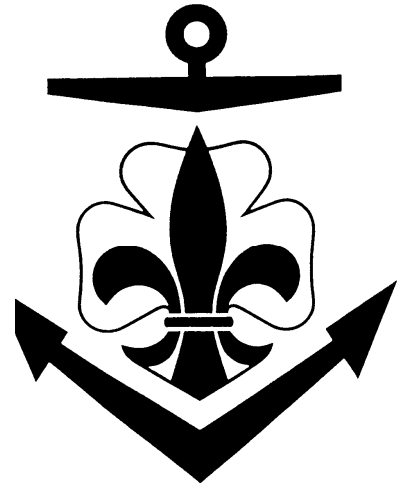
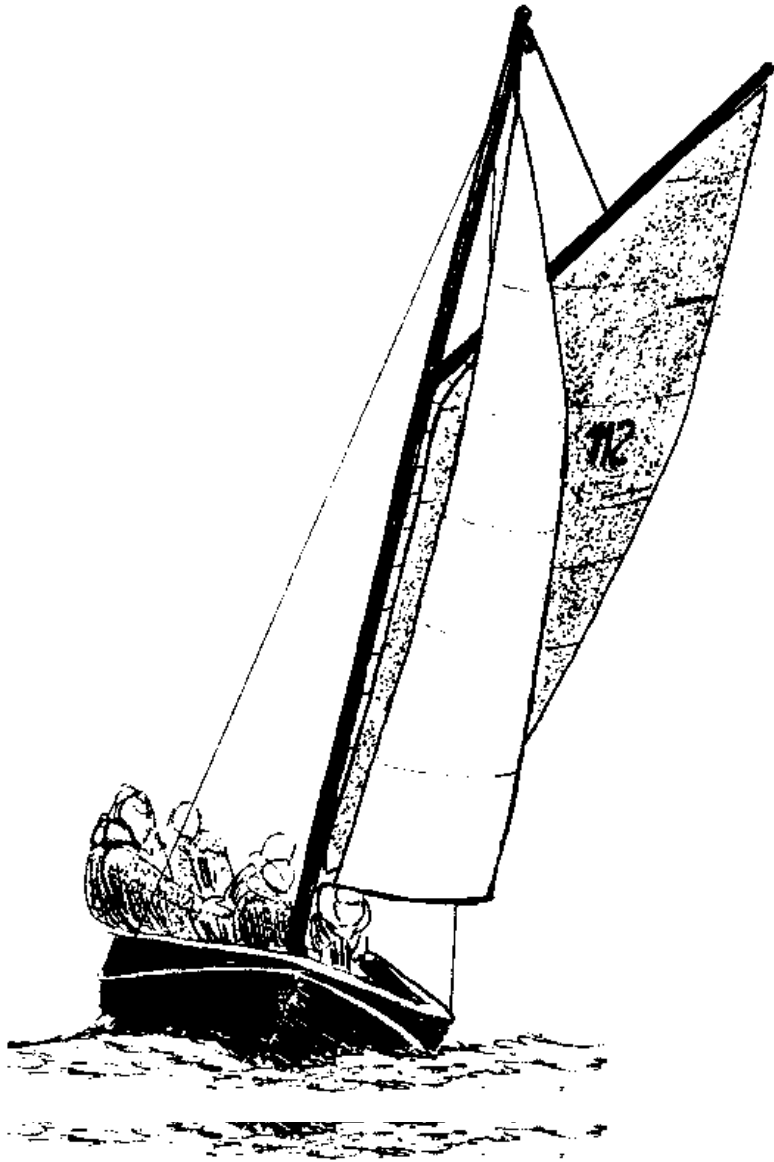
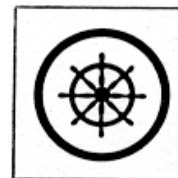




LETTMATROS

LETTMATROS- MERKET



1. Tilfredsstill kravene til Jungmannsmerket. Ferdighetene til dette merket kan du lese om i et eget instruksjonshefte. Dette bør du nå repetere.

Instruksjonsheftet inneholder:

- | | |
|--|---------|
| 2. Vis at du kan svømme med klær, dukke hodet under vann, flyte og trå vannet. Ha kunnskap om livredning. | side 3 |
| 3. Ha kunnskap om egnet sikkerhetsutrustning i en mindre båt, og lær deg riktig bruk av det. | side 8 |
| 4. Lær de viktigste reglene for bruk av båter i speiderarbeidet. | side 10 |
| 5. Lær navnene på de viktigste ting om bord i en (robåt) mindre båt. | side 13 |
| 6. Vis at du kan fortøye mindre båter (ordentlig) på en sikker og forsvarlig måte under ulike forhold (i bøye, i bøye og landfeste, langs annet fartøy eller brygge). Forklar hvorfor det er viktig med solid og riktig dimensjonering, avfjæring og smerting. | side 14 |
| 7. Vis at du kan bruke påhengsmotor. I stedet for dette punktet kan du lære røkommandoordene og føre kommando under røøvelser. | side 16 |
| 8. Vis at du kan manøvrere en seilbåt eller motorbåt under ulike forhold. Manøvrer til og fra brygge, båtplass eller bøye. | side 21 |
| 9. Lær deg styringsreglene som gjelder for mindre båter. Lær deg også de spesielle bestemmelsene som må følges i havner, ved badeplasser og områder hvor det drives dykking, seiltrening, fiske, e.l. | side 29 |
| 10a. Vis at du kan manøvrere ordentlig i en mindre båt for å kunne ta opp slep, ta imot slepelinen og sette den fast. | side 32 |
| 10b. Vis at du kan kaste med kasteline og gi sleper til en mindre båt. Lær om de forskjellige forhold som oppstår ved slep, både for den slepte og for den som sleper. | side 34 |
| 10c. Ha kunnskap om hvordan du bør opptre dersom en person faller over bord, og kan gi assistanse til en mindre båt. | side 37 |

Du må ha Lettmatrosmerket for å kunne ta sertifikat som fører av en mindre speiderbåt i helt innelukket farvann.

Utgitt av Norges speiderforbund 1975, utgave 2 1988
Redigert av Gunnar Skundberg
Foto og layout i 1. utgave Jo Sellæg
3. reviderte utgave 2008 ved Gunnar Skundberg



SVØMME – LIVREDNING



2. Vis at du kan svømme med klær, dukke hodet under vann, flyte og trå vannet. Ha kunnskap om livredning.

SVØMME

Her bør du egentlig forsøke å svømme fullt påkledd med regntøy og gummistøvler. Men hvis du greier å svømme ordentlig med sko, bukse, skjorte, strømper og en genser får det klare seg i denne omgang. Naturligvis har du på deg flyteplagg.

Ta det med ro når du svømmer med klær så du ikke kaver deg ut. Skal du svømme et langt stykke, bør du ta av deg klærne i vannet. Trekk pusten godt, og la deg gli under vann mens du trekker av deg et plagg om gangen.

Skal du være helt fortrolig i vannet, må du kunne dukke hodet under vann. Svømmer du i bølger vil hodet lett komme under vann i blant, også til tider du ikke venter det.

Lær deg også å flyte med bare badetøy, og uten flyteplagg. I saltvann kan alle flyte når de bare passer på å ha brystet godt fylt med luft. Vær ikke redd om ansiktet et øyeblikk kommer under vann, du flyter straks opp. Hodet bøyer du så langt tilbake at øynene til en begynnelse kommer under vannflata, så fører du armene langs vannflata først utad og siden oppover mot hodet, så de til sist ligger på begge sider av hodet (som ved "armer oppad strekk") med håndflatene opp. Beina vil da flyte opp, og ved å bøye kroppen litt i rumpa vil du lett få tærne helt opp i vannskorpa, ja knærne med.

Det er også nyttig å lære deg å trå vannet. Dette kan du bruke f.eks. om du skulle falle i vannet, og venter på at båten kommer tilbake for å plukke deg opp, idet du bruker lite krefter samtidig med at du ser bra. Du inntar sittende stilling i vannet - og trår kraftig med beina, idet du fører føttene nedad og utad (ikke rett ned), overarmene holder du stille litt ut fra kroppen, underarmene vannrett og hendene stive med samlede fingrer. Før så håndflatene kraftig litt mot hverandre, snu hendene og før dem litt ut, så inn igjen osv. Du «vrikker» altså med hendene.

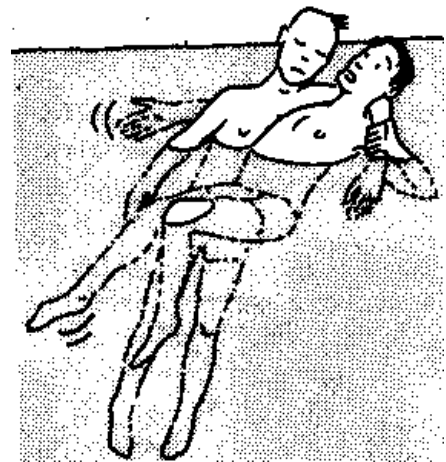
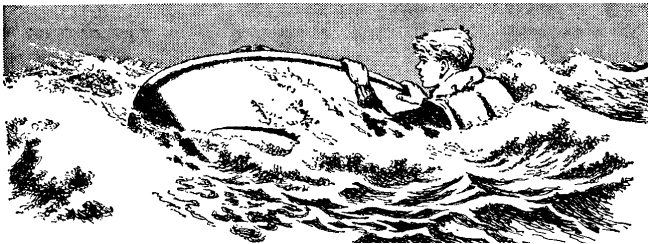
Det viktige med dette punktet er at du er fortrolig med vannet, slik at du kan opptre rolig og behersket om du skulle falle i vannet. Tren under betryggende forhold, for eks. i en svømmehall til å begynne med.



LIVREDNING

Ferdsel på sjøen skal være en hyggelig opplevelse, men vann kan også være farlig. Hvert år omkommer mennesker i forbindelse med bruk av fritidsbåt og bading. Det er viktig når vi er ute i båt eller ved sjø/vann at vi prøver så langt det er mulig å unngå at noen faller i sjøen.

Men likevel kan det skje en ulykke, og det er da viktig å vite hvordan du skal opptre dersom noen trenger å få livredning.



Livredning i vannet

Så snart du har lokalisert en som holder på å omkomme i vann, gjelder det å få ham opp på land eller om bord i en større båt.

Vi har ikke mye tid på oss, så det gjelder å handle raskt. Her kan du se hvor lenge det går å overleve under ulike forhold.



Vanntemperatur

	ca. + 5° C	ca. + 10° C	ca. + 15° C
--	------------	-------------	-------------

Antatt overlevingstid i timer

Uten flytemidler

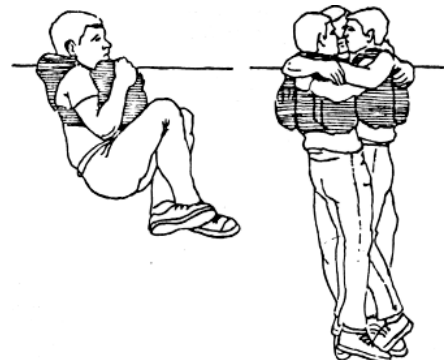
Flyte-metode med hodet av og til under vann	¼	1	1 ½
Trå vannet med hodet over vann	1	1 ½	2

Med redningsvest

Svømme	1	1 ½	2
Ligge stille med utstrakte ben	1 ½	2	3
Fosterstilling	2	3	4
Kameratring	2	3	4

Er du i en båt, prøv å komme bort til personen med båten, og prøv å trekke vedkommende opp.

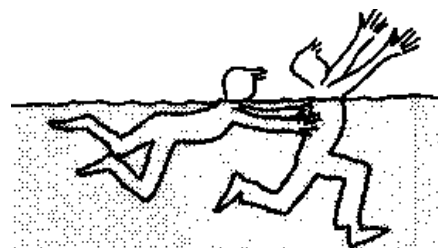
Siste utvei er å svømme bort til den druknende. Er personen ved bevissthet og holder på å drukne, er han en redd og farlig person. Er du det første den får tak i, vil han/hun trolig prøve å trykke deg ned i vannet for selv å komme ovenpå. Derfor bør du heller prøve å nå den druknende med noe annet: En redningsbøye, en gren, en åre eller lignende.



Frigjøringsgrep

Noen knep for å unngå å bli dradd under vann av den du prøver å redde:

- Ta tak under haka og press hodet bakover.
- Tar vedkommende tak rundt hendene dine, rykk kraftig mot personens tommeltotter. Da må vedkommende slippe.



Hjelper ikke det, må du rett og slett prøve å slå til ham eller henne. Det er bedre med et blått øye enn at begge to drukner! Øv på frigjøringsgrepene i en svømmehall eller i sjøen slik at du kan dem dersom du skulle få bruk for dem.



Han tar tak rundt håndleddet, press raskt ned



Han tar tak rundt halsen, ta tak under haken, press til



Han tar tak rundt håndleddene, rykk raskt opp.

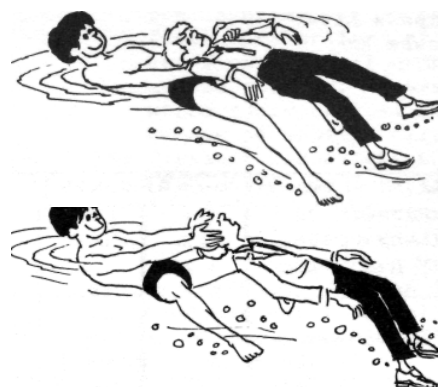


Tar tak rundt et håndledd, ta tak med andre hånd, rykk opp

Behandle med varsomhet

Prøv å hindre at den nedkjølte personen i vannet gjør større fysiske anstrengelser. Forklar at han skal holde seg i ro og overlate redningen til helperne.

Den enkleste måten å få med seg noen mens du svømmer, er slik: Prøv å få personen rolig. Svøm bak personen. Ta tak med begge hender under personens hake eller under armene. Spark fra med beina. Denne måten å svømme på tar tid, særlig hvis dere har klær på.



Så snart vedkommende er oppe av vannet, må han raskest mulig bringes i hus eller et annet sted som gir beskyttelse mot vær og vind.

Stopp varmetapet

Fjern vått tøy forsiktig mens den forulykkede ligger. Klipp bort klærne om nødvendig. Husk at brå bevegelser kan gi hjertestans.

Legg tepper eller tørre klær rundt den forulykkede, også under ham, eller ta på ham varme og tørre klær. Hvis du ikke kan få på ham tørre klær, kan du minske varmetapet ved å dekke ham med plastfolie, teppe, bobleplast eller såkalt redningsfolie.



Vurder kroppstemperaturen

Det er sjelden mulig å måle temperaturen hos en forulykket på normal måte. Hvis han er i stand til å svare på tiltale, er kroppstemperaturen trolig over 32 °C. I så fall kan du regne med at det ikke er noen stor fare på ferde, forutsatt at du kan hindre fortsatt varmetap.

Varm drikke

Skjelving fører til at kroppen bruker mye mer oksygen. Skjelvingen stopper hvis du får personen til å drikke noe varmt.

Varmt bad

Hvis det ikke er mulig å få kontakt med helsevesenet, eller hvis profesjonell hjelp ikke kan nå fram på timen, kan du selv forsøke å varme opp den nedkjølte. En effektiv måte å varme opp den nedkjølte på er å legge ham i et badekar med varmt vann. Vanntemperaturen bør være rundt 40 °C, ikke mer. En varm dusj gjør samme nytte hvis du legger pasienten på gulvet, bruk samme temperatur i vannet som ved badekar.



GJENOPPLIVNING

Forulykkede som bringes i land livløse, må vi forsøke å gjenopplive, med mindre det er åpenbart at den forulykkede har vært død i lengre tid.

VURDER BEHOV FOR GJENOPPLIVNING

Reagerer pasienten?

Hvis en person virker livløs, må du forsøke å vekke ham ved å rope til ham og riste ham forsiktig i skuldrene. Hvis han ikke reagerer, skal du gå ut fra at han er bevisstløs.

