

Bosse Göttröm
Silv Köparens VSK

BÅTFÖRARKURS

STEG 1

👑 VATTENSKIDOR 👑

SVENSKA VATTENSKIDFÖRBUNDET.

HUR MAN KÖR BÅT

Grundställningen för en båtförare är en hand på ratten och en hand på gasen.

Aldrig två händer på ratten. Du måste alltid reglera farten med gasen.

Ha alltid backspeglarna inställda så att Du i ögonvrån kan se åkaren. Ha också blicken

långt framför fören 40-50 m. Kursen blir då rakare + att Du ser i tid vad som kan

vara i vägen. Kör helst inte ensam, utan ha en kompis i båten som hela tiden

tittar på åkaren. Prata inte för mycket med passageraren och tvärtom. Det finns

inget mer irriterande för åkaren om samtal båtförare - passagerare hela tiden

förekommer.

Innan Du startar båten se till att allt är kontrollerat, olja, backslag och bensin.

Ös ur båten och ställ gärna i en reservdunk med bensin. Utrustning i övrigt är:

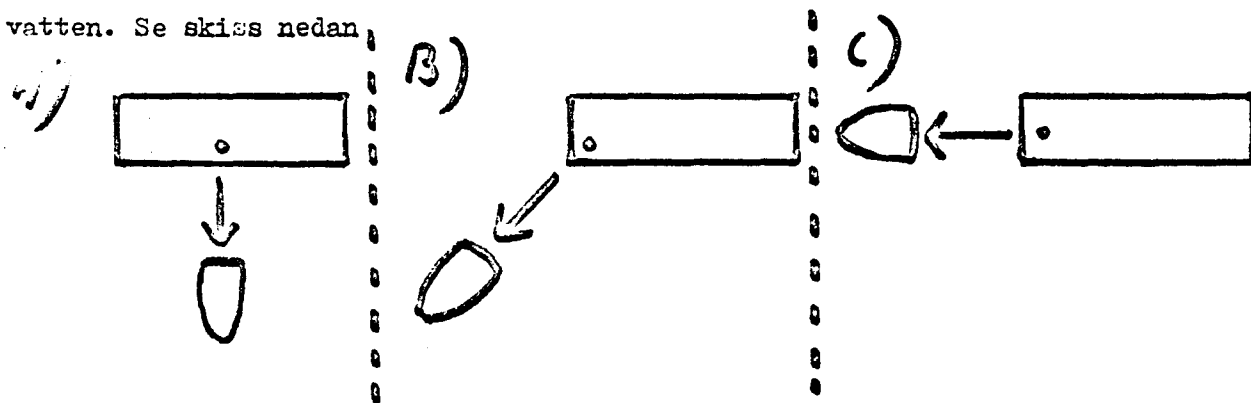
eldsläckare, paddel och en extra flytväst. Efter kallstart låt båten få upp

värmen innan Du börjar att köra.

START MED ÅKARE SITTANDE PÅ BRYGGA

Gå ut med båten så att åkaren efter att ha lämnat bryggan, står i båtens köl-

vatten. Se skiss nedan,



Om föraren går ut, snett ifrån åkaren sett, gör båtföraren det extra krångligt för åkaren som då får sneddrag och vågor direkt efter start. När åkaren är klar

går man ut med växeln i, (lägg aldrig ur växeln) se till at åkaren sitter långt

ut på bryggkanten. När det finns 3-4- m lina kvar börjar en liten acceleration,

och när lina är helt sträckt accelererar Du upp så att åkaren får bärning.

Detta måste ske utan ryck!

UPPDRAGANDE AV ÅKARE FRÅN VATTNET

Sträck linan utan att rycka för mycket. När linan är sträckt och åkaren är redo, ligg med växeln i och gå framåt på tomgång några meter. När OK ropet kommer från åkaren så accelererar Du lugnt och bestämt tills att åkaren har bärning.

Innan Du drar igång så se alltid upp framför Dig att Du inte har något i Din väg, andra båtar, badande etc. Sen tar jag för givet att Du ställt in backspeglarna så att Du hela tiden har "koll" på åkaren. Vid vanlig turiståkning skall blicken vara till 70 % framåt, 15 % på åkaren och 10 % "runt om" så att Du inte korsar andras vägar etc. och slutligen 5 % på mätaren.

När åkaren har visat att han/hon vill in till land kör Du direkt in!

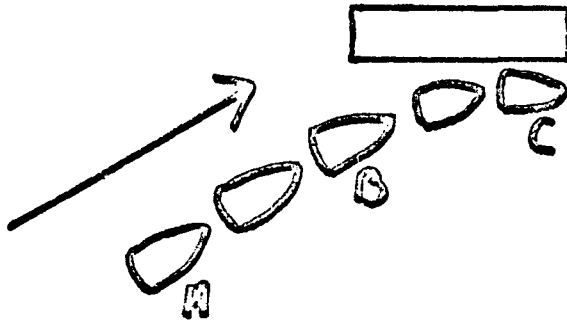
Om Du har en osäker åkare, kör parallellt utmed stranden, och finns det en brygga som går ut en bit, kör Du minst 10 m från densamma. Därefter sänker Du långsamt farten tills det att åkaren står till knäna i vattnet och då skall åkaren helst vara i höjd med bryggan.

Det ligger på förarens ansvar att se till att inte åkaren har någon möjlighet att åka in på, över eller under bryggan. Efter det att åkaren har släppt handtaget, slå av gasen och lägg ur växeln. Medpassageraren i båten drar upp linan innan båten skall lägga till. Föraren lägger inte i växeln förrän medpassageraren dragit upp linan och satt sig ned. Därefter sker tilläggning.

