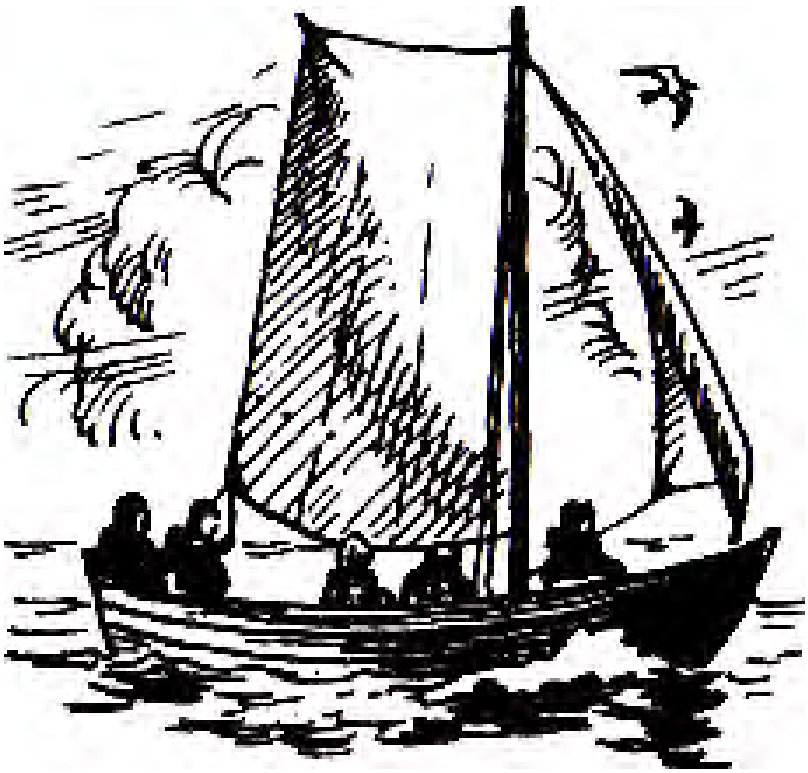


ANNEN STYRMANN

ANNENSTYR-MANNSMERKET

1. Tilfredsstill kravene til Matrosmerket. Ferdighetene til Jungmannsmerket, Lettmatrosmerket og Matrosmerket kan du lese om i et egne instruksjonshefter. Du bør repetere disse merkene nå.

Instruksjonsheftet inneholder:

2. Vær med på minst fem dagsturer med speiderbåt, og vær med på de viktigste arbeidene om bord. Ha kunnskap om ansvaret som følger med å være øverste ansvarlige om bord, og sikre skipet og de om bordværende mot uønskede hendelser. side 3

3. Ha kunnskap om de viktigste sjømerkene, hvordan de er merket i kartet og hvordan man skal navigere i forhold til dem. Følg nøye med på kartet på tur og vis hvor båten til enhver tid befinner seg. side 8

4. Ha kunnskap om Sjøveisreglenes avsnitt om styring og seilas. Demonstrere ved hjelp av modeller riktig manøver for å unngå kollisjon eller nærsituasjon med skip som er i sikte. Identifisere fartøyer som er på kollisjonskurs eller vil komme nær eget skip, og demonstrere korrekt vikemanøver. Gjøre rede for fartsgrensebestemmelser i ditt nærmiljø**.** side 12

5. Før en enkel loggbok ombord i en speiderbåt. side 18

6. Vis god ferdighet i å manøvrere en seilbåt (som skipper) under ulike forhold (sette, reve og berge seil, og trimme seil i forskjellige vindretninger), eller vis god ferdighet i å manøvrere en motorbåt. Lær om faren ved å manøvrere for nær land eller opp til større skip under fart. side 22

7. Lær å gjøre "mann over bord"-manøvrer under ulike forhold. Vis at du kan plukke en person opp fra sjøen på ulike måter. side 37

8. Vis at du kan velge havn, brygge og ankerplass ut fra hensyn til værforholdene, værmelding, flo og fjære, havnebeskrivelse og grunneier. side 40

9. Redegjøre for prinsippene for sikker fortøyning, om arrangement av dregg, og vis at du kan ankre opp og fortøye på en sikker og forsvarlig måte. Lette anker og gå fra kai både i avskjermet og utsatt havn. side 45

10. Ha kunnskap om hekkeområder og fredningsbestemmelser i farvannene på ditt hjemsted. Ha kunnskap om miljøhensyn så som oljesøl, forsøpling, avløp og støy. side 52

11. Ha kunnskap om: side 54
    a. at forskjellige båttyper kan ha forskjellig bruksområde
    b. betydningen av ikke å overbelaste båten
    c. betydningen av riktig trim, tilstrekkelig stabilitet og avpasset motorstyrke
    d. betydningen av godt vedlikehold av båt, motor, rigg og utstyr
    e. skikk og bruk, egen atferds betydning for andres sikkerhet og trivsel.

12. Ha kunnskap om nødssituasjoner som kan inntreffe, om varsling, redningstjenesten m.v.. Vis at du vet hvordan du bør opptre ombord når været blir for hardt. Vis at du kan bruke drivanker, og vis hvordan en ligger på været med drivanker ute. Legge en seilbåt bi med seilet oppe. side 59

13. Forklar hvordan du bør opptre ved grunnstøting, og hvordan du kan bringe flott eget grunnstøtt fartøy. Kunne bruke lenseutstyr om bord. side 66

14. Ha kunnskap om bruk av mobiltelefon og VHF på sjøen, og at du kjenner reglene som gjelder ved bruk av radiosender ombord i båt. side 70

Du må ha Annenstyrmannsmerket for å kunne ta sertifikat som fører av en speiderbåt under 15 meter under dagseilas i beskyttet farvann.

Utgitt av Norges speiderforbund 1975
Redigert av Gunnar Skundberg
Foto og layout i 1. utgave Jo Sellæg
Revidert og utvidet utgave 1985 og 2009
ved Gunnar Skundberg

TUR

2. VÆR MED PÅ MINST FEM DAGSTURER MED SPEIDERBÅT, OG VÆR MED PÅ DE VIKTIGSTE ARBEIDENE OM BORD. HA KUNNSKAP OM ANSVARET SOM FØLGER MED Å VÆRE ØVERSTE ANSVARLIGE OM BORD, OG SIKRE SKIPET OG DE OMBORDVÆRENDE MOT UØNSKEDE HENDELSER.

FARTSTID

Du kan lese deg til mye av det du skal lære i forbindelse med bruk av båt. Men det er først ved å være med på tur der du får prøve tingene i praksis at du lærer ordentlig. Det skal lang erfaring til før du virkelig mestrer de fleste situasjoner du kan komme opp i ved båtbruk, og utlært vil du aldri bli. Kravet til fartstid betyr at du skal få en del erfaring om hvordan ting gjøres under ledelse av en erfaren skipper.

Når du er med på tur, skal du ikke være passasjer, men delta i alle arbeidene ombord. Se godt etter hvordan de som kan mer enn deg gjør ting ombord, og vær aktiv med å gjøre tingene selv mens du kan få veiledning av andre.

Min fartstid for:_____

Overnattingsturer jeg har deltatt i.

Dato	Båt	Stilling	Dager

Du skal til dette punktet kunne de viktigste arbeidene som trenges for å ta båten ut fra havn, hvordan båt og utstyr behandles - under turen, hvordan du får den trygt tilbake til havn og hvordan du fortøyer den forsvarlig etter tur. Med de viktigste arbeidene menes i første rekke de arbeidene som har med sikker båtbruk å gjøre, og slike arbeider som gjør at båt og utstyr ikke skades. Det innebærer dermed at du ikke tar unødige sjanser, og at du behandler båt og utstyr minst like forsiktig som du ville gjort om du selv var eier.

ANSVAR SOM SKIPPER

Når du får ansvaret for å være skipper om bord, blir du den som skal ta avgjørelse om hvordan du skal få båten trygt fram. Skjer det et uhell eller en ulykke, er det du som har ansvaret. Du kan rådføre deg med andre, men det er du som må bestemme hva dere skal gjøre. Og i en krisesituasjon må du hurtig ta avgjørelse om hva som skal skje nå, og gi nødvendige beskjeder til mannskapet om bord. Du har også ansvar for å kontrollere båt og utstyr før dere drar ut. Går motoren tom for drivstoff, er det din feil.

Det er også viktig at de andre om bord har tillit til deg, og at du vil ha nok kunnskaper og erfaring til at alt vil gå bra. Overlater du for eksempel navigering til andre, er du likevel ansvarlig for at dere kommer trygt fram.

Du har også ansvar for alle om bord, og for den gode stemning som skal være mellom dere.

Du er også ansvarlig for at det ikke oppstår uønskede situasjoner overfor andre båter du møter underveis, og i havn.

Hvordan du skal utføre de forskjellige arbeidene lærer du i andre punkter til merkene. Til dette punktet skal du i praksis vise hvordan du samlet opptrer ombord, og at du praktiserer de tingene du har lært.

Det er derfor ikke en selvfølge at du får underskrift så snart du har deltatt i 5 turer med speiderbåt.

SJØKART

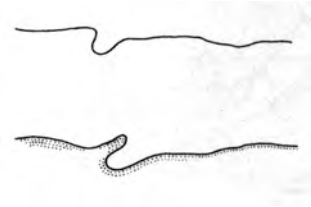
3. HA KUNNSKAP OM DE VIKTIGSTE SJØMERKENE. HVORDAN DE ER MERKET I KARTET OG HVORDAN MAN SKAL NAVIGERE I FORHOLD TIL DEM. FØLG NØYE MED PÅ KARTET PÅ TUR OG VIS HVOR BÅTEN TIL ENHVER TID BEFINNER SEG.

De kartene vi har mest bruk for under seilas langs kysten er i målestokk 1:50.000. De karttegnene vi skal se på her er derfor dem som finnes i et slikt kart.

Nord er alltid opp på kartet. Lær deg alltid til å se kartet nedenfra, fra sør, uansett hvilken vei du seiler. Da kan du alltid lese det som står i kartet.

KARTETS DETALJER

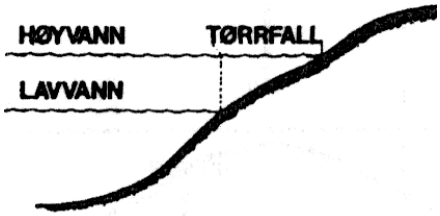
På kartene fra Norges Sjøkartverk er "landet" gitt en gul farge, mens sjøen er hvit. I nyere kart er det innført blåtoner for små dybder, lyst blått for dybder inntil 10 meter, og mørkt blått for dybder inntil 20 meter.



Skillet mellom "land" og "sjø" er på kartet markert med en tydelig opptrukket sort sammenhengende linje, altså der hvor landtonen slutter. Denne linjen kalles "strandlinjen", og viser hvor høyt opp vannet kommer ved vanlig høyvann. Linjen tegnes med størst mulig nøyaktighet, og viser alle nes, odder, bukter og innskjæringer.

Hvis noen del av landet ligger tørt ved lavvann, er dette området markert ved at det er prikket. Er det et undervannsskjær av noen utstrekning og som er synlig ved lavvann, blir skjæret tettprikket etter den formen det har når det ligger tørt (ved høyvann vil en altså ikke kunne se skjæret). Prikking angir også områder der vannets dybde ved lavvann er mindre enn en halv meter. Slik prikking brukes også på et område som er så tett oppfylt av båer og grunner at det ville virke forstyrrende å merke dem av i kartet.

I eldre kart går det utenfor strandlinjen en sammenhengende prikket linje. Linjen kalles slaggrunnslinjen, og markerer at innenfor denne kan det i hardt vær forekomme grunnbrott. I de aller fleste tilfeller kan man under normale værforhold trygt seile innenfor slaggrunnslinjen med småbåter. Det kan av og til se ut som om hele sund og holmeområder er stengt av slaggrunnslinjen. Beveger man seg innenfor slike områder må det foregå med den ytterste forsiktighet. Innenskjærs følger slaggrunnslinjen vanligvis 6-meterskurven, mens den på mer værharde kyststrekninger går ut til 10 meters dyp. Utenskjærs går slaggrunnslinjen enkelte steder ut til 20 eller 30 meters dyp. Hvor dypt den går kan du se av dybdetallene uten- og innenfor linjen, i blant er det også ført dybdetall midt i slaggrunnslinjen. De nyere kart med blåtoner for små dybder (10 og 20 meter), har ikke slaggrunnslinje, eller den går på 10 meters dyp.

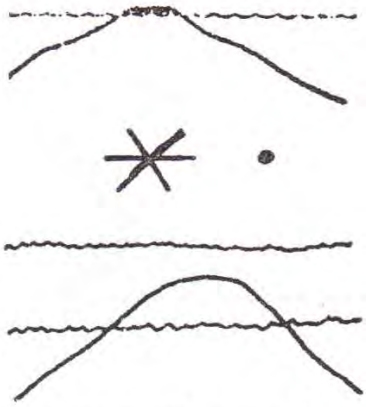


DYBDER - BUNN

Utover kartet er anført en rekke tall, dybdetall. De som har skråskrift, kursiv som det kalles, angir dybden midt i tallet. Alle dybder er målt ved laveste lavvann, eller spring lavvann som det kalles.

Dybdene for grunner er vist med kraftigere, opprettstående tall, blokkskrift eller jernskrift kalles den. Disse grunnene er merket med et lite kors, og blokkskrifttallet angir dybden midt i korset. Dette brukes på grunner som er over 1/2 meter dype, men vanligvis ikke dypere enn 10 meter. Er dybden større enn 10 meter på grunnen, sløyfes som regel korset, i stedet står bare et tall i blokkskrift som angir dybden på grunnen. En grunne kan vi si er en "fjelltopp" i sjøen.

Ved enkelte tall står det en eller et par bokstaver. Dette er forkortelser som viser hva slags bunn det er, f.eks. Fj for fjell, Sk for skjell, S for sand, Sl for søle, L for leire osv. Disse trenger du ikke lære deg.

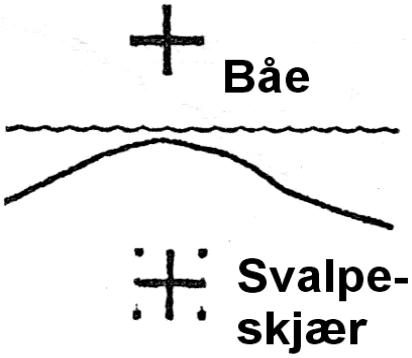


SKJÆR OG BÅER

Skjær som er synlig mellom høyvann og lavvann er merket med en stjerne eller en prikk. Disse kan vi altså se noen ganger, mens vi ikke alltid kan se dem når det er høyvann.

En båe stikker aldri opp over havflata, mens et skjær alltid er synlig over vannet. En båe som ved lavvann akkurat ligger i vannflaten er det vi kaller et skvalpeskjær.

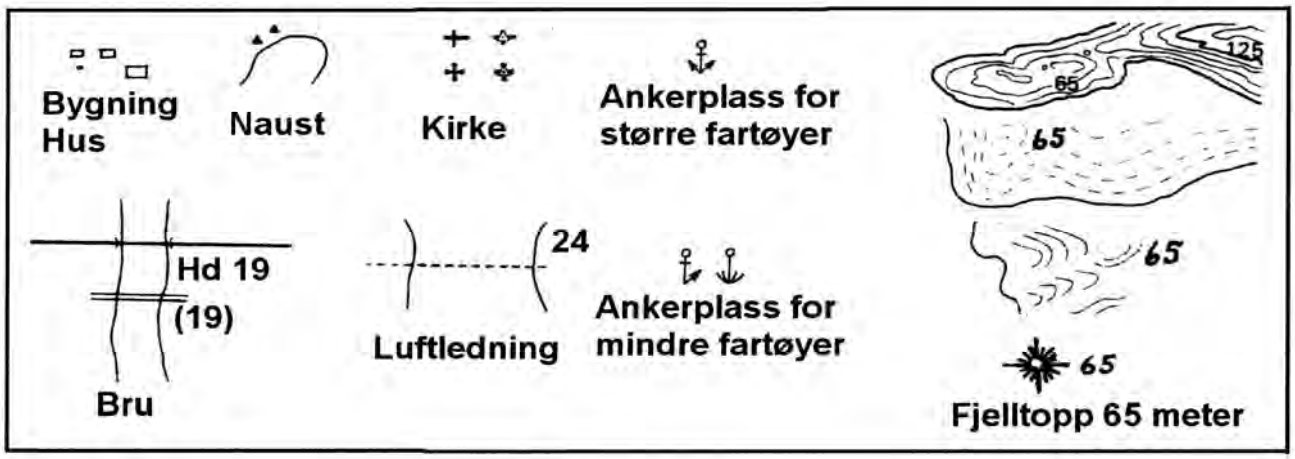
Grunner og skjær der dybden ved lavvann er mindre enn l/2 meter, kalles skvalpeskjær, og i kartet merkes de med et kors med en prikk i hvert hjørne.



LANDOMRÅDET

På kartets "landområde" er bare avmerket enkelte detaljer, som kan ha interesse for den sjøfarende, som hus, kirker, gårdsbruk, fabrikker m.m., som er synlig fra sjøen og kan tjene som landemerker. Kirker er avmerket med et tydelig kors, hus og gardsbruk med små sorte prikker eller rektangler.

Enkelte fjelltopper er også avmerket når de kan tjene til peileobjekter eller landemerker. I en del nyere kart er det satt inn høydekurver for landområdet. Da kan vi f.eks. se hvor bratt det er.

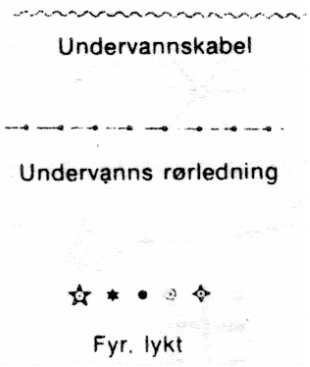


ANKERPLASSER,

Ankerplassene angis med et anker hvor det er for større fartøyer, og med et halvt anker eller dregg for mindre fartøyer (småbåter).

BRUER, LUFTSPENN MV.

Bruer er angitt med to streker som går over seilløpet, og høyden angis med et tall i parentes, f.eks. (19).
Luftspenn merkes med en streket, rød linje, og høyden på spennet er angitt med et rødt tall, for eksempel 24.
Høyden både på luftspenn og bruer er angitt ved høyvann.

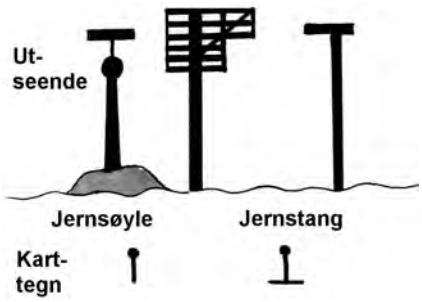


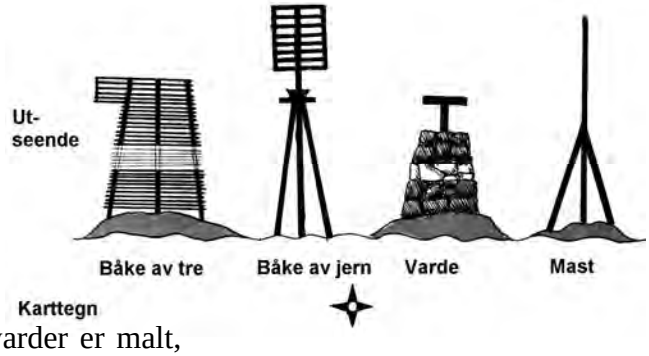
En kabel må vi alltid holde oss langt vekk fra under ankring. Kablene er merket med en rød bølgelinje.
Undervannsledning er merket på samme måte i eldre kart. I nyere kart brukes en streket rød linje, og der enden av hver strek er en tykkere prikk.

Fyr og lykter er merket med en ring med en prikk inni. Rundt ringen kan det være en fire eller femarmet stjerne. Det kan også være en seksarmet helt sort stjerne, eller en helt sort prikk.

FASTE SJØMERKER

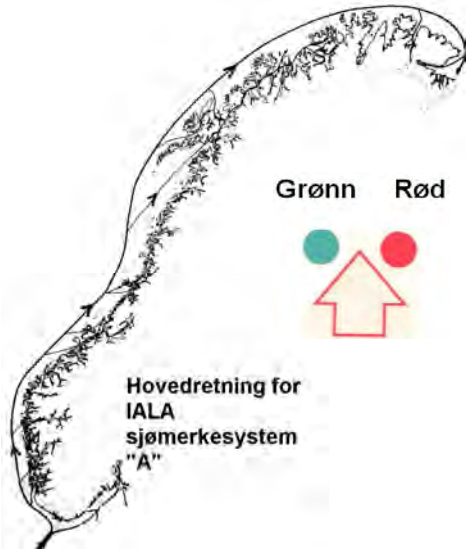
Til faste sjømerker regnes alle de merkene som står fast på en grunne, en holme osv., som varder, båker, jernsøyler og jernstenger. Merkene nyttes om hverandre, og valg av type skyldes bare hensyn ti1 oppføring, synbarhet og vedlikehold.





Det betyr ikke noe i hvilket mønster båker og varder er malt, men de er ofte malt slik at de kan skilles fra hverandre.
Svært mange av merkene er forsynt med arm (viser), og denne viser til den siden leia går. Tverrarmet viser betyr at man kan passere på begge sider. Merkene blir nå ofte forsynt med et bånd med rød eller grønn farge på en del av merket ut fra retning på leia, i samme farge de ville hatt som tilsvarende flytestaker. Båndet er ofte et refleksbånd.

For å øke synbarheten er mange jernstenger og søyler utstyrt med et toppmerke i tillegg til arm. Søyler og stenger er svartmalt, men toppmerket kan være hvitmalt eller ha hvitt belte. Nyere merker har ofte toppmerke i samme farge som tilsvarende rød eller grønn flytestake.



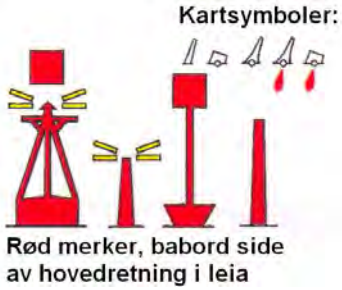
FLYTENDE SJØMERKER

De flytende sjømerker er forankret til bunnen. Farge og form bestemmer hvordan vi skal seile i forhold til merket.

Norge nytter et internasjonalt merkesystem som kalles IALA SJØMERKESYSTEM "A". Hovedprinsippet i dette systemet er at alle merketyper kan bli brukt i kombinasjon med hver-andre. Den sjøfarende kan enkelt avgjøre hvilken type merke det er ut fra utseende og farger.

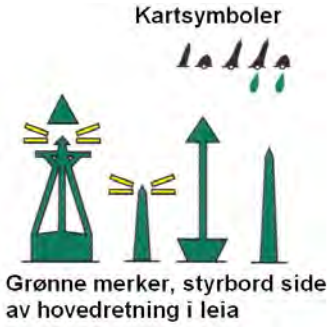
LATERALMERKER

Laterale merker nytter røde eller grønne farger både på merkene og på eventuelt lys på merkene, Merkene nyttes i en seilled, og seiler du i leiretning får du rød farge på babord side og grønn farge på styrbord side.
Går du mot leiretningen blir fargen på merkene altså motsatte, grønne til babord og røde til styrbord.

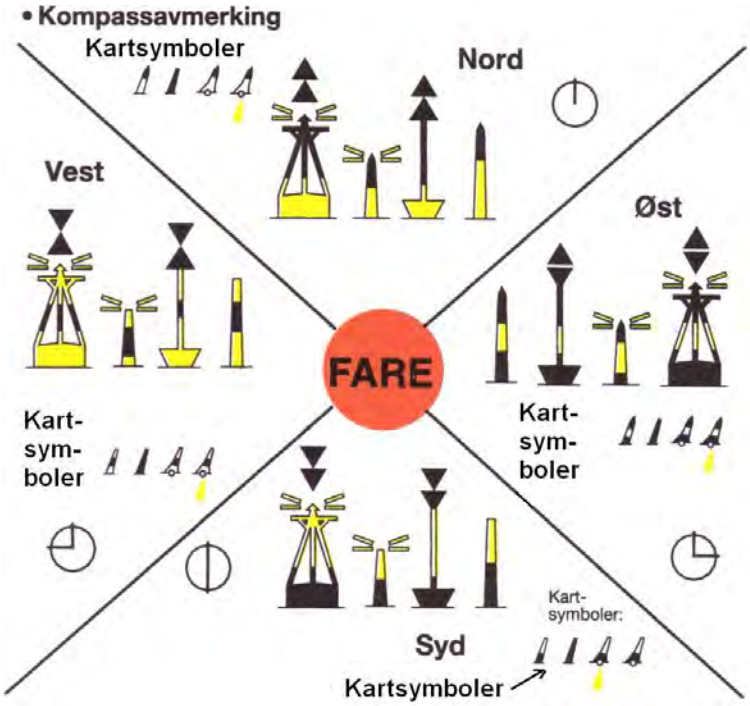


Leiretningen går vanligvis **fra havet og inn til havn**, og går langs kysten fra Lista og østover, og fra Lista og vest/nordover. Leiretningen er angitt i kartet med en rød pil, og rødt og grønt merke hvor leiretningen ikke er helt innlysende.

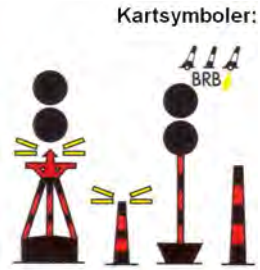
De røde merkene har når de er kubbestaker butt topp (rett avskåret). Har de toppmerke er dette sylinderformet, og ser fra siden firkantet ut.
De grønne merkene har som kubbestaker spiss topp. Har de toppmerke, er dette en trekant med spissen opp.
En del nyere staker av plast er jevntykke, og rød og grønne staker er da like tykke.



KARDINALMERKER (KOMPASSAVMERKING)

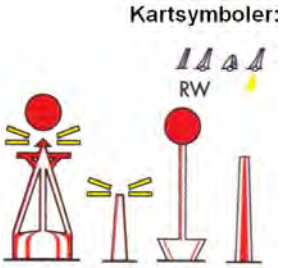


Disse merkene brukes for frittliggende grunner, og angir at største dybde ved grunnen er nord, øst, sør eller vest for merket avhengig av hvilken side av merket du skal seile.
Det kan derfor være seilbart farvann på mer enn en side av merket, og dette vil du se av kartet. Er merkene forsynt med lys, er dette alltid hvitt.
Kardinalmerkene er lette å skjelne om dagen med sine sorte og gule farger.



Sort-rødt-sort merke.
Frittliggende grunner.

FRITTLIGGENDE GRUNNER/FARER
Merket er plassert på en frittliggende grunne/ fare med seilbart farvann omkring. Kalles også midtgrunnsmerker.



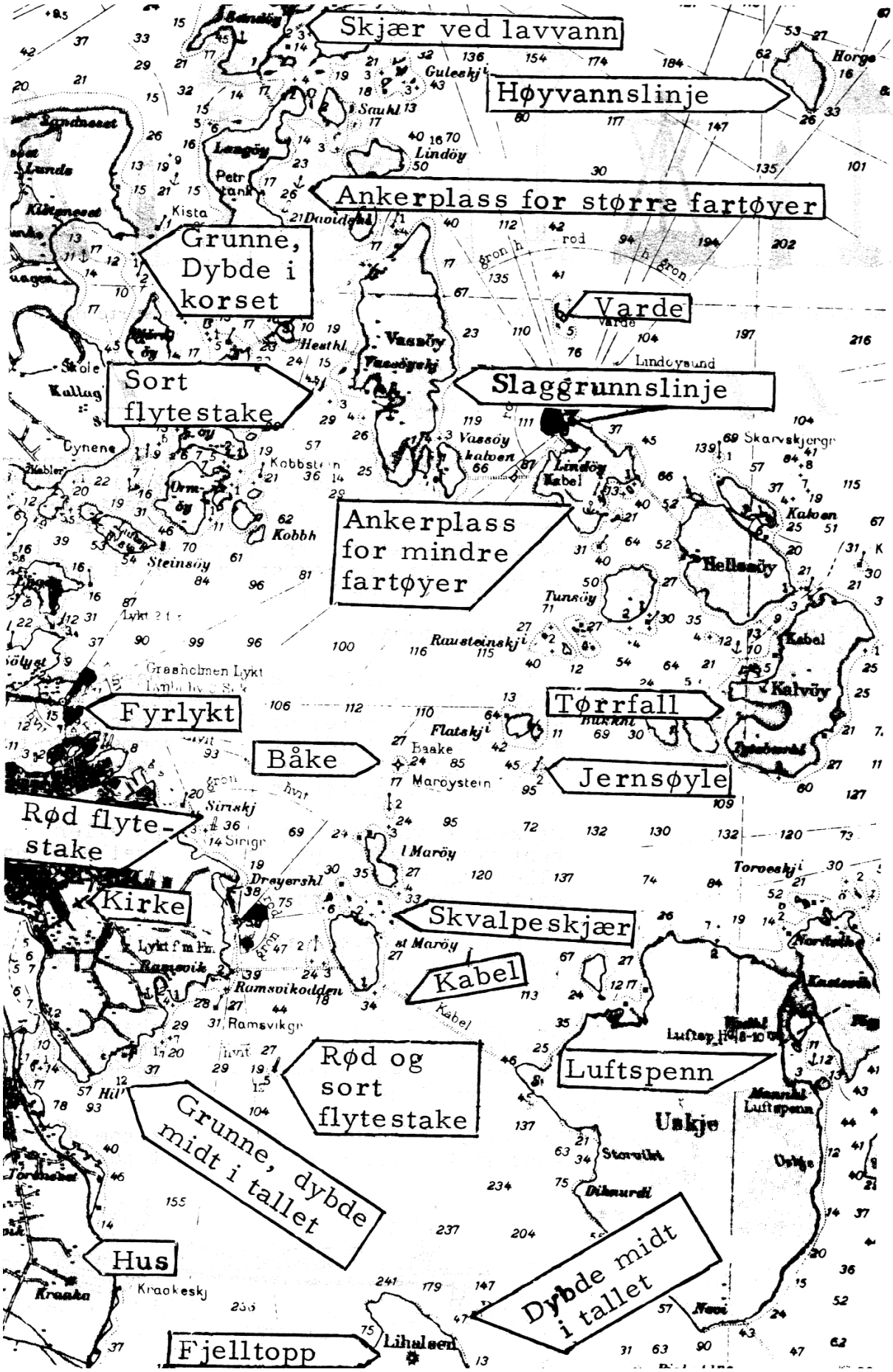
Rød-hvite merker.
Senterledsmerker.

SENTERLEDSMERKER
Merket angir at det er seilbart farvann rundt hele merket; det markerer ikke fare. Merket kan bli brukt som midtmerke i en separasjonssone, og angir da at leia går i hver sin retning på sidene av merket.
Det kan også brukes som landkjenningsmerke, eller startmerke inn til havn..

SPESIALMERKER
Merket angir et spesielt område eller forhold, som enten er angitt i kartet eller et annet nautisk dokument.

Spesialmerker.
F.eks. badeplass

NY FARE
Er det kommet en ny fare, f.eks. et vrak, en nyoppdaget grunne m.v., kan dette merkes med dobbelt bruk av normale merker, f.eks. 2 røde staker.


