

Starf á sjó og vötnum

- 194 tegundir báta
- 195 leiðbeiningar fyrir byrjendur
- 196 öryggi
- 197 búnaður bátsins
- 198 viðhald
- 199 sjósetning
æfing í að hvolfa báti
- 200 stjórn og stýring
- 202 bátar festir eða þeim lagt við akkeri
- 203 sjóferðareglur
- 204 ljósker
- 205 siglingafræði
- 206 á siglingu
- 207 bátur tekinn upp
frágangur fyrir vetur
- 208 frumstæðir bátar
- 212 skipsháski og neyð



Vatnaíþróttir

Í gegnum árin hafa vatnaíþróttir heillað margan skátann. Skipulagt skátastarf á sjó og vötnum hefur þó verið mis mikið en á undanförunum árum hefur starfið þróast meira í þá áttina að vera

hluti af hefðbundnu skátastarfi og þannig gefið enn meiri fjölbreytni á öllum aldursstigum.

Fjölbreytnin getur verið mikil, allt frá því að skátaflokkur sigli einu sinni á heimasmíðuðum fleka

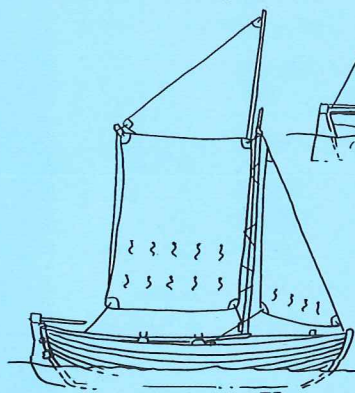
á tjörn upp í siglingar á stærri bátum á sjó undir handleiðslu kunnáttumanna. Þótt siglingar geti orðið snarþáttur í starfi flokks eða sveitar þá stunda meðlimirnir einnig aðra þætti skátastarfsins.

Tegundir báta

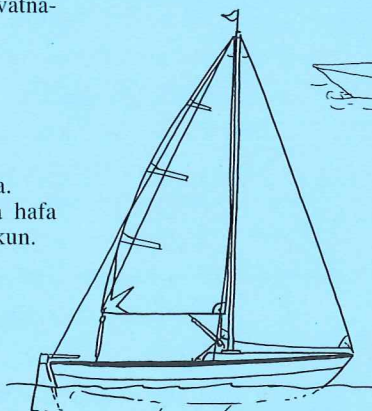
Hinar margvíslegu gerðir báta, sem notaðir eru í sjó- og vatnaferðir, má flokka í:

- kjölbáta,
- kænur,
- róðrabáta,
- kanóa,
- kajaka,
- fleka / frumstæða báta.

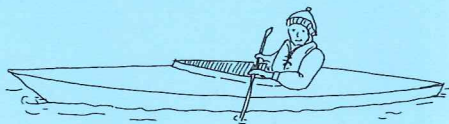
Hinar ýmsu gerðir báta hafa hver sín sérkenni og notkun.



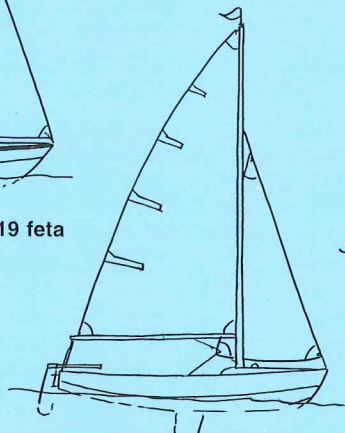
Álaborgarjulla, 17 feta



Svendborgarjulla, 19 feta



Kajak



Wayfarejulla, 16 feta

Kjölbátur

Kjölbátar eru stórir bátar, oft kallaðir fjölskyldubátar.

Þeir geta siglt á opnum siglingaleiðum og á opnu hafi, en ekki á grynningum þar sem þeir hafa fastan kjöl. Þeir eru góðir í langar siglingar og verða að vera undir stjórn skipstjóra með mikla reynslu.

Kæna

Kæna er samnefni fyrir margar gerðir báta sem hafa kjöl sem auðvelt er að lyfta og taka af. Stærri kænur fyrir 4-6 manns, eins og Álaborgarjulla, Svendborgarjulla og Wayfarerjulla, henta fyrir skátaflokkka.

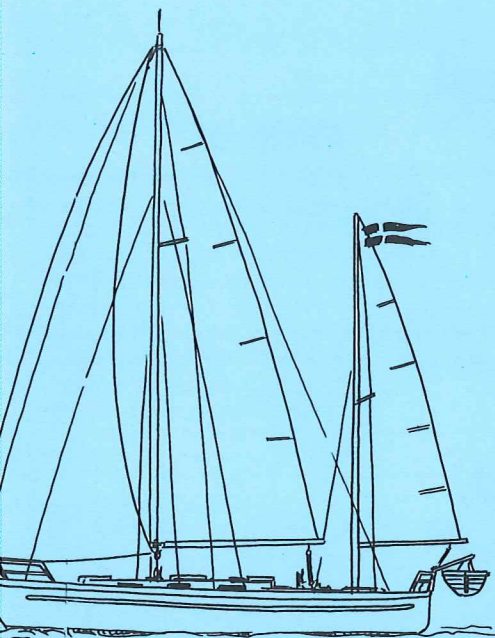
Minni kænur, 1-2 manna, eins og Optimistjullan og Thurøjullan eru notaðar til að veita skátum

fyrstu reynslu í sjó og vatna-siglingum.

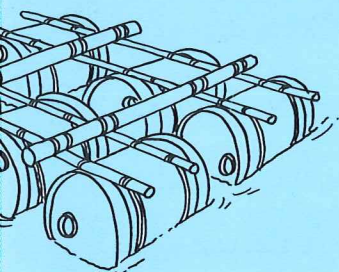
Það er einkennandi fyrir kænur að börn á skátaaldri geta stjórnað þeim sjálfir eftir stutta þjálfun í siglingum.

Kænur eru létt farartæki og ætti því einungis að sigla þeim á vernduðum svæðum.

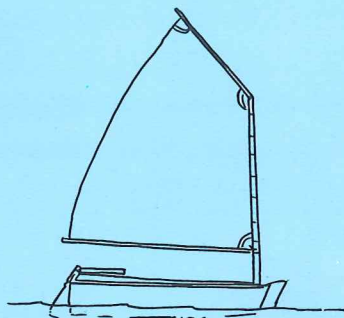
Kæna merkir einnig lítill bátur.



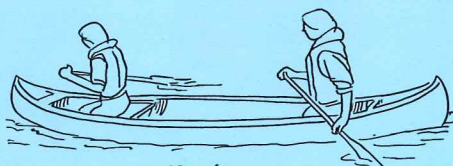
Nútíma kjölbátur, 42 feta



Tunnúflecki



Optimistjulla, 8 feta



Kanó

Kanó

Kanó er ætlaður fyrir tvo til þrjá og má **aðeins** nota á kyrru vatni á stöðuvötnu. Kanóum þarf að róa og það krefst ekki mikillar kunnáttu.

Sjá einnig síðu 44.

Kajakar

Kajakar eru eins manns bátar sem róðið er með tvíblaða ár. Kajakar eru auðveldir í meðförum og henta öllum aldurshópum.

Flekar

Timburflekar, segldúksbátar og aðrar frumstæðar fleytur eru oft gerðar fyrir sérstök tilefni og til skammtímanotkunar t.d. fyrir sumarferð.

Þar sem fleyturnar hafa oft mjög takmarkaða siglinga – hæfni, má aðeins sigla á þeim – eins og á kanóum – á lygnum og mjög öruggum svæðum.

Sjá einnig síðu 208.

Leiðbeiningar fyrir byrjendur

Hópur, sem ætlar að byrja að stunda sjó- og vatnasiglingar, þarf að þhuga margt áður en bátur er valinn: hvar á að nota bátinn, hvað á siglingin að vera löng – og auðvitað: hverju hefur hópurinn efni á?

Þeir sem óska eftir hjálp og leiðbeiningum við að hefja sjóskátastaf, geta snúið sér til starfsráðs BÍS, sem getur sett þá í samband við aðila sem hafa

þekkingu á þeim málum og að-stöðað við að útvega gögn.

Til eru leiðbeiningar fyrir byrjendur á erlendum málum fyrir skáta í nágrannalöndunum, sem m.a. geyma frásagnir ýmissa siglingahópa, sem segja frá hvernig þeir fóru að þegar þeir voru að byrja að stunda siglingar.

Í vinnslu eru íslenskar leiðbeiningar og reglur um skátastarf á sjó og vötnum.



Öryggi

Það getur verið hættulegt að iðka vatnaþróttir, en skilyrði fyrir öruggri siglingu er að viðkomandi fari ekki út í eitthvað, sem hann er ekki nógu vel undirbúinn fyrir.

Kunnáttu- maður

Hópur, sem ætlar að stunda siglingar, verður að hafa kunnáttumann með sér. Kunnáttumaðurinn verður að bera ábyrgð á að búnaður sé í viðunandi ásigkomulagi. Það ábæði við um björgunarbúnað og farartæki.



Flotpróf

Litlir bátar, sem notaðir eru á vegum skáta, mega ekki geta sokkið. Til að tryggja að svo sé í raun og veru, eru þeir flotprófaðir minnst annað hvert ár.

Flotprófið á að sýna, að farartækin geti flotið, þótt þau séu fyllt með vatni og þungt hlaðin. Þyngdin á að vera sú sama og þyngd hámarksfjölda um borð.