Gå in mot bryggan från vänster i 45° vinkel mot bryggan.

De flesta båtar svänger olika när Du backar beroende från vilket håll Du kommer in.

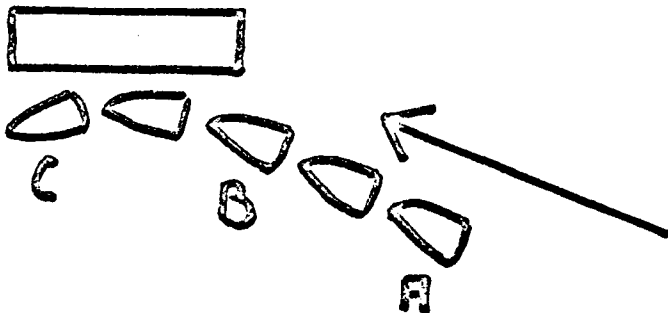
Se skiss nedan som beskriver landning från vänster,



Som åkare: landa
alltid parallellt med
bryggan

När båten är i läge a) växeln i och tomgång, läge b) växel ur, läge c) backa lugnt och bestämt. Reglera själv hur mycket gas som behövs för en perfekt inbromsning. Båten gör efter denna manöver en lugn och fin bredsida intill bryggan.

Vid tilläggning från höger fungerar de flesta inombordare på följande sätt :



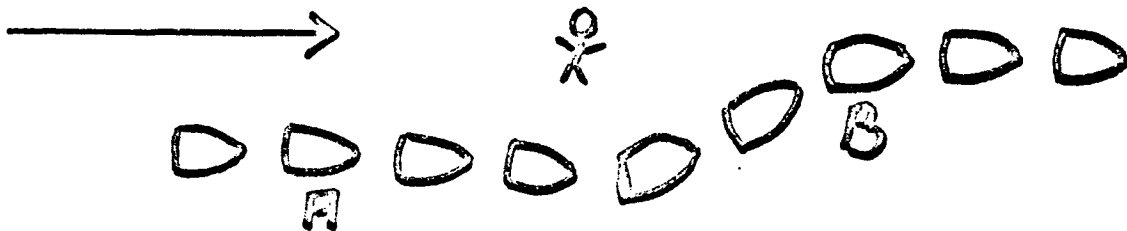
Vid läge a) växel i och tomgång, läge b) växel ur, läge c) backa. Båten kommer nå om föraren backar lugnt och bestämt att lägga till med en perfekt bredsida.

Fören på båten skall här alltså peka utåt innan Du börjar att backa. Detta gäller endast tilläggning från höger.

VID FALL

När åkaren faller, kör tillbaka i lugn fart och passera åkaren på Din egen sida, så att Du hela tiden har ögonkontakt med honom/henne. Ligg på växel hela tiden, men kör inte närmare än 3 m från åkaren.

Efter att ha passerat åkaren, sväng enligt skiss.



Vid a) lägg i växeln, b) växeln ur, och sen reglerar båtföraren själv när växeln läggs i och ur. När åkaren har fått handtaget sker start i vanlig ordning.

TRICK

Vid start av en trickåkare, både från vattnet och bryggan, skall Du accelerera upp ovanför åkarens trickfart och sedan gå ned till idealfart. EJ accelerera succesivt till idealfarten.

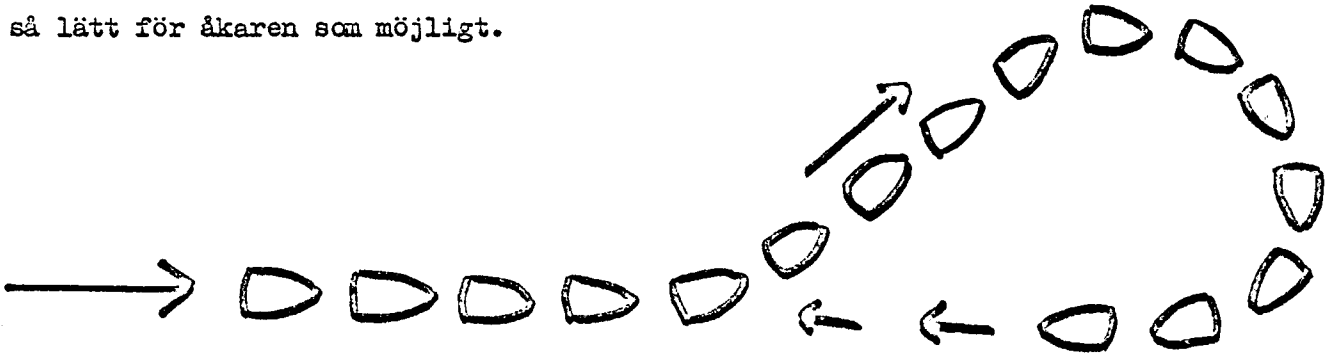
- Efter det att åkaren har ställt in farten håller båtföraren exakt den fart åkaren valt, genom att hela tiden parera med gasen när åkaren trickar. Sedan skall uppmärksamheten till 75 % vara på loggen eller varvräknaren, 20 % framåt och 5 % på åkaren.

I de flesta fall sitter backspegeln och varvräknaren tätt ihop och man kan då använda split-vision.

Se till att folket i båten sitter rätt fördelade med tanke på vikten, så att trickåkaren får lika stora vågor. Om den ena vågen skulle krusa sig ändå, kan det bero på att båtföraren svänger hela tiden i en svag kurva. Vänd Dig om och titta på propelleröruset, är det snett har man alltså kört i en båge.