Skjær ved lavvann
Høyvannslinje
Ankerplass for større fartøyer
Grunne, Dybde i korset
Varde
Sort flytestake
Slaggrunnslinje
Ankerplass for mindre fartøyer
Fyrlykt
Tørrfall
Båke
Jernsøyle
Rød flyte-stake
Kirke
Skvalpeskjær
Kabel
Rød og sort flytestake
Luftspenn
Grunne, dybde midt i tallet
Hus
Dybde midt i tallet
Fjelltopp

BÅTSPORTKART

I båt finnes en del ekstra karttegn for å gi opplysninger en lystbåtbruker har interesse av. Det er egen farge for friareal og skjærgårdspark. Ellers ser du her noen andre aktuelle karttegn.

FØLGE MED PÅ KARTET

Anvend alltid sjøkart når du er ute på båttur som går litt lenger enn utenfor havnen hjemme. Selv om du kjenner farvannet, skal du ikke seile uten å ha sjøkart i nærheten.

Det skal øvelse til å følge så godt med på kartet at du til enhver tid vet nøyaktig hvor båten befinner seg. I relativt åpent farvann med få men store øyer, og der leden er godt merket, går det som regel greit. Særlig mellom mange små holmer og skjær uten sjømerker blir det straks mye vanskeligere. Da gjelder det om at du hele tiden sammenligner kartet og terrenget, slik at du ikke kommer i tvil om hvilken holme, nes m.v. du ligger ved siden av. Se særlig godt etter forover, slik at du finner holmer, nes, jernsøyler osv. i god tid før du når fram, men se også til sidene etter lykter, flytestaker m.v., idet slike ting du finner gjør at du er sikrere på hvor båten befinner seg.

Jeg syntes du sa du var kjent her!

Er det mye småholmer og skjær i farvannet, er det ofte vanskelig å skjelne holmene fra hverandre. I de fleste kart er det bare noen få høydetall som forteller noe om landet. Kartet forteller ellers ingenting om øya eller holmen er høy eller lav, om den er skogkledd eller naken osv. Sett fra den lave høyden øyet har i en liten båt kan en stor øy se lav og liten ut, mens en liten holme som stiger høyt over havflaten og ser stor ut.

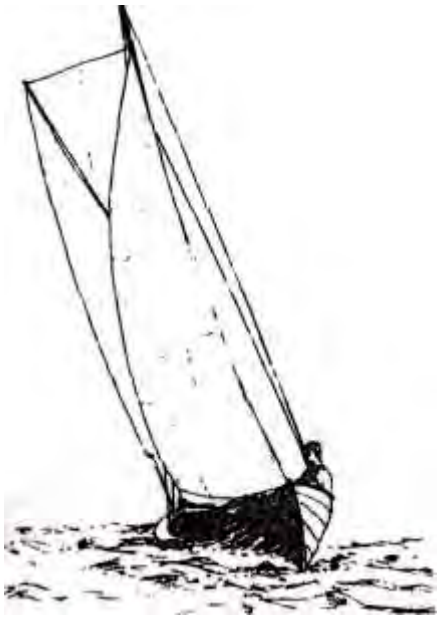
Står du på en høyde og ser utover terrenget, kan det være lett å peke ut leia. Kommer du utenfra og skal inn i leia, virker det som landet "løfter seg", og holmer og øyer flyter sammen med fjellene i bakgrunnen. Sundet du skulle ta sikte på går i ett med landskapet, og åpner seg først for øyet når du er tett innpå sundet. Er bakgrunnen høy, må du nesten inn i fjæresteinene for å kunne se inn1øpet.

Ofte kan det være stor hjelp å måle distanser til bestemte holmer, og kontrollere det mot den tiden du skal bruke på denne distansen.

I blant er det kanskje flere båter ute på tur, og det kan være fristende å regne med at du kan legge bort kartet og følge etter båten foran. Stol aldri på andre slik. Det kan godt hende at de så vidt skjærer klar av en grunne, mens du ligger noen meter fra deres kurs og går rett på grunnen. Det kan også svært godt hende og hender så altfor ofte at navigatørene i den andre båten ikke kan sine ting. Stol i slike tilfelle heller på din egen evne til å lese sjøkartet.

Seilas utenom skipsled

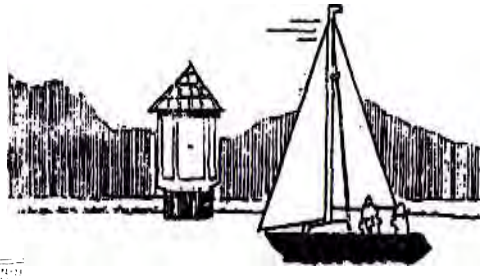
Sjøkartene er alltid sikrest i skipsleidene. Der går både små og store båter, og du kan gjøre regning med at alle grunner er merket, i kartet.



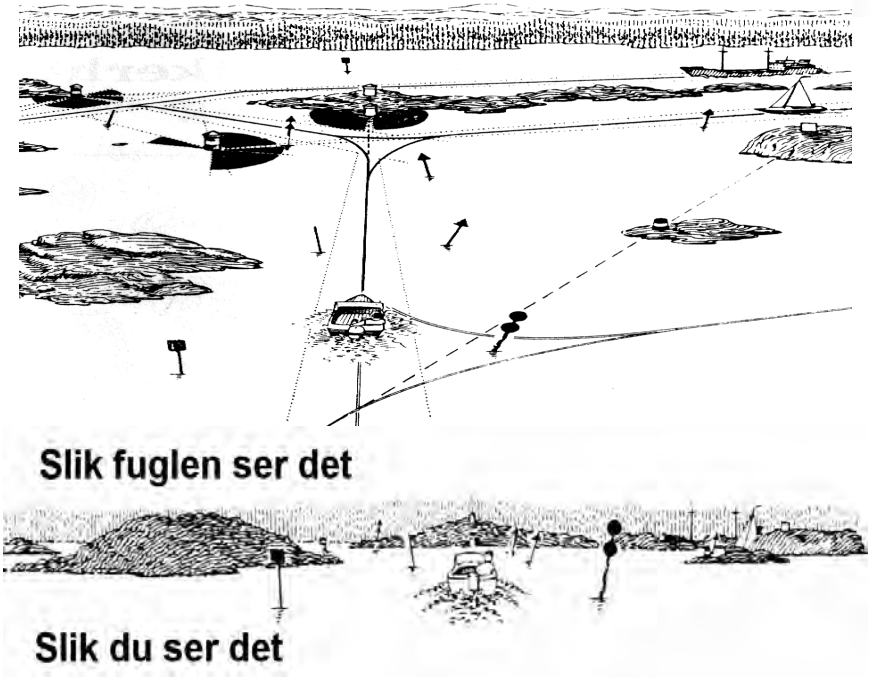
I blant beveger vi oss imidlertid utenom allfarvei, leia. Det kan være når vi skal inn til havn, eller når en seilbåt ligger under kryss. Det kan også være at du vil gå en snarvei. Vær forsiktig med å gå bort fra leia, særlig til å begynne med til du er helt sikker på at du hele tiden kan vite nøyaktig hvor du er.

Er kartet målt for lenge siden, er det heller ikke så nøyaktig som et nymålt kart. Tidspunkt for utgivelse finner du i kartet.
Husk at sjøkartet viser en veldig forminskning av strandlinjen. Dermed forenkles ofte kartet. En liten bukt kan se stor og viktig ut på nært hold, og et nes kan virke stort og se ut som det strekker seg langt ut. I kartet er kanskje disse tingene for små til å markere seg. På grunn av forminskningen vil småholmer på 20 - 30 meters lengde, og som virker heller store i terrenget, bare avmerkes med et lite punkt i kartet. Og et ørlite overvannsskjær er avmerket på samme måte!

Det skal derfor ikke så mange avstikkerne til inne blant holmer og skjær før den uerfarne mister orienteringen. Bruk kompasset for å finne det sundet du skal inn i. Gå ikke helt inntil strendene under kryss med seilbåt for å vinne noen meter på hvert slag. Før eller siden sitter du kanskje fast på en grunne eller driver på land.



Fordi det er så viktig i all seilas i skjærgården, gjentar vi at du alltid må vite hvor på kartet du befinner deg. Skulle du likevel miste holdepunktene, er den sikreste måten å finne deg igjen i kartet, å snu båten og gå tilbake til det siste sikre holdepunktet du hadde!



STYRINGSREGLER

4. Ha kunnskap om Sjøveisreglenes avsnitt om styring og seilas. Demonstrere ved hjelp av modeller riktig manøver for å unngå kollisjon eller nærsituasjon med skip som er i sikte. Identifisere fartøyer som er på kollisjonskurs eller vil komme nær eget skip, og demonstrere korrekt vikemanøver. Gjøre rede for fartsgrensebestemmelser i ditt nærmiljø.

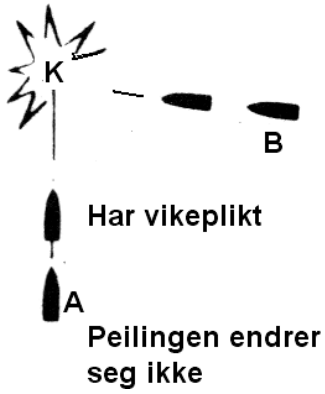
Se først det som står under punkt 9 i heftet om Lettmatrosmerket.

Sjøveisreglene skal gjøre at faren for kollisjon blir så liten som mulig. Med sikte på førere av småbåter, er de viktigste styringsregler som gjelder internasjonalt gjengitt i det etterfølgende, og dessuten er tatt med en del spesielle norske regler.

ANVENDELSE
Reglene gjelder alle slags farkoster som kan nyttes som transportmiddel på vannet, uansett størrelse. Reglene gjelder i alle slags farvann, på havet, i havner, elver, kanaler og innsjøer.

SPESIELLE REGLER
I havner må alle båter unngå å komme i veien for en båt ved dens ankomst, avgang, fortøyning eller forhaling.
I havner, ved broer, i trange løp, ved badeplasser m.v. kan det være egne regler, f.eks. fartsbestemmelser. Havnekontorene kan gi opplysninger om silke regler. Enhver fører av fartøy, også småbåter, er pliktig til å kjenne alle silke regler.

ANSVAR
Uavhengig av hva som ellers er sagt i styringsreglene, fritar ikke disse noe fartøy fra å gjøre alt som kan gjøres for å unngå farlige situasjoner eller sammenstøt.



UTKIKK
Det må alltid holdes ordentlig utkikk med alle tilgjengelige hjelpemidler (syn, hørsel m.v.), slik at det kan foretes en fullstendig vurdering av situasjonen og faren for sammenstøt. Det må holdes utkikk til alle kanter, også akterover.

FARE FOR SAMMENSTØT
Nærmer vi oss en annen båt med kryssende kurs, må vi snarest avgjøre om det er fare for kollisjon. Hvis det er tvil om det er fare for sammenstøt, skal det regnes med at det er fare.

Hvis pelingen av det fartøy som nærmer seg ikke forandrer seg merkbart, er det fare for sammenstøt. Nærmer man seg et stort fartøy eller et slep, eller man nærmer seg et fartøy på kort avstand, kan det foreligge fare for sammenstøt selv om peilingen forandrer seg merkbart.

På større båter nyttes kompasset til å måle vinkelen til det andre fartøyet, og om peilingen endrer seg. I en liten båt er det ikke alltid lett å nytte kompasset for å peile om det er fare for sammenstøt.

Holder du stødig kurs, og står eller sitter på samme sted i båten, kan du ta deg et fast merke på rekka, i riggen eller lignende ombord i din egen båt der du ser den andre båten. Ser du den andre båten hele tiden på samme sted, har dere kollisjonskurs. Beveger den andre båten seg forover i forhold til peilemerket, vil den gå klar forenom, beveger den seg akterover i forhold til merket, vil den gå klar aktenom deg.

SIKKER FART

Enhver båt skal alltid gå med sikker fart slik at den lar seg manøvrere riktig og effektivt, og slik at den kan stoppe i tide.

Når vi fastsetter sikker fart, skal vi blant annet ta hensyn til siktforholdene, trafikktettheten, båtens manøvreringsevne (stoppedistanse og svingeevne), mulig bakgrunnsbelysning om natten, vind, sjø- og, strømforhold samt nærliggende farer for seilasen, og hvor dypt båten stikker i forhold til farvannsdybden.

UTFØRELISE AV VIKEMANØVER

Vi har til lettmatrosmerket lært at en vikemanøver skal være markert og utføres i god tid. Virkningen av manøvren ska1 kontrolleres ombyggelig inntil det andre fartøyet er endelig passert og klaret. Et maskindrevet fartøy skal benytte seg av muligheten til å regulere farten eller stoppe når det trengs.

FARTØY SOM 1KKE HAR VIKEPLIKT

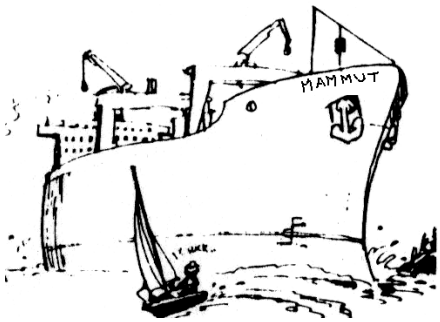
Et fartøy som ikke har vikeplikt skal beholde kurs og fart dersom farvannet gjør dette mulig. Ellers vet ikke den som har vikeplikt hvordan det skal manøvreres.

Dersom situasjonen viser at det fartøy som er pliktig til å holde av veien ikke tar de nødvendige forholdsreglene for unngå sammenstøt, kan man gi oppmerksomhetssignal (minst 5 korte støt) og om nødvendig selv ta forholdsregler for ved egen manøver å unngå sammenstøt.

Et ikke vikepliktig maskindrevet fartøy som på sin babord side har et annet maskindrevet fartøy, må ikke forandre kurs til babord uten at situasjonen fullt ut krever dette.

VIKEREGLER

MINDRE BÅTER



Lystfartøy og åpne båter, enten de drives fram ved årer, seil eller maskin, skal best mulig holde av veien for større fartøyer, rutegående ferger og annen nyttetrafikk i trangt farvann, i sterkt beferdet lei eller havneområde. Man må heller ikke sjenere gjennomfarten slike steder ved å krysse leia, selv om det er med en seilbåt.

Små båter som bare fører eller viser en lanterne eller lykt, skal manøvrere ekstra forsiktig, redusere farten eller stoppe når de nærmer seg et fartøy, eller om dette nærmer seg.

INNHENTENDE FARTØY

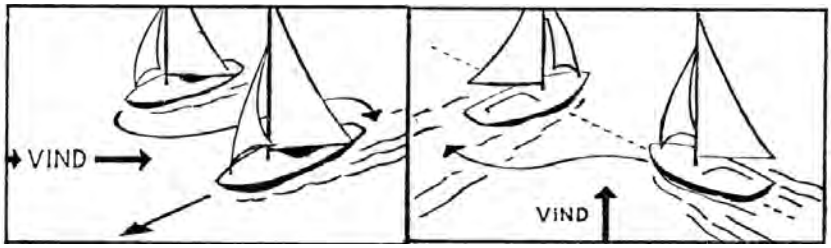
Vi har sett at innhentende fartøy alltid skal holde av veien for det fartøy som innhentes. Vikeplikten beholdes helt til passeringen er helt gjennomført, slik at den innhentende båten helt har passert den andre.

Et fartøy er innhentende når det haler inn på det andre fra en posisjon som er mer enn 22,5 grader aktenfor tvers av dette. Om natten ser man da bare akterlanternen fra det andre fartøyet. Er man om dagen i tvil om man er innhentende, skal man manøvrere som om man har vikeplikt. Passeringen kan skje på begge sider. Valg av side avhenger blant annet av trafikken og farvannets beskaffenhet. Forbikjøring skal skje på god avstand, slik at den båten som innhentes ikke sjeneres.

En båt som innhentes og som er under 20 meters lengde, må i trangt løp vike for et større skip som innhenter.

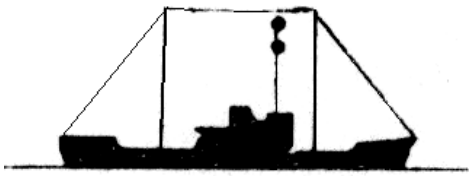
SEILFARTØY

Et seilfartøy er ethvert fartøy under seil hvis det ikke samtidig bruker motoren. Brukes motor i tillegg, regnes det som maskindrevet fartøy, og om dagen skal det forut vises en sort kjegle med spissen ned.

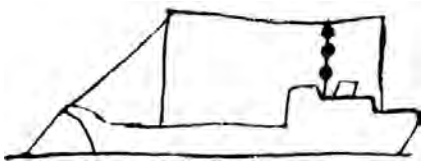


Ti1 Lettmatrosmerket lærte vil at seilfartøy med vinden inn fra babord har vikeplikt for seilfartøy med vinden inn fra styrbord, og at dersom fartøyene har vinden inn fra samme side, har fartøyet til lovart vikeplikten.
Har du vinden inn fra babord, og ikke med sikkerhet kan avgjøre om et seilfartøy till lovart som lenser har vinden inn om babord eller styrbord, skal du holde av veien for fartøyet.

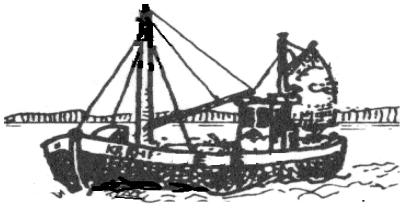
Vindforandringer kan medføre at du i en seilbåt må endre kurs, og til og med at du må gå baut. Det er bedre at du gjør en tidlig baut, enn å risikere å komme opp i en situasjon med fare for sammenstøt.



Et seilfartøy har ellers vikeplikt for:
- Et fartøy som ikke er under kommando, det vil si at fartøy som av en eller annen grunn ikke er i stand till å manøvrere som foreskrevet i reglene. Om dagen skal et slikt fartøy ha to sorte kuler eller lignende signalfigurer anbrakt loddrett over hverandre.

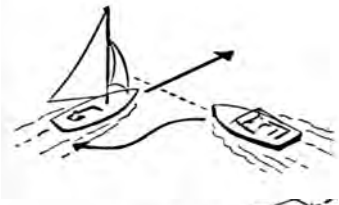


- Et fartøy som har begrenset evne ti1 å manøvrere, f.eks. fartøy som legger ut eller tar opp sjømerke, kabel og lignende, fartøy som mudrer, fartøy som overfører personer eller last til annet fartøy m.v. Om dagen skal et slikt fartøy ha tre sorte kuler eller lignende signalfigurer anbrakt loddrett over hverandre.



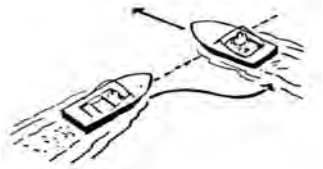
- Et fartøy som holder på med å fiske, det vil si et fartøy med fiskeredskapen ute som begrenser manøvreringsevnen. En båt som fisker med dorg og lignende regnes ikke som fiskefartøy. Om dagen skal fiskebåt vise to sorte kjegler over hverandre, og med spissene mot hverandre, eller en kurv.

MASKINDREVET FARTØY



Et maskindrevet fartøy er enhver farkost som drives fram av maskineri. Dette gjelder også påhengsmotor. Sjøfly på vannet regnes som maskindrevet fartøy.

Vi har sett at et maskindrevet fartøy skal vike for seilfartøy (unntatt når seilfartøy innhenter). To maskindrevne fartøyer som styrer motsatte eller nesten motsatte kurser skal begge vike til styrbord. Om natten vil man da se begge sidelanternene.



Vi har også sett at om kursene skjærer hverandre, skal det fartøy vike som har det andre på sin styrbord side.

Som nevnt har et innhentende fartøy vikeplikt for et fartøy som innhentes.

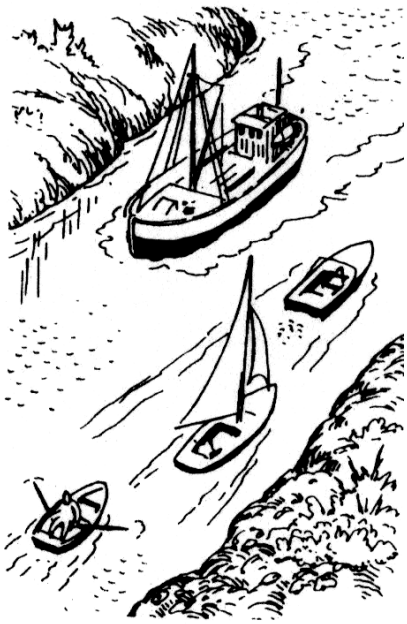
Et maskindrevet fartøy har ellers som seilfartøy vikeplikt for:
- Et fartøy som ikke er under kommando.
- Et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere.
- Et fartøy som holder på med å fiske.

FARTØY SOM HOLDER PÅ MED Å FISKE

Et fartøy som har fiskeredskap ute som begrenser manøvreringsevnen, skal hvis mulig, holde av veien for
- Båt som ikke er under kommando.
- Båt som her begrenset evne til å manøvrere.

FARTØY SOM ER HEMMET AV SITT DYPGÅENDE

Ethvert fartøy (unntatt fartøy som ikke er under kommando eller har begrenset manøvreringsevne og viser signal eller lanterne for dette), skal unngå å sjenere fartøyer som er hemmet av sitt dypgående. Om dagen skal slikt fartøy vise en sort sylinder hvor den best kan sees.



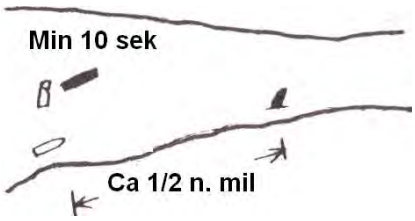
TRANGE FARVANN

For trange farvann, skipsleder og havneområder gjelder spesielle regler. Det meste av skjærgården og indre norsk farvann er i denne sammenheng trang farlei. Er du i tvil om farleia er trang, skal du regne den som trang.

Til lettmatrosmerket har vi sett at alle båter i slike farvann skal holde seg så langt som mulig ut til styrbord side av farvannet som sikkerhet og fremkommelighet tilsier. Båter skal ikke krysse farvannet slike steder slik at de sjenerer gjennomfarten for andre fartøyer som kan gå sikkert bare der. Dette gjelder også seilbåter. Oppstår det fare for sammenstøt, gjelder vanlige vikeregler. Må en seilbåt p.g.a. vindforholdene krysse leia, må dette skje særlig varsomt, og uten å sjenere båter som går i leia.

Fartøy under 20 meter skal ikke hindre gjennomfarten for fartøy som bare kan gå sikkert i en trang lei.

Skal man runde en sving i leia, eller et sjømerke, skal man også holde til styrbord. Dette innebærer at man får yttersving ved dreining til babord og innersving ved dreining ti1 styrbord.



Maskindrevne fartøyer som nærmer seg trangt farvann, skal ca. ½ nautisk mil før gi et minst 10 sek. langt støt i fløyta, som oppmerksomhetssignal.

Er farvannet så trangt at møtende fartøyer ikke kan passere hverandre uten fare for sammenstøt, skal det sist ankomne fartøyet vente, dersom det andre fartøyet har gitt det nevnte signalet.

Et fartøy som allerede er inne i et slikt trangt løp, skal gi minst 5 korte støt i fløyta overfor møtende fartøy. Det møtende fartøy skal da vente til det andre har passert.

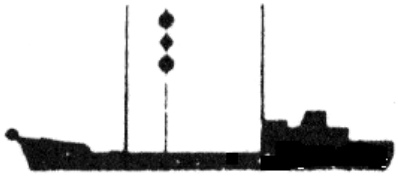
Ønsker et innhentende fartøy å passere et forangående i trang lei skal gis følgende signaler:
- to lange og et kort støt betyr: "Jeg akter å gå forbi på Deres styrbord side".
- to lange og to korte støt betyr: "Jeg akter å gå forbi på Deres babord side".

Det fartøy som blir innhentet skal, når det er klar til at passeringen kan skje, gi et langt og et kort, et langt og et kort støt.

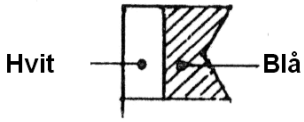
Fartøy som holder på med å fiske skal unngå å hindre trafikken i lei som brukes av andre fartøyer.

Et hvilket som helst fartøy skal unngå å ankre eller fortøye slik at dette hindrer passasjen for eller skader andre fartøyer. Farten skal avpasses slik at det ikke kan oppstå skade ved bølgeslag eller på annen måte.

TRAFIKKSEPARASJONSSYSTEMER
Et trafikkseparasjonssystem er et område hvor møtende trafikk går hver sin lei, i likhet med kjørebaner på land. Leiene er adskilt med en separasjonslinje eller separasjonssone. Normalt skal fartøyer gå inn i og ut av en slik sone (lei) bare ved endepunktene, og uten tvingende grunn skal man ikke krysse slik separasjonssone andre steder, og man skal heller ikke ankre der. Ellers gjelder sjøveisreglene i systemet. Trafikkseparasjonssoner er avmerket i sjøkartene.



PASSERING AV DYKKERFARTØY
Dagsignalet for fartøy som brukes til undervannsarbeid består av to kuler og en terning med spissen opp, alle merker sorte. Fartøyet markerer med det internasjonale signalflagg ”A” eller tilsvarende merket skjerm at ”Jeg har dykker nede. Hold godt klar og gå med sakte fart".



Signalflagg "A"

Andre fartøyer skal da passere med forsiktighet, og maskindrevne fartøyer skal om mulig stoppe maskinen.

NEDSATT SIKT
Nedsatt siktbarhet inntreffer som regel under tåke, snøtykke eller sterkt regnvær. Ettersom et fartøy skal gå med sikker fart, skal man manøvrere særlig varsomt under nedsatt sikt.

Hører man tilsynelatende et fartøys tåkesignal forenom tvers, slik at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal man redusere farten til minste styrefart. Om nødvendig skal man stoppe helt, og i a11e tiltelle navigere ytterst varsomt inntil faren for sammenstøt er over.

LYDSIGNALER
Oppmerksomhetssignal. Når to fartøyer nærmer seg hverandre, og det ene fartøyet ikke kan forstå det andre fartøys manøver eller hva det akter å gjøre, eller er i tvil om det tar tilstrekkelige forholdsregler for å unngå sammenstøt, skal det gi minst fem korte støt med fløyta raskt etter hverandre.

Ved manøvrering kan gis følgende lydsignaler:
- Et kort støt som betyr ": Jeg forandrer kurs til styrbord".
- To korte støt som betyr "Jeg forandrer kurs til babord".
- Tre korte støt som betyr "Jeg bruker maskinkraften akterover".

Kort støt skal ha en varighet av ca. et sekund.
Langt støt skal ha en varighet av fra fire til seks sekunder.
Alle signaler ovenfor kan etterfølges av lyssignaler av samme type som lydsignalet.

REGLENE SKAL FINNES OMBORD
Enhver fører av dekket fartøy skal sørge for at minst et eksemplar av sjøveisreglene er ombord.

HAVNE-/ TRAFIKKBESTEMMELSER
I en del havner og andre områder er det fastsatt særlige havne- og trafikkbestemmelser, bl.a. bestemmelser om begrenset fart. Disse regler har vi plikt til å kjenne til, selv om disse ikke er angitt i kartene. De særlige regler kan vi få rede på av vedkommende havnemyndighet.

LOGGBOK

5. FØRE EN ENKEL LOGGBOK OMBORD I EN SPEIDERBÅT.

LITEN DEKKSDAGBOK
For litt større båter er det påbudt å føre en "Liten dekksdagbok".

Dagboka inneholder en del sider om kompass, radio mv. For opplysninger om selve seilasen ser du nedenfor hvilke rubrikker en slik dagbok har.

DEKKSDAGBOK

..... dag dato ..... måned, 19 ..... , sted .....

1.	2.	3.	4.	5.	6.
Skipets tid ved kurs-forand-ringer	Styrt kurs Gyro- eller magnet-kompass	Seilt kurs rettvis-ende	Seilt distanse iflg. logg eller maskin	Skipets tid ved posisjo-nens bestem	Posisjoner (Stedlinjer angis rettvisende eller ved system-symbol, avstander i nautiske mil og tideler av nautiske mil. Se forøvrig an-visninger for utfylling av rubrikken.)

Tegn	VÆR Betydning	Tegn	SJØ Betydning
a	klart	0	havblikk
b	lett-skyet	1	småkruset sjø
c	halvklart	2	smul sjø (småbølger
d	skyet	3	svak sjø
e	overskyet	4	noe sjø
f	meget mørk og truende	5	mye sjø
		6	høy sjø
g	byget	7	svær sjø
h	disig	8	veldig opprørt hav
i	tåket	9	overordentlig opprørt hav (slik som det kan være i senteret av tropiske sykloner)
j	yr (duskregn)		
k	regn		
l	snø		
m	torden		

Skala	Navn på vindstyrken	Vindstyrke i knop	Vindstyrke i meter pr sek
0	Stille	Mindre enn 1	0,0— 0,2
1	Flau vind	1— 3	0,3— 1,5
2	Svak vind	4— 6	1,6— 3,3
3	Lett bris	7—10	3,4— 5,4
4	Laber bris	11—16	5,5— 7,9
5	Frisk bris	17—21	8,0—10,7
6	Liten kuling	22—27	10,8—13,8
7	Stiv kuling	28—33	13,9—17,1
8	Sterk kuling	34—40	17,2—20,7
9	Liten storm	41—47	20,8—24,4
10	Full storm	48—55	24,5—28,4
11	Sterk storm	56—63	28,5—32,6
12	Orkan	Over 63	over 32,6

Fra ..... Til .....

7.	8.	9.
Skipets tid ved farts-forandr-inger	Maskin-ens fart	Andre notater, f.eks. om strøm, drift, vær, sjø, barometer, temperatur, utkikk, lanterner, tåke-signaler, issituasjon, radar, radiotelefon, dyp-gående, fribord etc.

Ombord i de fleste speiderbåter er vi ikke pliktige til å føre en slik dagbok, men vi bør likevel for de større speiderbåtene som nyttes til overnattingsturer føre en noe enklere loggbok. I denne bør tas med en del av de opplysningene en vanlig dekksdagbok inneholder, men vi kan forenkle loggboken noe i forhold til dekksdagboken. Du bestemmer selv hvilke rubrikker du vil ha med i loggboken, men blir det for mange rubrikker vil som regel føringen bli mangelfull, fordi ikke alle tar seg tid til å fylle ut alt.

Loggboken skal følge båten, og i den fører du inn det som hender under turen. Du må derfor ikke forveksle denne med seilingslisten som skal føres om hvem som er på tur, hvor dere skal hen og hvor lenge dere blir borte. Seilingslisten skal ligge igjen på land, slik at f.eks. lederen din kjenner til turen om noe skulle skje.

I blant fører du en egen loggbok for en bestemt tur. Opplysningene skal imidlertid stort sett være de samme enten det er båtens vanlige loggbok du fører, eller det er en egen loggbok for turen.

Er det en egen loggbok for turen, bør du legge ekstra mye arbeid i FØRSTESIDEN slik at den blir penest mulig og gir et godt og ordentlig inntrykk. Den bør inneholde:
- Hva slags tur det er
- Dato
- Hvor turen går fra
- Hvor turen går til
- Navnet på den som skriver loggen
- Navnet på den som skal ha loggen

Fører du i båtens loggbok er det også fint om du legger ekstra arbeide i førstesiden. Også denne skal inneholde:
- Hva slags tur det er
- Dato
- Hvor turen går fra
- Hvor turen går til

I dette tilfellet vil det som regel gå på omgang blant deltakerne å føre loggboken.

Først i loggen fører du navnene på dem som er med på turen, og gjerne hva slags stilling vedkommende har, patruljefører, patruljeassistent osv. Så fører du inn opplysninger om vær, vind, sjøgang osv. for det tidspunkt turen starter.

