

# **Styrmand i Birkerød Roklub**

Kortturs-styrmand i det daglige rofarvand

## **INDHOLD:**

### **1 Styrmandens opgaver generelt**

- 1.1 Ansvar og myndighed
- 1.2 Reglementer
- 1.3 Overvejelser før afgang

### **2 Rapportering og computersystem**

- 2.1 Rapportering
- 2.2 Computersystem

### **3 Båden**

- 3.1 Indretning
- 3.2 Klargøring og afvikling
- 3.3 Skader
- 3.4 Løfte- og bæreteknik
- 3.5 I og op af vandet uden vogn
- 3.6 De enkelte både

### **4 Styreteknik og kommandoer**

- 4.1 Metode
- 4.2 Manøvre midler
- 4.3 Afgang fra bro
- 4.4 Anløb til bro
- 4.5 Landgang på bred
- 4.6 Krydsning
- 4.7 Kommandoer
- 4.8 Pladsskift

### **5 Vind og vejr**

- 5.1 Vindens styrke
- 5.2 Vindens retning
- 5.3 Tordenvejr
- 5.4 Solskin
- 5.5 Hvis man blæser inde
- 5.6 Information om vejret

### **6 Færdselsregler**

- 6.1 Afstand fra land
- 6.2 Søvejsregler generelt
- 6.3 Almindelige vigeregler
- 6.4 Vigeregler mellem fartøjstyper
- 6.5 Almindelig fornuft
- 6.6 Vinterroning

## **7 Rofarvandet**

7.1 Afgrænsning

7.2 Holte Vandskiklub

7.3 Farum regel

7.4 Badeområder

7.5 Slusen ved Frederiksdal

7.6 Nybro

7.7 Færdsel på Bagsværd Sø

7.8 Stenen ved Kaningården

7.9 Indsejlingen ved Frederiksdal

## **8 Afslutning**

### **Bilag**

Bilag 1 Tastevejledning til computersystemet og 9 underbilag A-I

Bilag 2 Bådens indretning

Bilag 3 Kommandoer

Bilag 4 Kort over rofarvandet

# 1 Styrmændens opgaver generelt

## 1.1 Ansvar og myndighed

Styrmanden er den person, der har **ansvaret** for besætning og båd.

Styrmanden har kommandoen og **beslutningsmyndigheden** i båden, med den undtagelse, at hvis blot én roer ønsker, at man skal søge i land eller undlade at gå fra land, så skal dette ønske respekteres.

Hvis der er mere end én roer i båden med styrmandsret, så er det den roer, der har skrevet båden ud som Styrmand på kort eller skærm, der er Styrmand.

Styrmanden er "Styrmand" uanset om hun/han sidder på styrepladsen eller en roer-plads. I nærværende mappe bruges ordet "roergænger" når der alene menes den roer der aktuelt sidder på styrmandspladsen.

"Styrmanden" løser ikke sin opgave efter "vi alene vide princippet", men bruger viden og observations-evne hos de øvrige roere i båden.

## 1.2 Reglementer

Nærværende mappe indeholder både almindelig vejledende information og angivelser af egentlige regler fra klubbens sæt reglementer af reglementer.

Disse reglementer er fastsat på grundlag af vejledning og bestemmelser i Dansk Forening for Rosport, og de skal naturligvis overholdes. De er opslået i klubben og kan findes på hjemmesiden [www.birkerøed-roklub.dk](http://www.birkerøed-roklub.dk) under knappen **Diverse info**.

Som Styrmand skal man kende indholdet i reglementerne, uden nødvendigvis at kunne formuleringerne udenad.

## 1.3 Overvejelser før afgang

Det er altid Styrmændens opgave, at være den i båden, der tænker sig om.

Inden afgang skal hun/han gennemtænke mindst 4 forhold:

**Besætningen** Er den enkelte roer rutineret eller uøvet, god eller mindre god til at reagere på kommandoer, fysisk robust eller med begrænsede kræfter,

**Båden** Hvilke egenskaber har båden, tung og søstærk eller let og urolig i bølger. Har den nogen svagheder.

**Vejret** Hvordan er vejret her og nu, hvordan er vejret, der vi kommer hen, hvordan bliver vejret senere.

**Turen** Hænger den planlagte tur godt sammen med de første 3 forhold, hvis ikke, så lav den om.

## 2 Rapportering og computersystem

### 2.1 Rapportering

Det er vigtigt, at man i klubben kan se hvilke både og hvilke medlemmer der er på søen, og at det sker via tur-registreringssystemet på korrekt måde.

Det er tilladt at ændre turens mål og/eller længde undervejs i forhold til det forud angivne mål, men det bør gøres med omtanke, så det ikke vækker unødigt bekymring hjemme eller i roklubben. Giv eventuelt besked til en hjemmadgående båd.

Hvis en båd, f.eks. på grund af vejret, er blevet efterladt et andet sted ved søsystemet rapporteres, som beskrevet under punkt 4.5 "Hvis man blæser inde"

Hvis en båd får en skade, rapporteres som beskrevet under punkt 3.3 "Skader"

Hvis en person er kommet til skade i forbindelse med roningen skal Rochefen, alternativt Formanden, kontaktes og orienteres med det samme.

Tag en mobiltelefon med på turen, den kan være meget værd i en uforudset situation. Telefonnumrene for bestyrelsens medlemmer er slået op i klubhuset og kan findes på [www.birkerod-roklub.dk](http://www.birkerod-roklub.dk).

### 2.2 Tur-Registrering

På Bilag 1 er opstillet en tastevejledning for roklubbens computersystem. Bilaget består af selve vejledningsteksten og 9 underbilag Figur A-I, der viser de enkelte skærbilleder.

Vejledningen beskriver de grundlæggende funktioner i systemet, som skal kendes og kunne udføres af alle styrmænd.

Man kan sætte sig ind i brugen af systemet, ved at tage tastevejledningen med i klubben og prøve rutinerne af i praksis.

Der vil, efter behov, blive afholdt kurser i betjening af systemet i klubben.

Såfremt der opstår problemer/opgaver i systemet, den enkelte Styrmand ikke kan håndtere kontaktes et medlem af bestyrelsen, eventuelt det medlem af bestyrelsen der har ansvaret for driften af IT-systemet.

Udover det rent sikkerhedsmæssige rummer systemet en række praktiske registreringer, bl.a. kilometerstatistik for roere og både, ligesom man kan gå tilbage i systemet og se, hvem der har været ude i hvilke både og hvornår.

