

NAVIGASJON & SJØVETT
En liten intro til forskjellig man bør vite på sjøen



Noen viktige elementer når man ferdes på sjøen:

- Vi har vikeplikt for nyttetraffikk som ferjer, forsyningskip og andre rutebåter. Hold god avstand og slipp dem frem i leden. Det er mye enklere å svinge med Lophelia enn med en tankbåt (så lenge man ikke kjører i revers..)
- Ta hensyn til barn som ferdes på sjøen. Småunger som sitter i en jolle og fisker skal medføre at vi slakker farten og holder god avstand.
- Overhold fartsgrensene i havnebassenget. Vi er en del av bybildet og båten er altfor godt merket så vi blir lagt merke til.
- Kjør aldri båt overstadig beruset.
- Overlast aldri båten.
- Alle skal ha redningsmidler tilgjengelig. Passasjerer i Lophelia skal ha redningsvest.
- Ta med papirkart, kartmaskinen er kun et hjelpemiddel og er ubrukelig som fasit.

Om valg av dykkested/kjørerute:

- Når du er båtfører så holder alle munn og du kjører båten. Båtføreren har ansvaret og er således også suveren i sine avgjørelser. Ingenting er verre enn 7 passasjerer som står og forteller båtfører 7 forskjellige ting om hvor han/hun skal kjøre.
- Båtfører er suveren når det gjelder valg av dykkeplass etter forhold.
- Om du ikke er lommekjent i området, kjør båten plasser du er trygg på. Skal du seile til en ny plass, studer gjerne kartet for å se evt ting man må passe på.

Bruk av Lanterner:

- Man behøver ikke kjøre med lanterner påslått midt i dagen. Lanterner skal benyttes under mørke eller ved dårlig siktforhold som regn, dis og tåke.
- Om lanternene ikke virker, benytt en dykker med backuplykt slik at andre fartøyer kan se deg.

Oppankring/fortøyning.

- Fortøy båten på le side av dykkeplass. Er dette ikke mulig og det er dårlig vær så velger man en annen dykkeplass.
- Hiv dreggen uti tidlig så den får god visning. En dregg som står loddrett ned har ingen virkning. Har man en del tau ute kan dreggen slippe og feste seg igjen.
- Legg om mulig baug mot været slik at krefter som virker på båten treffer baugen. Da har dregg og fortøyning mest effekt og minst krefter som påvirker.
- En backup om man er litt skeptisk er å hive reservedreggen rett over ripa med en del tau i sjøen. Slipper hoveddreggen da vil reservedreggen få feste når båten begynner å bevege seg (gjelder om man må dykke uten folk i båten).
- Båtfører kjører båt. 1 mann tar seg av dregg og 1 mann tar seg av landtauet.
- Vær obs på kabler og vannledninger. Ser man to blåser i nærheten av hverandre kan dette være en teinelenk eller garn som er kjedelig å sette dreggen i.