I en vanlig dekksdagbok som brukes i handelsflåten føres ikke tekst om hva som hender, men opplysning om kurser, steder som passeres, været osv. En slik bok vil kunne belyse det som skjedde om bord dersom et uhell skulle inntreffe, men vil være lite interessant å lese i. En loggbok i en speiderbåt bør derfor inneholde noe om hendingene på turen.

Under spesielle forhold, f.eks. under nedsatt sikt, bør også en slik loggbok inneholde passeringstider for lykter, loggstand m.v. slik at du kan finne ut hvor langt du er kommet i forhold til siste kjente punkt.

Et eksempel på hvilke rubrikker du minst bør ha med i loggboken og hvordan en slik side kan se ut, ser du her:

Patruljetur for Terne

kl.	Sted	Logg	Dist-anse
		19.-20. mai 1985 fra Sandnes til Usken Deltakere: Arne Hetland, patruljefører og skipper Bjørn Hansen, patruljeassistent Sigurd Pedersen, Arild Holm, Svein Olsen, Birger Bjørnsen.	
1530	Sandnes	Møtte på Sjøbadet, gjorde seilklar. Skyet vær, lett SV bris.	
1550	—"—	Kastet loss, og hadde fin liggende vind utover Gannsfjorden	
1630	Dale	Været ser ut til å lette noe, og solen begynner å titte fram. En ganske stor båt, „Tere Jarl" passerte nettopp, og jeg skal si det ble huskestue ombord. Alt vi hadde plassert så fint på benkene rasta utover dørken Vi prøvde manøvren „Boye overbord", og det gikk fint.	3 n.mil

Slik kan du fortsette etterhvert som noe hender og med ting du ser.
God tur!

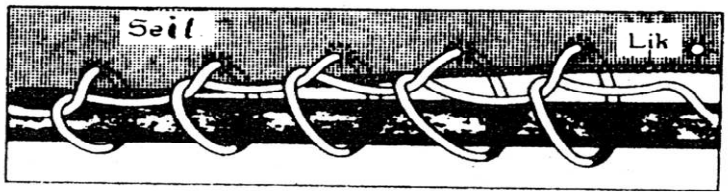
MANØVRERING

6. VISE GOD FERDIGHET I Å MANØVRERE EN SEILBÅT (SOM SKIPPER) UNDER ULIKE FORHOLD (SETTE, REVE OG BERGE SEIL, OG TRIMME SEIL I FORSKJELLIGE VINDRETNINGER), ELLER VIS GOD FERDIGHET I Å MANØVRERE EN MOTORBÅT. LÆR OM FAREN VED Å MANØVRERE FOR NÆR LAND ELLER OPP TIL STØRRE SKIP UNDER FART.

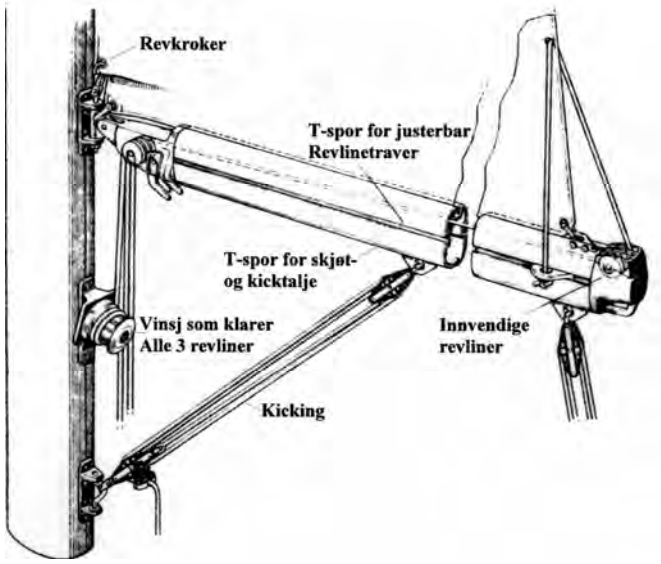
Først bør du finne fram heftet om Lettmatrosmerket, og studere det som er fortalt om manøvrering under pkt. 8.

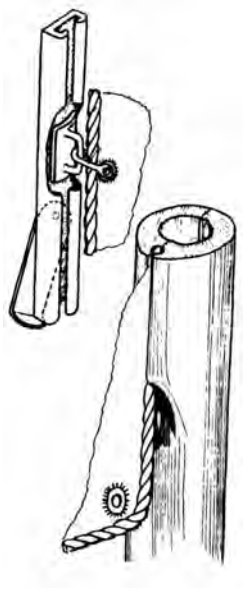
VI SETTER SEIL

Før du setter seil, bør du kontrollere at all utrustning er med. og at alt er stuet slik at ingenting kan skades eller falle overbord om båten begynner å krenge. Deretter slår du under seilene (setter dem fast), slik at de er klare til å heises.



På tegningen ser du hvordan storseilet festes til bommen på en litt større båt med seilpresenning. Du begynner med å gjøre seilet fast inne ved masta og deretter strammer du det ut mot bomnokken (ytre enden av bommen), og gjør det fast ute. Så fester du seilet ned til hele bommen som vist, og det gjelder å stramme det jevnt ned slik at presset blir det samme langs hele underliket.





På de fleste nyere båter er det spor både i mast og bom, der liket på seilet tres inn. På andre båter festes seilet til mast og bom ved hjelp av sleider som glir på en skinne som er festet til mast og bom, eller i et spor.
Også ved disse måter å feste seilet til bommen med, festes seilet først inne og strammes så ut til bomnokken.

Nå er vi klar til å feste fallet - sørg for at det er klaret opp først. Er det renne i masten tres den øvre ende av liket inn i rennen, og fallet festes rundt seilet slik at det ikke blåser ut. Er det spor på masten trer du på alle sleidene og låser dem slik at de ikke kan gli ned. Seilet fester du også i dette tifelle.

Sett i spilene i sine lommer, og sørg for at de ikke kan gli ut under sellas.

Er det et seil som ligger fast på bommen under seilpresenning, legger du presenningen pent sammen, legger denne bort og fester fallet.

Er det et spriseil, fester du dette inne ved masten, og trer i sleidene eller i rennen som nevnt ovenfor. Så fester du skjøtet, fallet og gjør klar spristaken.

Deretter fester du fokka, først nede, så alle stagkrokene (pass på at ingen vender opp ned), og til slutt festes fallet og skjøtene. Se til at de er klare og løper uten floker.

Vi forutsetter at båten ligger vindrett, (med baugen mot vinden), og da er det lett å heise seil. Ligger båten i bøye, og du ikke har fast fortøyning som ligger igjen på bøyen, bør du korte inn fanglina og doble tampen, slik at du har begge tampene ombord. Så blir det bare å slippe opp den ene tampen og hale til deg fra den andre når du kommer så langt at du skal kaste loss.

Har du en båt med bomkrykke (bomkrakk) og bomløft, heiser du opp noe på bomløftet, slik at bommen henger i det, litt høyere enn når den henger bare i seilet. Dermed tar du bort bomkrykken og stuer denne bort.

Er det seisinger rundt storseilet, tar du disse av, og så er det bare å strekke det opp. Først etter at fallet er satt fast, slakker du bomløftet. Fallet skal strekkes så hardt at det begynner å vise seg rynker i seilet inne ved masten, men strekk ikke seilet i stykker. Enten du har bomløft eller ikke, sørger du for at skjøtet ligger løst, slik at seilet får svinge fritt.

Vi begynner alltid med å strekke opp seilene aktenfra (hvis vi ikke skal seile oss ut bare på fokka). Da svinger ikke båten så mye.

Når du heiser må du kontrollere at seilet løper fritt og ikke henger seg opp noe sted. Du bør se på seilet mens du hiver inn på fallet, og da kan du passe på å få seilet forbi et eller annet kritisk punkt nettopp som det slenger akterover.

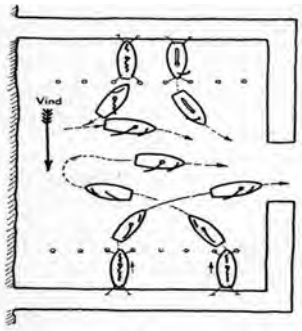
Fokka settes like før du kaster loss. Du strekker ordentlig opp med fokkefallet, til liket blir like mye strukket som staget. Strekker du seilet mer enn staget, kan liket sprenges, fordi mastens kraft under seilas kommer til å tas opp av liket i stedet for fokkestaget.

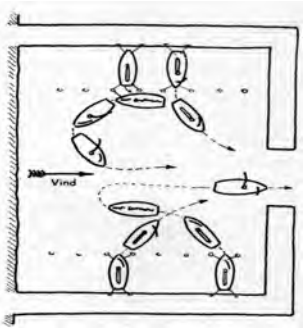
Tenk på forhånd over hvilken vei du skal seile ut, og hvordan du vi1 gjøre for å få båten til å dreie ut denne veien. Fokka kan du bakke til motsatt side av den du vil seile ut til. Ligger du ved kai, kan du la baugtrossa gå et stykke bortover kaien, slik at du kan hale båten noe forover, og gi den litt fart i starten. Du kan også skyve fra.

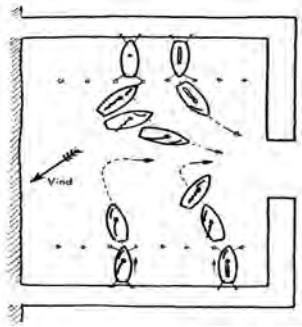
Skal du ut fra bøye, kan du hale trossa et stykke akterover, slik at båten får litt fart og faller av til riktig side.

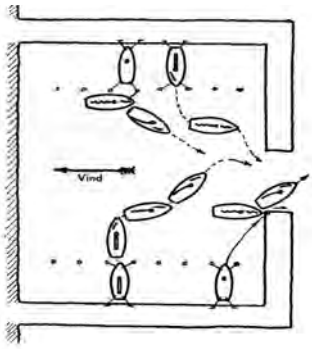
Før båten har fått fart forover, lystrer den ikke roret, og det er derfor slett ikke nødvendig at noen sitter til rors hele tiden. Du kan stå forut og bakke fokka, og når baugen har falt av 30 – 40 grader fra vinden, er tiden inne til å begi seg akterover, hale inn skjøtene og ta roret.

Ligger du langs brygge i pålandsvind, har du som regel ingen mulighet til å seile direkte ut. Da må du forhale til en bedre plass eller ro ut et anker før du setter seil. Du bør forøvrig aldri fortøye på en slik måte at du siden får vanskeligheter med å komme ut.









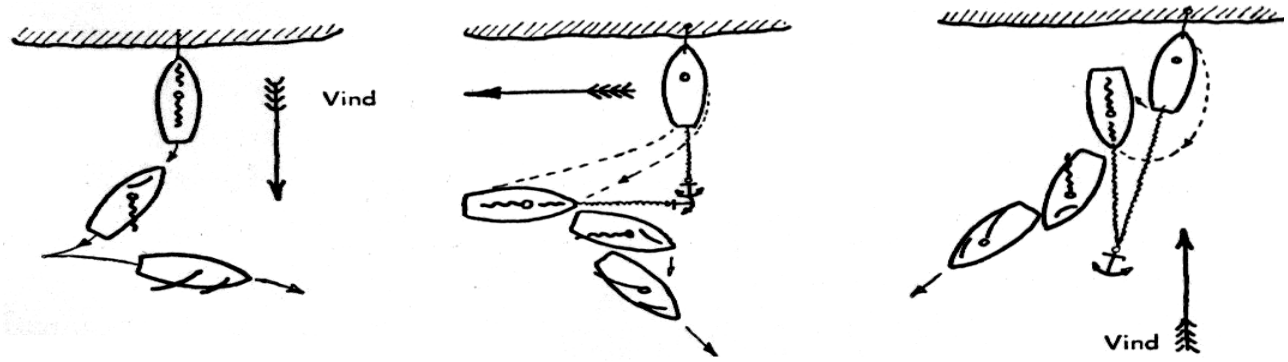
Måter å seile ut fra havn på

Seile ut akterover

Ligger du derimot på lesiden av brygga, kan du stille og rolig heise seil og komme i gang omtrent på samme måte som du seiler fra bøye. Er det svært liten plass, kan du til og med seile akterover. Samtidig som rormannen passer roret (det har omvendt virkning ved bakking) står en annen på fordekket og bakker fokka for hånd, se tegningen forrige side.

Som regel er det sikrere å vende båten og stikke ut en fortøyning aktenfra. Etter å ha heist bare fokka, kan du straks kaste loss og fort få styrefart. Så snart du får tilstrekkelig plass, loffer du til og heiser storseilet.

På tegningen ser du noen eksempler på hvordan du uten hjelp av årer eller motor kan ta deg ut fra strand, og på forrige side fra en trang havn.



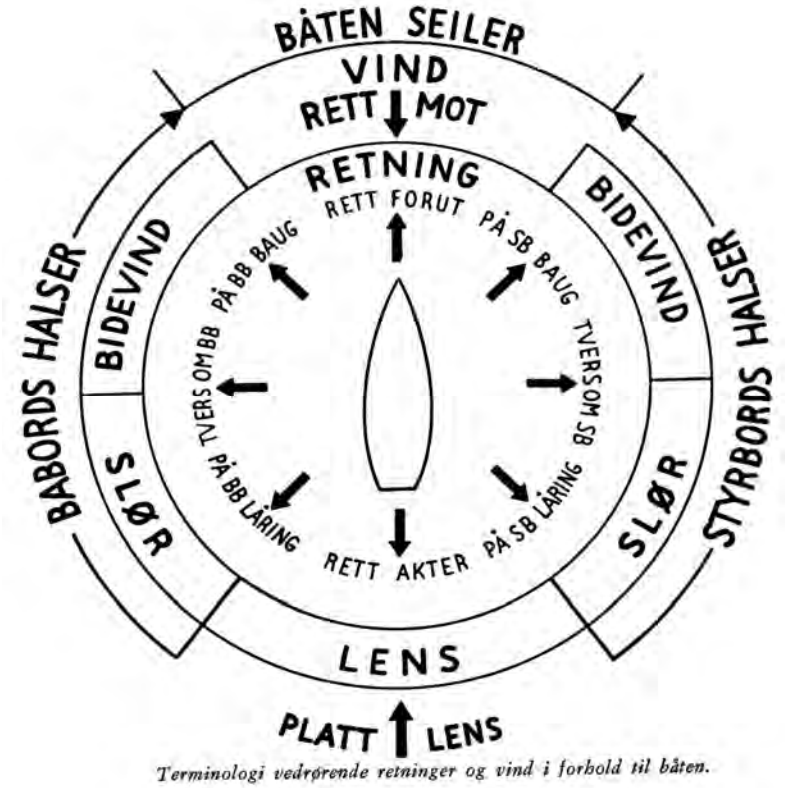
LITT SEILTEORI

Det er ikke noe merkelig i at en seilbåt kan ta seg fram med vinden inn aktenfra, men det er ikke like naturlig at en seilbåt kan seile *mot* vinden.

Først kan vi konstatere at en hvilken som helst båt kan seile med vinden. Direkte mot vinden kan ingen båt seile. Det må alltid være en vinkel mellom seilbåtens kurs og vindretningen. Hvor høyt båten kan ligge i vinden beror på skrogets form, seilets form, bølgene og naturligvis på den som sitter til rors. En flatbunnet båt har ikke store muligheter til å seile bidevind. En kjøl, også en senkekjøl, minker avdriften betydelig, slik at båten kan ligge høyere opp mot vindretningen. Det beror også på hvor mye skjøtene er teitet og sjøgangen om båten skal kunne ligge "høyt i vinden" som det heter.

En moderne seilbåt kan ligge ca. 30° fra vinden, en noenlunde hyggelig eldre båt ca. 45° fra vinden. Skal vi i den retningen vinden kommer fra, må vi krysse eller seile bidevind.

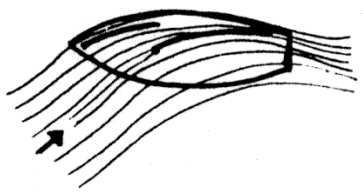
Ved seiling mot vinden øver vinden et trykk mot seilet. Er båten helt flatbunnet, skulle den bli presset sideveis ned mot le. Denne virkningen, avdriften, motvirkes av skroget undervanns - særlig kjølen - og trykket fra båten i sideretning mot vannet. Dette kalles båtens laterale motstand.



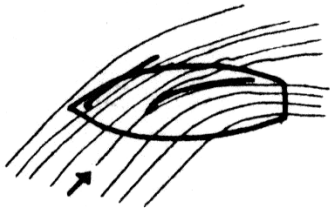
Terminologi vedrørende retninger og vind i forhold til båten.

Jo mer båten krenger, desto svakere blir dette mottrykket. Avdrifter at ved bidevindsseiling skal vi ikke hale skjøtet for hardt til, og ikk også tydelig at båten må kunne motstå et visst vindpress uten å kre ri opp for å motvirke denne virkningen.

Men hvorfor kan båten bevege seg mot vinden? Aerodynamikken har vist at det ikke i første rekke er trykkraften mot seilet, men suget på baksiden av seilet som fører båten framover, på samme måte som suget på oversiden av en flyvinge som løfter flyet. Derfor er det riktig at seilet har rittig form, og at ikke en luftstrøm kan forstyrre denne sugekraften, f. eks. ved at storseilet ikke sitter tett inntil masten. For å få størst mulig sugekraft, bør seilet om mulig følge mastens leside. Presser vi båten for høyt i vinden strømmer da vinden inn på begge sider og vakuumet på baksiden av seilet vi1 derfor forsvinne og båten stanser.



Korrekt stilte seil som lar vinden flyte lett mellom dem og gi maksimum fart.

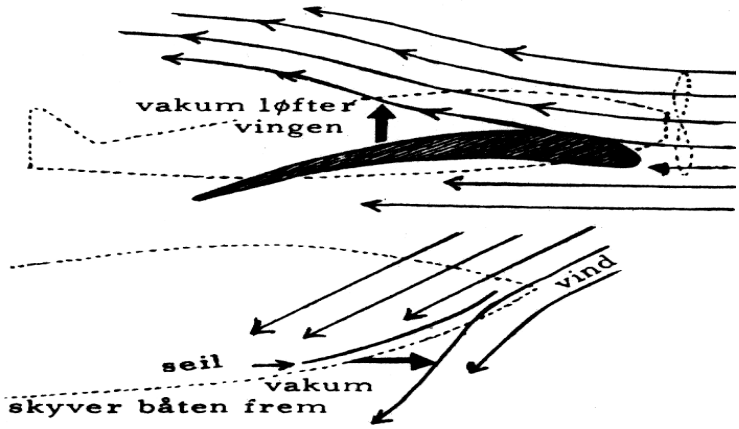


For slakk fokk.

For flat fokk.

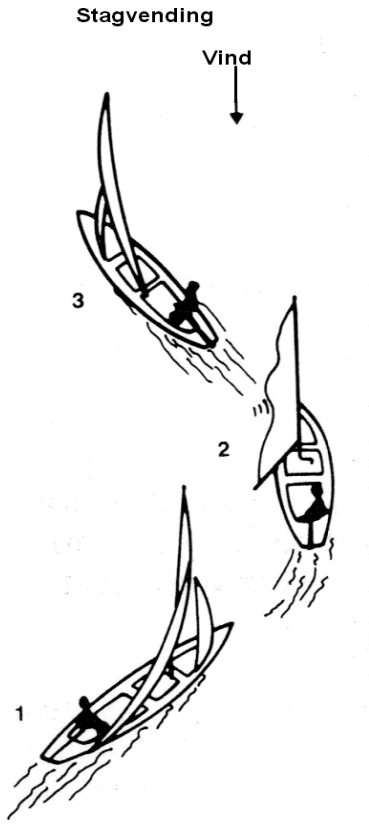
Feil.

På de tre siste tegningene går det klart frem at vinden som "slipper" fokken gir "bakslag" mot storseilet.



BIDEVINDSSEILING

Vi har nå forlatt bøyen, og da gjelder det først og fremst å stramme skjøtene riktig til. Ved bidevindsseiling - eller kryss som en også sier - pleier en som nevnt å regne med at en kan ligge mellom 30 og 40 grader fra vinden. Hvor høyt en kan ligge beror i stor grad på din dyktighet som rormann. I hard vind og motsjø er det ofte nødvendig å holde lavere i vinden, slik at båten får bedre fart gjennom sjøen. Ligger en for høyt, kommer båten bare til å stampe i motsjøene.



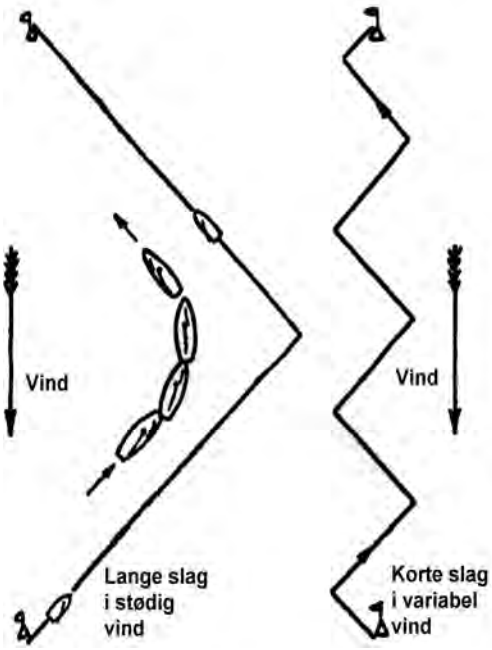
Gjør aldri heftige bevegelser med roret. Det er bare nybegynnere som river og sliter i rorkulten. Beveg det heller varsomt, så bremser du ikke på farten, og båten lystrer mye bedre.

Bidevindsseiling krever stadig oppmerksomhet, slik at en kan loffe til når vinden kommer mer fra tvers. Og likeså falle av litt akkurat i tide når vinden kommer mer forfra, eller skraler som det heter.

Jo mer du ligger opp i vinden under kryss, jo kortere blir vegen du må seile. Men ofte minker farten samtidig, og derfor gjelder det å ta en gylden middelveg. Det er alltid en større feil å loffe til for mye, enn å falle av for mye. Teit ikke til fokkeskjøtet så mye at vinden slår tilbake mot storseilets leside. Da blafrer - eller lever - det ved masteliket på storseilet, og du kan tro at du ligger for høyt i vinden. Prøv da om du kan ha teitet fokkeskjøtet for mye. Etter en tid blir du så vant med dette at du kjenner på roret om skjøtene er galt strammet.

Seil aldri uten vaker (eller ”Windex”) i mastetoppen. Under kryss skal vimpelen og storseilets flater ligge nesten parallelle. Kjennetegnet på en våken rormann er at han stadig holder et øye på vimpelen, slik at den f.eks. ikke slår ut til tvers eller vinkelrett mot seilet under bidevind.

Når du skal vende med en langkjølt båt, kan du ofte få problemer med å komme over på ny baut. Særlig er dette tilfelle når det er en del sjøgang. Du må under slike omstendigheter ta alle forholdsregler om vendingen skal lykkes.



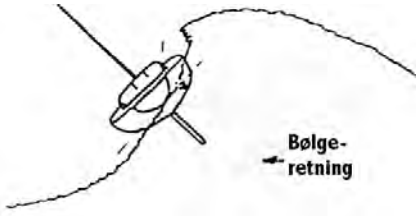
Du begynner med å falle av noe, og helst gi litt slakk på skjøtene slik at du får størst mulig fart. Drei så sakte til - ikke brå bevegelser med roret da det bremser for mye - samtidig med at du slakker ut forseilene og teiter til akterseilene. Fokka bakker du, idet det vil hjelpe til å presse baugen over. Stanser båten helt opp i vendingen, beholder du fokka i bakk, samtidig med at du legger roret helt over til motsatt borde. Båten vil nå begynne å seile akterover, og vil vanligvis falle over til ny baut. Før båten nå skyter fart forover igjen, må du være forsiktig, idet båten kan falle for langt ned. Da kan du få tvers vind med klosshalte seil og uten fart på båten, og da kan du lett kullseile.

Med en liten båt kan du godt stikke ut en åre på lesiden, og ro med denne under vendingen Det er ingen skam å ta slike forholdsregler.

En ting du alltid må passe godt på, er at du vender i god tid før du når land. Ellers kan du risikere at vendingen mislykkes, og du driver på land. Med en langkjølt båt bør du alltid ha plass til et nytt forsøk, og helst også til en kuvending om forsøket mislykkes.

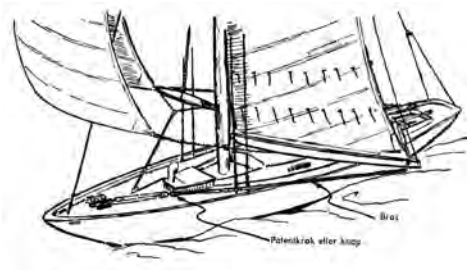
SEILING FOR HALV VIND

Når vinden kommer inn fra tvers (det vil si fra siden), må du gi slakk på skjøtene om du skal holde kursen. Ved denne vindretningen blir presset på storseilet (og dermed på akterskipet) så stort at båten vil loffe til. Dette kan du motvirke ved å føre mer forseil. Dersom det finnes lensebardun skal lovart bardunen være godt tilstrammet. I le skal den være godt utslakket slik at den ikke skjærer seg inn i storseilet og ødelegger det.



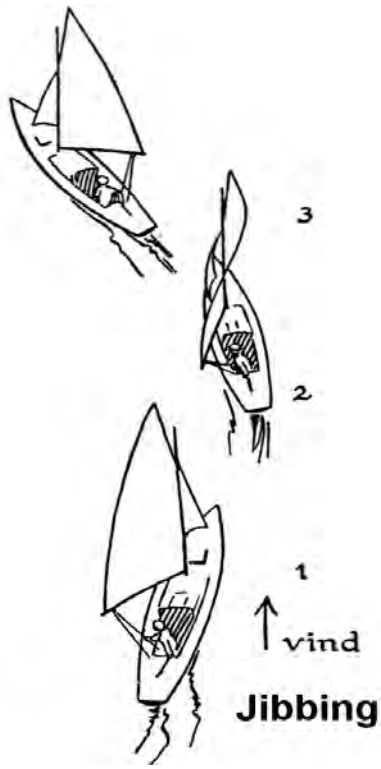
I høy sjø er seiling med vinden inn tvers farlig fordi sjøene lett kan brekke inn over midtskipet. Det er da nødvendig å passe på ved stadig å loffe til eller falle av.

SLØR
Kommer vinden inn aktenfor tvers, slakker du ut enda mer på skjøtene. Det er helt galt å se tilstrammede skjøter på båter som seiler slør. Slakk heller av en aning for mye på skjøtene slik at båten får løpe unna vinden. Seilene drar hest både ved tvers vind og slør dersom skjøtene er utslakket så mye som mulig uten at det begynner å leve i forkant av seilene.



Du kan ha som regel at jo mer akterlig vinden er, dess mer vinkelrett bør seilene stå mot vindretningen. Selv under slør vil gjerne båten loffe til, noe en også her kan motvirke ved å føre større forseil.

LENS
Ved vind rett aktenfra slakkes bommen ut så mye som mulig, nesten til vantet. Pass på at seilet ikke skamfiles mot dette. Spesielt når storseilet er revet ned, kan duken som ligger rundt bommen lett bli skamfilt av vantet. Dette kan du unngå dersom du haler litt inn igjen på skjøtet eller ved å ha vantene kledd. Lens, eller platt lens som det kalles når vinden kommer inn rett aktenfra, er anstrengende for rormann når det blåser friskt. Dersom vinden kommer i kast, vil nemlig bommen lett svinge over til motsatt side. Denne manøveren som kalles jibb, er svært risikabel idet det kan føre til fullstendig rigghavari dersom bommen uforberedt svinger over. Det krever stor påpasselighet, og skulle du merke at det er fare for en jibb, må du straks loffe til slik at bommen presses tilbake. En kan også strekke et tau fra bomnokken til et solid feste på fordekket for å unngå ufrivillig jibb.

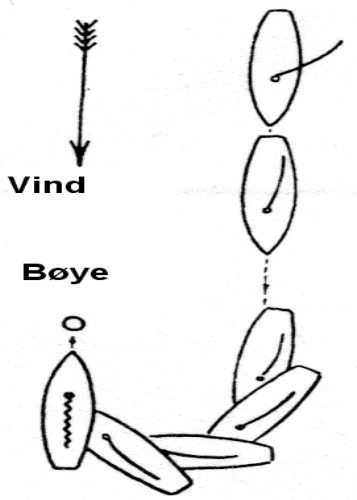


Er det sjøgang under lens kan du komme ut for at bomnokken dupper ned i bølgene. Dette kan føre ti1 at bommen knekker. Derfor kan det under slike tilfelle bli nødvendig å løfte bomnokken noe.

Mange tror at forseilene under lens henger og slår til ingen nytte, men det er feil. Hal fokken midtskips, og du vil merke at dette letter styringen vesentlig.

Iblant kan lensen bli så vanskelig dersom det stadig er fare for jibb at det er bedre å loffe noe, og seile en lenger strekning med bedre fart og større sikkerhet

TILLEGGING VED KAI ELLER BØYE
Vi skal nå se på noen flere tilfeller enn dem som er nevnt under seiling til Lettmatrosmerket.

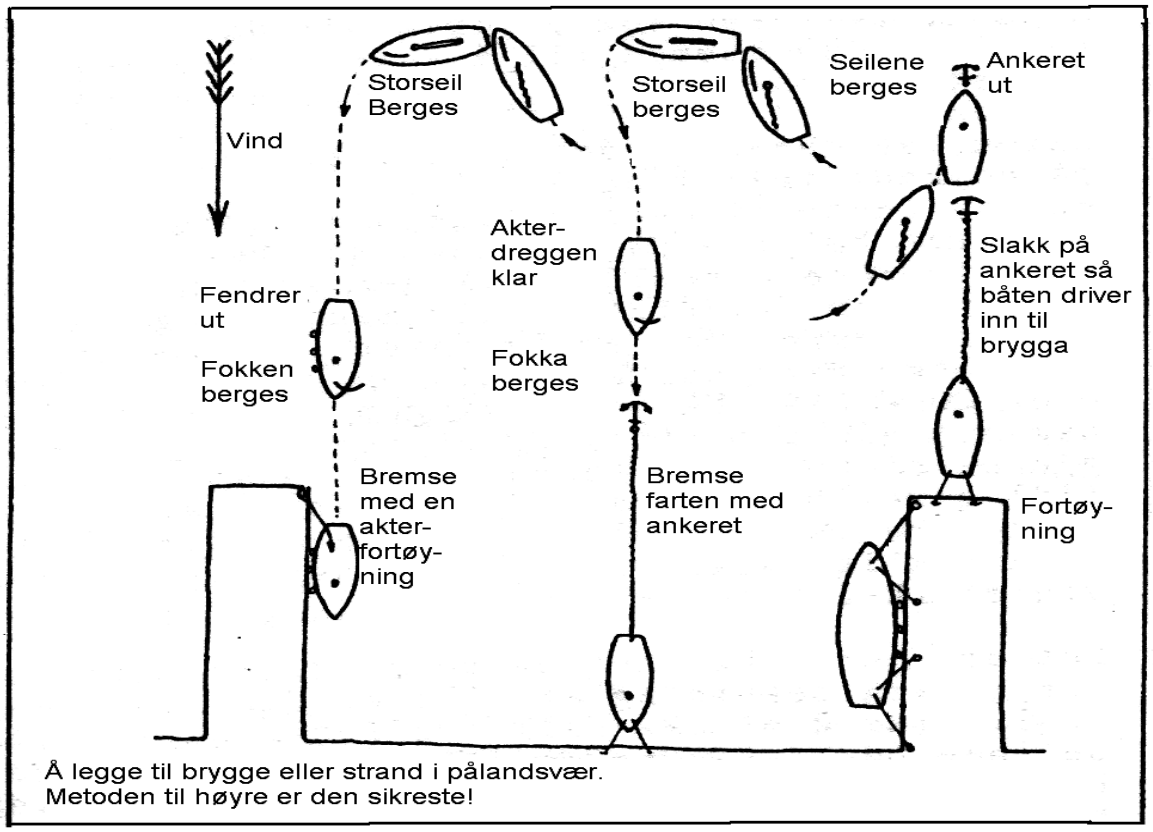


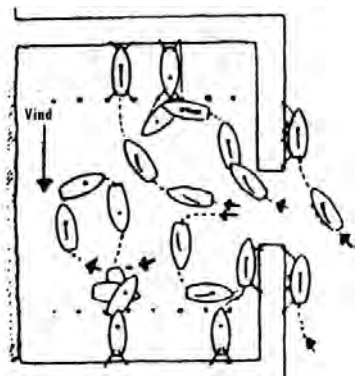
Er plassen i le for bøyen liten, kan du med en liten, kortkjølt båt anvende følgende metode. Forseilet berges, og du nærmer deg bøyen under lens. Umiddelbart idet bøyen passeres, haler du storseilet midtskips. Legg roret til lovart og båten vender på en femøring og ligger stille med stevnen opp mot bøyen.

