

KØREKORT TIL SPEEDBÅD

Indhold:

Bekendtgørelse	s. 2
Søvejsregler	s. 3
Vigeregler	s. 4
Farvandsafmærkninger	s. 6
Styring af speedbåde	s. 12
Sikkerhed	s. 13
Brand	s. 14
Skibsllys	s. 19
Knob og stik	s. 22

BEKENDTGØRELSE

Førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter, skal være i besiddelse af et gyldigt førebevis (se bekendtgørelse nedenfor). Prøven aflægges for en af Søfartsstyrelsen bemyndiget person, en censor. Når prøven er bestået udstedes et førerbevis.

Bekendtgørelsens ordlyd er følgende:

I medfør af § 18, stk. 2, og § 27, stk. 2, i lov nr. 15 af 13. januar 1997 om skibes besætning fastsættes:

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse for førere af planende fritidsfartøjer med en skroglængde under 15 meter og fremdrivningseffekt som anført i bilaget til bekendtgørelsen.

Stk. 2. Bekendtgørelsen finder tillige anvendelse for førere af planende fritidsfartøjer med en skroglængde under 4 meter og en fremdrivningseffekt på 19 kW eller derover.

Stk. 3. Fartøjets længde i meter er skroglængden overalt minus eventuel fenderliste.

Stk. 4. Ved planende fartøjer forstås et fartøj med V-formet bund, et bredt fladt agterskib og ingen egentlig køl, eller fartøjer der er bygget på en sådan måde, at skroget ved en vis hastighed løftes delvist ud af vandet. I tvivlstilfælde afgør Søfartsstyrelsen, om et fartøj er omfattet af denne bekendtgørelse.

§ 2. Førere af fartøjer som nævnt i § 1 skal:

- Være fyldt 16 år.

- Have bestået en af Søfartsstyrelsen fastsat prøve i sejlads med sådanne fartøjer, og have erhvervet bevis herfor.

Stk. 2. Personer, der som minimum har bestået duelighedsprøve i sejlads for fritidssejlere, anses for at opfylde kravet i stk. 1, nr. 2.

Stk. 3. Søfartsstyrelsen kan under særlige omstændigheder fritage for den i stk. 1, nr. 2, anførte prøve. Fritagelse for prøven kan dog kun gives, når vedkommende dokumenterer på anden måde at have erhvervet sig tilstrækkelig teoretisk og praktisk kendskab til sejlads med fartøjer omfattet af bekendtgørelsen.

§ 3. Overtrædelse af § 2, stk. 1, i denne bekendtgørelse straffes med bøde.

SØVEJSREGLER

Søvejsreglerne, der er udgivet på foranledning af Søfartsstyrelsen, er at betragte som havets færdselsregler. Den vigtigste af disse er regel 2, også kaldet ansvarsreglen.

Regel 2 - ansvarsreglen

(a) Intet i disse regler skal frigøre noget skib, dets reder, fører eller mandskab, for følgerne af nogen forsømmelse med at overholde disse regler eller for forsømmelse af nogen forsigtighedsregel, som almindeligt sømandsskab eller tilfældets særegne omstændigheder måtte tilsige.

(b) Ved fortolkningen og overholdelsen af disse regler skal der tages behørigt hensyn til alle farer ved sejladsen og for sammenstød samt til enhver særlig omstændighed - herunder de pågældende skibes begrænsede manøvre muligheder - der måtte gøre en afvigelse fra disse regler nødvendig for at undgå overhængende fare.

Forklaring:

Det er ikke muligt at lave regler, der tager højde for enhver tænkelig situation. Man kan altså ikke sige sig fri for ansvar under henvisning til, at: "Sådan står der i reglerne!". Det man især skal lægge mærke til i regel 2, er udtrykket "almindeligt sømandsskab". Det betyder, at man skal træffe de nødvendige foranstaltninger for at undgå enhver fare, også selvom der ikke er nogen bestemt regel at henvise til. I visse tilfælde kan det endda være nødvendigt at handle på tværs af reglerne for at afværge en overhængende fare.

Læg også mærke til, at ikke blot fører og mandskab tillægges ansvar. Også rederen, det vil sige ejeren af båden, kan drages til ansvar for fejl og mangler, der kunne føre til ulykker.

"Lyst viger for brød"

At lyst viger for brød er ikke nogen egentlig søvejsregel, men et fornuftigt udtryk for, at folk der sejler for fornøjelse, ikke skal besværliggøre sejladsen for erhvervsfartøjer.

Planende fart

Man må ikke sejle i planende fart tættere på kysten end 250 meter, men lokale bestemmelser kan have andre restriktioner. Spørg på den lokale politistation eller på havnekontoret.

Spiritusreglerne

Spiritusreglerne for motordrevne fartøjer på havet, er de samme som på vejen, altså maks 0.5 ‰. Ikke-motordrevne fartøjer har ingen spiritusregler.