Hur man plockar upp har vi tidigare gått igenom. Vi skall nu ta upp hur man svänger båten i trick.

Man ser allt för ofta att det tar för lång tid innan svängen är gjord, farten inställd och vågorna passerade. Titta på skissen och tänk på att Du skall göra det så lätt för åkaren som möjligt.



Innan Du svänger se till att åkaren inte trickar. Gör tecknet "sväng". Sväng så snävt som möjligt och möt vågorna så tidigt som möjligt, gasa på litet grand i kurvan så att båten drar igenom svängen. Grovinställ farten innan vågorna och efter vågorna fininställ.

*Sväng alltid på samma ställe
så att båten ser ut som med "S-110"*

SLALOM

Starten i slalom är det i regel inga problem med om bryggan ligger till på ett sådant sätt att det efter start inte kommer in några svallvågor i banan. Detta får båtföraren se till efter de rådande omständigheterna.

Vid körning av slalomåkare är det viktigt att farten är rätt inställd, 50 - 60 m innan banan.

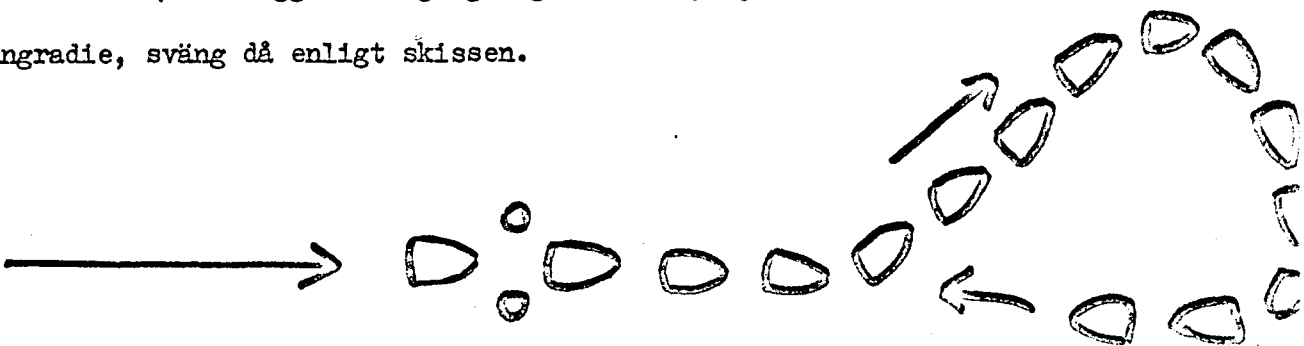
Titta långt fram i banan och ej på de närmaste liggande bojarna. Om man tittar på endast ett böjpar kan körningen bli i sick-sack. Se till att båten hålls rakt i banan och i mitten, då detta är ytterst viktigt på kort lina.

Man ser ofta båtförare ligga för långt till höger i banan p.g.a. att föraren inte vet hur långt man kan gå ut till vänster. Prova gärna att köra utan åkare och titta efter halva banan bakåt om propellerbruset är i mitten av banan. Om inte, kör en gång till och försök få båten i rätt läge. När man kör en åkare som drar mycket vet vi att båten vill svänga av sig själv. Men för att motverka detta måste föraren svänga litet på ratten åt samma håll som åkaren drar ifrån, samtidigt med pareringen kommer ett mjukt gaspådrag. Detta lilla gaspådrag är ofta ett måste, för i annat fall dras båtens fart ned, 100 - 150 varv.

Olika båtar har olika starka motorer. Men för att en mjuk och jämn körning skall kunna genomföras fodras ett gaspådrag precis när åkaren drar.

Om gaspådraget kommer för tidigt gör det att åkaren inte hinner få in linan till höften. Så när detta moment tränas in vänta tills Du känner att åkaren drar, då först kan Du öka varvantalet. Med tiden vet Du exakt när detta gaspådrag och motstyrning skall komma.

När Du kör ur banan, behåll farten 20 m efter banans slut, därefter går Du ned på lägre varv. Man ser allt för ofta hur båtförarna svänger direkt till vänster efter utgången ur banan. Gör man sen en sväng tätt inpå banan får åkaren alltid åter svall när han/hon ligger i utgångsläget för ingång i banan. Om Du har en liten svängradie, sväng då enligt skissen.



Håll en jämn och fin fart efter banans slut, sväng och gasa mjukt så åkaren slipper att stå till knäna i vattnet. Tänk alltid på att göra det så bekvämt som möjligt för din kamrat bak i snöret.

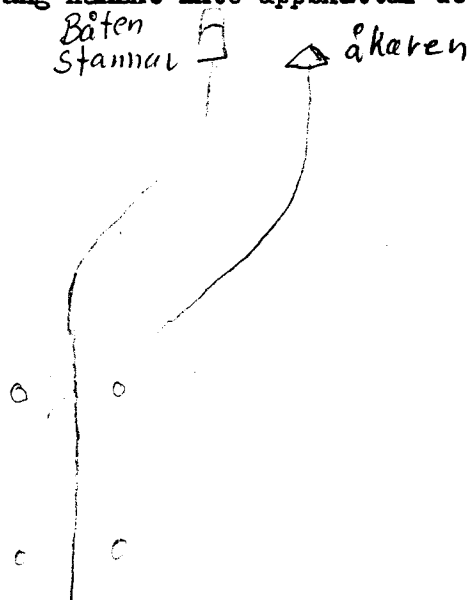
Upplockning är en annan viktig del i slalomkörning. Ramlar åkaren, slå av gasen direkt utan att svänga. När båten har stannat, sväng runt och kör tillbaka samma väg som Du kom. Växeln behöver aldrig läggas ur. Kontrollera alltid upp bojarna och se till att linan inte snor sig runt dem. Plocka upp åkaren på Din sida och lär Dina åkare i Din klubb att dem simmar ifrån bojarna, så att Du slipper köra runt för många bojar innan Du plockar upp honom/henne.