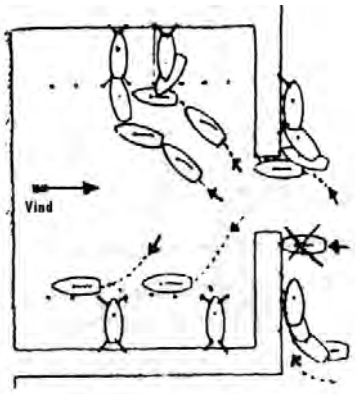
Avstanden til bøyen når den passeres trenger ikke være mer en båtlengde. Tren på manøveren i lite vind slik at du ikke risikerer kullseiling eller å drive på land.

Etter at du har kommet opp til bøyen tar du hurtigst mulig ned seilene. Ta ned forseilene først, og til sist det aktre seilet. Før storseilet berges, settes bommen helst fast i bomkrykken. Skal seilet ligge på bommen under presenning, legger du på seisinger før du tar ned seilet.

Så pakker du seilene pent sammen og legger dem bort, evt. henger dem opp til tørk. Og overalt ombord klarer du opp før du tar fatt på andre gjøremå1 og går i land. Først båten - så meg selv.







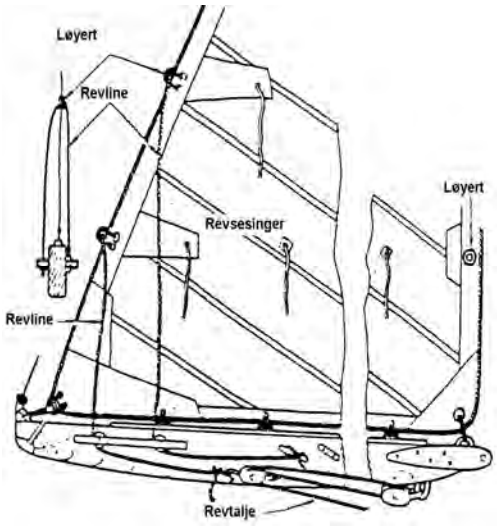
Under seil til havn

REVING

Det er et godt råd å sette seg inn i båtens revingsmuligheter og måter før en setter seil. Reving ute i sjøen i hardt vær er ingen lek. Derfor bør du trene på reving når været er så noenlunde godt. Det er alltid best å reve under bidevindsseiling.

Reving bør brukes flittig. Når seilasen begynner å bli ubehagelig, når krengningen er for stor, når alt rutsjer rundt, når båten banker inn i bølgene og det ryker av baugsjøen, da er det forlengst på tide å reve. Og så blir seilasen som en drøm når du har tatt deg sammen til å reve storseilet.

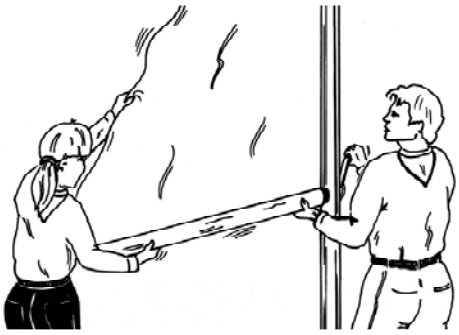
Båten, og dermed besetningen, kommer på høykant igjen, og du fø1er at du har kontroll over situasjonen. Båten møter bølgene på en langt mer behagelig måte - nemlig slik den er konstruert for. Avdriften blir mindre, og farten større. Det er få båter som ikke mister fart når krengningen kommer over 20 - 25°. Nå når revingen er unnagjort går alt fint, og du tenker gjerne at du burde sannelig ha revet tidligere. Det er bare dovenskap eller ukyndighet som avholder deg fra alltid å ha riktig seilføring som passer til vindstyrken.



Det er stor sikkerhet og betryggelse for båt og besetning at alle er fortrolig med å minske seil. Og for forseilene bør det være en selvfølge at du har en stormfokk ombord - da vil du være godt utstyrt for det meste av den vind du kommer ut for under seilsesongen.

REV I HAVN

Skal du seile ut fra havn, kan du som regel gjøre regning med at det er mer vind utpå. Forutse vindstyrken du vil få, og rev før du strekker seil. Det er lettere å ta ut revet om det ikke skulle være nødvendig, enn å reve utpå. Ligger du under seil langs en øy eller en kyst, og venter mer vind når du kommer klar av land, svarer det seg også å reve før du "dreier om hjørnet" og kommer ut i vind og bølger.



REVING KREVER SAMARBEIDE

Da reving foregår i blåsende vær, og ofte tilhørende kraftig sjø, krever manøveren noe øvelse, og et samarbeid mellom rormann og den som rever. Ofte kan det være vanskelig å rope til hverandre på grunn av brus fra sjøene og blafrende seilduk. Da er det godt å ha prøvet i rolig vær først.

Det trenges som regel to personer til revingen: En som utfører selve revingen (ofte den sterkeste), og en som passer roret og storseilskjøtet.

Det er flere revesystemer, men de alminneligste og enkleste krever at en går forut til masten. Husk regntøy (det er ofte mye sjøskvett), redningsvest og livline til å spenne deg fast med.

Best er det å stå eller sitte til lo for masten, med ryggen mot vinden. Der er du tryggest, og du kan se så vel storseilet som besetningen i cockpiten. Dessuten blåser ikke hetten på oljetøyet av eller fylles med vann.

Er det sleider på masten, må du som regel ta ut en splint eller lignende for at storseilet skal kunne trekkes nok ned. Når det er gjort, gjør du tegn til rormannen at storseilskjøtet skal slakkes av, slik at storseilet blafrer vilt. Er fallet festet ved masten, slakker du av på det til øyet for reving i seilet kan festes på revkroken eller på annen måte. Går fallet til cockpiten lar du rormannen eller en annen slakke fallet. Når seilet er festet inne ved masten, strekker du storseilfallet hardt opp igjen.

Deretter strammes selve revelinen, som trekker seilet ned til bommen, eller bommen opp til seilet. Så er revingen overstått, og rormannen haler inn på storseilskjøtet igjen. Revingen trenger ikke ta lenger tid enn det tar å fortelle om det.

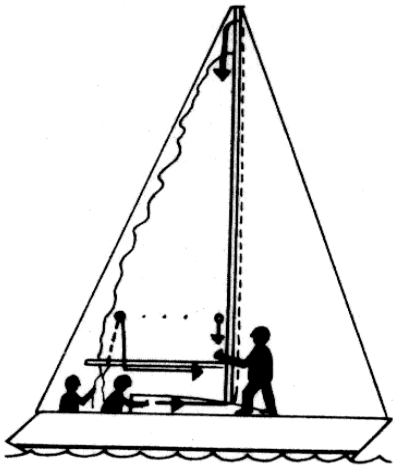
Det kan være flere små variasjoner: Hvis bommen ikke henger i et bomløft fra masten, dypper kanskje bomnokken ned i vannet når storseilskjøtet slakkes av. I et slikt tilfelle må du hale noe inn på revelinen før fallet slakkes. Det krever at det slakkes ytterligere på storseilskjøtet.

Rullerev er greit og sikkert, men seilet står dårlig hvis det rulles mer enn 3 - 4 omganger rundt bommen. Seilet blir for hult, og det kan bli umulig å krysse fornuftig med det. Rullerev lages sjelden på nye seilbåter, men mange eldre båter har rullerev.

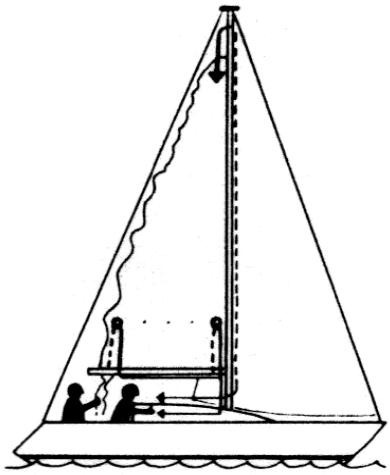
Generelt kan sies at lisserev med tauer som tres gjennom revhull i seilet gir den beste revingen. I noen seil henger tauene i seilet og er festet der, mens du ellers må ha en lenger line som tres gjennom. Seilet kommer da til å stå perfekt også når det er revet. Pass imidlertid på at du ikke fester seilet ned til bommen langs seilet før det er halt ned inne og ute på bommen, og skjøtet er strammet til igjen. Ellers kan du risikere at seilet revner fordi påkjenningen på de små maljene for revlinen ikke er kraftige nok. Lisserevet er forøvrig mange hundre år gammelt, verdens eldste - og det fungerer stadig.

REVING PÅ PLATT LENS

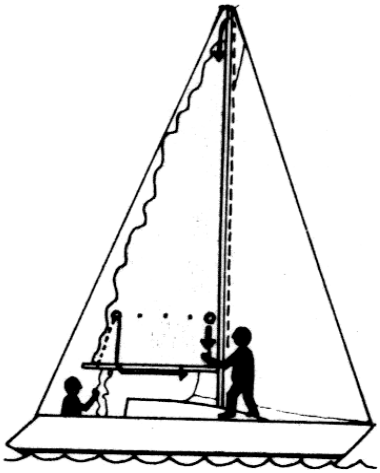
Det er en misforståelse blant mange seilere at båten må ha stevnen opp mot vinden når storseilet skal reves. Har du vinden aktenfor tvers eller du har slør eller lens, er det ikke noen grunn for å dreie båten opp mot voldsomme bølger. Du kan alltid under reving bli på den kursen båten seiler, selv med stort vindpress. En reving på platt. lens er det mest udramatiske du kan tenke deg: Ingen blafrende og smellende seil, ingen ristinger i båten. Men det tar litt lenger tid enn reving når du har mulighet for å slakke ut på storseilskjøtet, og det må brukes mer krefter.



Reving med fall til cockpit og revline til masten



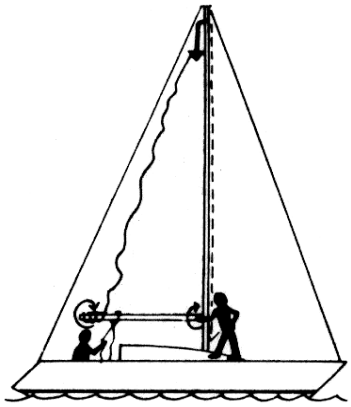
Reving med fall og revline til cockpit



Reving med fall og revline til masten

Platt lens revingen er sikrest, for i hardt vær kan det være farlig, eller i hvert fall ubehagelig, å dreie båten rundt med stevnen opp mot vind og sjø. Når storseilet hales ned på platt lens må du se til at seilspilene ikke knekker over vantene på grunn av vindpresset.

En grei måte å reve på under lens i meget hardt vær er forøvrig å ta storseilet helt ned, og reve mens det er nede. Dette kan være en god løsning under alle vindretninger, særlig når du har rullerev. Du kan også la storseilet bli nede, og heller sette en spristake på fokka.



Reving med rullerev

Revingen er en veldig påkjenning på et seil, og kan lett ødelegge fasongen på det. Har du derfor mulighet til å skifte seilet med et mindre seil, bør du heller gjøre det.

MANØVRERE MOTORBÅT

Til Lettmatrosmerket pkt. 8 lærte vi litt om hvordan roret virker, litt om manøvrering ut fra og inn til havn og opp til bøye. Vi skal nå se litt mer på forskjellige forhold ved manøvrering av en båt for motor.

INGEN MANØVER LIK DEN ANDRE

En erfaren skipper vet at det knapt finnes en tilleggingsmanøver som er lik en annen. Skiftende vindforhold, sjø, strøm og mye annet kan få to manøvrer som synes identiske, f.eks. inn til fast bryggeplass, til å virke forskjellige og kreve forskjellig manøvrering.

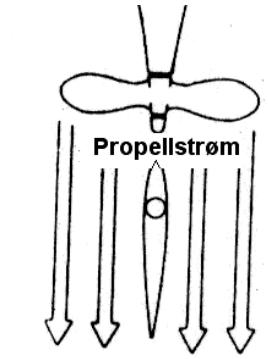
Å være en god skipper og utføre riktige manøvrer under vanskelige forhold krever lang øvelse, og kanskje mislykkes du iblant.

Nå finnes det forskjellige motor/propellanlegg som virker helt forskjellig fra hverandre under manøvrering. De viktigste er:

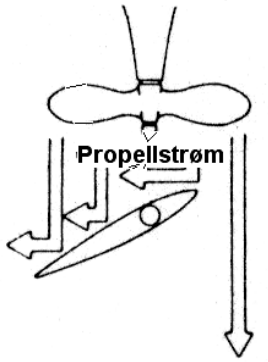
- Utenbordsmotor. Om den har vi tatt med litt under Lettmatrosmerket.
- To motorer og propeller. Da er ofte båten uten ror. Båten har gode manøvreringsegenskaper, idet motorene kan gå hver sin vei, og båten kan ligge praktisk talt stille og dreie helt rundt.
- Vannjet. Da er motorkraften overført til en vannstrøm som kan dreies etter hvilken vei båten skal. Vannstrømmen driver båten forover og akterover. Også vannjet gir gode manøvreringsmuligheter.
- En enkelt propell plassert forenom roret. Vi skal i det etterfølgende bare se på manøvrering med denne type fremdrift.

HVORDAN BÅTEN STYRES

Båten beveger seg framover takket være den strøm som rettes akterover av propellen. Båten med tradisjonelt propell- og rorarrangement får styrevann ved at roret dreier av propellstrømmen. Uten propellstrøm er styreevnen dårlig, selv om båten beveger seg gjennom vannet. Dette er en av årsakene til at det er så godt som umulig å holde styring på en båt som driver.



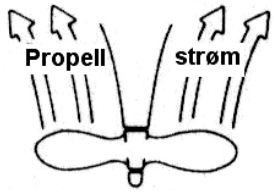
De fleste moderne motorbåter er utstyrt med balanseror - deler av roret stikker ut foran rorstammen. Dette innebærer at hoved-delen av propellstrømmen blir avbøyd når vi svinger. På tross av dette, og avhengig av rorets størrelse, passerer deler av strømmen forbi roret, og forsøker å drive båten rett framover. Båtens styreevne blir bedre jo høyere propellens turtall er, et-tersom propellstrømmen øker. En båt som bakker har ingen propellstrøm som kan passere roret. Derfor er manøvrering akterover det vanskeligste å utføre.

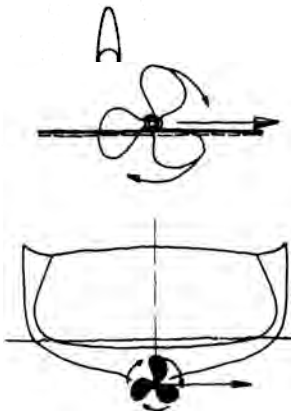


PROPELLENS SIDEVIRKNING

Det hadde vært enkelt å manøvrere en motorbåt på plant vann, hvis det ikke hadde vært for propellens sidevirkning.

En propell driver ikke bare båten rett framover eller rett akterover, men også til siden. Ser du på tegningen av en halvt neddykket propell vil du nok forstå at den skyver båten sideveis. Også en helt neddykket propell vil gi en tilsvarende "skovlhjuleffekt", selv om den ikke er så merkbar som når den øvre halvdelen er over vannet. Ved gang forover vil denne sidekraften være lite merkbar, men i vindstille vær må roret dreies svakt for å holde stø kurs. Hvilken vei roret må dreies er avhengig av hvilken vei propellen går rundt. Gir propellen skyvekraft forover når den dreier mot venstre sett aktenfra, sier vi at den er venstregjenget. En høyregjenget propell dreier med urviseren sett aktenfra.

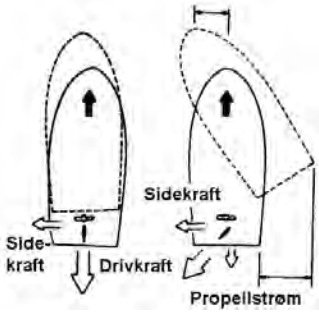




Sidekraftvirkningen må du være spesielt oppmerksom på når du må svinge eller bakke kraftig for å unngå sammenstøt, ved gang i tåke, og når du manøvrerer inn eller ut fra fortøyningsplass.

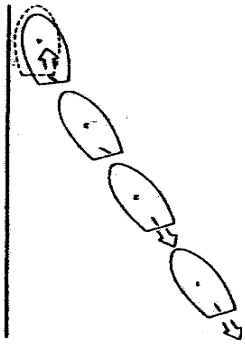
Oppbakking og gang akterover kan skje ut fra to ulike prinsipper:

- Vribar propell; da går propellen i samme retning hele tiden, og oppbakking skjer ved at bladene på propellen vris slik at båten skyves akterover.
- Fast propell; da endres dreieretningen på propellen ved hjelp av et gir når båten skal gå akterover eller bakke opp.



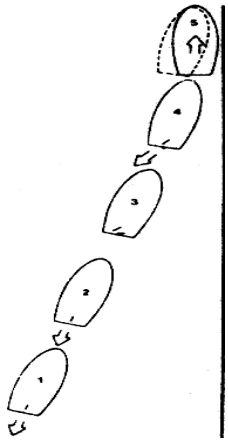
Båten dreier ulikt ved de to prinsippene under oppbakking. Prøv deg fram ute i fritt farvann, så du er kjent med hvordan båten oppfører seg.

Skal vi gå akterover, og vi ønsker å drive akterenden motsatt propellens sidekraft, skal det kjempes lenge før propellens sideeffekt er overvunnet. Ofte kan det da være fordelaktig å frikoble propellen en stund etter at båten er kommet opp i hastighet akterover, mens roret gis mulighet for å gjøre sin jobb uten å motvirkes av propellens sidekraft.



MANØVRERING INN TIL HAVN

En båt med propell vil på grunn av propellens sidekraft vri akterenden mot styrbord eller babord ved oppbakking, og hvilken side akterenden vris til er avhengig av hvilken vei propellen går. Er du kjent med at propellen ved oppbakking vrir akterenden mot babord, er det lettest å legge inntil med babord side. Du går da skrått inn mot kaien med en vinkel på 20 - 30 grader, og med babord side mot kaien. Når du bakker opp, vris baugen litt ut fra kaien, og akterenden inn mot kaien. Vris akterenden ved oppbakking motsatt, gjør du tilsvarende ved tillegging med styrbord side.



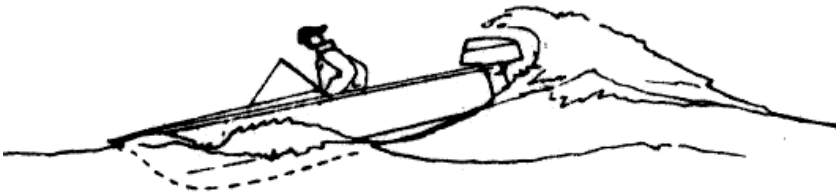
Skal vi legge inntil med "feil" side, må vi utføre manøveren annerledes. Bakker vi hardt opp, vil baugen dreie inn mot kaien, og akterenden ut fra kaien. Bruk mindre fart når du skal inntil, så du slipper å bakke hardt opp. Styr akterenden nærmere kaien enn normalt før oppbakking. Vær klar til å gi litt forover igjen om du ikke kommer helt inntil som tenkt.

NOEN TIPS

Båt er ikke bil! En bil lystrer rattet øyeblikkelig, men en båt svinger etter andre lover. Den dreier om et punkt som er avhengig av fasongen på skroget, båtens stilling i vannet (trimmen), og av farten. I alle fall vil akterenden svinge ut når du dreier båten. Båten på tegningen følger ikke sirkelbanen 1, men slenger ut i en helt annen bue 2. Sørg for at du har plass nok til å klare svingen.

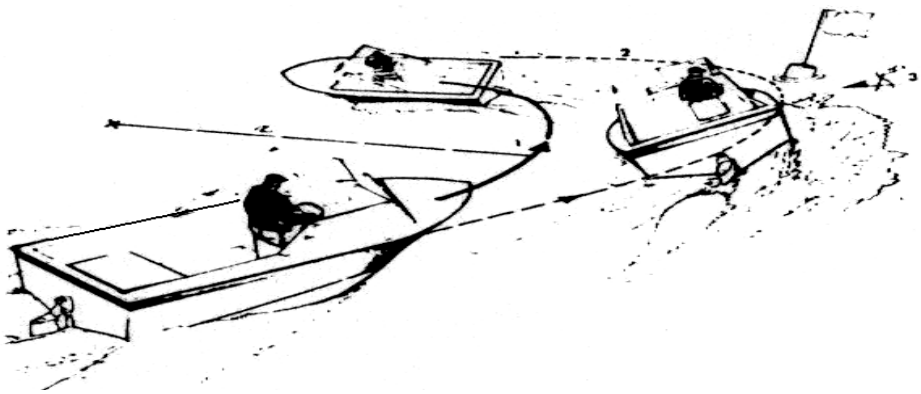
Dette forholdet er merkbart nok når du skal svinge ut fra kai. Skyv båten litt fra før du kopler inn motoren! Akterenden vil ellers kline seg inn til brygga og gli langs denne. Svingen forover blir dermed hindret.

Bråstopp med en båt som holder god fart, kan være farlig. Det gir en akterbølge som kan bryte inn over båten, og kan også slenge den på tvers. Slakk derfor sakte ned på farten.



FARE VED Å MANØVRERE FOR NÆR LAND

En båt klarer seg under vanlige værforhold godt så lenge den er ute i fritt farvann.



Enten du er ombord i en seil- eller motorbåt, er det klokt å holde deg godt klar av le land. Kanskje kan det ligge en grunne tett innmed land. Kommer du med stor fart kloss i land og nærmer deg en odde, kan det lett skje en ulykke om en annen båt kommer ut bak odden.

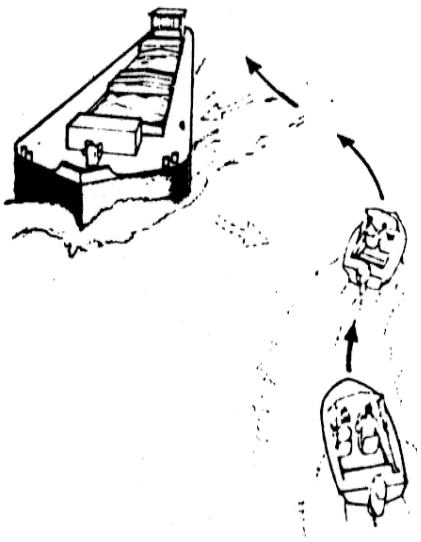
Ofte ligger det garnblåser eller fortøyningsblåser langs land, og disse oppdager du gjerne ikke før du har fått et tau i propellen.

Er det pålandsvind og noe sjø, blir sjøen lett utidig inne ved landet, idet den slår tilbake og blir svært rotet. Strøm kan også lett sette deg inn mot land, og med noe sjø i tillegg vil det bli vanskelig å styre deg ut i fritt farvann igjen.

Skulle det i en situasjon der du ligger kloss i land skje noe galt med seil/rigg eller motor, er det ikke lenge før du ligger og hogger i strandsteinene. Holder du deg derimot godt klar av land, vil du kanskje klare å reparere feilen før noe galt er skjedd. I verste fall får du tid på deg til å ordne deg på annen måte, f.eks. til å legge ut et anker som kan hindre at du driver på land.

MANØVRERE OPP TIL STØRRE SKIP UNDER FART

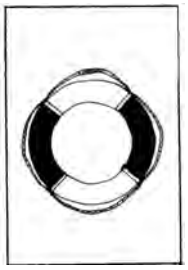
Bli aldri liggende med båt midt i farvannet for å få bølgene fra en større båt. Bølgene kan være farlige, særlig om de kommer feil inn mot din båt. Kommer bølgene mot deg, så slå av på farten og ta bølgene nesten rett forfra. Tar bølgene deg igjen, så sving unna så du får dem rett aktenfra.



Vær ellers forsiktig så du ikke kommer for nær en større båt under fart. En slik båt har kraftig sugeeffekt, slik at båten din kan bli sugd inn mot skutesiden, eller enda verre mot propellen. Da mister du helt herredømmet over båten din, og det kan skje en alvorlig ulykke.

MANN OVERBORD OG OMBORD

7. LÆR Å GJØRE "MANN OVERBORD"-MANØVER UNDER ULIKE FORHOLD. VIS AT DU KAN PLUKKE EN PERSON OPP FRA SJØEN PÅ ULIKE MÅTER.

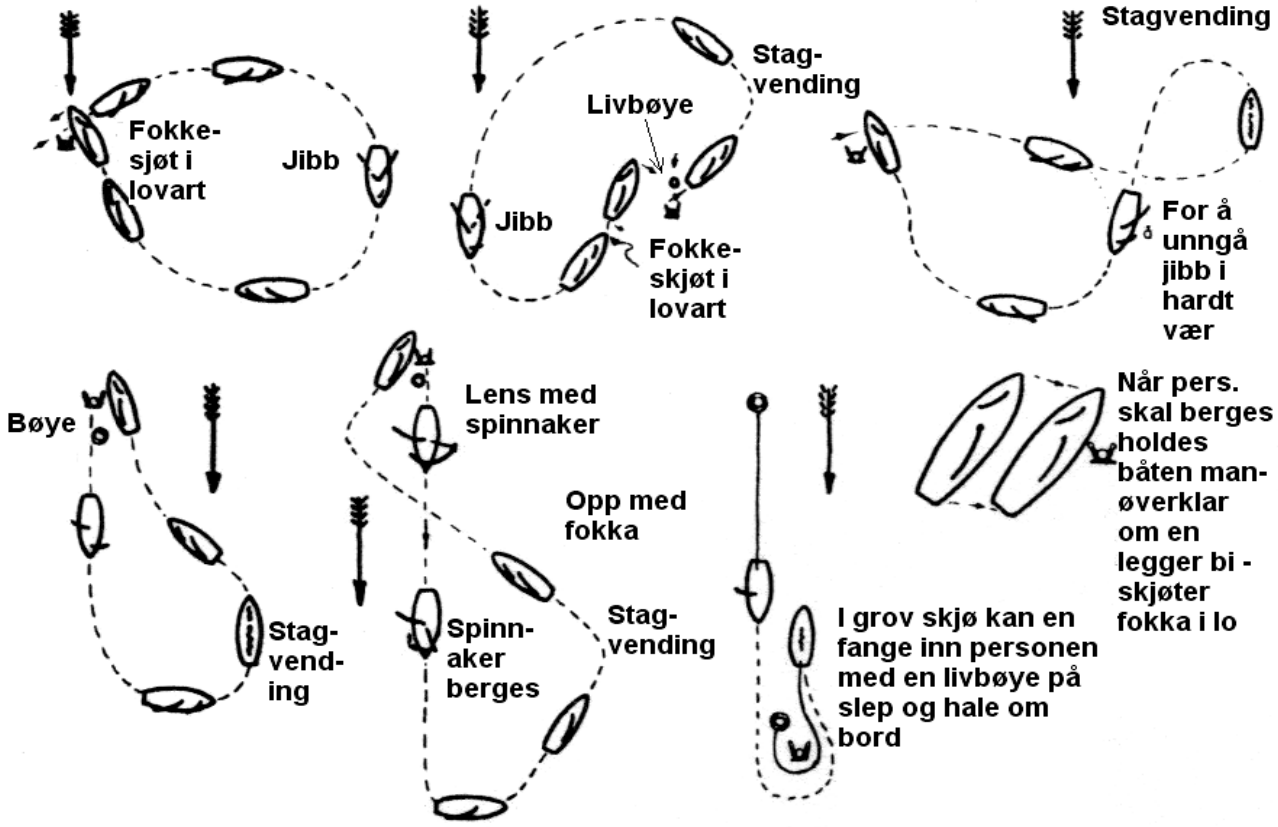


MANN OVERBORD

Det kan lett skje at en eller annen faller over bord ved en uforsiktig manøver. Da må du vite nøyaktig hva du skal gjøre som om det var en gammel vane.

Det første som skal gjøres er å kaste ut en livbøye, samtidig med at du roper "Mann overbord". Så må du straks tildele en ombord jobben med å holde øye med den som er i sjøen. Dette er en viktig ting som mange glemmer, og etter en del manøvrering med båten er det ingen som vet hvor offeret er. Tenk også på hvordan du kaster bøyen, slik at den ikke treffer hodet på den som ligger i sjøen. Har du jolle med, bør du nytte denne. Legg båten opp mot vinden og bemann jollen hurtig.

Dersom du ikke har jolle, må du seile opp til den som ligger i sjøen på en slik måte at du når fram med minst mulig fart på båten.



Manøver ved "MANN OVER BORD"

Seiler du bidevind og det ikke er for hardt vær, utføres manøveren med en jibb som figuren viser. Du faller altså av, jibber og går med blafrende seil opp til stedet.

Ved seiling med vinden inn tvers nytter du samme manøver, men ettersom farten vanligvis er større, kan det bli nødvendig å ta en større sving.

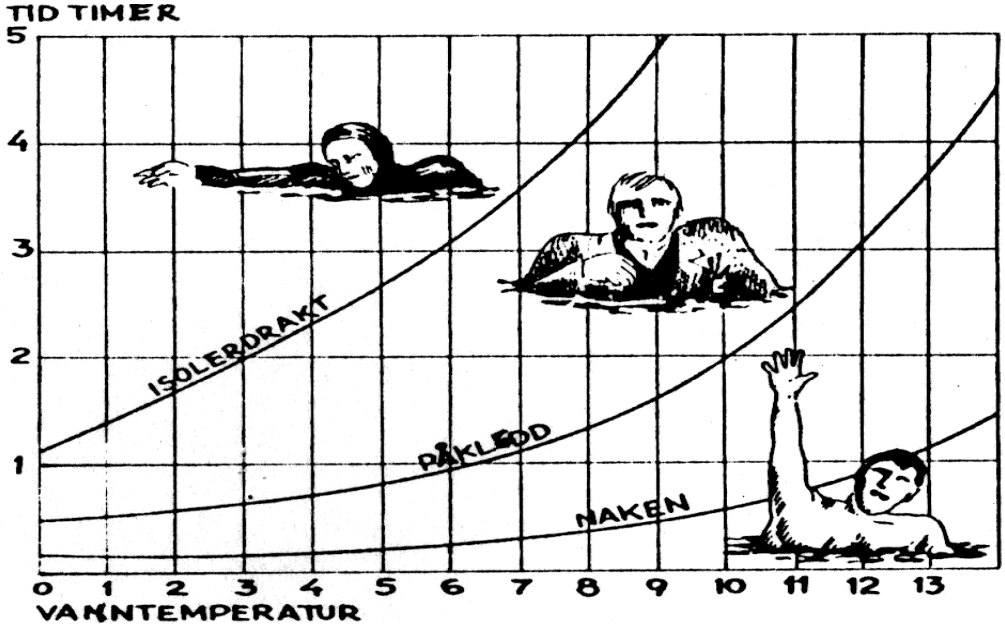
Om ulykken inntreffer under lens, holdes kursen så lenge at du får plass til å loffe til og stagvende.

