

## VÆRD AT VIDE FØR DU SEJLER:

Denne lille håndbog kan hjælpe dig med at forbedre din sikkerhed til søs. I de tre kapitler “Før du sejler”, “Når du sejler” og “Hvis uheldet er ude” gennemgås de væsentligste elementer i at skabe sikkerhed til søs.

### “Før du sejler”

Handler bl.a. om vejrudsigter, farvandsudsigter, observationer og om bådens og det personlige sikkerhedsudstyr.

### “Når du sejler”

Beskriver hvad man ser og skal rette sig efter, når man sejler f.eks. skibsllys og signalfigurer. Andre emner er de internationale søvejsregler – især vigereglerne og de forskellige afmærkninger på vandet: Sideafmærkninger, midtvandsafmærkninger, specielle afmærkninger og båker.

### “Hvis uheldet er ude”

Beskriver hvad man gør, hvis uheldet er ude eller i en nødsituation. Det kan være en “mand over bord” situation, brand, eksplosion, grundstødning eller båden har fået en lækage. Her vises de forskellige nød- og opmærksomhedssignaler, og alarmering gennemgås.

## Før du sejler:

### Ajourførte kort

Grundlaget for al sikker navigering er søkort og farvandsbeskrivelser. Derfor siger loven, at skipperen skal have de ajourførte søkort, sejlhåndbøger m.m. med om bord, som er nødvendige i forhold til den planlagte sejlads.

Samtidig har skipperen pligt til at gøre sig bekendt med de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, som skibet skal sejle i og de steder, som skibet skal anløbe.

### Udstyr om bord

Sikkerheds- og navigationsudstyret om bord er en vigtig sikkerhedsfaktor, og mange fritidssejlere, især dem med begrænset sejladsfering, er i tvivl om, hvordan de skal udruste deres fartøj.

Søfartsstyrelsen har lavet regler om, hvordan fritidsfartøjer under 20 BRT, der anvendes som udlejningsfartøjer, skal være udrustet.

Søsportens Sikkerhedsråd betragter disse regler for udlejningsbåde som en god vejledning for de fritidssejlere, der er usikre på, hvordan de bør udruste deres fartøj.

Søsportens Sikkerhedsråd anbefaler, at reglerne følges af alle fritidssejlere under hensyntagen til det enkelte fartøjs konstruktion og påtænkte brug.

På næste side bliver de væsentligste råd om sikkerhedsudstyr gennemgået. I Rådets pjese “Sikkerhed i fritidsfartøjer 1, Fartøj og udrustning” er trykt den komplette forskrift fra Søfartsstyrelsen. Den kan bestilles på Rådets hjemmeside: [www.soesport.dk](http://www.soesport.dk) – Informationsmateriale – Sikkerhed/fritidsfartøjer. Udrustningskravene er bestemt ud fra hvilket fartsområde, fartøjet skal sejle i.

(1 sømil = 1852 meter),

**Lille fartsområde:**

Lille fartsområde er havne, søer, åer, kanaler samt inden for 1500 m fra andre kyster end den jyske vestkyst. I lille fartsområde skal udrustningen være:

1. 1 sæt årer med tilbehør og en reserveåre. Dette krav gælder også for lette motorbåde.
2. Øsekar eller pøs.
3. Typegodkendt redningsvest i den rigtige størrelse til hver ombordværende voksen eller barn.
4. Lydgivere som foreskrevet i de internationale søvejsregler.
5. Lanterner.
6. Vandtæt lygte indrettet til signalering.
7. Fartøjer med en skroglængde større end 6 m samt alle motorfartøjer skal være udstyret med en typegodkendt redningskrans med line.
8. Enhver redningsvest, -krans og -flåde skal være forsynet med lysreflekterende materiale.
9. Ankerudrustning.
10. Mindst 1 slæbetrosse med passende længde og brudstyrke.

**Mellemstort fartsområde:**

Mellemstort fartsområde er uden for lille fartsområde og dækker en linje fra Lindesnæs i Norge til Helgoland og Cuxhaven i Tyskland samt Østersøen og mellemliggende farvande.

Yderligere udrustning i fartøjer, der anvendes i mellemstort fartsområde:

1. Typegodkendt redningsflåde.
  2. 6 røde håndblus, 6 faldskærmssignaler.
  3. Ankerkugle.
  4. 2 redningskranse med tilbehør.
  5. Kastering med line.
  6. Kompas hvis deviation skal holdes inden for rimelige grænser og være stabil.
  7. Typegodkendt radarreflektor.
  8. Søkort og nautiske publikationer til fartøjets sejlområde samt midler til at sætte en kurs.
  9. Håndlod.
  10. Lægebogen "Førstehjælp for sejlere" og en førstehjælpskasse.
  11. Pulverslukker eller anden typegodkendt ildslukker.
  12. Sejlbåde skal være udstyret med livliner eller sikkerhedsseler til samtlige ombordværende.
  13. Værktøjskasse med passende indhold.
- For sejlbådes vedkommende en wiresaks eller nedstryger med HS-klinger.

**Stort fartsområde:**

Stort fartsområde ligger udenfor mellemstort fartsområde. Yderligere udrustning i fartøjer der anvendes i stort fartsområde:

1. Kompas med certifikat af klasse A.
2. Ekkolod.
3. Log.
4. Kikkert.
5. Barometer.
6. Sekstant. Ved sejlads inden for 40 sømil fra kysten kan sekstanten dog udelades.
7. Fornødne fyrfortegnelser.
8. SOLAS typegodkendt redningsflåde.
9. Drivanker egnet til det aktuelle fartøj.

10. Det udvidede sortiment af lægemidler.

## VIND OG VEJR - HIMMEL OG HAV:

Hvert år er over halvdelen af de ulykker og uheld, der sker for søsportsfolk, helt eller delvist forårsaget af vejret. Vejret har indflydelse på al sejlads, og derfor skal du sikre dig, at vejret er godt nok, inden du sejler ud. Så vidt muligt skal du også sikre dig, at vejrudsigten lover godt vejr, så længe sejlturen varer.

**Vejret** er et begreb, som omfatter mange ting: **Vindretning, vindstyrke, skyer, sigtbarhed, nedbør, lufttryk og temperatur.** Alt dette sammen med havets tilstand - d.v.s. bølgenes størrelse og strømmens retning og fart, som jo skabes af vejret – bør du orientere dig om (her ser vi bort fra tidevandsstrømme, som opstår ved månens og solens tiltrækning af vandmasserne, og dermed er periodisk).

I dag er der et tæt internationalt samarbejde mellem meteorologiske institutter, og udveksling af observationsresultater sker lynhurtigt elektronisk. Antallet af målepunkter er mangedoblet, og med data fra vejr satellitter og radar er vejrudsigterne de senere år blevet meget mere sikre, og de præsenteres på en mere forståelig måde.

### Er vejret godt nok til at sejle ud i?

Om vejret er godt nok til at sejle ud i, kan du få besvaret ved direkte at iagttage og fornemme vejret, men lyt også til og se Danmarks Meteorologisk Instituts (DMI) vejr meldinger. Er du i tvivl så bliv i land. Her er en oversigt over de muligheder, der er for at få en vejrudsigt m.m. fra DMI:

Servicetelefonen for **vejr information på dansk er: 1853**. Her kan du finde:

- Farvandsudsigter
- Vejrobservationer
- Landsudsigter
- **Lokaludsigter**
- Vejret de kommende dage

Endvidere er der vejr information på engelsk og tysk på telefonnummer: 1854. Hvis opkald sker fra mobiltelefon skal den have multitonesignalering (MFT/DTMF).

På den maritime service på Internettet - [www.dmi.dk/vejr](http://www.dmi.dk/vejr) – har DMI i samarbejde med Farvandsvæsenet og Kystinspektoratet etableret “MARITIM SERVICE” med:

- Farvandsudsigter for alle danske farvande
- Tidevand
- Strømmålinger og strømprognoser for Øresund og Storebælt
- Vandstandsprognoser der opdateres hver time
- Vandstandsmålinger fra mere end 30 stationer hvert kvarter

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

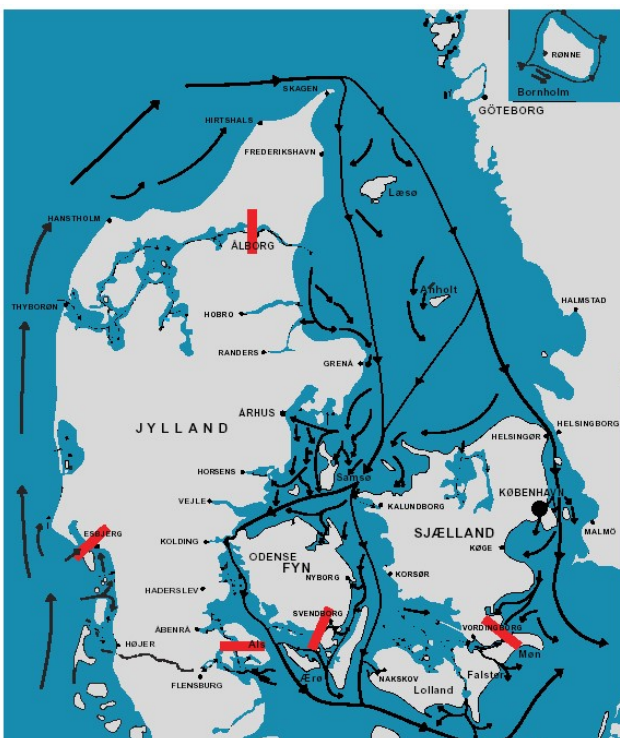
## Radiovejrmedling

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).