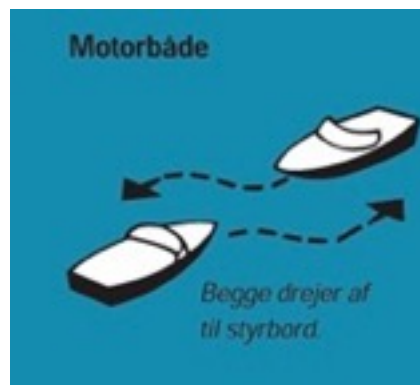
VIGEREGLER

Styrbord og bagbord

Når man bevæger sig på havet bruges udtrykkene *højre* og *venstre* ikke, da det nemt kan skabe misforståelser. På havet hedder det derfor styrbord for skibets højre side, og bagbord for skibets venstre side.

En speedbåd er et motordrevet skib, og pligt til at gå af vejen, for alle andre fartøjer. Kun når man møder et andet motordrevet skib, kan modparten have vigepligten.

- Når to maskindrevne skibe har kurs direkte mod hinanden, skal de begge dreje til styrbord.
- Når to maskindrevne skibe er på skærende kurser gælder "højre vigepligt".



- Indhentende skibe har altid vigepligt.
- Skibe på vej ind i en havn holder tilbage for skibe på vej ud.
- Om natten gælder de samme vige regler, dvs at har man vigepligten, når man kan se modpartens røde sidelys (bagbords lanterne) eller hans hvide agterlys.

Når man går af vejen for et andet skib, skal man gøre det i god tid og med tydelig kursændring, så der ikke sker misforståelser. Hvis det er muligt, skal man helst vige agten om (bagom) et andet skib.

Fare for sammenstød

Når to skibe nærmer sig hinanden, skal man undersøge om der er fare for sammenstød. En god metode er at undersøge kompaspejlingen til det andet skib (se afsnittet om pejling).

Husk altid at holde udkig, også selvom havet ser stort og tomt ud.

Specielle vigeregler

Et skib, der følger et snævert løb, skal holde sig så langt ude i løbets styrbord side som muligt

Et skib under 20 m i længde, alle skibe der sejler på tværs af sejlretningen og sejlskibe uanset sejlretning, må ikke vanskeliggøre passage for noget skib, der følger løbet.

Trafiksepareringssystemer

I områder med stor trafiktæthed kan der oprettes trafiksepareringssystemer med trafikruter. Trafikruter er ensrettede sejlretninger. Disse er adskilt fra trafikskillelinier eller trafikskillezoner. Her gælder de samme regler som i snævre løb.

Pejling

Når man foretager pejlinger, vurderer man om baggrunden ændrer sig i forhold til det skib, man formoder at være på kollisionskurs med. Det vil sige, bruger man et træ eller en bygning som pejlemærke i baggrunden, og så skal man gentagne gange holde øje med, om den modsejlende båd ændrer sin placering i forhold til pejlemærket. Forbliver den modsejlende båd foran pejlemærket, er der fare for sammenstød, og man bør agere efter søvejsreglerne. Er det ikke muligt at bruge et pejlemærke på land, kan man bruge et fast punkt på sin båd, princippet er det samme.

Manøvre- og advarselssignaler

Motordrevne skibe kan tilkendegive en vigemanøvre ved at afgive et manøvresignal samtidig med, at manøvren begyndes. Signalet afgives med fløjte (horn), og signalet kan suppleres med samtidige blink.

En kort tone = 1 sek. (—)

— = jeg drejer til styrbord

— — = jeg drejer til bagbord

— — — = jeg bakker

— — — — — = jeg forstår ikke dine hensigter eller manøvrer

Sejlretninger i danske farvande

Pilene på danmarkskortet viser sejlretninger når man er for indadgående. De stiplede linjer markerer når en sejlretning skifter, og man går fra at være for indadgående til at være for udadgående.



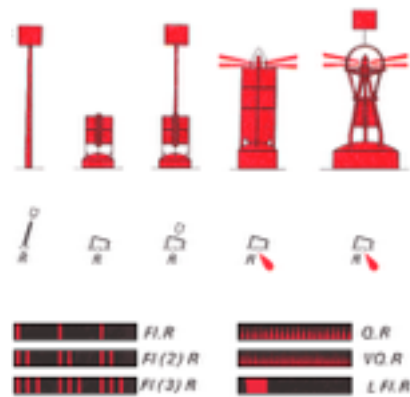
FARVANDSAFMÆRKNINGER

Farvandsafmærkninger bruges til at markere hvor du må sejle. Bemærk at der for hver afmærkning er tegnet fire forskelligt udseende bøjler/ afmærkninger. Det er

vigtigt at bemærke, at farven og topbetegnelsen går igen, men resten af bøjen kan variere i størrelse og udseende.