## 3 Båden

### 3.1 Indretning

På Bilag 2 findes en tegning af en inrigger (2+) med angivelse af betegnelsen for de vigtigste dele i båden.

### 3.2 Klargøring og afvikling

Før båden lægges i vandet skal ”styrmanden” sikre sig, at bundproppen er sat i, og at båden i øvrigt er korrekt monteret og i orden.

Ror, flag og stander sættes først i efter båden er lagt i vandet.

Båden skal **altid** føre klubbens **stander**, når den er i søen.

Båden skal føre **Dannebrogflag** på **søn- og helligdage**. Det er tilladt at føre Dannebrogflag på alle andre tidspunkter.

Ved landgang i løbet af turen tages stander og flag af og lægges i båden.

Når båden er kommet hjem tages ror, flag og stander af medens den ligger i vandet. Derefter tages båden op. Den skal gøres ren inden den lægges på plads i klubhuset. Rengøring kan ske med spuleslange, støvsuger og klude. Inden rengøringen tages bundbrædder og eventuelt fodstykker ud af båden. Lugerne bliver siddende under spuling, efter spuling tages skotlugerne af. Men igen, det er styrmandens ansvar, at båden er ordentligt rengjort, når den lægges på plads.

Når roret ikke sidder på båden holdes det altid opad, så man ikke taber pinden i vandet.

Særligt når båden tages op, er det vigtigt at den ligge lige på vognens web-stykker, så sidestiverne på vognen ikke beskadiger båden i siden. Under optagningen styrer man båden i vandet med bådshage og fangline.

### 3.3 Skader

Hvis der er sket en skade på båden, skal styrmanden forholde sig til den:

Hvis det er en mindre skade (skruer der har arbejdet sig løse o.l.), repareres den med det samme.

Hvis det er en mindre skade, som man ikke selv kan reparere, udfyldes en skaderapport i mappen på hylden under computeren.

Hvis det er en større skade, skal styrmanden udover at udfylde en skaderapport, kontakte materialforvalteren, og fortælle hvad der er sket.

Hvis båden ikke anses for sødygtig, sættes der en seddel eller et skilt på båden med meddelelse herom. Indsættelse af et ”roforbud” i computeren forudsætter tilstedeværelse af materialforvalteren eller et andet medlem af bestyrelsen.

### 3.4 Løfte og bæreteknik

Når bådene skal løftes og sænkes er det vigtigt, at der anvendes korrekt teknik ved at bruge benene og ikke ryggen.

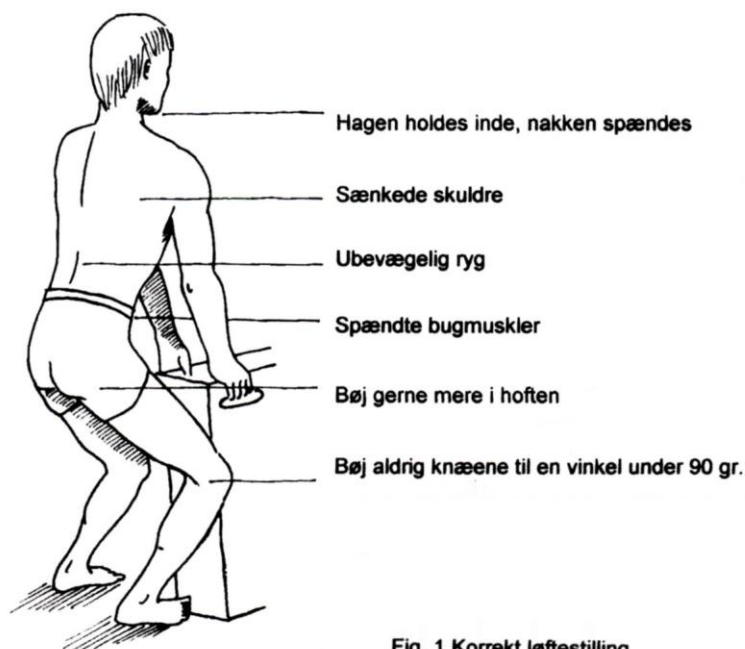


Fig. 1 Korrekt løftestilling

Styrmanden skal inden man løfter/sænker sikre, at der tilstrækkeligt med kræfter til at handlingen kan gennemføres sikkert for både mennesker og båd. Det kan f.eks. være en god idé at være 2 i hver ende af en 4+, når der skal løftes.

Når der ikke er en vogn til rådighed, og båden skal bæres over land sker det på følgende måde:

#### **Inrigger 2+** (toer)

En person, kaldet "agterbæreren" bærer i bådens agterstavnen, ved at lægge armene rundt om den – der løftes ikke i fanglinen. 2 personer, kaldet "sidebærerne" bærer på hver sin side af båden lige overfor hinanden og helst ud for 1-ter sædet. Sidebærerne løfter i hver sin Sidelangrem - og ikke i essingen (rælingen).

Løft, sænkning og bevægelse sker på Styrmandens kommando.

#### **Inrigger 4+** (firer)

"Fireren" bæres på tilsvarende måde som "toeren", blot fordeler de 4 sidebærere sig parvis overfor hinanden på siden af båden.

### 3.5 I og op af vandet uden vogn

Når man skal have båden i og op af vandet, uden at der er vogn og sliske til rådighed, sker det i forlængelse af bæreteknikken som beskrevet ovenfor.

Båden sættes i vandet vinkelret fra brokanten, og med stævnen først. Sidebærerne går frem til brokanten, standser og sænker stævnen ned mod vandoverfladen. Båden skubbes ud ved at sidebærerne flytter grebet bagud i båden, ved at krydse "arm over arm", og agterbæreren fortsætter fremad. Når stævnen er ude, nede og bæres oppe af vandet, slipper sidebærerne grebet, og agterbæreren skubber båden det sidste stykke ud, og lægger agterstavnen i vandet.

Båden tages op på tilsvarende måde, vinkelret på brokanten. Agterstavnen anbringes mod brokanten, agterbæreren løfter agterstavnen ud af vandet og trækker båden ind ved at bevæge sig baglæns på brodækket. Sidebærerne står klar på hver sin side af agterbæreren, og så snart de kan få fat i hver deres sidelangrem tager de fat og løfter og skubber båden indad, ved at krydse "arm over arm", indtil de har fat ved det naturlige bærested. Ved en "firer" tager sidebærerne fat parvis efter hinanden. Båden bæres hen hvor den skal.