Flotvesti

Það er ekki nóg að báturinn geti flotið. Þeir sem eru um borð þurfa að geta haldið höfðinu upp úr, falli þeir útbýrðis. Þess vegna er mikilvægt að hafa góð björgunarvesti.

Flotgallar og flotúlpur koma einnig að góðum notum, þó sérstaklega flotgallarnir þar sem þeir halda notandanum einnig þurrum. Verið ávallt í ullarfatnaði næst líkamanum.

Til eru tvær gerðir af vestum: sundvesti og björgunarvesti.

Þessi tvö vesti eru notuð á mismunandi hátt.

Björgunarvestið

er framleitt þannig, að notandinn snúi andlitinu alltaf upp úr. Vestið snýr notandanum sjálfkrafa rétt í vatninu, og kragi heldur höfðinu hátt. Þótt viðkomandi sé meðvitundarlaus vegna kulda eða hafi

slegið höfðinu í, getur hann ekki druknað.

Sundvestið

eða siglingavestið eins og það er oft kallað, er nokkuð frábrugðið björgunarvestinu.

Þessi tegund er aðeins ætluð til að gefa aukalyftingu, og tekur þess vegna ekki eins mikið pláss og björgunarvesti með kraga. Falli einhver útbýrðis með það, bjargar hann sér vel, svo fremi að hann sé með meðvitund.

En hafi viðkomandi rekið sig í bómuna og misst meðvitund, eða sé meðvitundarlaus vegna kulda, er hætt á að hann snúi öfugt í vatninu. Sundvestið hindrar ekki að hann liggi með andlitinu ofan í vatninu.

Það er ekki nóg að geta flotið. Það þarfeinnig að kunna að synda og þekkja einföldustu grundvallarreglur vatnaþróttanna.

Þessar grundvallarreglur eru oft nefndar tíu boðorð vatnaþróttanna. Þær eru góð undirstaða undir áframhaldandi iðkun.

Tíu boðorð vatnaþróttanna

- lærið að synda,
- lærið að sigla,
- lærið umferðareglur hafsins,
- haldið bátinum í lagi,
- haldið útbúnaði og björgunarbúnaði í lagi,
- kannið veðurhorfur,
- lærið að klæða ykkur,
- ef bátinum hvolfir – verið við bátinn,
- blandið ekki saman áfengi og vatnaþróttum,
- valdið ekki áhyggjum – hringið heim.

Búnaður bátsins

Eitt hið mikilvægasta í boð- orðunum tíu er að hafa búnað bátsins í viðunandi ásigkomulagi. Það er mikilvægt að alltaf sé allt í góðu lagi svo minni- háttar óhöpp hendi ekki.

Þar að auki er mikilvægt, að báturinn hafi góðan útbúnað, sem er af rétttri stærð fyrir einmitt þennan bát.

Akkeri bátsins þarf að vera svo stórt að það haldi bátnum í miklu hvassviðri. Akkerið er oft síðasta hálmstráið þegar eitthvað hefur farið úrskaiðis.

Fyrir báta eins og t.d. Ála- borgar- og Svendborgarjullu

hentar hefðbundin gerð akkeris sem vegur 10 kíló og er útbúið með keðjufesti á um 5 m stutt- hlekkjaðri 8 mm keðju.

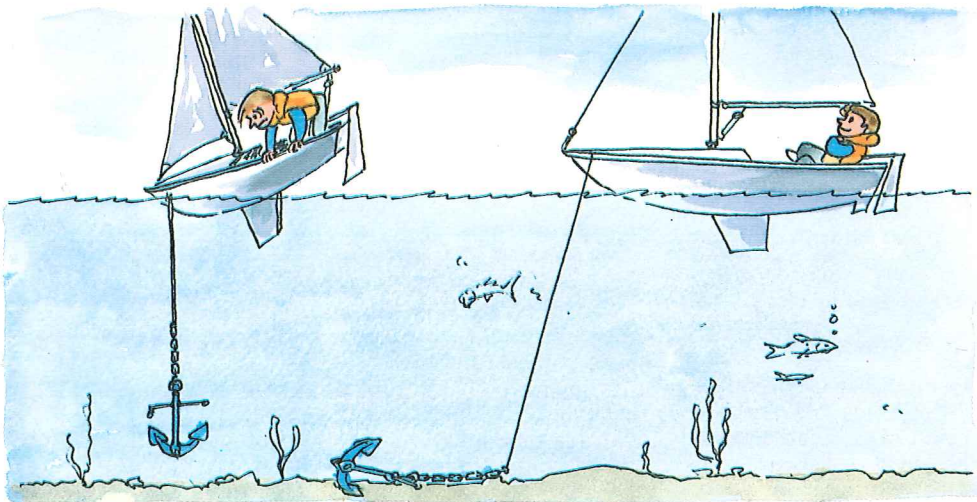
Lengd akkeristrossunnar þarf auðvitað að fara eftir því hvað leggja á akkerinu á miklu dýpi. En jafnmikilvægt er að trossan verði nógu löng svo akkerið togi ekki í bátinn.

Fyrir áðurnefndar kænur er hæfileg 25 m trossa, með slitþol sem samsvarar 12 mm nælon- kaðli.

Sé notaður nælonkaðall í akkeristrossu fylgir sá kostur að kaðallinn er teygjanlegur.

Nælon teygist allt að hálfa lengd sína, áður en það slitnar. Þar að auki flyst rykkurinn frá bátnum ekki í akkerið heldur tekur teygja kaðalsins við honum.

Skipsfestibúnaður til nota í höfnum þarf einnig að vera nægilega stór. Ástæðan er ekki einungis sú að báturinn og nálægir bátar geta orðið fyrir skemmdum. Tryggingarnar bæta nefnilega ekki tjón, ef festibúnaðurinn er ekki af rétttri stærð.



Öryggisfyrirmæli

Bandalag íslenskra skáta er að vinna að reglugerð um öryggis- ráðstafanir við sjó- og vatna- íþróttir. Í þessari reglugerð má finna leiðbeiningar um hvernig stunda eigi sjóskátastarf.

Bráðabirgðareglur gilda fyrir allt skátastarf á sjó og vötnum og er í þeim m.a. fyrirmæli um:

- að allir eiga að hafa björg- unarvesti,
- að nota skuli kænur sem eiga ekki að geta sokkið,
- að ætíð sé einn og aðeins einn skipstjóri um borð,
- sundgetu,
- búnað bátsins,
- ábyrgð.

Þessar reglur þarf að skoða gaumgæfilega, ef áhugi er á að stunda umfangsmeiri siglingar heldur en einstaka flekaferð í sumarbúðum.

Allir sem stunda siglingar, eiga að þekkja öryggisfyrir- mæli félags síns og banda- lagsins.

Viðhald

Sinna verður viðhaldi allt siglingatímabilið. Þegar eitt-hvað bílar eða slitnar, skal laga það.

En til eru hlutir sem ekki er hægt að laga þegar báturinn er á floti. Þess vegna eru vorverkin mikilvægur hluti viðhaldsins.

Vorverk við trébáta

Hér á eftir fylgir listi yfir þau verk sem gera þarf á hverju ári:

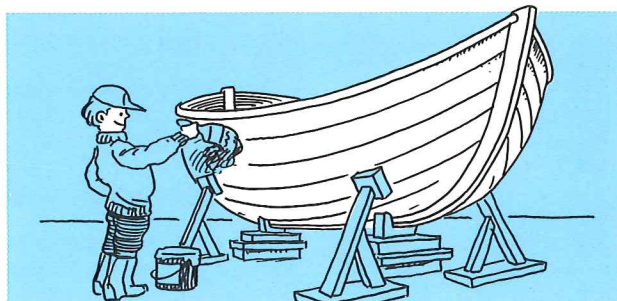
- laus málning og lakk er skrapað af,
- málningu og lakk skal slípa,
- bert tré er blettað með þynntri málningu eða lakki, þangað til tréð sýgur ekki lengur í sig,
- báturinn er málaður að innan og utan,
- botninn er málaður að utan með málningu sem hindrar að gróður festist við hann.

Vorverk við trefjabáta

Glertrefjabátum nægir léttari yfirferð en trébátunum, vegna þess að á trefjar má nota miklu harðari og sterkari málningu en á tré. Það er hægt vegna þess að viðbrögð glertrefja eru allt önnur en trjáviðar.

Samt sem áður þarf á hverju ári að:

- fægja þekjulagið á stefni og þilfari bátsins,
- gera við smárispur og skemmdir,
- bera varnaryx á bátinn,
- slípa botnmálninguna,
- mála botninn með grunnmálningu og málningu sem hindrar að gróður festist við hann.



Stöðugt viðhald trébáta

Stöðugt viðhald – ekki síst trébáta – er mjög mikilvægt. Það getur sparað margar vinnustundir og daga á vorin. Báturinn verður alltaf fyrir minniháttar skemmdum meðan á siglingatímanum stendur, og málning og lakk slitnar. Það getur þýtt, að opið sé beint inn að tré. Gerist það, stækka litlar skemmdir smám saman og verða að svörtum blettum – og málning og lakk losnar í kringum skemmdina. Sérstaklega versna skemmdirnar tvo síðustu mánuði tímabilsins. Í hausrigningum blotnar báturinn mikið, og skemmdirnar ná ekki að þorna inn á milli.

Mikil leiðindi sparast við að gera við bletti jafnharðan.

Samt getur verið að málning og lakk festist ekki vel. Oft er það vegna þess að tréð hefur verið of blautt þegar vorverkin voru unnin. Hafi báturinn staðið með of mikið vatn innanborðs, nær tréð ekki að þorna fyrir vorið. Annar möguleiki er, að innanborðs séu staðir, sem alltaf eru rakir. Ástæðan getur verið mistök í hönnun eða að óhreinindi séu í skotum. Óhreinindin halda vatninu jafnvel í þurru veðri.