Faller åkaren runt en rundningsboja, se till att han simmar in mot banans mitt.

Om samarbetet fungerar mellan åkare - förare kommer återsvallet inte att bli så stort.

Kortningar

När Din tidtagare eller domare har sagt "kortning" (och det skall han göra direkt när åkaren åkt ur banan och klarat) skall Du utan att gasa på svänga i en båge åt vänster (åkaren är tillsagd att svänga åt höger). Efter 30-40 m slås gasen av helt och Du svänger lite åt höger. Ha alltid uppsikt på åkaren så att inga kollisioner mellan båt och åkare uppkommer. Lägg ur växeln och korta in linan, backa gärna litet så att båten nästan står still, Därefter startar Du och svänger enl. tidigare instruktioner. Vid landning, se till att åkaren kommer till bryggan i säkert förvar och att Du inga vågor gör som rullar in i slalombanan. Den som står på tur för en slalomsväng kanske inte uppskattar detta.....



HOPP

Hopp är i många avseenden den viktigaste och kanske svåraste grenen att köra.

Det fodras någon % mer skärpning i körningen, för det kan faktiskt bero på föraren om en olycka är framme. Det viktigaste i körningen av hopp är att båten

måste ha en rak kurs och att gaspådraget kommer i rätt ögonblick. Att köra rakt i hopp är mycket komplicerat p.g.a. att åkaren här gör ett hårt ryck när han

drar sig in mot hoppet. Inte nog med att föraren skall hålla båten i rak kurs ,

Du skall också gasa i lika stor utsträckning som åkaren drar ner farten. God

hjälp är om man använder sig av split-vision i körningen. Du kör med ögonen

riktade framåt tills Du är 20-25 m från hoppet, vrid då huvudet åt höger så att

Du kan se åkaren i ögonvrån. När åkaren börjar dra tittar Du framåt igen sam-

tidigt som Du gasar. Hur mycket Du skall gasa är beroende på hur hårt åkaren drar.

När Du använder Dig av split- vision se till att Du inte svänger åt höger när Du

tittar på åkaren. Vid en vridninga av huvudet åt höger följer gärna vänster arm

med . . .

Gaspådraget är viktigt i hopp, om hopparen bara drar till första vågen skall Du

sluta att gasa så att inte hopparen får för hög fart. Detta syndas det mycket med

och om Du gasar fel kan det bli så att hopparen inte hinner fram till hoppet eller

att armarna blir utsträckta p.g.a. gaspådraget.

Vid användning av klapp på axeln eller rop när hopparen börjar dra, är det viktigt

att båtföraren och den som ropar jobbar i samförstånd. En del ropar för sent och

då minner båtföraren inte "ta" hopparen i tid utan båten avtar i fart för fort.

När detta händer vill båtföraren gärna reda upp situationen med ett för stort gas-

pådrag, vilket gör att hopparen får problem med timing och rytmen. Om man använder

sig av klapp-eller ropmetoden skall ropet/klappen komma precis innan åkaren har

vänt skidorna in mot hoppet. Med reaktionstider för ropare och båtföraren blir

det att gaspådraget kommer i exakt tid. Vid körning av hoppare över 38 m blir

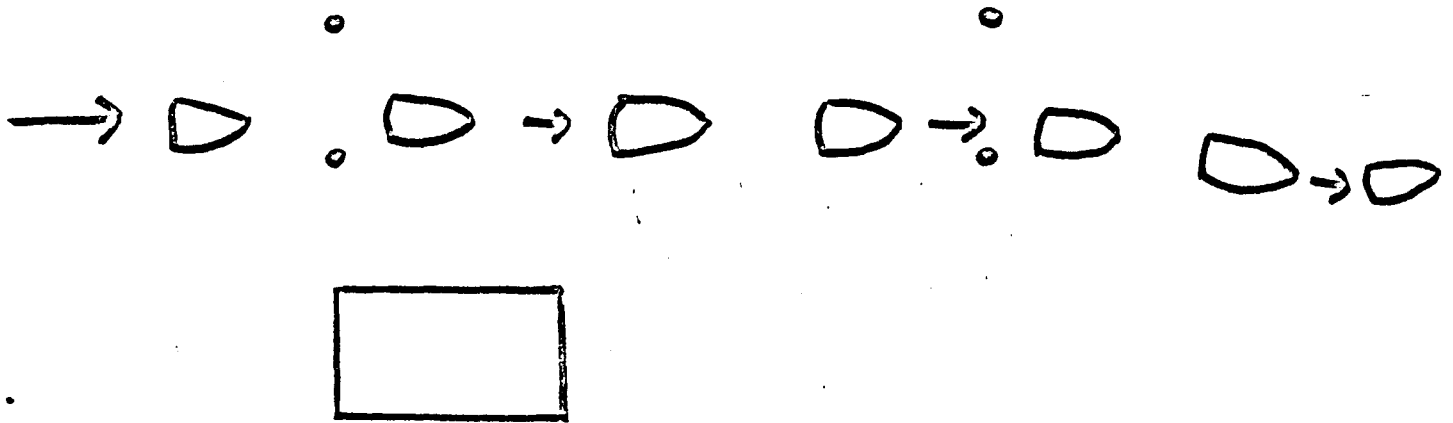
det i regel ett jämt och långt gaspådrag. Men lika viktigt är att fartminskningen

sker vid rätt tillfälle och det är när båtföraren hör hopparen åka upp på hopp-

ställningen. Om hopparen slutar att dra innan hoppställningen, ger detta utslag på

speedometern och då slås gasen av i ett tidigare skede. När Du hör att åkaren

landat, dra av på gasen och titta på åkaren om han/hon är i balans. Kör förbi
100 m bojarna och sväng. Kör lugnt på tillbakavägen och kör tillbaka som enl. skisse



Vid körning på detta sätt blir det inga vågor för åkaren när han/hon dubbeldrar.