Dersom det er hardt vær blir forholdene annerledes. Da kan du ikke under bidevind eller med vinden tvers jibbe, men må gjøre den mer tidkrevende stagvendingen. For å få plass nok til vendingen, fortsetter du kursen et stykke før du vender. Så faller du hurtig av slik at båten kommer i le for den som skal berges. Så kan du loffe til igjen og stagvende, for så å falle av igjen slik at du kan seile opp til den som skal reddes.

Forsøk å få det til slik at den som skal berges befinner seg i le for båten. Berg aldri fremme i stevnen.

Du forstår nok at alle disse manøvrene ikke er så lette å utfore, slett ikke i dårlig vær. Da går det ikke an at du først skal spekulere på hvordan du skal gripe saken an. Alt må skje mekanisk, og derfor kreves det øvelse og atter øvelse. Dersom dere er flere ombord, så prøv hverandre uforberedt. Kast uten varsel et livbelte over bord idet du roper "livbelte overbord" og la rormannen klare oppgaven. "Mann overbord" ropes bare når det er alvor.

Under øvelse må du ikke bare kunne plukke livbeltet opp igjen, men du må manøvrere slik at du kunne fått halt et menneske ombord igjen.



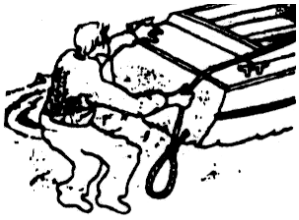
Kurvene viser hvor lenge du kan overleve i sjøen - det gjelder å få en forulykket fort ombord igjen!

MANN OM BORD

En "mann overbord" manøver er ikke avsluttet før den som falt overbord er berget ombord i båten igjen. I rolig vær, og dersom den forulykkede er i fin form kan dette gå greit, men i grov sjø og når den som falt overbord er skadet eller er så svak at han/hun ikke kan hjelpe til selv for å komme ombord igjen, er dette den vanskeligste delen av jobben. Det er ofte høyt fra vannet til dekket, og det vil som regel være umulig å nå dekket for den som ligger i vannet.

En badestige kan brukes til å komme ombord

På vei tilbake til den forulykkede må alt gjøres klar ombord til å ta vedkommende ombord igjen. Kasteline gjøres klar, med sele eller løkke i enden. Har båten redningsstige, vippes denne ned, eller henges ut. En løs stige må festes godt sideveis, slik at den ikke glir når den forulykkede trår i den. Mangler leider, kan en fender (særlig bildekkfender) være til hjelp, men også denne må festes godt sideveis. Noen taubukter i forskjellig lengde kan også hjelpe. En dregg som henges så dypt at den forulykkede kan trå i den kan brukes, men pass på at den forulykkede ikke blir skadet av den. Ha gjerne litt ekstra tauverk og en båtshake klar.



Taubukter brukes når du mangler bedre utstyr

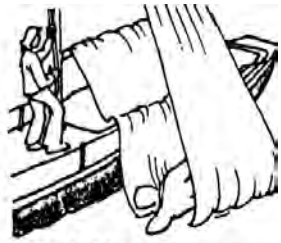
Når vi har klart å manøvrere opp til den forulykkede, kaster vi ut redningslinen til vedkommende. Når han/hun har gjort linen fast rundt overkroppen, begynner manøveren med å få vedkommende ombord. Få vedkommende inn på le side, langt akter, helst ved cockpiten. De sterkeste ombord hjelper til med å få vedkommende ombord. Ofte vil rekkewiren være i veien, da er det greiest om denne er av tau på et stykke slik at den bare kan kappes av.

Er det en motorbåt, eller en seilbåt med motor i gang, må propellen kobles fra, og helst stanses, slik at den forulykkede ikke kommer borti propellen og blir skadet.

Storseilskjøtet kan i noen tilfelle hjelpe

I en seilbåt kan vi nytte fallene til å heise den forulykkede ombord igjen. Kanskje er det nok å feste redningslinen til en vinsj, og så vinsje vedkommende inn. Storseilskjøtet kan også brukes, i fall bomløftet er sterkt nok. Er du i tvil om det, kan du feste storseilfallet til bomnokken.

Jobben med å få vedkommende ombord kan være stri, og hele mannskapet må nyttes, plassert slik at de kan være til mest mulig hjelp. Prøv deg fram under kontrollerte forhold, så ofte og mange ganger at det hele går som en rutine. La gjerne en som har våtdrakt på hoppe overbord, så det blir så realistisk som mulig.

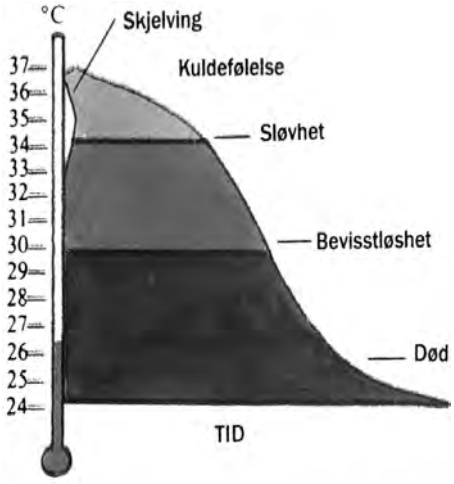


En forlykket som er svak kan tas ombord i et seil

HVA GJØR DU ETTERPÅ?
Har en person blitt tatt ombord etter en tid i sjøen, kan han/hun likevel dø etterpå, på grunn av nedsatt legemstemperatur.

Anstrengelsene bør bli så små som mulig under redningsoperasjonen. En kamp for livet kan tappe så mye krefter at kroppstemperaturen faller under faregrensen. Inntil 32 grader C er vedkommende bevisst, men skjelver voldsomt.

Fra 32 - 30 grader begynner pasienten å bli uklar, treg, skjelvingen blir svakere og til slutt helt borte, og i stedet får vi muskelstivhet. Ved 32 grader er det umulig å kjenne pulsen ved håndleddet, og vanskelig på halsen.



Under 30 grader er pasienten bevisstløs, stiv, og det kan være vanskelig å bedømme om pasienten er i live. Pulsen er ikke følbar, men lytt etter pusten, som kan være meget langsom. Døden inntrer som regel ved 26 grader. Over denne temperaturen er pasienten skinndød.

En som blir tatt opp av kaldt vann, vil få ytterligere temperaturfall fordi det er magasinert kulde i fettvevet. Temperaturen vil gå ned et par grader.

Etter redningsdåden gjelder det å få varmet opp pasienten. Varmt bad er mest effektivt. Når kroppstemperaturen kommer opp i 35 grader, skal han/hun legges i varm seng med ulltepper eller lign. Er det ikke adgang til varmt vann, er det best å bruke egen kroppsvarme. Pasienten ligger da mellom to av redningsmennene som har kledt seg nakne.

Det er viktig å kontrollere pasienten hele tiden. Pusten er vanskelig å observere, men pass på at luftveiene er frie. Som enhver annen bevisstløs må en passe på at pasienten ligger på siden.

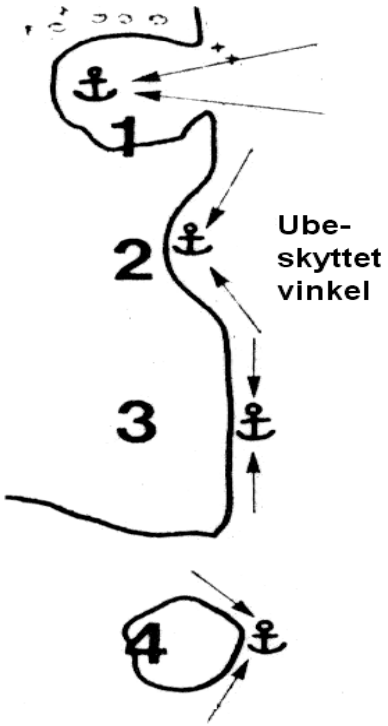
HAVNEVALG

8. VIS AT DU KAN VELGE HAVN, BRYGGE OG ANKERPLASS UT FRA HENSYN TIL VÆRFORHOLDENE, VÆRMELDING, FLO OG FJÆRE, HAVNEBESKRIVELSE OG GRUNN-EIER.

Det er ikke nok å kunne føre båten gjennom en kronglet skjærgård, før eller senere må en også søke havn. De som har våknet en mørk natt og hørt ankeret rasle fram over bunnen, og sett brenninger, skjær og stein ubehagelig nær båten, vil sikkert senere ofre både tid og omsorg på å finne en trygg ankerplass. Men det er ikke alltid like lett. En bør stille opp visse krav til en god havn, og vi skal se på disse.

LUNT

Først og fremst bør en søke å finne en lun havn, ikke bare for den vinden som blåser i øyeblikket, men helst for vind fra alle kanter. Slike havner er det ikke mange av, og slett ikke i skjærgården som ligger lengst ut mot havet. Ofte må en nøye seg med en havn som ligger i live bare for noen få vindretninger. Værmeldingene i radio kan derfor være til stor hjelp ved valg av havn. Meldes det stabil vind fra en bestemt kant, kan en velge en havn som ligger lunt for denne vindretningen.



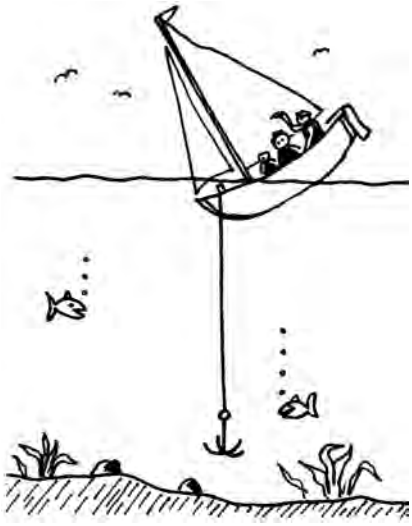
På en stor del av kysten er det om sommeren solgangseffekt. Vinden er da ofte frisk om ettermiddagen, og løyer utover kvelden. Neste morgen kommer vinden fra motsatt kant. F.eks. på Sørlandet er det ofte SW vind om ettermiddagen, og NØ om morgenen.

IKKE SJØ

Har vi funnet en havn som er lun, vil den som regel være uten særlig sjø. Finner du en dyp vik (en som går langt innover) som er tilstrekkelig smal, ligger du vanligvis trygt. Vikens strender bremser nemlig opp bølgene, og et stykke inne i viken er vannet smult. Sjøgang kan ofte vare mye farligere enn vinden. Legg deg derfor aldri på utsiden av en holme helt ute i havgapet eller ut mot åpent farvann. I tillegg til faren ved en slik havn, er det også veldig ubehagelig om du skal ligge ombord i en båt som stadig dupper opp og ned i sjøene.

NOK DYBDE

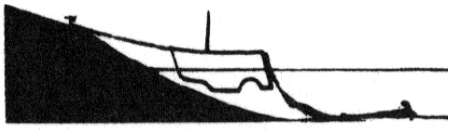
Det er ikke nok å ligge lunt og beskyttet for sjøgang, det må også være dybde nok i havnen. Stikker båten 2 meter dypt, bør det være 3 - 4 meter dypt i en vid sirkel omkring båten når en ankrer. Båten må kunne svaie rundt plassen ankret ligger. Er det ikke tilstrekkelig plass til det, går det an å sette landtau akter slik at båten ligger i en bestemt retning. En må da ikke sperre f.eks. et sund som nyttes av andre båter. En må også se til at vinden om den dreier, ikke vil legge båten inn mot land.



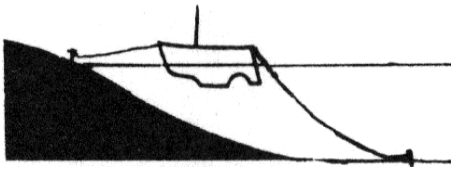
Etter at du har ankret er det ofte greit å ro rundt i havnen i en jolle for å undersøke havbunnen. Det kan finnes steiner som ligger betydelig grunnere enn båten tåler. Ankrer du i mørke kan du nytte en lommelykt for å gjennomlyse vannet.

FLO OG FJÆRE

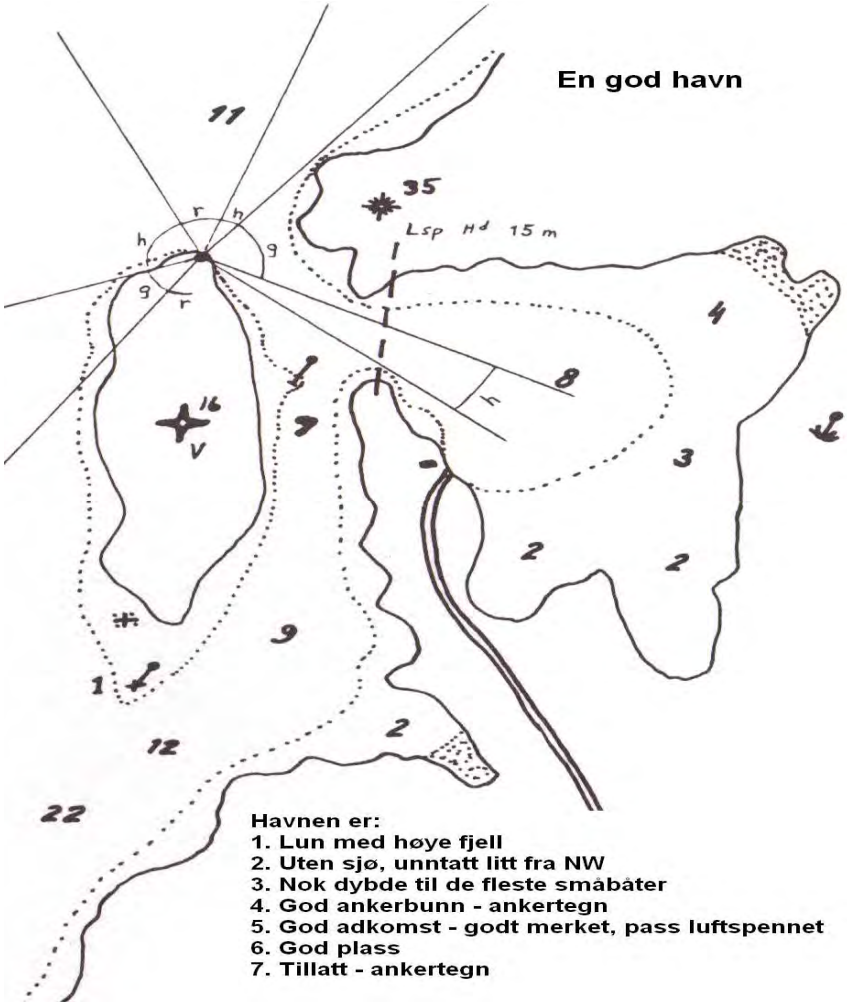
Undersøk alltid når du går inn i havn når det er flo og fjære. Du kan ha en egen tidevannstabell, og den vil foruten høy- og lavvannstider også angi vannstand ved høy- og lavvann for en del havner. Dagsavisene for stedet du er på inneholder også som regel opplysninger om når det er flo. Lavvann inntreffer ca. 6 timer senere.



Kommer du inn i havnen på flo sjø, må du se til at du også har tilstrekkelig dybde ved lavvann. Det er ikke hyggelig å våkne ved at båten krenger fordi den står fast på bunnen.

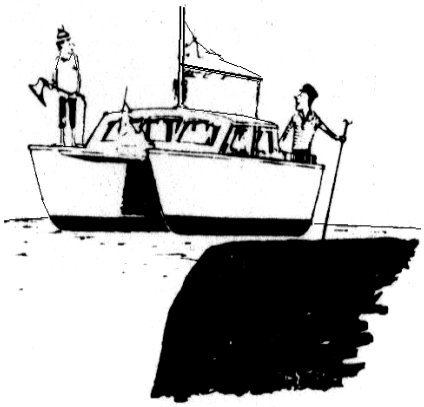


Fortøyer du mot f.eks. en fjellnabbe, og med dregg ute, må du også se til at du kan komme på land og ombord igjen når vannstanden varierer. Generelt kan vi si at flo og fjære er lite merkbar på Sørlandskysten og nord til Jæren. Videre nordover kysten varierer vannstanden mye, og særlig på springtid må du på hele Vestlandskysten regne med store forskjeller. De nordre delene av landet vårt har meget store forskjeller i vannstand.



GOD ANKERBUNN

Skal vi ankre er det viktig at bunnen gir godt hold for ankeret. Havner ankeret på en fjellhylle, ligger det neppe fast om det blåser opp. Er det steinbunn kan du risikere at ankeret setter seg fast mellom steinene, og du kan bli nødt for å kappe ankerkjettingen eller tauet for å komme løs. Leirbunn er utmerket til ankring, idet ankeret suger seg fast. Er det fin sand, har båten lett for å dra ankeret med seg eller dregge som det heter. Er det søylebunn, vil det ta tid før ankeret har sunket ned gjennom gjørmen og får holdekraft.



"Her er det passe grunt, kast ut ankeret"

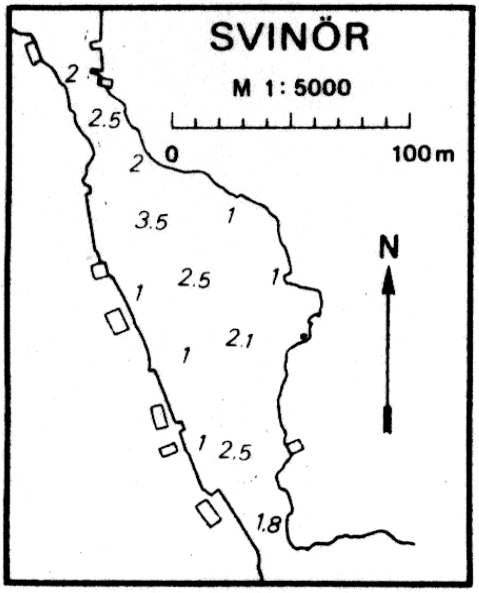
Er du usikker på hva slags bunn det er, kan du bruke loddet eller en båtshake. Leire suger, og fjell både høres og kjennes. I kartet står det i blant avmerket hva slags bunn det er, og som regel kan du gjøre regning med brukbar holdebunn om stedet er merket med ankerplass. Ofte vil det dessuten da være fortøyningsbolter på land.

HAVNEBESKRIVELSER

Det finnes en rekke havnebeskrivelser som kan være til god hjelp når du skal velge havn i ukjent terreng.

"Den norske 1os" utgis av Norges Sjøkartverk, og gir bl.a. en rekke nyttige opplysninger om havnene langs kysten. For mange havner er det i nyere utgaver kart i målestokk 1:5000. Beskrivelsen av havnene forteller om dybder, kaier, fortøyningsbolter m.v.

Andre havne- og leibeskrivelser er som regel ordnet på en helt annen måte, og forteller ofte om stedet og dets historie. Noen forteller om bunkersstasjoner, småbåthavner, mulighetene for proviantering m.v. Undersøk i bokhandelen og i båtforeninger hvilke havne- og leibeskrivelser som finnes for det aktuelle området.



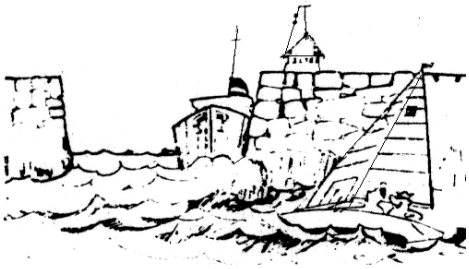
Svinør (58°02′ N, 7°14′ E) var tidligere en meget søkt ankerplass, men benyttes nå mer sjelden. Det kan ankres N for Svinøy, fra n Hamarøy og W-over til den lille bukta på N-siden av Svinøy. I

Skisse og beskrivelse fra "Den norske los"

BRYGGE

Offentlige brygger har vi lov å legge oss ved, men vi må sørge for at vi ikke ligger i veien for nyttetrafikk. Privat kai har vi ikke lov å nytte uten tillatelse fra grunneier.

Legger du til ved kai, må du i alle fall sørge for at du ikke tar hele kaiplassen, men legger deg til fra enden av kaien, slik at også andre båter får plass. Venter du mange lystbåter er det en god løsning å legge ut dregg og sette tau fra baugen og inn til brygga. Husk flo og fjære når du fortøyer.



"La oss komme oss i havn først, så kan vi finne ut hva det tegnet på moloen betyr"

GRUNNEIER

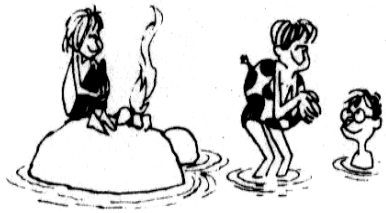
Vi har for et par netter lov å legge oss i en havn uten å spørre noen om lov. Det forutsetter at vi ikke sjenerer evt. trafikk, og at vi ellers viser hensyn overfor dem som bor der. Skal vi sette tau i land, må vi vise mer hensyn. I utmark skal vi sette opp telt minst 150 meter fra bebyggelse, og vi bør overholde en slik avstand også ved plassering av landtau. Det er god skikk å spørre om tillatelse til å ligge dersom vi kan tenke oss at vi kan sjenere de som bor i hytte eller hus.

I båtsportkartene er merket av en rekke friområder. Disse er kjøpt eller leid til friluftsformål, og brukes av oss som ferdes i skjærgården. Slike steder kan vi trygt legge oss uten å spørre om spesiell tillatelse.

TILLATT

Vi må alltid undersøke om det er forbud mot å legge oss i en havn eller et bestemt område. Hvor det i kartet er merket med ankertegn kan vi trygt legge oss.

Vær forsiktig med ankring hvor det er merket kabler eller ledninger av noe slag. Du må ikke gjøre regning med at kabelen eller ledningen går i rett linje mellom oppsatte skilt.



Hold deg derfor godt klar av et stort område ved der kabelen/ledningen skal ligge ifølge kartet og skiltene.

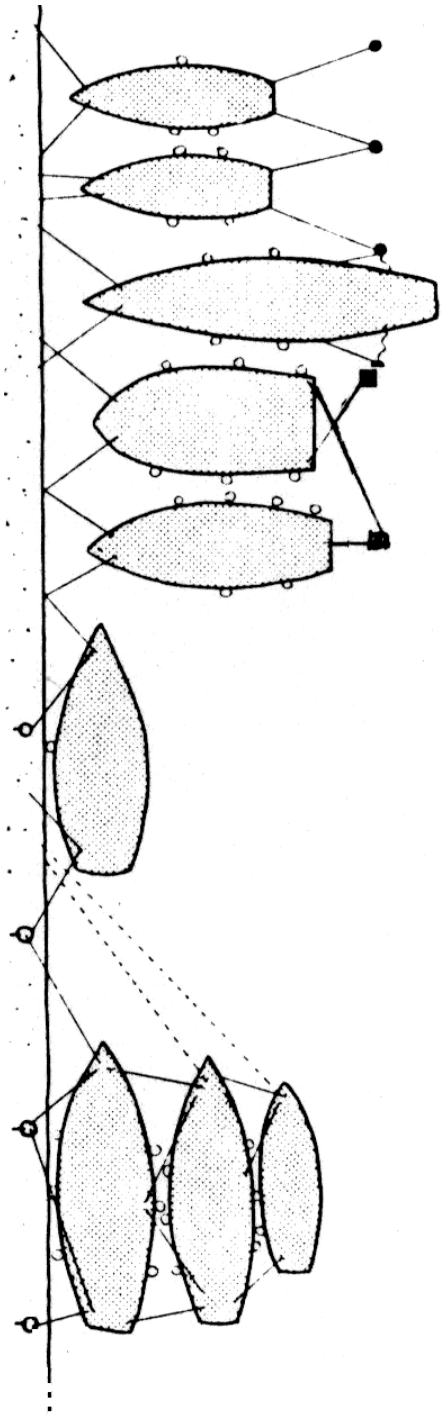
Legg deg ikke under kraftledninger og broer.

Det er forbudt å fortøye i sjømerker.

I HAVN MED MANGE ANDRE

Selv om du til dette punktet ikke trenger å kunne hvordan du bør oppføre deg i en havn sammen med mange andre båter, tar vi likevel med noen råd for slik havn:

Om sommeren er det stor båttrafikk langs store deler av kysten, og vi kan ikke vente å finne en havn helt for oss selv. Vi kan bli liggende jevnsides med andre båter, med dregg ute og landtau, eller til og med utenpå en eller flere andre båter. Slike steder må vi vise sterkt hensyn til hverandre.



En del regler for god takt og tone:

- Gjør fortøyningsgods og fendrer klar i tide.
- Fornøyelse viker for arbeid. Legg deg ikke i veien for fisker- og lastebåter, og annen nyttetrafikk. Fortøy utenpå slike båter bare etter avtale. Det er lite hyggelig å bli vekket kl. 3 om natten fordi fiskebåten skal ut.
- Spør om du ligger i veien før du fortøyer for godt. Og fortøy ordentlig, også med spring så båtene ikke ligger og jager i forhold til hverandre.
- Husk å fendre tilstrekkelig.
- Lås ikke andres fortøyning.
- Gå minst mulig over fremmede båter. Tørk godt av beina før du går ombord fra kaien. Skal du gå over, passerer du over fordekket. Cockpiten er tabu. Gå stille når du passerer, uten å gynge båten.
- La være å glo!
- Bank på hvis du vil ha kontakt.
- Ingen forurensning i havnen, avfall legges i avfallsdunker som er beregnet til det.
- Ingen lydstøy! Bruk ikke radio og spiller av noe slag slik at det forstyrrer andre. Bruk helst slike innretninger inne i båten.
- Bruk bare motoren ved nødvendig behov.
- Passer gjennom havnen med laveste fart, særlig når du skal inn for å ankre eller fortøye.
- Hjelp nykommende båter med fortøyning. En fender eller to utenpå egen båt betyr "kom gjerne inn hit".
- Avtal avgangerekkefølge med naboene.
- Legg deg ikke utenpå en båt som er mye mindre enn din egen.

ANKRING - FORTØYNING

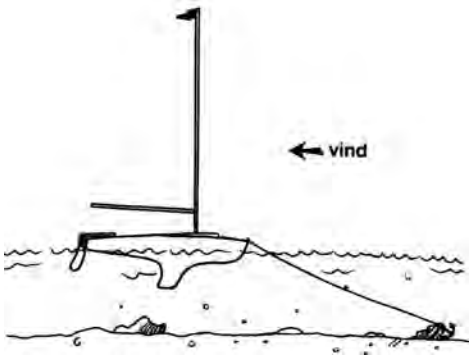
9. REDEGJØRE FOR PRINSIPPENE FOR SIKKER FORTØYNING, OM ARRANGEMENT AV DREGG, OG VIS AT DU KAN ANKRE OPP OG FORTØYE PÅ EN SIKKER OG FORSVARLIG MÅTE. LETTE ANKER OG GÅ FRA KAI I AVSKJERMET OG UTSATT HAVN.

SIKKER FORTØYNING

Først bør du finne fram det som står om fortøyning i JUNGMANN pkt. 7, lettmatros pkt. 6 og MATROS pkt. 3, og repetere det som står der.
Forhåpentligvis har du også praktisert fortøyning av ulike båter, har utført knutene mange ganger og prøvd både fortøyning og hvordan du trygt kan komme inn i og ut av en havn.

Det er viktig at vi velger riktig fortøyningsgods (tau, anker m.v.) og fendere som er tilpasset båtens størrelse.
På en mindre båt er det ofte greit å ha 3 - 4 tau med lengde 5 - 6 meter, og 2 - 3 med lengde 10 - 15 meter. Naturligvis har vi et par ekstra lange tau som reserve. Det bør være 2 anker i ulik størrelse, og helst med kjetting eller forløper av kjetting, i hver fall forløper på det ene.

Sikker fortøyning er ikke bare å fortøye eller ankre på en god måte, men også å velge en sikker havn og hvor i havnen vi vil ligge for å ligge trygt. Lytt helst til værmelding på forhånd, slik at båten ligger trygt og du kan være forberedt om vinden skulle øke eller snu i løpet av natten. Det er mye bedre å sette opp ekstra fortøyninger eller legge ut et ekstra anker mens det er rolige forhold, enn å måtte opp i mørke midt på natten for å ordne fortøyninger.



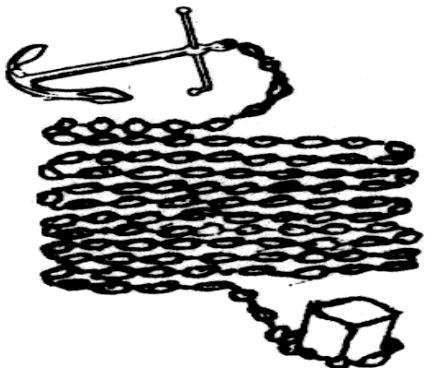
I en del farvann er det sterk solgangsbris. Da er det frisk vind fra sjøen mot land om ettermiddagen, og motsatt vindretning neste morgen. I slike farvann må du velge ankrings- og fortøyningsmåte deretter.

Særlig i de fineste sommermånedene må vi gjøre regning med at det er andre båter i valgt havn, og som gjør at du må legge deg annerledes enn tenkt. Du må derfor være godt forberedt på de ulike måtene å ankre eller fortøye på som kan være aktuelle, ved at anker- og fortøyningsgods for ulike metoder er klar. Særlig viktig er dette når vi seiler inn til havn, eller vi skal inn i en trang havn - ellers kan vi få problemer når vi i en fart må finne ny type fortøyningsgods. I en trang havn kan vi ofte måtte skifte side i forhold til den vi hadde tenkt å legge inntil kai eller annen båt. Da er fendere og tau kanskje på feil side, og må flyttes. Kanskje det da er hensiktsmessig på forhånd å ha minst en fender på hver side, og henge ut resten etterpå.

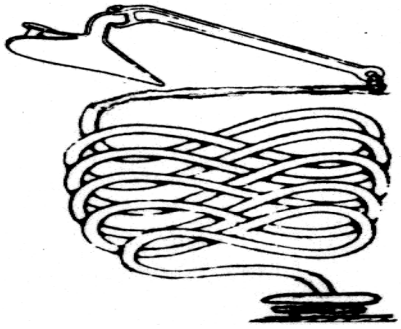
Hvor kraftig fortøyningsgodset skal være, er avhengig av hvor lenge vi skal ligge i havnen, idet en stopp for å spise ikke krever så kraftige fortøyninger som når vi skal ligge i nattehavn. Hvor utsatt havnen ligger, værmelding m.m. spiller også en viktig rolle. Generelt kan vi si at vi bør fortøye for storm om vi skal ligge i nattehavn - da risikerer vi ikke å måtte stå opp midt på natta fordi ankeret eller fortøyningene ikke holder.

A N K R I N G

Vi gjør klar ankeret ved at stokken i et stokkanker slås ut og låses ordentlig med splinten, at paraplyankeret slås ut og låses osv. Ankeret festes til kjetting eller ankertau, og den andre enden av kjetting eller tau festes til et solid punkt i båten, slik at vi ikke risikerer å miste det hele.