Þess vegna:

- haldið bátnum hreinum og þurrum,
- verjið skotin fyrir óhreinindum,
- skraðið málningu af gegnblautum stöðum á haustin,
- gerið við bletti á lakki og málningu, þegar skemmdir verða,
- setjið hugsanlega lag af lakki á þilfarið um mitt sumarið.

Stöðugt viðhald trefjabáta

Um glertrefjabáta gilda ekki sömu reglur um stöðugt viðhald. En þar er einnig mikilvægt að gera við bletti.

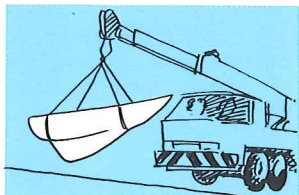
Glertrefjar og pólýester, sem skrokkurinn er gerður úr, geta dregið í sig vatn. Það gengur hægt en gerist þó. Þess vegna virkar málning á glertrefjabátum sem ytri húð, sem á að vera 100% vatnsheld.

Það getur þó verið gott að vaxbera bátinn á miðju tímabili. Vaxið lokar rispum á yfirhúðinni.

Ef gera þarf við trefjabáta er mjög mikilvægt að þurrka vel svæðið með t.d. háþurrku áður en gert er við með trefjum. Leitið upplýsinga hjá fagmönnum.

Sjósetning

Stóra augnablikið, sem beðið er eftir allan veturinn, er sjósetningin – þegar bátarnir eru settir aftur á vatnið. Að setja skipið á sjó og draga veifurnar upp markar upphaf á nýju tíma-bili – upphaf háls árs á sjó og vötnum.



Sjósetning með krana

Þegar bátur er sjósettur með krana eru notaðar stroffur sem bátnum er lyft í. Stroffurnar eru jafn langt frá þungamiðju bátsins þannig að það taki jafnt í báðar. Þegar stroffurnar eru festar, er teygð á þeim án þess að bátnum sé lyft. Síðan er mikil vægt, að stroffurnar séu tryggilega festar svo að þær renni ekki til. Sé búið að lyfta bátnum, er ekkert hægt að gera ef báturinn fer að renna út úr stroffunum.

Allir bátar – einkum trébátar – eru viðkvæmir fyrir höggi. Þeir þola ekki að detta, og það getur líka valdið skemmdum ef bát er skellt harkalega niður.

Eftir sjósetningu

Gætið þess að fylgjast með bátnum fyrstu sólarhringana eftir sjósetningu. Það getur gerst, að trébátar taki inn í sig vatn. Eftir nokkurn tíma þenst tréð út, og báturinn verður að lokum þéttur.

Strax eftir sjósetningu þarf að stilla búnað bátsins svo hann leitir upp í vindinn ef skautum (stjórnböndum) er sleppt.

Siglingar

Þegar bátarnir eru komnir á flot hefst margskonar sjóskátastarf. Margt er hægt að gera – einkum ef margir bátar sigla saman. Sigling er **ekki** – frekar en gönguferð – einungis leið á milli staða.

Áttunarsigling

Áttunarsigling er skemmtilegur vatnaleikur. Settar eru upp póstar þannig að hægt sé að sigla á milli þeirra. Póstarnir geta verið á landi t.d. við brú, í bát sem liggur fyrir akkerum, á bryggjustólpa eða lagðir út sem baujur.

Til eru ótal möguleikar, og siglingaleiðin fer eftir aðstöðum. Gætið þess að ekki sé svo langt milli póstantanna að leikurinn fari út um þúfur ef vindur er of lífúll. Munið, að ekki má festa bátinn eða neitt annað við leiðamerkingarnar.

Þessi leikur getur verið skemmtileg æfing í að sigla eftir áttavita og korti.

Háhyrninga-leikur

Hér þarf „háhyrning“ – trjádrumb með hólki, sem ætlaður er fyrir prik með flagg. „Háhyrningurinn“ er dreginn á eftir bátnum með 10–20 m línu. Hver bátur byrjar með t.d. 5 flögg. Flögg bátanna eru í mismunandi litum. Hvert flagg er á priki, sem passar niður í hólk á „háhyrningi“. Leikurinn gengur út á að ná eins mörgum flöggum og hægt er af „háhyrningum“ hinna bátanna.

Búa má til ýmskonar reglur fyrir háhyrningaleikinn, t.d.

- afmörkuð braut, sem sigla á eftir,
 - ekki má sigla yfir línurnar,
 - flögginn má aðeins taka með höndunum,
 - aðeins má taka flögg frá öðrum, ef viðkomandi hefur flagg í sínum „háhyrning“.
- Setjið reglurnar, áður en leikurinn hefst.

Hvolfæfingar

Þetta er aðgerð, sem þarf að framkvæma minnst einu sinni á ári, því þá fær áhöfnin tækifæri til að sjá og upplifa hvernig farkosturinn bregst við, þegar hann er fylltur með vatni.

Hvolfæfingar eru nauðsynlegur þáttur í öryggisþjálfun sjóskáta. Það getur ráðið úrslitum, ef bátnum hvolfir eða hann fyllist af sjó, hvort áhöfnin hefur áður reynt að koma bátnum á réttan kjöl og tæma hann.

Gætið t.d. hvolfæfingar í sumarferðinni í hlýju veðri. Velja má hversu vel hvolfæfingin á að endurspegla raunveruleikann. Á áhöfnin að vera fullklædd eða í baðfötum? Á allur útbúnaður að vera í bátnum? Á æfingin að fara fram í kyrru veðri þegar ekki eru öldur (öldgangurinn getur gert erfitt að tæma bátinn)?

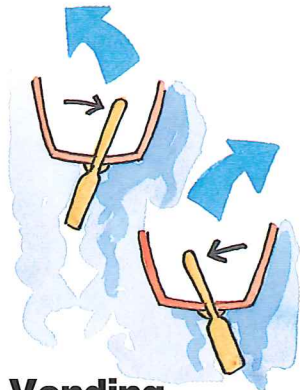
Gætið þess að einhver fylgist með æfingunni og sé til taks að aðstoða bátana sem taka þátt í henni.

Stjórn og stýring

Það getur verið erfitt fyrir óreynda að sigla bát – og ekki síst þangað, sem ætlunin er að fara. Einnig geta komið upp óvæntar aðstæður sem gott er að hafa hugsað fyrir áður en lagt er af stað. Því fer hér á eftir yfirlit yfir nokkur undirstöðuatriði sem þarf að læra áður en lagt er af stað í fyrstu ferðina.

Siglingastefna

Meginreglan er að ekki er hægt að sigla á móti vindi. Það fer eftir gerð bátsins hvort hægt er að sigla í stefnu sem myndar um 45° horn við vindáttina. Ætli maður beint í vindstefnuna, þarf að sigla á hlið við vindinn til skiptis eða krusa, eins og það heitir. Mörg mismunandi heiti eru til yfir það hvernig siglt er með tilliti til vinds.



Vending

Það eru tvær aðalreglur sem nota þarf þegar siglt er – að stagvenda og að kúvenda. Við þessi stjórn tök fer seglið yfir á hina síðu bátsins.

Stagvending

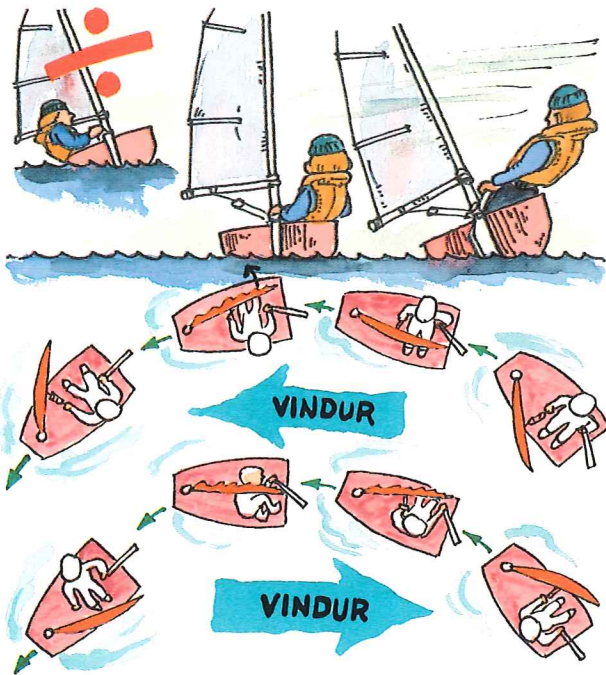
Við stagvendingu er bátnum stýrt á móti vindi, framhjá ljóranum og yfir á hina hliðina.

Stjórn

Bátnum er stýrt með stýrinu. Stýrið virkar aðeins þegar báturinn er á ferð. Því hraðar sem báturinn siglir, þeim mun minna þarf að hreyfa stýrið til að stýra honum. Þess vegna skal alltaf reyna að viðhalda hraða bátsins.

Þegar lært er að stýra bát, skal viðkomandi vera vindmegin – gagnstætt við seglið. Seglið er hlémegin. Vindur og

hlé eru þess vegna stefnur, sem víxlast, í hvert skipti sem bátnum er snúið, og seglið fer á hina hliðina. Þegar setið er vindmegin og stýrisstönginni er ýtt frá – í hlé, þá siglir báturinn upp á móti vindi. Það heitir „að sigla beitivindi“. Taki maður í staðinn stýrisstöngina til sín – á móti vindi, þá siglir báturinn undan vindi. Það heitir „að lensa“. Sé stýrt beint á móti vindi, er viðkomandi í ljóri.



