

Råd for tur-roere



NOR

*Ny og revidert
utgave ved*

*Norges Roforbund
Tur- og Trimutvalget
1986*

Innhold:

1. *Forberedelser*
2. *Utstyr*
 - a) *båtens*
 - b) *felles*
 - c) *personlig*
3. *Selve turen*
 - a) *før avreise*
 - b) *under roing*
 - c) *ved pauser og overnatting*
4. *Norges Roforbunds
langturreglement*
5. *Styringsregler for
kapproingsbåter*
6. *Sjømerker og sjøvett*

Forberedelser

En langtur bør planlegges godt om den skal bli vellykket: Ta fatt på planleggingen i god tid. Søk gjerne råd hos erfarne turroere eller klubbens/kretsens kontaktperson/utvalg for tur- og mosjonsroing. — Klubbens styre eller eventuelt tur- og mosjonsutvalg bør orienteres om tidsrommet for turen slik at båt(er) kan avsettes. En bør og informere om turruten i tilfelle noe skulle hende med laget/lagene. Sørg for at båten(e) er forsikret.

Diskuter det utstyret og den provianten som skal tas med, og fordel oppgavene for framskaffing av utstyr og innkjøp av proviant. Dermed unngår en at en person blir nedlesset i arbeid og at det forekommer unødig «overlapping» ved at flere personer tar med likt fellesutstyr. Det er ikke ubegrenset med plass i båten.

Planlegg overnattingssteder, pausesteder og rorute for hver dag på forhånd. Sørg også for å ha en alternativ plan som kan nyttes om uforutsette ting skulle hende.

Gjør deg kjent med og sett deg inn i de kart/draft som gjelder for turfarvannet og snakk eventuelt med folk som er kjent i området. Sørg spesielt for at du skaffer deg oversikt over oppmerkingen (fyr, staker, båer etc.), spesielle strømforhold, vindforhold, bunnforhold og landingsmuligheter. Utnytt mulighetene for proviantering underveis, og ta ikke med unødig mye proviant fra starten av,

men ha alltid noe reserveproviant som kan nyttes om en skulle bli liggende værfast.

Oppnev en person som fungerer som leder for planleggingen, og som kontaktperson med styret eller tur- og mosjonsutvalget.

Ting som er helt nødvendige å ta omsyn til under planlegging av turen:

- Egen fysisk form og romessige erfaring. Velg alltid tur etter evne, aldri over evne. Dine egne forutsetninger må alltid overstige de krav som turen stiller, slik at du har noe «å gå på» om uforutsette ting skulle hende.
- Klimatiske forhold (vær/vind) og miljømessige forhold (strøm, bunnforhold, landingsmuligheter og åpne havstykker) i det området der turen skal gå.
- Materiellets begrensinger (båten og årene).



Utstyr

a) Båtens.

Øsekar/pumpe, fangliner, båtshake, verktøy, reservedeler (svivler, svivelaksler, sleidehjul, muttere, skruer og ståltråd), tape/plaster og REDNINGSVESTER (til hver person).

b) Felles.

Telt, kokeutstyr (spritkoker/gasskoker) sprit/gass, kasseroller, fyrstikker (i vanntett pakke), søppelsekk, toalettpapir, kompass (minst ett i hver båt), draft/kart, lommelykt, stearinlys, førstehjelpsaker, årefett, sololje, hermetikkåpner, flaskeåpner, vannkanne(r), stor kniv, tau, sysaker, proviant, vanntette pakninger, loggbok og transistorradio (i vanntett pakning).

c) Personlig.

Sovepose, turtøy (to skift), ulltøy, regntøy, badebukse, solbriller, toaletsaker, håndkle, plastflasker (for drikke under roing), kopp, tallerken, spisebestikk. Vanntett pakning (f.eks. plastsekk), sittepute (filt eller skumgummi). Tynne hansker (uten søm i håndflaten) kan være lurt å ha for folk som ikke har rodd så mye på forhånd.

Selve turen

a) FØR AVREISE.

Sjekk at båten er i orden. Kontroller svivler, sleider, muttere, skruer, båtens skrog (sprekker/skjører), roret, rorlinene, fanglinene og årene.

Sett båten på vannet før innlastingen, plasser pakningene i båten slik at den flyter uten slagside og last den ikke for tung foran.