Check vejret - for en sikkerheds skyld!

## AFMÆRKNINGER:

Afmærkningerne i de danske farvande følger anbefalingerne fra IALA (International Association of Lighthouse Authorities). Hovedprincippet for **farvandsafmærkning** er, at **man skal have de grønne mærker for styrbord (højre) og de røde for bagbord (venstre), når et skib er ”for indgående”**.



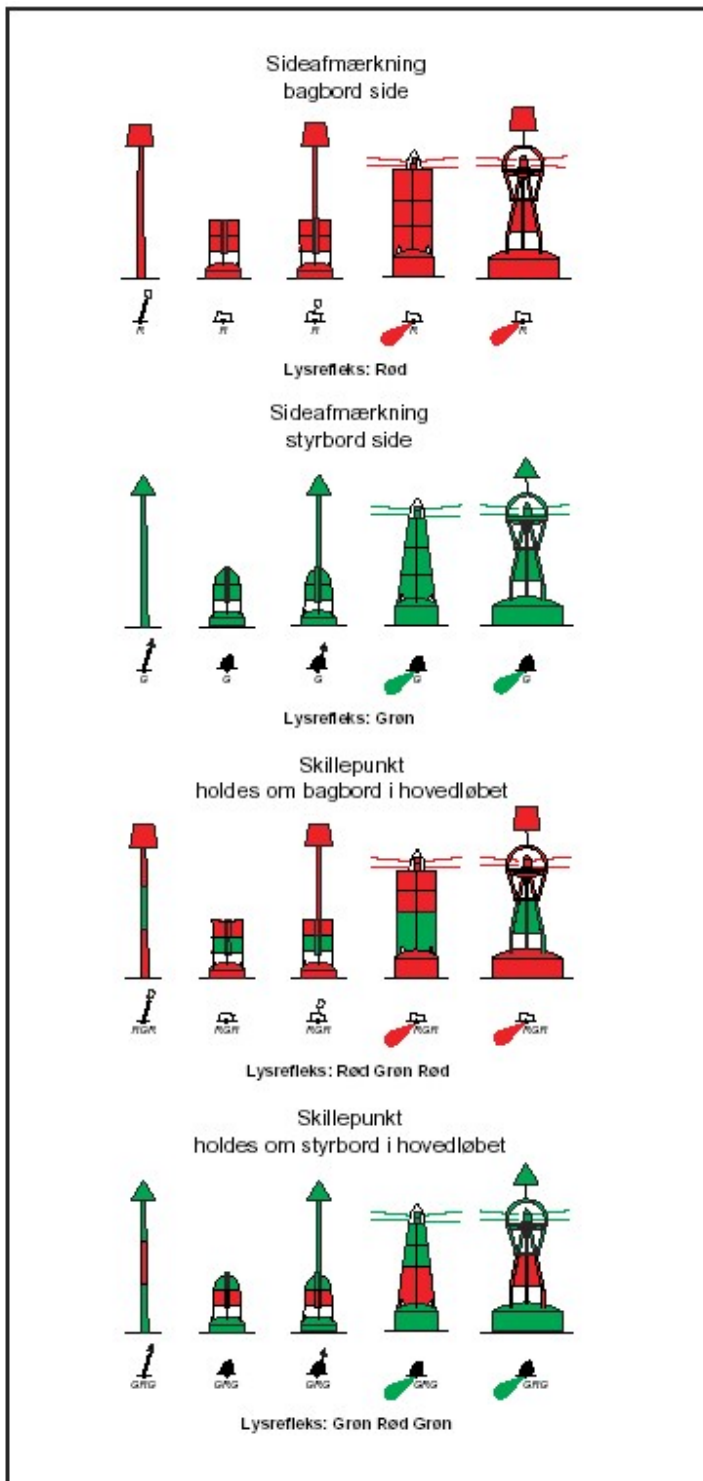
Bemærk: I Øresund er retning ”for indgående”, når man sejler mod syd.

Dette har betydning for, til hvilken side man sejler om afmærkninger.

*Retning for indgående*

## Sideafmærkninger (når man er "for indgående")

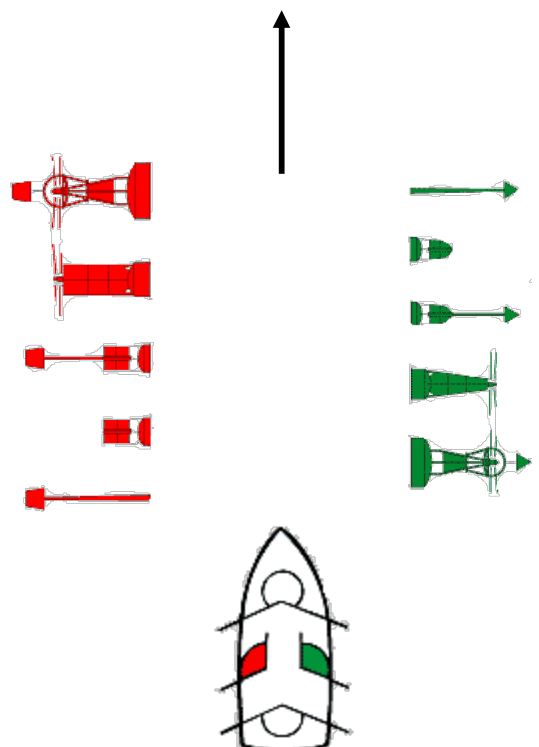
Sideafmærkninger benyttes til afmærkning af sunde, fjorde, sejløb og render, anbefalede ruter m.m.



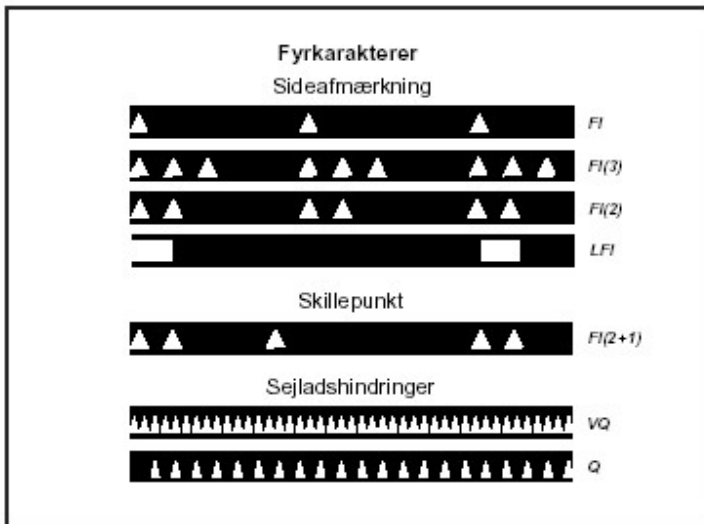
**Sejl højre om.** - Røde mærker i venstre side.  
 - Når man f.eks. sejler mod syd i øresund.

**Sejl venstre om.** - Grønne mærker i højre side.  
 - Når man f.eks. sejler mod syd i øresund.

"For indgående"  
 (Mod syd i Øresund)



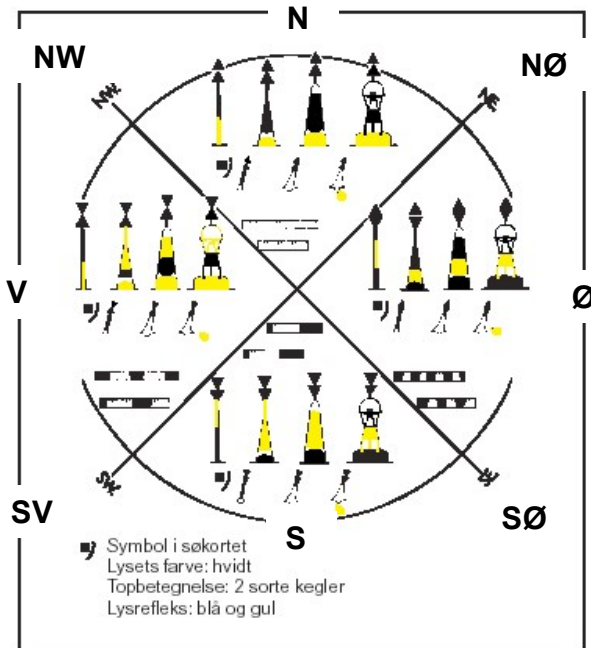
Sideafmærkning



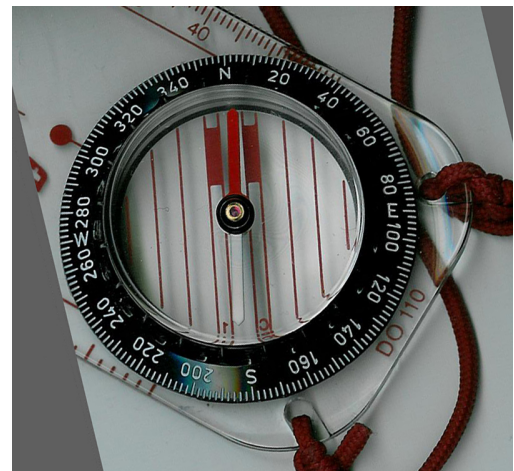
*Fyrkarakter, sideafmærkning*

### Kompasafmærkninger

Kompasafmærkninger benyttes til at vise, **til hvilken side en hindring skal passeres**. De er sorte og gule og har to sorte kegler som topbetegnelse. F.eks. er et nordmærke sort i den øverste halvdel og gult i den nederste og har 2 sorte kegler med spidsen opad som topbetegnelse. **Mærket passeres nordom**.