Þegar báturinn mætir ljóranum, eru seglin færð yfir á hina hliðina og fest.

Kúvending

Kúvending á sér stað, þegar bátnum er stýrt frá vindi, þangað til vindurinn kemur inn að aftan og báturinn lensar. Þegar snúið er áfram, kemur vindurinn

í hina hlið seglsins, og seglið skiptir um hlið.

Ef viðkomandi tekur ekki eftir kúvendingu, getur hún valdið því að bátnum hvolfi, eða bæði segl og mastur eyðileggist. Ef mikill vindur er, er ráðlegt að stagvenda í stað þess að kúvenda.

Slæmt veður

Sérhver skipstjórnandi þarf að kanna veðrið og veðurhorfur áður en siglt er út. Hann verður því alltaf að hlusta á veðurfréttir. Hafi verið varað við miklum vindi, hvassviðri eða stormi á þeirri leið, sem áformað var að sigla, á að halda sig í höfn.

Segl rifuð

Verði svo hvasst, að erfitt sé að sigla fullum seglum, eru seglin rifuð. Að rífa seglin þýðir að minnka seglflötinn.

Einnig er hægt að taka framseglíð af og sigla aðeins með stórseglíð. Rífið seglin alltaf

tímanlega. Það getur verið erfitt að rífa segl þegar hvasst er orðið.

Lensað

Sé verið úti á opnu hafi og erfitt að sigla vegna öldugangs er hægt að minnka veltinginn með því að lensa.

Ef lensað er, er framseglíð látið aftur, þ.e.a.s. framseglinu er snúið í gagnstæða átt við stórseglíð. (Beggja skauta byr).

Báturinn siglir lítið eða ekkert en aftur á móti rekur hann til hliðar (mikið rek), þegar legið er undan vindi.

Ekki er alltaf hættulaust að lensa í miklum vindi.

Strand

Hafi báturinn strandað og ekki er hægt að stýra honum út aftur t.d. með því að halla honum, er aðeins eitt til ráða – báturinn verður að fara sömu leið til baka.

Ef vindurinn feykir bátnum innar á grunnsævið, er nauðsynlegt að taka seglin niður og hugsanlega varpa akkerum.

Sé ekki hægt að stjaka bátnum frá með árum og stjökum, má ekki draga það að stökkva út í og ýta honum frá. Sá sem stekkur skal vera í öryggislínu og hafa örugga uppgönguleið.

Gætið þess að taka þann, sem stekkur út, með þegar báturinn losnar og siglir af stað.



Bátar festir eða þeim lagt við akkeri

Mikilvægur hluti siglinga- námsins er að geta skilið tryggi- lega við farkostinn.

Legið við akkeri

Sé siglt á stærri kænnum eða kjölbátum, getur verið nauðsyn- legið að láta bátinn liggja við akkeri. Þegar varpa þarf akkerum er mikilvægt, að þau séu í lagi, þ.e.a.s. að akkerið sé af rétttri stærð, að það sé keðju- festi, og að akkeristaugin sé nógu löng. Þegar akkerið er úti, þarf að vera pláss, þannig að báturinn geti snúist í heilan hring án þess að rekast á aðra báta, brýr, fiskinet o.s.frv.

Hægt er að varpa tveimur akkerum út, en þá þarf að varpa þeim á sama stað en aldrei öðru að framan og hinu að aftan. Hægt er að auka þungann með því að bæta blý- eða járn- klumpum við. Einnig má nota dunk fylltan með steinum.

Landfestar við staurastæði

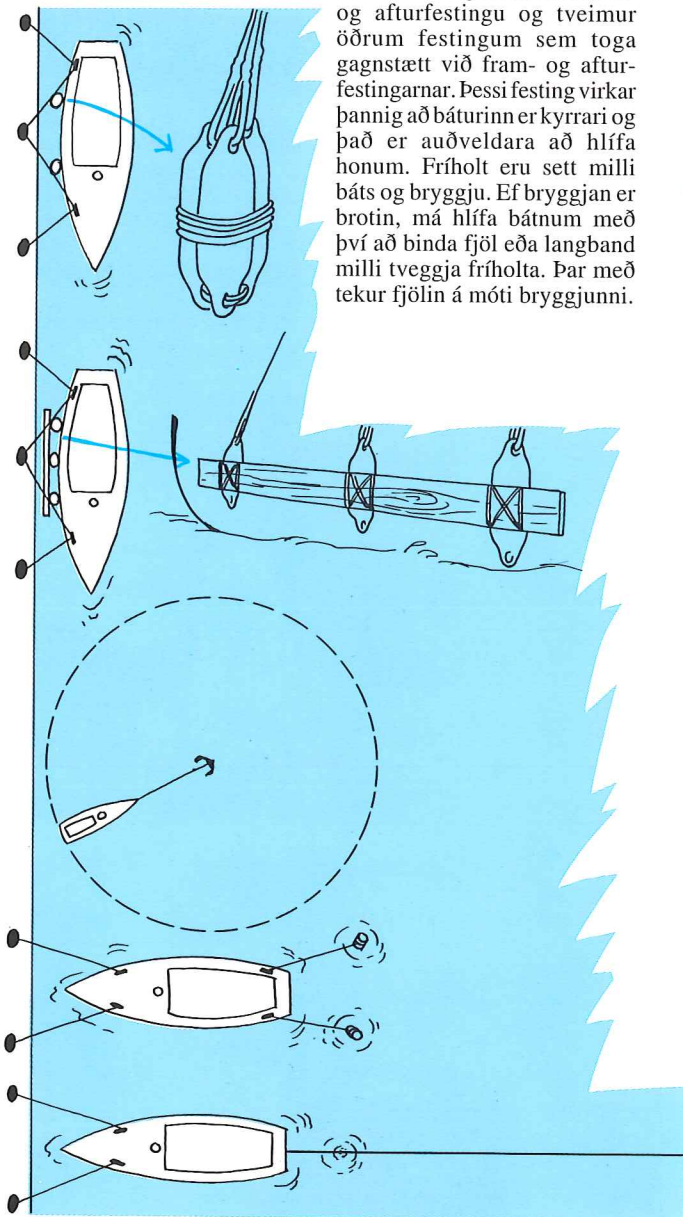
Að aftan eru tvær festingar sín í hvorn staurinn og tvær að framan. Hlífar eru settar á báðar hliðar. Mikilvægt er að land- festarnar séu ekki svo strekktar, að báturinn hangi í þeim, þegar fjarar.

Landfestar í bryggju með akkeri

Stefnið er lagt að bryggjunni og akkeri varpað út að aftan. Akkerið þarf að ná í botninn 10 – 20 m fyrir aftan bátinn, háð vatnsdýpt. Akkerinu er varpað áður en komið er alveg að bryggjunni. Ef fleiri bátar eru festir á þennan hátt, sjáið þá til þess að akkeristrossan leggist ekki yfir aðrar trossur þegar kastað er.

Landfestar með hliðina að bryggju

Báturinn er lagður að með fram- og afturfestingu og tveimur öðrum festingum sem toga gagnstætt við fram- og aftur- festingarnar. Þessi festing virkar þannig að báturinn er kyrrari og það er auðveldara að hlífa honum. Fríholt eru sett milli báts og bryggju. Ef bryggjan er brotin, má hlífa bátum með því að binda fjöl eða langband milli tveggja fríholta. Þar með tekur fjölin á móti bryggjunni.



Bátum stýrt í höfnum

Eitt af því, sem reynist erfitt fyrir alla sjófarendur, og krefst mikillar æfingar, er að stýra í höfnum – þegar siglt er inn og út úr höfnum. Það er auðvitað vegna þess að þar er oft lítið pláss.

Það þarf mikla æfingu til að stýra í höfn. Mikilvægt er að skipstjórnandinn þekki bátinn sinn: hversu vel bregst stýrið við, hve mikið svæði þarf hann til að snúa og ekki síst, hversu lengi er hann að slá af hraðanum.

Ef ekki er mikil reynsla í að stýra í höfnum má velja öruggu leiðina: að taka niður seglin og róa í höfn, eða sigla inn með rifuð segl. Alltaf skal maður vera við því búinn að taka niður seglin, þegar siglt er í höfn. Það er engin skömm að róa í höfn – þvert á móti sýnir það, að viðkomandi er ekki fífljarkfur, heldur velur lausn sem hann veit að hann veldur.

Áður en siglt er

Í hvert skipti sem farið er í siglingu, eru nokkur atriði sem þurfa að vera í lagi:

- allir um borð verða að vita hver stjórnar bátnum,
- ábyrgur aðili hefur gefið leyfi til siglinga,
- leiðabók er færð,
- allir um borð eru í björg-unarvestum, og ullarfötum innst klæða.
- allur nauðsynlegur búnaður er um borð,
- hlustað hefur verið á veðurfréttir.

Sjóferðareglur

Líkt og á landi má finna umferðarreglur á höfum, sem fara þarf eftir. Þessar reglur gilda fyrir alla, stóra sem smáa, og fyrir alla báta, meira að segja hina frumstæðustu. Reglurnar gilda á öllum siglingaleiðum sem hægt er að sigla farkosti á.

Ein af reglunum hljóðar þannig að í hverjum báti skuli vera einn skipstjóri. Það er skipstjórinn sem ákveður hvernig eigi að sigla og það er líka skipstjórinn sem ber ábyrgð á að allt gangi rétt fyrir sig.

Reglur um að víkja

Reglur um að víkja á sjó líkjast ekki mikið þeim sem gilda á landi.