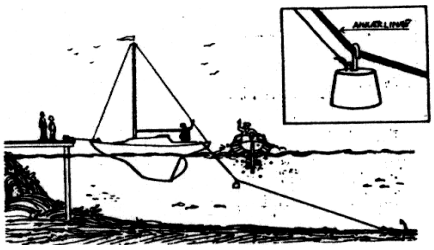


Bruker vi ankerkjetting, "skytes" denne opp, d.v.s. at den legges i bukter tett inntil hverandre på tvers av retningen kjettingen skal gli ut. Skyt opp litt mer kjetting enn du regner med å bruke. Skal vi ligge trygt regner vi vanligvis med å bruke 4 - 5 ganger så lang kjetting som det er dybde der du skal ankre, men i pent vær kan det holde med 3 ganger dybden. Lengden er også avhengig av ankertype, og ankerets og kjettingens dimensjon.



Ankertau kan du "skyte" opp på liknende måte, men du legger da buktene over hverandre, slik at du begynner fra den faste enden av tauet, og skyter opp mot ankeret. Ankertau bør være tyngre enn vann, slik at det synker. Flyter ankertauet kan du komme i erstatningsansvar om andre båter går på tauet.

Bruk av kjetting er bedre enn tau, idet kjettingen fjører mer, og du dermed unngår mye rykk. Kjettingen legger seg også nærmest ankeret langs bunnen, og gjør at flukene på ankeret graver seg ned i bunnen. Tauet trekker lett den ene enden av ankeret skrått oppover, og trekker det lett løs fra bunnen. Ved bruk av bare ankertau må du regne med å bruke en lengde på 7 - 8 ganger dybden for å ligge trygt. For å redusere lengden noe, er det fornuftig å bruke en "forløper" av kjetting nærmest ankeret, med lengde minst 5 meter. Du kan også bruke en ekstra tyngde som fires ned langs ankertauet etter at du har ankret. Dette gjør samme nytten som forløper av kjetting.

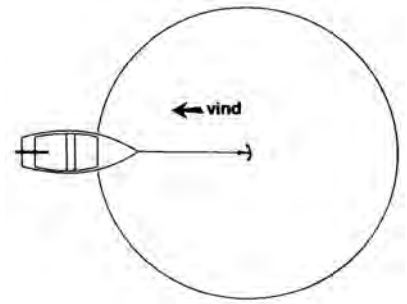


Ved ankring skal du ikke la kjetting eller tau gå ut med bulder og brak, idet du lett kan ødelegge noe ombord, eller noen ombord kan bli viklet inn i kjetting eller tau og bli skadet. Dessuten kan du risikere å få en hel kjettingvase over ankeret. Kjettingen eller tauet kan også lett feste seg over stokk eller fluk, og ankeret mister dermed holdeevnen.

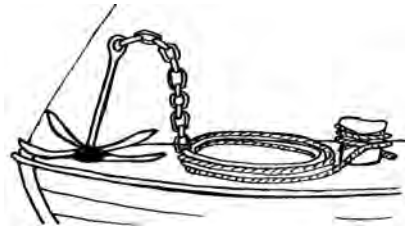
Skal du ankre med båt med motor, må du passe på at ikke kjetting eller ankertau kommer i propellen.

LIGGE PÅ SVAI

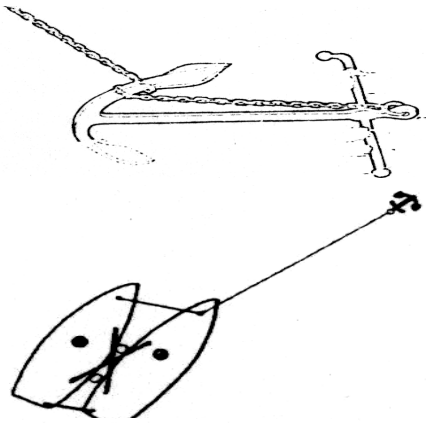
Å ligge på svai vil si at båten ligger for bare anker, og kan svinge fritt omkring. Det trenges da stor plass. Hvis det er strøm vil båten vanligvis vil båten legge seg etter den, ellers legger båten seg etter vinden.



Ankeret gjøres klar forut. Enten du seiler inn i havn eller går for maskin, skal baugen dreies opp i vinden idet du når stedet der du ønsker at ankeret skal ligge. Sørg for at det er nok dreieplass til land og andre båter, også om vinden skulle dreie. Før du lar ankeret gå, minsker du farten så mye som mulig. Med en seilbåt er det hensiktsmessig å ta ned forseil, og seile den siste biten bare for storseil. Når baugen er kommet opp til vinden, venter du til båten har stanset helt opp, og akkurat idet båten begynner å drive akterover, gir du ut på kjettingen eller ankertauet slik at ankeret når bunnen. Så gir du sakte slakk etter hvert som båten driver akterover. Under utslakkingen skal kjettingen eller tauet stadig vise forover. En ulempe ved å ligge på svai er at du er avhengig av jolle for å komme på land.

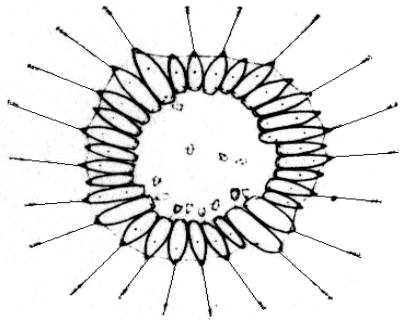


Ligger du på svai må du gi akt på hastige endringer i vindretningen; vindkantringer som det kalles. Kjetting eller ankertau kan da snurre seg rundt ankeret, og det mister holdekraften.



Er det liten plass, eller flere båter er i følge, kan dere fortøye ved siden av hverandre, og ligge etter et eller flere ankere.

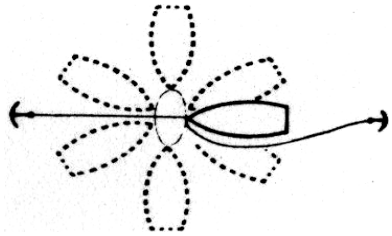
Under eskadreseilas der mange båter er i følge, kan en del av båtene legge ut anker i forskjellige retninger, slik at det hele danner en sirkel eller en del av en slik. De andre båtene fortøyer da til de båtene som har anker ute.



Naturligvis må du når du ligger for anker henge opp påbudte signaler; ankerkule om dagen og ankerlanterne om natta.

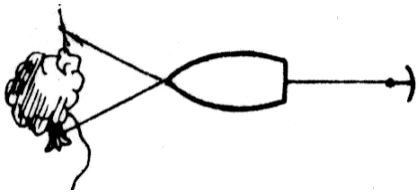
TO ANKER

Er det for liten svingeplass, eller du av annen grunn ikke ønsker at båten skal svinge ukontrollert, kan du med jolle ro ut enda et anker, og legge det motsatt vei av det første. Festes begge endene til baugen, vil båten kunne svinge slik at den stadig ligger med baugen mot vinden, men pass på så ikke ankerkjetting eller ankertau fester seg til kjøl, ror m.v., særlig kan dette skje dersom du bruker tau som flyter.



ANKER OG LANDTAU

Den sikreste måten å ligge for anker på, er med fralandsvind å ligge med anker og landtau. Landtauet må være solid, for så lenge det er fralandsvind er det landtauet som holder båten, mens ankeret bare styrer den ytre enden av båten slik at denne ikke driver sideveis. Vi bør hvis mulig bruke to landtau, et til hver side, slik at den enden av båten som ligger nærmest land ikke "jager" i vindråser.



Oftest legger vi oss med baugen mot land, der er båten grunnest, og vi får mer ro i cockpiten om det er folk på land.
Det er da greiest å gjøre ankergodset klar akterut. Du må ha fart i båten mens ankeret går ut for at du skal nå inn til land. Du lar ankeret gå til bunns så langt fra land som du mener at ankeret skal ligge, og seiler eller går for maskin videre innover.

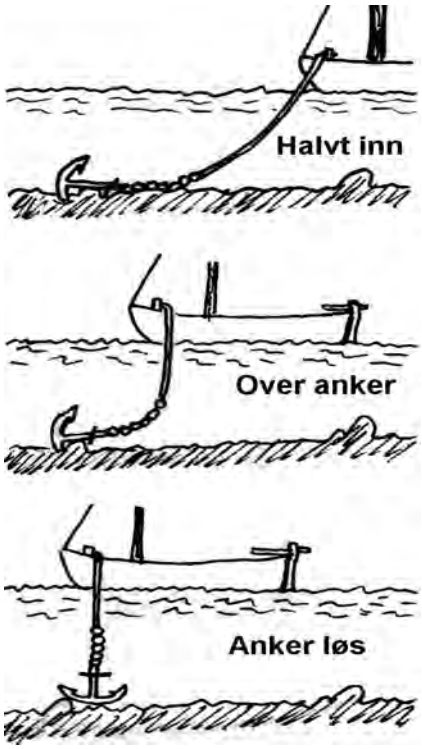
Pass på at kjetting og tau glir lett ut så du ikke mister farten. Samtidig må du sørge for at det gis ut med svak stramming i kjetting eller tau, så det legger seg stramt langs bunnen og kan stoppe deg når du når inn til land.

Bruker du jolle når du skal sette landtau, må du ha denne klar. Landtauet fester du ombord i båten, og legger taukveilen i jollen. Den andre enden av taukveilen fester du i jollen. Den enden som er fast ombord i båten lar du komme ut øverst i taukveilen. Når du er kommet passe inn mot land, ror du innover mens du gir ut på tauet. Når du kommer til land, må du feste jollen så du ikke mister den, og så hurtigst få satt landtauet fast på land.

Med motorbåt kan du regulere farten inn mot land. Med seilbåt kan du i lun havn med fralandsvind få for lite fart til å nå land. Er du langt fra land kan det hende du må seile inn en gang til. Ellers kan det være greit med en padleåre for å nå inn den siste biten.

Er det pålandsvind og du skal sette landtau, ankrer du først som om du skulle ligge på svai, og så slakker du deg inn til land.

Fortøyer du med landtau og med tau til ankeret, må du sørge for at ankertauet ikke er i veien for andre båter. Heng helst på et lodd, slik at ankertauet synker.



LETTE ANKER

PÅ SVAI

Skal en lette anker må ikke ankeret få slippe bunnen før en vet at en kan manøvrere båten. Lettingen bør foregå i to etapper. Når alt ombord er gjort klar til avgang (seilene klar til å strekkes, evt. motoren startet), gir rormannen ordren ”ta inn til rett opp og ned”. Da tar du inn så mye av kjetting eller tau at disse viser rett opp og ned. De som skal utføre ordren, melder fra når de har fått inn nok kjetting eller tau.

Seilene strekkes så opp, og når båten er klar til å seile ut, eller når du gir fart med motoren, gis ordren "ta inn ankeret". Rormannen velger da naturligvis det rette øyeblikk for at båten kan falle av den rette veien, og har en av mannskapet klar til å bakke fokka om det skulle trenges.

Er det et litt større anker, eller det sitter godt fast, setter du kjetting eller tau fast akkurat idet det begynner å strammes. Så seiler du eller går det løs fra bunnen med motor, og haler inn ankeret. Du vipper det da opp motsatt vei av slik du lå.

ANKER OG LANDTAU

Planlegg nøye hvordan du vil seile ut. Er det plass nok, er den sikreste måten først å la gå landtauene, og legge deg på svai. Så går du ut som forklart foran.

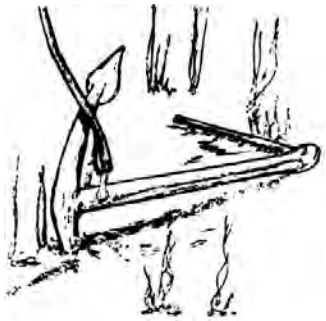
Er det mindre plass, kan du gjøre klar seilene, og når du lar landtauet gå strekker du et av seilene mens du haler deg ut til ankeret.

Hvilket seil du skal strekke først avhenger av forholdene, men vanligvis strekker du storseilet først. Idet ankeret er rett under båten kan du sette fast kjetting eller tau slik at du får rykket ankeret løs. Så tar du snarest inn ankeret.

VARPE

Ligger du i en utsatt havn, eller vanskelig til, og ikke har motor, kan du bli nødt for å varpe deg ut fra ankerplassen. Du ror da ut et ekstra anker slik at du kan hale deg ut etter det. Det ankeret du først lå etter tar du opp på veien ut. Om nødvendig gjentas operasjonen til du har fått nok manøvreringsplass.

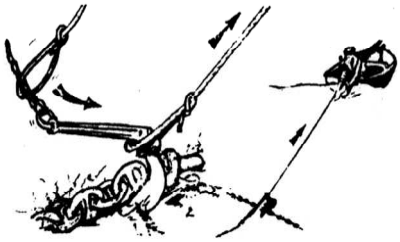
FORHALING



Noen ganger kan du i stedet for å varpe deg ut av havnen sette tau i land lenger ute i havnen, og forhale båten opp mot vinden til en mer laglig plass for å seile ut. Sørg for at du ikke driver på land under seilsettingen. Du bør derfor som regel ha tau til to sider. Det vil ofte være greit å nytte doble tau, med begge endene ombord. Da kan du kaste loss uten å gå på land når du skal seile avsted.

I blant kan du også nytte en kombinasjon av varping og forhaling.

ANKERET HAR SATT SEG FAST

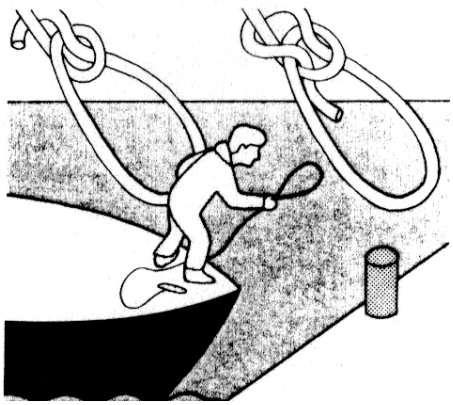


En eller annen gang kan du være så uheldig at ankeret setter seg så fast at du har problemer med å få det opp igjen. Oftest vil det løsne ved å hale kjettingen eller ankertauet så stramt det lar seg gjøre, og så gå i motsatt retning av slik båten lå.

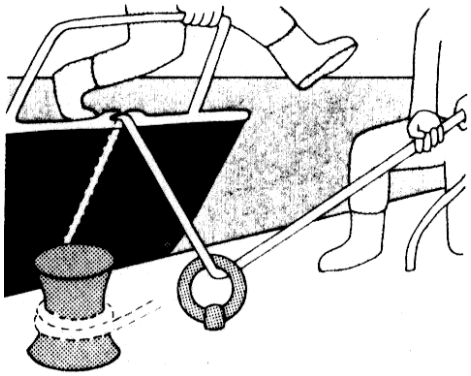
Noen ankertyper har et øye for feste av et eget løftetau som kan brukes i slike tilfelle. Har du et slikt tau bør det gå greit å komme løs. Har du ikke et slikt tau, kan du prøve å få ned et slikt tau. Du trer da en litt stor jernring, eller evt. et øye på tauet og med en tyngde i, ned langs ankertauet. Ved hjelp av dette tauet klarer du forhåpentligvis å få løs ankeret om du drar motsatt vei av slik draget var når du lå for ankeret.

F O R T Ø Y N I N G

Skal vi fortøye langs brygge eller langs annen båt, må vi i tide ha klar fendere og fortøyninger. Vi trenger omtrent samme fortøyningsgods om vi går inn i en havn med flytebrygge med utliggere, eller med fortøyningspeler ute og der det skal være landfortøyning i tillegg. Fortøyningstauene skal ligge klar forut og akter, og skal være beregnet også til spring.

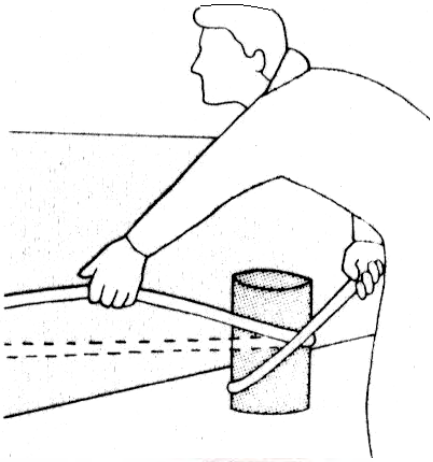


Fendere gjør vi klar på den side vi regner med å legge inntil med, men er vi usikre på hvilken side vi skal legge inntil, kan vi gjøre klar et par på hver side, og i tillegg ha et par i reserve. Det er ofte greit å ha øye på fortøyningene på den enden som skal til lands. Må den som skal fortøye hoppe på land, må den ene enden av fortøyningstauet være festet ombord.



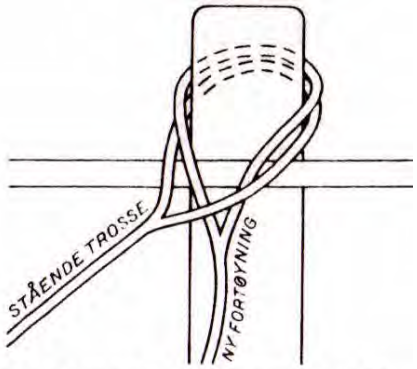
Skal du fortøye i fremmed havn, skal du fortøye med omtanke. Regn med at båten kan trykkes hardt i alle retninger p.g.a. vindkantring, bølger, propellvann eller ved at andre båter glir ned på din båt.

Samtidig skal fortøyningene være enkle å løse. Kan vi velge fortøyningssted fritt, er det best med fralandsvind der du legger deg, eller slik at baugen blir liggende opp mot vinden. Det er da vanskeligere å få båten fast, og noen ganger trenger du hjelp fra en på land.



Når vi er kommet inntil er det viktig først av alt å få holdt båten fast, slik at den ikke glir ut igjen, eller inn mot andre båter. Hopper du på land, og får problemer med å få slått rett knute med en gang, kan du med et par rundtørn rundt en poller eller i en ring holde båten på plass ved å holde i enden av tauet. Så kan en annen komme og hjelpe deg. Det er utrolig hvor stor kraft du har om enden av tauet holdes stramt.

Driver båten i frisk vind litt bort før du er ferdig å fortøye, kan du "brekke" den inn ved å ha et tørn om f.eks. en poller, og dra oppover eller sideveis i langtauet. Når du slipper langtauet igjen haler du inn slakken som oppstår. Dette kan du gjenta med små rykk til du har fått båten helt inntil.

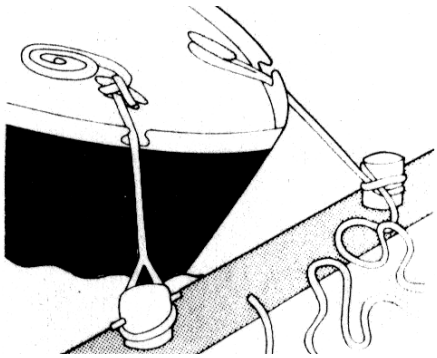


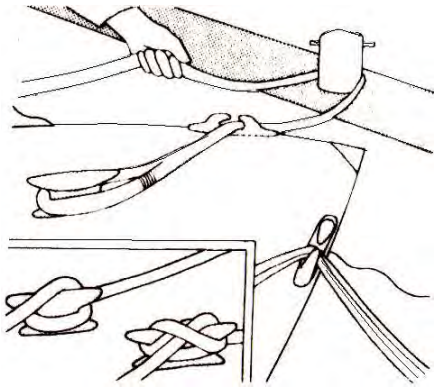
Når det er en trosse fra annen båt på en poller, stikker du øyet fra din fortøyning opp gjennom øyet, så blir det ikke trøbbel for den som kaster loss først.

Fortøy alltid slik at alt ubrukt tau ligger ombord i båten, pent oppkveilet. La ikke lange tauender ligge og flyte inne på brygga, det ser svært slurvet ut.

Ofte er det greit å doble fortøyningene. Da fester du den ene enden av tauet ombord, lar langtauet gå i bukt rundt fortøyningsstedet i land, og tilbake til båten igjen hvor den gjøres fast. Da er det enklere når du skal ut igjen, idet du slipper å gå på land for å kaste loss. Tauet vil da lett slites der det går gjennom ringen. Legg på smerting der det slites.

UT FRA KAI ELLER BÅT





Er det lite vind og strøm, er det som regel enkelt å komme ut av havn.

Det er alltid greiest om båten ligger med baugen mot vinden, eller det er fralandsvind. Skal du ut med seilbåt med vinden aktenfra, er det som regel greiest å snu båten før du strekker seil.

Er det pålandsvind, kan det bli vansker med å komme seg ut, enten det gjelder seil- eller motorbåt. Med en liten seilbåt kan du ofte klare å strekke storseilet, og så skyve båten forover og ut fra kaien slik at det kommer sig i båten. Er det mye vind går ikke dette. Da må vi ty til varpanker eller forhaling.

Med motorbåt og sterk pålandsvind, fendrer du godt i båtens fordre del, og kaster loss alle fortøyninger utenom forspringen. Kanskje må du sette denne annerledes. Den skal gå fra et feste så langt forut i båten som mulig, utenom alle ting om bord som vant, rekkestøtter mm. Best er det om den er dobbel, da kan du kaste loss når du er om bord, og risikerer ikke å bli stående igjen på kaien når båten glir ut.

Du henger på mange fendere forover i båten inn mot kaien, slik at du fendrer hele veien mens båten vrir seg. Så går du sakte forover med motoren, og vrir roret mer og mer slik at baugen vris inn mot kaien. Når du har vridd båten nok til å komme ut, bakker du hardt opp, og kaster samtidig loss springen.

Jo sterkere vinden er, jo mer må du vri båten inn mot kaien før du går akterover.

Du gir forover når du er kommet nok klar av kaien. Ikke gjør det for tidlig, da havner du inn igjen!

FREDNING

10. HA KUNNSKAP OM HEKKEOMRÅDER OG (KJENNE) FREDNINGSBESTEMMELSENE I FARVANNENE PÅ DITT HJEMSTED. (HJEMLIGE FARVANN) HA KUNNSKAP OM MILJØHENSYN SÅ SOM OLJESØL, FORSØPLING, AVLØP OG STØY.

Stadig flere mennesker bruker kysten og skjærgården som friluftsområde. Økt ferdsel og utfart gir trivsel og rekreasjon, men fører også til øket press på kystmiljøet med fare for skade på fugle- og plantelivet. I hekketiden kan fuglelivet trues av ferdsel og båttrafikk. Ved å verne om sjøfuglene bevarer vi også en del av opplevelsesrikdommen i vårt fritidsmiljø.

For å beskytte fuglelivet er det en rekke steder langs kysten opprettet sjøfuglreservater. De viktigste reservatbestemmelsene er:

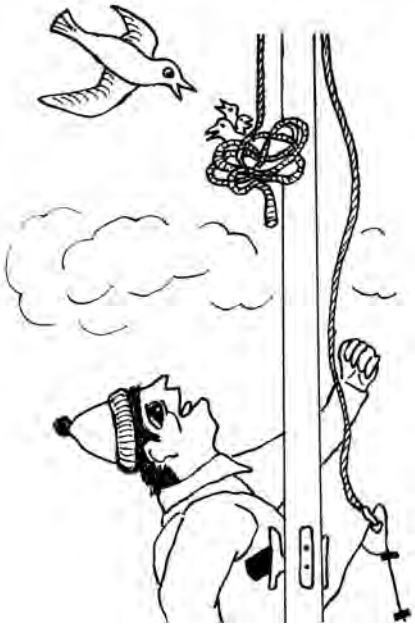
- Ferdsel på land i reservatene, og på sjøen innenfor en avstand av 50 meter fra land, er forbudt i tidsrommet 15. april – 15. juli eller 1. august. Dette gjelder også fiske i området. Tidspunkt varierer fra område til område. Ta kontakt med Fylkesmannens miljøvernavdeling i ditt fylke for nærmere informasjon.
- Jakt er forbudt i tiden 1. mars - 1. september (i noen reservater hele året).
- Inngrep i naturen, oppføring av bygninger og anlegg, kasting av avfall eller annen forurensning er forbudt.
- Camping, teltslagning og bålbrenning er forbudt.
- Det er båndtvang for hunder hele året.
- I bestemmelsene er det gjort unntak for ambulanse, polititjeneste, brann, skjøtsel og oppsyn. Videre er det spesielle bestemmelser for beiting og yrkesfiske.

Reservatene merkes med skilt, som også forteller om fredningstid.

Fylkesmannen i de forskjellige fylkene har ansvaret for forvaltningen av områdene. Nærmere opplysninger om fredningen og de enkelte verneområdene kan fås ved henvendelse til Fylkesmannen i fylket ditt, Miljøvernavdelingen.

Selv om vi ikke beveger oss i nærheten av et sjøfuglreservat, må vi når vi ferdes langs kysten i hekketida ta særlig hensyn til fuglene. Hekketida regner vi fra april til uti august.

- Pass på så du ikke trør på egg eller unger. De har oftest fargetegninger som går i ett med underlaget, og de er derfor ofte vanskelige å oppdage.
- Skrem ikke den rugende fuglen av reiret, slik at egg eller unger blir et lett bytte for andre dyr eller fugler.
- Opphold deg ikke nær reir eller unger. Gjør du det tør foreldrene ikke komme tilbake til reiret. De tør heller ikke bringe mat til ungene eller komme og beskytte dem. Ungene kan dermed svekkes og i verste fall dø. I kjølig og fuktig vær og i sterkt solskinn øker denne faren.
- Opphold deg aldri nærmere enn 3-400 meter fra fuglekolonier, og gå aldri inn i selve kolonien.
- Er du i nærheten av et ternereir, vil de voksne fuglene henge skrikende over deg eller stupe ned mot deg.
- Dersom du skremmer ei and opp fra reiret, bør du dekke til eggene med reirduna.
- La aldri hunden din løpe løs på fuktige enger eller på steder hvor det er fuglekolonier. Husk båndtvangen.
- Hvis vadefugler ser at du nærmer deg deres reir eller unger, flyr de engstelig, skrikende omkring, eller de prøver å lokke deg bort ved å spille syk eller skadet.



Terne-, måke- og andre sjøfuglkolonier er svært sårbare fuglesamfunn. Forstyrres kolonien, vil de voksne fuglene uavbrutt være på vingene. Mange unger skremmes bort fra reira og mister dermed foreldrenes beskyttelse. Disse ungene blir ofte drept av andre fugler, også av samme art. Kun et enkelt opphold i en koloni kan føre til at en hel sommers ungeproduksjon går tapt.

- Unngå ferdsel med båt nær småøyer med fuglekolonier.
- Gå ikke i land på ubebodde øyer og holmer hvor det er fuglekolonier.

Jakt på fugl

Etter viltloven er alt vilt, herunder fugl, fredet med mindre det er fastsatt jakttider for en art. Det er alltid forbudt åa drive jakt fra motordrevet fartøy i en avstand av 2 km. fra land, herunder øy, holmer og skjær.

SIKKERHET

11. HA KUNNSKAP OM:

A. AT FORSKJELLIGE BÅTTYPER KAN HA FORSKJELLIG BRUKSOMRÅDE.

B. BETYDNINGEN AV IKKE Å OVER-BELASTE BÅTEN.

C. BETYDNINGEN AV RIKTIG TRIM, TIL-STREKKELIG STABILITET OG AVPASSET MOTORSTYRKE.

D. BETYDNINGEN AV GODT VEDLIKEHOLD AV BÅT, MOTOR, RIGG OG UTSTYR.

E. SKIKK OG BRUK, EGEN ATFERDS BETYDNING FOR ANDRES SIKKERHET OG TRIVSEL.

Det er alltid fare forbundet med virksomhet på sjøen. Vi kan aldri helt utelukke muligheten for at vi kommer i situasjoner vi ikke behersker. Vi kan bli overrasket av hardt vær eller dårlig sikt. Båten kan skades slik at den blir umulig å manøvrere. Vi kan gå på grunn. Noen kan falle overbord. Det er derfor viktig at vi tar alle forholdsregler for å unngå å havne i en slik uønsket situasjon.

I speiderarbeidet må det stilles strenge sikkerhetskrav for ferdsel i båt på grunn av den risiko som tross alt alltid er til stede på sjøen.
Repeter det som står i heftet LETTMATROS pkt. 4 om de viktigste reglene for bruk av båter i speiderarbeidet.

Rederansvar
Vi så under reglene for bruk av båter i speiderarbeidet at det er båteiers ansvar at en båt vedlikeholdes slik at den er i sjødyktig stand.
Skipperansvar.
Men hver enkelt skipper er den som er hovedansvarlig for at båten er i orden før båten tas ut, og at den er utstyrt for det område den skal brukes i. Skipperen er også ansvarlig for at båten er forsvarlig bemannet.

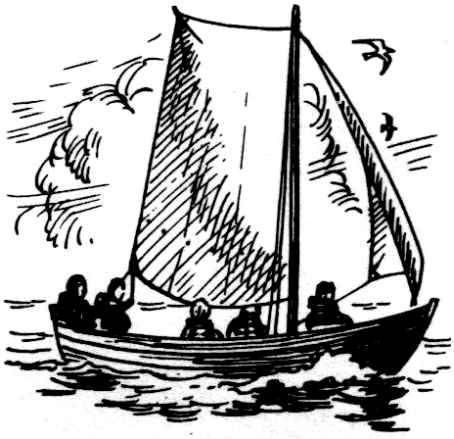
A. BÅTTYPER OG BRUKSOMRÅDE.

Vi kan fort være enige om at en jolle må ha et mindre bruksområde enn en stor skøyte.
En speidergruppe som bruker båter i sitt speiderarbeid skal derfor sette opp regler for bruksområde til de båter den nytter.

Det er størrelse og fasong som bestemmer hvilket sikkert bruksområde båten har.

Båten skal også ha utstyr som er tilpasset det fartsområdet den skal brukes i. Det kan altså være nødvendig å ha mer utstyr om bord for f.eks. en lenger tur enn for en kort kveldstur.

Fartsområdet er også avhengig av det fartsområde skipperen har sertifikat for.



Skal du som skipper ut på tur, må du kontrollere at båten er i orden, og at den har nødvendig utstyr. Lytt på værmelding, og bedøm om det er forsvarlig å dra ut i det området du har tenkt.
De fleste båter tåler mer av vind enn av bølger. Og bølgene kan være forskjellige, f.eks. kan det være krappe, farlige bølger i et strømområde, mens sjøen ikke ville være farlig dersom bare vinden forårsaket bølgene.

B. IKKE OVERBELASTE BÅTEN.

En båt vil alltid ha en sikkerhetsgrense når det gjelder antall personer ombord. Bortsett fra småjoller under oppsyn bør det alltid være minst to personer ombord i en båt, enten den er stor eller liten. En rekke lystbåter, fiskebåter m.v. brukes likevel med bare en person ombord, men en rekke ulykker kunne vært unngått om det hadde vært to ombord.

Det må generelt være så mange ombord som skal til for å manøvrere båten trygt.

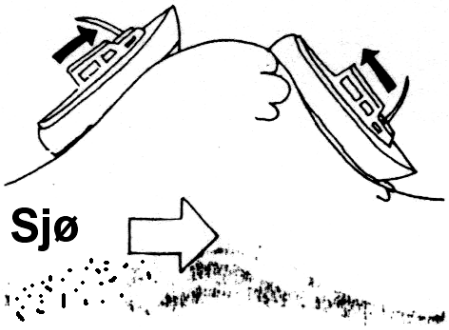
Men en båt må heller ikke ha for mange personer ombord. Det må ikke være så mange ombord at personene er i veien for hverandre under de arbeidene som skal gjøres, og heller ikke så mange at båten blir for tungt lastet.

For en speiderbåt vil det som regel være satt opp bestemmelser om en maksimalbemanning, og dessuten ofte en minimumsbemanning for bestemte turer.

C. TRIM, STABILITET, MOTORSTYRKE.

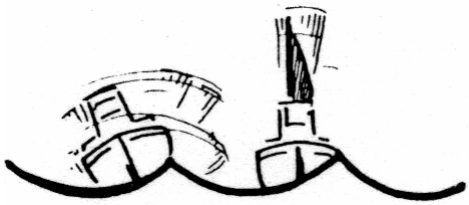
Riktig trim

Riktig trim er særlig aktuelt for mindre båter.