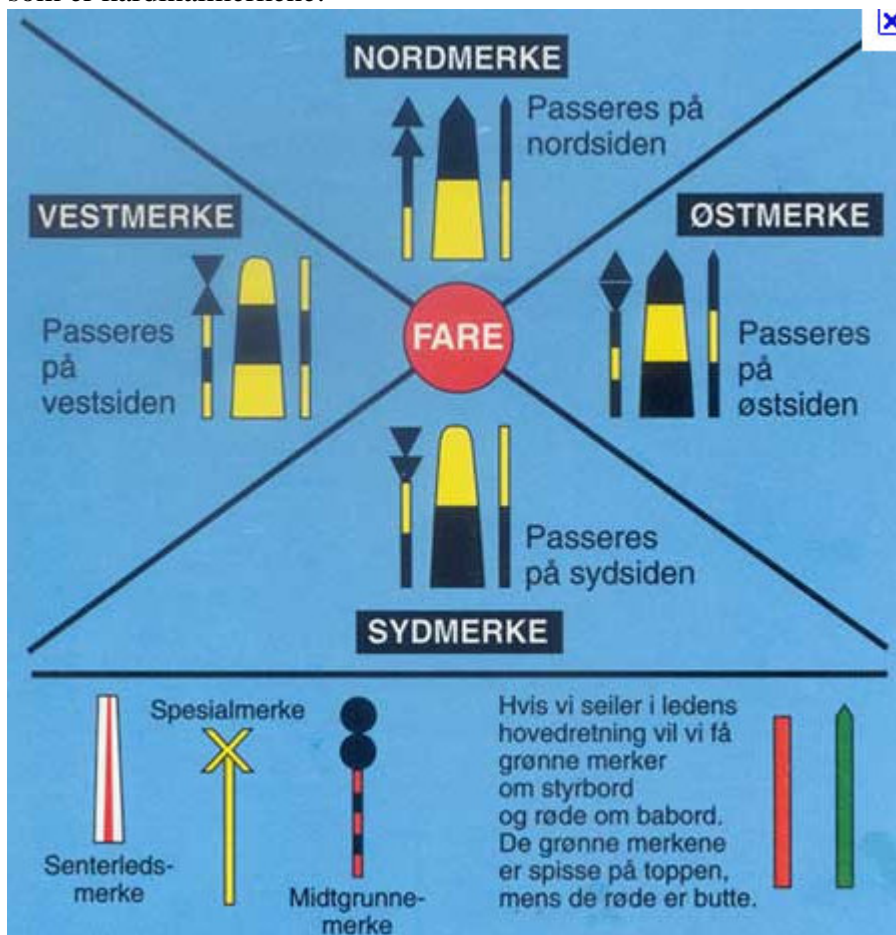
MEGET VIKTIG:

Lophelia er lite manøvreringsdyktig i revers og lav hastighet. Skal man rote nære land med båten ryker som oftest en propell da man ikke har styring på skuta. Skal du mot formodning sette noen i land uten at du har dreggtau å dra deg ut med må dette skje som et commandoraid. Person må raskt i land og Lophelia forttest mulig ut igjen. IKKE stopp inne ved land uten dreggtau for å vente. Man mister fort kontrollen og tar nedi med propellen. Skulle det skje at man mister total kontroll over båten, sett den i fri og propell ikke roterer når den treffer grunn. Helst unngå å sette båten i slike situasjoner. Hiv heller ut dreggen og gå inn.

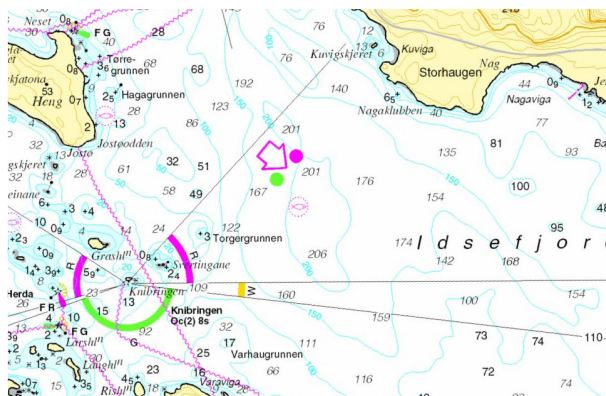
Sjømerker:

Vi har alle sett disse merkelige pinnene som stikker opp av havet, meget ofte med en pappegutt i cabincruiser som beleilig har parkert oppå en grunne ved siden av. Sjømerkene er laget for at vi skal få mindre vrak å dykke på og er tilpasset nyttrafikk. Om man følger samme navigasjonsregler som en større båt er Loffa garantert sikker. Man kan kjøre på andre sider av staker og herje på, men da bør man være meget godt kjent i området.