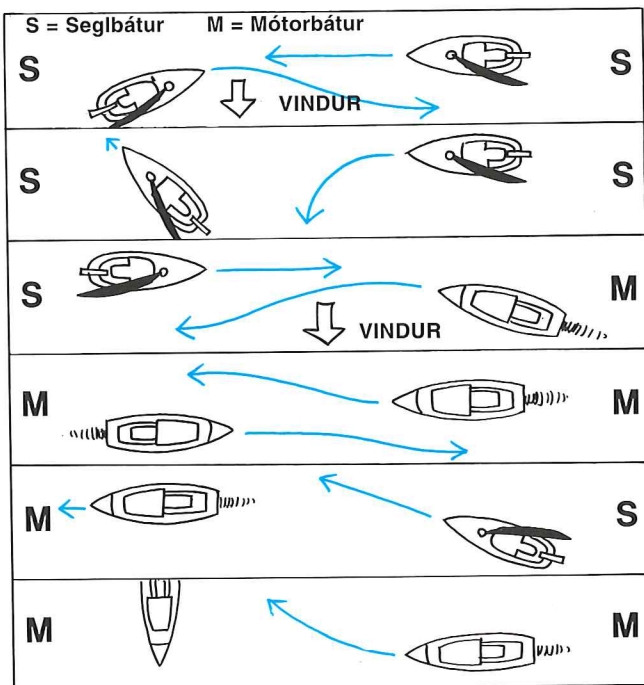
Fyrsta reglan er að bátar sem ætla að fara fram úr þurfa að víkja. Viðkomandi fer fram úr,

Af öðrum mikilvægum reglum má nefna:

- sá sem á að víkja skal sýna með góðum fyrirvara að hann muni gera það,
- sá sem á réttinn á að halda stefnu og hraða,
- það er skylda hvers og eins að gera allt sem í hans valdi stendur til að forðast árekstur – jafnvel þó að hann eigi réttinn,
- alltaf skal haga sér í samræmi við góða sjómennsku.

ef hann nálgast annan bát úr átt þaðan sem afturljós hins bátsins sjást.

Aðrar reglur um að víkja eru notaðar þegar ekki er um framúr siglingu að ræða.



Ljósabúnaður

Ljósker eru höfð um borð til þess að aðrir sjófarendur geti séð á nóttunni, hvers konar skipi þeir eru að mæta, og í hvaða átt það er að fara. Hver gerð báta hefur sinn sérstaka ljósabúnað. Ljósabúnaðinum má skipta í:

- toppljós,
- hliðarljós,
- bakljós,
- dráttarljós,
- ljós sem sjást allan hringinn,
- blikkljós.

Teikningin sýnir þau horn, sem toppljós, hliðarljós og bakljós senda birtu frá sér.

Ljósín passa þannig saman, að ekki er hægt að sjá bakljós, þegar topp og hliðarljós sjást, og öfugt. Breytingin verður 22,5° aftan við þvert. Toppljós og bakljós eru hvít, meðan hliðarljós á bakborða eru rauð og stjórnborða græn. Dráttarljós eru staðsett á sama stað og bakljósin, en ljósið er gult.

Blikkljós er aðeins notað á svifnökkvum. Það á að blikka minnst 120 sinnum á mínútu.

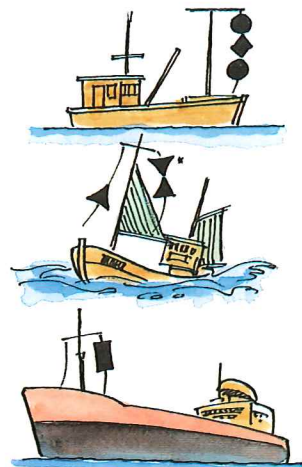
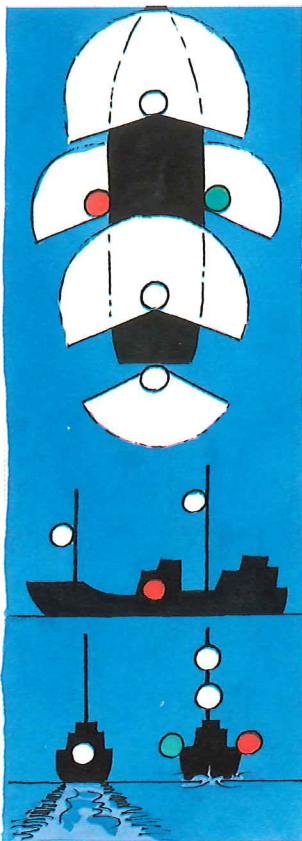
Ljósmerki á daginn

Á sama hátt og ljósabúnaður getur gefið upplýsingar um gerð og stefnu báts á nóttunni, geta ljósmerki á daginn gefið upplýsingar um gerð bátsins. Oft er ekki beinlínis hægt að sjá á skipi, að það hafi takmarkaða möguleika á stjórnun.

Þess vegna má finna merkjamyndir sem hægt er að nota saman til að sýna þetta.

Dagmerkin eru gerð úr:

- kúlu
- áttflötungi
- keilu
- sívalningi



Sjókort

Sjókort er mikilvægasta hjálpar-tækið til að rata á hafi.

Á sjókorti eru sýnd öll atriði sem hægt er að sigla eftir. Það eru t.d. kennileiti á landi: kirkjur, reykháfar, vitar, hæðir og hafnir – og á sjó: baujur, sjódýpt, eiginleikar botnsins, flök, klettar o.s.frv.

Sjókort með skýringum eru gefin út af Sjómælingum Íslands.

IALA - kerfið

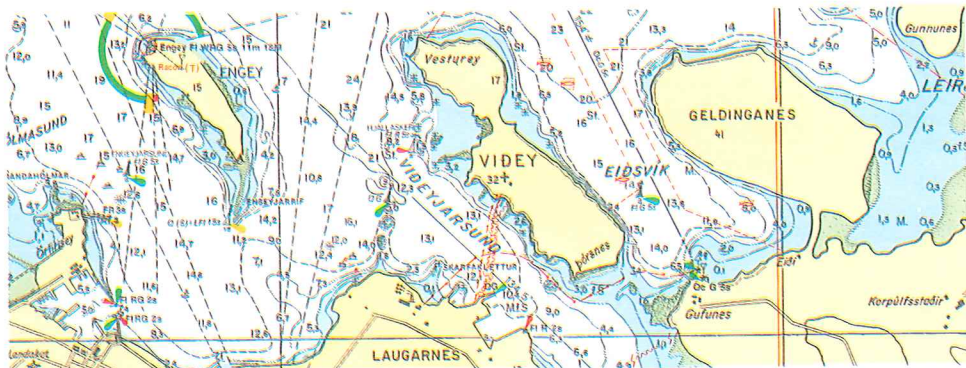
IALA - kerfið er alþjóðlegt siglingamerkjakerfi. Því er ítarlega lýst í gögnum frá Sjómælingum Íslands. Kerfið samanstendur af merkibaujum, sem skipt er upp í:

- hliðarmerkingar,
- áttavitamerkingar,
- einangraðar hættumerkingar,
- merkingar um miðju siglingaleiðar,
- sérstakar merkingar.

Útlit algengustu siglingamerkjanna er sýnt á myndinni.



Siglingafræði



Viti

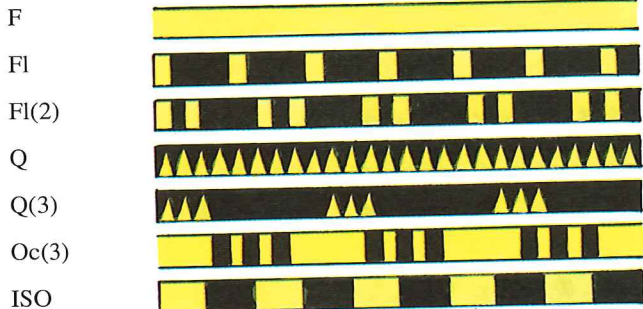
Til að hægt sé að sigla um nætur er nauðsynlegt að geta áttað sig eftir vitum.

Á sjókortunum má sjá legu vitanna, hvaða liti þeir senda í mismunandi áttir, hvernig þeir blikka (kenniljós vitans), hversu

sterkt þeir lýsa og hversu háir þeir eru. Út frá þessum upplýsingum má þekkja vitana í sundur.

Hér eru nokkur dæmi um algengustu kenniljós vita:

F	Stöðugt ljós.
FFI	Stöðugt ljós með leiftri.
F1	Viti með leifturljósi (varir skemur en 2 sek.).
LF1	Viti með blossaljósi (varir í 2 sek. eða lengur).
F1(2)	Viti með röð af leiftrum, hér tvö leiftur saman, sem endurtekin eru með ákveðnu millibili.
Q	Viti með tíðu leiftri – 60 á mínútu.
VQ	Viti með mjög tíðu leiftri.
Q(3)	Viti með röð af þremur tíðleifturljósum.
Q(6)LF1	Viti með röð af tíðleifturljósum og löngu leifturljósi.
Oc(3)	Viti með röð af þremur tíðmyrkvunum í annars stöðugu ljósi.
ISO	Jafnlengdarljós, ljós sem varir jafn lengi og myrkrið.

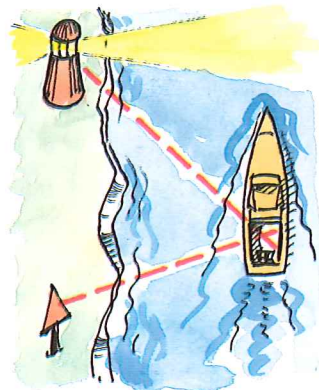


Miðun

Þegar siglt er, skal alltaf fylgjast með á sjókorti hvar verið er. Þess vegna er nauðsynlegt að ákveða staðsetninguna oft.