Lytt til den siste værmelding før avreise.

b) Under roing.

Erfarne turroere anbefaler at deltakerne på en langtur jevnlig bytter plass og side i båten. Roøfter på 1/2—1 time er erfaringsmessig passende mellom hvert plassbytte. — Det er fint å ha ei flaske med drikke (saft e.l.) til bruk under roing. Et lite væskeinntak ca. hver halvtime er bedre enn å drikke mye og sjelden.

Redningsvesten må være lett tilgjengelig fra hver plass, og den må alltid bæres på kroppen under roing i vind og urolig sjø, ved passering av åpne havstykker og når en ror langt fra land.

Dersom det blåser opp og tegner til å bli dårlig vær, bør en snarest mulig ta sikreste og korteste veg opp under land og finne et egnet ilandstigningssted.

Det er ofte best (og nødvendig) å ro med vinden i slike situasjoner. Særlig store og krappe sjøer kan det være best å ta fra sida.

Om båten skulle fylles med vann, bør mannskapet

(alle med redningsvest på) holde seg samlet ved båten og flyte på den og årene som kan bindes til båten med fanglinene. Dersom det ikke er mulig å redde båten uten fare for mannskapet, må en la båten seile sin egen sjo og redde seg sjøl og kameratene i land på sikrest mulig vis. En bør i slike situasjoner alltid holde seg samlet, prøve best mulig å klare seg sjøl, være klar til å hjelpe andre, handle besluttosomt og med plan og unngå paniske og overilte handlinger.

Det beste er sjølsagt ikke å komme opp i kritiske og farlige situasjoner. En bør derfor ta forholdsregler. Det kan i den sammenheng være lurt å tenke over følgende:

— Ta aldri unødige sjanser, la det aldri gå prestisje i å nå bestemte mål, trosse vær og vind eller krysse farlige farvann. Turroing driver vi fordi det er gøy og sunt, å utsette seg sjøl og andre for fare er hverken gøy eller sunt, derfor hører heller ikke dette med til turroing.

c) Ved pauser og overnatting.

Ved ilandstigning må det alltid vises forsiktighet og omtanke. Baugen må holde utkikk og det hele må foregå kontrollert og i rolig tempo. Vær særlig oppmerksom på skjær og steiner. Søk å finn et landingssted i le.

Ved landgang i stor sjo må alle hoppe i sjøen tidlig og om det er dypt, svømme inne med båten de siste metrene, eventuelt vasse med den der det er grunt. Båten bør tømmes for bagasje mens den ligger på vannet, årene bør taes opp på land og roret taes av. Dersom det er mye vann i båten bør en få lenset ut det meste før en løfter båten opp på land. En båt med vann i blir for tung og en greier ikke å løfte den ordentlig. Dette kan medføre unødige skader både på materiellet og på mannskapet.

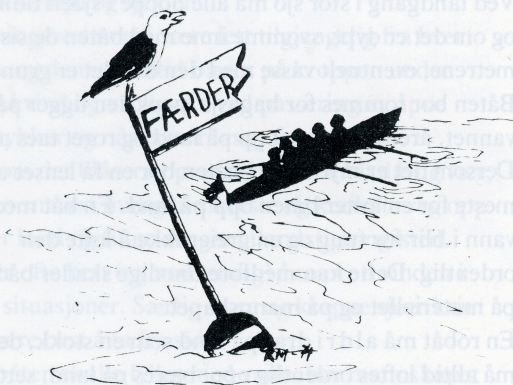
En robåt må aldri dras på land som en stakk, den må alltid løftes ordentlig opp, bæres på land, settes

ned på kjølen på et jevnt underlag og støttes av slik at den står rett.

Ved pauser/overnatting på land skal båten alltid settes så langt opp fra vannkanten at den ikke kan nås av eventuell springflo og store bølger. — På godt beskyttede steder hvor det er lite trafikk kan båten ligge på vannet for kortere tid forutsatt at den fortoyes og ankres skikkelig.

Årene må aldri nyttes som båtshake eller liknende redskap. Årebladet må behandles spesielt forsiktig, en kan til nød nytte årehåndtaket til å skyve ifra med.