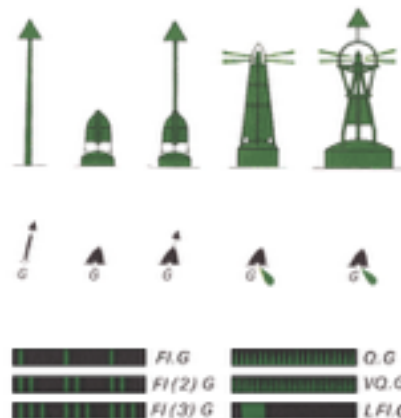
Sideafmærkninger

Rød sideafmærkning



Rød sideafmærkning bruges til at markere venstre side af et sejløb eller en rende i løbets indadgående retning. Rød sideafmærkningen er kendetegnet ved at være firkantet eller cylinderformet.

Grøn sideafmærkning



Grøn sideafmærkning bruges til at markere højre side af et sejløb eller en rende i løbets indadgående retning. Styrbords sideafmærkningen er kendetegnet ved at være trekantet eller kegleformet.

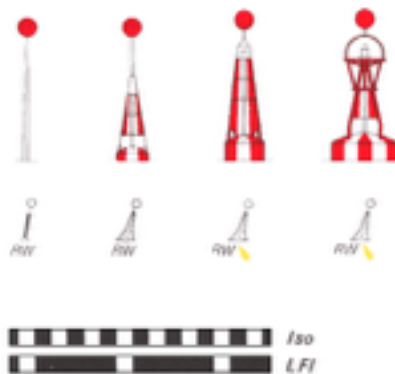
Skillepunktsafmærkning



Skillepunktsafmærkninger findes kun få steder i Danmark. Man bruger skillepunktsafmærkning de steder hvor et sejløb deler sig i to (et "delta"); et hovedløb og et sideløb.

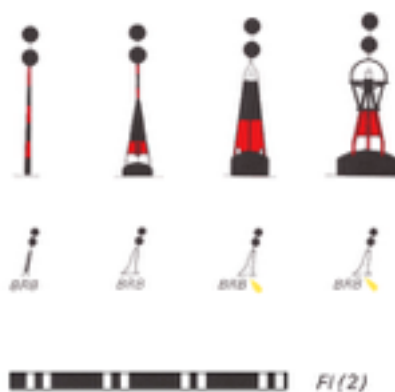
OBS: Skillepunktsafmærkninger deles op i røde- og grønne skillepunktsafmærkninger.

Midtfarvandsafmærkning



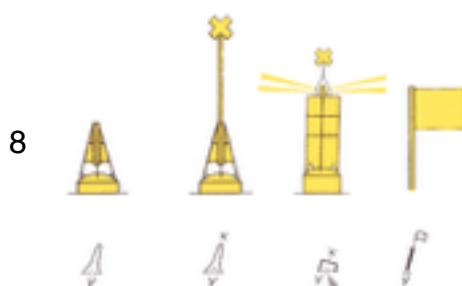
Midtfarvandsafmærkninger er lidt ligesom de hvide striber midt på vejen. De opdeler trafikken, så der ikke opstår kaos, f.eks. foran en havn. Bruges også i trafiksepareringer. Når man møder en midtfarvandsafmærkning, skal man altid have den på skibets bagbords side.

Isoleret fareafmærkning



Man bruger isoleret fareafmærkning til at markere hindringer, som man kan sejle forbi på alle sider. Bøjen ligger lige oven på den hindring, man skal undgå.

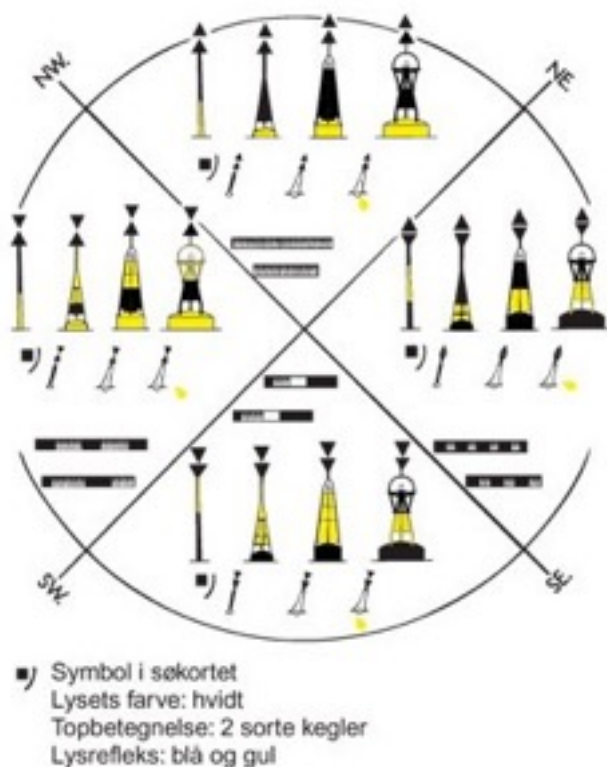
Specialafmærkning



Man bruger specialafmærkning til at afmærke områder, som kræver særlig opmærksomhed. Afmærkningen bruges for eksempel ved skydebaner, ved kapsejlsbaner og ved store anlægsarbejder. Bøjens form følger reglerne for sideafmærkning, dvs firkantet for bagbord og trekantet for styrbord.