### 3.6 De enkelte både

Klubben har 8 inriggere, nemlig 4 "2+" (Toer med styrmand) og 4 "4+" (Firer med styrmand) samt et antal outriggere, først fremmest singlescullere. Her gennemgås kort inriggerne.

**Sigma og Beta** er "2+" med 7 bord. "7 bord" betyder, at der er 7 stykker træ i bunden/siden af båden fra kølen til essingen (rælingen). Antallet af bord bestemmer alt andet lige rælingens højde. Bådene har den normale standard til turbrug på søer. Sigma og Beta har, som de eneste, Skovstyrelsens tilladelse til at gå ind i Farum Sø.

**Iota** er "2+" med 7 bord som Sigma og Beta, men hvor sidstnævnte og de fleste andre inriggere er bygget af mahogni, er Iota bygget af cedertræ. Det gør den lettere og dermed hurtigere i vandet, men også mere urolig i blæsevejr, og mere følsom for mangel på takt og balance i båden. Den er også knapt så robust for stød o.l.

**Alfa** er "2+" med 8 bord og 2 magasiner til bagage. Alfa har den normale standard til turbrug på havet. Alfa er tungere end de øvrige "2+", men ligger også bedre i vandet i blæsevejr og bølger.

**Theta, Epsilon og Zeta** er "4+" med 7 bord. De har den normale standard til turbrug på søer, med forholdsvis samme vægt som Sigma og Beta..

**Psi** er "4+" med 8 bord og 2 magasiner. Psi har den normale standard til turbrug på havet. Derfor gælder der de samme forhold som for Alfa, at den er tungere, men bedre i blæsevejr. Den er meget tung at bære på land – det skal tages i betragtning, når der skal løftes (2 i hver ende) – og det er en udfordring, at lempe den igennem slusen ved Frederiksdal.

**HUSKAT:** Alle inriggerne er meget fint håndværk, og begynder at nærme sig bogstaveligt talt at være uerstattelige – de skal bruges, men behandles godt.

## 4 Styreteknik og kommandoer

### 4.1 Metode

På det meste af turen på søsystemet er der ikke store problemer i opgaven som styrmand, men når der endeligt opstår et problem, er det vigtigt at styrmanden/rogængeren har metode i sin løsning af det og ikke bare begynder at rable kommandoer af sig uden at tænke sig om.

Man kan opstille en metode i 6 punkter

#### 1) **Stands** farten

Når der opstår et problem, hvor du skal bruge lidt tid til at observere og/eller tænke dig om, så stands farten.

#### 2) **Hvad** vil du?

Gør dig klart hvad du vil, f.eks. hvor præcist ved et overfyldt broanlæg vil du lægge båden ind.

#### 3) **Hvordan** vil du gøre det?

F.eks. hvilken side af båden skal ligge mod broen? Kan du komme næsten parallelt ind til broen og stoppe, eller skal du gå skråt ind mod broen og lade den ene side "sætte i". Skal den side, der vender mod broen, have åren langs, åren "flyvende" eller skal årene ud af svirvlerne. Hvem i båden skal gøre hvad? Hvor meget styrefart skal du bruge?

#### 4) **Fortæl** roerne hvad der skal ske.

Når roerne ved besked kan de meget bedre opfatte og udføre kommandoerne

#### 5) **Hvilke kommandoer** skal du bruge

Gør dig klart præcist hvordan, du vil formulere dine kommandoer, og i hvilken rækkefølge de skal komme..

#### 6) **Udsted** dine kommandoer **højt og tydeligt**

Hvis det er en **4+** og/eller det blæser, så skal der RÅBES.

Det kan se omstændeligt ud, men det er en sådan proces man skal igennem, selv om en del af den med tid og øvelse kan lægges ned i "rygmarven".

### 4.2 Manøvre midler

**Åerne** er det langt det vigtigste manøvre middel i båden. Gennem sine kommandoer til roerne får roergængeren båden til at bevæge sig fremad, baglæns, standse eller dreje til den side hun/han ønsker det.

**Roret** er kun beregnet til at justere retningen under bevægelse fremad, herunder justere for sidevind og/eller forskelligt træk hos roerne i båden. Roret virker kun når båden har en vis fart "styrefart".

**Bådshagen** er et praktisk hjælpemiddel ved afgang fra og ankomst til broen.

### 4.3 Afgang fra bro

Det vigtige ved afgang fra bro er hurtigst muligt at komme ud, hvor der er plads til at årerne kan komme ud, så båden kan manøvreres.

Ved BR's bro betyder det, at man trækker båden så langt ud som muligt imod den yderste ende af broen før, man sætter fra.

Man kommer nemmest fri af broen, når stævnen vender ud mod søen.

Roerne i den side af båden, der vender ind mod broen sætter fra med årerne mod brokanten, og lægger årerne i svirvlerne, så snart man er fri.

Derefter ror man ud.

### 4.4 Anløb til bro

Det vigtige ved anløb til bro er at holde kontrol over båden lige til det punkt, hvor den ligger stille ved broen.

Man skal være særlig opmærksom på risikoen for at beskadige svirvler eller årer ved anløbet imod broen – tage stilling til hvor brosidens årer skal være (langs, "flyvende" eller tages op af svirvlerne)

Man skal give roerne besked i forvejen om, hvordan man har tænkt sig at gå ind.

En god metode for anløb til an bro er:

- 1) Gå skråt ind mod siden af broen i en vinkel på omkring 30 grader, med "Småt roning".
- 2) Få tag fra broen kommanderes "Det er vel". For at sikre manøvre fart skal man ret tæt på broen, før man standser roningen.
- 3) Straks efter gives roerne i den side af båden, der vender imod broen kommando om årerne, f.eks. "Styrbord Åren langs".
- 4) Lige før stævnen af båden når broen, gives roerne på den side af båden der vender bort fra broen ordren "Bagbord (eller styrbord) sæt i". Båden drejer med det samme og stopper på langs af broen.

Hvis der er sidevind, d.v.s. at vinden blæser på tværs af broens længderetning, så går man altid ind fra læsisiden af broen, så man ror båden ind til broen skråt imod vinden, og ikke lader sig drive ind til broen fra vindsiden.