Oftast svänger föraren till vänster för fort och då får hopparen återsvall i sitt dubbel - cut.

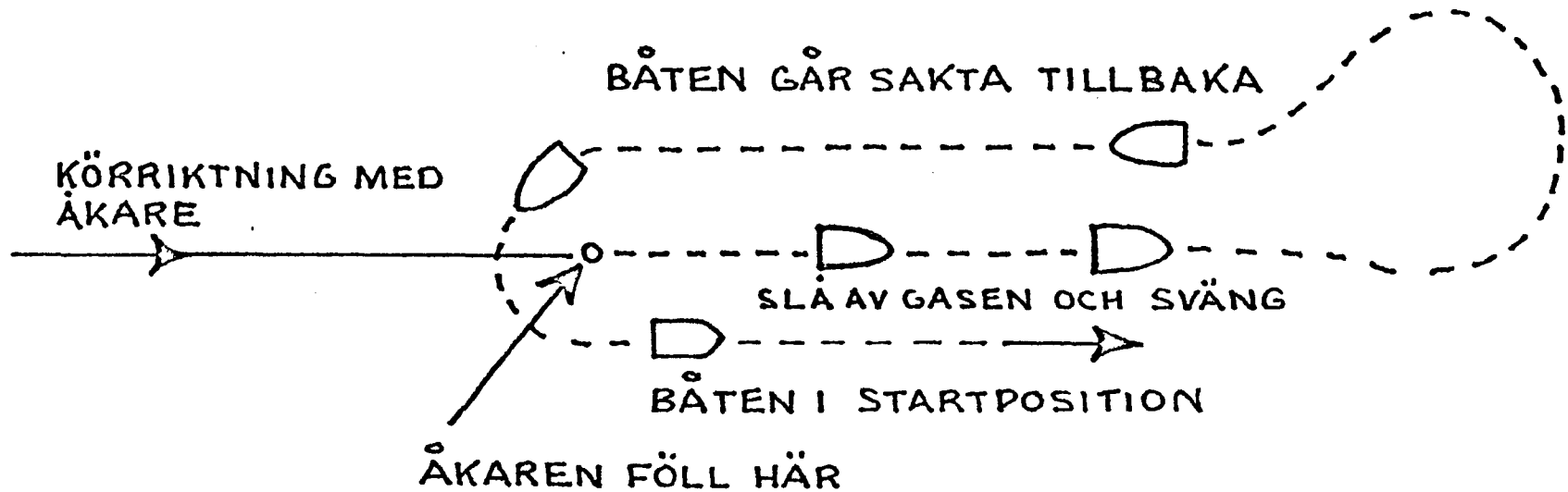
När farten är inställd och kursen är rak titta gärna i vattnet framför hoppet så att det inte rullar några vågor in mot hoppet. Om detta skulle inträffa eller något annat skulle var i vägen, båt eller dyl. slå av gasen direkt.

Tänk på att Din vaksamhet kan undvika olyckor. Vid fall, slå av gasen ,gå lugnt tillbaka och plocka upp enl. tidigare instruktioner.

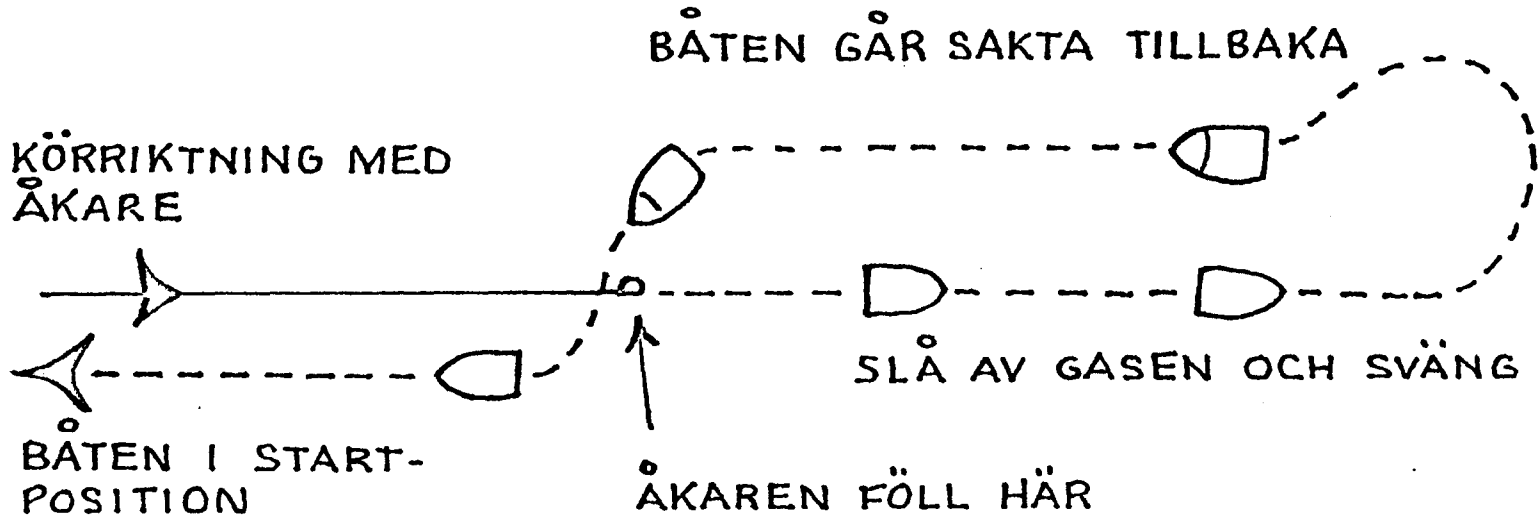
Kör inte för nära hoppet i framkanten, då oftast linor ligger strax under ytan.