Sé verið nálægt landi, er algengast að gera krossmiðun.

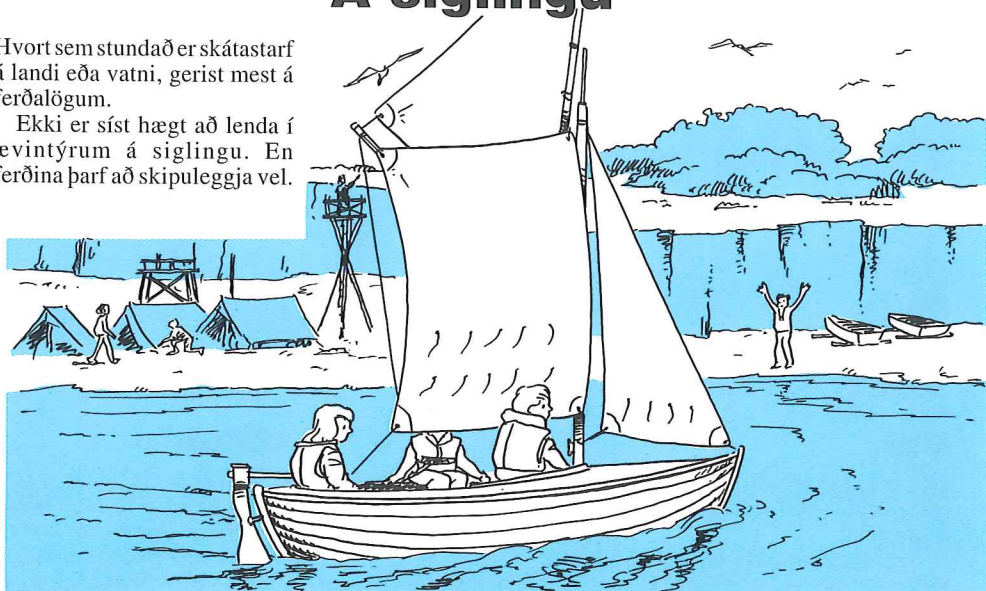
Valdir eru tveir fastir punktar á landi sem einnig eru merktir á sjókortinu. Þar á eftir er stefna áttavítans ákveðin til þeirra beggja og stefnurnar tvær eru teiknaðir inn á kortið. Þar sem stefnurnar skerast er báturinn.



Á siglingu

Hvort sem stundað er skátastarf á landi eða vatni, gerist mest á ferðalögum.

Ekki er síst hægt að lenda í ævintýrum á siglingu. En ferðina þarf að skipuleggja vel.



Skipulagning

Margra daga siglingu má skipuleggja á margan hátt. Það má koma því þannig fyrir að siglt sé á milli hafna og gist í höfnum. Ef siglt er á kjölbátum eða stórum kænum má finna góðan og hentugan stað, þar sem legið er fyrir akkerum yfir nótt og sofið í bátunum. Ef siglt er á litlum gafkænum með hreyfíkili má draga bátana upp á land og sofa í tjaldi eða skýli.

Einnig má skipuleggja ferðina þannig að siglt sé alla nóttina, annað hvort vegna þess að komast þarf langt, eða vegna þess að það er gaman að prófa að sigla um nótt. Ekki er mælt með nætursiglingu, ef skipstjórnandinn hefur ekki margra ára siglingareynslu.

Áður en lagt er af stað í ferðina, er marget sem þarf að muna:

- hlustið á veðurfréttir áður en lagt er af stað og verið í höfn ef veður breytist,
- hafið tengilið, sem hringt er í frá hverri höfn sem komið er í og aftur áður en lagt er af stað,
- sjáið til þess að foreldrar/aðstandendur allra um borð viti hver tengiliðurinn er,
- farið yfir bátinn og gangið úr skugga um að allur búnaður sem vera á um borð sé þar. Hann á að vera skilgreindur í siglingareglum sveitarinnar,
- sjáið til þess að allir muni eftir persónulegum útbúnaði eins og mataríflátum, regnfatnaði, stígvélum, svefnpoka og auka fötum,
- athugið hvort sameiginlegur útbúnaður sé um borð: sjókort, eldhúshöld, vatn, gastæki, matur, þurrar eldspýtur, lukt eða olíulampi, tjald o.s.frv.

Í höfn

Ef komið er við í höfnum sem viðkomandi þekkir ekki, er góð hugmynd að leita til hafnarstjóra eða hafnarskrifstofu og kanna hvort sérstakar reglur gildi um þessa höfn. T.d. um uppstillingu tjalda, hvort kveikja megi varðeld, hafnargjöld o.s.frv.

Munið, að í hverri höfn er hafnarstjórinn æðsta yfirvald, þannig að fara ber eftir öllum tilmælum, fyrirmælum og skipunum frá honum. Hafnarstjórinn getur, ef nauðsyn krefur, vikið sjófarendum frá hafnarsvæðinu um lengri eða skemmri tíma.

Þegar legið er í höfn þarf að taka tillit til annarra sjófarenda. Liggi báturinn utan á öðrum bátum skal ganga hljóðlega og rólega um þegar farið er í land, og takmarka eins og hægt er umferð yfir aðra báta. Margir sagnarpar fara snemma í koju.

Báturinn tekinn upp og gengið frá fyrir veturinn

Vetrarfrágangur er stór þáttur í viðhaldi bátsins. Sé báturinn meðhöndlaður rétt, má spara margra tíma verk á vorin og peninga til viðgerða.

Kaðla og segl þarf að þvo í ósöltu vatni til að fjarlægja saltið. Saltkristallar hafa hvassar brúnir og slíta útbúnaði. Gott er að hreinsa botninn að utan með vatni og sandpappírssvampi. Þá er búið að vinna þau vorverk, og auðveldara er að ná óhreinindunum blautum. Auk þess losnar maður við ryk frá botnmálningunni. Mjög hættulegt er að anda því ryki að sér.

Landtaka

Tryggingarskilmálar fyrir bátana kveða venjulega á um, að taka þurfi bátana upp á land á tímabilinu 16. október til 31. mars, nema samið sé um annað.

Tæming og hreingerning

Neglan er fjarlægð þannig að vatn sitji ekki eftir í bátnum. Ef það gerist getur botninn orðið fyrir frostskeiddum.

Fjarlægð óhreinindi úr skotum á trébátum svo að báturinn þorni fyrir vorverkin. Skafið lakk og málningu af, þar sem tréð er mjög blautt.

Stuðningur

Bátinn þarf að styðja með búkkum, sem eru vandlega festir. Þeir eiga ekki að geta hreyfst í roki og eiga að standa á fastri undirstöðu, svo þeir sígi ekki ef rignir. Tryggingin nær ekki yfir óhöpp sem verða vegna þess að báturinn hefur ekki verið nægilega vel skorðaður.

Yfirbreiðsla

Notuð er þétt yfirbreiðsla, sem þekur allan bátinn.

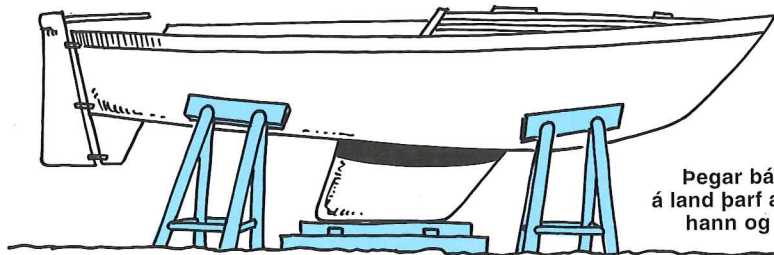
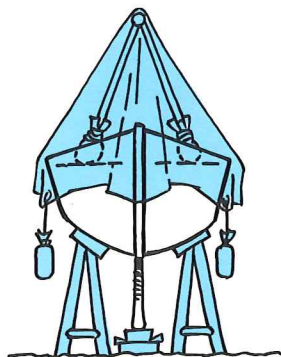
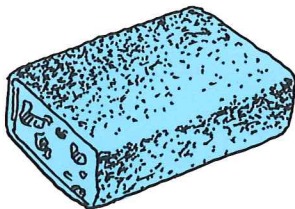
Leggið hana yfir langband sem nær frá stefni aftur að skut, og lyftið því upp, þannig að þakhallinn verði minnst 30°. Smá göt í yfirbreiðslunni gera ekkert til, þar sem vatnið getur runnið niður eftir ábreiðunni. Gætið þess, að grindin skemmi ekki bátinn í vetrarstormum.

Vefjið tuskum um þar sem grindin kemur við bátinn.

Yfirbreiðslan þarf að ná eins langt niður með bátnum og hægt er, einkum trébátum. Annars þornar hann of hratt í vindi og sprungur myndast í klæðningunni.

Þó þarf ferskt loft að ná inn undir ábreiðuna, þannig að raki hverfi.

Sandpappírssvampur



Þegar báturinn er kominn á land þarf að setja vel undir hann og breiða yfir hann.

Frumstæðir bátar

Ekki er nauðsynlegt að kaupa bát til að iðka vatnaíþróttir. Hópur, sem hefur áhuga á siglingum, getur byrjað á sumarferð, þar sem aðalatriðið er vatnaíþróttir. Til dæmis er hægt að smíða bát eða frumstæðan fleka, sem getur siglt eða að

minnsta kosti flotið. Frumstæða fleka ætti eingöngu að nota á grunnu, öruggu vatni eða tjörn.

Einniger hugsanlegt að leigja bát. Þannig má tengja saman siglingar og ógleymanlega náttúruupplifun, eins og t.d. að fleyta sér niður eftir straum-

léttri á t.d. á gúmmibát.