Kompasafmærkning

Kompasafmærkninger, kaldes også kardinalafmærkning, og henviser til den retning, hvor et er sikkert at sejle. F.eks. placeres en nordbøje nord for en forhindring, og man skal så sejle nord om nordbøjen for at undgå at sejle ind i forhindringen.



Nord

Topbetegnelsen er to sorte trekantede, der peger opad (mod nord). Bøjen er sort på den øverste del og gul på den nederste.

Refleksmærket er et sort refleksbånd over et gult.

Fyrkaraktere:

VQ: Kontinuerligt meget hurtig blink (120 blink/minut)

eller

Q: Kontinuerligt hurtig blink (60 blink/minut)

Øst

Topbetegnelsen er to sorte trekanter, der peger væk fra hinanden. De danner med lidt fantasi et "Ø".

Bøjen er sort på den øverste del, gul på midten og sort på den nederste del.

Refleksmærket er to blå bånd over hinanden.

Fyrkarakter:

VQ(3)5s: Tre meget hurtige blink (120 blink/minut) Periodetid 5 sek.

Eller

Q(3)10s: Tre hurtige blink (60 blink/minut) Periodetid 10 sek

Syd

Topbetegnelsen er to sorte trekanter der peger nedad (mod syd).

Bøjen er gul på den øverste del, og sort på den nederste.

Refleksmærket er et gult refleksbånd over et blåt.

Fyrkarakter:

VQ(6)+LFl.10s: Seks meget hurtige blink (120 blink/minut) og et langt blink
Periodetid 10 sek.

Eller

Q(6)+LFl.15s: Seks hurtige blink (60 blink/minut) og et langt blink

Periodetid 15 sek.

Vest

Topbetegnelsen er to sorte trekanter, der peger mod hinanden. De forestiller med lidt god vilje et "V".

Bøjen er gul på den øverste del, sort på midten og gul på den nederste del.

Refleksmærkerne er to gule refleksbånd over hinanden.

Fyrkarakter:

VQ(9)10s: Ni meget hurtige blink (120 blink/minut) Periodetid 10 sek.

Eller

Q(9)15s: Ni hurtige blink (60 blink/minut) Periodetid 15 sek.

STYRING AF SPEEDBÅDE

Speedbåde kan kun drejes, når motoren er i gear, og skruen drejer rundt - de har jo ikke et ror. Selv med 5 knobs fart har det yderst ringe eller ingen effekt at dreje rattet med motoren i frigear. Når man sejler langsomt på snæver plads, kan man på lige strækninger med fordel lade båden glide gennem vandet i frigear og justere farten med kortere perioder i gear uden gas. Når båden skal drejes ved lave hastigheder på snæver plads, er det en fordel at sætte motoren i frigear og dreje rattet kraftigt (båden drejer ikke endnu) og på det rette tidspunkt sætte i gear og give moderat gas. Så drejer båden skarpt og præcist.

Sejlads i havnen

- Overhold altid havnens fartbegrænsning
- Brug ikke fødderne til at holde fra med (brug fendere)
- Brug bådshagen med forsigtighed- Hav altid en løs fender klar til at hænge mellem eget skib og bro eller andre fartøjer
- Gør ikke fast i andre fartøjers søgelænder
- Hal fortøjninger indenbords, så snart du er fri af broen
- Udvis godt sømandskab, og hjælp andre både på plads

At lægge til

At sejle kræver altid koncentration, men især inde i havnen, hvor der er begrænset plads til at manøvrere på. Så snart din båd ikke er i fart, vil den drive igennem vandet i vindens retning.

Blæser vinden ind mod den bro hvor du vil lægge til, kan vinden derfor hjælpe dig ind på plads, men blæser vinden væk fra broen, skal du lægge til ved hjælp af motoren.

Lykkes det ikke i første forsøg, nytter det som regel ikke at manøvrere frem og tilbage på motoren, sejl i stedet en runde til og prøv igen. Alternativt kan man få besætningen til at hjælpe med at trække båden ind på plads vha. trosser.

At lægge fra

Når man skal væk fra en bro, er det lettest at bakke ud. Når agterenden er godt fri, vil resten af fartøjet kunne passere, når du bakker væk fra broen. Husk dog at stævnen svinger med rundt, så vær forsigtig.