Puster han normalt?

Åpne luftveier er en forutsetning for at pasienten skal kunne puste. For å åpne luftveien må du legge en hand på pannen hans og bøye hodet hans bakover, og samtidig løfte opp haka med fingrene på den andre handa. Da trekkes tunga vekk fra svelgveggen slik at luften kan passere fritt.



Stengt luftvei - Åpen luftvei

Pasienten puster normalt hvis du kan høre og føle luftstrøm når du holder øret ditt nær munnen og nesen hans, og se at brystkassen hever og senker seg.

Hvis han puster normalt, vet du at hjertet slår, og da er gjenopplivning selvsagt unødvendig. Du må likevel ikke overlate en som virker livløs til seg selv. Legg ham i stabilt sideleie og hold øye med ham. Hvis han blir verre må du ringe 1-1-3 etter hjelp.

Hvis han ikke puster normalt, må du også straks ringe 1-1-3 for å få råd og hjelp. Helst bør du få en annen til å ringe og selv starte opplivning umiddelbart.

HJERTE LUNGE REDNING

Gjenopplivningsforsøk består i munn til munn innblåsninger i kombinasjon med brystkompresjoner, og kalles hjerte lunge redning (HLR)

Noen ganger kan HLR alene være nok til å bringe livet tilbake hos personer som har vært nær ved å drukne. Oftest vil imidlertid verdien av tidlig HLR bestå i å hindre omfattende hjerneskade de første minuttene

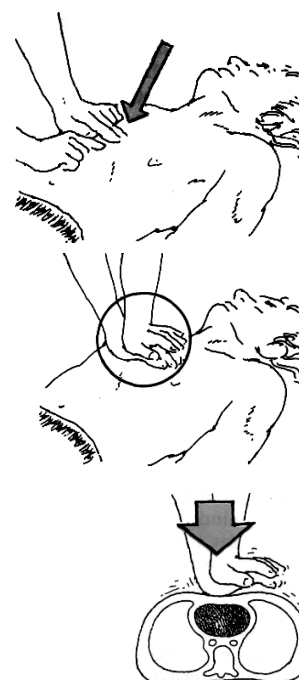
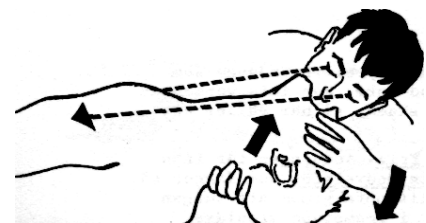
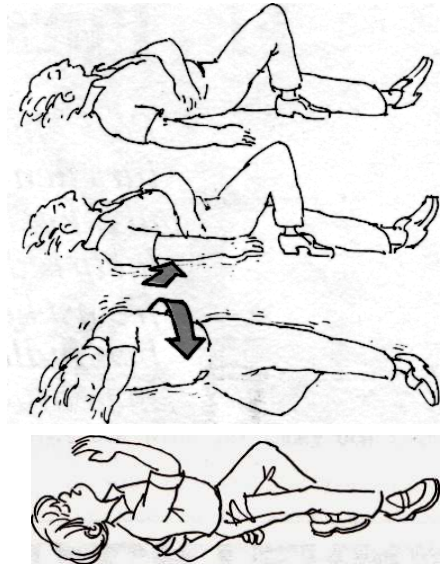
Pasienter som får HLR behandling tidlig, har flere ganger større sjanse til å overleve hjertestans enn andre. Derfor er det viktig at noen på stedet starter HLR straks og fortsetter til hjelpen kommer, til andre som kan utføre HLR gir avløsning, eller til en absolutt ikke orker å fortsette.

Legg pasienten på ryggen. Sørg for at luftveien er åpen ved å bøye hodet hans bakover og løfte fram haka. Det kan hende at dette alene er nok til at han begynner å puste igjen. Hvis du derimot heller ikke nå kan registrere normal pusting, skal du starte HLR og begynne med to innblåsninger munn til munn.

Legg deg på kne tett inntil pasientens bryst og skulder. Hold hodet hans bakover, og klem neseborene hans sammen, slik at den luften du blåser inn i munnen ikke skal forsvinne ut av nesen.

Legg leppene dine omkring, ikke oppå, pasientens lepper. Blås langsomt inn med blikket rettet mot pasientens brystkasse. Når du ser at brystkassen hever seg, tar du bort munnen din slik at den innblåste lufta slipper ut igjen og brystkassen senker seg. Blås en gang til og start brystkompresjoner for å pumpe blod. Legg den ene hånden på brystbenet med handroten midt mellom brystvortene. Trykk brystkassen 4-5 cm ned med strake armer, 30 ganger etter hverandre, og litt oftere enn hvert sekund (100 trykk per minutt).

Fortsett med å veksle mellom to innblåsninger og 30 kompresjoner til ambulansen kommer, til du får avløsning eller simpelthen ikke orker mer.



UTSTYR



3. Vit hva slags sikkerhetsutstyr en mindre båt bør ha om bord og lær deg bruken av det.

UTSTYR I LYSTBÅT

Kjennskap til det utstyret som bør være ombord i en lystbåt, og behandlingen og bruken av dette utstyret hører med til godt sjømannskap. Selvsagt må all anskaffelse av utstyr tilpasses båtens størrelse og bruk. Det tjener jo ikke til noe å stue en liten båt full av utstyr som på grunn av plassmangel må pakkes så godt vekk at en i en nødsituasjon ikke kan få fatt i det. Alle speiderbåter og båter ellers som nyttes i speiderarbeidet må under bruk til enhver tid tilfredsstillende reglene og være utstyrt iflg. gjeldende forskrifter. Hva vi skal ha om bord er også avhengig av det farvannet vi skal bruke båten i.

UTSTYRSLISTE

V: VIKTIG **1: SMÅ, ÅPNE BÅTER I LUKKET FARVANN**
Ø: ØNSKELIG **2: BÅTER I ÅPENT FARVANN**
P: PÅBUDT

ANKER/DREGG	V	V
BRANNSLUKKINGSUTSTYR	V	V
BÅTSHAKE		Ø
DRIVANKER		V
FLYTEUTSTYR (GODKJENT)	P	P
FLØYTE (SIGNALERINGSUTSTYR)	Ø	V
FLÅTE (JOLLE)		V
FØRSTEHJELPSUTSTYR		V
KIKKERT		Ø
KOMPASS	Ø	
LANTERNER	V	
LENSEUTSTYR	P	P
LOGGUTSTYR	V	ØV
LOMMELYKT OG NØDSIGNALUTSTYR	Ø	V
RADARREFLEKTOR		Ø
RADIOMOTTAKER		V
REDNINGSBØYE		Ø
RESERVEBRENSSEL	Ø	V
TAUVERK	V	V
VERKTØY OG RESERVEDELER	Ø	V
VHF (RADIOSENDER/-MOTTAKER)		Ø
ÅRER (EVT. PADLEÅRE)	V	

Personlig utstyr: Regnklær, ekstra klær, klokke, fyrstikker, kniv.

Annet utstyr: Aktuelle sjøkart, farvannsbeskrivelser og hjelpemidler for å bruke kartet.

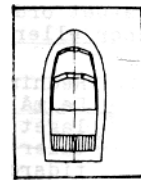


BRUK OG BEHANDLING AV UTSTYRET

Det er viktig å holde god orden i en båt, og derfor skal utstyret ha sine **bestemte plasser** om bord. Velg plasseringen slik at utstyret ikke tar skade. Det må også være **stuet ordentlig**, slik at det ikke forsvinner eller flytter seg om båten krenger. I en mindre båt bør vi ha følgende utstyr:

1. I en mindre båt skal du alltid ha på flyteutstyr om båten er åpen eller når du er på dekk i en litt større båt. Redningsvestene skal lagres slik at de er lett tilgjengelige. De må ikke surres fast. De bør oppbevares på et tørt og luftig sted, ikke i solen. Som speidere bruker vi også vest på oss når vi er ute i båt.
2. Brannslukkingsapparatet må ha sin bestemte plass lengst mulig vekk fra bensintank eller steder hvor brannfaren er stor. Les bruksanvisningen nøye. Apparatene kan ruste etter en tid i saltholdig sjøluft. Skyll derfor apparatet med ferskvann en gang i blant og smør litt syrefri vaselin eller grease på de deler som skal utløses. Bruk ikke maling på utløsermekanismen.
3. Årene surres vanligvis langs sidene, mest mulig unna veien. Rogaflene må være festet med sikkerhetslenker. Er det en båt som det ikke er mulig å ro, må båten være utstyrt med padleårer. Dette gjelder både motor- og seilbåter.
4. En båt må alltid ha skikkelig lenseutstyr, som øsekar, pumpe eller pøs. En åpen båt må ha øsekar/pøs festet til båten.
5. Båtshaken skal alltid ligge langskips klar til øyeblikkelig bruk. På båter med mast er det fornuftig å henge båtshaken langs riggen og festet til et stag på en slik måte at den kan hukes løs med et enkelt håndgrep.
6. Dreggen med tau (og kjetting) stues bort i bunnen av båten, vanligvis forut eller under setene. Bruk 5 - 10 meter galvanisert kjetting nærmest dreggen.
7. Elektrisk (batteridrevet) håndlykt bør være vanntett og helst av en type som flyter. Fyrstikker, nødraketter, nødbluss etc. bør oppbevares i en vanntett pakning, og plasseres lett tilgjengelig.
8. Radarreflektor bør det alltid være i mindre båter av tre eller plast, idet disse er dårlige radarmål. Dette er spesielt viktig når det er dårlig sikt, f.eks. i tåke.

REGLER



4. Lær de viktigste reglene for bruk av båter i speiderarbeidet.

Sikkerhet må stå i første rekke ved enhver bruk av båter i speiderarbeidet. Dessuten må du huske at du er representant for speidersaken, og at du derfor oppfører deg som en god speider og viser god sjømannsskikk. For å sørge for sikrest mulig bruk av båtene, er det satt opp tildels strenge sikkerhetskrav for ferdsel i båt p.g.a. den risiko som tross alt er til stede ved ferdsel på sjøen. Speidere/ledere må derfor inneha nødvendige sertifikater, og båtene skal være kontrollert.

Rederansvar.

Den enkelte SPEIDERGRUPPE har rederansvar for egne båter. Dette ansvaret innebærer at båtene må holde den standard som Norges speiderforbund bestemmer, og bemannes med kvalifisert mannskap.

Skipperansvar.

SKIPPEREN ombord har ansvar for at båt, utstyr og mannskap tilfredsstiller gjeldende bestemmelser, og at fartøyet seiler i fastsatt farvann (fartsområde).

Private båter som nyttes i speiderarbeidet må tilfredsstille de samme krav.

BÅT OG UTSTYR

Gruppene skal ha sjekklister for hver båt når det gjelder sjødyktighet, flytemidler og øvrig utstyr. Alle båter som brukes i speiderarbeidet skal til enhver tid tilfredsstille disse reglene. Åpne båter skal utstyres med fast monterte flytemidler, slik at båten flyter høyt nok til å kunne øses av en speider om båten blir vannfylt.

Gruppen oppnevner en kvalifisert person til å kontrollere båtene. For store fartøyer er det offentlige regler for kontroll som må følges. Båtene skal kontrolleres ut fra sjekklistene hvert år før sesongen starter, og om nødvendig før større turer/leirer. Hvert 5. år foretas en mer omfattende kontroll.





SERTIFIKATER FOR SKIPPERE

For å ta ut seiljoller, mindre robåter o.lign. på egen hånd, kreves intet særskilt sertifikat, men tillatelse fra ansvarshavende leder. På samme måte kan speiderslupper og tilsvarende småbåter nyttes i lukket farvann etter lederens anvisning og godkjenning. Ellers må den som skal være skipper ombord inneha nødvendige sertifikater. For dekkslinjen har vi sertifikatene Lettmatros, Annenstyrmann, Førstestyrmann, Overstyrmann og Skipsfører. For båter med motor er det også en maskinlinje, med sertifikatene Annenmaskinist, Førstemaskinist og Maskinsjef.

Ordningen med sertifikater skal medvirke til at ansvarshavende ombord i en speiderbåt er kvalifisert til å føre den. Det å ha tatt et merke betinger ikke nødvendigvis at man skal kunne få et tilsvarende sertifikat. Sertifikatet betinger erfaring og fagdyktighet og fartstid, ikke bare mange speiderår og alder. Vi kan derfor stille opp følgende konkrete krav til ansvarshavende ombord:

- Ha tatt merket.
- Alder.
- Fartstid.
- Lederegenskaper som gjør vedkommende skikket.

Sertifikatene gis for en bestemt båt eller en båttype, og gis for et bestemt farvann. Alle sertifikater må tilfredsstilles både av speidere, rovere og ledere. Sertifikatene gjelder for 5 år om gangen.

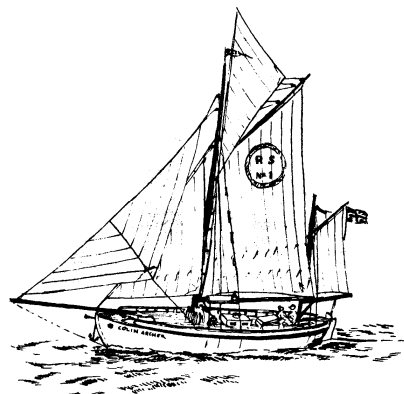
For eskadreseilas der et større moderfartøy med skipper som er kvalifisert som eskadroleder og som har overoppsyn med seilasen, kan mindre båter som følger eskadreseilasen få redusert sertifikatkrav til skipper ombord. Dette betinger at moderfartøyet hele tiden er så nær at skipperen ombord i dette reelt har kontrollen over hva den mindre båten foretar, og f.eks. kan ta denne på slep. Dessuten skal det være tilstrekkelig sambandsstyr mellom båtene.

LÅN AV BÅT

Når du skal låne en båt i speiderarbeidet, sørger du for at foranstående regler følges. Praktisk går du fram slik:

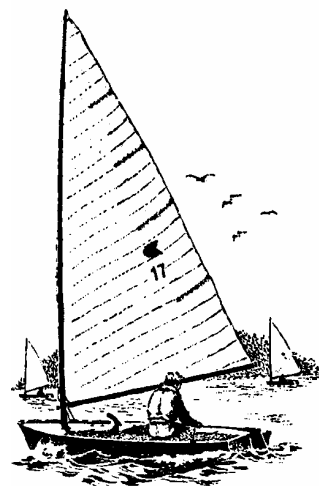
Før turen

1. Få tillatelse fra ansvarshavende leder til å nytte båten.
2. Se over at båt og utstyr er i orden. Eventuelle feil repareres før båten kan nyttes.
3. Sørg for at båten er forskriftsmessig utstyrt.
4. Båten øses eller pumpes tom.
5. Før nødvendige opplysninger om turen inn i seilingsjournalen. Journalen skal ligge igjen på land, og skal inneholde opplysninger om:
 - hvem som er ansvarshavende ombord,
 - hvem som ellers er med,
 - planlagt seilingsrute eller tillatt fartsområde,
 - avgangstid,
 - planlagt tid for hjemkomst og
 - andre opplysninger som kan være av interesse.
6. Sørg for at det er redningsvester til alle ombord.



Under turen

7. Sørg for at du holder deg innenfor det fartsområde du har fått tildelt, og at du er inne igjen til avtalt tid.
8. Hold deg godt klar av le land, og ta hensyn til annen båttrafikk.
9. Oppstår det noen feil med båten eller utstyret, må turen straks avbrytes dersom det er fare for at feilen kan øke ved bruk, eller at sikkerheten reduseres.
10. Avfall skal ikke kastes på sjøen, men tas med til avfalls plass på land.



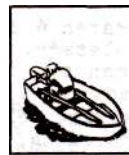
Etter turen.