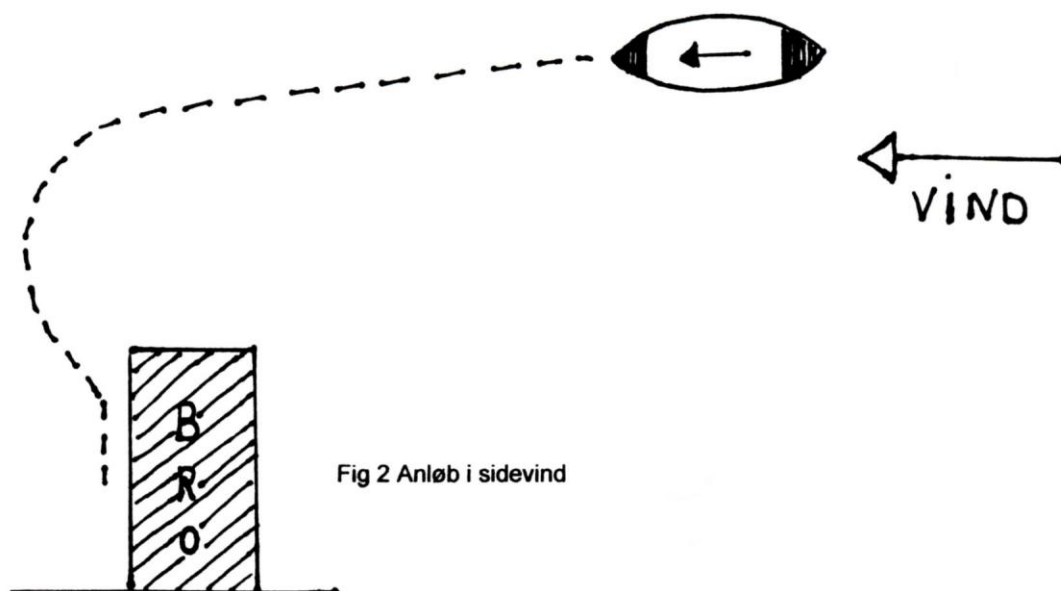


Fig 2 Anløb i sidevind

Ved pålandsvind og fralandsvind vælges blot den mest bekvemme side.

#### 4.5 Landgang på bred

Ved landgang på søbredden skal der udvises særlig forsigtighed, overfor sten, gamle brostumper og andet, der kan ligge under overfladen i vandkanten.

Der skal søges et landgangsted, der er jævnt, uden sten og med mulighed for at trække/bære båden op på land.

Man går vinkelret ind mod bredden, medens der observeres, især 1-teren, foran båden og ned i vandet. Vanddybden kan være svær at vurdere med øjnene, bådshagen er god til at måle med. Farten standses inden båden tager bunden, og man stiger ud af båden ned i vandet.

Roret tages af, og med mindre der er tale om ganske kort ophold trækkes båden op på land. Hvis der er bølger trækkes båden op på land under alle omstændigheder.

Oppe på land lægges båden på et blødt og jævnt underlag. Den bør hvile på kølen og ikke på bordene. Det kan f.eks. opnås ved, at man tager bundbrædderne ud, og sætter dem imellem ydersiden af båden og jordunderlaget, således at båden ligger "lige" og hviler på kølen. Kølen understøttes under forskottet og agterskottet, så båden ikke hviler alene på det lille stykke midt på kølen.

Når man skal fra land igen bæres båden, nemmest med stævnen mod søen, så langt ud i vandet, at den ikke tager bunden, når mandskabet går ombord. Husk at den synker i vandet ved ombordstigning. Roret sættes på, mandskabet går ombord, roningen begyndes.

Fraborde/ombordstigning sker for roernes vedkommende parvist i takt. Rorgængereren går fra borde først og ombord sidst så han/hun stabiliserer båden for roerne.

#### 4.6 Krydsning

Når det blæser vil der være bølger, og hvis de har en vis størrelse kan de gøre det vanskeligt eller farligt at ro. Der kan være modbølger, medbølger eller sidebølger.

Turen planlægges efter, at man helst skal have modbølger, dernæst medbølger og så vidt muligt undgå sidebølger.

Uanset bølgetype er det bedst at "skære" bølgerne skråt.

Når sådan hovedkurs ikke er mulig, f.eks, fordi det vil bryde med reglen om vis afstand fra kysten, så må man krydse. At krydse vil sige, at man skiftevis ror skråt fremad på den ene side af sin hovedkurs, og så drejer båden så den ror skråt fremad på den anden side af hovedkursen. Det er klart at vendingerne ved kursskiftet kræver særlig opmærksomhed, og kræfter hos roerne i den side der skal trække båden rundt.