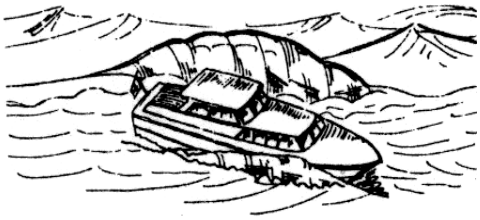
En båt har "forlig trim" om båten i forhold til vannlinjen stikker dypest forut, og "akterlig trim" om den i stedet stikker forholdsvis dypere akter.

Forlig trim kan forårsake at sjøen lett slår innover fordekket, eller enda verre at baugen dukker inn i sjøene. Kommer det større sjøer aktenfra, kan dette forårsake at bølgene løfter akterenden, baugen skjærer ned i sjøene, og båten kan vippe helt rundt. Slik trim kan også forårsake at du får dårlig rorvirkning ved at roret ikke stikker dypt nok i vannet, og propellen kan slå opp av sjøen.
En båt som slepes vil hvis den har forlig trim være vanskelig å holde styring på, og vil lett skjære fra side til side.



Akterlig trim gjør at baugen blir lett. Selv lite sjø forfra kan i en mindre båt være farlig, ved at båten slenges på tvers av sjøene, eller i verste fall hives rundt. Akterlig trim vil redusere manøvreringsegenskapene sterkt, særlig i noe sjø.

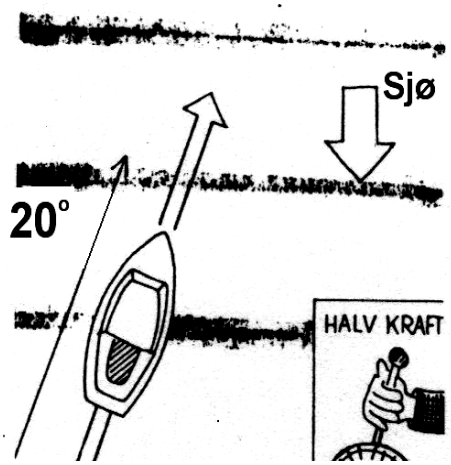
Tilstrekkelig stabilitet
En båts stabilitet avhenger av tre faktorer: Deplasement (båtens vekt), skrogform og tyngdepunktets plassering. For en moderne seilbåt ligger som regel 30 - 45 % av båtens totalvekt i kjølen, og ettersom denne er plassert dypt i sjøen vil en slik båt ha stor stabilitet. En liten og lett seiljolle har ofte bare en senkbar trekjøl, og da er det skrogets bredde og plassering av utstyr og mannskapet ombord som bestemmer stabiliteten. Små seiljoller må derfor ”ris” opp, ved at mannskapet plasserer seg på rekka for at den skal ha tilstrekkelig stabilitet.



Ved bruk av en mindre båt, må vi stue bagasje og alt utstyr så lavt som mulig. Personene ombord er viktige for stabiliteten, og særlig i dårlig vær er det viktig at også mannskapet er så lavt som mulig. Alt dette øker båtens stabilitet.

En lettbygd motorbåt av plast, og med høyt og stort overbygg har ofte liten stabilitet. Særlig merkes dette ved vind og sjø fra siden. Plassering av utstyr og personer ombord har da stor sikkerhetsmessig betydning. La ikke tungt utstyr som anker m.v. bli liggende på dekk i dårlig vær i en slik rank båt, men plasser alt så lavt som mulig.

Avpasset motorstyrke
Båter som f.eks. er offentlig sertifisert, har ofte oppgitt hvor stor motor båten kan ha. Under forsøk med båten skal den under full fart med motor ha tilstrekkelige sikkerhets-egenskaper under manøvrering.
Enten båten har sertifikat eller ikke, er det uforsvarlig å bruke motoren for fullt under alle forhold. Særlig under sjøgang må vi redusere motorkraften betydelig. Skal du dreie, må du ikke gjøre dette for hardt, da du risikerer at båten velter.

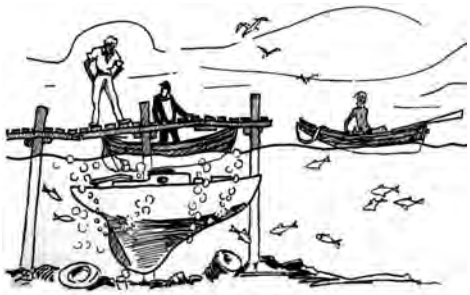


Skal vi gå mot sjøen i store bølger betyr det store påkjenninger på skroget. Da må vi slå mye ned på farten. Vi må passe på at vi ikke ukontrollert blir kastet på tvers av sjøene. Da skal det stor øvelse til for å manøvrere båten trygt. Best er det å gå litt skrått mot bølgene, der du faller av ca 20 grader, og om nødvendig krysser du deg fram, slik at båten ikke slås ”død” ved at den stanser helt opp når du stanger inn i sjøene.

Kommer sjøene aktenfra er det best å gå med samme fart som sjøene. Pass på at du enten rir oppe på bølgen for "nedgående", eller går i bunnen av bølgedalen. Skjærer båten ut må du straks sette ned farten. Vær påpasselig med gasshåndtaket så du ikke blir slengt på tvers av sjøene, og mister kontroll over båten.
Kanskje får du mer kontroll ved å krysse lett, men da blir båten lett slengt på tvers av bølgene.

Kommer sjøene inn fra siden, må farten avpasses etter situasjonen. Er det grov sjø bør du senke farten betydelig.
Som regel bør båten holdes litt skrått mot sjøen da også, så risikerer du ikke å velte.

D. VEDLIKEHOLD AV BÅT, MOTOR, RIGG OG UTSTYR.


Men nå skulle den da være tett - - -

Betydningen av godt vedlikehold er at båtbruken blir så sikker som mulig. Drar vi på tur med en båt som har feil, er det en sikkerhetsrisiko. Som speidere har vi ansvar overfor dem som er med, og overfor speidersaken. Vi skal ikke ta noen sjanser, så det er viktig at vi tar alle forholdsregler for at båtbruken skal bli så sikker som mulig.

Sjekklister for skrog, motor, rigg og utstyr skal sikre at minst mulig skal gå galt mens vi er på tur. Sjødyktighetskontrollen omfatter lister til en årlig kontroll, og en større kontroll hvert 5. år.

Sjekklistene brukes når en båt klargjøres for å tas i bruk før sesongen starter. Skal vi ut på en lenger tur er det viktig å gjenta kontroll ut fra alle sjekklister.

I sesongen ellers er det skipper som har ansvaret, og som ved kontroll selv må sørge for at båten er i forsvarlig stand.
Husk at langvarig lagring om bord i fuktig atmosfære kan føre til at utstyret forringes eller tar skade.

Første bud for sikkerhet er at båten er i sjødyktig stand. En båt som lekker, som har en motor som fusker osv. må i det hele tatt ikke brukes.

Svært mange ulykker skyldes menneskelig svikt.
Mindre feil ved båt eller noe om bord blir ofte oppdaget, men utbedring blir ikke gjort. Da står ofte sikkerheten i fare.

Oppdages en feil før vi drar ut på tur, skal den utbedres straks om feilen betyr en sikkerhetsrisiko. Det samme gjelder om feilen kan øke ved bruk.

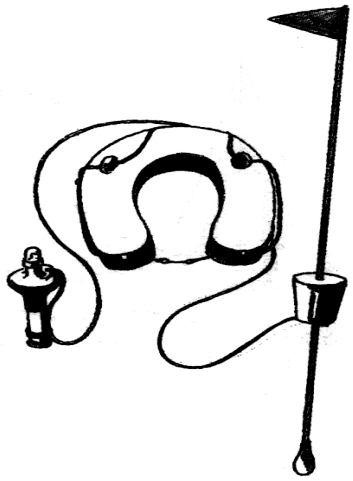
Under tur må vi ha øynene åpne for å avsløre mulige feil. Skipperen må da vurdere om feilen kan utbedres straks underveis, eller om turen må avbrytes og søke nærmeste tilgjengelige havn.

E. SKIKK OG BRUK, EGEN ATFERD

Som ”sjømann” skal du alltid oppføre deg slik at sikkerhet alltid ivaretas.

Alle om bord må oppføre seg slik godt sjømannskap tilsier. Er du usikker på om noe er forsvarlig, må du ikke ta sjanser.

Når foreldrene sender sine speidere med på tur i båt, skal de kunne være trygge på at det om bord er speidere og/eller ledere som på alle måter er skikket til å ha ansvaret for båten og de som er om bord.



Den innstilling skipperen har, og mannskapets kunnskaper er viktig for bruksområdet. En god skipper kommer sjelden opp i alvorlige situasjoner som kan sette liv og lemmer i fare. Han tar ikke båten ut under omstendigheter som truer sikkerheten. Han vil med sin erfaring vite mye om farer som truer, og innrette det farvann han går ut i deretter.

Som skipper har du ansvaret, og skal opptre sikkert og bestemt. Skipperen kan lytte til forslag fra andre om noe skulle inntreffe, men det er skipperen som tar den endelige beslutning om hva som skal gjøres, og gir nødvendige ordrer.

Trening i sikkerhetsrutine

Det hjelper vel svært lite å ha en sikker båt og godt sikkerhetsutstyr om bord dersom man ikke kan bruke det når situasjonen krever rask handling. Dette hører med til godt sjømannskap, og alle rutiner om bord er også ledd i sikkerheten.

Dette innebærer bl.a. at det må være god orden om bord. Alt tauverk må være kveilet opp og hengt på plass, og utstyr for øvrig skal også være på sin plass.

Man bør også prøve hvordan det er å oppholde seg i vannet med redningsvest på. Har man redningsdrakt, må man øve seg på å ta drakten på og hoppe i sjøen. Prøv også redningsline, og sørg for at du ikke kan falle over bord om du har den på.

Mann-over-bord manøver må drilles godt slik at alle om bord vet hva de skal gjøre. Prøv først med ”Boye over bord”. Under betryggende forhold kan en så øve med å la en som har redningsdrakt på seg hoppe uti og bli plukket opp igjen.

I en «båt-familie» eller i en speiderpatrulje er det helt nødvendig at minst to kan behandle båten. Dette gjelder all manøvrering, både ut og inn av havn, fortøyning og ikke minst ved mann-over-bord. Båtføreren kan falle over bord eller få et illebefinnende. Hvem skal da føre båten under en redningsaksjon eller føre den til havn?

Når man så behersker båten, har gode sikkerhetsrutiner og har alt utstyr i den beste orden — da kan man virkelig glede seg over båtlivet.

Husk: Det er så lite som skiller mellom liv og død på sjøen.

NØD - HARDT VÆR

12. HA KUNNSKAP OM NØDSSITUASJONER SOM KAN INNTREFFE, OM VARSLING, REDNINGSTJENESTEN M.V. VIS AT DU VET HVORDAN DU BØR OPPTRE OM BORD NÅR VÆRET BLIR FOR HARDT. VIS AT DU KAN BRUKE DRIVANKER, OG VIS HVORDAN EN LIGGER PÅ VÆRET MED DRIVANKER UTE. KUNNE LEGGE EN SEILBÅT BI MED SEIL OPPE.

NØDSSITUASJONER

Noen nødssituasjoner lærer du om andre steder:

Brann om bord	Matrosmerket pkt. 9
Mann over bord	Annenstyrmann pkt. 7
Grunnstøting	Annenstyrmann pkt. 13
Bruk av VHF	Annenstyrmann pkt. 14

Det er en rekke nødssituasjoner som kan inntreffe, og veldig ofte inntreffer de i dårlig vær. Vi skal her se på en del ting som kan inntreffe, og mange av tingene kan vi prøve å unngå ved godt vedlikehold.

Sjøvannspumpen er hjertet i kjølesystemet

Motorstopp

Godt vedlikehold reduserer faren for motorstopp vesentlig. Det er viktig å ha en sjekkliste over hva som skal kontrolleres, og evt. skiftes. F.eks. skifte filter og motorolje hvert år, skifte impeller i kjølevannspumpe ut fra nødvendig intervall osv.

Til maskinistmerkene kan du lære om hvordan du kan prøve å få motoren i gang igjen. Og første steg er at du før avgang kontroller at det er nok drivstoff, kjølevann og olje på motoren, og at batterier er ladet.

Ved motorstopp kan du først prøve å finne feilen, og se om du selv kan rette den. For å kunne gjøre noe må du ha viktige reservedeler om bord, sammen med nødvendig verktøy.

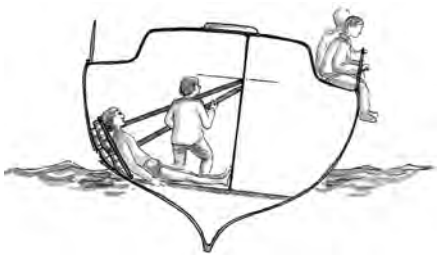
Lekkasje

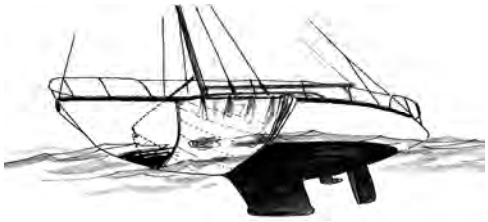
Lekkasje var sjøfolkenes skrekk. Dette kan inntreffe i alle båter, men også her vil godt vedlikehold redusere faren.
Når båten springer lekk er det oftest under fart. Ofte er det ingen under dekk, og det kan derfor komme inn mye vann før noen merker det. My vann i båten vil påvirke stabiliteten drastisk, og du kan merke at båten oppfører seg rart.

Åpne båter skal ha utstyr for øsing. Dekkede båter skal ha lensepumper, både motor- eller elektrisk drevet, og manuelle. Men disse har oftest liten kapasitet. Øsing kan naturligvis brukes i tillegg. Beste lenseutstyr er en redd person med pøs!

Finn lekkasjen først. Jo høyere vannet stiger, jo vanskeligere er det å finne lekkasjen. Noen tips:

- Skroggjennomføringer. Disse skal ha konisk plugg festet til stedet, for å tette dette enkelt.
- Toalettet.
- Slanger og slangeklemmer.
- Motoren.
- Propellakse.
- Belg til drev på seilbåtdrev.
- Rorstamme.
- I trebåter mange steder, bl.a. drev mellom bordganger.





De fleste lekkasjer kan du håndtere. Prøv å tette lekkasjen, her gjelder det å bruke hodet og oppfinnsomheten. Kanskje kan du krenge båten slik at lekkasjen minker. Kanskje du må stanse motoren for at den ikke skal ødelegges ved at vannet stiger for høyt. Og så kan du begynne å lense.

Mistet styringen

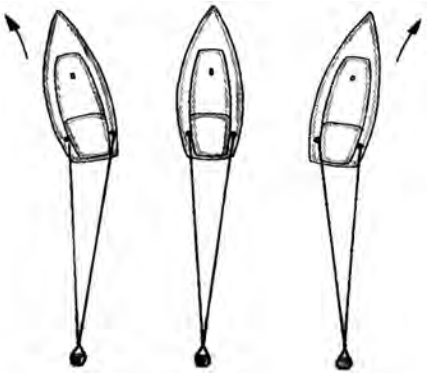
En båt kan la seg styre uten ratt og ror. Har du litt tid på deg kan du rigge til en nødstyring med enkle midler. Bruk oppfinnsomhet. Gå langsomt, så blir styringen lettere.

Er roret inntakt gjelder det å få til en måte å dreie roret på. Har båten en nød-rorkult kan du koble på den. Kanskje en tang kan settes direkte på rorstammen, eller du kan rigge til med taljer.

Er roret låst fast, må du hvis det er mulig prøve å bende det inn i senter igjen, så båten ikke svinger hele tiden. Må du bade for å få det til, må motoren stanses, og ta på deg line så du kan bli halt om bord igjen.

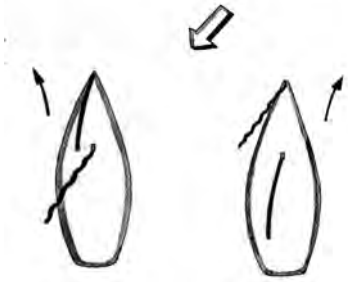
F. eks. kan spinnakerbom, båtshake, årer osv brukes for å lage nødstyring.

Du kan også taue en solid pøs eller lignende. Du kan henge den over bord akter med en line til hver side, bruk 15-20 meter tau. Jo lenger forover du trekker lina jo sterkere virker dreiningen. Så trekker du den linen som er motsatt av den vei du vil dreie. I en seilbåt kan du bruke vinsjene til å dra inn linene.



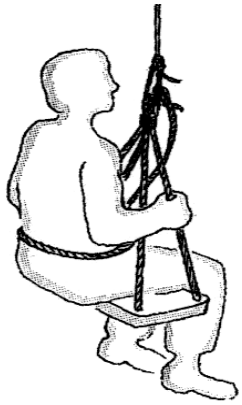
I en motorbåt kan det hende det blir for tungt å hale inn. Da må du gi ut på en line når du vil dreie, og stanse innimellom for å hale inn igjen linene.

Har du motorbåt med to motorer kan du gi mer på med en motor for å svinge.



I seilbåt kan du også styre med seilene. Med to seil oppe kan du veksle på å stramme og slakke skjøtene slik at båten dreier. Du kan også i tillegg ha en pøs på slep som nevnt ovenfor, da blir styringen mer stabil.

Masteproblemer
Har du seilbåt vil det kunne skje feil i masten, og du er nødt for å sende noen opp. Ha derfor med båtsmannsstol til å heise noen opp. Det beste er om du kan foreta reparasjon mens båten ligger fortøyd, uten sjøgang. Men noen ganger må noen opp mens båten er underveis, og i sjøgang er det en risikabel og vanskelig affære, da masten svinger mye høyt oppe.



Ta forholdsregler så det ikke tas unødige sjanser. Stol aldri på sjakler og kroker, bruker heller pålestikk. Bruk om mulig to fall, et til å hale opp med, og et som bare etterhales som sikkerhet om noe skulle skje med det andre. Bruk om mulig den største vinsjen, og helst en selvlåsende vinsj, ellers må det være en til å sveive og en til å holde enden stram mot vinsjen. Bruk 4-5 tørn rundt vinsjen, og pass på at tauet ikke klatrer på vinsjen og dermed låser seg på trommelen.

Planlegg nøye det som skal gjøres, og finn fram det verktøy og utstyr som trengs for reparasjon. Når den som er i masten er på plass setter du selv om det er selvlåsende vinsj fast på et kryssholt eller annet sted. Når den i masten skal ned igjen beholder du minst 3 tørn på vinsjen, og firer sakte, jevnt og forsiktig.

Utstyr og verktøy må som regel opp og ned. Bruk en ekstra line, og med en pøs, pose eller annet for å heise utstyret.

Hvem skal opp? Om mulig er det fordel å heise opp en lett person. Men noen ganger må den best kvalifiserte til å utføre reparasjonen opp.

Å komme opp alene er ikke lett. Du kan f.eks. prøve å lage en taustige og knytte passe fotløkker med ca. 60 cm mellomrom. Heis stigen opp til 1 meter over første salingshorn eller til klofall på en gaffelrigget båt, og sett fast. Så surrer du taustigen med løse viklinger rundt masten. Ta på deg en sikkerhetsline som går rundt masten. Så klatrer du i løkkene til 1. saling eller til klofall. Nå må du stå her, og trekke stigen til deg. Du heiser stigen til topps (eller til neste saling), og fester den. Så er det en ny krevende oppgave å klatre til topps.

Mastebrekk
En rigg som er godt vedlikeholdt skal vanligvis stå under alle forhold. Men likevel kan det skje at noe som holder masten løsner eller brekker. Det skyldes ofte at mast eller stag løsner eller går av. Masten varsler ofte ved at den pumper kraftig, og du har da bare sekunder på deg for å redde den. Slipp ut på seilene, reduser seilføringen, og ta dem gjerne ned. Det kan også hjelpe å endre kurs i forhold til vinden. Brekker en vaier høres bare et smell, men slipper en terminal eller spleis hører du ikke noe, men kjenner bare et rykk i båten.

Seiler du med vinden inn fra siden og et vant brekker, kan du raskt vende slik at vinden kommer fra motsatt side. Brekker akterstaget under lens må du straks dreie opp i vinden og teite inn på storseilskjøtet, og ta ned forseilet.

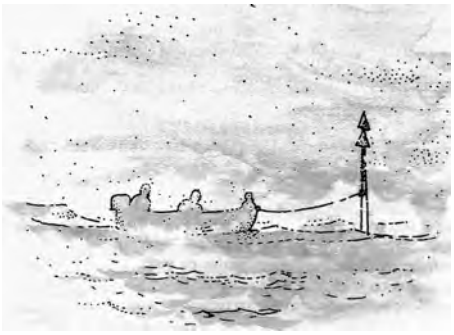
Er det forstaget som brekker må du dreie ned på lens. Har du rulleseil kan du rulle inn fokken, og la den stå som stag.

Har du fått situasjonen under kontroll, må du foreta en midlertidig reparasjon. F.eks. feste fall som vant eller stag.

Brekker masten helt er det farlig å stå i nærheten når den brekker og faller ned. Først og fremst må du berge båten. Masten henger etter masse wire og tau, og ligger den i sjøen kan lett slå hull i båten. Kan du få masten på dekk er det best, men ellers kan du feste den til skutesiden. Du må ikke ha propellen i gang mens du rydder opp, og båten vil da ligge med bredsiden mot vinden. Prøv å samle opp alt slik at ikke noe blir liggende i sjøen. Start ikke motoren før du er sikker på at propellen er fri!

Tåke

Tåken man ofte støter på om sommeren skyldes at fuktig og varm luft fra land blir avkjølt over den forholdsvis kjø1igere havoverflaten. Tåken kan ligge som et nesten ugjennom-trengelig teppe - null sikt fra cockpiten, men sol og blå himmel 15 til 20 meter lenger opp.



Sol og vind tar gjerne knekken på tåken utover morgentimene, men ikke alltid. Lytt til værmeldingen før du går ut!

Blir du likevel overrasket av tykk tåke, kan du prøve å gå fra den med topp motorfart for å komme til land. Orienter deg best mulig og bestem posisjonen din før tåken «spiser deg opp». Tenn navigasjonslysene om du har, og hold deg godt til styrbord hvis du er i trafikkert led. Ta kompasskurs og hold deg slavisk etter den. Har du ikke kompass kan du stanse helt opp, og merke deg hvilken vei vinden blåser. Er det bølger eller dønninger merker du deg hvilken vei de går. Når sikten forsvinner prøver du å bedømme hvor langt det er til land, og beregner hvor lang tid du vil bruke inn. Når du nærmer deg land senker du farten, og lytter etter bølgeslag. Lag lyder og lytt på ekko. Driver du forbi et sjømerke, kan du fortøye i det. Det er forbudt, men en nødssituasjon kan du bryte en slik regel.

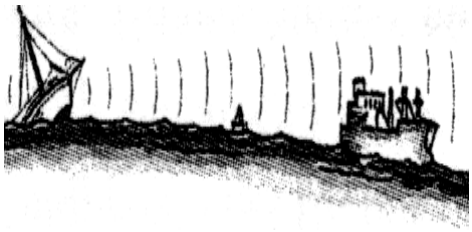
VARSLING, REDNINGSTJENESTEN M.V.

Kommer du opp i en nødssituasjon, må du først vurdere situasjonen.

Opptre så kaldblodig som mulig. Med unntak av brann og mann over bord har du som regel noe tid på deg.

- Må noe gjøres straks for å berge liv og båt?
- Hva er egentlig feilen?
- Kan vi utføre en reparasjon selv og komme oss i havn?

Er du usikker på om dere kan klare dere selv, kan du over VHF snakke med kystradiostasjonen, orientere dem om hva som har skjedd, og forberede dem på at du tror du vil klare deg selv, men kan komme til å trenge hjelp. Lekker båten kan du f.eks. få rede på hvor lang tid det vil ta å få hjelp med lenseutstyr.



PAN PAN
Er du usikker på om det er helt nødvendig å tilkalle hjelp, kan du også bruke meldingen PAN PAN (hastemelding). PAN PAN lest 3 ganger betyr fare for skip eller person. Bruk helst denne om nøden ikke er helt akutt. Frykter du at situasjonen kan utvikle seg til en nødssituasjon, kan du bruke du PAN PAN meldingen.

MAYDAY
Er det virkelig nød, og dere må ha hjelp straks, bruker du MAYDAY sagt 3 ganger. Dette er nødsignalet, og er du ikke for langt til havs (rekker minst 40 nautiske mil) vil signalene bli oppfanget av en kystradiostasjon, og kanskje av en båt som ikke er for langt unna.

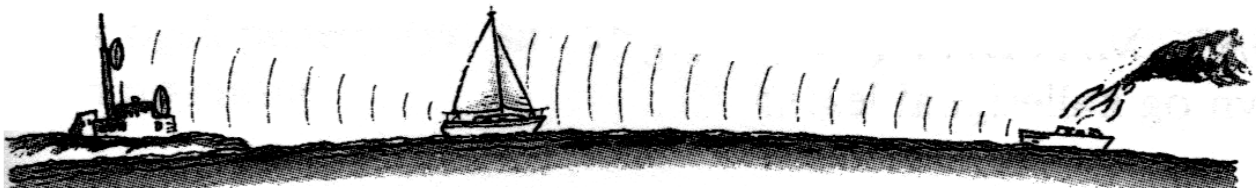
Ethvert annet fartøy som kan hjelpe er forpliktet til å gjøre det. Nærmeste kystradiostasjon tar styringen over radiotrafikken, og de vil forhøre deg om hvor stor faren er, posisjon, osv. Hovedredningssentralen setter i gang et stort redningsapparat. Båter i nærheten tilkalles og går mot stedet, redningsskøyte går ut, og redningshelikopter tilkalles.

Andre nødsignaler
I tillegg til melding over VHF kan du naturligvis bruke alle tilgjengelige midler for å tilkalle hjelp. Nødraketter med røde fallskjermlys kan du sende ut, og du kan bruke røde håndbluss og orangefarget røyk. Rødt betyr alltid nød.

S O S
Signalet er et internasjonalt nødsignal. Det består av tre prikker, tre streker og tre prikker igjen. Du kan sende det med de midler du har til rådighet, lys, lyd osv.

Tilbakekalling
Hvis du har sendt MAYDAY eller PAN PAN signal og dere likevel klarer dere selv, eller har fått hjelp slik at dere ikke trenger mer assistanse, må du passe på å melde fra at faren er over.

Mer om bruk av VHF kan du lære om i pkt. 14 i dette heftet.



NÅR VÆRET BLIR FOR HARDT.

Før du går ut

Ligger du i havn og har mistanke om at været kan bli for hardt for båten din, bør du i det hele tatt ikke gå ut. Gå gjerne opp på en høyde slik at du kan få bedre føling med vinden, og se på sjøen utenfor hvordan den ser ut. Du bør også lytte til værmeldingen før du kaster loss.

Finner du det uforsvarlig å stikke ut, må du sørge for å få gitt melding til pårørende, slik at de ikke setter i gang leteaksjon etter deg.

Er det en seilbåt du skal ut med. bør du i hardt vær sørge for å reve ned før du stikker ut. Rev heller ned for mye enn. for lite, idet det er lettere å slippe ut et rev enn å ta inn et rev i hard vind og grov sjø.

Sørg også for at du gjør båten skikkelig sjøklar før du legger ut. Det betyr at du stuer vekk løse deler, og surrer fast ting ombord i nødvendig utstrekning. Det innebærer også at du kler deg ordentlig, og legger klar ting du kan tenke deg å få bruk for når du er kommet utpå. Redningsvesten må du naturligvis ta på og helst også redningssele. Båten skal være lenset tom.

Velger du å stikke ut fra havnen, må du være klar over at bølgene i pålandsvær er farligst nær land. I strømfarvann kan bølgene bli farlig krappe, selv ved relativt liten vindstyrke. Hold deg også godt klar av grunner, idet det lett bryter på disse, og sjøen roter seg til omkring dem.

På tur i dårlig vær

Det finnes selvfølgelig ikke noen oppskrift for behandling av båter i dårlig vær. Båter er like store individualister som mennesker, og forholdene er ulike.

Det er imidlertid visse fellestrekk som gjelder for alle båttyper, og visse regler som bør ivaretas av skipperen.

Er du ute på sjøen i seil- eller motorbåt, og vind og sjø øker på, eller værmeldingen forteller deg at det vil øke på, og du regner med at været vil bli for hardt for dere, bør du straks se deg om etter en passende havn, og søke til lands. Det er godt sjømannskap at du i slike tilfeller viser forsiktighet.

Husk som nevnt at bølgene er farligst nær land under pålandsvær, og at bølgene blir krappe i strømfarvann. Når du kommer ute fra havet er det ikke alltid så lett å finne veien inn. Søk derfor en led inn du er sikker på, og som er godt merket. Velg om mulig etter et farvann som er bredt i starten utefra.

Kommer du i havn må du huske å gi melding til pårørende, slik at de vet du er i god behold.

Søk ut til havet

Er du langt ute, er det ikke alltid fornuftig å søke til lands dersom du blir overrasket av uvær. Det kommer meget an på vindretningen, strømforhold og dybdeforhold m.v. der du har tenkt å lande. Blir i slike tilfelle været for hardt for båten, selv om du i seilbåt har revet ned, må du legge bi eller bruke drivanker.

Sjelden vil du komme ut for storm om sommeren, men kuling er mer enn nok for en mindre båt. Bare riggen alene kan krenge ned båten alvorlig. I tillegg vil det ved storm være fare for at du kan blåse overbord - det er situasjonens alvor. Bruk sele!

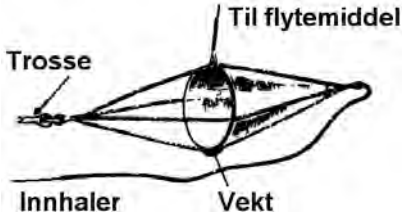
Hvordan unngå det verste

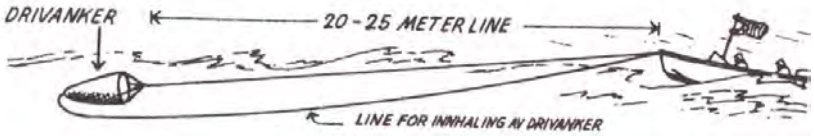
Det er ikke lett å kjempe mot været - tenk hele tiden på hvordan du skal få værgudene til å hjelpe deg med det du vil gjøre. Unngå å krysse. Det er svært ubehagelig i høy sjø, spesielt for dem under dekk. Slakk ut litt på skjøtene, og seil unna været hvis det er for ille. Følg med på kompass, logg og andre instrumenter slik at du vet hvor du er til enhver tid.

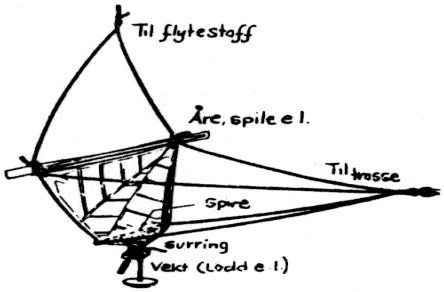
DRIVANKER

Kommer du opp i en situasjon som du føler blir for hard for båt og ikke minst for de som er om bord.

