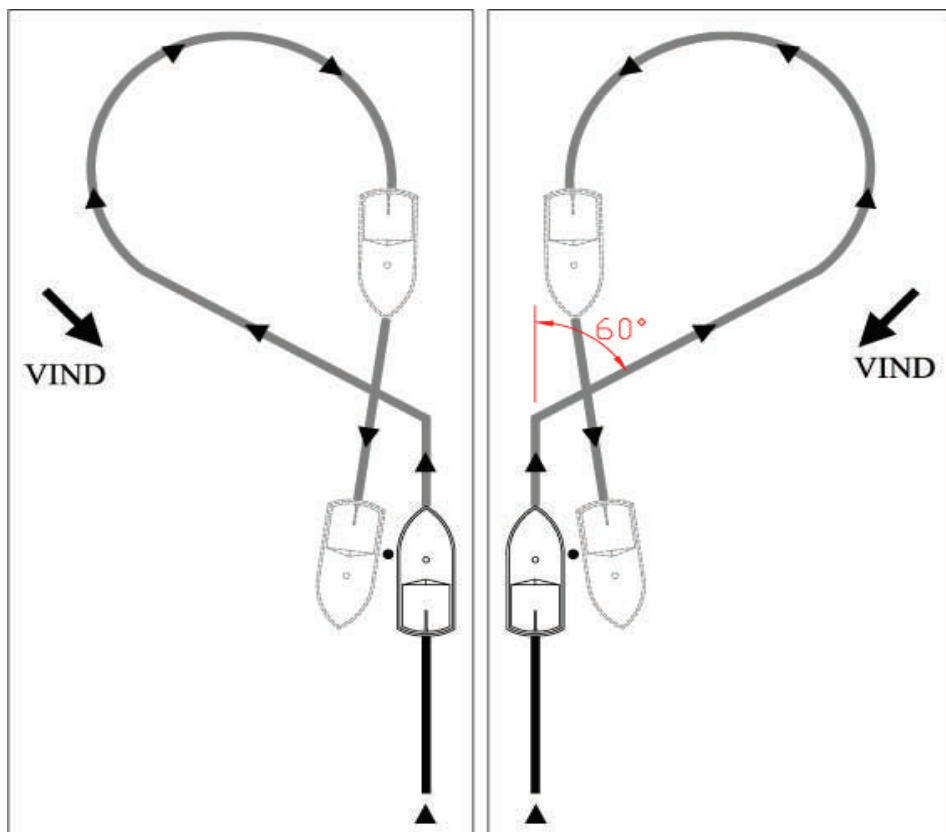


*Sæt aldrig båden i gear tæt på en person i vandet!*



Når det observeres, at en person falder over bord, lægges roret hårdt til samme side, som personen faldt, idet det tvinger skruen væk fra manden. Medens maskinen stadig går med samme fart, fortsættes med roret i borde, til kursen er 60° fra den oprindelige kurs. Herefter lægges roret hårdt over til modsatte side, indtil der styres modsat kurs af den oprindelige. Båden vil nu sejle tilbage i sit eget kølvand. Under de kraftige sving vil bådens fart være aftaget fra en tredjedel til halvdelen, og vil derfor være hurtigere at stoppe ved den overbordfaldne. Sæt motor i frigeare eller bak i god tid, så båden ligger stille ved overbordfaldne - tag højde for bådens opskud samt med eller modvind - **båden skal ligge stille ved nødstedte**. Evt. afdrift vil virke kraftigere på fartøjet end på overbordfaldne, hvilket bør medtages i overvejelserne. Styr ca. 1m til luv for nødstedte, så vil båden roligt drive mod personen, der herefter tages ombord (båden må ikke ramme bjærgemæs). Normalt opsamles overbordfaldne i læ af båden. Ved hård vind og grov sø, kan overbordfaldne opsamles til luv side, da der ellers er risiko for at båden presses over den overbordfaldne.

Når der er hjælpere ombord: Råb mand over bord (bjærgemæs). Marker udkastning af redningskrans. Kommando til besætningsmedlem "hold udkik efter overbordfalden peg konstant". Udpeg 1-2 gaster til at gøre klar til at tage personen ombord til styrbord eller bagbord.