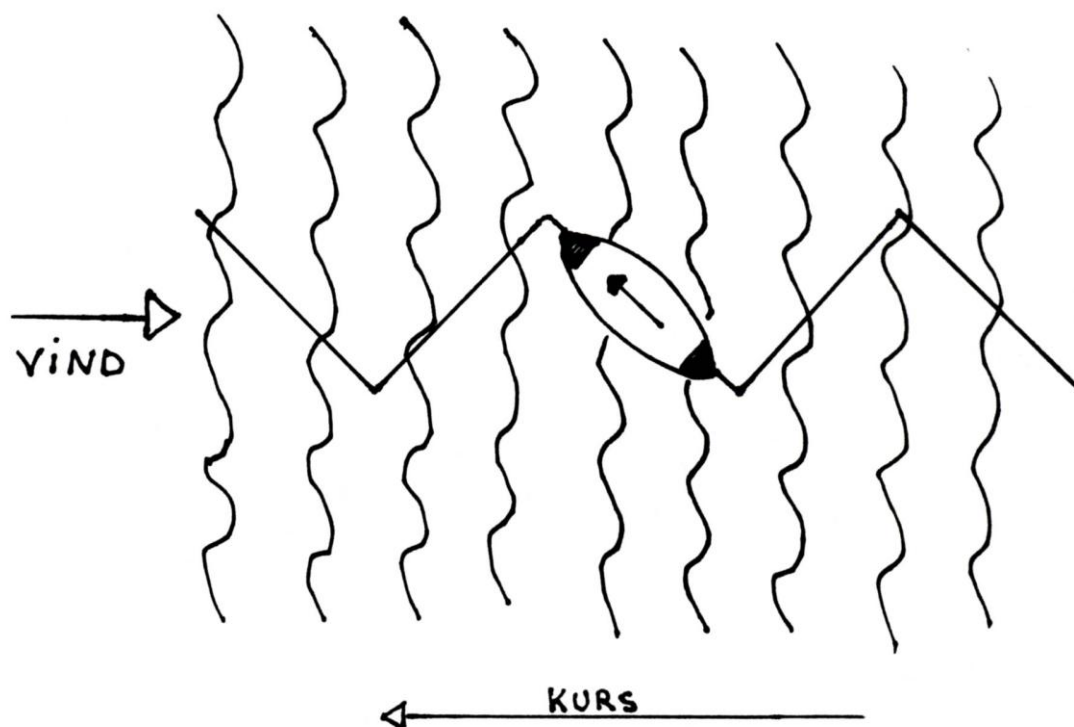


Fig 3 Krydsning

Når man ror i modbølger, lige ind eller skråt ind, kan roergænger se bølgerne og møde særligt store bølger ved at skære dem skråt, også kaldet "falde af". I medbølger kan styrmanden ikke umiddelbart se bølgerne, der kommer, derfor skal roerne i denne situation være opmærksomme på særligt store bølger og enten ved udråb eller handling sørge for, at båden ligger skråt i forhold til bølgeretningen.

#### 4.7 Kommandoer

På Bilag 3 er beskrevet de kommandoer, der bruges i Birkerød Roklub og deres udførelse.

Alle frivillige roere, og især alle Styrsmænd skal kunne dem og bruge dem.

#### 4.8 Pladsskift i båden

Det er vigtigt, at der skiftes pladser i båden under turen, hvis den ikke er meget kort. Formålet er dels at undgå, at roerne sidder og trækker i samme side hele tiden og dermed bruger kroppen "skævt", dels at alle i båden kommer ned og får pusterummet fra roningen og øvelsen i at styre ved at sidde på roergængerpladsen.

På søsystemet er der mange muligheder for at komme i land og skifte, det er bekvemt, men tager også tid.

Man kan også skifte på vandet. Her er det vigtigt, at styrmanden vurderer, om der sidder en roer, der af den ene eller anden grund kunne have et balanceproblem eller lignende. I så fald skal man altid gå i land, når der skal skiftes.

Når der skiftes på vandet i Birkerød Roklub er rækkefølgen normalt følgende:

- 1) Rorgænger bevæger sig op igennem båden og sætter sig på hug mellem 1-eren og stævnen og melder klar
- 2) Roeren nærmest roergængersædet (2-eren eller 4-eren), sætter sig over på roergængerpladsen.
- 3) De andre roere (eller den anden roer i en 2+) rykker i rækkefølge en plads frem i båden i retning af styrmandssædet.
- 4) Rorgænger sætter sig frem på 1-ter sædet.

Når man bevæger sig igennem båden, må man kun træde de tilladte steder: Bundbrædderne, trædebrædderne og naturligvis fodstykkerne, når man er på plads.

Hvis der er bølger, skiftes der med "åren på vandet", og de roere der ikke er i bevægelse stabiliserer båden med årene. Hvis der er roligt vand, kan man vælge at skifte med "åren langs", så man undgår at skulle over åreskafterne på turen gennem båden. Man tager fat i de andre roere, når man har brug for støtte.

## 5 Vind og vejr

### 5.1 Vindens styrke

For roning er det vigtige element i vejret vinden, dens styrke og retning.

Vindens styrke kan udtrykkes på flere måder, den mest almindelige er vindens hastighed i meter pr. sekund forkortet M/S.

Skibsfarten anvender ofte Beaufort skalaen som bruger udtrykket "Vindstyrke XX".. Beaufort skalaen bruger et lavere tal for den samme vindstyrke/hastighed end M/S, vindstyrke 5 svarer f.eks. til 9 -10 M/S Derfor er det vigtigt, at man ikke blander de 2 begreber sammen.

På DMI's vejrudsigter og i Birkerød Roklub anvendes udelukkende M/S.

Man kan konstatere vindhastigheden i de almindelige vejrmedlinger, og med lidt rutine og udenadslære kan man estimere vindhastigheden ved at se på vand og landskab.

Nedenstående er anført, hvordan de forskellige niveauer af vindhastighed ser ud på vandet, og hvad de betyder for roningen.

| Meter pr. sekund   | Vandets udseende                    | Betydning for roningen  |
|--------------------|-------------------------------------|---|
| <b>0 – 2 M/S</b>   | Ingen eller små bølger              | Ingen problemer   |
| <b>2 – 4 M/S</b>   | Almindelige bølger                  | Ingen problemer   |
| <b>4 – 6 M/S</b>   | Større bølger med enkelte skumtoppe | Roning er forsvarlig, men begynder at kræve kræfter                       |
| <b>6 – 8 M/S</b>   | Større bølger med mange skumtoppe   | Roning kræver erfaring og gode kræfter i båden                            |
| <b>8 – 10 M/S</b>  | Store bølger med skumtoppe Overalt  | Ro ikke ud. Hjemtur kan måske forsvares afhængigt af besætning og forhold |
| <b>Over 10 M/S</b> | Store bølger med skumsprøjt         | Ubetinget <b>roforbud</b>   |

Det skal bemærkes, at "Betydning for roning" er beskrevet på grundlag af søsystemet. På havet, som ellers falder udenfor denne mappes område, er bølgerne større ved en given vindhastighed, og grænserne i vindhastighed for roning lavere.

### 5.2 Vindens retning

Vindens retning har ikke større betydning ved lave vindhastigheder (0 – 3 M/S), men fra 4 M/S og opefter har den stigende betydning. Vindretningen har betydning for, hvordan der skal styres, som beskrevet under styreteknik, og den har betydning for planlægningen af turen.

Ved planlægningen af turen skal man være opmærksom på, om man ror langs en kyst der giver læ for vinden, eller langs en kyst, hvor vinden har frit løb hen over vandet. Dette er særligt vigtigt i Furesøen, fordi den er omgivet af forholdsvis høje brinker. Til gengæld er der også nogle slugter, hvor vinden nogle gange kommer igennem med fart på.

Man kan ofte ikke planlægge hele turen så den går langs læ kyst,

Der er 2 gode råd, for det første undgå sidevind og sidebølger, for det andet tag udturen i modvind og hjemturen i medvind.

### 5.3 Tordenvejr

Hvis man kommer ud for en direkte tordenbyge under turen, skal man søge land med det samme. Der foreligger ingen beretninger om roere, der er blevet ramt af lyn, men med tordenvejr følger der ofte nogle meget kraftige og uberegnelige vindstød, som man skal undgå. Tordenbyger passerer som regel nogenlunde hurtigt, og så kan man ro videre.