Dra ut åkaren i banan så snart som möjligt och kör så att inga onödiga svallvågor gö

Om hopparen vägrar, och då går förbi hoppet, slå av gasen och hämta upp hopparen som vanligt.



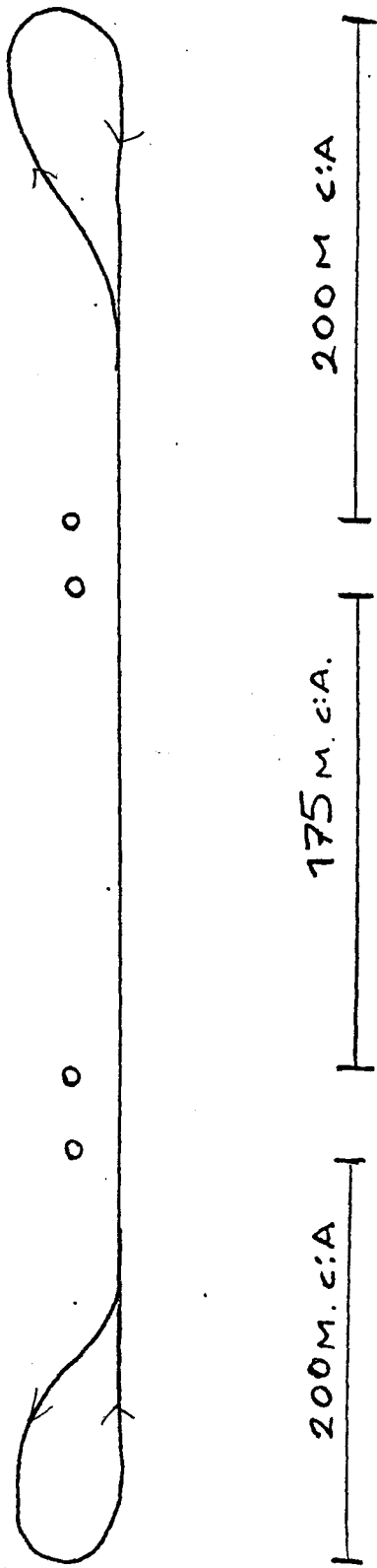
SÅ HÄR GÖR MAN FÖR ATT HÄMTA UPP EN ÅKARE SOM SKALL STARTA I MOTSATT RIKTNING.



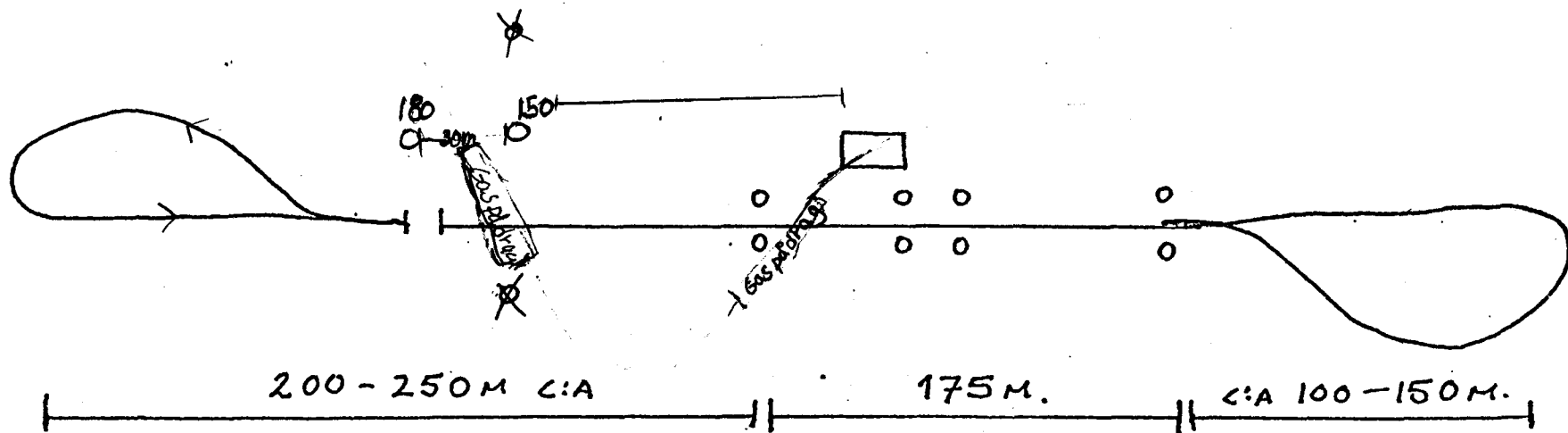
SÅ KÖR MAN FÖR ATT HÄMTA UPP EN ÅKARE OCH TA
HONOM/HENNE TILLBAKA FÖR ATT STARTA
FRÅN SAMMA RIKTNING IGEN.