## Praktisk sejladsprøve for motor

### OM DENNE FOLDER

Folderen giver i meget kort form et indblik i, hvad der kræves for at bestå den praktiske del af duelighedsprøven.

Det forudsættes, at eleverne har kendskab til og eller har bestået den teoretiske duelighedsprøve.

## Kastrup Tursejler Forening

Stiftet 21. Oktober 1994

[www.kastruptursejler.dk](http://www.kastruptursejler.dk)

Tilsluttet: Dansk Idrætsforbund - Dansk Sejlunion - Østersøkredsen, Samkas, Foreningen Flakfortet og Kastrup Tårnby Idrætssammenslutning

1. **Personlig udstyr:** Veste: Besætning klædt på til vejret. Veste i korrekt størrelse (kg) og evt. korrekt datomærkning og godkendelse.
2. **Kontrol af fartøj og udrustning:** Søvandsventiler og andre steder hvor vand kan indtrænge (f.eks vinduer skylight). Søkort, anker, fortøjninger, lanterner, mast og rig, diesel, vand, proviant og besætning tilpasset forventet sejlads. Før afsejling: se punkt 13., 14., og 15.
3. **Bådens sikkerhedsudstyr:** VHF, nødraketter, nødblus, brandslukker, brandtæppe, redningskrans, livline, signalgiver (evt.horn),
4. **Søsportens sikkerhedsråds pjecer (vigeregler):** Motor viger for sejl. Motor viger for skibe der kommer fra styrbord, der er højrevigepligt for maskindrevne skibe (bagbord viger for styrbord). Overhalende skib: sejl eller motor skal altid vige når man overhaler. Sejl og motor skal altid vige for robåde og kajakkere. Sejlskib: Luv viger for læ. Bagbordhalse viger for styrbordhalse.
5. **Grundstødning/havarisituationer:** Grundstødning - kontrol om der er skade på fartøj og eller besætning, hvis OK forsøges at komme fri (omfordeling af vægt, krænge båden, motor i bak). Havarie - kast evt. anker så båden ikke driver på grund eller støvner mod fare. Tilkald evt. hjælp fra omkringliggende fartøjer eller Lyngby Radio.
6. **Kast med tovværk:** Tovværk kvales op, evt. med belastning i den ende der kastes.
7. **Optrækkende byger/hårdt vejr:** Båden rigges og klargøres til hårdt vejr. Sejl nedtages eller rebes. Løse genstande stoves eller fastbindes. Luger og skylight lukkes. Ved fare for båd eller besætning søges nødhavn eller læ ved kyst.
8. **Førerens ansvar:** At båden er sødygtig (se pkt. 2.). At skipper har hjemmel (lovkrav). At skipper kan føre båden betryggende uden fare for andre. Besætningens sikkerhed. Behørigt udvik. Vejrudsigt for relevant område. Søkort for relevant område.
9. **Stabilitet:** Køl, rig, sejl, vægt, vægtfordeling herunder besætning. Tunge ting lavest muligt og midtskibs. Vandindtrængning. Påvirkninger fra vind, vejr, f.eks. overisning og sø.
10. **Ophold og færdens ombord:** Undgå destabilitet og unødigt færden på dæk. Hold fast. Brug evt. livline. Følg førers anvisninger.
11. **Undgå brand og eksplosion:** Unødig brug af åben ild. Optørring af brandbare væsker. Udluftning for div. gasser. Tæt brændstof- og gas installation (gas separat rum). Transport af brandbare materialer. Selvontændende klude og væsker (f.eks. klud m. linolie).
12. **Brændstof: tilførsel og forbrug:** Størrelse på brændstofftank. Reservebeholdning. Afspærringsventiler. Vandudskiller. Brændstoffilter. Brændstofpumpe. Motorforbrug = KATUFO: 1,0 L/time, hvilket svarer til ca. 4,0-5,0 Nm/time. Drifttimer = Brændstofbeholdning divideret med motors timeforbrug. Max. Sejldistance = (indregn sikkerhedsmargen for strøm og vind): Drifttimer gange Nm/time.