### 5.4 Solskin

Om dagen i solskinsvejr sidder man meget udsat for solen, dels oppefra, men også ved at solens stråler reflekteres i vandoverfladen. Husk især solcreme og hovedbeklædning og eventuelt tøj, der også dækker arme og ben.

### 5.5 Hvis man blæser inde

Hvis man på grund af vejret, eller af andre årsager, ikke kan ro båden hjem på forsvarlig måde, **så skal man lade være**, lade båden blive hvor den er, og komme hjem på anden vis, så godt man kan.

Båden skal sikres, hvilket alt andet lige betyder, at den skal hales op på land og understøttes. En båd der ligger og hugger i vandet ved en bro eller andet sted kan let blive beskadiget.

Båden hentes hjem af det samme mandskab senere, så snart forholdene gør det muligt og forsvarligt.

Man ringer hjem hurtigst muligt, og fortæller hvad der sker, og hvornår man kommer hjem. Der er ofte ingen hjemme i selve roklubben – det er koner, mænd, kæresten o.s.v. til alle i båden, der skal have besked.

Når man kommer hjem tager man direkte i roklubben, og lægger en skriftlig besked på bordet ved computeren om **hvilken båd** det drejer sig om, **hvem** det drejer sig om, **hvad** der er sket, **hvor** båden ligger og **hvornår** man vil forsøge at hente den hjem.

Hvis der er tale om et havari skal Materieforvalteren, alternativt Formanden, kontaktes med det samme.

## 5.6 Information om vejret

Information om, hvordan vejret er nu, fås naturligvis ved at stikke næsen udenfor, der hvor man er. Man skal bare huske, at vejret nede på søen godt kan være noget anderledes end "oppe i byen".

Holte Roklub har en vejrstation med kamera, der viser det øjeblikkelige vejr i Store Kalv. Man kan klikke ind på denne vejrstation med link fra [www.birkerøed-roklub.dk](http://www.birkerøed-roklub.dk).

Det fremtidige vejr får man summarisk information om på den sædvanlige måde i fjernsyn, radio og aviser. Mere aktuelt og detaljeret kan man få information på [www.dmi.dk](http://www.dmi.dk). Her opdateres vejrudsigten løbende. I venstre side af åbningsskærmbilledet kan man klikke på "Regionaludsigter", så får man et Danmarkskort, hvor man klikker på Nordsjælland, og så får man en vejrudsigt for dette område. Ligeledes i venstre siden kan man klikke på "Byvejret", så får man også et Danmarkskort. Her søger man med musen på kortet efter Birkerød, når man rammer rigtigt skrives Birkerød på skærmen, og når man klikker her får man den helt lokale vejrudsigt. (Man kan også finde Byvejret med Postnummer)

Som nævnt andet sted, er det både vigtigt at være opmærksom på hvordan vejret er og hvordan vejret bliver.

## **6 Færdselsregler**

### 6.1 Afstand fra land

På søsystemet er det ikke tilladt medlemmer af roklubberne at ro længere ud end **300 m** fra kysten. Man skal samtidigt være opmærksom på, at man heller ikke skal gå for tæt på land, hvor man kan støde på forhindringer som sten, brorester mm.

Det er dog tilladt at krydse Store Kalv, selv om dette bringer en længere væk fra kysten en 300 m.

Hvis man langs kysten kommer ud for fiskenet, der er sat op vinkelret ud fra kysten skal disse altid overhales søværts udenom. Det kan nogle gange se ud som om, at der en fri passage indenom imellem nettet og kysten, men der vil ofte ligge en line under vandoverfladen. Denne line kan let rive roret af en inrigger, hvis den fanges af rorpinden.

### 6.2 Søvejsregler generelt

De almindelige internationale søvejsregler, der gælder for et tankskib i Det Indiske Ocean, gælder i princippet også for en inrigger på Furesøen. Disse regler er omfattende og meget komplicerede, så nedenstående punkter er en kraftig forenkling og forkortelse af de officielle regler, men særdeles anvendelige på søen.

### 6.3) Almindelige vigeregler

På vandet gælder der tit samme færdselsregler som på land. Man skal holde til højre (styrbord), og der er højrevigepligt.

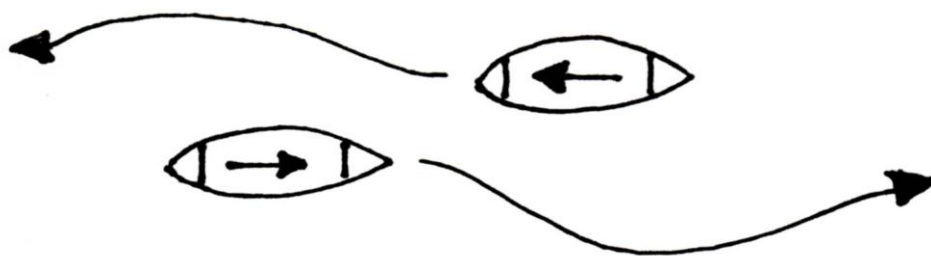


Fig. 4 Modsat kurs

Når 2 fartøjer bevæger sig direkte imod hinanden viger begge til styrbord.

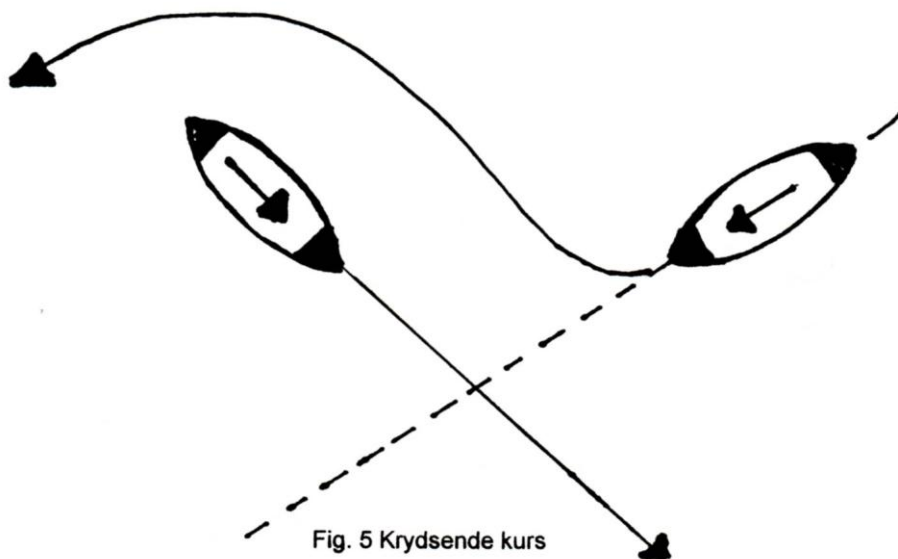


Fig. 5 Krydsende kurs

Når 2 fartøjer krydser hinandens kurs, skal det fartøj der har det andet fartøj til styrbord vige og så vidt muligt gå bagom det andet fartøj.

