

## STYRETEKNIK

### Bådens manøvre midler

Årene	Bådens vigtigste manøvre middel. Anvendes ved større kurskorrektioner og når roret ikke kan anvendes (eksempelvis ved vending).
Roret	Anvendes ved mindre kurskorrektioner. Rorets virkning er afhængig af bådens fart. Når der ikke er fremdrift, så har roret ingen reel anvendelse. Det samme gælder i medsø, hvor det heller ikke har den store virkning.

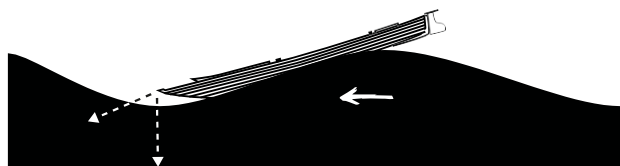
### Styring til søs

Bølger	Opstår ved vindens pres på vandoverfladen. Bølgenes retning følger som hovedregel, vinden, men man kan dog opleve de modsatte.
Bølgeformen	Udover bølgenes højde, har formen også betydning. Kort mellem bølgerne (krappe søer), rullende søer, lange dønninger mv. kræver forskellig styring. Det er også betydning at kadencen tilpasses efter bølgerne. Bølger i pålandsretning, vil på et tidspunkt blive bremsede af vanddybden, sker dette pludseligt vil der dannes skum. I hårdt vejr, kan bølgerne blive blæst i stykker på åbent hav, og der dannes skum.
Brænding	Brænding er en blanding af luft og vand. Brænding er ikke i stand til at yde opdrift til en båd, derfor er det særligt farligt at passere en brænding – men ikke umuligt. Det kræver blot ekstra opmærksomhed fra styrmanden.
Forkert sø	Når man ror i bølger, kan man komme ud for en 'forkert sø'. En 'forkert sø' er en bølge hvis retning ikke er mægen til den fremherskende bølgeretning i farvandet. En 'forkert sø' opstår ved ændring i strøm, skiftende vindretning eller vekslende vanddybder. Og en 'forkert sø' kan opstå både i med-, mod- og sidevind.
Styring i medsø	Roning i medsø kræver skærpet opmærksomhed fra styrmanden, og kan være farligt. I medsø er der en risiko for at båden bliver skubbet ud af kurs, ned i en bølgedal, så båden på den måde kommer til at ligge parallelt med bølgerne / på tværs så en bordfyldning nemt kan opstå.  Ror man i medsø, kan det i nogle situationer være en god idé at styre i en let zig-zag kurs, så bølgerne skiftevis kommer ind mod styrbords- og bagbords side, da man med vægten eller uens tryk på årerne kan hæve rælingen lidt op mod bølgen. Bølgerne i medsø kan også blive så store, at de ruller indover rælingen foran styrmanden.

Derfor er det vigtigt med et aktivt samspil mellem styrmand og roere. Især da styrmanden ikke kan se bølgerne bagfra, og roret vil ofte også være ude af vandet. Men der kan styres med årerne, og her betyder en erfaren stroke meget.

Man kan øve sig i at 'ride på bølgerne', så man ror i takt med de bølger der kommer bagfra. Takten i båden skal tilpasses, så man 'rider' med båden foran bølgen. Det er en teknik der kræver øvelse, men det kan sagtens læres.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at de fleste inriggere er bygget lavt bagtil og højere foran. Og dette gør, at chancen for en bordfyldning i medsø større.



### Styring i sidesø

Roning i sidesø kan være vanskeligt, og samtidig anstrengende for roerne. I tilfælde af sidesø, bør der derfor altid krydses. Når der roes langs kyster, vil der ofte være revler, her kan man med fordel ro indenfor revlerne, hvor bølgerne ofte vil være af mindre størrelse.

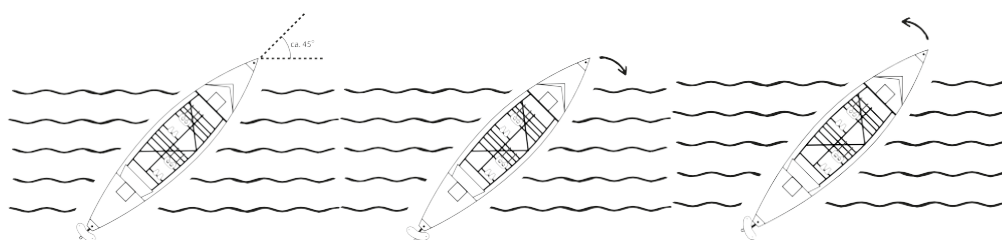


### Styring i modsø

Ved roning i modsø, skal man som hovedregel krydse, altså styre båden således at den skiftevis har bølgerne ind fra bagbord og styrbord side. Styrmanden skal være opmærksom på større bølger, som kan gøre at det er nødvendigt at 'falde af på bølgerne' (mindske vinklen mellem sejlet kurs og bølgen) og efterfølgende rette op i bølgen igen.