Sorg alltid for å rydde opp etter deg på pause- eller overnattingsstedet. Brenn det soppelet som kan brennes, ta med resten. — En turroer er glad i naturen og ønsker å se den ren, han/hun oppfører seg derfor aldri som et natursvin!



Sjømerker og sjøvett

Det følgende er hentet fra heftet «Båtførerprøven», (Kongelig norsk motorbåtforening) og fra Statens informasjonstjenestes materiale om sjøvett.

Betydning av farge på fyrsektorer:

Hvit sektor: seilbart farvann.

Rød og grønn sektor angir i hvilken retning en må dreie for å komme til hvit sektor.

Merkesystemet

Liksom landeveien har sine veivisere og skilter så har sjøen sine merker og varselskilter, merker som viser hvor skipene kan seile, eller som viser hvor grunner og båer ligger så en kan holde seg klar av disse.

Vi har faste merker og flytende merker.

Til de faste merkene hører:

Fyr og fyrlykter.

Båker (fig 10 og 11)

Varder (fig. 12)

Jernsoyler (fig. 13)

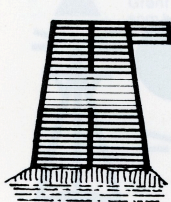


Fig. 10



Fig. 11



Fig. 12

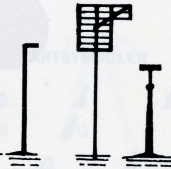


Fig. 13

En båke er et jernstativ forsynt med et spileverk av tre eller lignende. Spileverket kan være malt i forskjellige farger, dels for å gjøre båken godt synlig, dels for identifikasjon. (Alle sjømerkene er beskrevet i en bok som heter «Merkelisten»)

Båker blir plassert på større skjær, på holmer og på fastlandet og kan være forsynt med armer som viser hvor leia går.

Vardene er murt opp av stein og kan ha toppmerker som peker på farvannet. Vardene kan være sylindriske av form, eller de kan ha kassefasong, og de kan være malt på forskjellig vis. En jernsoyle er en solid jernstang eller søyle plantet fast på et skjær eller en baa. Søylen er oftest forsynt med toppmerke for å gjøre den godt synlig og for å vise leia. Som regel er søylene sortmalte, mens toppmerkene kan ha andre farger.

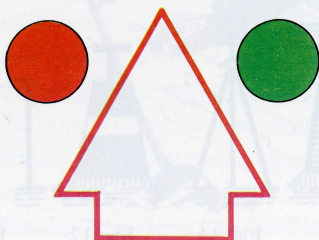
Fargene på de faste merkene har intet med selve farvannet å gjøre slik det er tilfelle med fargene på de flytende merkene.

Av flytende sjømerker finnes to hovedgrupper: lateralmerker og kardinalmerker.

Lateralmerking (sidemerking)

Til sidemerking blir det brukt grønne eller røde staker for å merke styrbord eller babord side av leia.

For å kunne bruke merkene riktig må man kjenne merkingens hovedretning. Dette er vist i sjøkartet med en pil med rød prikk på venstre side og grønn på høyre:

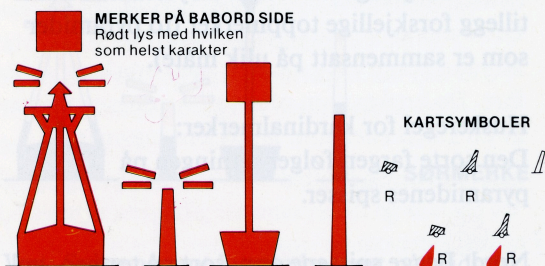


Regel: Hvis vi seiler i merkingens hovedretning vil vi få grønne merker på styrbord (høyre) side og røde på babord (venstre) side.

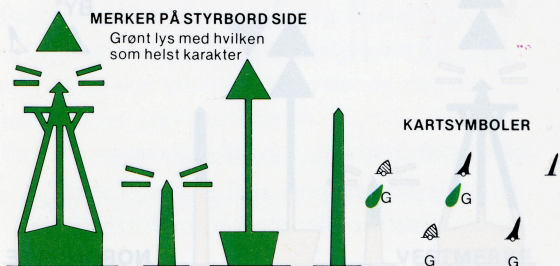
I eller nær leia er grunner og båter merket med flytende oppankrede staker, bøyestaker eller lysbøyer. Staker er tykke stokker som flyter oppreist. Bøyestaker er flytende bøyer med stang og merke på toppen. Til sidemerking brukes også røde og grønne lysbøyer med h.h.v. rødt og grønt lys.