SVENSKA VATTENSKIDFÖRBUNDET
Utbildningskommittén

Båtens gång i trickbanan.



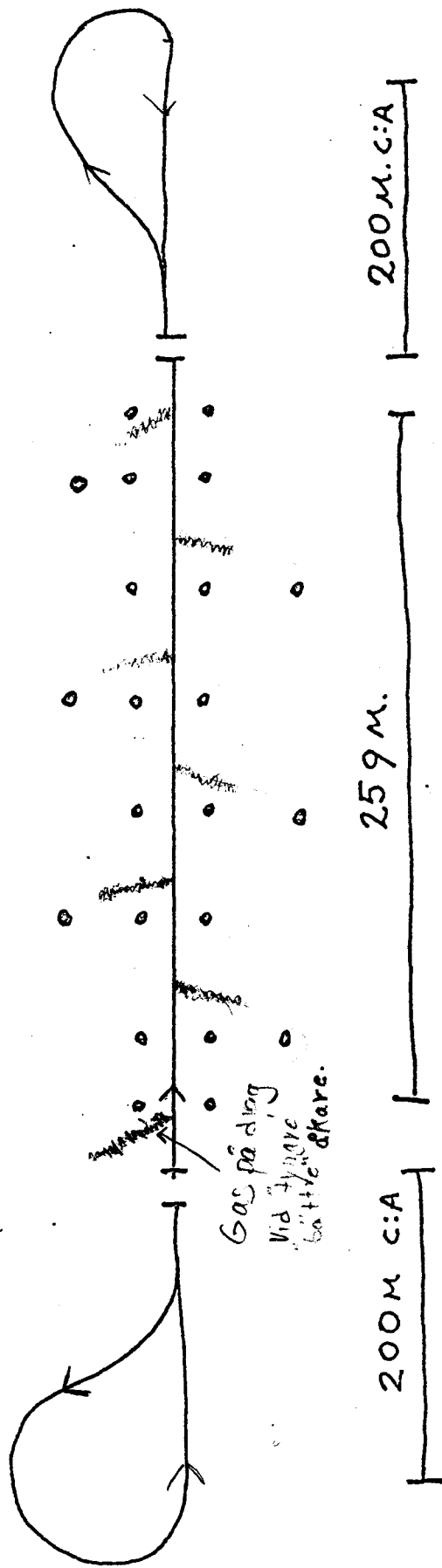
Båtens gång i hoppbanan.



Skaffa dig gärna ett "märke" som talar om när (som åkare)
du skall dra mot hoppet. Tex Båten i visst läge, boj m.m.
Förare - fråga åkare om denne vill ha gaspådrag
3n/ovan.


SVENSKA VATTENSKIDFÖRBUNDET
Utbildningskommittén

Båtens gång i slalombanan




Ställ in fört och kurs på ett tidigt stadium
innan ingå i "gaten".

SLALOM · PLOCKBÅTAR

PLOCKBÅT B 

DRAGBÅT 





 PLOCKBÅT A

HOPP · A1 PLOCKBÅTAR

  DRAGBÅT

HOPP


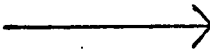

 PLOCKBÅT B

 PLOCKBÅT A

TRICKBANA · PLOCKBÅTAR

PLOCKBÅT A 

PLOCKBÅT B 

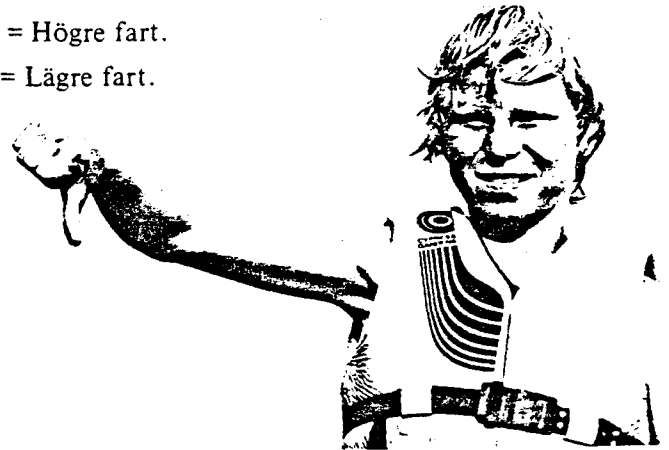
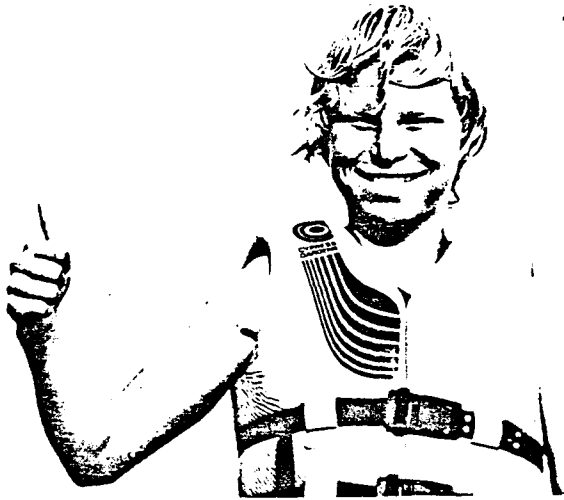
 DRAGBÅT 