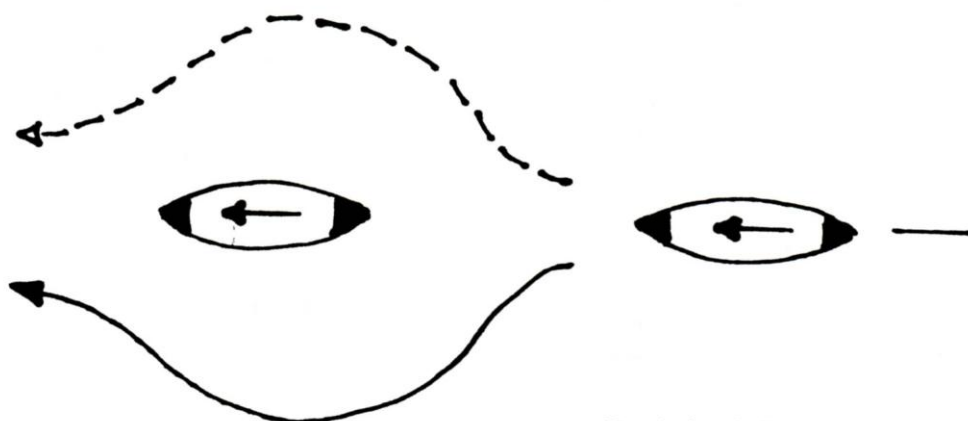


Fig. 6 Overhaling

Når 2 fartøjer bevæger sig på samme kurs, og det ene fartøj vil overhale det andet, så skal det overhalende fartøj manøvrere således, at det fartøj der overhales kan holde sin kurs uden gene eller risiko. Det vil være naturligt, at overhale om med styrbords side imod det fartøj, der bliver overhalet, tilsvarende reglerne på landjorden, men på søen er det tilladt at gå begge veje,

#### 6.4 Vigeregler imellem fartøjstyper

Der er 2 generelle regler:

- 1) Den stærke viger for den svage
- 2) Fritid viger for erhverv.

Den generelle "hakkeorden" i styrke på havet er:

- 1) Fartøj der går for motor
- 2) Sejlskib
- 3) Robåd

På det grundlag må vi lave vores egen "hakkeorden" på søsystemet:

- 1) Motorbåde
- 2) Sejlbåde
- 3) Robåde, herunder inriggere
- 4) Scullere og kajakker
- 5) Kanoer

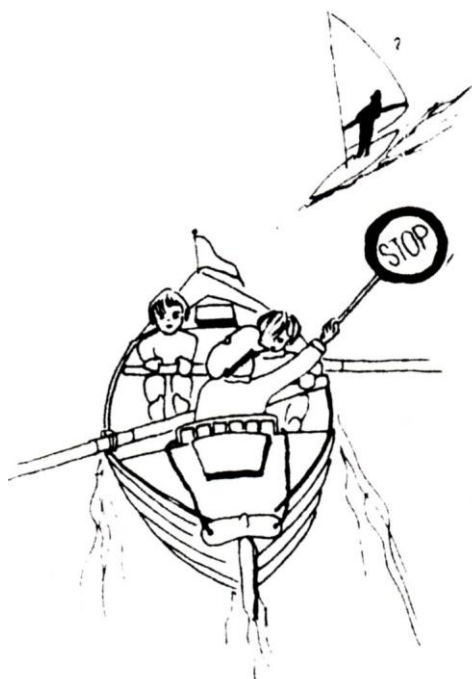
Ifølge de generelle regler skal "sejl" altså vige for "årer", men sejl på Furesøen er også optimistjoller og begyndere både på surfbrætter og i sejlbåde. Når man sidder i en inrigger, skal man ikke være for sikker på, at sejlerne er i stand til at overholde deres vigepligt, og tage højde for det i sine manøvrer. Derfor skal rangordningen imellem sejlbåde og inriggere tages med forsigtighed.

Med hensyn til fritid og erhverv er de store turbåde næsten de eneste erhvervsfartøjer, man møder på søsystemet, og uanset at de går for motor, har en inrigger altså vigepligt i forhold til en turbåd.

### 6.5 Almindelig fornuft

Generelt skal man, så vidt muligt manøvrere, så ens hensigt er tydelig for andre fartøjer.

Hvis et andet fartøj ikke overholder sin vigepligt, skal man vige selv, frem for at løbe en risiko for kollision.



Det er ikke alle på søen, der kender vigereglerne

Fig. 7 "Stop"

### 6.6 Vinterroning

Roning foregår som regel imellem standerhejsning og standerstrygning. Roning imellem standerstrygning og standerhejsning, "Vinterroning", er dog tilladt, men med skærpede sikkerhedsbestemmelser, der findes i det særlige reglement for vinterroning.

Reglementet for vinterroning kan blandt andet findes på [www.birkerøed-roklub.dk](http://www.birkerøed-roklub.dk) under knappen **Diverse info**.

Styrmænd, der dyrker vinterroning, skal kende og respektere dette reglement.

Der refereres i reglementet til Styrmandsmappens Afsnit 7 om Søsikkerhed. Den nævnte styrmandsmappe er DFfR's langtursstyrmandsmappe, som Korttursstyrmænd i almindelighed ikke er i besiddelse af.

For Korttursstyrmænd er det tilstrækkeligt at kende og kunne indholdet af denne mappe samt vinterroningsreglementet.

## 7 Rofarvandet

### 7.1 Afgrænsning

Det daglige rofarvand er det område hvor Kortturs-styrmandsretten er gældende, hvis man går udenfor dette område, skal der være person med Langturs-styrmandsret i båden.