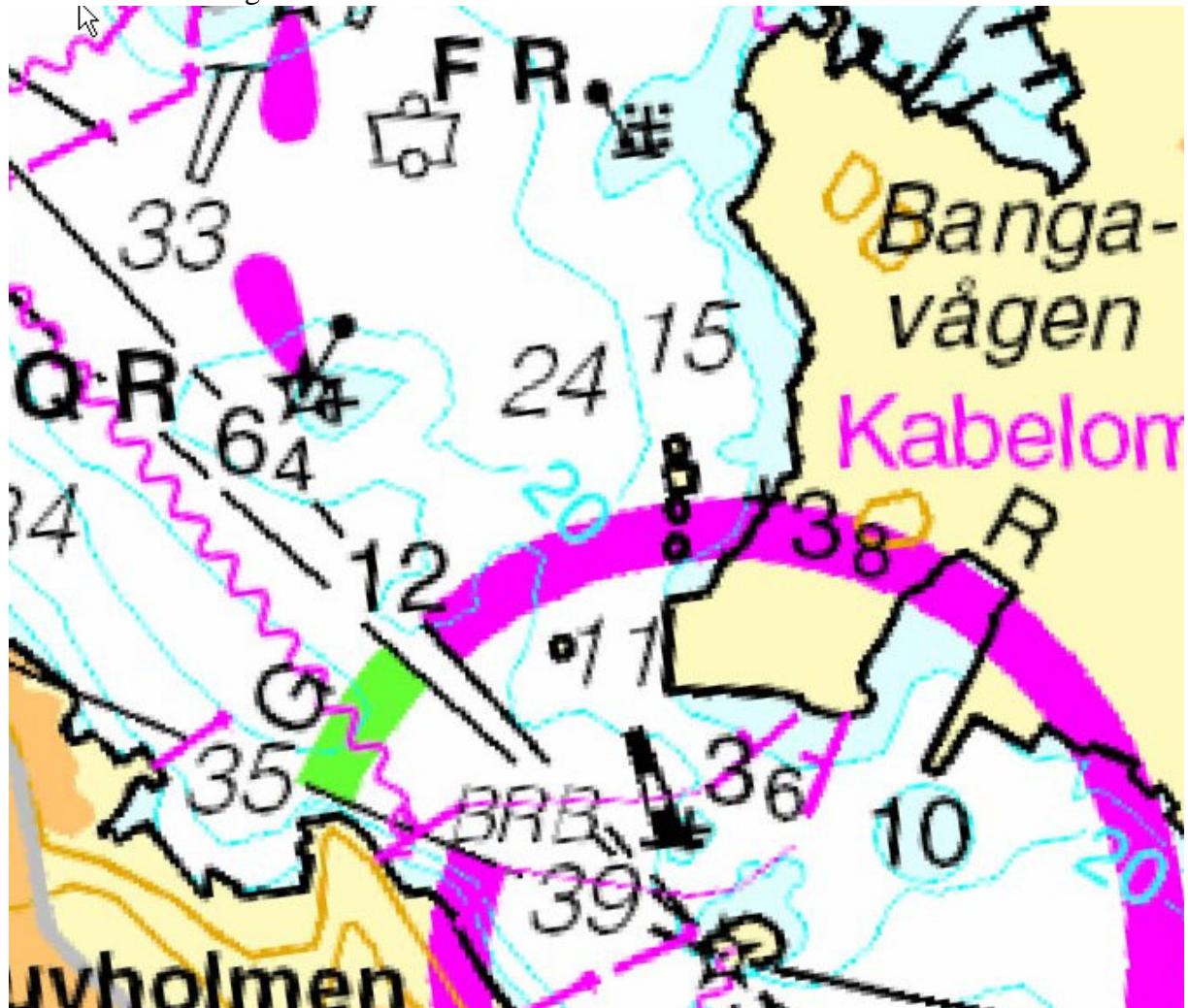
I bunn og grunn så er det basert på et fargesystem.. Vi kan begynne med de mer avanserte som er kardinalmerkene:



For å se hva "Ledens hovedretning" egentlig er så tar man seg en titt i kartet. Her er det piler med en grønn dot på ene siden og en rød på andre. Se understående kartutsnitt som viser ledens hovedretning inn Idsefjorden:



Dette betyr at om man kjører inn fjorden skal man ha grønne staker på styrbord side av båten og røde på babord side. Når man seiler ut igjen blir det omvendt ettersom man seiler mot ledens hovedretning.



Bildet over viser kardinalmerker i utseilingen ved Rosenberg. Legg merke til den rett over hvor det står 'BRB'. Dette står for Black, red black og er således et midtgrunnsmerke som merker at flytestaken står oppå en grunne.



Bilde over vise en stake som viser hvilken side man skal passere denne på. Grunn er i dette tilfelle til venstre for staken. Flere staker har blink på toppen så man kan se dem i mørket. Man kjenner igjen fargen i kartet hvor det er markert.