13. **Tændingssystemer og motorrum:** (Øvrige tændingssystemer se egen teoribog) Tændingssystem KATUFO: Hovedafbryder, Startbatteri, startrelæ, startmotor, kilerem og generator. Motorrum: Kontrol af oliestand på motor og gear. Kølevands- og brændstofsventiler åbnes. Kontrol om der spild fra udsivende brændstof eller olie (rent motorrum).
14. **Udluftning af dieselmotorer (udpeg):** KATUFO har elektrisk brændstofpumpe og er selvudluftende. Kontrol om hvorvidt brændstoffremføring er i orden foretages ved at løsne stjerneskrue (slange) ved højtrykspumpe. Brændstofftanken sidder på KATUFO højere end motoren og vil derfor selv løbe til, hvis ikke der er en tilstopning til tanken.
15. **Kølesystemer:** KATUFO er saltvandskølet, hvilket betyder, at saltvandet via søvandsfilter med impellerpumpe føres direkte ind i motorens kølekanaler. Ved ferskvandskøling er der 2 pumpe-systemer. En pumpe driver ferskvand (glykolblanding) gennem veksler og motorens kølekanaler. Den anden pumpe (impeller) driver saltvandet gennem veksleren som herved køler ferskvandssiden. I begge tilfælde: Når motor startes kontrolleres at der kommer kølevand fra udstødning. Manglende køling = motorhavari (mulig årsag: tilstoppet søvandsfilter, defekt pumpe/ impeller og eller utætte slanger).
16. **Sejlad på given kurs:** Sejl kompaskurs uden hensyn til strøm og afdrift.
17. **Sejlad med to mærker over et:** Trænes med mærker foran og bag båden.
18. **Strøm og afdrift (kollisions risiko):** Strøm og afdrift er dif. mellem kurs over grund og kompaskurs ( $\pm$  deviation). Kollisionsrisiko ved uændret kompaspejling.
19. **Sejle til bøje:** Sejl frem til bøje og hold båden der (1 - 2 meter fra).
20. **Ankring:** Forklar - Fralandsvind. Uden for trafikeret rute. Ankerline minimum 5 x gange vanddybde under hensyn til vanddybde vind og strøm. Plads til at svaje 360 grader. Er vores anker beregnet til de givne bundforhold. Ankerkugle sættes og evt. tændes ankerlanterne.
21. **Knob og stik (5. stk):** Mest almindeligt: Pælestik, flagknob (godt til to forskellige tov), ottetalsknob, dobbelt halvstik, råbåndsknob.
22. **Ligge underdrejet:** Sejl op mod bølger og vind og forsøg at holde båden med mindst mulig fremdrift.
23. **Drivanker:** Udsættes for at nedsætte farten. Hvis ikke man har besluttet drivanker kan tovværk, pøs eller andet der ikke kan gribe fat i havbunden bruges.
24. **Risiko ved ting etc. i skruen:** Motorhavari, gearhavari, brud på propel eller aksel - alt med fare for ikke at kunne sejle, styre og stoppe.
25. **"Mand over bord" med og uden hjælper:** (Se bagside af folder)
26. **Få "mand om bord":** Badestige, interimistisk rebstige, bom og storsejlskøde, storsejlsfald, diverse spil.
27. **Slæbning:** Fastgør trosse på eget skib: Kraftig elastisk tov, til havs gerne langt. Reguleres så bådene går i takt i søen. I havn og snævert farvand kortes tovet så der er styr på slæbt båd under drejninger.
28. **Manøvre i fremmed havn:** Manøvrere frem, bak, ligge stille op i vind, dreje og vende.
29. **Fortøjning, spring og trosse:** Fendere sættes. For- og agterfortøjning med spring fra for- og agter (**w**)
30. **Havneanløb med anker:** Hækanter ud ca. 3 bådslængder.
31. **Sejlad i mørke:** Lanterner og navigationslys tændes.
32. **Vejrmeldinger:** Undersøges altid før afsejling. Havnekontorer, mellembølgesender, DMI og Lyngby Radio.
33. **Bestem afdriften med to mærker over et:** Dif. mellem kurs over grund (kurs i søkortet) og kompaskurs ( $\pm$  deviation).