesretning. Skodde-/Rotaget foretages straks uden at løfte bladet ud af vandet, da åren jo står, som den skal.

Disse kommandoer afblæses med

"Det er vel".

## 6.7 Båden vendes

Der kan vendes på flere måder:

Styrmanden kan lade roerne i den ene side ro/skodde, mens roerne i den anden side sidder i 'Det er vel' -stilling, sætter i eller sætter hårdt i. Er båden i fart, kan styrmanden lade roerne i den ene side sætte i og senere hårdt i, evt. mens den anden side fortsætter roningen/skodningen.

De to sider kan ro og skodde i modsat takt. Det sker efter kommandoen:

"Bagbord til skodning klar – styrbord skal ro i modsat takt"

Efter denne kommando gør roerne i bagbords side klar til skodning. Roerne i styrbords side følger med tilbage på skinnerne og holder årene på samme måde som de andre, dog i skivet stilling. Derefter kommanderes:

"Skod (væk)"

Skoddetaget fuldføres af roerne i bagbords side samtidigt med, at roerne i styrbords side kører med frem på skinnerne. Når skoddetaget er fuldført, er roerne i styrbords side klar til roning og gennemfører deres rotag mens roerne i bagbords side kører med tilbage på skinnerne til skodning klar.

Hvis båden skal vendes styrbord over, startes med skodning i styrbord, og bagbord følger efter med rotaget.

Ro- og skoddetagene må aldrig foretages samtidigt. Skodningen og roningen i modsat takt fortsætter indtil styrmanden kommanderer:

"Det er vel"

## 6.8 Roning/skodning med kvart åre

Hvis en passage er så smal, at der ikke er plads til årerne, kommanderes:

"Kvart åren"

Roerne trækker derpå åren indenbords, således at den udenbords del af åren bliver noget kortere. Hænderne flyttes tilsvarende, således at roerne har en hånd på hver side af årelæderet (muffen). Roningen fortsættes.

Hvis båden ikke er i bevægelse før en smal passage kommanderes:

"Til roning med kvart åre klar. Ro (væk)"/("Til skodning med kvart åre klar. Skod (væk)")

Roning/skodning med kvart åre afbrydes med kommandoen 'Det er vel'. Når åren atter skal ud i fuld længde kommanderes:

"Åren ud"

## 6.9 Skift i båden

Skal roerne skifte plads i båden, gøres det i reglen på den måde, at 1.'eren kommer op som styrmand, mens den, der sidder på styrmandspladsen, overtager tagåren, og de andre roere hver især flytter én plads frem i båden.

In- og halv-out-riggede både er forholdsvis stabile fartøjer. Man kan bevæge sig rundt i båden, når det blot gøres med forsigtighed.

Den sikreste måde at skifte på er, at styrmanden kommanderer:

"Åren på vandet"

Derefter skifter roerne plads en ad gangen ved at skræve over åreskafterne. Der må kun trædes på de dertil egnede steder i båden. Når en roer forlader sin åre, sørger den nærmest siddende for, at den stadig holdes på vandet.

Hvis vandet ikke er for uroligt, kan der skiftes nemmere og hurtigere ved, at styrmanden kommanderer:

"Åren langs"

I en bevægelse fører roerne da åreskaftet forbi krop og hoved og læner sig tilbage. Dermed kommer åren til at ligge langs båden med årebladet mod styrmandspladsen (agter). Når åren ligger på denne måde, mister båden en del stabilitet. Derfor skal roerne holde kroppens tyngdepunkt så lavt som muligt, når de bevæger sig i båden. Skifter man med årerne langs, skal roerne, så snart de er på deres nye plads, lægge årene vinkelret på båden igen.

Alle i båden, bortset fra den, der aktuelt bevæger sig til en anden plads, hjælper til med at holde balancen i forbindelse med skift i båden. Men den roer, der sidder på styrmandspladsen, skal være særligt opmærksom og må gerne undlade at læne sig op ad ryglænet, eller endnu bedre; sætte sig på hug foran styrmandssædet, da man derved lettere kan medvirke til en god balance i båden under skiftet.