Hægt er að sigla á nýjan stað á hverjum degi eða vera í föstum tjaldbúðum – og fara þaðan í mismunandi langar ferðir.

Áður en byrjað er á siglingum er áriðandi að kynna sér öryggisreglur um vatnaíþróttir.

Fastar tjald-búðir

Þegar byrjað er að iðka vatnaíþróttir er auðveldast að vera í föstum tjaldbúðum sem liggja að vatni eða sjó og helst á afmörkuðum svæðum eins og við stöðuvötn, firði eða víkur.

Viðfangsefnin geta tekið mislangan tíma. Skemmtilegt og spennandi verkefni fyrir byrjendur gæti verið að byggja einfaldan frumstæðan bát eða lítinn timburfleka.

Gætið vel að straumi og vindi af landi þegar farið er út á fleka. Hafið alltaf auka árar um borð og tryggast er að hafa öryggis-
taug í land.

Sumarferð á siglingu

Eigi að sigla mikið í sumarferðinni, má skipuleggja hana þannig, að komið sé á nýjan stað á hverjum degi.

Kajakferð

Ein leið gæti verið að leigja kajaka og sigla niður eftir straumléttri á. Siglingaklúbbar gætu e.t.v. veitt ráð um heppilegar ferðir.

Einhverjir hópar eiga kajaka og róa mikið. Hægt væri að leita eftir sambandi við þessa hópa og fá hagnýt ráð og leiðbeiningar.

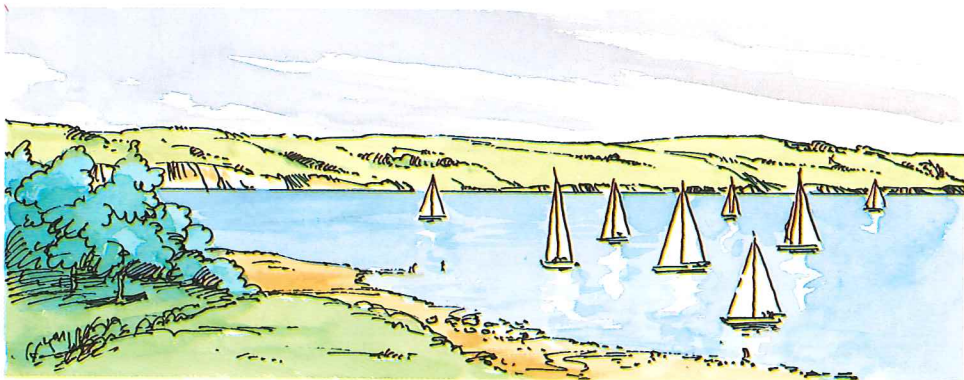
Starfsráð BÍS getur ef til vill aðstoðað við að ná sambandi við skátahópa sem eiga kajaka.

Til eru sérstakar öryggisreglur fyrir kajaksiglingar, sem þarf að kynna sér vel áður en lagt er af stað.

Kanóferð

Einnig er hægt að leigja kanó til siglinga á lygnu vatni. Kanó er ekki sérstaklega hentug bátagund hér á landi vegna þess að kanó þolir illa hliðarvind.

Ef siglt er á kanó skal nota báta sem geta ekki sokkið.

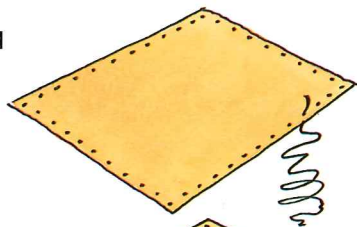


Segldúksbátur

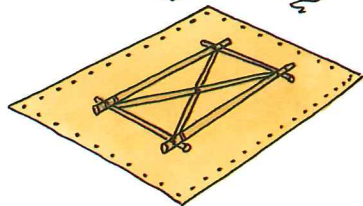
Frumstæður bátur getur t.d. verið segldúksbátur. Grunnur segldúksbáts er grind byggð úr spírur eða listum og yfirbreiðsla, sem vafin er utan um grindina.

Aðalatriðið við segldúksbáta er að fá bát með miklu burðarþoli, svo hann geti borið þann eða þá skáta, sem ætla um borð, en einnig er mikilvægt að ná góðum stöðugleika svo báturinn velti ekki við minnstu hreyfingu. Burðarþolið er háð stærð trégrindarinnar, og hversu vel ábreiðan er spennt út. Stöðugleikinn fereftir hversu hátt borðstokkarnir eru yfir vatni, og hversu vel trégrindin er reyrd saman. Það á helst ekki að vera þannig að vatn renni yfir borðstokkinn ef báturinn veltur lítillega.

1. Yfirbreiðslan er breidd út á jörðina.



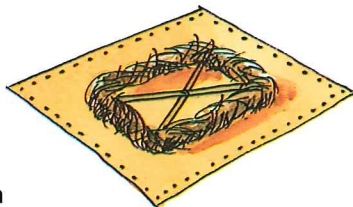
2. Trégrind með skástífum er byggð og lögð yfir yfirbreiðsluna.



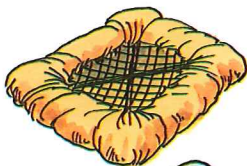
3. Grenigreinum eða öðru slíku er safnað og reyrt í pylsu með þvermál um ½ m.



4. Pylsurnar úr greninu eru festar á rammann allan hringinn.



5. Yfirbreiðslan er strekkt utan um grindina og grenið – og reimað saman.



6. Bátnum er róið með árum, tvíblaða árum eða því um líku.



Í staðinn fyrir að nota grenigreinar í hliðarnar – það er ekki víst að greni sé tiltækt – má búa til heila trégrind (kassa). Þá þarf auðvitað fleiri trönur og meiri vinnu við reytingar. Það er mikilvægt að setja skástífur í grindina til að gera bátinn styrkari. Grindin er sett ofan á yfirbreiðsluna sem lyft er upp með hliðunum og reyrd við.

Segldúksbáta er svo auðvelt að útbúa, að það má gera á hálfum degi ef efnið er fyrir hendi.

Það er mikilvægt að fá góðar, traustar og vatnsþéttar yfirbreiðslur með kósum, sem þola að strekktar fast.

Líka eru til aðrir frumstæðir bátar, þótt þeir útheimti aðeins meiri vinnu. Hvern hefur ekki dreynt um að gera bát úr mjólkurfernum eða kanó úr holum trjábol?

Munið að frumstæðir bátar eru ekki örugg farartæki og má því eingöngu nota á grunnu vatni í góðu veðri.

Mjólkurfernubátur

Hægt er að byggja bát úr mjólkurfernunum. Í hann þarf auðvitað margar fernur svo það þarf að byrja að safna tímanlega.

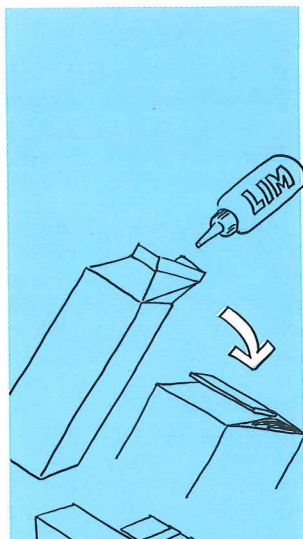
Fyrst þarf að gera mjólkurfernurnar þéttar. Það er gert með því að smyrja lími þar sem fernan er opnuð og hugsanlega styrkja lokið með límbandi.

Notið vatnsþétt lím og límband. Best er að nota tveggja lítra fernurnar, því fernurnar, sem opnaðar eru með því að rífa

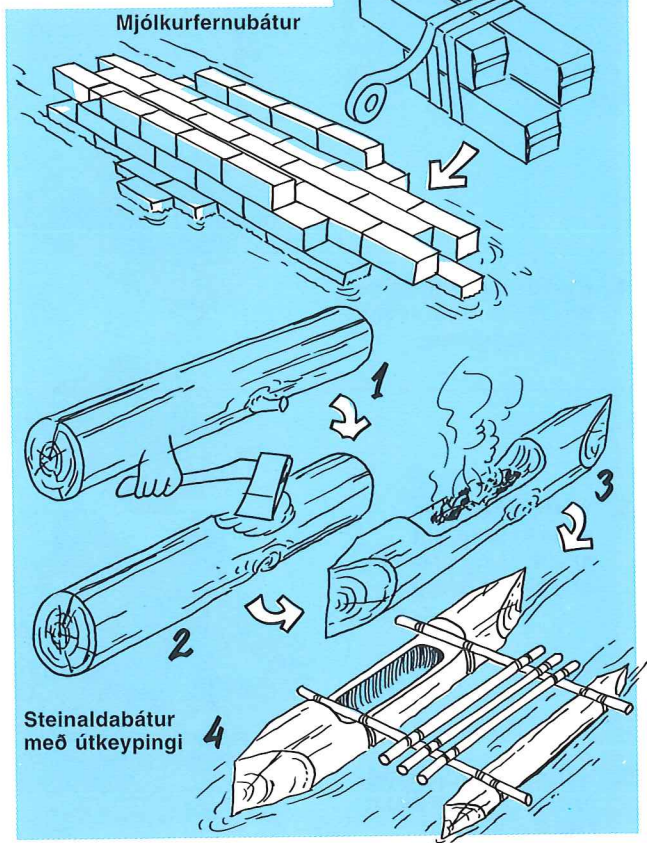
af þeim, er erfitt að þétta aftur.