11. Båten fortøyes ordentlig på rett sted.
12. Alt utstyr legges bort på riktig sted. Seil som er helt tørre legges pent sammen, og legges i seilsekk. Ikke legg seil på et skittent sted når du skal legge det sammen. Dra det heller ikke bortover betongbrygge, asfalt og lignende, da dette sliter på seilet. Det brukes nå bare seil av kunststoff, og er de fuktige over større deler må de henges luftig opp til tørk. Skulle du komme borti seil av bomull, må disse henges til tørk dersom det er den minste fuktighet til stede.
13. Avfall tas på land, og båten øses eller pumpes tom. Alt klargjøres ombord, og det gjøres rent.
14. Har du oppdaget noen feil ved båt eller utstyr, noterer du dette i seilingsjournalen, og varsler dessuten ansvarlig leder.
15. Se over at alt er i orden i havnen før du forlater den.
16. Noter i seilingsjournalen at dere er tilbake og meld fra til ansvarlig leder.

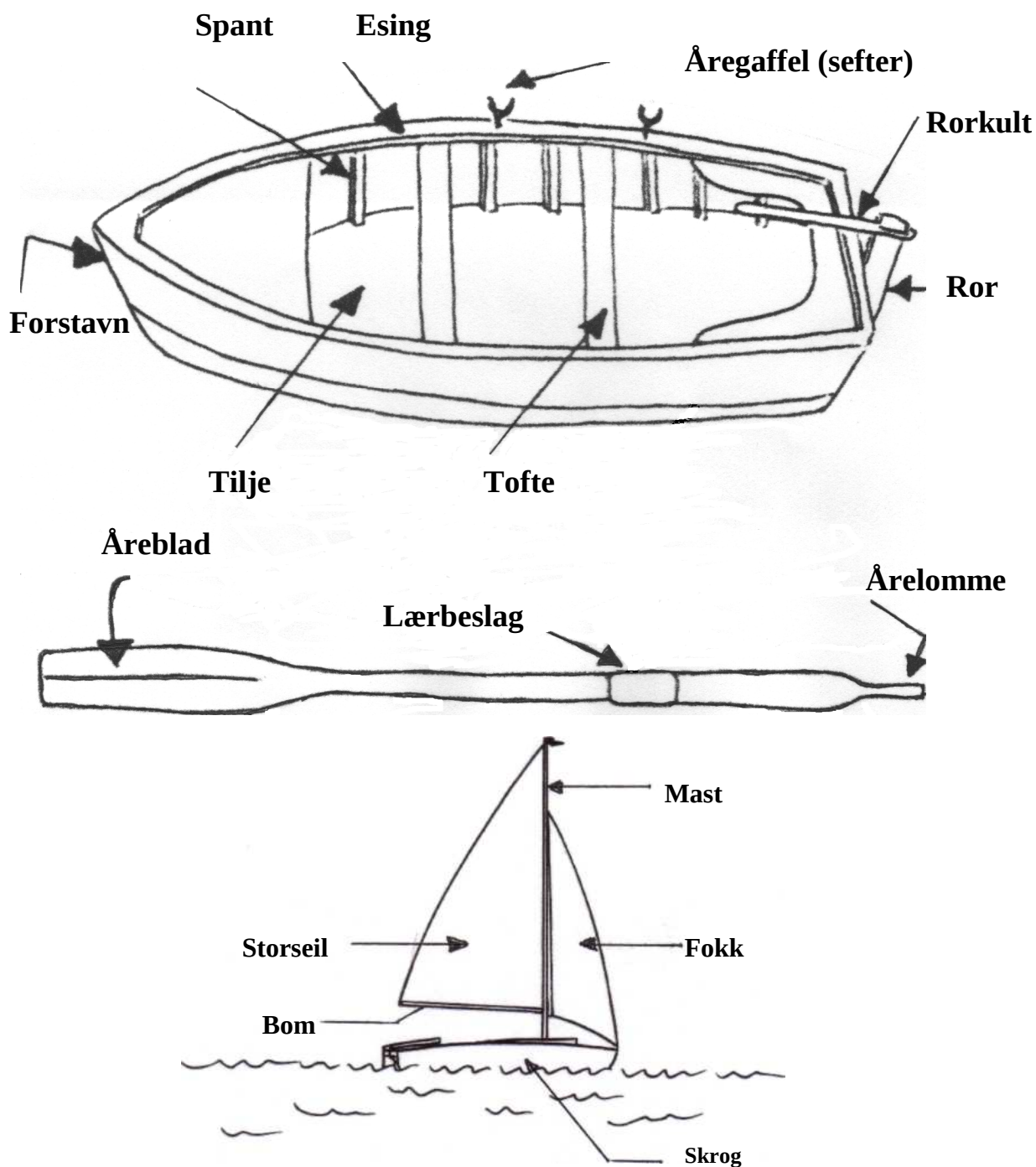


NAVN

5. Lær navnene på de viktigste ting om bord i en mindre båt.



Båten har en kjøll, og forlengningen av denne kalles forstavn forut, og akterstevn akterut. Akterenden kan også være plan, og kalles da akterspeil. Sidene dannes av bord som er fastklinket til spanter. Båten er vanligvis utstyrt med løse tiljer i bunnen. Vi sitter på tofter, og ror med årer som legges i sefter (eller åregafler) eller i tollegang mellom tollepinner.



FORTØYNING

6. Vis at du kan fortøye mindre båter på en sikker og forsvarlig måte under ulike forhold (i bøye, i bøye og landfeste, langs annet fartøy eller brygge). Forklar hvorfor det er viktig med solid og riktig dimensjonering, avfjæring og smerting.

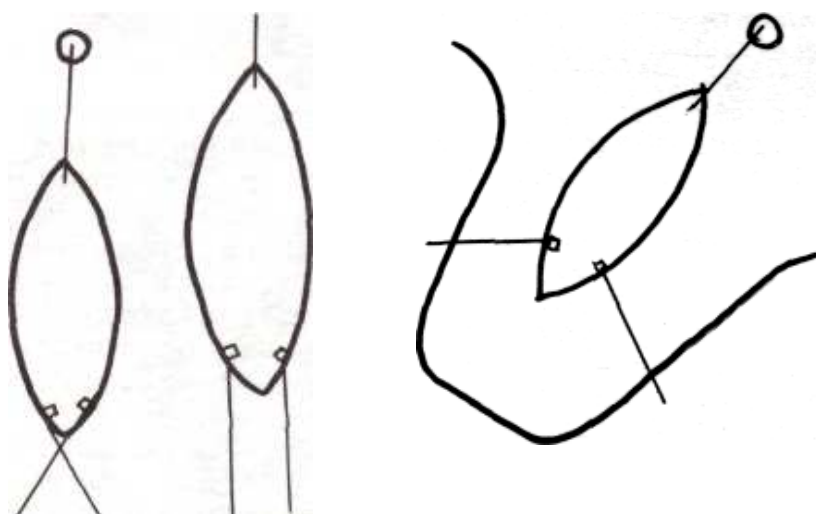
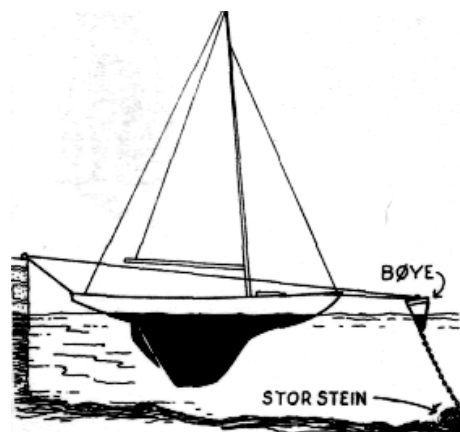


Vi har tidligere til Jungmannsmerket sett på hvordan en mindre båt skal fortøyas. Vi skal nå se på hvordan flere slags båter fortøyas. Ved all fortøyning må du huske på at en fortøyning ikke er sterkere enn dens svakeste del.

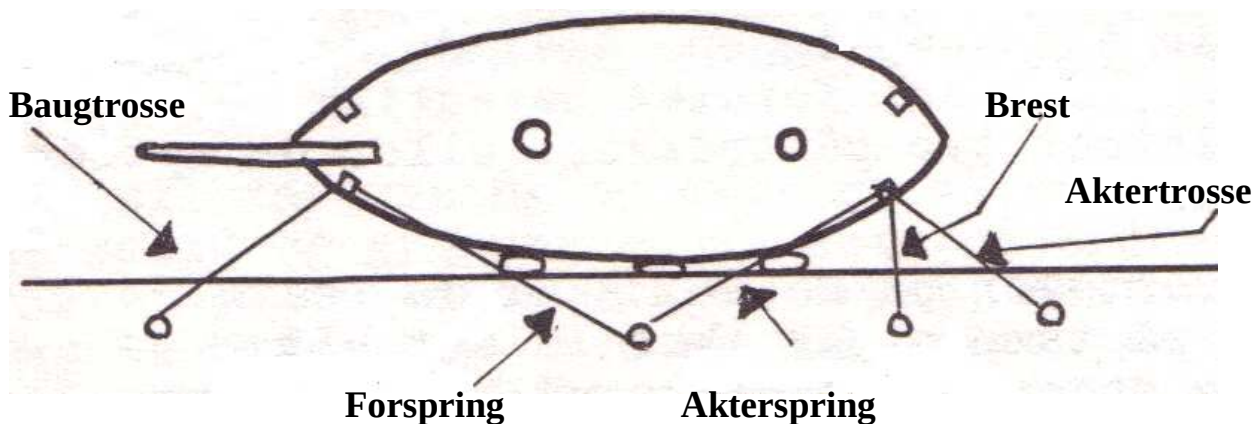
Måten å fortøye på er avhengig av den båtplassen, eller bryggeplassen en har. Har man sin egen brygge, kan man jo innrette seg som man vil, men ligger båten ved offentlig brygge, eller ved brygge som tilhører en båtforening, må man følge de regler som gjelder for stedet. Det er jo ikke bare ens egen båt som skal fortøyas skikkelig, man skal også ta hensyn til båtene i nærheten. Bruk skikkelige fendere og bruk nok av dem.



Særlig for litt større båter legges det ut en bøye for ytterfortøyningen. Med blokk i bøyen kan båten hales ut og inn, og fortøyas så stramt en ønsker, og en er da uavhengig av høy- og lavvann. For en litt større båt bør en føre to trosser til land, og gjerne krysse trossene som vist på tegningen. Dette nyttes også når en båt ankrer og setter landtau. Er det i slike tilfelle stor avstand ut til båten, settes to parallelle landtau som vist på tegningen.



I en trang havn fortøyas i slike tilfelle i hanefot, det vil si med et tau til hver side som vist på tegningen. Skulle vindretningen snu om, er båten fortøyd til begge sider og kan ikke bli kastet inn mot stranden.



Skal en båt fortøyas til en brygge, nyttes for en noe større båt fire fortøyningstrosser:

Baugtrosse, forspring, akterspring og aktertrosse eller brest, se fig. Trossene føres ut gjennom halegatt om slike finnes.

Fortøyer du med feste ute i sjøen og med "landtau" til flytebrygge, må du sørge for å fortøye slik at flytebrygga ikke "sliter av" båten når det kommer vind. Og med motsatt vindretning må båtene ligge langt nok fra hverandre til at de ikke legger seg innpå nabobåtene, og også så langt fra flytebrygge at de ikke legger seg innpå denne.

Tau, wire og kjetting som brukes til fortøyninger kalles fortøyningsgods. Når en litt større båt skal gå til eller legge fra kai eller lignende, blir det gitt ordren "klar til fortøyning". Fortøyningsgodset må da gjøres klar, og eventuelle fendere henges ut. Sørg for at trossene er klaret opp. Skal det fortøyas til pollere på land, sørger du for at det er øyer på trossene.

Går en båt inn til kai for motor, setter du først forspringen i land, og ombord legger du et rundtørn rundt polleren og lar trossen slure fast. Deretter fører du inn fortrossen, aktertrosse eller brest og akterspring. Fortøyningen utføres så hurtig som mulig. En seilbåt går som regel opp mot vinden til kai, og da gjelder det å få baugtrossen fast først, og deretter hurtigst mulig aktertrosse eller brest. Så følger akterspring og forspring. På Vestlandet og i Nord-Norge hvor det er stor forskjell på høy- og lavvann må du bruke lange trosser som går langs kaien.

Skal det fortøyas i et øye, tar du først et rundtørn, idet du stikker tampen nedenfra og opp i øyet, se tegningen. Da bekniper den seg ikke så lett når du skal kaste loss. En annen måte er å lage et øye på forhånd, stikke øyet på tauet opp gjennom ringen og stikke en plankestubb eller lignende på tvers gjennom øyet på tauet, som vist på tegn.

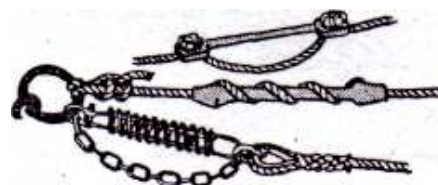
Bruk ikke bare dobbelt halvstikk rundt en poller, i et øye eller lignende, idet dette stikket i blant kan ristes opp, og dessuten kan det i blant beknipe seg slik at det blir vanskelig å få opp igjen. Skal du fortøye til en poller, kan du, foruten bøyestikk, ha et fast spleiset øye på trossen, eller du nytter pålestikk.



Når du fortøyer på kaien, skal du feste trossen på tampen, og ikke la det bli liggende lange ender av trossene på kaien. Bare så mye tauverk som trengs til fastgjøringen skal finnes der, resten kveiles opp ombord og henges helst opp. Når båten er fortøyd, må du se over om tauet ligger og filer over kvasse kanter, både ombord og i land. På slike steder legger du på "smerting" d.v.s. tøystrimler eller lignende som surres rundt trossen og festes til denne, se tegningen.



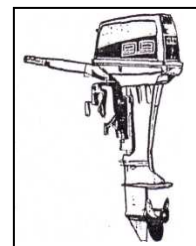
Ved all fortøyning og ankring må du fortøye så solid at du etterpå er helt sikker på at båten ligger trygt, selv om det skulle blåse opp. Hva er vel verre enn å måtte stå opp en mørk natt i ruskevær for å prøve å berge en for dårlig fortøyd båt?



Sørg også for avfjæring på fortøyningen. Fortøyer du til bøye med landfeste, kan du henge et lodd på fortøyningen opp til bøyen. På en fast fortøyning til kai eller flytebrygge kan du nytte en avfjæringsmekanisme som er å få kjøpt.

PÅHENGSMOTOR ROKOMMANDO

7. Vise at du kan bruke påhengsmotor. I stedet for dette punktet kan du lære rokommandoene og føre kommando under roøvelser.



KUNNE BRUKE PÅHENGSMOTOR

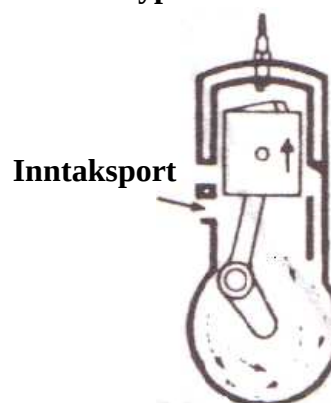
Påhengsmotor er en svært vanlig motortype for småbåter. Slike motorer danner en enhet med motor og propell, og festes i de fleste tilfelle akter på båten, i noen tilfelle i motorbrønn inne i båten. Påhengsmotoren har mange fordeler, bl.a. at propellen er tilgjengelig også på sjøen, og at motoren med letthet kan tas på land for overhaling og vedlikehold. For typegodkjente båter er det oppgitt maksimal motorstørrelse.