## 6.10 Tillægninger

Ved tillægninger er det oftest mest hensigtsmæssigt, at båden ikke har alt for meget fart på. Dette opnås ved kommandoen:

"Til småt roning klar ... Ro (væk)"

eller blot



"Småt roning"

Ved denne kommando ror roerne videre som før, men nu med mindre tryk på årene, når de føres igennem vandet.

Når der igen skal trække normalt kommanderes:

"Normalt træk"

eller, hvis der kun har været roet småt i den ene side:

"Lige træk"

Ved tillægning ved ponton, hvor denne ikke er højere end bådens svirvler, benyttes kommandoen:

"Åren tværs"

Åren trækkes da ind i båden, så den ikke rammer genstande på pontonen.

Hvis styrmanden har opdaget drivtømmer eller en anden forhindring, som åren måske vil kunne berøre, kommanderes:

"Se til åren"

Roerne afgør derefter selv, hvorvidt åren skal trækkes lidt ind, tværs eller evt. langs.

Såfremt forholdene tillader det – f.eks. ved tæt passage af en bølge – kan dette ske uden, at roningen afbrydes, hvorved bådens styrefart opretholdes.

Ved tillægning ved højt bolværk eller andre særlige anlægspladser, hvor pladsforholdene er ukendte eller ikke tillader, at åren forbliver i svirvlerne, samt ved honnøraftgivelse eller hilsen, kommanderes i god tid:

"Klar til at rejse åren"

Ved denne kommando løsner roerne havelågen og holder sig beredt til at rejse åren. Når der kommanderes:

"Rejs åren"

trækker roerne sin åre ind i båden så årelæderet (muffen) er fri af svirvlen og griber med den udvendige hånd på den anden side af årelæderet (muffen) med et undergreb og løfter åren op i lodret stilling ved hjælp af begge hænder. Åreskaftet anbringes på bundbrættet så tæt på kølen som muligt. Derpå rettes årene ind og vendes, så den hule side vender mod styrmanden (agter). Åren holdes med den indvendige hånd øverst i højde med skulderen og den anden hånd nederst ud for benene.

Når årerne skal på plads igen, kommanderes:

"Lad falde"

Hver roer lægger forsigtigt åren ned på rælingen mellem svirvlen og sig selv (agten for svirvlen), retter svirvlen ind og lægger roligt åren på plads. Forsøges åren lagt direkte ned i svirvlen, uden først at have hvilet på rælingen, kan det ske lidt voldsomt og svirvlen risikere at brække. Når åren er på plads, sætter roerne sig i 'Det er vel' -stillingen.

Outriggede både er så smalle, at man ikke må rejse årer i dem. Ved honnøraftgivelse og hilsen i sådanne både benyttes 'Det er vel' -stillingen, og der ses lige ud.

Ved tillægning ved højt bolværk eller andre særlige anlægspladser kan man, når forholdene tillader det, bruge kommandoen:

"Åren langs"

Ved denne kommando lægges årerne ind langs båden med årebladet agterud og løftet op af vandet. Denne kommando er kun mulig i både, hvor svirvlerne har havelåger.

Årerne bringes ud igen med kommandoen:

"Åren ud"

hvorefter roerne skubber åren ud og drejer den på plads til en 'Det er vel' -stilling.

### **6.11 Båden forlades**

Styrmanden er den første, der går i land.

Mens styrmanden, der har placeret sig på broen mellem de to midterste roere i båden, holder båden ind til anlægsstedet, kommanderes:

"Ét og to klar til at gå fra borde"

Disse rejser sig roligt, mens de støtter sig til bådens ræling. Foden nærmest pontonen sættes på pontonen, idet kroppens vægt dog stadig holdes i båden. På kommandoen:

"(Ét og to) fra borde"

fører roerne vægten ind på pontonen og følger selv umiddelbart efter, uden at skubbe båden væk.

Er der flere roere, kommanderes de fra båden på tilsvarende måde, to og to.

## **7. Båden bliver ved anlægsplads**

Skal båden blive liggende i vandet, mens mandskabet er i land, skal årerne placeres forsvarligt, helst i båden og båden skal fortøjjes. Det gøres ved, at fanglinerne bindes modsat hinanden, enten begge ind mod båden eller begge væk fra båden, og med så meget slæk, at døninger kan afbødes. Roret bindes, så det vender væk fra bolværket eller tages helt af. Eventuelle fendere fastgøres som en stødpude mellem båd og anlægsplads, på en måde så de ikke kan glide til siden eller op i båden.