I sjøkartene blir røde staker tegnet som skraverte eller ensfarget hvite kjegler som er butte på toppen. Grønne staker blir tegnet som skraverte eller ensfarget sorte kjegler som er spisse på toppen.

Utplasserte røde staker er butte på toppen. Røde bøyestaker har et toppmerke som et rektangel:



Grønne staker er spisse på toppen. Grønne bøyestaker har et toppmerke som en pyramide:



Alle de forskjellige flytende merkene på kysten kan komme i drift eller bli flyttet på av vær, vind, sjøgang og is. Når det blir oppdaget at en stake slik er blitt borte eller har flyttet seg, blir det sendt ut melding om dette i radio.

Det er strengt forbudt å fortøye en båt i noen av de her nevnte sjømerker.

Kardinalmerking (kompassavmerking)

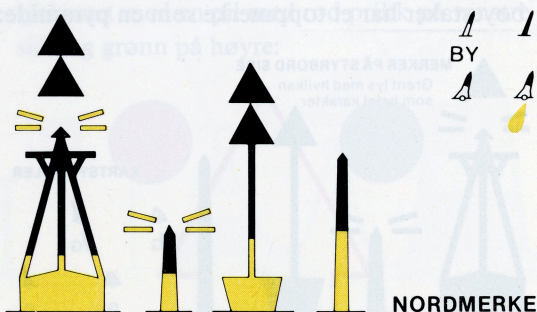
Kardinalmerking brukes til å angi på hvilken side av et merke det er dypest. Et nordmerke plasseres på nordsiden av et skjær eller en grunne og skal passeres på nordsiden. Et sørmerke står på sørsiden og skal passeres på sørsiden. På tilsvarende måte brukes øst- og vestmerker.

Kardinalmerkene kan være staker, bøyestaker eller lysbøyer. De er to-fargede gule og sorte etter forskjellige mønstre. Bøyestakene har i tillegg forskjellige toppmerker (to pyramider som er sammensatt på ulik måte).

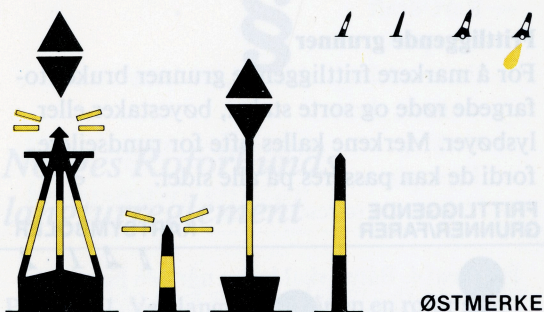
Huskeregul for kardinalmerker:

Den sorte fargen følger retningen på pyramidenes spisser.

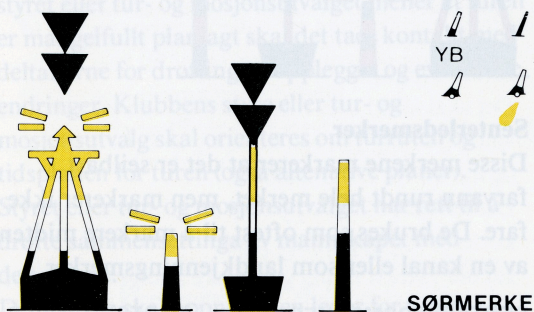
Nord: Begge spissene opp, sort på toppen, gul nederst.



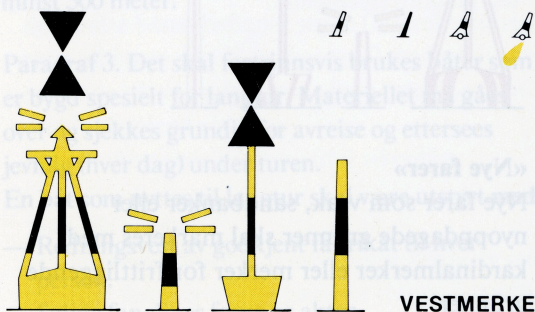
Øst: Spissene fra hverandre, sort oppe og nede, gul på midten.