Det er også fastsatt minstealder 16 år for fører av båt som enten

- kan oppnå større fart enn 10 knop
- har motor med større ytelse enn 10 hk
- har større lengde over alt enn 8 m (Ca 26,6 fot)

En påhengsmotor er en hurtiggående motor med høy ytelse, og må derfor passes godt for at den skal fungere ordentlig når vi skal bruke den. Det er også viktig at vi ikke skrur på noe uten at vi har godt kjennskap til hva vi skal gjøre. Vi må heller ikke bruke for mye makt på noen deler av motoren, eller brette og bende på noe. Forsiktig behandling forlenger levetiden.

Typisk to-taktsmotor



Før du skal bruke en påhengsmotor er det viktig at du leser gjennom motorens instruksjonsbok ordentlig. Følg anvisningene i den nøye, så vil motoren vare lenge.

Det finnes to typer utenbordsmotorer: to-takts og fire-takts. Til utenbordsdrift velges nær sagt alltid to-takts prinsippet, og utenbordsmotoren ligner på de to-takts motorer som benyttes på mopeder, motorsykler, til motorsager osv. Det finnes også dieselmotorer som utenbordsmotor, men disse er meget sjeldne. Vi skal i det etterfølgende bare ta for oss to-takts motoren.

I to-takts motoren er smøre- og brennstoffsystemene kombinert; en blanding av olje og bensin forbrennes i forbrenningskamrene. Vi må derfor på slike motorer alltid passe på at det blandes olje i bensinen.

Vi skal se på en del forhold som har betydning ved bruk av motoren.

1. Smøre / brennstoffsystem

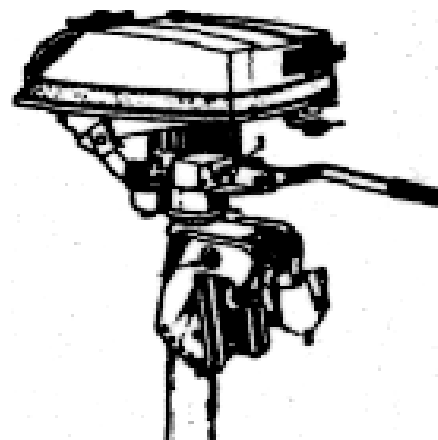
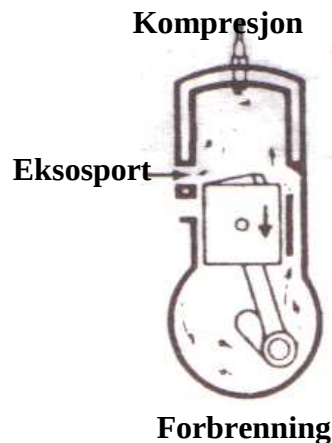
Som nevnt foregår på to-takts motoren smøringen ved at vi blander olje i bensinen. Bensintypene som kan brukes på en bil, kan også brukes på en påhengsmotor. Mengden olje som skal blandes i finner du i instruksjonsboka, svært ofte er det på en innkjørt motor 2 % olje. Bruk en oljetype som er beregnet på motoren. Du må ikke under noen omstendighet bruke en høyt rensende olje beregnet på biler eller oljer som inneholder metalltilsetninger. Bruk av uriktig olje kan skade motoren alvorlig.

Korrekt fremgangsmåte ved blanding: Vær oppmerksom på brannfaren, spesielt røyking. Bland utendørs, eller i det minste på et godt ventilert sted. Bland direkte i tanken. Mål nøyaktig opp den foreskrevne mengde av olje og bensin. Hell litt bensin i tanken, omtrent like mye som den olje du skal fylle på. Fyll i oljen. Bland grundig ved kraftig resting av tanken. Hell deretter i resten av bensinen, og bland igjen. Renslighet er viktig, selv den minste forurensning kan gi trøbbel med forgasseren.

Viktig: bruk alltid frisk bensin. Bensin inneholder enkelte gummi- og lakkrester som kan gi trøbbel i forgasseren hvis den blir stående i tanken i lenger tid. Mindre olje enn anbefalt kan gi alvorlige motorskader p.g.a. utilstrekkelig smøring. Mer olje enn anbefalt vil skade tennpluggene, gi ujevn forgassing, mye røyk og føre til uheldige avleiringer av sot.

2. Brennstofftank

Det finnes to typer brennstofftanker: fast tank på motoren, og løs tank. I begge tilfelle er det viktig at tanken holdes ren, du bør derfor alltid bruke trakt med finmasket duk ved påfylling. Det er en god regel at du minst en gang i løpet av sommeren tømmer og skyller tanken.



Har du løs tank, fester du denne godt til båten. Du kobler bensinslangen til motoren, og vanligvis kan du låse slangen fast ved å vri litt ekstra. Legg slangen slik at den kan ligge fritt uten å bli klempt eller bøyd. Kontroller dette når du svinger motoren helt til begge sider. Når tanken / motoren settes bort, tetter du lufteskruen.

Fyll ikke tanken helt full når den skal stå uten å brukes med en gang. Dette er særlig viktig om tanken skal transporteres, og om den blir stående i sola. Bensin utvider seg adskillig og opparbeider trykk ved høye temperaturer. Dette kan gi brannfarlig bensinlekkasje.

3. Kjølesystem.

De fleste påhengsmotorer har vannkjøling. Noen er luftkjølt, vanligvis med vannkjølt eksos. Med luftkjøling har vi lite å se etter i forbindelse med kjølingen, men vi må se til at kjøleribbene ikke tildekkes. Er det vannkjøling på eksosen, må kjøleinntaket være under vann og åpent.

Er motoren vannkjølt, må ikke motoren gå ute av vannet! Dette vil skade vannpumpens impeller, og vil medføre at motoren går varm. Kontroller at vannpumpen virker. Dette vises vanligvis når motoren går av en kontrollstråle fra et lite hull i bunnen av motorens underdeksel. Blir kontrollstrålen borte, undersøk om vanninntaket har blitt tilstoppet, og stak opp hullet for kontrollstrålen. Hvis dette ikke hjelper, unngå videre kjøring inntil vannpumpen og kjølesystemet er kontrollert. Kjøring av motor med defekt vannpumpe eller tilstoppet kjølesystem kan forårsake store skader p.g.a. overoppheting (av sylindrerne).

4. Gir.

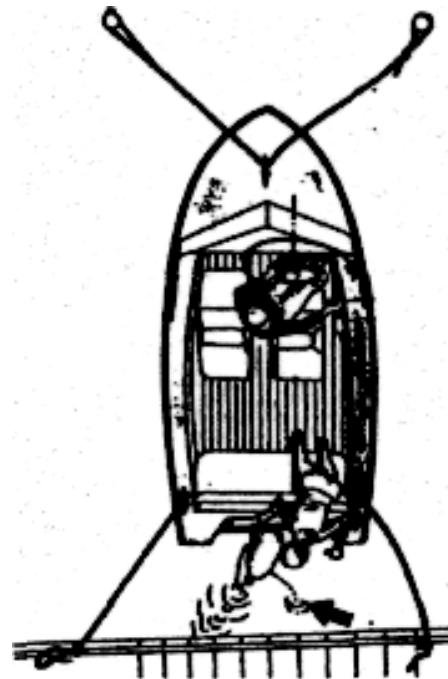
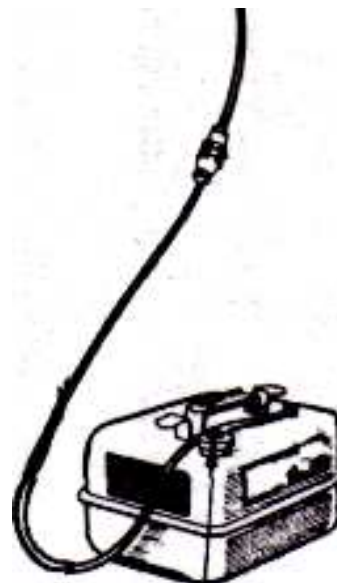
En del mindre motorer leveres uten gir. Ved opp- bakking må gassreguleringen da stilles i tomgangsstilling, og motoren svinges en halv omdreining (180°). Alle større motorer har gir, slik at du ved oppbakking kan snu omdreiningretningen på propellen. Giret har egen smøreolje, og denne må kontrolleres og skiftes med jevne mellomrom (se motorhåndboken). Girhendelen har tre stillinger: Forover, fri og akterover. Girskift foregår bare når gasshåndtaket er stillet på Girskift.

5. Propelltype - stammelengde

Propelltypen må være tilpasset båten størrelse og hastighet. En forhandler kan hjelpe deg med vurdering av hvilken propell som skal velges. Motorene leveres med forskjellig lengde på stammen, d.v.s. forskjellig totallengde mellom motorens festepunkt og propellen. Dette gjøres for at propellen skal stikke passe dypt i vannet.

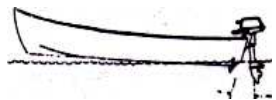
6. Montering av motor - regulering

Når vi har funnet ut at motoren passer til båten, kan vi montere den ombord. Monter den på motorbraketten i båten, og trekk bolter / vingemuttere godt til. Er det låsesplinter for boltene må disse settes i. Kontroller jevnlig under kjøring at festeskruene er godt tiltrukket.



Skal motoren bli stående fastmontert på båten, bør det i tillegg monteres lås som godkjennes av forsikringsselskapet.

Enten motoren skal bli værende fastmontert eller skal tas av etter turen, skal du i tillegg montere sikkerhetsline. Denne skal hindre at du mister motoren om så galt skulle skje at motoren løsner fra braketten.



a. FEIL! For høy baug.



B. FEIL! For lav baug.



c RIKTIG! Båten går korrekt.

Motoren skal så justeres til riktig tiltvinkel, d.v.s. den skråning motoren skal ha med vannflaten. Dette bestemmer den høyden baugen vil få i forhold til vannflaten under kjøring, se tegningene. Vanligvis skal motoren kunne stå med samme tiltvinkel, men last kan gjøre det nødvendig med justering.

7. Start av motoren

1. Pass på at det er brennstoff på tanken, og at tanken er godt festet til båten.
2. Er det løs brennstofftank, kobler du til slangen, og låser den.
3. Vipp ned motoren om den står heist opp av vannet.
4. Åpne lufteskruen på tanken.
5. Har motoren gir settes dette i fri (nøytral). Vær sikker på at dette er gjort! Hvis motoren startes i gir kan du eller andre bli kastet ut av båten når motoren starter.
6. Sett gasshåndtaket på start.
7. Fyll forgasseren ved å pumpe, enten på pumpeknappen på forgasseren, eller på ballongen til denne føles hard.
8. Når motoren er kald, trekk ut choken så den lukkes. Unngå bruk av choke når motoren er varm.
9. Med giret i fri, trekk i starthåndtaket. Grip håndtaket fast og dra snoren sakte ut til du kjenner kontakt med startmekanismen. Fullfør deretter med et hurtig og kraftig trekk. La ikke startsnoren ruse tilbake av seg selv, men hold igjen så snoren kan rulle seg langsomt opp.
10. Så snart motoren starter, slå av choken (ha alltid choken avslått under normal kjøring). Hvis motoren rister eller fusker, benyttes choken. Motoren slites mye ved kaldstart. Man bør derfor varmkjøre motoren litt før man kaster loss. Kjør motoren på omtrent 1/3 gass kanskje i fem minutter før du kaster loss.

8. Stopp av motoren

1. Har motoren gir, settes dette i fri. La motoren gå ned på tomgang.

2. Hvis motoren har separat tank og ikke skal brukes på en tid, eller hvis den skal vippes opp eller fjernes fra båten, kobler du fra bensinslangen, og lar motoren gå på tomgang til den stopper av seg selv.
3. Skal motoren snart brukes igjen, eller hvis bensintanken sitter på motoren, trykker du inn stoppeknappen og holder den inntrykt til motoren har stanset.
4. Steng brennstoffkranen.
5. Skru til lufteskruen i tanklokket.
6. For å hindre fuktighet fra vannet i å trenge inn i sylindren etter at kjøringen er slutt, bør du stanse motoren og dra forsiktig i starthåndtaket til du kjenner motstand (kompresjon). Stemplet har da gått opp i øvre stilling og stengt for eksosrøret.
7. Vipp opp motoren, kfr. pkt 1 ovenfor.
8. Tørk av undervannsdelen. Dette er særlig viktig når motoren har vært kjørt i saltvann.

9 Motoren skal løftes ut av båten

Etter at motoren har stanset, løsner du klemskruene og tar løs sikkerhetslinen. Løft opp motoren, og hold den i oppreist stilling til evt. vann i motoren har rent ut. Hvis motoren legges ned på siden før alt vannet har kommet ut av stammen, kan vann renne inn i motoren og skade motoren innvendig. Når du bærer motoren, eller under transport må du påse at motorhuset rigger høyere enn undervannshuset.

10. Tilsyn / vedlikehold

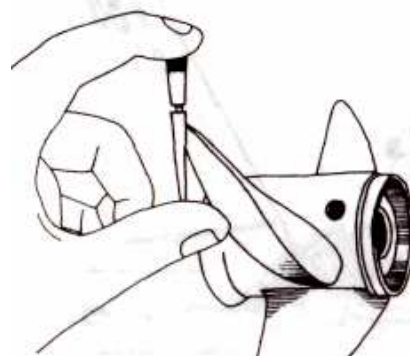
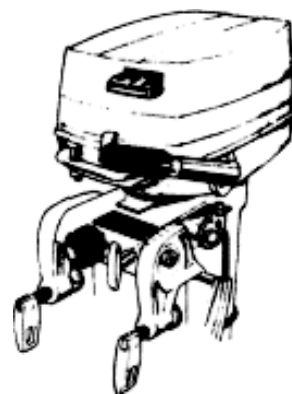
1. Tennpluggene må etterses. Plugger skal være rene (med en svak brunaktig farge), og med riktig elektrodeavstand.
2. Forgasseren skal være ren. Rengjøres ved å tappe den ned, rengjøre flottørhuset, og blåse munnstykkene rene. Pass på så du ikke mister pakninger og deler!
3. Brennstofftank skal som nevnt rengjøres i blant. Bensin som her stått vinteren over bør slås ut (husk brannfare). Bensinfilter rengjøres.
4. Gir må det skiftes olje på, se bruksanvisning.
5. Skulle sikringssplint i propell gå av, må denne skiftes. Splinten er laget av en metallstang som er så sprø at denne går av om propellen slår mot en hard gjenstand. Ha alltid reserve sikringssplint med, og øv deg i å skifte den. Se bruksanvisning i instruksjonsbok for motoren.

11. Om motoren har vært under vann

Skulle du være så uheldig at du får motoren under vann, må den demonteres fullstendig for rensing og inspeksjon. Dette bør et autorisert verksted gjøre, og det må utføres hurtigst mulig for å unngå at innvendige deler angripes av rust og korrosjon.

Er ikke noe autorisert verksted i nærheten, så gjør følgende:

1. Har motoren vært i saltvann, skyller du den godt av i ferskvann, for å fjerne salt, slam, sand osv.
2. Lever snarest motoren til et autorisert verksted.



ROING

Vi har tidligere lært oss rokommandoordene under treningen til Jungmannsmerket. Skal du selv føre kommandoen, må du kunne dem adskillig bedre - du må under enhver situasjon vite hvilken ordre du skal gi.

Vær klar i de ordrer du gir, slik at alle oppfatter hva du vil. Men ingen skriking og roping for det.

Det kan være nyttig å markere takten ved f.eks. å si "RO" når kraften legges i åretaket.

Men markeringen må komme til riktig tidspunkt dersom det skal være hjelp i den. Ellers kan den like gjerne føre til kaos og "fletting" av årene. Det kan være til hjelp for rormannen å la ordet "RO" gli inn i åretaket der det passer.

Var oppmerksom på at under kapproing bør ikke roerne bruke krefter og pust til rop og skrål.



MANØVRERING

8. Vis at du kan manøvrere en seilbåt eller motorbåt under ulike forhold. Manøvrer til og fra brygge, båtplass eller bøye.