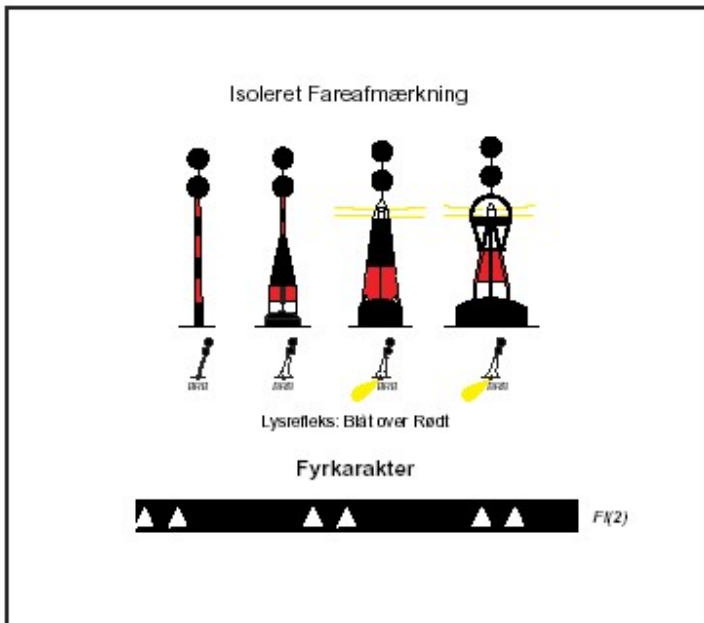


*Kompasafmærkning*



## ISOLERET FAREAFMÆRKNING

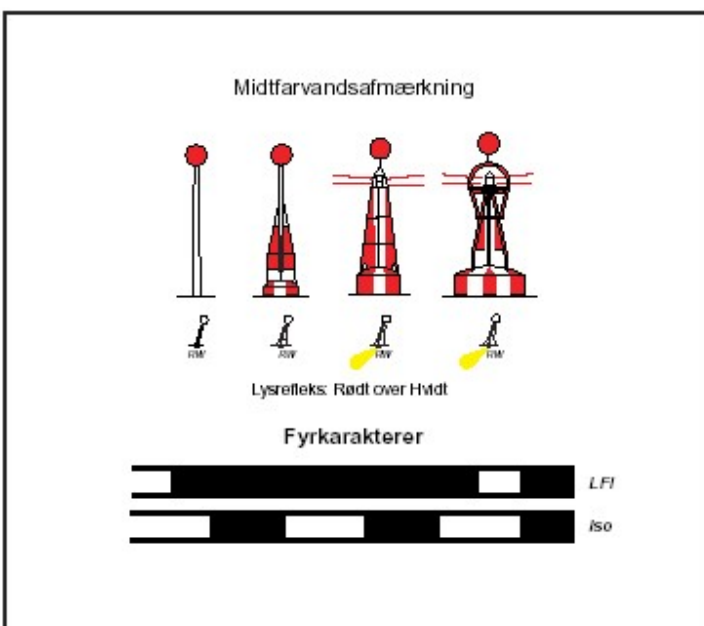
Isoleret fareafmærkning anvendes til at afmærke en hindring, der **kan passeres på alle sider**.



*Isoleret fareafmærkning*

## Midtfarvandsafmærkning

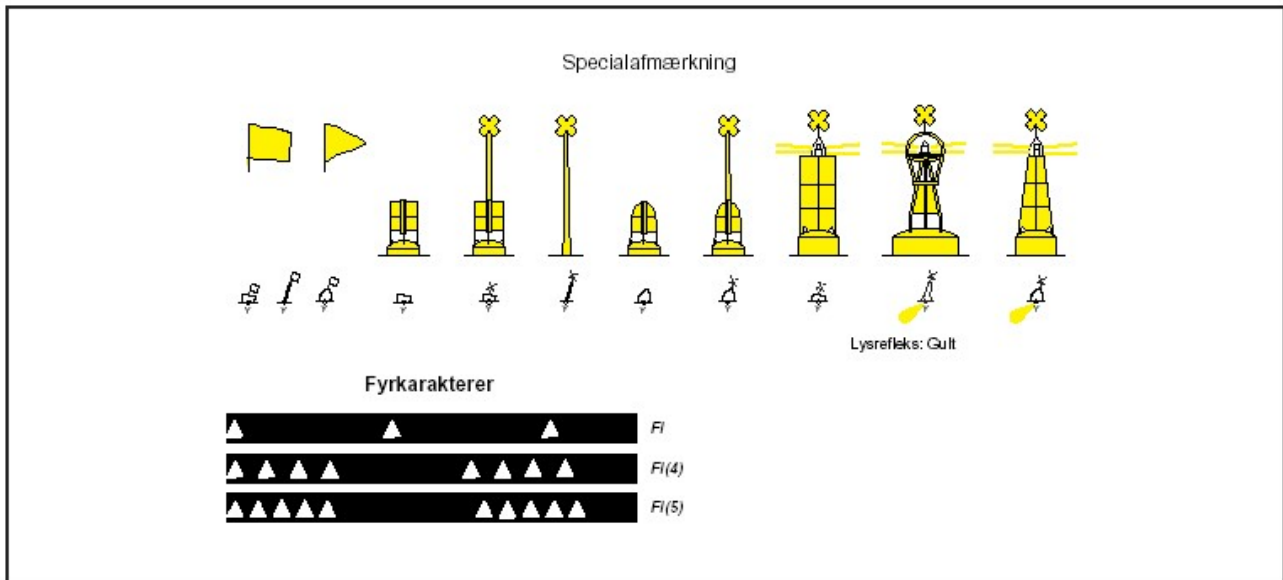
Midtfarvandsafmærkning er en afmærkning i sejlbart farvand og angiver **enten midtlinjen** i en anbefalet rute, trafikskillelinje i et trafiksepareringssystem **eller anduvning** af fjorde, løb og havnerender (En anduvningsbøje står ud for starten på et sejløb). Ofte rød/hvid midtfarvandsbøje. Kaldes ofte af sejlere for anduvningsbøjer.



*Midtfarvandsafmærkning*

## Specialafmærkning

Specialafmærkning benyttes, hvor afmærkningen ikke direkte skal tjene til egentlig vejledning for sejladsen. Det drejer sig om trafikskilleanzoner, **forbudsområder, skydeområder, fredningsområder, lossepladser, kapsejladsbaner, kabler, rørledninger, havbrug og måleinstrumenter m.m.** Desuden kan specialafmærkning være benyttet til vejledning i sejlruiter, som benyttes af skibe med meget stor dybgang.



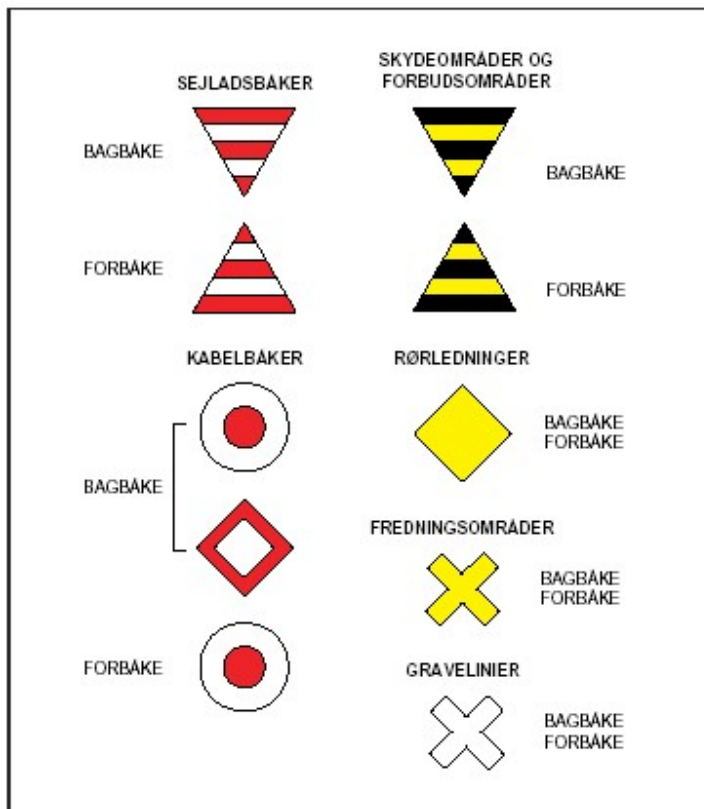
*Specialafmærkning*

## Båker

Båker kan være opført såvel på land som på grunde og afmærker nedenstående:

- Sejladsbåker der afmærker sejladslinier
- Kabelbåker
- Båker der afmærker militære forbudsområder
- Rørledningsbåker
- Båker der afmærker havne- og fredningsområder
- Gravebåker der angiver gravelinier