Rofarvandet omfatter Furesøen, Vejle Sø, Farum Sø, Bagsværd Sø og Lyngby Sø med tilknyttede forbindelsesveje og kanaler. Det eneste sted man umiddelbart kan komme udenfor rofarvandet er i Mølleåens fortsættelse fra Lyngby Sø imod Øresund, her går afgrænsningen af farvandet ved Lyngby Hovedgade.

Som Bilag 4 er vist et kort af rofarvandet med angivelse af nogle af lokaliteterne.

Nedenstående er nævnt nogle forhold man skal være opmærksom på.

### 7.2 Holte vandskiklub

På sydsiden af Store Kalv er et rektangulært område af farvandet afmærket med store hvide bøger, der ligger en rampe til vandskihopp i området.

Når der er vandskiaktivitet, skal man holde sig ude af dette område.

Der findes en passage imellem land ("Næsset") og vandskiområdet.

### 7.3 Farum regel

Kun både med særlig tilladelse fra Skovstyrelsen må gå igennem Fiskebæk-kanalen ind i Farum Sø. (Sigma og Beta)

### 7.4 Badeområder

Ved Farum og Frederiksdal er der badestrande, om sommeren er vandområdet ud for er markeret med orange "balloner".

Det er ikke tilladt at gå indenfor disse markeringer.

### 7.5 Slusen ved Frederiksdal

Under vejbroen ved Frederiksdal er der en sluse og et slæbested, så man kan bære/skubbe kanoer, kajaker og klubbåde gennem slusen.

I højre side, når man kommer fra Furesøen, er der en bane for nedadgående trafik, uden ruller.

I højre side, når man kommer fra Lyngby, er der en bane for opadgående trafik med ruller.

Reglen, som også fremgår af skiltene, er altså, at man skal holde til højre. Men når der ikke er anden trafik gennem slusen, bør man, for at forebygge skader på bådene bruge banen med ruller både opadgående og nedadgående.

Det er en forudsætning for at opnå styrmandsret, at man har været gennem slusen mindst 2 gange med roere, der kender den praktiske fremgangsmåde.

### 7.6 Nybro

Ved passage under Nybro, adgangen fra Mølleåen til Bagsværd Sø, skal man være opmærksom på, at der er en afgrænsning med planker i hver side af løbet parallelt med sejlretningen. Plankerne gør, at man kun kan ro med kvart åre.

Oversigtsforholdene på stedet er dårlige, og der går jævnligt turbåde ud og ind, så man skal være ekstra opmærksom.

### 7.7 Færdsel på Bagsværd Sø

Bagsværd Sø rummer DFfR's Rostadion med kaproningsbaner. Dette indebærer nogle særlige regler for færdsel på søen.

Hvis der er kapronings-stævne, holder man sig væk fra Bagsværd Sø. Hvis dette ikke er tilfældet, kan man ro ind i søen.

Kaproningsfeltet ligger i søens nordside.

Det indeholder 6 kaproningsbaner, bane 1 til 6 regnet fra syd. Banerne er markeret med bøjer. De er 2000 m lange med start i øst-enden og mål i vest-enden, Bane 1-4 er forbeholdt kaproningsbåde, bane 5-6 er forbeholdt kapkajakker og kapkanoer. Trafikken på bane 1-4 foregår altid i retning fra start til mål, altså fra øst imod vest. På bane 5 og 6 kan der være trafik begge veje.

Dernæst indeholder kaproningsfeltet en trafikbane "0" der omfatter et 100 m bredt område umiddelbart syd for de egentlige kaproningsbaner. Bane "0" er ikke markeret. I bane "0" er trafikken ensrettet modsat kaproningsbanerne altså fra vest imod øst.

**Kaproningsfeltet er, med 2 undtagelser, forbudt område for turroere og andre.**

Når man ror søen igennem sker det med følgende rute: Fra indsejlingen ved Nybro ros imod vest på nordsiden af kaproningsbanen. Ved Sophienholm er det nødvendigt på en kort strækning at ro ind i bane 6 (den første undtagelse). I den vestlige ende vendes bag målet, og man ror tilbage imod øst igennem sydsiden af søen. Kaproningsbanen passeres på vejen tilbage imod nord vinkelret ud for Nybro (den anden undtagelse).

**Ved passage af kaproningsfeltet i forbindelse med de 2 undtagelser, skal der vises særlig agtpågivenhed, og passagen kan kun ske, når det ikke er til gene for kaproningstræningen på banen. Husk, at kaproningsbådene ofte kommer med stor fart og begrænset orienteringsmulighed i sejlretningen. Dette skal man også være opmærksom på ved passagen bag målet.**

Området syd for kaproningsfeltet er i almindelighed frit tilgængeligt, dog skal man holde en afstand fra bredden på 50 m.

På søens sydbred i nærheden af målet ligger Bagsværd Roklub og DFfR's rocenter.

Der gælder nogle særlige regler for kaproningsbådene i dette område. Når de har passeret målet og skal ind til broerne ved roklubben/centeret, skal de ro skråt ind til broerne fra vest imod øst. Når de skal fra broerne og ned mod start, skal de ro fra broerne skråt ud til bane "0" og videre ned til start. Trafikken er altså ensrettet i dette område.

Turbåde fra de lokale roklubber (Bagsværd, Lyngby, og Lyngby Dame) skal overholde denne ensretning, og den respekterer vi også i Birkerød Roklub.

Det er tilladt at gå i land ved Bagsværd Roklub.

#### 7.8 Stenen ved Kaninholmen

Syd for Lille Kalv er der en halvø kendt som "Kaninholmen". Ud for den sydlige ende af "Kaninholmen" ligger der en stor sten, tæt under vandoverfladen, ca. 30 meter ude fra kysten. Ud for stenen er der inde på land anbragt en tyk træpæl mærket med et kryds. Stenen er svær at få øje på. På dette sted holder man sig godt fri af kysten.

#### 7.9 Indsejlingen ved Frederiksdal

Ved indsejlingen til Mølleåkanalen ved Frederiksdal ligger der store sten ved begge bredder. Når man ror ind i indsejlingen skal man holde god afstand til begge bredder.

## **8 Afslutning**

Styrmandsmappen er tænkt som et godt rygstød for kommende styrmænd, men teori gør det ikke alene. Jo flere kilometer man laver i virkeligheden på søen, også efter at man har fået sin styrmandsret, jo bedre styrmand bliver man.

Birkerød Roklub Februar 2008  
Opdateret Februar 2011