Dette er staken vi passerer på vei ut forbi Rosenberg som markerer Ulsnesgrunnen. Som man kan se har denne en rød blink som gjør den synlig og gjenkjennbar i mørket.



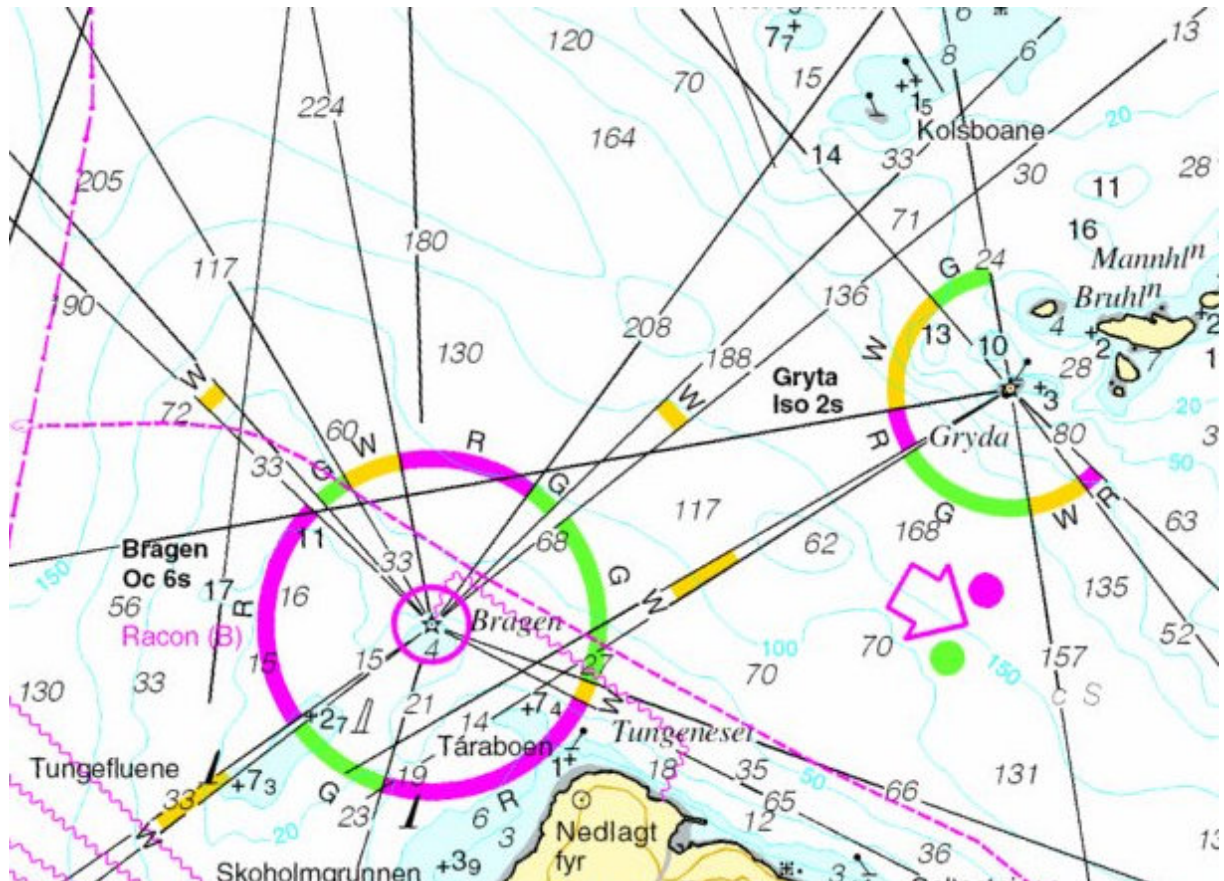
Stakene over er merket hhv grønt og rødt og grunna er midt imellom. Ledens retning går nordøst og man kan således passere grønt mot grønt eller rødt mot rødt(Lophelias røde lanterne mot den røde staken, eller grønn lanterne mot den grønne staken). Vær obs på at dette ikke er fasit da ledens retning kan være annerledes. Sjekk kartet om du er i tvil. Slakk farten om du trenger betenkningstid☺

FYRLYKTER OG NAVIGASJON I DÅRLIG SIKT:

Hvorfor skal man ikke stole på kartmaskinen? Ha alltid papirkartene med i Lophelia. Kartmaskinen kan vise feil posisjon og har i flere tilfeller feil dybder og mangelfull detaljinformasjon på grunner. Referer alltid til papirkartet når man seiler i trange farvann og lumske steder. Hold samtidig et godt øye med ekkoloddet og se at det samsvarer.