MANØVRERE SEILBÅT

Seiling er en kunst du ikke lærer deg ved lesning, men du kan lese deg til en del som vil gjøre det lettere for deg å forstå hvordan du skal handle når du har kommandoen ombord i en seilbåt.

De første gangene du skal ut og seile, bør du være med en som kan en del om seiling. Med en dyktig rormann ser det så enkelt ut, og naturligvis kan hvem som helst som har vært med på en del seilturer manøvrere en seilbåt så noenlunde i åpen sjø under slør og lens og tildels under sidevind.



Til dette trenges det ikke noen høyere matematikk, dersom en ikke samtidig stiller det kravet at båten skal drives fram så hurtig som mulig. Det vanskeligste i seilkunsten er imidlertid å kunne seile båten ordentlig inn til kai og opp til en bøye under ulike vindforhold. La oss være enige om at det ser både elegant og lett ut når en seilbåt kommer med fin fart inn mot havnen, for så å dreie opp og gli så fint og presist inn til kaien at det kan legges et ukokt egg mellom båten og kaien uten at det blir knust. Men du vil snart oppdage at det skal en del trening til før det går så fint, og da er det bra å ha en ombord som kan hjelpe deg med tips om hvordan du skal manøvrere. Denne hjelpen vil du da få til å sette seil, til å seile deg ut, tips om manøvrering og vending, og ikke minst til å komme ordentlig inn igjen.

Litt om kunsten å hale i skjøtene

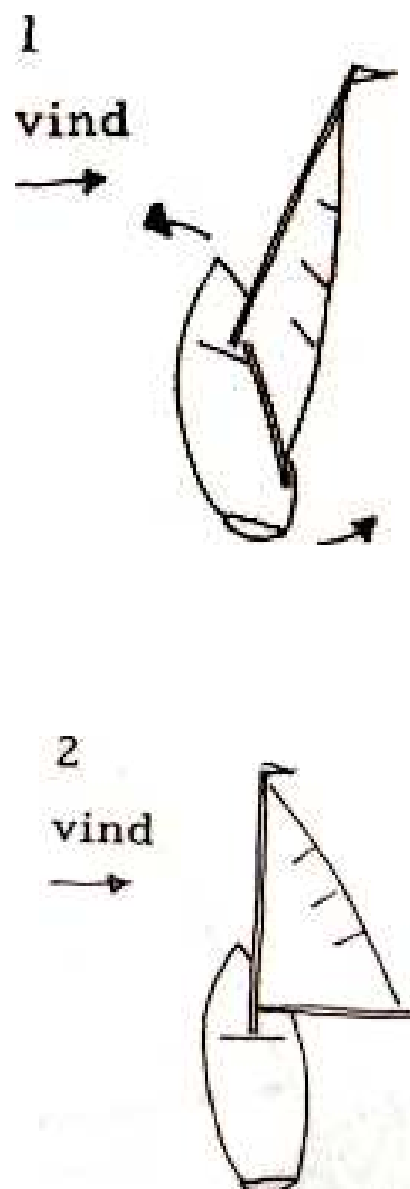
Før vi går i gang med selve seilingen og manøvreringen, skal vi snakke litt om skjøtene. En manøvrerer ikke en seilbåt bare med roret, men også ved riktig bruk av skjøtene.

Hvordan strammingen av skjøtene har innvirkning på om båten er lo- og legjerrig samt krenkning.

Skjøtene er som du allerede vet de tauene som tjener til å stille seilene inn i rett forhold til vinden. Til hvert seil finnes det altså et skjøte. Ved å gi slakk eller å ta inn på skjøtet regulerer vi stillingen på seilet. I første tilfelle sier vi "slakk ut på skjøtet" og i andre tilfellet "hal inn på skjøtet". Figur 1 viser et seil hvor skjøtet er halt godt inn. Figur 2 viser et seil hvor skjøtet er godt utslakket.

Skjøtenes betydning blir en ikke så godt fortrolig med i en stor, tung båt. Dette må en lære i en liten, lett seilbåt dersom en skal ha utsikt til å bli en dyktig seiler. Altså, vi tar plass i en liten lett seilbåt og kaster loss. Vinden kommer inn fra siden, så vi strammer skjøtet godt opp som vist på fig. 1. Storseilet, som tar imot vindpresset, presser da akterskipet slik som pil 1 viser, og følgen blir at forskipet presses opp i pil 2's retning, d.v.s. båten forsøker å løffe opp i vinden. Av dette lærer du at en ikke bare styrer med roret. Vil du til eksempel gjøre en krapp sving opp til en bøye, skal du hale hardt inn på storseilskjøtet. Skjøtets girvirkning kjenner en også øyeblikkelig på roret. Vil en med skjøtet strammet slik seile rett fram, må en legge roret slik at girvirkningen motvirkes. Men da kommer roret til å bremse på farten. Skal vi komme fram så hurtig som mulig, må vi da tydeligvis slakke ut på skjøtet igjen.

På fig. 2 har vi vinden inn fra samme retning, men nå har vi slakket ut på skjøtet så mye som det lar seg gjøre. Følgen blir at vinden kommer til å passere forbi seilet på begge sidene uten å presse på dette, og det fører til at farten minker. Om en altså under seiling vil minske farten så mye som mulig slakker en ut på skjøtet så mye at seilflaten er parallell med vindretningen.



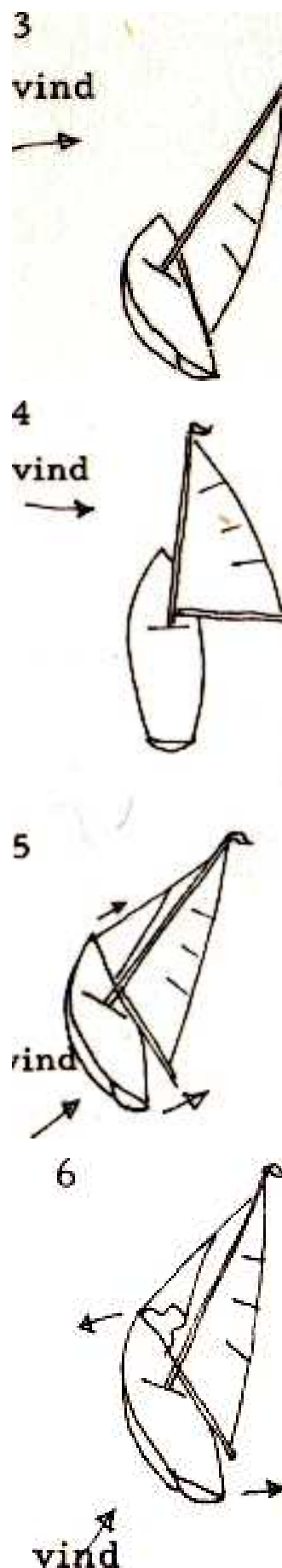
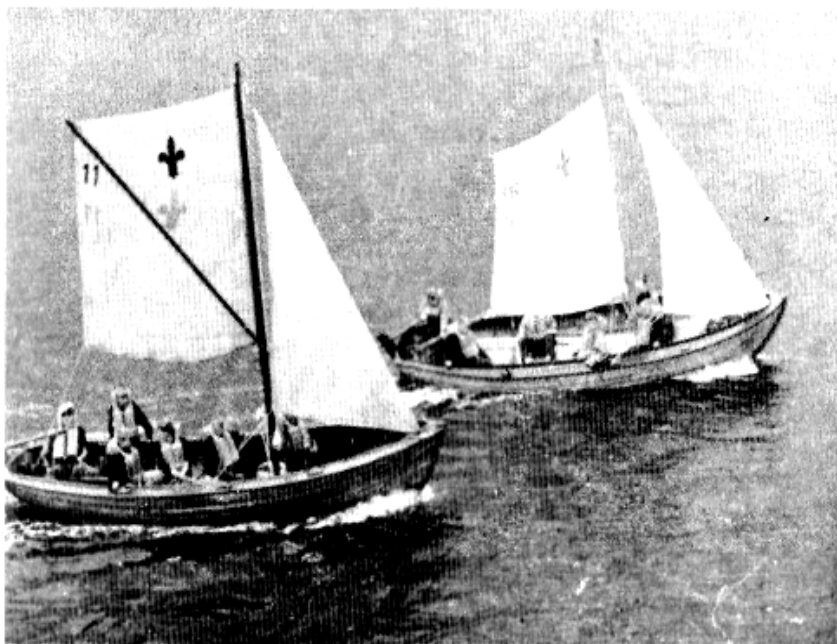
Dersom vi vil ha størst mulig fart på seilbåten, må vi hale inn så mye på skjøtet at seilet ligger et eller annet sted mellom det som er vist på figurene 1 og 2.

På figur 3 har vi skjøtet like stramt som på figur 1, men nå skal vi se på en annen virkning skjøtene har. Du ser at båten krenger svært mye. Som følge av at seilet er halt inn mot båten midtlinje, kommer vindpresset vinkelrett mot det og krenger båten over. Får vi da en vindrase og båten er liten og veik, er det her fare for at den kan kantre. På fig. 4 har vi vind og seil som på fig. 2, men nå ser vi bare på krengeingen. Vindpresset er tydeligvis blitt borte og båten har rettet seg opp.

Til nå har vi bare tatt med ett seil, storseilet. På flg. 5 har vi også et forseil å ta hensyn til. Begge seilene er her noenlunde riktig strammet i forhold til vindretningen. Storseilets press på akterskipet oppveies nå for en stor del av vindpresset på fokken som presser forskipet i pil 2's retning. Hadde vi enda et forseil, skulle altså presset på forskipet bli enda større.

Du er nå sikkert klar over at slik seilene er strammet på fig. 6, er det ikke bra. Båten vil her gire til babord. Storseilskjøtet er hardt strammet, og det presser akterskipet til styrbord. Forseilskjøtet har vi slakket slik at det motvirkende presset er borte.

Dette er bare noen eksempler. Det finnes mye mer å lære om bruken av skjøtene, men det får du gjøre ombord i en båt. Vi har i alle fall kommet fram til at bruken av skjøtene har stor betydning for farten, vendingsmulighetene og båten krengeing. Du har altså ikke bare roret å styre med. Kan du ikke det som er nevnt her, kan du heller ikke manøvrere en seilbåt.



VI SETTER SEIL

Før vi ser litt på manøvrering av båten, skal vi se kort på hvordan vi strekker seil og seiler båten ut. Pass på at båten ligger med baugen mot vinden før seilet heises. Om nødvendig må båten snus først. En må være forsiktig med seilet når det strekkes opp. Blir det tungt hale i fallet, kan det hjelpe at du drar seilet litt ned og så hale opp igjen. Hvis en henger på og haler av all makt, fører det bare til at seilet rives i stykker. Skjøtene må være slakke når fallene strammes. Fokken settes like før en kaster loss. Om nødvendig bakker vi med fokka, d.v.s. at vi styrer seilet til motsatt side av den vi vil seile ut til.

Stagvending

Før båten skal gå over fra en baut til en annen, fra styrbord halser til babord eller omvendt, skal en ha god fart. Denne manøveren, stagvending, går ved kryss ut på at en dreier båten til lovart ved å legge roret over, som regel helt i borde, uten brå bevegelser, til vinden kommer inn på den andre siden av seilene.

Samtidig med at en begynner å dreie opp, slakkes forseilskjøtene akkurat så mye at seilene begynner å blafre. Etter hvert som båten dreier, hales skjøtene inn igjen på den andre siden. Dersom en haler forseilene over for tidlig, presses baugen tilbake igjen og en risikerer at en ikke kommer rundt. Dette er meget kjedelig hvis en er nær land.

Når vinden fyller seilene igjen, skal en akkurat ha rukket å sette fast skjøtene. Roret rettes opp igjen i god tid. Det er tegn på at en kjenner sin båt når vendingen går bra.

For at alle ombord skal være forberedt på manøveren, gir rormannen beskjed ved å rope "klar til vending". På kommandoen "baut skip" legges roret over og manøveren utføres. En må også kunne gå baut under seiling med vinden inn aktenfor tvers. Om du ligger for lens og vil gå baut, er det sikrest og best å vende mot vinden. Roret legges over så båten dreier til lovart samtidig med at en slakker ut på forseilskjøtet og haler hurtig inn på storseilet. I samme øyeblikk som vinden kommer inn fra motsatt side, skiftes bardunene, og storseilskjøtet slakkes sakte og jevnt ut til den ønskede lengde.

For å kunne utføre en stagvending til fullkommenhet, under hard lens, kreves en virkelig sammentrenet besetning og stor erfaring. Stagvending er den mest sjømannsmessige manøveren, og den kan nyttes under alle værforhold. Men en skal også være klar over at stagvending krever stor plass.

Jibbing

I nødstilfeller og i trange farvann må en kunne jibbe. Det går for seg slik at når båten ligger for rom vind, haler en i storseilskjøtet slik at bommen kommer midtskips.



STAGVENDING



Har båten lensebarduner, skifter en hurtig lensebardunen over samtidig som en legger roret over. Når så bommen på denne måten går over til andre sida, slakker en jevnt og forsiktig ut på storseilskjøtet igjen. Under selve jibbingen vil båten gjøre en brå gir samtidig som riggen blir hardt belastet. Derfor er det nødvendig at rormannen møter giren med roret, og at lensebardunen på den motsatte siden blir satt godt fast før bommen kastes over. En ufrivillig jibb er en fare for riggen. Derfor skal du ganske enkelt ikke jibbe med utrenet mannskap eller i frisk vind. Det er mye bedre som mannskap i slike tilfeller å gjøre en stagvending.

Til bøye

Dette skulle være de vanligste manøvrene med seilbåt. Nå gjelder det å komme til lands igjen. Før vi braser inn i brygga eller en annen båt, er det lurt å trene på å gå opp til en bøye. Husk egget. La oss sette oss som mål å gå presist inntil.

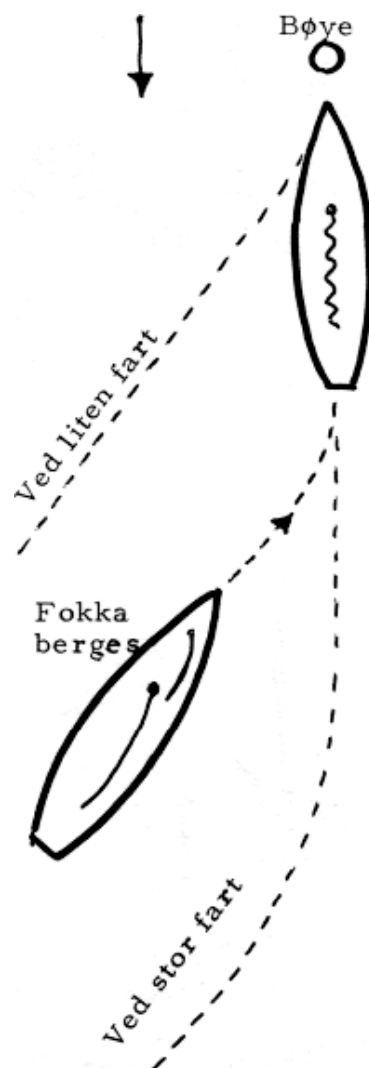
En skal alltid ha båtshaken klar til bruk f.eks. til å holde fast med mens en gjør fast fortøyning, men en skal aldri være nødt til bruke den p.g.a. feil beregning. En skal beregne så nøye at båten stanser helt akkurat når den er kommet inn på plass ved brygga.