SIKKERHED

FØR SEJLADSEN

Vejret

Inden du stævner ud, skal du altid tjekke om vejret er godt nok til at sejle i. Dette kan du få besvaret ved direkte at iagttage og fornemme vejret, men tjek altid Danmarks Meteorologisk Instituts (DMI) vejrmeldinger. Er du i tvivl så bliv i land.

Servicetelefonen for vejrinformation på dansk er: 1853. Her kan du finde:

- Farvandsudsigter
- Vejrobservationer
- Landsudsigt
- Lokaludsigter
- Vejret de kommende dage

Endvidere er der vejrinformation på engelsk og tysk på telefonnummer: 1854.

På www.dmi.dk/vejr kan du tjekke:

- Farvandsudsigter for alle danske farvande
- Tidevand
- Strømmålinger og strømprognoser for Indre Danske Farvande
- Vandstandsprognoser, opdateres hver time
- Vandstandsmålinger fra mere end 30 stationer, opdateres hvert kvarter

På samme hjemmeside er der under punkterne “Sejler – vind” og “Sejler – bølger” løbende opdaterede prognoser for vind og bølger i danske farvande.

Radiovejrmedling

Vejrmedling med farvandsudsigter, varsler og observationsliste sendes dagligt kl. 05:45, 08:45, 11:45, 17:45 og 22:45 på langbølge 243 kHz og mellembølge 1062 kHz (Danmarks Radio).

Hold dig løbende opdateret med vejret, det kan skifte hurtigt.

Information til landbaserede personer

Fortæl altid nogle landbaserede personer hvad du har tænkt dig at gøre på din sejltur, hvem skal med, hvilken båd du sejler med og hvornår du regner med at være hjemme osv.

For en sikkerheds skyld!

Tjekliste i båden

Inden du sejler ud, skal du tjekke :

- At alt er fastgjort forsvarligt.
- At der er brændstof nok til turen, plus reservebrændstof.
- At passagerer og udstyr/grej er fordelt hensigtsmæssigt i båden.
- At alle ombord er instrueret i at holde fast og sidde ned, når man starter.
- At en eller flere af passagererne ved, hvor reserven til dødemandsknappen befinder sig.
- At redningsudstyr er på plads og i orden.

ALTID HUSKE ALDRIG GLEMME!

Dette er en liste over udstyr, som du skal sikre dig er i båden inden du sejler ud. Statistikker over ulykker på havet viser, at mange alvorlige ulykker kan undgås, hvis disse genstande er ombord.

OBS: Af de ting der er på på listen er det kun redningsvesten (alternativt svømmevesten), der er et lovkrav. Loven kræver, at der er en vest til alle i båden, hvilket betyder, at hvis der er børn ombord, skal der også være børneredningsveste.

1. Redningsvest: Vestene skal være mærket i henhold til lovgivningen, de skal passe i størrelsen og have en flydeevne, der kan holde personen oven vande.

2. Kompas: Det virker altid, også under strømsvigt. (Det du har i din smartphone er ikke nok).
3. Ildslukker: I både med motor bør der mindst være 2 stk. 2 kg pulverslukkere eller 1 stk 6 kg. Anbring dem, hvor de er lette at komme til, og hvor det er mest sandsynligt, at du skal bruge dem.
4. Anker: Vælg dit ankergrej ud fra skibets vægt og størrelse.
5. Nødraketter og nødblus.
6. Mobiltelefon og/eller VHF-radio (skibsradio).
7. Derudover kan man afhængig af båd- og sejlladstype tilføje flere ting til liste, f.eks ekstra brændstof, varmt tøj, en kniv, drikkevand, proviant, værktøj mm.

RISIKO FOR BRAND

Til trods for at der er rigeligt med vand, er brand en af de største farer ombord på en båd. Derfor er det vigtigt at gøre, hvad du kan, for at komme en brand i forkøbet.

Motor

Hold motor og motorrum rent for brændstof- og oliespild og sørg for at brændstofhaner, -rør og -slinger er tætte. Undgå at tage din påhængsmotor med ned i båden – opbevar den i det fri, fastgjort i beslag. Hvis du alligevel tager motoren med ned i båden, så luk tanken både ved brændstofhanen og ved udluftningen oven på tanken. Opbevar altid ekstra brændstof og andre brændbare væsker i godkendte beholdere i det fri eller nede i kistebænke med udluftning.

Kogeplads

I fritidsbåde er det efterhånden almindeligt at have gasanlæg til madlavning. Den store fordel ved gas er, at den ikke soder. Til gengæld er gas en eksplosionsfarlig luftart. Ligesom benzin brænder husholdningsgas (propan/butan) ved stuetemperatur, og blandet med ilt kan gas blive eksplosiv. Gas er tungere end luft og vil søge ned i bunden af båden, hvor den ligger som en tikkende bombe. Tænder du en lighter eller taber en glød, går dit skib i brand.