Sør: Spissene mot hverandre, sort på midten, gul oppe og nede.



Vest: Spissene mot hverandre, sort på midten, gul oppe og nede.



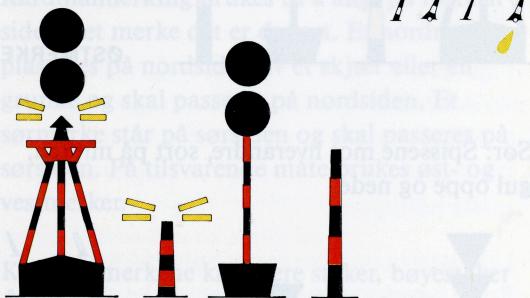
I tillegg til lateral- og kardinalmerker finnes dessuten merker for følgende:

Frittliggende grunner

For å markere frittliggende grunner brukes to-fargede røde og sorte staker, bøyestaker eller lysbøyer. Merkene kalles ofte for rundseilere fordi de kan passeres på alle sider.

FRITTLIGGENDE GRUNNER/FARER

KARTSYMBOLER

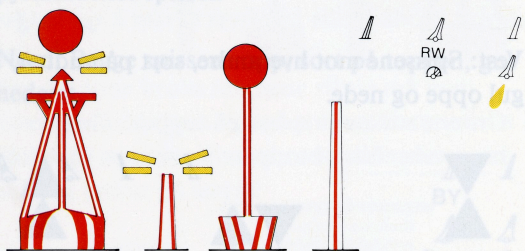


Senterledsmerker

Disse merkene markerer at det er seilbart farvann rundt hele merket, men markerer ikke fare. De brukes som oftest til å markere midten av en kanal eller som landkjenningsmerker.

SENTERLEDSMERKER

KARTSYMBOLER



«Nye farer»

Nye farer som vrak, sandbanker eller nyoppdagede grunner skal markeres med kardinalmerker eller merker for frittliggende grunner.



Norges Roforbunds langturreglement

Paragraf 1. Ved langtur forstås en en rotur som strekker seg over flere dager.

Paragraf 2. En langtur må anmeldes til klubbens styre eller tur- og mosjonsutvalg. Dersom folk i styret eller tur- og mosjonsutvalget mener at turen er mangelfullt planlagt skal det taes kontakt med deltakerne for drøfting av opplegget og eventuelle endringer. Klubbens styre eller tur- og mosjonsutvalg skal orienteres om turruten og tidsplanen for turen (også alternative planer). Styret eller tur- og mosjonsutvalget har rett til å drøfte sammensettinga av mannskapet med deltakerne.

Deltakerne skal oppnevne en leder for turen. Lederen er ansvarlig for materiellet og skal stå for kontakten med styret eller tur- og mosjonsutvalget i klubben.

Alle deltakerne på en langtur må kunne svømme minst 500 meter.

Paragraf 3. Det skal fortrinnsvis brukes båter som er bygd spesielt for langtur. Materiellet må gåes over og sjekkes grundig for avreise og ettersees jevnlig (hver dag) under turen.

En båt som nyttes til langtur skal være utstyrt med:

- Redningsvest av godkjent fabrikat til hver person.
- Solide fangliner forut og akter.

- Øsekar
- Båtshake
- Kart/draft
- Kompass
- Reservedeler (sleidehjul, svivler, svivelakser, muttere, skruer).
- Verktøy
- Tape/plaster
- Hvis mulig to reserveårer.

Paragraf 4. Båten skal lastes når den ligger på vannet. Plasser lasten slik at båten flyter uten slagside og slik at den ikke ligger for tungt foran. Redningsvestene skal plasseres slik at de lett kan nås fra hver plass i båten.

Paragraf 5. En bør alltid lytte til værvarslene og snakke med kjentfolk om spesielle forhold i turfarvannet.

Det skal alltid roes med redningsvest på når det er vind og urolig sjø, ved kryssing av åpne havstykker og når en ror langt fra land.

Dersom det blåser opp skal en ta sikreste og korteste veg opp under land.

En bør i størst mulig grad søke å følge land. Under gunstige og stabile vær- og vindforhold kan en imidlertid tillate seg å krysse åpne strekninger (fjordmunnings, bukter o.l.).