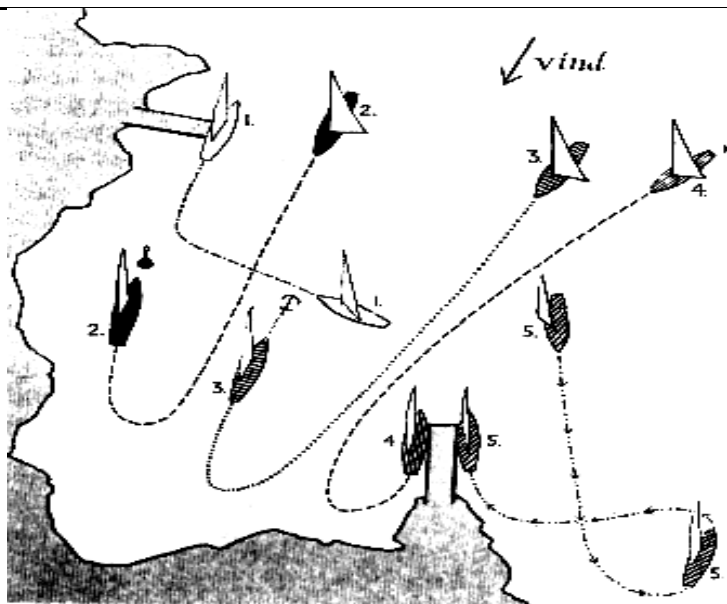
Forbered tilleggingen i god tid. Når fortøyningene skal ordnes, trengs det alltid mye tid. Berg alle seil som du ikke trenger til selve manøveren. Kontroller at alle fall er klaret opp, slik at du er klar til å ta ned seilene. Stå vekk evt. seil som er berget.

På tegningen ser du hvordan du skal seile deg opp til bøyen. Når du er kommet fram til bøyen, skal båten ligge rett mot vinden og helt stille. Vanskeligheten ligger nettopp i dette å passe farten til slik at båten stanser med forstevnen framme ved bøyen. Tren ikke bare en gang, men tjue ganger. Kommer du ikke helt opp til bøyen, må du bare seile videre og prøve på ny. Dersom farten har vært for stor, slik at du ikke har fått fast fangelinen, er det bedre å forsøke en gang til enn å stå og dra i tampen med hele båttingden mot seg. Kan du ikke nærme deg bøyen fra le side, f.eks. under pålandsvind der bøyen ligger nær land og det er dårlig med åpent farvann, kan det være vanskelig å seile opp til bøyen. Før du har lært deg mer om seiling, skal du da heller gå opp i vinden noe utenfor bøyen, og der ta ned seilene, så kan du ro eller padle deg inn, men pass på så du ikke mister bøyen og båten går på land. Med en litt større båt kan du kaste ankeret et stykke utenfor bøyen, og så forhale deg inn.

Tillegging ved kai

Å legge til ved brygge eller kai er betydelig vanskeligere å gjøre ordentlig. Også ved kai skal du gå opp mot vinden, men du kan også prøve å gå opptil på le side av kaien. Er det pålandsvind er det best å la være å komme direkte inn til kaien. Da kan du gjøre som ved bøyen når den ligger nær le land, enten ta ned seilet utpå og ro eller padle deg inn, eller ankre utenfor og forhale deg inn.





1. Båten holder langt ned i le for å få stanset farten før brygga.
2. Skjøtene er først slakket ut, men strammes hardt til straks før en loffer opp, båten dreier da lettere. En dreier opp godt til le for bøyen.
3. Som ved 2, men ankret går ut.
4. Dette er en farlig manøver som bare kan gjøres med en lett båt. Under lens omtrent i høyde med kaien, hales storseilet midtskips. Da loffer båten hurtigere opp, farten minskes og jibben blir ikke så hard.
5. En god manøver for tillegging til kai. Ved vendingen mot vinden hales storseilet inn så mye som mulig, og for å unngå å få for stor fart ved tilleggingen bør en ikke slakke på skjøtet etter selve vendingen.

MANØVRERE MOTORBÅT



Når du skal trene deg opp i å manøvrere en motorbåt, bør du gjøre dette en dag det ikke blåser for mye, og et sted der det ikke er strøm. Bruk liten fart til å begynne med, og prøv først utpå slik at du blir vant med hvordan båten oppfører seg når du svinger, bakker opp m.m. Egenskapene når det gjelder manøvreringsevne er nemlig svært forskjellige fra båt til båt, og de påvirkes også sterkt av vind, strøm, båtens fasong, motorstørrelse m.v. For å bli flink til å manøvrere en båt må du ha god øvelse, men likevel er det ikke til å unngå at du gjør feil i blant.

Noen generelle råd når det gjelder manøvrering: - Bruk liten fart når du skal inntil. En svikt i motoren eller en manøvreringsfeil forårsaker da små skader. - Skal du inn til brygge, en annen båt eller opp til en bøye, er det enklest å manøvrere når du får vinden og strømmen forfra.

Rorets virkning

Rorvirkningen varierer fra båttype til båttype. Størst svingeeffekt vil roret vanligvis ha ved gang forover når det dreies med en vinkel på 30 - 35 grader, og ved gang akterover 10 - 15 grader. Dreier du roret mer vil roret bare bremse farten, uten å øke rorvirkningen.

En nybegynner vil ofte svinge båten feil vei, idet det skal øvelse til å bli fortrolig med at båten svinger til motsatt side av den du tycker rorkulten til. De fleste båter med ratt vil svinge til styrbord når rattet dreies til styrbord og omvendt, som på en bil.

Ved gang akterover er rorvirkningen dårlig, da det ikke kommer propellvann mot rorbladet og hjelper til å svinge båten. Styreeffekt av betydning kan vi derfor ikke vente oss fra roret før båten har oppnådd betydelig hastighet akterover.

Båt med utenbordsmotor

Har du påhengsmotor dreies denne i stedet for roret, men samme vei som roret skulle vært dreid.

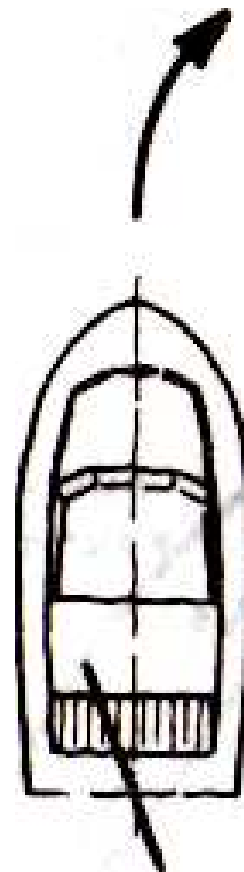
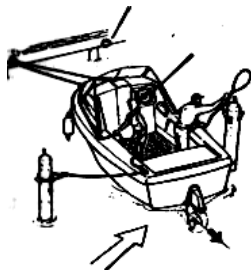
En liten påhengsmotor som er uten gir, må dreies helt rundt ved oppbakking. Bruk liten fart når du skal legge inntil!

De fleste utenbordsmotorer har gir, og da snus omdreiningensretningen på propellen ved oppbakking. I motsetning til en båt med ror, vil utenbordsmotoren alltid ha svingekraft også når den går akterover, idet den trekker båten med seg i den retning propellen peker. Svingekraften er imidlertid dårligere enn når båten går forover.

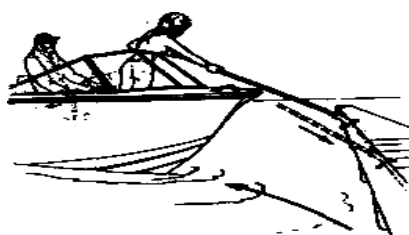
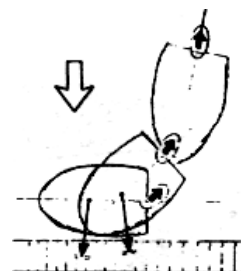
Manøvrere ut fra havn

Før du kaster loss, må du planlegge hvordan du skal manøvrere for å komme sikkert ut av havna. Finn retning på vind og strøm, og sørg for at de ikke legger deg ned på andre båter eller driver båten på land. Husk på at roret ikke virker før båten har fått fart! På tegningene ser du eksempler på måter å ta en båt ut på:

1. Det er en fordel om vi kan ha baugen ut fra brygga når du skal ut fra kai. Kast loss på lesiden først, og ta gjerne tauet på losiden dobbelt så du slipper å kaste loss på land. Pass på at det ikke blir liggende noe tau igjen i sjøen, slik at det er fare for å få det i propellen!



2. Ligger båten med baugen inn mot kaien, er du nødt for å bakke ut. Her er det enda viktigere at tauet til kaien på losiden er dobbelt, med begge endene ombord, slik at du kan gi slakk ombord samtidig som du henger etter det. Se til at det er nok manøvreringsplass for å komme helt ut av havna når du har kastet loss alle tauene.
2. Skal du ut fra brygge i svak pålandsvind, kan du skyve båten ut med baugen med en båtshake, og gå forover. Er det noe mer pålandsvind, kan du vri baugen inn mot kaien med forspringen, og gå sakte forover med motoren. Du begynner med å ha roret omtrent midtskips, og dreie det mer etter hvert som du ønsker å få baugen mer inn mot kaien, og dermed akterenden ut fra kaien. Sørg for god fendring! Når du har vridd båten tilstrekkelig, bakker du ut. Viser det seg etterpå at du har dreid båten for lite, kan du rette det opp ved å dreie roret og gi litt forover igjen slik at du får vridd båten mer.



Skal du ut fra bøye, kaster du loss, og lar båten gli litt akterover før du gir forover, og dreier båten lett til den ene siden, slik at du går klar bøyen og bøyetauet!

Manøvrere inn til havn

Planlegg i tide og ut fra vind og strøm hvordan du vil manøvrere for å få båten på plass der den skal fortøyes. Er det lite vind og strøm, kan du gå med sakte fart. Jo mer vind og strøm det er, jo større fart må du ha for å kunne manøvrere båten på plass. Ha klar rikelig med fortøyninger, og med øyer på enden om du regner med at det kan passe. Ha fendrer på plass, og gjerne også en båtshake.

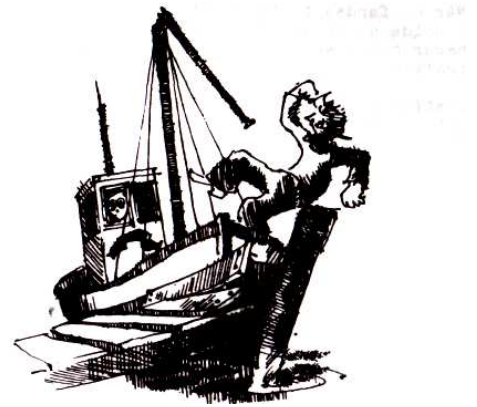
Når du nærmer deg kaien bakker du hardt opp. Da vil baugen gli ut fra kaien og akterenden inn mot kaien. Dersom propellen vrir akterenden mot babord ved oppbakking, legger du best babord side inntil på samme måte. Tren med lite fart!

Skal du inntil en kai med pålandsvind, vil vinden gi ekstra sideveis fart inn mot kaien. Planlegg inntilleggingen slik at du i stille vær ville blitt liggende litt fra kaien, men parallelt med denne, så vil vinden klare resten. Verre er det om du ikke har rukket å dreie båten parallelt med kaien før du når kaien. Da vil lett båten gå i kaien med et brak.

Om du skal legge inntil en kai med fralandsvind, kan det ofte være vanskelig å komme inntil. I en del tilfelle vil det være riktig og sikkert å gå opptil med baugen, slik at du får fortøyningstauer i land. En liten båt kan du så hale inn til kaien med fortøyningene, med en litt større båt kan du hjelpe til med en spring og andre fortøyninger.

Opp til bøye

Skal du opp til bøye, skal du om mulig gå opp til bøyen mot vinden. Båten skal helst ligge helt stille eller ha et svakt sig forover når baugen har nådd bøyen. Er det ikke plass nok til å manøvrere båten opp mot vinden, går du opp mot bøyen i medvind, og med sakte fart. Vær snar til å få fast et tau så du ikke driver av, og selv om du får det fast på feil sted i båten. Når båten har falt til ro, kan du så ordne med fortøyingstau der det skal være.



Til slutt

La oss gjenta et råd til slutt: Øv deg i første omgang i stille vær uten strøm, og øk vanskelighetsgraden etter hvert som øvelsen kommer. Det skal lang trening til å kunne manøvrere ordentlig! Gi ikke opp selv om det ikke går perfekt en gang i blant, det hender for den beste!

STYRINGSREGLER

9. Lær deg styringsreglene som gjelder for mindre båter. Lær deg også de spesielle bestemmelsene som må følges i havner, ved badeplasser og områder hvor det drives dykking, seiltrening, fiske eller lignende.



Selv om det er god plass på sjøen er det nødvendig med en del regler for å unngå sammenstøt. Vi skal lære de viktigste reglene du må kjenne når du er ute med en mindre båt. Vi forutsetter at seilasen foregår om dagen, og at været er så godt at du kan se andre båter.

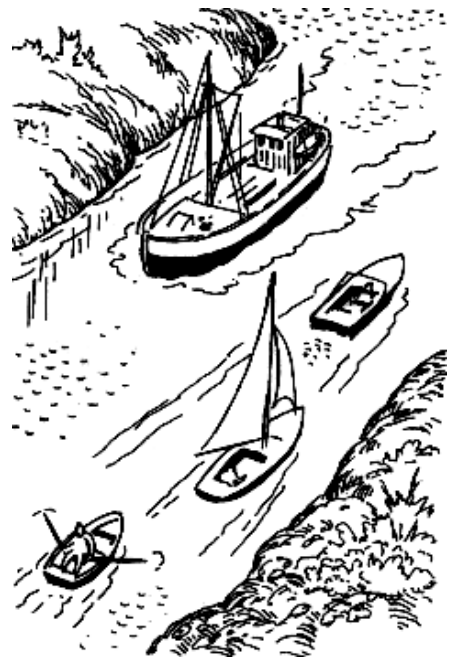
Vikemanøver

Enhver manøvre for å unngå sammenstøt skal være så stor at det ikke er tvil om at du viker. Den skal utføres i god tid, slik at et møtende fartøy blir helt klar over hva du har tenkt å gjøre. Du skal også passere det andre fartøyet på trygg avstand, og du skal unngå å gå forenom dette.

Er du usikker på om du har vikeplikt, handler du på et tidlig tidspunkt som om du har vikeplikt.

Mindre båter

Når du ferdes i mindre båter, har du plikt til å holde av veien for større fartøyer. Dette innebærer blant annet at du ikke skal sjenere nyttetraffikk.



Lystfartøy og åpne båter som drives fram ved årer, seil eller maskin, skal mest mulig holde av veien for større fartøy, rutegående ferger og annen nyttetraffikk når du passerer et trangt farvann, en strekt beferdet lei eller et havneområde. Man må heller ikke sjenere gjennomfarten for ulike båter ved å krysse leia, enten det er med motorbåt eller med seilbåt.

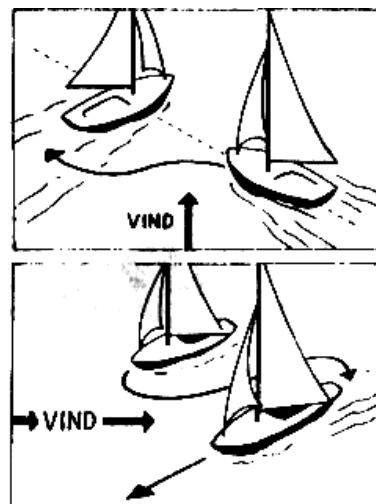
Innhentende fartøyer

Et hvilket som helst fartøy som innhenter et annet fartøy, skal holde av veien for det fartøyet som blir innhentet. Dette gjelder også en seilbåt som innhenter en motorbåt.

Seilfartøyer

Seilfartøyer som nærmer seg hverandre slik at det kan oppstå fare for sammenstøt, har følgende vikeregler:

- Seilfartøy med vinden inn fra babord har vikeplikt for seilfartøy med vinden inn på styrbord. Fig. A.
- Seiler to båter med vinden inn fra samme side, har fartøyet til lovart vikeplikten. Lovart betyr motsatt side av den side storseilet står på. Fig. B.