Der er alternativer til gas, som du kan bruge til madlavning – du kan fx få moderne sprit- eller petroleumsapparater med både et og flere blus. Apparaterne er sikre, men sprit og petroleum er brandfarlige væsker, som du skal opbevare og behandle forsigtigt.

Elektriske installationer

Efterhånden som du installerer nyt elektrisk udstyr i din båd, skal du sikre dig, at elnettet kan bære det. Overbelastning, kortslutning og nedsmeltning kan nemt tænde en brand. Selv et 12-volts anlæg kan ved kortslutning eller forkert installation skabe nok varme til at antænde ild.

Sørg for, at dine elledninger har de rigtige dimensioner, og at sikringerne kun tillader den strømstyrke, som skibets kabler er beregnet til. Og oplader du bådens akkumulatorer med strøm fra land, så vær forsigtig, da der kan udvikles knaldgas med dårlige ladere, ved manglende udluftning eller overoplading.

I havn

Du skal være meget forsigtig med at antænde ild i havnen, da det hurtigt kan få følger for de andre både. Vil du fylde benzin på din påhængsmotor, må du sikre dig, at der ikke samtidig foregår noget på nabobådene, der udgør en brand- eller eksplosionsfare.

Det er ikke forsvarligt at tænde en grill om bord eller på en træbro – hvis du alligevel gør det, så placer grillen i god afstand fra brændbart materiale, og hav en spand vand stående i nærheden. Husk at slukke grillen, når du er færdig med at bruge den.

I fremmed havn bør du altid orientere dig om de lokale regler og aftaler.

Brandbekæmpelse

Hvis det brænder om bord, skal du straks advare resten af besætningen og få dem i sikkerhed. Så kan du gå i gang med at bekæmpe branden.

Sådan slukker du en brand

Kan det lade sig gøre, så smid det, der brænder over bord – men pas på de andre både, hvis du ligger i havn! Fjern brændbart materiale i nærheden af branden – det, du ikke kan fjerne, gennemvæder du med vand eller bruger et andet egnet slukningsmiddel (pulverslukker, CO₂-slukker, brandtæppe).

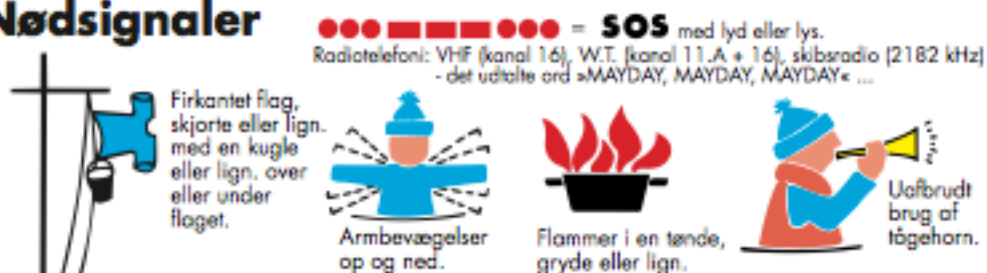
Er branden lige brudt ud, så prøv at kvæle den med et brandtæppe. Har ilden grebet om sig, så angrib den nedefra og fra vindsiden med din ildslukker. Eftersluk med vand, så der ikke ligger nogle gløder tilbage og ulmer. Pas på med brand i olie og elektriske brande, da virker vand som slukningsmiddel lige modsat!

Stands brand i personer!

Går der brand i en person, så få ilden slukket, inden personen flygter i panik og spreder branden får alvorlige forbrændinger. Bedst er at anvende et brandtæppe. Husk at du aldrig må slukke personbrande med en kulsyreslukker, da CO₂ på huden kan give forfrysninger!

NØD- & OPMÆRKSOMHEDSSIGNALER

Nødsignaler



Nød- og opmærksomheds-signaler er to forskellige typer af signaler, og må ikke forveksles!

Nødsignaler

Nødsignaler må *kun* bruges, når man er i nød og der er overhængende farer for skib eller besætning.

Om dagen kan man hæve og sænke armene langsomt.

Man kan anvende pyroteknik, herunder røde nødraketter, røde håndblus eller orange røg. Raketter og håndblus kan dog være vanskelige at få øje på i dagslys. Raketter kan ses på længere afstand, og kan bruges når der ikke er andre i nærheden. Håndblus anvendes når der er andre i nærheden.

Andre nødsignaler til dag og nat:

Lydsignaler afgivet med fløjte eller tågehorn (S O S)

Kanonslag eller andre former for larm

Mobiltelefon ring 112 (man omstilles via vagtcentralen til JRCC).

Ved behov for søredning kan man ringe direkte til vagthavende hos JRCC. På mobilen kan indkodes et telefonnummer, som kan bruges i forbindelse med søredninger (Search and Rescue, SAR); tlf. 72840000. Dette nummer er til JRCC

(Joint Rescue Coordination Centre) i Aarhus. Det var tidligere kendt som Søværnets Operative Kommando (SOK).