## **8. Båden tages op**

Skal båden tages op, tages først årerne ud af svirvlerne og placeres et forsvarligt sted. Dernæst tømmes båden for bagage. Ror, stander og eventuelt flag tages af og lægges i båden.

Er der meget vand i båden må den lænses med øse eller svamp, før den tages op, da den ellers let bliver ødelagt af tyngden af vandet og i øvrigt bliver unødigt tung at løfte.

Er der bådvogne, vælges en vogn, der passer til bådens type og størrelse. Er der slæbested, køres vognen så langt ned ad det som muligt. En af roerne tager fat i stævnen og løfter forsigtigt båden op på vognen, som derefter trækkes op på bådepladsen. Det er vigtigt at holde øje med, at bagenden af båden også kommer til at ligge korrekt på bådvoغن.

Skal båden bæres i land, gøres det ved at styrmanden løfter i bådens stævn og trækker båden op. Så snart mandskabet kan få fat i sidelangremmene, hjælper de til ved at følge bådens bevægelse og flytte hænderne langs sidelangremmene, indtil de har fat så tæt på styrmandspladsen som muligt, idet båden er tungest der.

Skal båden tages op på en flåde, ponton, bro eller lignende, må den først lægges i retning vinkelret ud fra den kant, den skal tages op over.

## **9. Landgang på åben strand**

Ved landgang på åben strand trækker roerne i god tid forud i bare ben. I tilfælde af høj sø gælder det også styrmanden. Båden ros vinkelret på kysten, ganske langsomt ind, idet dybden hele tiden pejles. Når der i stille vejr er ca. ½ meter vand udfor 1.- og 2.-pladsen, træder nr. 1 og nr. 2 samtidig, forsigtigt ud af båden, hver til sin side, og trækker om fornødent båden videre frem, indtil nr. 3 og nr. 4 på samme måde kan træde ud.

I tilfælde af sø må hele mandskabet, selv om det skulle blive vådt fra øverst til nederst, ud af båden i så god tid, at der ikke er nogen fare for, at den skal støde imod bunden.

Mens mindst én roer hele tiden bliver ude ved båden, bringes årerne på land og båden tømmes for al bagage og evt. bundvand, hvor efter den løftes op på sædvanlig måde og bæres på land.

Når stranden forlades, sættes båden forsigtigt ud, vendes, så den ligger parallelt med kysten, lastes med bagage, årer og roere, hvorpå styrmanden vender båden, til vinkelret på kysten, sætter roret på og skubber båden ud, mens han entrer den.

Der er landgangsmuligheder på strandene ved Svanemøllebugten, Hellerup Havn, Charlottenlund, Bellevue, Skodsborg og Rungsted Havn. Går man indenfor de afmærkede bade-/svømmeområder, skal man holde udkik efter badegæster. Men det er hverken hensigtsmæssigt eller ikke velset at ro indenfor badeområdet. Bemærk i øvrigt, at langdistancesvømmere ofte ligger helt ude ved bøjerne og kan være svære at få øje på.

## **10. Båden lægges op**

På langture eller på grund af høj sø, havari, tåge eller lignende kan det være nødvendigt at lægge båden op for en periode. Kan dette ikke ske i en anden roklub, må båden så vidt muligt anbringes på privat grund eller et andet sted, hvortil der ikke er almindelig adgang. Kan båden ikke komme i hus, lægges den med bunden opad på to korte lægter, brædder eller lignende, der klodses op, så svirvlerne er fri af jorden.

Alt løst inventar bindes sammen og lægges under båden eller tages med hjem. Afhængigt af forholdene kan båden fortøjes for og agter, så en eventuel indtrædende storm ikke kan blæse båden bort. Bundpropperne og årerne tager man så vidt muligt med sig.

Når båden er lagt på land ligger den for holdets ansvar og risiko, og holdet må gøre, hvad der er muligt, for at sikre båden. Hvis den er lagt op af ekstraordinære grunde (havari, uvejr eller lignende), må holdet sørge for snarest muligt at skaffe den hjem – evt. efter samråd med bestyrelsen.