Sjálfur báturinn er byggður með því að líma fernurnar saman í það form sem óskað er eftir. Botn og hliðar, sem þurfa að hola vatnsþrýsting, eru gerð í fleiri lögum sem lögð eru sitt á hvað. Þetta styrkir bátinn og gerir hann þéttari.

Mjólkurfernubátur er aðeins fyrir örfáar ferðir, því að pappinn í fernunum leysist fljótt upp og báturinn liðast í sundur.



Mjólkurfernubátur



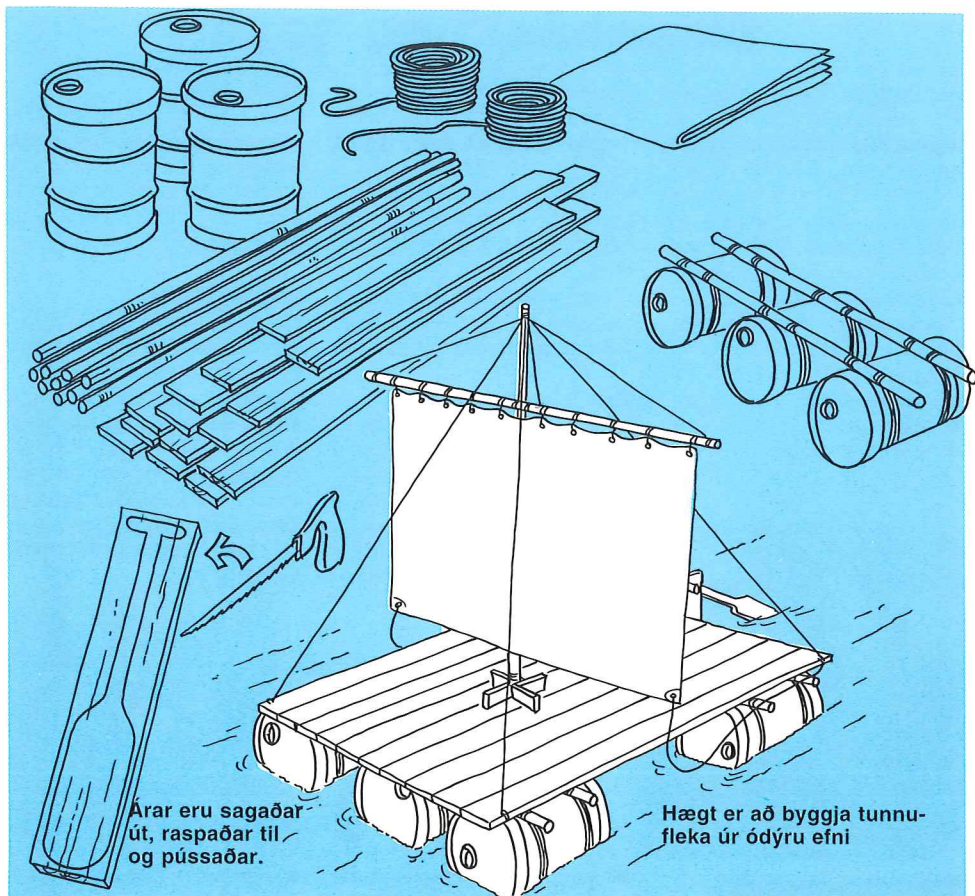
Steindabátur með útkeypingi

Holur trjábólur

Sé möguleiki á að útvega stóran trjából með þvermáli á milli $\frac{1}{2}$ og 1 mer tilvalið að búa til kanó að góðum og gömlum hætti indíána.

Það útheimtir mikla vinnu að hola trjából, og viðkomandi þarf að vera góður með exi. Einnig er hægt að hola út með því að láta glóð brenna niður í trjábólinn, t.d. yfir nótt. Til þess þarf mikið og gott glóðarbál, og þaðan er tekin glóð sem lögð er á miðjan trjábólinn. Þegar glóðin hefur brunnið út, er komin smá hola í stofninn.

Þegar holaði trjábólurinn hefur verið sjósettur, getur verið nauðsynlegt að nota útkeyping til að fá betri stöðugleika á kanóinn. Útkeyping er fljótlegt að búa til úr 2 trönum, sem bundnar eru þversum á kanóinn. Trönurnar skaga út af annarri hliðinni og á endann er festur lítill trjábólur.



Árar eru sagaðar út, raspaðar til og pússaðar.

Hægt er að byggja tunnufleka úr ódýru efni

Tunnufleki

Tunnufleka má nota til fleiri hluta en að bjarga fólki í hafsnauð. Hægt er að nota tunnufleka í stað kanóa. Hagstæðara er að búa til einn tunnufleka, þar sem allir geta verið saman, en fleiri litla.

Tunnuflekabyggingin er skemmtilegt verkefni fyrstu daga sumarútilegunnar, en nokkur atriði þurfa að vera í lagi.

Mikið efni þarf í tunnufleka: flotefni, t.d. loftþétta geyma/

tunnur/dunka, kaðla fyrir reyringar, trönur í umgjörðina sem flotholtin eru fest við, og svo ef til vill slétta planka eða plötur fyrir þilfar.

Eitthvað þarf líka til að stýra flekanum með, t.d. tvíblaða ár, stýri, mastur með litlu segli – ef ætlunin er að sigla með vindi – eða stjaka til að stjaka sér áfram í grunnu vatni.

Það er mikilvægt, að flotholtin sitji föst, t.d. lokuð inni í trégrind, og undir öllum kring-

umstæðum vera bundin föst með köðlum.

Ef tunnuflekinn er ætlaður til að flytja áhöld og útbúnað, búið þá til pall á miðjum flekanum sem er aðeins hærri en þilfarið, svo öldur sem kynnu að skella á flekanum bleyti ekki útbúnaðinn. Tunnuflekaferð ætti að fara niður straumlétta á eða læk eða á lygnu stöðuvatni.

Skemmtilegast er, ef hægt er að ákveða sjálfur hvert eigi að sigla.

Skipsháski og neyð

Aðeins bjáni hræðist ekki hafið er stundum sagt og það er spurning um líf eða dauða að farið sé rétt að þegar ferðast er til sjós.

Verði samt slys, er um að gera halda ró sinni, reyna koma í veg fyrir meiri skaða og lagfæra það sem orðið er áður en neyðarástand skapast.

Algengustu alvarlegu skips-háskar og slys eru:

- fall útbýrðis,
- brotið mastur,
- bilað stýri,
- bátnum hvolfir.



Neyðarmerki

Viðkomandi er í neyð, þegar skip og áhöfn eru í hættu. Það er ekki endilega neyðartilvik, ef mastrið brotnar, ef einhver um borð er hræddur eða einhver hefur meitt sig, nema hann sé í hættu.

Í neyðartilvikum má nota neyðarmerki sem ætluð eru til að biðja um hjálp:

- rauðar neyðarrakettur,
- rautt handblys,
- appelsínugulan reykt,
- senda út SOS,
- senda út MAYDAY,
- neyðarmerkið NC eftir alþjóðlegu merkjabókinni,

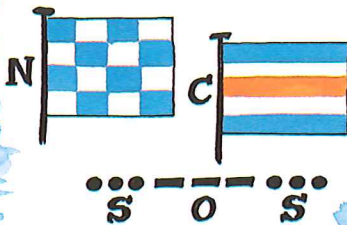
Maður fyrir borð

Falli maður útbýrðis er mikilvægt að einn úráhöfninni fylgist með honum allan tímann á meðan bátnum ersnúið. Ef misst er sjónar á manninum getur verið erfitt að finna staðinn aftur.

Hafi maður ekki nógan kraft má nota t.d. segl eða kaðal-lykkjur og hífa viðkomandi upp.

Brotið mastur

Brotni mastur þarf að meta hvort hætta sé á að mastrið geri gat á bátinn. Í þannig tilfelli er best að skera á kaðalinn eins fljótt og hægt er. Skiljið hugsanlega eftir enda og dragið mastrið á eftir bátnum í nokkurri fjarlægð.



- merki sem samanstendur af ferköntuðu flaggi með kúlu eða einhverju sem líkist kúlu yfir eða undir flagginu,
- hæg og endurtekin armmerki þar sem handleggjum er lyft útréttum og þeir látnir síga á víxl,
- eldur um borð,
- stöðug notkun þokulúðurs.

Merki til að ná eftirtekt

Ef viðkomandi er ekki í beinni neyð en óskar samt eftir hjálp, má gera það með:

- hvítum rakettum eða handblysi,

Stýrisóhöpp

Ef stýri skemmist, þarf að stýra á annan hátt, t.d. með árum, eða með því að rífa seglin. Með smá heppni væri kannski hægt að festa kaðal við stýrisblaðið og stýra með því.

Bátnum hvolfir

Ef bát hvolfir er mikilvægasta reglan: haldið ykkur við bátinn og reynið að rétta hann við.

Það er auðveldara að sjá þá sem fallið hafa útbýrðis þegar þeir eru við bátinn. Sé viðkomandi neyddur til að vera ofan í vatninu, á hann að strekkja fötin utan um sig og leggja kyrr. Þar með minnkar hitatapið mikið.



- alþjóðlegu bókstafsmerki: V (óska eftir hjálp), F (get ekki stýrt) eða K (vil fá samband).

Ekki er nægilegt að þekkja hvað á að gera í háska. Æfing er nauðsynleg.

Kuldadauði

Ofkæling líkamans er hættuleg. Viðkomandi verður sljór og getur misst meðvitund og dáíð. Færa skal þann sem verður fyrir ofkælingu í hlýjan og þurrar fatnað, en ekki má hita hann beint upp og hann má aldrei fá vín, en gjarnan heita og sæta drykki, t.d. kakó. **Sjá nánar á síðu 159.**