VHF-Radio kanal 16. MAYDAY tre gange efterfulgt af skibets navn, position og en beskrivelse af situationen. Man kontaktes herefter af kystradiostationen Lyngby Radio for den videre koordinering.

HUSK: At gå på grund eller løbe tør for brændstof er normalt ingen nødsituation. Vær opmærksom på at misbrug straffes, og man kan komme til at betale omkostningerne i forbindelse med en eventuel redningsaktion.

Opmærksomhedssignaler

Opmærksomhedssignaler bruges når der ikke er overhængende fare for besætning eller båd, men man alligevel har brug for hjælp. Det kan være et motorstop eller en grundstødning. Man kan anvende grønne eller hvide raketter eller håndblus.

Man kan også vælge at kontakte Lyngby Radio via VHF kanal 16 eller nærmeste havn og her igennem bede om assistance.

MAND OVER BORD (MOB)

Når en person ryger over bord, gælder det om at få vedkommende hurtigt om bord igen. I vand tabes kropsvarmen hurtigt, og der er stor fare for nedkøling. Med de rigtige manøvrer kan du spare meget tid og redde liv. Mand over bord er derfor en manøvre, som alle ombord bør øve regelmæssigt.



Falder en person over bord, mens speedbåden er i høj fart, er der yderligere risiko for hurtigt at miste den overbordfaldne af syne på grund af afstanden, hvis man ikke reagerer omgående. Derfor bør en MOB-manøvre starte med et nødstop.

Når båden ligger stille, skal rorgængerer udpege en person der skal holde udkig. Sejl i en blød bue og med moderat fart op mod vinden ca. 50 meter fra personen. Styr 2-3 meter til luv for personen, og sådan at personen kommer på den side af båden, hvor styrepladsen er. Sæt motoren i frigear, inden personen er ud for stævnen, og bak kort og kraftigt, inden personen er ud for styrepladsen og derefter drive det sidste stykke med vinden.

OBS: En voksen person der ligger i vandet er meget tung. Som en god øvelse kan man fylde en 25 liters plastikdunk med vand og iføre den en redningsvest. Foretag så mand overbord manøvren, og husk på, at en voksen person vil være 3-4 gange tungere, plus at i er en mindre i båden (der ligger jo en i vandet). Det kan give en lille fornemmelse af, hvad man er oppe imod.

Ved prøveafleggelsen anvendes en “mand-over-bord-bøje”, MOB-bøje. Ved prøven må der ikke anvendes bådshage og bøjen må ikke påsejles.

TÅGET VEJR

Ved sejlads i tåget eller usigtbart vejr, afgives følgende lydsignaler.

—— én lang: “mit skib gør fart gennem vandet” (maskindrevet skib)

—— —— to lange: “jeg ligger stille” (maskindrevet skib)

—— - - én lang og to korte: Dette er tågesignalet for næsten alle andre skibe på vandet (uanset om skibet gør fart eller ligger stille)

Er man havnet i en tågebanke, søger man så vidt muligt ind under land, og under alle omstændigheder væk fra de store sejlruiter. Skibets lanterner tændes, og man afgiver sine tågesignaler en gang i minuttet.

Forestil dig situationen hvor du hører et andet skib i nærheden, og konstaterer at det kommer tættere på. Sæt skruen i neutral, og afgiv to lange hvert minut, for at fortælle

det andet skib at du ligger stille. Hvis det andet skib bare sejler videre, er det formentlig fordi han har plottet dig over radaren, eller også er det fordi, han ikke har set eller hørt dig, håb på det første!

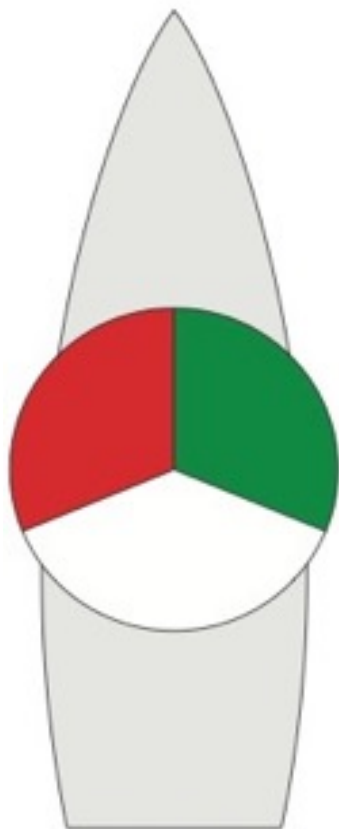
Man kan en sjælden gang, komme ud for at skulle kaste sit anker i tåget vejr. Det er aldrig smart ikke at kunne flytte sig i sådanne vejrforhold. Hvis man alligevel gør det, så sørg for at gøre opmærksom på dig selv, ved hjælp af en lydkilde der ikke kan forveksles med et tågehorn. Officielt skal man anvende en klokke, men alternativt kan man slå på en gryde, så man laver en højfrekvent lyd.