Paragraf 6. Ethvert lag som drar på langtur skal ha lest langturreglementet.

Styringsregler for kapproingsbåter

(Utarbeidet etter styringsplakaten av 16.3.10 av Sverre Vedeler).

Alminnelige regler:

- a) I trange farvann er alle fartøyer forpliktet til å holde seg på farvannets høyre side (coxens høyre side).
- b) Når en styrer av veien for annet fartøy, skal en alltid i god tid legge om sin kurs, og sørge for å tilkjenne sin manøvre tydelig.
- c) Kapproingsbåter skal mest mulig unngå å legge seg i veien for den alminnelige trafikk.

Vikeplikt:

- a) Dersom to båter med motsatte, eller nesten motsatte kurs møtes, slik at det er fare for sammenstøt, skal begge vike til høyre.
- b) Dersom to båter møter hverandre på kryssende kurs, skal den båt vike som har den andre på sin høyre side. Den andre båt er forpliktet til å holde stø kurs. Vikeplikt har en imidlertid bare dersom den andre båten befinner seg to (2) streker aktenfor tvers på høyre side (8 streker = 90 grader). Er den møtende båt aktenfor denne linje betraktes den som innhentende båt, og
- c) en innhentende båt har alltid vikeplikt.

Spesielle tilfelle:

- a) Kapproingsbåter skal mest mulig holde av veien for store fartøyer når de passerer trange farvann.

b) Kapproingsbåter bør som regel styre av veien for andre robåter.

Lydsignaler:

Motorfartøyer tilkjennegir sin manøvre med følgende lydsignaler:

- Ett kort stot: «Jeg forandrer min kurs styrbord».
- To korte stot: «Jeg forandrer min kurs til babord».
- Tre korte stot: «Min maskin går med full fart akterover».

Lyssignaler:

Fra solnedgang til soloppgang er alle fartøyer pliktig til å føre lanterner. I robåter skal en ha for hånden en lanterne med hvitt lys (lommelykt), som i aktuelle tilfelle skal vises i god tid for å unngå sammenstot. — Unntak: Robåter er i norske farvann fritatt fra å føre lanterner om sommeren, når det i tida mellom solnedgang og soloppgang er så lyst at båter og fartøyer utvilsomt kan sees på to nautiske miles avstand (ca. 3700 meter).

Andre kartsymboler:



BÅE



SVALPESKJÆR



VARDE/BÅKE

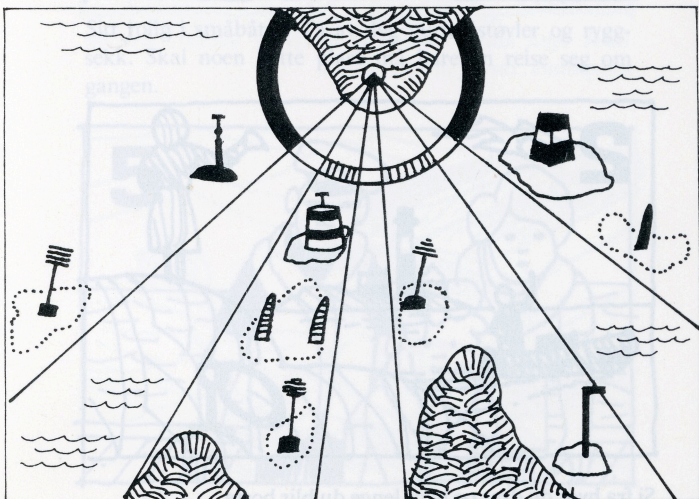


BÅE MED
SLAGGRUNNSLINJE



TØRRFALL

SLAGGRUNNSLINJE



Fyret viser oss klart farvann.

b) Kapproingsbåter bør som regel styre av veien for andre robåter.

Lydsignaler:

Motorfartøyer tilkjennegir sin manøvre med følgende lydsignaler:

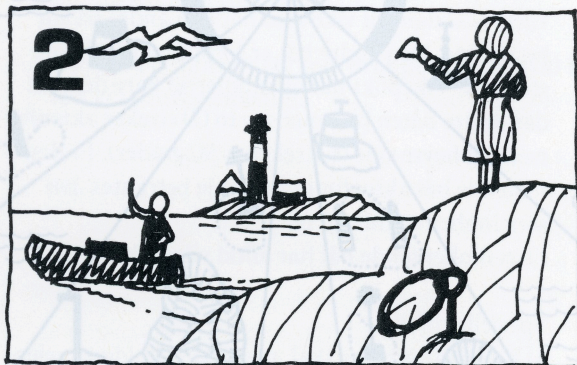
— Ett kort støt: Jeg forandrer min kurs.