OBS. En udførlig redegørelse for oplægning og grunden hertil skal straks afgives til bestyrelsen eller andre i klubben, som kan anføre i roprotokollen, at båden ikke er i bådehallen pga. oplægning. Undladelse heraf medfører erstatningsansvar ved eventuel eftersøgning.

## **11. Materiellets aflevering**

Bundpropperne tages ud og lægges på deres plads i båden ved siden af styrmandssædet. Styrmanden sørger for, at stander og flag mm. lægges på plads og at turens længde og sluttidspunkt anføres i roprotokollen.

Mandskabet renser og aftørrer båden og årerne i henhold til klubbens regler.

Såfremt der på en tur opstår eller opdages nogen skade på båd, årer eller andet inventar, skal styrmanden straks efter turen forsøge at udbedre skaden. Er dette ikke muligt, meldes skaden i roprotokollens skadeafsnit med detaljeret beskrivelse af skaden, præcis hvor på båden skaden er sket og angivelse af skadesgrad (skade 1, 2 eller 3).

OBS. Ved større skader og især ved skader, der involverer andre parter, skal bestyrelsen ved rochef eller materielforvalter straks informeres med detaljeret angivelse af hvordan og hvor skaden opstod.

Skader på materiellet, der ikke skyldes slid, ælde eller anden uforsætlig hændelse, erstattes af den, der forvolder den. Havarier hæfter den for, som er årsag hertil.

Såfremt det er sandsynligt, at en skade kan udvikle sig eller medføre anden skade, skal båden hurtigt søge land, hvor en midlertidig reparation foretages, hvis det er muligt. Ellers må båden lægges op.

Når båden skal på plads i bådehallen skal den stilles samme sted, som den blev taget. Skal båden løftes på plads, gøres det på den måde at styrmanden sammen med halvdelen af mandskabet tager agterenden og de resterende tager stævnen.

Styrmanden kommanderer:

"Fatte ... Løft ... Sæt"

Der gribes under båden og båden sættes forsigtigt på plads. Der kan med fordel søges hjælp hos andre tilstedeværende medlemmer.

## **12. Roning i høj sø**

Der må ikke ros ud i så høje bølger, at der kan være fare for båden eller mandskab. Skulle det blæse op undervejs, skal båden snarest søge land eller - om muligt - havn. Under sådanne forhold må der være urokkelig ro og disciplin.

I store bølger går båden bedst, når den ligger i en skrå retning op imod søen. Jo højere bølgerne er, desto mindre vinkel med bølgerne bør båden lægges i, varierende imellem 10' og

45', således at den så vidt muligt kan følge bølgebevægelsen, uden at komme til at ride på bølgetoppene eller hugge i søen.

I almindelighed kommer der 2 til 3 høje bølger lige efter hinanden. For at de ikke skal slå for hårdt imod båden eller give for meget vand ind i båden, lader man – lige inden bølgerne rammer båden – båden falde lidt af, drejer den mere parallelt med bølgerne ved hjælp af roret. Ved bådens drejning er det ligesom den viger tilbage for slaget og at slaget herved mildnes. Men båden må straks efter rettes op igen, f.eks. ved et par raske tag i læsiden.

Når bølgerne er så høje, at båden må gå omtrent parallelt med bølgerne, er det nødvendigt, at lade læsiden ræling ligge så lavt som muligt, men lige før bølgetoppen passerer, må båden rettes op med begge rælinger i samme højde, da der ellers tages vand ind på læsiden. Disse manøvrer udføres ved, at mandskabet lægger kroppen mere eller mindre over i læsiden.

Styrmanden må stadig holde roerne ajour med, når der kommer en særlig høj bølge, og må i det hele taget stadig instruere mandskabet.

Ved den beskrevne fremgangsmåde kan båden kun føres i to retninger under en forholdsvis bestemt vinkel op imod bølgerne. Da målet for turen må forventes at være givet, vil det derfor i almindelighed blive nødvendigt at krydse sig frem.