Kommer man ut for tåke, tett regn eller snødrev kan kartmaskinen være god å ha, men de har en tendens til å ryke når man trenger dem som mest og man havner i Årdalfsjorden i stedet for klubbhuset. Her kommer papirkart, kompass og fyrlyktene til sin nytte.

Fyr har egne lyskarakteristikker og sektorer som gjør at man kan identifisere dem i dårlig sikt. Vi skal ikke gå for langt og gjøre dette uforståelig, men fyrlyktene overlapper hverandre og man kan "seile på lyktene". Ettersom vi helst bare vil finne klubbhuset og ikke frakte jernmalm fra Narvik så tar vi det mest basic her.



Kartutsnittet viser Brågen lykt og Gryta lykt. Seiler man her kan man fastslå sin posisjon ved å se hvilken fargesektor man er i på begge lyktene. Er man i rød sektor på gryta og grønn sektor på Brågen så har man en begrenset posisjon man er nødt til å være i. I mørket er fyrlyktene meget gode å kjøre i. Skal man eksempelvis fra vraket av Heinrich wesselhøft kan man styre mot Brågen lykt så lenge den viser gul sektor. Når man nærmer seg så setter man kursen på hvit sektor på neste lykt inne i byfjorden eller styrer på landemerker (som eksempelvis Ymeplattformen på Rosenberg som skinner godt opp). Et annet alternativ er å gå videre med lykta i ryggen, dvs i dette tilfelle hvit sektor på Brågen aktenfor Lophelia. Samme utgående mot vraket av Wesselhøft kan man seile med brågen hvit i ryggen.

Kommer man fra Alstein kan man styre på hvit sektor på Gryta lykt på samme måte.

Legg merke til at det står en kode i uthevet tekst under navnet til lykta. Eksempelvis Gryta ISO 2S. Dette kalles karakteristikken på lykta som gjør at vi kan identifisere den.

ISO betyr at lykta blinker kontinuerlig og med samme "rytme". Iso "s" betyr at den blinker med 2s opphold mellom blinkene.

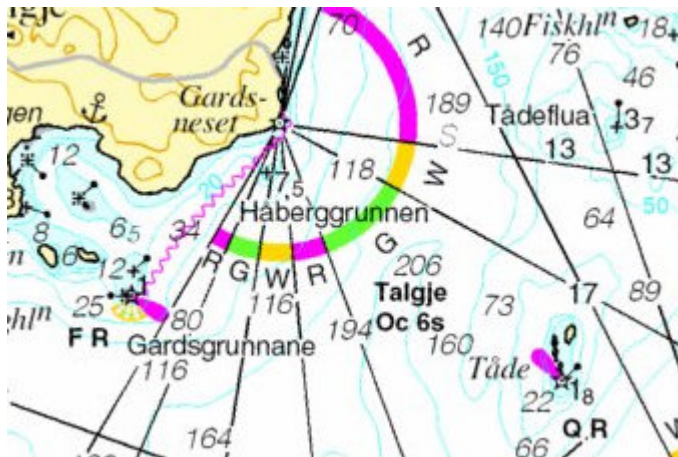
OC betyr at lykta er okkulerende, dvs at den lyser hele tiden men slukkes med bestemte mellomrom. OC 6S betyr at den slukker hvert sjette sekund. Man teller sekundene fra den tennes til den slukker igjen og identifiserer lykta. OC(3) kan bety at formørkelsesperioden består av 3 raske formørkelser etterfulgt av lys igjen.

Q betyr hurtigblink. Karakteristikken Q(6)+LFI betyr eksempelvis at fyret har 6 raske blink etterfulgt av et langt blink.