*Båker*

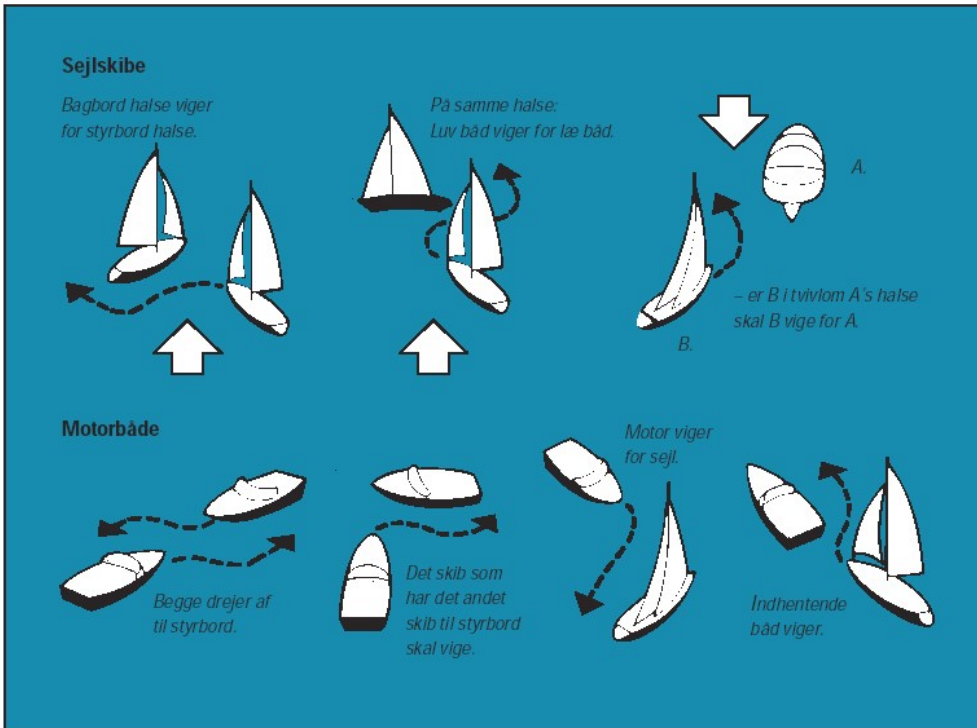
## SØVEJSREGLER:

De internationale søvejsregler har til hovedformål at opstille regler for styring og sejlads så sammenstød på havet undgås. Herunder hvornår de forskellige skibstyper skal vige for hinanden.

**Reglerne gælder for alle skibe og både uanset størrelse og art** f.eks. også for kajaker, små joller og speedbåde. Reglerne skal anvendes fornuftigt og i overensstemmelse med “godt sømandskab”.

## Vigeregler

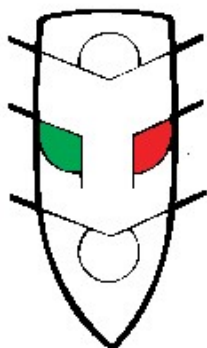
Der er regler for, hvordan skibe skal vige for hinanden. Generelt skal alle manøvrer, der foretages for at undgå sammenstød, udføres klart og tydeligt, i god tid og i overensstemmelse med godt sømandskab. Illustrationen viser, hvordan sejlskibe og motorbåde skal vige.



Vigeregler

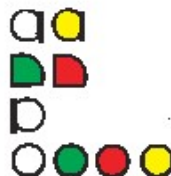
## SKIBSLYS:

Skibsllys skal føres fra solnedgang til solopgang og under nedsat sigtbarhed eller andre forhold, når det skønnes nødvendigt. De følgende illustrationer viser reglerne for skibsllys, der kan vise hvilken skibstype, og hvilken side af skibet, man ser. Reglerne om signalfigurer skal følges om dagen.



### Lysvinkler:

Agterlys = 135°  
 Sidelys = 112 1/2°  
 Toplys = 225°  
 Andre lys = 360°



### Skiblysenes synlighed:

Skibe	Toplys	Sidelys	Agterlys
over 50 m	6 sm	3 sm	3 sm
20-50 m	5 sm	2 sm	2 sm
12-20 m	3 sm	2 sm	2 sm
under 12 m *)	2 sm	1 sm	2 sm

\*) Maskindrevet skib kan i stedet føre et hvidt lys, synligt horisonten rundt samt sidelys.

## ALARMERING:

Eftersøgninger og redningsaktioner til søs ledes af søredningscentralen ved Søværnets Operative kommando (SOK) i Århus i samarbejde med redningscentralen (RCC) ved Flyvertaktisk Kommando i Karup.

Kystradiostationer, marinedistrikter, politi m.v. kan medvirke som redningscentraler.

På næste side kan man se, hvordan en alarmering i forbindelse med en nødsituation til søs foregår.

### Nødsignaler

I de internationale søvejsregler står der at et skib, som er i nød og behøver hjælp, skal bruge de nødsignaler, der er beskrevet i søvejsreglerne.

Illustrationen viser en række signaler, der sammen eller hver for sig betyder nød, og at hjælp er nødvendig:

SOS med lyd eller lys. Radiotelefoni: VHF (kanal 16), skibsradio (2182 kHz) - det udtalte ord "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY"

Firkantet flag, skjorte eller lignende med en kugle eller lignende over eller under flaget.

Armbevægelser op og ned. Flammer i en tønde, gryde eller lignende.

Uafbrudt brug af tågehorn.

## HVIS UHELDET ER UDE

SOK Århus der i samarbejde med RCC Karup leder redningsindsatsen med assistance fra bl.a. andre skibe og fritidsfartøjer, bjærgningsselskaber, fly og helikoptere, kystradiostationer, marinehjemmeværnet, politiet, redningskorps, redningsskibe og -både, Søværnets skibe.

### *Kontakt hvis du er i land:*

Politiet Tryk 112

SOK direkte 89 43 30 99

### *Kontakt hvis du er til søs:*

Kystradiostation Lyngby radio - VHF Kanal 16

Politiet Tryk 112







SOK direkte 89 43 30 99

VHF/DSC – nødkaldsknap

## OPMÆRKSOMHEDSSIGNALER:

Hvis et skib uden at være i nød ønsker hjælp eller at få kontakt med andre, kan det ske ved et hvilket som helst signal – bare det ikke kan forveksles med et nødsignal eller søvejsreglernes andre signaler. Signalerne kan gives med signalflag, lys (lygte) eller lyd (fløjte eller tudehorn).

Endelig kan der naturligvis tilkaldes assistance over radio (VHF) eller mobiltelefon.

	<b>F</b> ••—•	Jeg kan ikke manøvrere kontakt mig.
	<b>K</b> —•—	Jeg ønsker at komme i forbindelse med Dem.
	<b>V</b> •••—	Jeg behøver hjælp.
	<b>W</b> •—•—	Jeg behøver lægehjælp.
	<b>X</b> —••—	Afbryd Deres forhavende og giv agt på mine signaler.
		Hvide eller grønne pencilraketter. Jeg ønsker kontakt.

Opmærksomhedssignaler som lyd og blink

## BRAND OG EKSPLOSION:

Brand eller eksplosion hører til de mest alvorlige ulykker, der kan ramme et fartøj og de ombordværende. I næsten alle tilfælde, hvor større fritidsfartøjer totalforliser eller bliver svært beskadiget skyldes det brand eller eksplosion i motorrum, ved kogesteder eller andre tekniske installationer.

Vær derfor opmærksom på følgende:

1. Fejl ved installeringen af motorer, brændstoftanke, rørforbindelser og andre anlæg.
2. Fejlagtig eller mangelfuld reparation og vedligeholdelse af installationerne.
3. Uforsigtighed ved påfyldning af brændstof og dårlig udluftning.

Det gælder både benzin- og dieselmotorer, flaskegasanlæg og batterier.

### Brandbekæmpelse

I alle både bør der være mindst én 2 kg pulverslukker monteret ved førerpladsen. I store motorbåde en 6 kg pulverslukker.

Findes der kogeapparater om bord, bør man herudover have en 1 kg eller 2 kg pulverslukker og et brandtæppe i nærheden af dem.

Vær desuden opmærksom på forsikringsbetingelserne for din båd. Og endelig bør både med agterkahyt have yderligere en 2 kg pulverslukker anbragt her.

I tilfælde af brand skal man undgå panik.

- Få alle mand ud i det fri - op på dækket i vindsiden.
- Alle skal have redningsvest på.
- Gør evt. en gummibåd eller redningsflåde klar.
- Smid gasflasker over bord.
- Luk så tæt som muligt til det rum hvor der er brand – ilttilførslen skal begrænses.
- Luk for brændstoftilførslen til motoren.
- Tøm ildslukkeren ind i det brandhægede område, men luk ikke op til rummet mere en højst nødvendigt.
- Tilkald hjælp med nødsignaler.
- Bliv længst muligt om bord.
- Forlad båden til luv (vindsiden).