— To korte støt: Jeg forandrer min kurs til

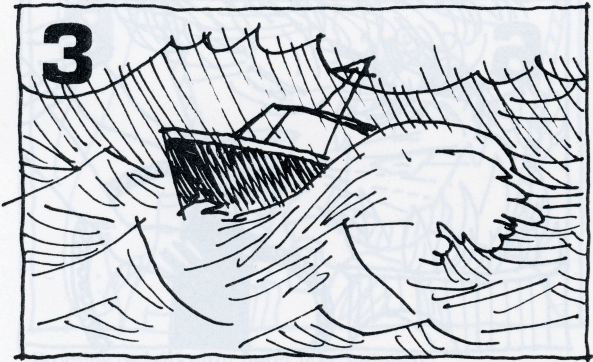
Sjøvettreglene



Overbelast ikke båten. Pass på at den er i forsvarlig stand.



Si fra hvor du drar og hvor lenge du blir borte.

3

Vis respekt for vær og værvarsel. Bruk ikke båten i andre farvann enn den er skikket for.

4

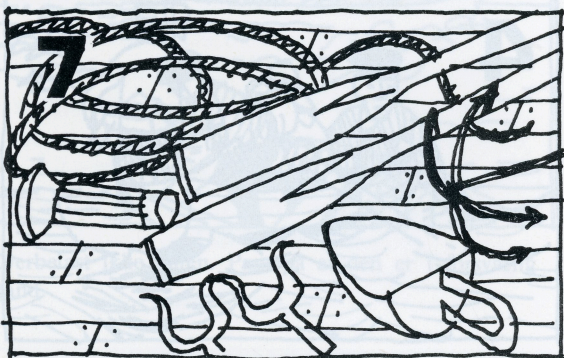
Sitt rolig i småbåter. Ta av deg gummistøvler og ryggsekk. Skal noen bytte plass må bare en reise seg om gangen.

5

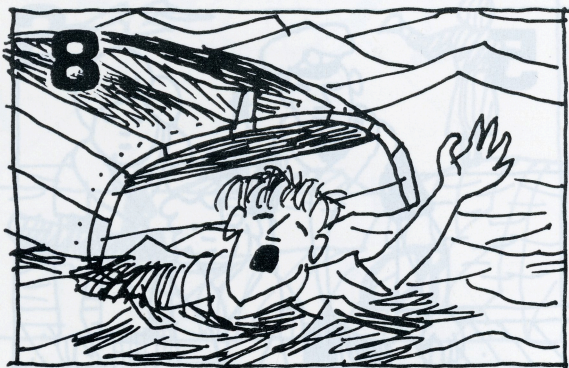
Ha redningsvester med Varefakta til alle.



Ha brannsløkkingsapparat av pulvertypen i båt med motor eller propananlegg.



Husk også annet nødvendig utstyr — øsekar, årer og tollepinner, tau og dregg, lykt o.l.



Bli ved båten hvis den kantrer — rop på hjelp.



Promille og båtultur hører ikke sammen.



Lær sjøveisreglene og følg dem. Vis hensyn.

Distansemerket

Herrer:

Gull 500 km
Sølv 250 km
Bronse 150 km

Damer og ungdom under 20 år:

Gull 350 km
Sølv 200 km
Bronse 100 km

Sesong for «distansemerkeroing» regnes fra 15. mars til 15. oktober.

Ta idrettsmerket!!!

Gruppe 1 — TRIM

Merketakeren skal i løpet av Idrettsmerkeåret (1/1—31/12) minst 20 ganger ha gjennomført en fysisk aktivitet av minimum 30 minutters varighet, f.eks rotur.

Gruppe 2 — UTHOLDENHET

Utøveren skal 3 ganger i kalenderåret gjennomføre mosjonskonkurranse eller ordinær konkurranse: Turroing lengre enn 10 km.