Det kan lade sig gøre at ro med søen, altså at få bølgerne ind bagfra. Men båden styrer da meget dårligt og en brodsø kan på et øjeblik dreje båden  $\frac{1}{4}$  omdrejning, hvis båden ikke ligger nøjagtigt i retning vinkelret på bølgerne. Da roret desuden ofte kommer til at ligge over vandet netop i det kritiske øjeblik for styringen, må roerne stadig af sig selv af al kraft hjælpe styrmanden med at holde nøjagtig kurs.

Hvis det bliver nødvendigt at vende båden, må det ske med stor forsigtighed og styrmanden må vælge et øjeblik, hvor der er forholdsvis ro til at give kommandoen, hvorpå vendingen foretages så hurtigt som muligt. Styrmanden advarer stadig roerne om de særligt høje søer, som han eventuelt tillige må lade båden falde af for.

### **13. Hvis båden fyldes eller kæntrer**

Hvis båden bordfyldes:

1. Bevar roen
2. Tag redningsveste på
3. Om nødvendigt for at lette båden, kan mandskabet helt eller delvist stige ud af båden
4. Tøm båden for vand. Lad mandskabet komme op i båden når den kan bære
5. Hold båden op mod søen
6. Søg straks mod land
7. Undersøg hvad der mangler af udstyr
8. Underret myndighederne.

Hvis båden kæntrer:

1. Saml mandskabet og bevar roen
2. Tag redningsveste på
3. Bind årerne til fanglinerne
4. Vend båden
5. Tøm båden for vand. Lad mandskabet komme op i båden når den kan bære
6. Hold båden op mod søen
7. Søg straks mod land
8. Undersøg hvad der mangler af udstyr
9. Underret myndighederne

(Ovenstående er lånt fra DFfR's korttursstyrmandsmappe)

## 14. Almindelige sikkerhedsregler

På turen og ved landgang skal der vises al mulig forsigtighed, idet bl.a. vind og sø tages i betragtning. Båden må ikke føres ind på så lavt vand, at der er fare for, at den tager grunden og særligt må båden holdes væk fra steder, hvor der kan tænkes at være sten, pæle eller lignende i nærheden af vandoverfladen.

Styrmanden må stadig holde udkig efter drivende genstande. Der må ikke gås så tæt forbi nogen genstand, at der er fare for, at båd eller årer kan støde imod.

I tilfælde af, at der under turen opstår så stærk tåge, at orientering kan blive vanskelig, skal der straks søges land; dette må ikke slippes af syne, og der må gås meget langsomt og forsigtigt frem.

Hvis der bliver høj sø, så der kan være fare for, at båden fyldes med vand, må der straks søges land eller - om muligt - nærmeste havn.

## 15. Færdselsregler på søen

De internationale søvejsregler er havets færdselsregler. Søvejsreglerne omfatter alle typer fartøjer, herunder robåde. Det er derfor nødvendigt, at styrmanden har indgående kendskab til de vigtigste af disse regler.

Søvejsreglerne indeholder bl.a. regler om vigepligt, dvs. regler om hvilke typer fartøjer, der skal gå af vejen for andre.

Robåde er ikke direkte omtalt i søvejsreglernes vigeregler. Grunden hertil er, at begrebet "tilfældets særegne omstændigheder" for ofte spiller ind, når en robåd møder et andet fartøj. Vigereglernes hovedprincip er, at den stærke viger for den svagere. Anvendes dette princip på robåde, betyder det, at skibe for motor og sejlskibe skal gå af vejen for robåde med de modifikationer, som følger nedenfor:

Vores robåde er så hurtige og manøvreringsdygtige i forhold til traditionelle robåde, at der kan opstå farlige situationer, fordi andre fartøjer undervurderer vores fart. **DSR har derfor vedtaget at uddanne klubbens styrmænd med henblik på, at styrmændene i god tid skal kunne forudse en mulig farlig situations opståen, så situationen søges afværget gennem manøvrering på et tidligt tidspunkt.** Ved tilrettelæggelse af disse manøvrer bør det sikres at sejlskibe passeres på læsiden (den side hvor storsejlet føres), således at sejlskibet frit kan dreje til luvart (løbe op i vinden).