Staker o.l merket med lys kan også ha karakteristikk som gjør at man kan identifisere dem.

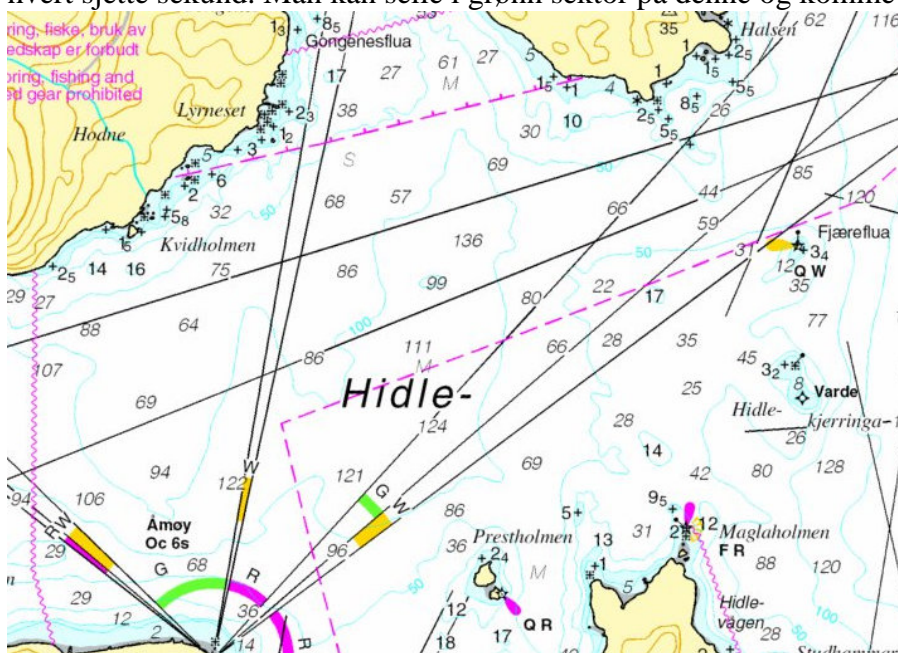


Blinken her er merket "QR" som betyr Q=hurtigblink og R=rød. Blinken skal blinke hurtig med rød farge.



Blinken til venstre for den vi nevnte ovenfor har samme farge, men annen merking. Denne er merket "FR" som betyr F=fast og R=rød. Dvs at denne lyser fast rød og kan således skilles fra den på Tådeskjæret. Om man har en på hver side og i tillegg har Talgje lykt i ryggen som viser hvitt lys vet man nøyaktig hvor man befinner seg. Kikker man i kartet vil man først treffe på Fjæreflua blink som er merket "QW" som betyr hurtig hvit blink. Man ser også at denne har en grunne uten lys på babord side slik at man i mørke/årlig sikt vil ha Fjærefluablink på babord side av Loffa så man er sikker på ikke treffe grunnen.

Man vil også kunne se fremme på styrbord side at man har Åmøy lykt med OC6s som slukker hvert sjette sekund. Man kan seile i grønn sektor på denne og komme klar grunner.



Å forklare mer enn bare basisen bak det å benytte navigasjonslykter vil kreve en avhandling i stedet for et kompendie så om noen lurer på noe videre så er det bare å ta kontakt med Håkon på klubbhuset eller under et klubbdykk. Vil du ikke havne i en situasjon hvor man må kjøre blindt på fyrlys grunnet dårlig sikt så husk følgende:

- Er det meldt tykt snøvær så gå en plass man er meget kjent og i nærheten
- Er det tåke, ta et bildykk i stedet.
- Kommer det tåke under et klubbdykk så kan den komme veltende som en hvit vegg. Det er da godt å komme seg av gårde før tåka tykner helt til.

Fyrlyktene og blinkene er eller meget gode å ha som retningsvisere når man er ute med Lophelia i mørke natten. Er du tvil så slakk av farten, da får man mer tid til å tenke. Dette er kun en bitteliten del av navigasjonslære, om ånden kommer over undertegnede kommer en oppdatert versjon og dette vil bli flagget i forumet.