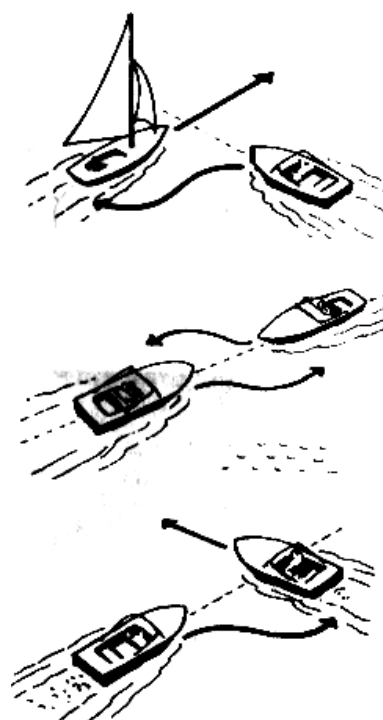


Maskindrevet fartøy

Hovedregelen er et maskindrevet fartøy skal vike for seilfartøy. Unntatt fra dette er når seilfartøyet er innhentende, og når det maskindrevne fartøyet er et nyttefartøy. Om mulig skal motorbåten gå aktenom seilbåten.

Maskindrevne fartøyer som nærmer seg hverandre slik at det kan oppstå fare for sammenstøt, har følgende vikeregler:

- Styrer to maskindrevne fartøyer motsatte eller nesten motsatte kurser, skal begge vike til styrbord.
- Skjærer kursene hverandre, skal det fartøy vike som har det andre på sin styrbord side. Den som har vikeplikt skal unngå å gå foren om den andre båten.

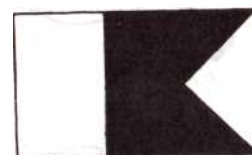


Trange farvann m. v.

Et fartøy som seiler i trang lei, skal når det lar seg gjøre uten fare, holde seg så nær som mulig til den av leias yttergrense som det har på sin styrbord side. En mindre båt skal ikke sjenere gjennomfarten for et fartøy som bare kan gå sikkert i leia, og skal ikke krysse leia dersom dette generer større båter.

Dykking

Hvor det drives dykking skal dykkerfartøyet ha heist signalflagget for bokstaven "A", som er blått og hvitt, eller en tilsvarende merket skjerm. Når du ser et slikt flagg skal du passere med forsiktighet, holde godt klar og gå med sakte fart. Maskindrevne fartøy skal om mulig stoppe maskinen.

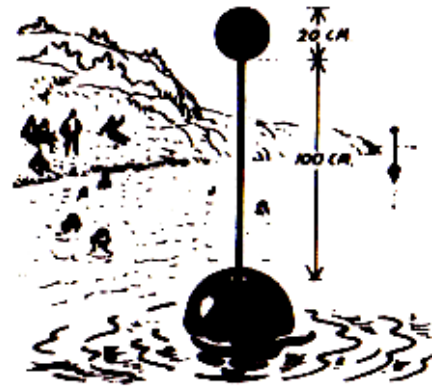


Badeplasser

Offentlige badeplasser er merket med oransjefargede bøyer som vist på tegningen. Bøyene er lagt ut slik at de ikke har større innbyrdes avstand enn 30 meter.

Et maskindrevet fartøy som passerer innenfor en avstand av 50 meter fra områder hvor bading pågår, skal ikke gå med større fart enn 5 knop (ca. 9,2 km/time).

Ferdsel innenfor merkene ved oppmerkede offentlige badeplasser er ikke tillatt for noe slags fartøy.

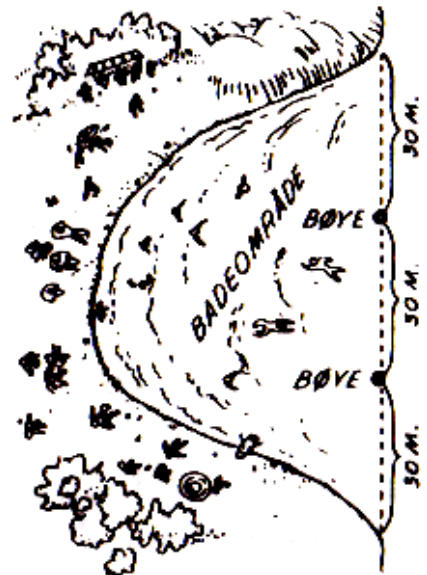


Seiltrening

Driver du seiltrening i et område, gjelder de vanlige vikereglene, og du skal holde deg godt klar av all trafikk som går i en lei. Velg øvelsesområde slik at du ikke sjenerer andre båter, og tren ikke i et havneområde.

Trener du på seilbrett må du være klar over at det finnes områder der det er forbudt å seile. Vanlige vikeregler gjelder også for seilbrett. Unngå alltid å gå for nær foren om en annen båt. Da kan du risikere å bli liggende i kurslinjen til den andre båten om du skulle kullseile med brettet.

Kommer du ut for småbåter som driver seiltrening i et område, bør du vise mest mulig hensyn overfor dem, slik at det ikke hender en ulykke ved at du f.eks. går på dem. Prøv om mulig å legge kursen utenom området.



Fiske e. lign.

Med mindre båter har vi alltid plikt til å holde godt av veien for fiskefartøyer. Fisker du selv med dorg, stang m.v. fra en småbåt, regnes du ikke som fiskefartøy. Du skal derfor ikke sjenerere skipstrafikken i trange farvann og lignende.

Vi har også plikt til å holde av veien for "fartøy som ikke er under kommando", d.v.s. et fartøy som ikke kan manøvrere ordentlig, f.eks. hvis det har motorstopp. Dette gjelder også et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere, f.eks. på grunn av sleping, sin størrelse osv.

Vis hensyn

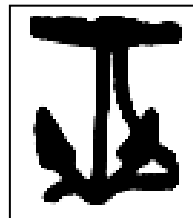
Ved ferdsel på sjøen i en mindre båt, skal du vise hensyn og holde deg klar av større båter, slik at du ikke sjenerer dem.

Båtbruk med småbåter, nær båtplasser, i havner, ved badeplasser, ved friområder og rekreasjonsområder, nær områder der det drives dykking, ro- eller seiltrening, vannskisport, nær områder som brukes av fartøy i nyttetraffikk, av fiskere o.l. må begrenses til et minimum. Nødvendig båtbruk i slike tilfeller må foregå med redusert fart, med stor årvåkenhet og forsiktighet.

Bli ikke liggende med båt midt i farvannet for å få bølgene fra en større båt.

TA OPP SLEP

10a. Vis at du kan manøvrere ordentlig i en mindre båt for å kunne ta opp slep, ta imot slepelinen og sette den fast.



Det hender rett som det er at vi får bruk for sleping. Det kan være

- planlagt slep, der en mindre båt blir slept for å nå bestemmelsesstedet i tide
- assistansesleping, der en båt av en eller annen grunn trenger assistanse, f.eks. ved vindstille for en seilbåt, ved motorstopp m.m
- nødslep for en båt som særlig i hardt vær er i en nødssituasjon.

Sleping utsetter båtene, festene og slepetauet for store påkjenninger, særlig om det er en del sjø. Dette kan også inntreffe når større båter passerer slepet. Skal alle delene holde uten at de utsettes for skade, er det viktig at vi både vet hvordan vi skal opptre, og praktiserer dette om vi kommer ut for en situasjon der slep er nødvendig.

Enten du skal gi eller ta imot sleper, er det viktig at du gir deg god tid til forberedelser.

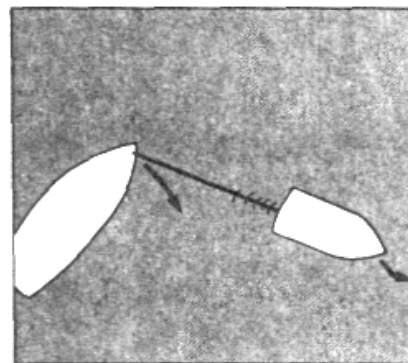
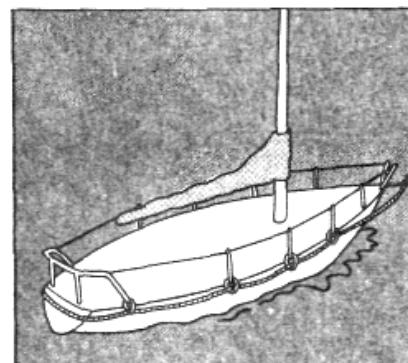
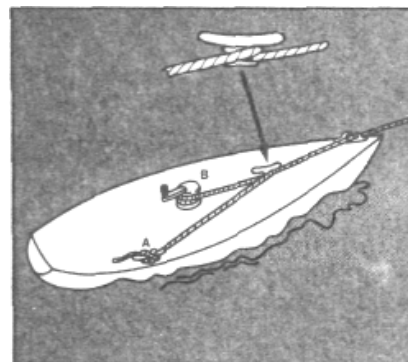
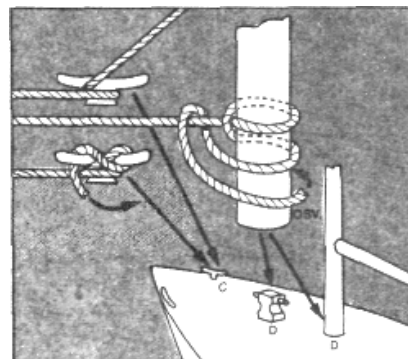
Tauverket

Vi bør alltid sørge for at noe av det tauverket vi har ombord er skikket til slepetau. Det er en fordel at slepetauet er tungt, slik at det blir god bue på lina. Evt. kan vi feste en tyngde midt på tauet for å få det til å fjøre. Et elastisk tau som strekker seg ved belastning, f. eks. et nylontau, egner seg ekstra godt til sleping. Et slikt tau vil imidlertid også tøye seg i festet rundt f.eks. en poller, og dermed slites der. Er det kanter på festestedet, bør slepetauet være forsynt med gode smertinger så det ikke skades eller ryker. Det er en fordel om slepetauet er overdimensjonert, det gir også god bue og dermed lite rykk i tauet.

Festepunkter

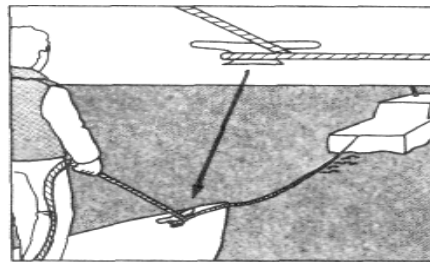
Større båter har gjerne en solid puller eller solide kryssholt forut, og kanskje en på hver side akter. Verre er det med småbåter med sine små pyntebeslag. Det burde være en selvfølge at en liten passbåt eller seilbåt hadde en solid ring eller poller festet midt i baugen med gjennomgående beslag. Er det en seilbåt som skal slepes kan du la slepelina gå gjennom øyet eller annet feste forut og så inn rundt masta. Det forutsetter at mastefestet er solid.

Er du usikker på om festene vil holde, kan du feste et tau rundt hele båten fra forut til akter med et stort øye på tauet.



Start forsiktig så det ikke blir rykk

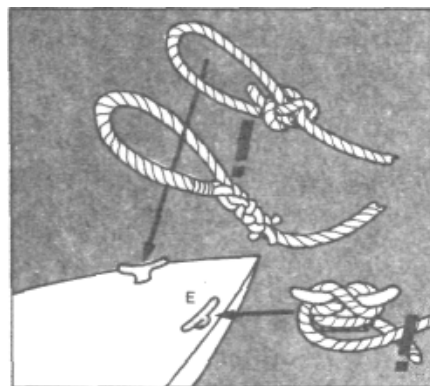
Tauet anbringes under fenderlista, og sikres mot å gli ned med tauender fra kryssholt, rekkestøtter og lign. Se til at tauet ikke filer mot skarpe kanter. Skal du rigge til slepelina på denne måten, krever det tid og brukbare arbeidsforhold. Du kan f.eks. rigge det til før du får slepelina over. Du bruker da tauverk du allerede har ombord, og når du får slepelina, fester du den i tauet du har rigget til.



Kan midlertidig holde igjen med tørn

Manøvrering for å ta mot sleper

Er du i den båten som skal slepes, må du hvis mulig sørge for at båten ligger riktig idet slepelina kastes over til deg. Hvis det ikke er en nødssituasjon, og du har god tid til å forberede deg, er det en fordel at du ligger godt klar av le land. Legg deg på samme kurs som slepefartøyet, og hold så denne kursen stødig! La slepefartøyet manøvrere i beste posisjon for dem til å slepe. Du sørger for at din båt ikke vinger, legg deg ikke på tvers av slepefartøyet kurs, og kryss ikke foran slepefartøyet. Holder du en annen kurs enn slepefartøyet når slepelina strammes til, kan du risikere kantring.



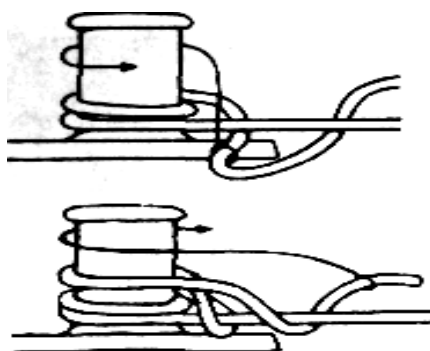
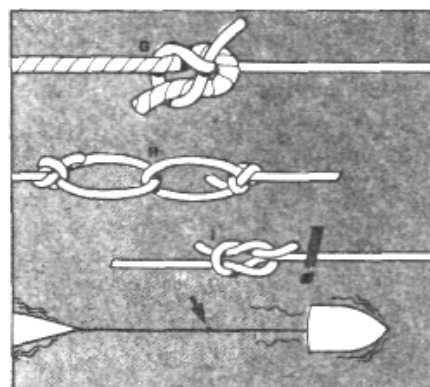
Ta mot sleper og sette fast

Idet slepelina skal kastes over, skal båtene enten ligge stille, eller de skal ha så lik fart som mulig. Er du alene i en liten båt som skal slepes, er det en fordel om roret er festet midtskips, og du må på forhånd ta ned evt. seil. Er dere flere ombord, tar en rortørn, og du kan la storseilet bli stående for å holde styring på båten til slepelina er festet.

Slepelina skal gjøres fast forut i båten som skal slepes, helst så nær baugen som mulig. Derved unngår du at båten skjærer ut under slepingen. Plasser deg derfor forut, gjerne sittende, og slik at du sitter eller står stødig. Pass deg om du er på et glatt dekk så du ikke glir og faller overbord. Havner lina lenger akter, må du sørge for å føre den utenom vantene, rekkestøtter m.m., og inn gjennom halegatt eller der tauet skal gå inn under slepet, slik at du får trekket forut.

Din jobb er nå å få lina fast så fort som mulig. Nyttas en tynn kasteline som forløper, haler du til deg denne. Du finner enden av slepelina, og gjør denne fast til det punktet du har bestemt deg for å feste slepelina til. Pass på at du har ende nok til å slå knuten du skal lage.

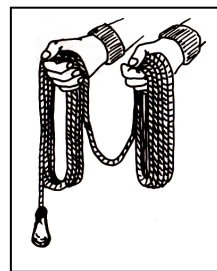
Har båtene ulik fart når du tar imot slepelina, er det de ombord i slepefartøyet som skal sørge for at det ikke blir rykk når lina strammes til. Se til at du ikke står på lina, eller har fått den rundt deg selv eller noe ombord. Pass også på at du ikke blir rykket overbord om det skulle komme et rykk. Er det øye på slepelina, er det enkelt å legge denne over en poller eller et kryssholt, men det bør bare brukes i pent vær. Med hardt trekk på slepelina kan den ikke løsnes, men må kappes. Det er da bedre å bruke mange tørn på et kryssholt, eller du kan på joller bruke bøyestikk eller et pollerstikk.