Det hører til godt sømandskab i god tid tydeligt at markere, hvilken kurs man vil holde, så andre fartøjer kan manøvrere herefter. Såfremt situationen alligevel opstår, hvor der er en nærliggende fare for kollision, skal man være meget opmærksom på, at andre fartøjer, herunder sejlskibe, vil tilrettelægge deres manøvre med henblik på, at de selv skal vige, dvs., at disse fartøjer regner med, at robåden holder sig til oprindelig fart og kurs.

Herudover kan der stadig forekomme situationer, hvor der er brug for vigeregler. En robåd, der overhaler en anden båd, der er i bevægelse, skal uanset hvilken type fartøj, der er tale om gå af vejen – dvs. passere til den side, hvor man er til mindst gene for den anden båd og øvrig trafik. En robåd, der stævner mod en anden båd, skal holde til højre. Er to både på skærende kurs, så der er fare for kollision, skal den båd, der har den anden til sin højre side, vige.

Robåde skal i egen interesse holde sig udenfor sejlruiter og løb. Såfremt passering er nødvendig, skal det ske på en måde, så det er til mindst gene for den øvrige trafik. Passage af et løb skal således ske vinkelret på løbet og må kun ske, hvis andre fartøjer ikke skal holde tilbage eller ændre kurs.

I snævre farvande som kanaler, havneløb og lignende skal båden manøvreres i højre side. Ved gennemsejling under broer med flere gennemsejlingsåbninger skal båden tilsvarende passere åbningen til højre for midten i gennemsejlingsretningen.

I den forbindelse skal det indskræpes, at styrmanden holder sin robåd godt klar af (ude af) et motordrevet skibs skruevand, ligesom det skal undgås at komme i vejen for et skib, der er ved at gå fra eller til kaj. En uventet manøvre med skruen kan ellers bringe ens båd i en farlig situation.

De vigtigste lydsignaler til kommunikation af forestående manøvrering, som bruges af skibe i sigte af hinanden, er som følger:

- 1 kort stød: Jeg går styrbord (højre) om
- 2 kort stød: Jeg går bagbord (venstre) om
- 3 kort stød: Min maskine slår bak
- 5 kort stød: Hvad er det du vil?
- 1 langt stød: Advarsel; her kommer jeg!

## 16. Dagligt rofarvand

DSR's daglige rofarvand strækker sig fra Slusen/Kastrup i syd til Rungsted i nord.

**Almindelige styr mænd** har ret til at føre en robåd DSR's daglige rofarvand.

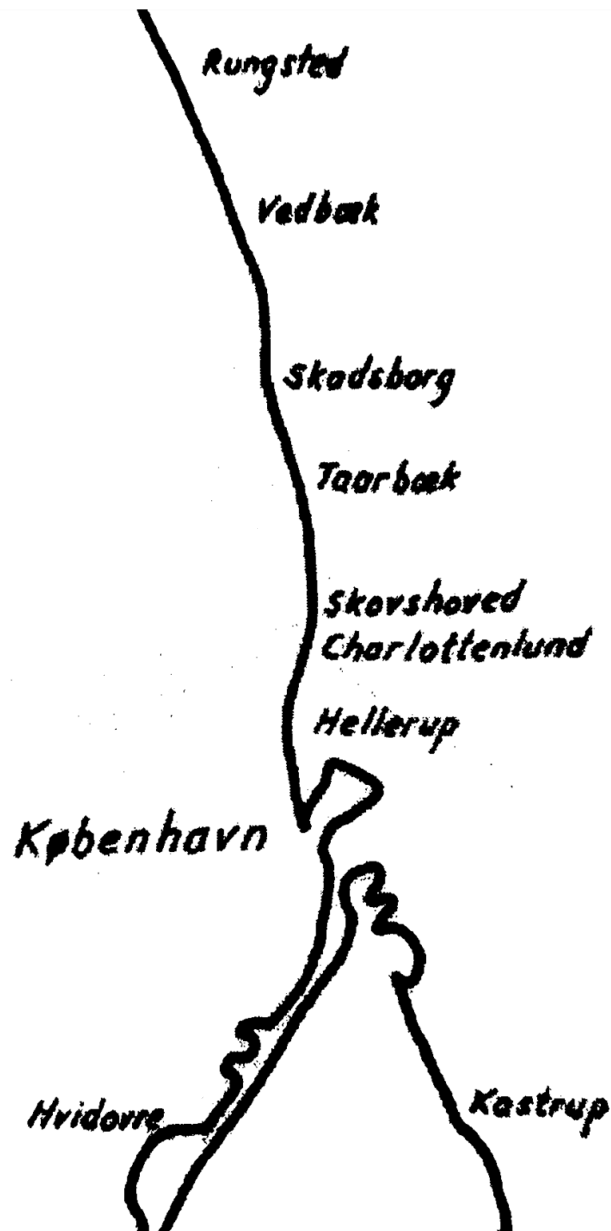
Opfyldningen må kun passeres i dagslys.