## BEKENDTGØRELSE OM AFMÆRKNING AF FISKEREDSKABER:

### Bekendtgørelse nr. 307 af 22. april 1994.

I medfør af § 18, stk. 1, § 21, § 42, stk. 2, i lov nr. 306 af 4. juni 1986 om saltvandsfiskeri, jf. lovbekendtgørelse nr. 798 af 29. september 1993 fastsættes følgende bestemmelser om afmærkning af fiskeredskaber:

§ 1. Bekendtgørelsen finder anvendelse for afmærkning af fiskeredskaber anbragt på dansk fiskeriterritorium.

§ 2. I denne bekendtgørelse anvendes følgende definitioner:

1. Ved »3 sømilegrænsen« forstås en linie trukket 3 sømil fra lavvandslinien (kysten), i Nordsøen bestemt ved middel-springtidslavvande (MLWS) og inden for Skagen bestemt ved middelvandstand (MSL). »Østersøen« defineres som farvandsområdet afgrænset mod vest af rette linier mellem Hasenøre - Gniben Odde, og fra Gilbjerg Hoved til Kullen fyr. »Øresund« defineres som farvandsområdet, mod nord afgrænset af en linie Gilbjerg Hoved til Kullen fyr og mod syd af en linie fra Falsterbo Fyr til Stevns Fyr. »Den østlige sektor«: Forstået som halvdelen af kompascirklen fra nord gennem øst til og med syd. »Den vestlige sektor«: Forstået som halvdelen af kompascirklen fra syd gennem vest til og med nord. »Redskab«: Selve redskabet uden forankrings- og afmærkningsanordninger.

a) »Oversejlingsbart redskab«: Redskab der kan oversejles med den for området normalt forekommende besejlingsdybde.

b) »Overfladeredskab«: Redskab der ikke kan oversejles.

c) »Faststående redskab«: Et redskab forsynet med rad og fastgjort til pæle eller anden forankring. (Bundgarn eller bundgarnslignende redskaber, overvandsruser og undervandsruser).

d) »Redskabets længde«: Længden af det enkelte redskab eller hele længden af sammenkoblede redskaber.

e) »Flytbart redskab«: Alle redskaber, der ikke omfattes af pkt. c), eksempelvis nedgarn, kasteruser, krogliner, tejner, drivgarn og svajende garn.

f) »Drivende redskab«: Flytbart redskab, der ikke er forankret til bunden, eksempelvis, lakse-, silde- og makreldrivgarn. g) »Svajende redskab«: Flytbart redskab, der kun er forankret i den ene ende.

7. »Fiskemærke« (vager): En stang med eller uden flyder til markering af et redskabs position. »Fiskefrit fiskemærke« (sletvager): Fiskemærke med lysrefleks, men uden lys, flag eller radarreflektor og udformet således, at drivis og drivende redskaber kan drive over fiskemærket. »Fiskekugle«: Flydende kugleformet markering, som afmærker den forankrede ende af svajende redskab og tejne. »Mørke«. Tiden mellem solnedgang og solopgang.

### FASTSTÅENDE FISKEREDSKABER:

§ 3. Faststående fiskeredskaber skal på **yderste hovedpæl** (i en evt. garnrække) afmærkes med **2 sorte flag**. **Inderste pæl** afmærkes med **1 sort flag**. Hvor der i stedet for pæle anvendes anden fastgørelse, skal fiskemærker anvendes til afmærkning.

Stk. 2. Hvor den **yderste hovedpæl** eller fiskemærke står **på vanddybder over 2 meter**, skal yderligere afmærkes med **2 lysreflekser i henhold til »retninger for indgående«** som fastsat af Farvandsvæsenet i »Afmærkning af danske farvande« (bilag 1).

Stk. 3. **Lysrefleksmaterialet** skal være af **højreflekterende materiale** og bestå af mindst 6 cm brede strimler. **Lysrefleks** skal være **grønt hvor der »for indgående« skal holdes om styrbord (højre)** og **rødt hvor der »for indgående« skal holdes om bagbord (venstre)**. Afstanden mellem to lysreflekser skal være mindst 12 cm.

§ 4. Hvor hensynet til besejlingsforholdene kræver det, kan fiskerikontrollen påbyde anvendelse af lysafmærkning på yderste hovedpæl eller fiskemærke (hurtigblink med karakteristisk 0,3s lys, 0,7s mørke).

Stk. 2. På redskaber, som »for indgående« skal holdes om styrbord, skal lanternen vise grønt lys (hurtig blink).

Stk. 3. På redskaber, som »for indgående« skal holdes om bagbord, skal lanternen vise rødt lys (hurtig blink).

Stk. 4. Lyset skal anbringes øverst på pælen eller fiskemærket og være synligt hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil.

§ 5. Ved indtagelsen af fiskepladser skal yderste hovedpæl afmærkes som anført i § 3, og såfremt det påbydes, lysafmærkes, jf. § 4. **Såfremt nedramning ikke kan ske**, foretages på dennes plads, **afmærkning med fiskemærke med 2 sorte flag og 2 gule lysreflekser**.

Stk. 2. Ved påbudte gennemsejlingsåbninger i en bundgarnsrække skal endvidere hovedpælen ved hver gennemsejlingsåbning være forsynet med 1 sort flag og 1 gul lysrefleks.

Stk. 3. For bundsgarnspæle, der midlertidigt ikke benyttes til fiskeri, skal yderste hovedpæl afmærkes som anført i § 3 og efter påbud lysafmærkes, jf. § 4.

Stk. 4. Er en garnrække under fjernelse, storm- eller isbeskadiget skal den til enhver tid yderste pæl, knækket som hel, afmærkes i henhold til § 3 og efter påbud lysafmærkes, jf. § 4.

§ 6. Knækkede bundsgarnspæle i en række, bortset fra yderste hovedpæl, afmærkes med et fiskemærke, forsynet med 1 sort flag og 1 gult lysrefleks.

§ 7. Fiskemærker skal have en højde af mindst 1,2 m over vandoverfladen.

Stk. 2. Flag skal være firkantede. Den korteste kants længde skal være mindst 25 cm.

Stk. 3. Afstanden mellem 2 flag på samme fiskemærke/pæl skal være mindst 20 cm.

Stk. 4. Afstanden mellem flag og vandoverflade skal på fiskemærker være mindst 50 cm. På pæle skal afstanden mellem flag og vandoverfladen være mindst 1,5 m.

§ 8. Lysafmærkning må kun foretages efter indhentet tilladelse fra fiskerikontrollen. Fiskerikontrollen afgør efter forhandling med Farvandsvæsenet om et faststående fiskeredskab skal eller kan forsynes med den i § 4 nævnte lysafmærkning.

#### **FLYTBARE FISKEREDSKABER:**

§ 9. Flytbare fiskeredskaber afmærkes således:

i den østlige sektor skal redskabets yderende afmærkes med et fiskemærke (vager) forsynet med 1 flag og 1 gult lysrefleks.

Stk. 2. I den vestlige sektor skal redskabets yderende afmærkes med et fiskemærke (vager) forsynet med 2 flag og 2 gule lysreflekser.

Stk. 3. Enkeltstående tejner, som ikke er udsat i lænke, kan, i stedet for fiskemærker, afmærkes med fiskekugle med en diameter på mindst 15 cm.

Stk. 4. Redskaber eller dele heraf, der er anbragt udenfor 3 sømylegrænsen, skal mellem enderne afmærkes med et fiskemærke (vager) for hver sømil, og indenfor 3 sømylegrænsen for hver 0,5 sømil. Fiskemærket skal være forsynet med 1 hvidt flag og 1 gult lysrefleks. Mellemvagerne skal dog ikke anvendes for »oversejlingsbare« redskaber i Østersøen.

Stk. 5. Et fiskemærke, som markerer overfladeredskab, skal uden for 3 sømylegrænsen, undtagen i Øresund, forsynes med radarreflektor.

§ 10. I mørke forsynes fiskemærker i nedenstående tilfælde med lys, jf. § 15 svarende til antal flag:

yderenderne af redskaber, anbragt helt eller delvis uden for søterritoriet. ved afmærkning af overfladeredskaber i nærheden af etablerede sejlruiter, og i øvrigt hvor skibstrafik normalt forekommer.

Stk. 2. Den indbyrdes afstand mellem 2 fiskemærker med lys på samme redskab må ikke overstige 2 sømil.

§ 11. Ved fiskeri i Øresund i perioden 1. september - 31. december skal udenfor 7 meters vanddybde i stedet for fiskemærker anvendes »fiskefri fiskemærker« (sletvagere) forsynet med gule lysreflekser, jf. § 9. Fiskefri fiskemærker skal desuden anvendes i farvande, hvor dravis forekommer.

§ 12. Svajende og drivende redskaber skal afmærkes i overensstemmelse med §§ 9 og 10.

Stk. 2. Hvis det på grund af strøm- og vindforholdene ikke er muligt ved udsætningen at afgøre, i hvilken retning redskabet kommer til at stå, må redskabet dog afmærkes med fiskemærker af samme slags. Sådanne fiskemærker skal være udformet som afmærkningen i den østlige sektor.

Stk. 3. Hvis den ene ende af redskabet er fæstnet til et fartøj, skal denne ikke afmærkes.

Stk. 4. Den forankrede ende på et svajende redskab må afmærkes med en fiskekugle, hvis redskabet er kortere end 200 meter og er udsat indenfor basislinien i Kattegat og Skagerrak. Fiskekuglen skal være vel synlig og have en diameter på mindst 30 cm og være forsynet med 1 gult lysrefleks.