Ved ændring af kursen bør man inden varsle roerne, og derefter foretage vendingen, på et passende tidspunkt. Man kan udnytte at bølgerne ofte kommer i grupper, hvor der indimellem vil være rolige perioder.

Vendingen bør altid foregå ved hjælp af årerne, og ikke roret. Roerne i vindsiden kan med fordel sætte i, hvoraf båden drejer af sig selv. Ved krydsning i medsø, gælder samme princip. Her er det dog roerne i læsiden der sætter i.



<b>Fralandsvind</b>	Der bør roes så tæt under land som muligt (som bundforholdene tillader)
<b>Pålandsvind</b>	Man kan med fordel ligge et passende stykke fra land, således at man undgår brådsøer.
<b>Sejladsforhindringer</b>	Styrmanden bør holde øje med mulige forhindringer, såsom bøjer, bundgarnspæle, opankrede både, sømærker, fiskegarn mv. Man bør som hovedregel undgå at ro for tæt på mulige forhindringer.
<b>Ting i overfladen Broer</b>	Styrmanden bør være opmærksom på drivtømmer, knækkede bundgarnspæle, sten, dykkere mv. Ved passage af broer, bør man være opmærksom på at der kan opstå markante ændringer i strømforholdene i nærheden af bropillerne.
<b>Afdrift</b>	Vindens, bølgenes og strømmens samlede påvirkning af båden kaldes afdrift.

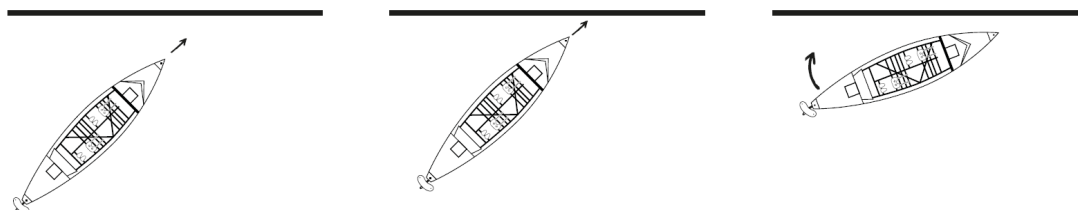
### Styring ved tillægning, landgang mv.

<b>Havne</b>	Når en havn passeres, bør styrmanden være opmærksom på den øvrige trafik og naturligvis følge søvejsreglerne. Forholdene ved havne og moler er ikke ideelle for roere. Derfor bør alle være opmærksomme, og holde udkig efter f.eks. master der bevæger sig, både under indsejling, lyde fra motorbåde mv. Havneindløb passeres i god afstand. Hvis man skal ind i havnen, skal man ro i styrbord side.
--------------	---

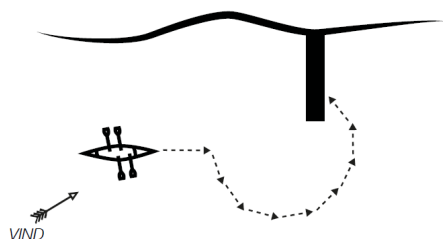


Der gælder også for roere, at de skal sørge for at holde sig synlige ved passage af havn. Ro ikke for tæt på ydermolerne, for så kan det være svært at se jer, når man kommer inde fra havnen af.

<b>Anløb af bro</b>	Manøvren indledes med at styrmanden varsler roerne til hvilken side af broen der lægges an. Der varsles ligeledes om der skal rejses åre(r) (for inriggere) eller om årerne skal lægges langs. Herefter anløbes broen med passende hastighed, i en vinkel på ca. 45°. Den mest praktiske måde at komme sikkert til broen er ved at kommandere "vel" – "rejs åre(r)" / "se til åren" / "åren langs" (i siden, nærmest broen), og til sidst "sæt hårdt i" i den side – fra den bagerste roer – der vender væk fra broen.
---------------------	--



Det er altid vigtigt, at båden anløber en bro under fuld kontrol, dvs. at der ikke er vind og strøm, der kan presse båden ind i broen. En bro anløbes derfor altid i læsiden - hvis forholdene tillader det.



Brug vinden når du lægger til en bro med to sider. Lad vinden "skubbe" båden ind mod broen, det sidste stykke. Men husk at fortøjre båden i læsiden, så den bliver blæst væk fra broen, såfremt der er meget vind.

#### Fortøjning

Se nærmere om fortøjning i dokumentet "Tovværk, knob og fortøjning".

#### Landgang

Vær opmærksom på sten, når der udvælges landgangssted.

Sko og strømper tages af (og der skiftes evt. til vadesko) i god tid inden landgang.

Procedure: Mandskabet forlader båden inden den har kontakt med bunden, og herefter trækkes båden ind til kysten. Roret afmonteres og båden bæres på land og lægges forsvarligt. Vær opmærksom på at både med finner skal placeres således at finnen ikke beskadiges.

#### Afgang fra kyst

Procedure: Båden bæres i vandet, og lægges med stævnen udad. Årerne sættes i svinglerne og eventuelt ror påsættes. Mandskabet går ombord, og når roerne er klar, går styrmanden ombord – og roerne ror væk.