Pollerstikk

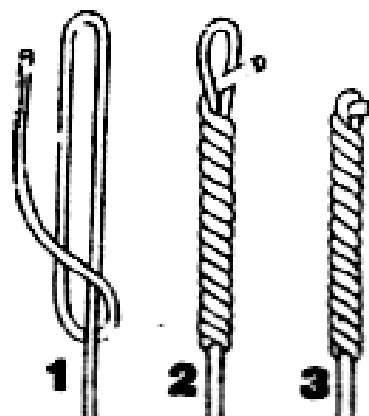
KASTELINE – GI SLEPER

10b. Vis at du kan kaste med kasteline og gi sleper til en mindre båt. Lær om de forskjellige forhold som oppstår ved slep, både for den slepte og for den som sleper.



KASTELINE OG BRUK AV DEN

En kasteline er en lang, smekker line med en sandpose eller en kastelineknop i den ene enden. Den andre enden festes til fortøyningstrossa som skal hales i land eller over til en annen båt. Det er viktig at du kveiler opp lina ordentlig, enten kveiler du den i hånden eller på dekk, slik at hvert tørn eller "ring" kommer pent utenpå den forrige. Da unngår du at det blir en vase når lina skal løpe ut igjen. Etterpå tar du halvparten av kveilen i hver hånd, slik at kastelineknopen henger et stykke nedenfor kveilen. Mellom de to kveilene du nå har, lar du tauet henge løst ned i en slakk bue. Så slenger du kastelineknopen og kveilen i samme hånd av gårde mot målet med all kraft, samtidig som du lar linen i den andre hånden løpe fritt ut.



En enkel kastelineknop

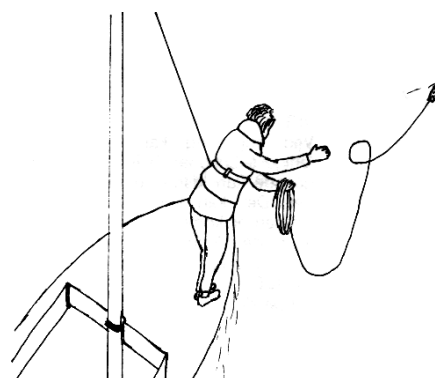
De som tar mot kastelina, haler slepetrossa over, og fester denne. Deretter kveiles kastelina opp, slik at den er klar til å gis tilbake til den båten som ga sleperen.

GI SLEPER

Skal du ta en annen båt på slep, bør du ta deg god tid til forberedelsene. Dårlige forberedelser kan medføre skader, eller det er mulig du ikke får tatt den andre båten på slep som tenkt.

Gjør klar slepetrosse av passende styrke og lengde. I fritt farvann, kan som regel slepetrossen kastes direkte over til den båt som skal slepes. Ligger dere derimot nær land, eller andre årsaker f.eks. sjøgang, gjør det vanskelig å manøvrere helt nær hverandre, bør en god kasteline inngå i utrustningen. Evnen til å kaste langt overvurderes som regel, og så må en våt trosse hales ombord igjen for å kastes på ny. Da er det bedre å ha en forløper av en kasteline. Pass på at liner og trosser som skal ut, virkelig er klaret ordentlig opp. Ha gjerne en trosse i reserve. Den kan du bruke hvis det ikke lykkes å få fast slepelina første gang, og evt. til å skjøte med. Tenk gjennom hva du skal gjøre, og hvordan du skal manøvrere på forhånd. Sørg for at alle som skal delta, vet hva de skal gjøre. Det er for sent å planlegge når du har fått trossa i propellen eller du har drevet på land.

Den båten som skal slepes, bør få trossa ombord forut, mens den bør gå ut akterut på den som skal slepe. Ofte kan det være vanskelig å kaste derfra, eller manøvreringsmuligheten er slik at du må gå inn mot den andre båten med baugen. Da er det som regel greit å tre trossa ut akter ved poller eller halegatt, og så hale tampen inn over rekka der det passer å kaste fra.



Trossa eller kastelina kveiles pent opp slik at du har halvparten i hver hånd. Kast ikke for tidlig, slik at lina ikke når bort, men vent til båtene har kortest mulig avstand mellom hverandre.

Står du et stykke framme i båten når du kaster, og er ombord i en motorbåt, må du passe godt på så lina ikke kommer i propellen. Du bør da ha en som står akter og haler inn trossa eller lina etter at du har kastet.

Når den båten som skal slepe øker farten igjen, må du sørge for at det ikke kommer et kraftig rykk i slepelina. Legg gjerne et par rundtorn om polleren, og la sleperen slure ut i starten. Så setter du fast med et solid stikk.

Forhold under sleping

Båten som blir slept, kan med fordel tømmes for folk, unntatt dem som styrer. Skal en liten båt med ror slepes uten folk ombord, bør båten få ekstra tyngde akterut, og roret bør surres fast midtskips eller nesten midtskips, slik at båten ikke skjærer fra side til side. Skjærer båten ut, vil det bety ekstra påkjenninger på slepegodset, det vil sinke slepingen og det kan være direkte farlig, idet en liten båt lett kan skjære under.

Sitter du til rors i den båten som blir slept, gjelder det å holde så stø kurs som mulig, og helst rett aktenfor slepefartøyet, idet det gir minst påkjenninger på både båten og slepelina. I en mindre båt må du helst ta ned seilene når du blir slept. Skulle du under slep vingle med seil oppe, kan du lett kantre, og da risikerer du at masten brekker eller at båten blir ødelagt.

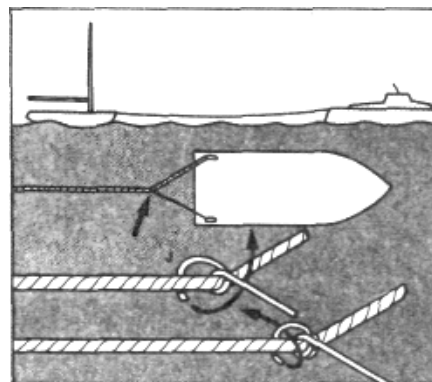
Jo mer sjø eller dønning det er, desto lenger må sleperen være. Stor fart og tung båt som slepes, krever også lang sleper. Det kan også hjelpe at du henger noe tungt på midten av sleperen.

Dersom en liten båt slepes av en større og hurtiggående, må en være oppmerksom på den faren farten her representerer. Dersom det er mulig, bør de fleste av personene overføres fra det slepte til det slepende fartøyet.

Slepes en liten båt av en hurtiggående, kan det være nødvendig å hale den helt innunder akterenden, da den ellers vil vingle for mye og skjære under.

En liten, lett passbåt er en dårlig båt å slepe med. Prøv ikke med en slik båt å slepe en større seilbåt eller motorbåt over noen lengre distanse.

Er det stille og smult farvann, kan det være hensiktsmessig å binde båtene ved siden av hverandre, men du må da sikre den slepte båten med spring begge veier, slik at den ikke jager fram og tilbake.

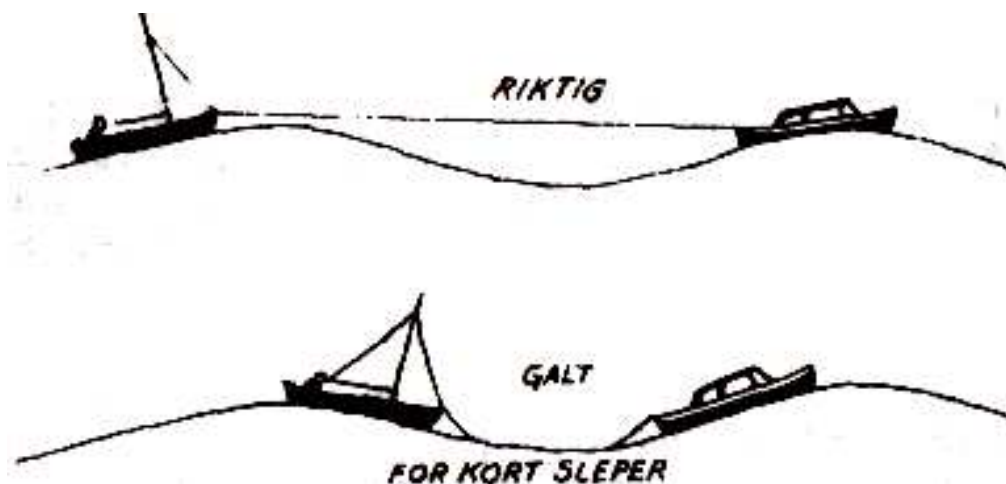


Sleper du en seilbåt under kryss, kan du få problemer med vendingene. Det kan da være nødvendig å ha en slepetrosse på hver side av slepebåten festet noe lenger forover, f.eks. på høyde med masta og så slakke den som er på le side før en forsøker å vende.

Under sleping må du alltid holde godt øye med slepet. Sjøskvett kan fylle båten med vann, og båten skjærer ned. Det kan også skje noe med slepelina eller fester slik at du mister hele slepet. Er slepefartøyet bemannet, kan det også falle noen overbord derfra. Helst bør det være fast utkikk for å se til at alt er i orden med slepet.

Sleper du med sjø fra siden, skaper ikke dette spesielle problemer. Ved slep mot sjøen, stamper og skvetter det en del, med det blir sjelden problemer med slepet. Ved riktig lengde på slepetrossa holder den seg stram hele tiden.

Det vanskeligste er å slepe i grov medsjø. Da er det viktig at slepelinas lengde avpasses etter bølgeavstanden, slik at både den slepende og den slepte båt er i samme stilling i sjøen. Det kan under medsjø bli kraftige rykk i slepelina.

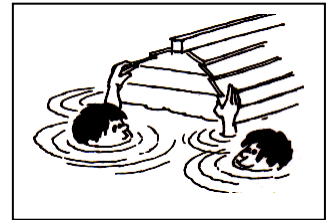


Til slutt: Sleping gir store påkjenninger på båtene. Vær derfor varsom med farten, hold øye med slepet hele tiden, og hold om mulig klar av le land, slik at du har plass å manøvrere om noe galt skulle skje.



PERSON OVER BORD

10c. Ha kunnskap om hvordan du bør opptre dersom en person faller over bord, og kan gi assistanse til en mindre båt.



OVER BORD

Til Jungmannsmerket har vi lært hvor viktig det er å ta forholdsregler for ikke å falle over bord, og litt om hvordan vi opptre hvis en person faller over bord.

Repeteer det som står i heftet om Jungmannsmerket i pkt. 3.

Det står der bl.a.:

”Faller det noen over bord, gjelder det å bevare fatningen og vite hva som skal gjøres. Da må alt skje automatisk.

1. Rop **”Mann over bord”!**

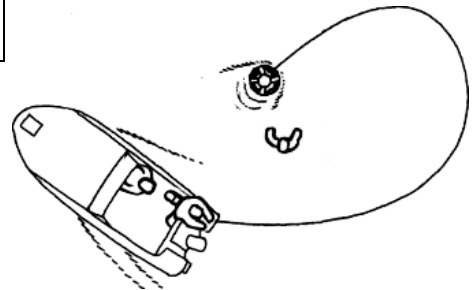
2. **Kast ut livbøye!**

3. **Utkikk:** Sett en person til **BARE** å holde øye med den som skal reddes!”



Mange ulykker med mann over bord kunne vært unngått med litt forberedelse og øvelse. Derfor bør dere gjennomføre mann over bord øvelser hvor alle får lov til å prøve seg.

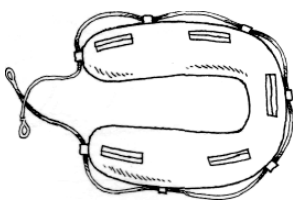
Til øvelse kan dere gjerne bruke en fender, eller ennå bedre en planke eller noe annet som flyter forholdsvis tungt i vannet og som ikke lett driver bort med vinden, som «den forulykkede».



Dersom en person faller over bord fra en seilbåt under seil, vil det ta tid å manøvrere båten tilbake. Dessuten kan det være vanskelig å finne tilbake til stedet der ulykken skjedde. Derfor er det meget viktig å få merket stedet! Det kan skje ved at man kaster over bord noe som er godt synlig - og som den uheldige kan klamre seg til. Her er hesteskobøyen med signallys best. Den er godt synlig også om natten, for lyset tennes automatisk når den kommer i sjøen. Den er også lett å komme inn i for den som har falt over bord.



Det er viktig å få den som falt i sjøen om bord igjen snarest. Det å få løftet en person som ligger i vannet, opp i en båt, kan by på store problemer. I visse tilfeller kan det være helt umulig, dersom en ikke har de nødvendige hjelpemidler. Om personen er ved bevissthet, kan en badetrapp være løsningen.



ASSISTANSE

Er det en mindre båt som trenger assistanse, er det viktig at du hurtigst gjør det du kan for å hjelpe.

Det kan være flere grunner til at båten trenger assistanse, for eksempel:

- Har veltet
- Har kullseilt
- Problemer med seil og rigg
- Mistet årer
- Motorstopp
- Noen har falt over bord

Hva du kan yte av hjelp er avhengig av hvor du befinner deg:

- I en annen liten båt
- I en større båt
- På land

Ved all assistanse er det prioritering hva som kan gjøres, men første prioritet er alltid å redde mennesker.

Du må da vurdere hvordan det kan skje raskest, sikrest og best.

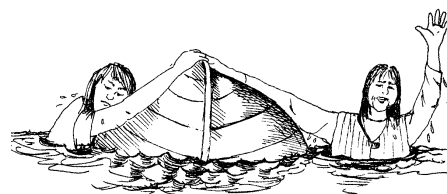
Er du i en annen liten båt, kan du seile eller ro borttil, og prøve å ta opp de som ligger i sjøen, og hjelpe med å få båten på rett kjøll og øse den.

Er du i en større båt må du også hjelpe de som ligger i sjøen. Kanskje det etterpå er det best å få båten på rett kjøll og øse den. Går ikke det er det kanskje bedre å ta båten på slep.

Er du på land, kan du kanskje få tak i en annen båt du kan gå ut med.

Ser du at du ikke selv kan hjelpe, må du tilkalle andre. Voksne i nærheten eller i en havn kan kanskje hjelpe.

Har du tilgang til telefon ell. Mobiltelefon kan du ringe et nødnummer: 110 Brann, redning. 112 Politi. 113 Ambulanse. Ringer du feil sted gjør ikke det så mye, de setter deg videre eller varsler videre.



Neste merke i dekkslinjen er:

MATROSMERKET



Du kan lære mer om ferdighetene til dette merket i eget hefte.

1. Tilfredsstill kravene til Lettmatrosmerket.
2. Vis at du kan reglene for føring av flagg ombord. Vis at du kan feste, heise og hale flagget og at du kan hilse med det.
3. Redegjøre for prinsippene for sikker fortøyning, og vis at du kan slå dobbelt halvstikk om egen part, båtmannsknop, pålestikk, dobbelt flaggstikk og pollerstikk på en sikker måte. Vis hvordan disse knutene brukes.
4. Lær å behandle tauverk korrekt. Lær å kveile tauverk, ta opp en kveil, henge opp en kveil, og å sy på en takling.
5. Lær deg navnene på riggen på en enmastet seilbåt.
6. Spleis inn en kaus på treslått tau. Feste en kaus eller lag et øye på et flettet tau.
7. Lær å behandle seil riktig og utføre nødreparasjon av seil.
8. Vær med på vedlikehold av en speiderbåt. Vis klargjøring av båt og utstyr før og etter bruk.
9. Ha kunnskap om brannfare, brannårsaker, forgiftningsfare i tilfelle det oppstår en brann og forholdsregler for å unngå at brann skal oppstå (brannsikring). Forklare hvilke typer sløkningsmateriell som egner seg om bord i mindre fartøy. Vis hvordan brann sløkkes med brannsløkkingsapparat og andre hjelpemidler, og redegjør for varsling av brann



ALLTID BEREDT

Utgitt av: Norges speiderforbund

Tlf: 22 99 22 30

Faks: 22 99 22 50

Januar 2008