§ 13. Fiskemærker skal uden for 3 sømilegrænsen have en højde af mindst 2 m over vandoverfladen og inden for denne grænse mindst 1,2 m over vandoverfladen, såfremt lys i henhold til § 10 ikke er påkrævet.

Stk. 2. Fiskemærkerne må ikke være røde eller grønne.

§ 14. Flag der afmærker enderne i samme redskab skal være ens og være firkantede og må ikke være hvide.

Stk. 2. For fiskemærker med en højde på mindst 2 meter skal flagets korteste kant være mindst 40 cm og for andre fiskemærker skal flagets korteste kant være mindst 25 cm.

Stk. 3. Afstanden mellem 2 flag på samme fiskemærke skal være mindst 20 cm.

Stk. 4. Afstanden mellem flag og vandoverflade skal for fiskemærker over 2 meter være mindst 80 cm og for andre fiskemærker mindst 50 cm.



§ 15. Lys på fiskemærker, skal have fyrkarakteren FL.Y 5 s, dvs. udsende 1 gult blink hvert femte sekund (0,3 s lys, 4,7 s mørke), og være synlige hele horisonten rundt i en afstand af mindst 2 sømil.

Stk. 2. På fiskemærker, hvis stagehøjde er 2 meter, skal det underste lys anbringes 1,5 meter over vandoverfladen. Hvor fiskemærker er forsynet med 2 lys, skal afstanden mellem de 2 lys være mindst 50 cm. Lysene skal blinke samtidigt.

§ 16. Radarreflektoren skal placeres så højt som muligt på fiskemærket, og give et ekko på radarskærmen i en afstand af mindst 2 sømil i alle retninger.

Stk. 2. En radarreflektor på fiskemærker, som afmærker »overfladeredskaber«, skal være kugleformet (sfærisk) og placeres øverst på fiskemærket.

§ 17. Lysreflekser på fiskemærker skal være af et højreflekterende materiale og bestå af mindst 6 cm brede gule strimler, reflekterende horisonten rundt og anbringes så højt som muligt på fiskemærket. Afstanden mellem to lysreflekser skal være mindst 12 cm.

§ 18. Liner, der anvendes mellem fiskemærker eller fiskekugler og redskaber/forankringer, skal være fremstillet af synkende materiale eller være nedtynget.

§ 19. Hvor hensynet til besejlingsforholdene tillader det, kan fiskerikontrollen efter forhandling med Farvandsvæsenet lokalt gøre undtagelse i brugen af lysafmærkning og radarreflektor.

Stk. 2. Såfremt et fiskeredskab i øvrigt ønskes afmærket, skal bestemmelserne i denne bekendtgørelse anvendes.

§ 20. Vagere, ankre og andet til fastgørelse af flytbare fiskeredskaber skal fjernes efter afsluttet fiskeri.

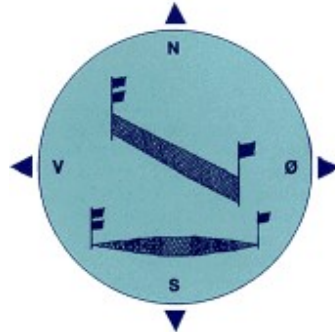
§ 21. Overtrædelse af bestemmelserne §§ 3-9 og §§ 11-20 i denne bekendtgørelse eller manglende efterkommelse af de påbud eller ordrer, fiskerikontrollen giver i medfør af denne bekendtgørelse, straffes med bøde.

§ 22. Denne bekendtgørelse træder i kraft den 1. juli 1994 og samtidig ophæves bekendtgørelse nr. 13 af 8. januar 1990.

Stk. 2. Som bilag til bekendtgørelsen er trykt »retninger for indgående« og skitse for fiskemærkestørrelser.

## Afmærkning af fiskeredskaber

Af hensyn til sejlads og fiskeri skal faste fiskeredskaber afmærkes med flag og lysrefleksbånd.



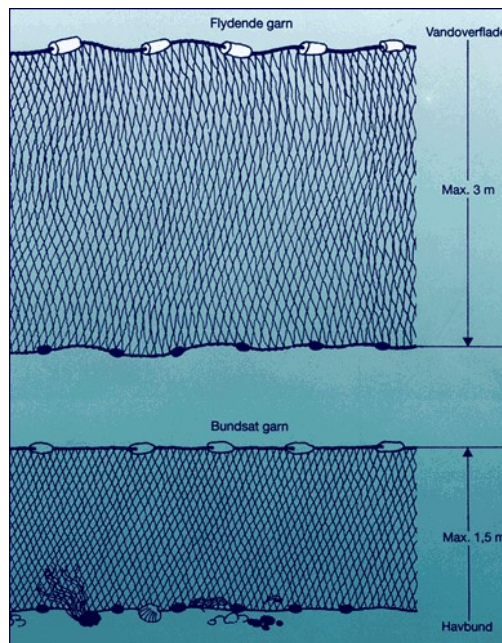
I de kystnære farvande skal **nedgarn, kasteruser og krogliner** afmærkes med bøje, **2 flag** og 2 gule lysrefleksbånd i redskabets **vestlige ende** samt **1 flag** og 1 gult lysrefleksbånd i redskabets **østlige ende**. Enkeltstående tejner skal afmærkes med bøje og 1 flag eller med en fiskekugle.

**Pælerusen** afmærkes på **yderpælen** med **2 sorte flag** og på **inderste pæl** med **1 sort flag**. Yderpælen afmærkes desuden med 2 lysreflekser i henhold til reglerne om retninger for indgående sejlads.

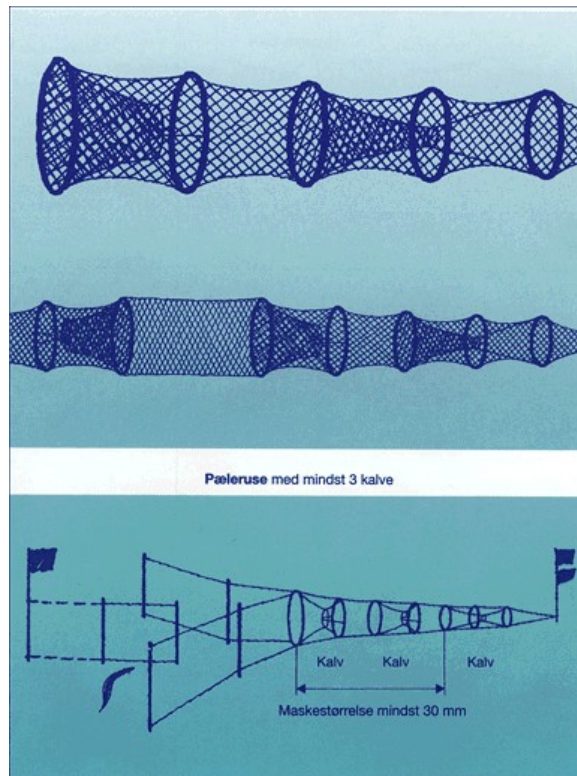
Korrekt afmærkning af fiskeredskaber er en forudsætning for at få erstatning for beskadigede fiskeredskaber.

De samlede regler findes i [bekendtgørelse nr. 307 af 22. april 1994 om afmærkning af fiskeredskaber](#).

### Nedgarn (Rødspætte, -tunge-, silde-, makrel- el. lign.)



## Ruser - enkelte og dobbelte



**VINDSTYRKE:**

Beaufort	Vindens virkninger på åbent hav	Bølgehøjde m	Vindhastighed		Vindtryk kg/m <sup>2</sup>	
			Betegnelse	Knob		m/s
0	Havet er spejlblankt	-	Stille	<1	0-0,2	0,05
1	Små fiskeskællignende krusninger, men uden skum	0,1	Svag luftning	1-3	0,3-1,5	0,3
2	Ganske korte bølger, som ikke brydes	0,2	Svag vind	4-6	1,6-3,3	1
3	Kraftige småbølger; toppende begynder at brydes, glasagtigt skum	0,6	Let vind	7-10	3,4-5,4	2
4	Mindre bølger, ret hyppige skumtoppe	1,0	Jævn vind	11-16	5,5-7,9	5
5	Middelstore bølger af langagtig form, mange hvide skumtoppe (muligvis lidt skumsprøjt)	2,0	Frisk vind	17-21	8,0-10,7	10
6	Store bølger; hvide skumtoppe overalt (sandsynligvis skumsprøjt)	3,0	Hård vind	22-27	10,8-13,8	16
7	Hvidt skum fra brydende bølger begynder at føres i striber i vindens retning	4,0	Stiv kuling	28-33	13,9-17,1	20
8	Temmelig høje ret lange bølger; bølgetoppenes kamme begynder at brydes til skumsprøjt, der føres i striber i vindens retning	5,5	Hård kuling	34-40	17,2-20,7	30
9	Høje bølger; tætte skumstriber. Bølgetoppene begynder at vælte over. Skumsprøjt kan påvirke sigtbarheden	7,0	Stormende kuling	41-47	20,8-24,4	45
10	Meget høje bølger; havets overflade næsten helt hvid. Skumsprøjt påvirker sigtbarheden	9,0	Storm	48-55	24,5-28,4	60
11	Umådeligt høje søer; havet dækket af skumflader. Sigbarheden forringes	12,5	Stærk storm	56-63	28,5-32,6	80
12	Luften fyldt med skum og sprøjt. Sigbarheden forringes væsentligt	14,0	Orkan	>64	>32,7	>80

**NYTTIGE INFORMATIONER OM HASTIGHEDER, BØLGER OG NAVIGERING:****Hastigheder, afstande og gradsinddeling:**

- Et sejlskibs teoretiske maksimale hastighed svarer til længden af den bølgedal skibet danner ved fart. Den maksimale bølgelængde afhænger af bådens længde i vandlinien.
- Skibets fart måles i knob forkortet kt (På engelsk udtales knob "nots" (knots)). 1 knob er en sømil i timen. Da en sømil er 1852 m er 1 kt således 1,852 kilometer i timen.