LYDSIGNALER

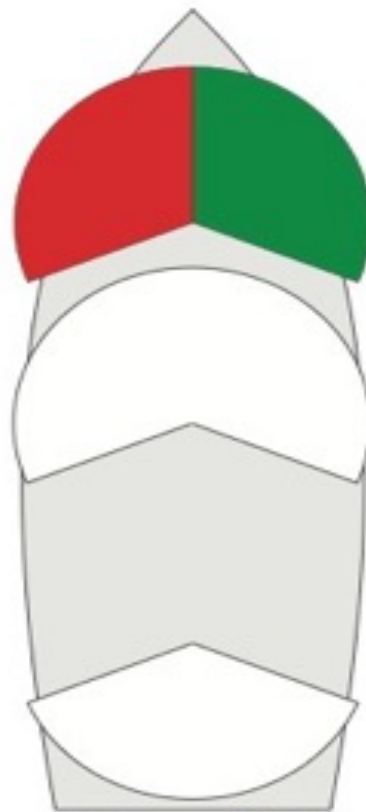
—	én lang	Jeg nærmer mig et hjørne, er der fri passage
--- —	Tre korte, en lang	Jeg behøver hjælp
--- — — — ---	Tre korte, tre lange, tre korte	S O S
-----	Fem korte	Jeg forstår ikke dine hensigter

SKIBSLYS

Alle skibe skal fra solnedgang til solopgang, samt i usigtbart vejr, føre skibsllys. Disse består af sidelys, evt. i en sammensat lanterne, samt toplys og agterlys. De to sidste kan erstattes af et enkelt hvidt lys, der er synligt hele horisonten rundt.



Sejlbåd



Motorbåd

På denne og følgende sider vises en række skibe med deres tilhørende lanterneføring. Det er ren udenadslære. Prøv så godt du kan, men fortvivl ikke, det hele bliver gennemgået grundigt på kurset.

Se alle skibsllys på hjemmesiden:

<https://www.respektforvand.dk/paa-havet/laer-at-sejle/skibsllys>



Sejlvejledning – en praktisk hjælp under sejls til korrekt genkendelse og forståelse af de fleste skibsllys, signalfignaler, forvandsmærkninger og signaler

Skibsllys, signalfignaler og lågesignaler

<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>
<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>
<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>
<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, starboard side 11-12 Masthead light, starboard side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>	<p>11-12 Masthead light, port side 11-12 Masthead light, port side</p> <p>Et mastheadlys, der er rødt, med et hvidt eller rødt eller hvidt og rødt eller hvidt og rødt og hvidt</p>

Signaturer og definitioner

Rødt lys
 Grønt lys
 Hvidt lys
 Gul lys
 Blåt lys
 Rødt lys
 Grønt lys
 Hvidt lys
 Gul lys
 Blåt lys

Skibslystemes synlighed

Skibe	Skibslys	Skibslys	Skibslys
1000 m	1000 m	1000 m	1000 m
1000 m	1000 m	1000 m	1000 m
1000 m	1000 m	1000 m	1000 m
1000 m	1000 m	1000 m	1000 m
1000 m	1000 m	1000 m	1000 m

Skibslystemes synlighed

Rødt lys
 Grønt lys
 Hvidt lys
 Gul lys
 Blåt lys

Vigerregler

<p>Størbord side for størbord</p>	<p>Størbord side for bop</p>
<p>Moders side for størbord</p>	<p>Moders side for bop</p>
<p>Størbord side for størbord</p>	<p>Størbord side for bop</p>
<p>Moders side for størbord</p>	<p>Moders side for bop</p>

Manøvre- og opmærksomhedssignaler

Manøvre-signaler (lyd og blink)

• 1 blink = 10 sekunder
 •• 2 blink = 20 sekunder
 ••• 3 blink = 30 sekunder
 •••• 4 blink = 40 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder

Advarselsignal

••••• 5 blink = 50 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder

Opmærksomhedssignaler (lyd og blink)

••••• 5 blink = 50 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder

Dykkerflag

••••• 5 blink = 50 sekunder
 ••••• 5 blink = 50 sekunder

KNOB OG STIK

De mest anvendelige knob stik er vist her, øv dem gerne inden du møder op til kurset:

Råbåndsknob bruges til at sammenbinde to liner af samme tykkelse.



Flagknob bruges til at sammenbinde to liner af forskellig tykkelse.



Dobbelt halvstik kan anvendes til fastgørelse af fendere.



Pælestik anvendes til f.eks. at fortøjre båden med, da stikket danner en løkke, der ikke trækker sig sammen (og er nemt at løsne).