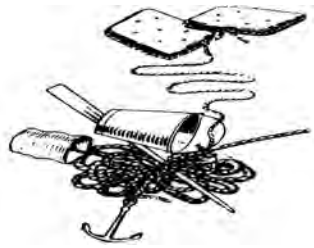
Da kan det være best å legge bi for drivanker, men dette forutsetter at en har tilstrekkelig plass ned i le. Drivankeret kan være en traktformet sekk av grov, oljet duk, enten med en rund eller firkantet åpning, som holdes åpen med en ring av stål eller tre. Fra åpningen går en hanefot til trossen som fester drivankeret til båten, se tegning.





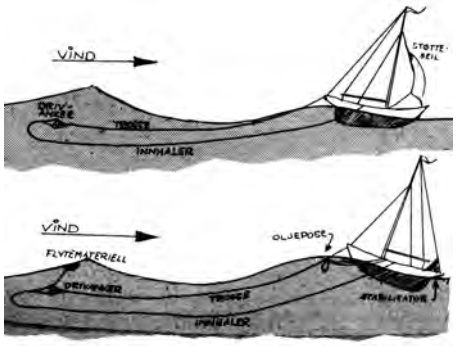


Drivankeret bør ligge ca. 4 - 5 meter under vannflaten, og må altså bæres oppe av en bøye eller annet flytemiddel. Drivankeret bør være festet til båten med en trosse som i vannlinjen bør ha en lengde av minst 5 ganger båtens lengde. Diameteren på ankeret bør være ca. halve båtens bredde. I spissen av trakten sitter en innhalerline som gjør det mulig å trekke inn drivankeret med liten motstand gjennom vannet.



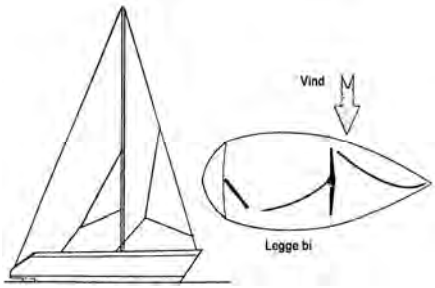
Har du ikke drivanker, kan også rigge til et provisorisk anker, idet du da nytter en åre, en spinnakerbom eller lignende, og fester et forseil til denne. I underkant kan du f.eks. nytte et reserveanker. Du kan også prøve med pøser, seil, sammenbundet tauverk, madrasser o.1. Til flytestoff kan du nytte livbelter, tomme oljekanner o.1. Et slikt provisorisk drivanker kan du bare gjøre regning med å nytte en kortere tid.

Vanligvis festes drivankeret til baugen av båten. På enmastede seilbåter virker imidlertid riggen som et seil, og vil lett brekke ned forskipet. Da er det bedre å feste drivankeret akter, og heise en stormfokk som stabilisator. På tomastede båter kan et stormseil på aktermasten få stevnen til å ligge opp mot vinden.



Å legge bi for seil.
Å legge bi med en seilbåt vil si at du med små seil manøvrerer båten slik at den gjør minst mulig fart, og derved ikke gir sjøen mulighet til å bryte inn over dekk.

Forutsetningen er at båten verken gjør fart forover eller akterover. Gjør båten fart forover, har den kjølvannet akterut. Men om båten driver uten fart, er kjølvannet mellom båten og den brytende sjøen. Og det er kjølvannet som skal danne barriere mot sjøen. Luftboblene i kjølvannet er beskyttelsen mot brottene. De har samme virkning som olje på sjøen. Når brottene når luftboblenes bane i kjølvannet, forstyrres bølgebevegelsen. Har båten for store seil, eller skjøtene er galt strammet, slik at båten gjør fart, kommer kjølvannet til å flytte seg akterover, og beskyttelsen er borte. Båten skal på denne måten drive på tvers av vindretningen.



Hvilke seil som skal føres når en ligger bi, avhenger naturligvis av riggen. På en bermudarigget båt bør det være storm-storseil og stormfokk. Hvordan skjøtene skal hales til må avgjøres i hvert enkelt tilfelle, men vanligvis settes fokken i bakk (på tvers av vindretningen), og roret i borde (helt til siden). Derved hindres farten mest mulig, og båten hindres i å loffe til.

Å legge bi er ingen lett manøver. Bare bergingen av vanlige seil kan innebære store vanskeligheter. Den som tenker seg ut på lenger havseiling gjør klokt i å overveie tenkbare situasjoner og også øve trimming av seil og å ligge bi med båten.

GRUNNSTØTING

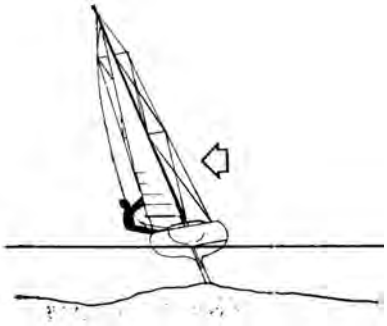
13. FORKLAR HVORDAN DU BØR OPPTRE VED GRUNNSTØTING, OG HVORDAN MAN KAN BRINGE FLOTT EGET GRUNNSTØTT FARTØY. KUNNE BRUKE LENSEUTSTYR OM BORD.

I tåke, i dårlig merkede farvann og ved uheldig navigering, kan det til tross for at en tar alle forholdsregler inntreffe en grunnstøting. I en del farvann med sandbunn kan det også hende at grunner flytter på seg. Ved grunnstøting settes du på en hard prøve, og det gjelder at du holder hodet klart og ikke gjør noe overilt.

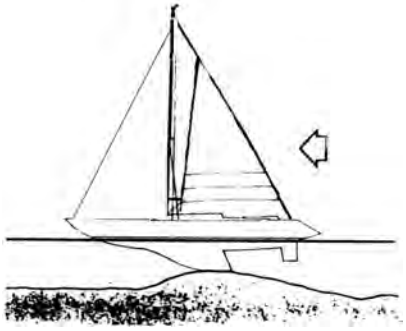
Det første du må gjøre er å undersøke om båten er blitt skadet ved grunnstøtingen. Er båten blitt lekk i særlig grad, er det bedre å bli stående på grunnen. Ellers kan du risikere at båten synker under føttene dine før du når havn. Hvis båten ikke ligger utsatt til, kan det da være bedre å fortøye båten til skjæret, f.eks. med et anker. Er det en bratt fjellside kan du fendre av mot fjellet.

Hvis skroget ikke har tatt alvorlig skade, må du prøve å finne ut dybdeforholdene rundt grunnstøtingsstedet, slik at det går an å bestemme hvilken vei båten lettest kan trekkes av. Har båten kommet over grunnens høyeste punkt kan den vanligvis dras forover for å bringes flott.

Sitter båten godt på, bør du straks prøve å bringe på det rene om det er flo eller fjære sjø. En masse strev og slit kan ofte spares ved at du venter på høyere vannstand. Holder det derimot på å fjære ut, kan du kanskje bare ha noen minutter å gjøre på dersom du vil av grunnen før det blir håpløst p.g.a. lav vannstand. I slike situasjoner kan en risikere å bli sittende på grunnen i timevis inntil vannstanden igjen har steget tilstrekkelig. Tidevannstabeller kan derfor komme godt med



Det første vi kan forsøke er staking med årer eller båtshake.
Har båten motor og du er sikker på at propellen ikke tar borti steiner o.l., kan du samtidig nytte denne.



Er dere flere ombord, kan det hjelpe at alle bortsett fra den som skyver med båtshaken, går lengst mulig til den enden av båten som ligger bort fra grunnen, da løftes samtidig den andre seg litt, kanskje nok til at dere glir av.

Hjelper heller ikke dette, kan dere hoppe uti, og stå på grunnen og skyve fra. Ha i hvert fall en igjen ombord så dere ikke risikerer at båten glir fra dere.

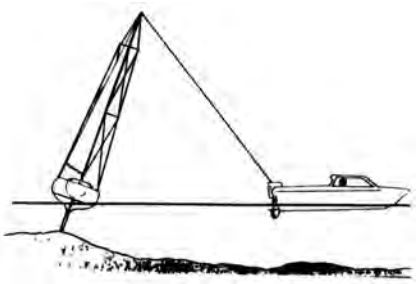
Å ro ut varpanker kan noen ganger bli nødvendig. Da legger dere ut anker eller dregg i ønsket retning så langt bort som mulig. Deretter gjelder det å hale inn på ankertau eller kjetting.

Inntreffer grunnstøtingen i utsatt farvann, må du først og fremst tenke på mannskapets sikkerhet. Tilkall hjelp om du tros det trenges!

Er dere i en så stor båt at dere har livbåt eller redningsflåte ombord, gjøres disse klar til bruk, og båten forlates i god tid før den brekkes i stykker eller går ned.

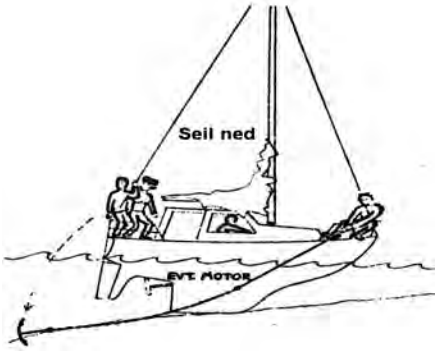
Drøy om mulig til hjelpen kommer, og er det fare for at dere med flåten kan drive utover til havs, må dere ta med nødvendig utstyr, som nødraketter, fyrstikker, proviant, lommelykt, ekstra klær m.v.

Regner du med at båten kan berges så snart hjelpen kommer fram, og hjelpen er underveis, gjelder det å begrense skadene mest mulig til hjelpen kommer. Gjør i til felle forberedelser til å trekke båten av, med for eksempel å finne slepeline.



Selv om det ikke vil bli mulig å berge båten, og hjelp er underveis, kan det likevel lønne seg å bli værende ombord til hjelpen kommer. Gjør nødvendige forberedelser til å bli tatt ombord i hjelpebåt på en slik måte at den ikke skades under hjelpaksjonen.

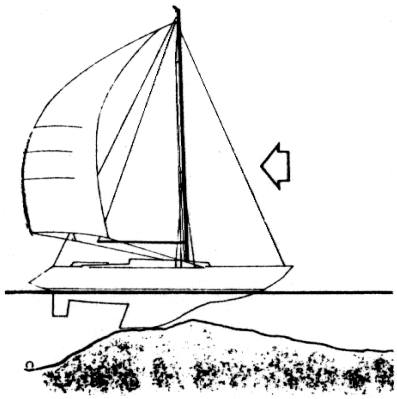
Vær også klar til omgående å gå fra borde om det skulle inntreffe endringer som gjør at båten må forlates før hjelpen kommer fram.



I SEILBÅT

Er du med seilbåt kommet for nær le land slik at du grunnstøter, kan du dersom du hurtig legger roret over og derved går baut, klare å få båten av igjen før den sitter helt fast. Er du heldig kan dette skje uten at båten skades nevneverdig.

Lykkes ikke dette, må du ta ned seilene, slik at båten ikke presses lenger opp på grunnen.



Har båten kommet over høyeste punkt på grunnen, kan seilet heises igjen, slik at vindpresset hjelper til. Blir det derimot grunnere forover, kan det være en fordel om du klarer å vri båten rundt slik at baugen peker i den retning båten kom fra. Dermed unngår du forhåpentligvis å skade roret, noe som lett kan inntreffe om båten dras rett akterover.

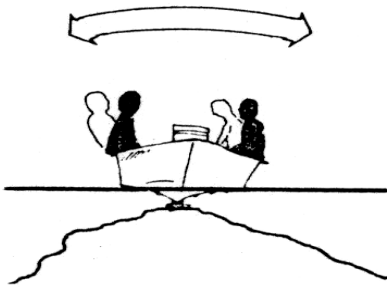
Du må også være klar over at vind og strøm vil kunne sette deg på land igjen dersom du får båten av i enkelte retninger.

Mannskapet kan også prøve å krenge båten over, idet en kjølbåt da ikke stikker så dypt som når den ligger rett opp og ned. Krengningen kan utføres ved at dere "rir" den fra vantet. Dere kan også fire ut bommen, sette den fast og la noen av mannskapet entre ut på bommen. På tyngre båter går det an å få den til å rulle ved at alle ombord gjentatte ganger løper fra den ene siden av dekket til den andre. Det går også an å sette et tau fra masten høyt opp, og så prøve å krenge båten ved hjelp av et anker ell. lign.

På en litt større båt kan du sette fast en strekktalje til masten, og feste dreggtauet til den andre blokken i strekktaljen. Da får du mer kraft i halet.

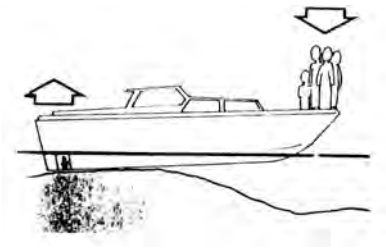
Er det en tung båt dere har grunnstøtt med, kan det bli nødvendig å lette båten ved å ro i land noe av ballasten og annet tyngre utstyr med jolle. Anker og ankerkjetting kan også kastes over bord, men sett i så fall på merkebøye så du finner det igjen.

Naturligvis kan du bruke flere av disse metodene sammen, og forholdene på stedet avgjør hvilke muligheter dere har.
Dersom alle metodene er prøvd, er siste utvei å få hjelp av et annet motordrevet fartøy for å komme flott.



Motorbåt
Er det en motorbåt du er ute i, må du straks slå av motoren, slik at du ikke risikerer å skade propellen.

Er det en liten båt f.eks. med påhengsmotor eller en robåt, kan det hende du kan klare å skyve såpass fra at dere kan ro båten ut, eller bruke motoren. Kanskje går det an å skyve båten langs et fjell, langs en strand ell. lign. til et nes, for så å runde det og gli ut i rent farvann igjen.

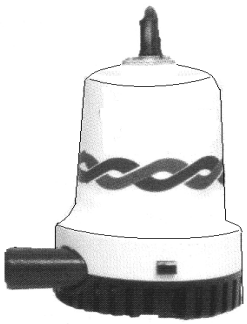


Med motorbåt kan det kanskje gå an å skyve ut akterenden slik at propellen kommer klar. Ved så å gå litt forover samtidig med at roret legges i borde kan du klare å tørne båten nok til at du kan gi akterover og gli ut fra land.

Lenseutstyr
I joller og små båter bruker vi øsekar og pøs til å lense båten.

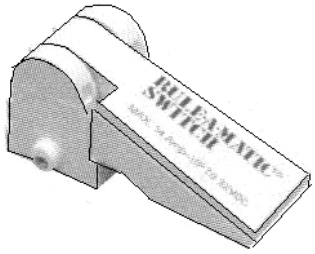
I litt større båter skal det være fastmontert lenseutstyr. Det kan være pumper som er avhengig av at motoren om bord er i gang, eller elektriske pumper. Elektriske pumper kan kobles til flottør som gjør at pumpen starter automatisk så snart det blir så mye vann i båten at flottøren løfter seg.

Det skal også være manuelle pumper om bord i større båter. Ved seilas langs kysten skal det være minst en manuell pumpe som kan betjenes under dekk, og en som skal kunne betjenes over dekk.



Det bør være sil på alle pumper, slik at ikke løse ting i båten kan tette til pumpene. Rusk i pumpene kan medføre mye arbeid for å få pumpene i gang igjen.

Du vil snart oppdage et det ved en større lekkasje nytter lite med en lensepumpe. En vanlig lensepumpe tar i praksis unna 20 – 50 liter i minuttet, og kapasiteten er også avhengig av måten pumpen er plassert på. Hvis vannet står over dørkene, har du mange hundre liter vann om bord allerede, og det betyr at du må pumpe i nærmere en time for å lense ut alt. Og i mellomtiden strømmer det nytt vann inn. Med en pøs får du ut ca 10 liter vann for hver fylling.



En båt holder seg flytende til vannet vasker over dekk, og kanskje enda lenger i mange tilfelle. Du har altså tid å gå på for å finne og tette en lekkasje snarest mulig.

Du må gjøre deg godt kjent med det lenseutstyr båten har, slik at du kan bruke det når det trengs.

VHF RADIO

14. HA KUNNSKAP OM BRUK AV MOBILTELEFON OG VHF PÅ SJØEN, OG AT DU KJENNER REGLENE SOM GJELDER VED BRUK AV RADIOSENDER OM BORD I BÅT.

Mobiltelefon

Som fritidsbåtbruker kan du også ha nytte av mobiltelefon, men det er viktig å være klar over begrensningene med en telefon i forhold til VHF-radio. Signalene fra mobiltelefonen blir merkbart dempet allerede ved litt sjøgang.

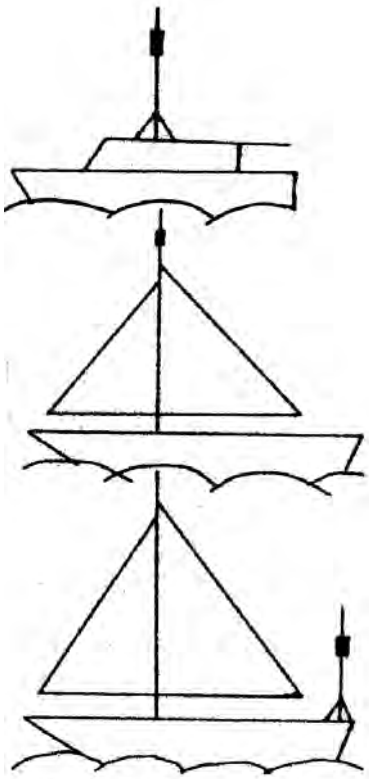
Med mobiltelefon er det bare mulig å snakke med en og en abonnent, og da kun hvis en kjenner vedkommendes mobilnummer. Og det er ikke sikkert at du har dekning, og du skal ikke langt ut fra land før dekningen forsvinner.

MARITIM VHF RADIO

Maritim VHF er en del av sikkerhetsnettet på sjøen, og alle litt større fritidsbåter bør ha slik radio. VHF har tilnærmet 100 % dekning i kystområder og nære havområder og avlyttes kontinuerlig av kystradiostasjonene.

I tillegg har alle fritidsbåter og nyttetrafikk med VHF lytteplikt. På sjøen er det tradisjon å hjelpe hverandre. Det nærmeste fartøy er den beste hjelp.

Rekkevidden er ca 40 nautiske mil, avhengig av båtens og kystradiostasjonens antennehøyde og av landskapet. Rekkevidden mellom to fartøy er 15-20 nautiske mil. Antennepisken bør plasseres så høyt og fritt som mulig for å oppnå størst mulig rekkevidde.
En kystradiostasjon kan også sende meldinger som kan være viktige for din sikkerhet.



Plasser antennen høyt

VHF-radio er konsesjonspliktig, og det kreves et sertifikat for å bruke utstyret. Sertifikatet kan utstedes til personer over 15 år etter bestått prøve. Selv om ikke har sertifikat for VHF, bør du sette deg inn i bruken, slik at du i en nødssituasjon kan bruke den.

Kanaler

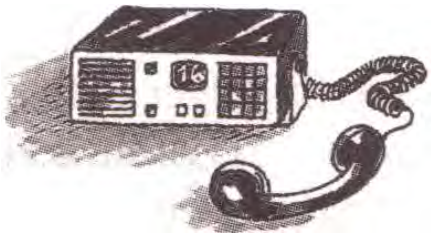
VHF-systemet er inndelt i kanaler med forskjellige bruksområder. For oss med småbåter er nød- og kallekanal kanal 16.
Noen av kanalene er forbeholdt samtaler mellom båter og kystradiostasjoner, mens andre er forbeholdt samtaler båter imellom. Det er også egne kanaler for bruk mellom fritidsbåter. Alle kystradiostasjoner har tosidige bånd, slik at du kan holde sendeknappen inne hele tiden og kunne snakke som i en vanlig telefon. Skip til skip kanaler er enkeltsidige, slik at du ikke kan høre den andre stasjonen når din sendeknapp holdes inne.

Nytt radiosikkerhetssystem, GMDSS
Mange nyere VHF-radioer er tilpasset dette nye systemet. Dette systemet er pliktig for alle større båter, og mindre båter har lov å skaffe slikt utstyr, vanligvis kalt AIS. Det gir raskere og sikrere formidling av nødalarmer, og man trenger kun å trykke på en knapp for å sende nødalarm. Sendingen gir en kode som opplyser om hvilken båt det er, og kobles den mot båtens GPS vil nøyaktig posisjon oppgis automatisk.

I GMDSS-systemet er kanal 70 hoved-nødkanalen, mens kanal 16 fungerer som oppfølgingskanal for nødmeldinger per radiotelefoni.

Kystradiostasjonene
Norske kystradiostasjoner formidler gratis navigasjons-, kuling- og stormvarsler, meldinger fra Havnevesenet og andre viktige meldinger som har med sikkerhet til sjøs å gjøre.
Kystradiostasjonene har også direkte forbindelse med redningssentralene.

Kystradiostasjonenes hovedoppgave for fritidsbåter er foruten nødsignaler å formidle samtaler via VHF-radio. Dersom du ikke har VHF-radio, kan du likevel få kontakt med kystradiostasjonene med mobiltelefon, forutsatt at telefonen er innenfor dekningsområdet. Alle kyststasjonene har felles telefonnummer: 120. Ringer du dette nummeret, vil du automatisk bli koblet opp mot nærmeste kystradiostasjon.



Nødsignaler
MAYDAY gjentatt tre ganger betyr overhengende fare for båt og mannskap.
Meldingen har prioritet over all annen radiotrafikk, og et fullskala redningsapparat blir satt i gang.
Ethvert annet fartøy som kan hjelpe er forpliktet til å gjøre det. Nærmeste kystradiostasjon tar styringen; båter i nærheten melder seg og blir dirigert derfra.

«Nødprosedyre»
1. Bestem posisjonen din og skriv den ned, for eksempel på sjøkartet.
2. Noter klokkeslettet.
3. Still apparatet på kanal 16 og full effekt (25 watt).
4. Trykk inn sendeknappen og si med sterk og klar stemme:
   MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY (tre ganger)
   Dette er: (båtens navn og kallesignal lest tre ganger)
5. - MAYDAY
   - Dette er: (båtens kallesignal)
   - Posisjon: (les fra notatet ditt)
   - Hva slags nød: (beskriv kort)
   - Hva slags assistanse som trenges

- Andre nyttige opplysninger, som f.eks. hvor mange personer om bord (husk deg selv også), om noen er skadet, vindretning i området, om du har redningsflate.

Det er lettere for deg om du skriver ned hele meldingen før du sender den, så er det bare å lese den opp. Du kan bli bedt om å gjenta den flere ganger, og da er det fint å ha den på papiret.

Les hele meldingen uten å vente på svar. Les så langsomt at andre rekker å notere.
Meldingen blir med all sannsynlighet hørt av nærmeste kystradiostasjon. Vent til de anroper deg. Det gjør de med å begynne med MAYDAY, og så båtnavnet og kallesignalet ditt. Så følger en bekreftelse på at de har oppfattet meldingen din. Hvis du ikke hører noe omgående, så send hele meldingen igjen. Fortsett til du får svar.
Husk å slippe sendeknappen innimellom, så du hører om noen anroper deg.

Når kontakten er opprettet, kan du regne med hundre prosent oppmerksomhet. All videre samtale om situasjonen og dens gang starter med ordet MAYDAY - husk det når du sender selv også.
Det er viktig at du er i stand til å fortsette å sende på kanal 16 - om ikke annet, bare ved å holde sendeknappen inne ved behov. Både redningsskøyter og redningshelikoptre har peileutstyr som gjør at de kan styre rett mot deg etter signalene dine. Enkelte av kystradiostasjonene har også peileutstyr, slik at de kan bestemme posisjonen din nøyaktig.

Relay
Hvis du selv hører en nødmelding, så skriv den ned med en gang. Vent et drøyt minutt for å høre om meldingen er oppfattet av kystradiostasjonen eller av båter som ligger nærmere den nødstedte. Hvis ikke, kaller du selv opp den nødstedte båten og bekrefter at du har oppfattet nødmeldingen.
Sa kaller du opp kystradiostasjonen på vegne av den nødstedte båten. Da kaller du som fø1ger:

MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY, MAYDAY RELAY.
Dette er: (din egen båts navn og kallesignal)
Har mottatt følgende MAYDAY-melding fra (den nødstedte båtens navn og kallesignal).
Tidspunktet da du oppfattet nødmeldingen, og på hvilken kanal (vanligvis kanal 16).
Les meldingen på vegne av den andre båten.
Det kan være at du ligger slik til at du kan nå både kystradiostasjonen og den nødstedte båten. Da må du opptre som såkalt relay-stasjon og formidle meldinger frem og tilbake. Det kan være meget anstrengende, men husk det står om liv. Hold hodet kaldt og noter mest mulig underveis.

Hvis du må sende MAYDAY, og ikke husker prosedyren, så få med de viktigste fakta og vær så klar som mulig.

PAN PAN

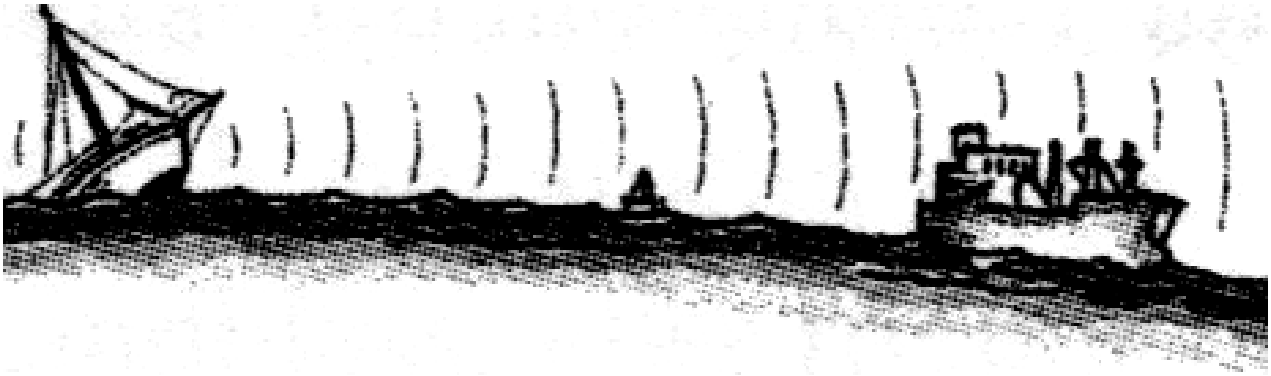
En del MAYDAY-meldinger burde egentlig vært sendt som PAN PAN (hastemelding) i stedet. Dette signalet kommer ett hakk under på prioritetslisten. Mens MAYDAY lest tre ganger betyr fare for skip og mannskap, betyr PAN PAN lest tre ganger fare for skip eller person. Det er altså nesten like «sterkt», og dekker egentlig de fleste situasjoner vi kommer opp i.
Vurder altså om du skal bruke PAN PAN i stedet for MAYDAY. Den oppmerksomheten du får fra kystradiostasjon og annen skipstrafikk er ikke dårligere for det; det eneste som tar prioritet over en PAN-melding er MAYDAY.

PAN-melding sendes og behandles på samme måte som MAYDAY. Det er bare ordet «MAYDAY» som byttes ut med «PAN PAN».
Bruk altså PAN PAN i all annen nød enn den som er helt akutt.
Bruk også PAN PAN hvis du kommer i en situasjon som du tror du kan klare selv, men hvor du frykter at den også kan utvikle seg i farlig retning. Et godt eksempel er om en motorbåt far motorstopp i pålandsvind, slik at den kommer til å blåse på land etter en tid om ikke motoren vil starte igjen.
Kystradiostasjonen vil gjerne vite om deg i slike tilfeller, slik at de er klare til å sette i gang redning om det skulle behøves.

Glem ikke å melde fra om du har klart deg selv og er utenfor fare. Det gjelder både MAYDAY og PAN PAN.

Legeråd: MEDICO

Du får også legeråd over kystradiostasjonene. Anrop på arbeidskanal, og om det ikke haster, be om MEDICO. Da setter stasjonen deg over til sykehus, så du får snakke med vakthavende lege. Denne tjenesten er gratis - du betaler hverken for ekspedisjonen eller for telefonsamtalen.
Du kan bruke PAN PAN under MEDICO, om du tror at pasienten er i fare,



Neste merke i dekkslinjen er:

FØRSTESTYRMANNS - MERKET

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

1. Tilfredsstill kravene til Annenstyrmannsmerket og Annenmaskinistmerket. Ferdighetene til Jungmannsmerket, Lettmatrosmerket og Matrosmerket kan du lese om i et egne instruksjonshefter. Du bør repetere disse merkene nå

Instruksjonsheftet inneholder:

2. Vær med som Annenstyrmann i båter som brukes i speiderarbeidet i minst en sommersesong. Ha ansvar for navigeringen på minst fem overnattingsturer i løpet av denne tiden. Ha deltatt i alle arbeidene ombord som en skipper bør kunne.
3. Kjenne kartets oppbygging. Ha kunnskap om alle sjømerker, hvordan de er merket i kartet og hvordan det skal navigeres i forhold til dem. Ha godt kjennskap til hvordan skipsleder merkes med faste og flytende sjømerker, og hvordan dybden i en led merkes på kartet. Vis at du kjenner betydningen av bestikkhold i kartet.
4. Ha kunnskap om kompassets funksjonsmåte, hva som forårsaker deviasjon og misvisning, herunder redegjøre om forhold som kan endre deviasjonen, finne deviasjonen for aktuell kurs av kurve/tabell, og finne stedets misvisning og rette til aktuell tid. Vise gjennom praktiske beregninger hvordan en finner retninger ved hjelp av et kompass, og kunne bruke sjøkart sammen med kompasset. Kan bestemme deviasjonens størrelse på forskjellige kurser ved å styre i overettlinjer. Kan bestemme posisjonen ved krysspeiling.
5. Ha kunnskap om at ulike fyr, lykter og lysbøyer har ulike lyskarakterer, og forstå hvordan karakterene som er angitt i kartet viser seg fysisk for derved å kunne identifisere fyret/lykten, samt retningslinjer for bruk av fargede sektorer. Vis at du kan bruke disse under nattseilas.
6. Ha god kunnskap om Sjøveisreglenes avsnitt om lanterner og signalfigurer, og om spesielle regler for norske fravann.
7. Ha god kunnskap om Sjøveisreglenes avsnitt om manøvrering under nedsatt sikt, og om bruk av lys- og lydsignaler.
8. Ha god kunnskap om de viktigste bestemmelser i lover og forskrifter som gjelder for fritidsbåter. Ha kunnskap om ansvarsforhold og forsikringsmuligheter og om skadebegrensning etter kollisjon og grunnstøting.
9. Kunne godtgjøre grundig kjennskap til sjøveisreglenes bestemmelser om nødsignaler, vedlegg IV, særlig de som kan brukes i mindre båter. Kjenne forholdsregler i nødssituasjoner, og alle følgene av misbruk av nødsignaler. Ha kjennskap til hvordan du kan søke etter person som er forsvunnet, og redde personer fra sjøen og fra farkost.
10. Kunne beregne hastighet og seilt distanse.
11. Ha kunnskap om elektroniske hjelpemidlers muligheter og begrensninger.
12. Kunne redegjøre for krav til hygienen om bord.

Andre merker som har med livet på sjøen å gjøre

Dekkslinjen (de to øverste merkene)
- Overstyrmann
- Skipsfører.

Maskinlinjen:
- Påhengsmotor
- Annenmaskinist
- Førstemaskinist
- Maskinsjef

Bysselinje:
- Byssegutt
- Skipskokk
- Stuert

Andre merker:
- Båtsmann
- Seilmaker
- Skipsbygger
- Skipstømmermann
- Flaggsignalør

Patruljemerker:
- Båtpuss
- Havnefogd
- Nattseilas
- Motorklargjøring
- Regatta

ALLTID BEREDT

Utgitt av: **Norges speiderforbund**
St. Olavsgate 25, Oslo

Tlf: 22 99 22 30
Faks: 22 99 22 50

Januar 2009