- Langturssejlbåde sejler typisk mellem 2 og 8 kt. Ekstreme racere i mange-million-klassen sejler i storm op til 22 kt. Hurtigkatamaraner og flådefartøjer sejler ofte 30-40 kt. Fragtskibe sejler fra 7 til 18 kt.
- 1 sømil er en tressindstyvendel ( $=1/60$ ) af en breddegrad. Ækvator er 0 grader og polerne er 90 grader. Der er således  $(90\text{grader}+90\text{grader}) * 60\text{sømil/grad} * 1,852\text{km/sømil} = 20000\text{km}$  fra pol til pol. 1 grad forkortes  $1^\circ$ . En sømil forkortes ved positionsangivelser 1' eller 1NM eller 1SM.
- Sømilens inddeles i tiendedele, hundredendedele og tusindedele. En tiendedel sømil kaldes en kabellængde, og en tusindedel sm. kaldes en favn idet en favn er 1,852m.
- I engelske søkort angives dybden sommetider i fod! 1 fod er ca.  $1/3$  meter. En fod forkortes ft. Når man måler en afstand ud på et søkort bruger man breddegradsinddelingen som skala.
- Breddegradsinddelingen ses i højre og venstre margin af søkortet. Man kan naturligvis ikke bruge skalaen i bunden og toppen af søkortet, da denne er længdegrader. Afstanden mellem breddegraderne er den samme overalt på jorden imens afstanden mellem længdegraderne ved nord og sydpolen er lig 0.
- Vindhastigheder angives enten i knob (engelsksprogede lande) eller i meter/sekund ( $= \text{m/s}$ ) eller via Beauforts skala: Ingen vind = 0, svag vind = 1 osv. - op til orkan som er vindstyrke 12. Eks. er storm ca.  $24\text{m/s}$  eller  $44\text{kt}$  eller vindstyrke 10 efter Beaufort. I vejrmedinger på engelsk angives vindhastigheder via Beaufort.

### Bølger:

- Verdens største vinddrevne bølger er observeret ved Kap Horn og skulle angiveligt have nået 30m i højden og have været op til 900m i længden. Observationen blev gjort af en videnskabsmand ombord på et sejlskib engang i forrige århundrede, så man må nok have sin tvivl. Ved Kap Horn er det sådan at vind og strøm følges ad. Derfor kan bølgerne blive både høje og lange. Det betyder også at bølgerne er flade i toppen og ofte uden de farlige brådsøer som Nordsøen er kendt for.
- Det er nemlig sådan at den maksimale bølgehøjde og længde primært afhænger af vanddybden. For at få bølger som verdens største, kræves en vanddybde på 300 - 500m. Kommer vanddybden under dette dræbes de store bølger og de bliver mindre og mindre, desto lavere vandet bliver. Når bølgen dræbes sker det fordi den bremses af bunden. Der sker så det, at den snubler over sig selv med farlige brådsøer til følge.
- Beauforts vindskala er udbygget med en bølgeskala på åbent hav. Denne skala er bygget på observationer gennem ca. 250 år. Uddrag fra denne viser bølgehøjder på 13 meter i orkan, 8-9 i voldsom storm, 5-7 i storm, 3-5m i stormende kuling, 3 m i stiv kuling, 2,5m i hård vind, 1-2m i frisk vind, 0,5 - 1m i jævn vind, 0,6 i let vind, 0,3 i svag vind, 0m i vindstille.
- Hvis bunden eller roden af en bølge på eks. 5 meter rammer en opadskrånende sandbund på ca 50m dybde, halveres bølgelængden og bølgehøjden vokser  $1\frac{1}{2}$  gang. Denne situation er ustabil og bølgen bryder sammen under sin egen vægt. Situationen for den sejlede kan forværres hvis strømmen tillige går mod bølgerne. Det gør den f.eks. hver 6 time i Nordsøen! Så kan bølgehøjden arbejde sig endnu højere op og bølgerne bliver endnu mere stejle. Er strømmen med eller på tværs af bølgerne er en stormende kuling i nordsøen i en sejlbåd en drønskæg oplevelse! Strategi: Veed man, at den hyppigste vindretning i et område f.eks. er vestlig (som i Nordsøen) gælder det bare om i en fart at komme langt til havs eller sejle over til den læ kyst som i Nordsøens tilfælde er den engelske.

### Morale est:

- Sejl aldrig mod en kyst med pålandsvind hvis der bare er den mindste chance for at det bliver storm inden man når havn. (Det er ikke muligt at kaste anker i pålandsvind idet ankrene sandsynligvis ikke vil holde.) Man bliver i stedet til havs og rider stormen af eller sejler til en kyst der ligger i læ for vinden.
  - Hvordan opdager man at en storm er på vej?: (Rækkefølgen svarer til tidspunktet for ens early warning) (= tidspunktet hvor man kan begynde at få pålidelige varsler)
1. Store dønninger dominerer bølgelandskabet. Disse dønninger er så flade at man kun kan konstatere dem ved at det ser ud som om sol/måne/lave skyer hopper på kimningen

(Kimmingen er sømandsudtrykket for horisont!) Disse dønninger opdages kun i vindstille eller let vind!

2. "Gale-Warning" på langbølgebåndet på radioen hver 4 time.
3. Barometeret falder samtidig med at vindstyrken øges.
4. Vindstyrken stiger til storm
5. Efter 6-7 timer er bølgehøjden nået sin højeste værdi.

### **I tilfælde af storm i vente:**

Er man mindre end 4 timer fra en havn:

- sejler man derhen.

Er der længere end 4 timer:

- sejler man længere til havs.
- Sejlføringen reduceres (= rebes) helt ned til et minimum, og alt i båden pakkes på en måde så det ikke kan vælte. Dernæst laves der et godt langtidsmættende måltid. Der varmes vand til termokander. Der forberedes mindst 2 varme måltider som så blot skal varmes. De vandtætte skot lukkes, alt på dækket surres ekstra godt, hvis gummibåden er på slæb skal den i oppustet tilstand surres på taget og fyldes med en sæk dåsemad og en vanddunk, samt nødraketter og fiskegrej, et langt tov og EPIRB'en (en nødsender). Til slut lægges en pressenning over gummibåden således at denne ikke fyldes med vand og river sig løs. I hver side af gummibåden fastgøres en kniv så man hurtigt kan skære den fri. Drivankeret klargøres og lægges frem. Stævnlapperne åbnes og surres. Alle luger lukkes vandtæt. Redningsveste og regntøj findes frem.
- Er der dieselolie i begge tanke fyldes den agterste (= bageste) helt op. Ankre og ankerkæder flyttes til agterste stuverum.
- Når alt dette er gjort, er der kun tilbage at læne sig tilbage og nyde sejladserne, et par gode bøger samt at nyde det "skue" naturen stiller til rådighed.

En båd har flere hastigheder men den interessante hastighed er den fart man har i forhold til den faste jord. Denne fart kaldes farten over grunden. Det er denne hastighed GPS'en angiver og det er den hastighed man kan beregne hvis man har taget tid på, hvor lang tid man har brugt på at sejle fra en havn til en anden. Den fart man beregner er således en gennemsnitsfart.

Man bruger også (skibe uden GPS) en log. En log er en fartmåler med lille propel der slæber gennem vandet (en triptæller). Den fart man opnår ved at bruge loggen, er farten gennem vandet, og ikke i forhold til bunden/jorden. Denne fart alene er kun interessant hvis man sejler kapsejladser og er interesseret i om en trimning i sejlføringen førte til større hastighed. I navigationsøjemed er man, ved brug af loggen, nødt til at tage højde for strømmens indvirkning. Heldigvis er strømmen til havs ofte nær nul eller også er den konstant (som eks. golfstrømmen). Hvis strømmen er kendt kan man beregne farten over grunden samt den sejlede kurs.