**Korttursstyr mænd** har ret til at føre en robåd fra Opfyldning Øst i Syd til Strandmøllen i nord.

Det er ikke tilladt korttursstyr mænd at passere opfyldningen.

I forbindelse med konkurrencetræning kan der under særlige forhold være givet tilladelse til at træne syd for slusen og nord for Amagermotorvejen ud for Hvidovre.

*Dagligt rofarvand:*



Man skal være særligt opmærksom på sten og stenrev ved statuen af Knud Rasmussen. Her og ved Strandmøllen er der desuden ofte dykkere, som man også skal være opmærksom på.

Generelt skal der roes udenfor badebøjerne ved Charlottenlund og Bellevue m.m. Ror man alligevel indenfor, grundet særlige sikkerhedsmæssige omstændigheder, skal det foregå for nedsat fart og med skærpet opmærksomhed. Ved tillægning skal der roes vinkelret ind til stranden.

Ved Skovshoved Havn skal man ro udenom bananen. Kun hvis hensigten er at gå i havnen, eller særlige forhold taler derfor, roes der indenom bananen.



Den nye opfyldning, der er den østligste del af opfyldningen, betyder, at vejen til Københavns Havn og Amager er blevet længere og mere udsat, da man skal temmelig langt til havs for at komme forbi.

Derfor er disse restriktioner på passagen gældende indtil videre:

- Vejrudsigten skal tjekkes umiddelbart før passage af området, dvs. også inden hjemturen fra f.eks. Københavns Havn.
- Vær opmærksom på, at vindstyrken vil være meget mærkbar, når man kommer ud på åbent hav.
- Styrmanden har en skærpet pligt til at oplyse besætningen om ruten inden man tager afsted.
- Hele besætningen skal give accept til turen inden den påbegyndes.
- Opfyldningen må kun passeres i svag vind.

For **Almindelige styrmænd** gælder der desuden

- Opfyldningen må kun passere i dagslys
- Vandtemperaturen skal være over 10 grader C. (Scullerskiltet skal være lukket)

**Korttursstyrmand** må ikke ro omkring opfyldningen.

## 17. Specielt om Københavns Havn

**Korttursstyrmand** har ikke rettigheder til at ro i Københavns Havn!

Adgang til Københavns Havn skal ske via Lynetteløbet.

Det er forbudt at krydse Kronløbet i scullermateriel.

De generelle søfartsregler bør overholdes i forbindelse med Roning i Københavns Havn og det anbefales, at udvise sund fornuft ved undtagelsesvis fravigelse fra disse. F.eks. bør afmærkning af større anlægsarbejder respekteres og en eventuel alternativ rute planlægges i god tid. Københavns Havn kan på særlige tidspunkter være særdeles trafikeret og med mange langsomtgående fartøjer samt rigtig mange badende. Der bør derfor altid roes med skærpet opmærksomhed i havnen.

Der er adgang forbudt til Nyholmen og den inderste del af Kalkbrænderihavnen. Sejlads med fritidsfartøjer i Yderhavnen, nord for Toldboden og Elefanten/Batteriet Sixtus, skal jf. Havnereglementet foregå i havnens østlig side, øst for de gule specialafmærkninger. Derudover er dele af området ved benzinøen spærret for robåde.

Det er tilladt at lægge til på Tre kroner. Det kræver ingen forudgående aftale. Husk dog at alt affald skal man selv sørge for at bringe med sig.

Reglementet for Københavns Havn kan findes på By og Havns hjemmeside. Her vil de gældende regler for færdsel i Havnen til enhver tid kunne ses.