PLOCKBÅTARNAS PLACERING I DE OLIKA BANORNA

TECKEN MELLAN ÅKARE OCH DRAGBÅTEN

Tecken mellan åkare och båtörare

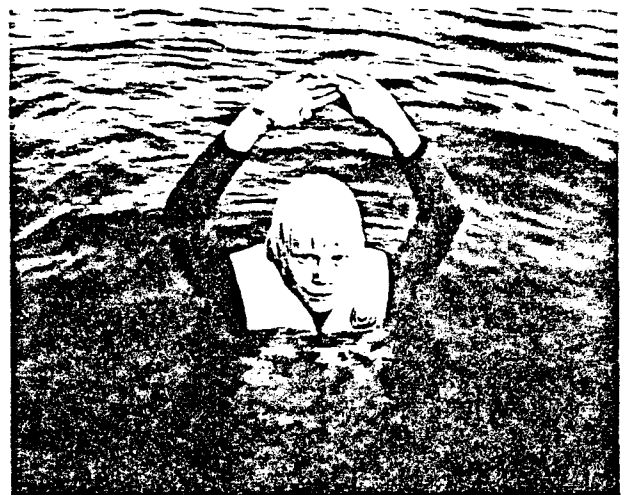
- 1 Tummen upp = Högre fart.
- 2 Tummen ner = Lögre fart.



- 3 Pekfinger och tumme i rund ring = OK.
- 4 Handen förs vågrätt framför kroppen = Samma fart, farten är bra.

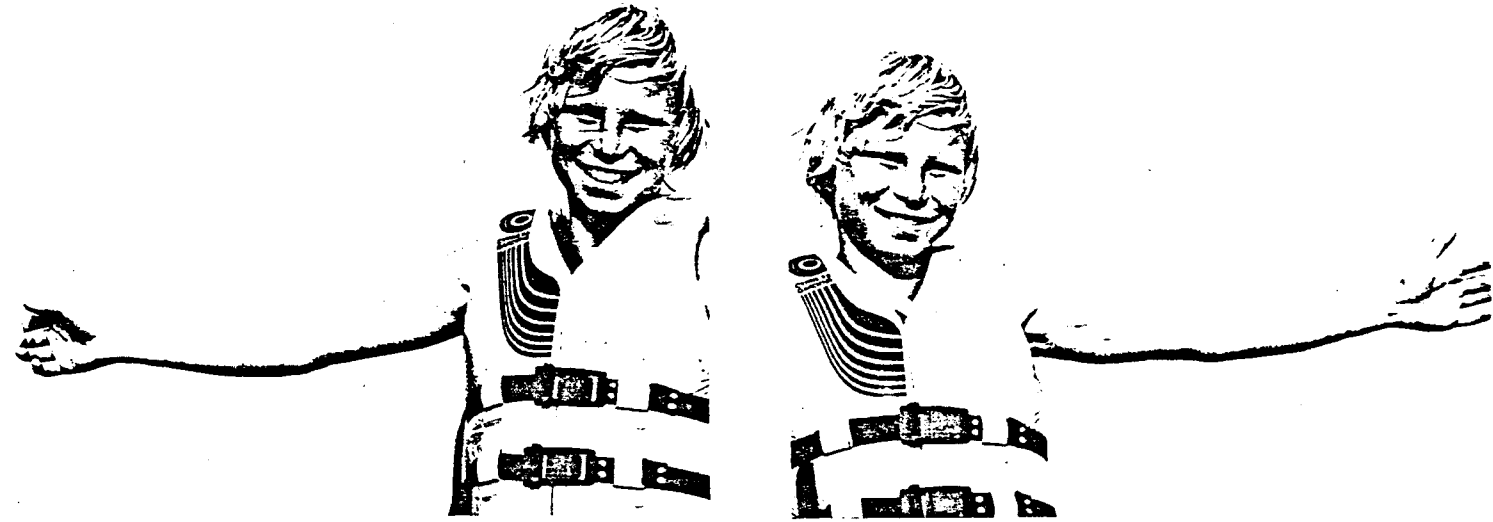


- 5 Handen på huvudet = Jag vill åka iland.
- 6 Vid fall sträck händerna ihopkopplade över huvudet som tecken på att du inte är skadad.

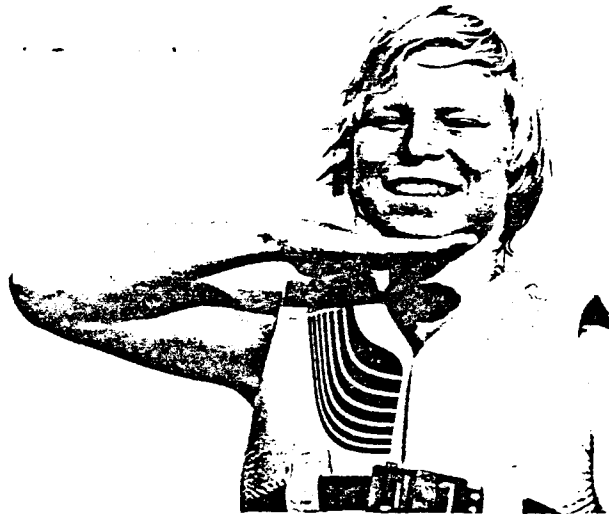


7 Båtförare eller åkare håller armen utsträckt till höger då båten ska svänga till höger.

8 Båtförare eller åkare håller armen utsträckt till vänster då båten ska svänga till vänster.



9 Handen mot halsen = Stäng av motorn.



Dessa tecken måste du träna in så att du kan "PRATA" med instruktören och båtföraren i dragbåten och tvärt om att de kan prata med dig.