Det frarådes at ro ind i Nyhavn, især på tidspunkter, hvor havnerundfarterne stadig er i rute. Vælger man alligevel at ro ind i Nyhavn, må båden ikke efterlades uden opsyn.

Frederiksholms kanal er ensrettet fra syd mod nord, dvs. ind ved Dansk Arkitektur Center, DAC og ud ved Chr. IV's bro. Ensretningen skal respekteres.

For at kunne holde samme omløbsretning som (de fleste) turbåde bør man ro gennem Christianshavns Kanal fra nord mod syd. Det er tilladt at lægge til ved B&W' gamle hovedkontor i Christianshavns Kanal, men undgå at benytte beboernes borde og bænke.

Ror man bag om Holmen, skal man være opmærksom på, at turbådene normalt sejler fra Syd mod nord. Det kræver derfor skærpet opmærksomhed, når man passerer hjørner og lignende steder med begrænset overblik, hvis man har valgt at ro mod denne retning.

I den lille kanal bag Arsenaløen ligger der træer, cykler og lignende under vandoverfladen. Der er et generelt forbud mod at gå i land både på selve Holmen og på græsskråningerne mod øst. Man kan dog som regel få lov til at lægge til ved plænen ved Rytmask Musikonservatorium i den nordlige del og ved kajakklubben i den sydlige del af Holmen. Pas på slæbestedet ved kajakklubben, da der går en stålskinne ud i vandet. Derudover er det muligt at lægge til på siden af Kanalrundfartens "kilometer" -bro.

Der er også havnerundfartsruter der går ind i Sdr. Frihavsbassinet (hvor Oslobåden lægger til). Uanset at der er meget smalt, sejler de i den smalle kanal, der er mellem Langelinie og Langelinie Havnen.

Tillægning ved havnerundfartens pladser bør kun ske, hvis man øjeblikkeligt kan fjerne båden i tilfælde af, at en af rundfartens både dukker op. Generelt er det en dårlig idé at benytte disse tillægningspladser, mens havnerundfarterne er i drift.

Vær opmærksom på Havne busserne især ved afgang fra deres stoppesteder. Her er bussernes skruevand særlig kraftig.

Øst for Fisketorvet og Teglnholmen er der meget lavt vand midt i havneløbet. Det anbefales enten at følge sejlrenden på Amagersiden eller at holde sig mod Fisketorvet. Pas på badende!

Ved slusen er der lavet et overførsingssted for mindre både, ved slusens østlige side. Her kan båden trækkes op på ruller, så den let og ubesværet kan bringes forbi slusen.

Det er ikke tilladt at færdes mellem bropillerne ved slusen, hvor strømmen dels kan være meget stærk, dels kan nogle af portene synes åbne, men reelt kun være delvis åbne. Der er skiltet med 'Livsfare'.

Slusen må kun åbnes på bestemte tidspunkter. Information om åbningstiderne kan ses på Kalvebod Bådelaugs hjemmeside. Se: <http://kb-kbh.dk/slusen.htm>.

Er det nødvendigt at lægge båden op i havnen, må det kun ske i roklubberne i Københavns Havn. I lystbådehavnen ved Langelinie kan havnefogeden, der gerne også er til stede om aftenen og i weekenderne, hjælpe med at få låst båden inde. Længere inde i havnen ligger roklubberne ARK og SAS på Islands Brygge og KR ved Tømmergraven i Sydhavnen.

## **18. Natteroning**

Roning efter mørkets frembrud må kun ske, når der i agterstavnen føres klart lys, der er synligt horisonten rundt fra en afstand af mindst 2 sømil.

Der bør generelt roes med skærpet opmærksomhed og nedsat fart særlig ved roning bag Holmen og i ind-/udsejlingen af Lynetteløbet.

## **19. Vinterroning**

Roning i perioden fra standerstrygning til standerhejsning må kun finde sted i tidsrummet fra solopgang til solnedgang.

Kystlinjen skal nøje følges (man ror f.eks. ind i Svanemøllebugten i stedet for at gå tværs over fra Svaneknoppen til Tuborg Havn!) og der må ikke roes i is.

Roerne skal altid bæres godkendte redningsveste under vinterroning! Det inkluderer også det tidlige forår, indtil vandtemperaturen er 10 grader og scullerskiltet lukker.