## ANKERUDRUSTNING

Bådens længde		Kædeforfang			Ankertov		Samlet ankervægt	Fortøjninger	
m	fod	Længde m	Diameter "	Brudstyrke kN	Længde m	Brudstyrke kN	kg	Længde m	Brudstyrke kN
3	10	1	5/16	10	15	8	3	5	5
4	13	2	5/16	10	17	11	6	7	7
5	16	3	5/16	10	20	15	8	9	9
6	20	4	5/16	10	24	20	12	11	11
7	23	5	5/16	10	28	24	16	13	13
8	26	6	5/16	10	32	28	20	15	15
9	30	7	3/8	15	36	32	26	17	17
10	33	8	3/8	15	40	36	33	19	19
11	36	9	3/8	15	44	41	40	21	21
12	39	10	1/2	31	48	45	47	24	24
13	43	11	1/2	31	52	49	55	26	26
14	46	12	1/2	31	56	54	62	28	28
15	49	13	1/2	31	60	58	70	30	30

### Ankerliste:

Anker	Type	Holdekraft i			Øvrige bemærkninger
		sten	sand	mudder	
Paraplyanker	Paraplyanker	God	Ringe	Ringe	Kan klappes sammen. Kan bruges som frokostanker eller anker nr. 2
C.Q.R.-anker	Plovanker	Dårlig	Fremragende	God	Besværligt at arbejde med. Bruges til større både
Bruce-anker	Plovanker	Dårlig	Fremragende	God	
Seagrip	Plovanker	Dårlig	Fremragende	God	Vanskeligt at stuve af vejen
Danforthanker	Pladeanker	God	Fremragende	God	
Fortess-anker	Pladeanker	God	Fremragende	God	Letvægtsanker. Lige så god holdekraft som et dobbelt så tungt Danforthanker

## MORSEKODER OG FONETISK ALFABET

Det internationale morsesystem og det fonetiske alfabet.

### Varigheder:

en prik: een enhed

en streg: 3 enheder

et mellemrum mellem to tegn i et bogstav eller et ciffer: een enhed









et mellemrum mellem to bogstaver eller to cifre: 3 enheder

et mellemrum mellem to ord eller tal: 7 enheder

Bogstav	Morsetegn	Fonetisk	Engelsk udtale	Dansk udtale
A	• —	Alfa	AL fah	AL fa
B	— •••	Bravo	BRAH voh	BRA vou
C	— • — •	Charlie	CHAR lee SHAR lee	TJAR li SJAR li
D	— ••	Delta	DELL tah	DEL ta
E	•	Echo	ECK oh	EK ou
F	•• — •	Foxtrot	FOKS trot	FÅGS trådt
G	— — •	Golf	golf	golf
H	••••	Hotel	hou TELL	hou TÆLL
I	••	India	IN dee ah	IND di a
J	• — — —	Juliett	JEW lee ett	DJU li ÆDT
K	— • —	Kilo	KEY lou	KI lou
L	• — ••	Lima	LEE mah	LI ma



<b>M</b>	— —	Mike	mike	majk
<b>N</b>	— .	November	no VEM ber	nou VEM ber
<b>O</b>	— — —	Oscar	OSS cah	OS kar
<b>P</b>	. — — .	Papa	pah PAH	par PAR
<b>Q</b>	— — . —	Quebec	Keh BECK	ki BÆK
<b>R</b>	. — .	Romeo	ROW me oh	ROU mi ou
<b>S</b>	. . .	Sierra	see AIR rah	si ÆR ra
<b>T</b>	—	Tango	TANG go	TANG gou
<b>U</b>	. . —	Uniform	YOU nee form OO nee form	JU ni form U ni form
<b>V</b>	. . . —	Victor	VIK tah	VIK târ
<b>W</b>	. — —	Whisky	WISS key	UIS ki
<b>X</b>	— . . —	X-ray	ECKS ray	EKS rei
<b>Y</b>	— . — —	Yankee	YANG key	JANG ki
<b>Z</b>	— — . .	Zulu	ZOO loo	SU lu
<b>0</b>	— — — — —	Nadazero	nah dah zay roh	na da se rou
<b>1</b>	. — — — —	Unaone	oo nah wun	u na wân

2		Bissotwo	bees soh too	bis sou tuu
3		Terrathree	tay ray tree	ter rah tri
4		Kartefour	kar tay fower	kar te fav er
5		Pantafive	pan tah five	pan ta fajv
6		Soxisix	sok see six	sok si siks
7		Setteseven	say tay seven	sæt te sæven
8		Oktoeight	ok toh ait	ok tou ægt
9		Novenine	no vay niner	nou ve nej når

## FLAGREGLER TIL SØS:

### Flagtid:

I havn eller til ankers hejses eller sættes yachflaget ved solopgang, dog tidligst kl. 08.00, og hele året hales det ned ved solnedgang. Til søs føres yachtflaget, når det er lyst, og det er en god idé at hale flaget ned og tænde lanterne i samme rutine.

### Hejsning og nedhaling af yachtflaget:

I havn og til ankers er det god skik at begynde med at hejse eller sætte hækflaget og derefter høflighedsflaget og eventuelle andre flag. Huen under armen, lidt musikledsagelse på bådsmandspiben og såvidt muligt samtidig, hvis det er en eskadresejlad. Ved nedhaling, start fra for og slut med hækflaget. Til søs hejs og nedhal yachtflaget med et ceremoniel afpasset efter forholdene.

### Kipning med yachtflaget:

Kipning er den mest elegante hilsen der findes til søs. Der kippes for kongeskibet, orlogsskibe, skoleskibe og for os selv, når vi mødes ude i det fremmede. Kipning foretages ved at hale flaget ned til ca. halv og der afvente svaret. Derefter hales flaget i top igen. Alle andre måder at kippe på bør undgås.

### Topflag:

Ved festlige lejligheder, når fartøjet er i havn eller for anker, kan man sætte topflag samtidig med hækflag. Sætningen af topflag bør være et fællesarrangement for flere eller alle fartøjer på pladsen. Hvis

ikke mastetoppens udstyr med vindfløj, lanterne og radiogrej forhindre det, vil et yachflag najet til flagpind og hejst helt i top være den smukkeste løsning. For topmastede fartøjer sættes topflag på begge master. Hvis man i en udenlandsk havn kommer til at deltage i topflagning, er det god tone, at sætte det pågældende lands koffardiflag som topflag. Flaget i toppen erstatter høflighedsflaget. I tomastede fartøjer med ketch- og yawlrig sættes det fremmede topflag i mesantoppen, i fartøjer med skonnertrig på for toppen.

### Flagning på halv:

Anledning kan være officiel sørgedag eller et dødsfald.

Ved flagning på halv hejses hækflaget, og kun dette, ved flagtid helt i top og sænkes derefter ca. en flaghøjde, men ikke længere ned, end til midten af flagspillet. Ved flagtids ophør hejses flaget helt i top, for derefter at hales ned. Hvis anledningen er en begravelse, hejses flaget efter begravelsen i top, hvor det forbliver indtil solnedgang. Der kan kun flages på halv, når fartøjet ligger i havn eller for anker, aldrig til søs.

### MARITIM ORDLISTE:

<b>A.</b>	
<b>Agter:</b>	Bagude i et skib. (modsat forude)
<b>Agterspejl:</b>	Skrogets tværgående afslutning agter
<b>Afdrift:</b>	Forskel mellem den styrede kurs og den sejlede kurs på grund af vind og strøm.
<b>Afmærkning:</b>	Sejlløb, render og rev afmærkes med sømærker.
<b>Afvigning:</b>	Vinklen mellem den styrede kurs og den sejlede kurs
<b>Agten for tværs:</b>	Vinden (medvind) kommer ind mellem tværs og ret agter. Låringsvind.
<b>Anduvningsbøje:</b>	Står ud for starten på et sejlløb. Ofte rød/hvid midtfarvandsbøje.
<b>B.</b>	
<b>Bagbord:</b>	Bådens venstre side set fremefter
<b>Ballast:</b>	Tungt materiale, der anbringes dybt i båden for at forhindre krængning
<b>Beauforts skala:</b>	Ældre vindstyrketabel fra 0 (vindstille) til 12 (orkan). Afløst af meter/sekund.
<b>Bi:</b>	Lægge et fartøj i ro med stævnen op i vinden eller klos på et andet fartøj.
<b>Bidevind:</b>	Ligge bidevind. Sejle så tæt til vinden som muligt.
<b>Blinkfyrr:</b>	Fyr med lange mørkeperioder afbrudt af blink.
<b>Bolværk:</b>	Skibsanlægsplads lavet af træ.
<b>Bomme:</b>	Vende med vinden. Kaldes også at kovende.
<b>Bov:</b>	Den del af bådens sider, der er nærmest stævnen

<b>Brådsø:</b>	(brækker) En sø der brækker ude på det åbne hav.(Eller ned over skibet)
<b>Brækker:</b>	Stor sø, der slår ind over båden.
<b>Båker:</b>	Sejladsmærker (ofte anbragt på land) f.eks. til at styre efter eller markere elkabler.
<b>Byge:</b>	Stærk vind i en kortere periode, ofte ledsaget af regn.
<b>Bådshage:</b>	Stage med krog og spids i den ene ende. Benyttes som hjælpemiddel til at samle tovværk op m.m.
<b>C.</b>	
<b>Cockpit:</b>	Åbning i dæk eller ruf, hvorfra båden styres og ofte også sejlene skødes.
<b>D.</b>	
<b>Displacement:</b>	Vægten af det vand, en båd fortrænger = bådens vægt
<b>Dreje bi:</b>	Stoppe farten ved at gå op i vinden.
<b>Drift:</b>	Et fartøj er i drift (driver) hvis ankeret ikke kan holde eller fortøjningerne går løs.
<b>Drivanker:</b>	Udspændt sejldugspose til at holde stævn eller hæk mod vinden i stormvejr.
<b>Drive:</b>	Båden driver, hvis den kan slæbe ankeret eller bøjen med.
<b>Duve:</b>	Skibets bløde bevægelser langskibs.(modsat hugning)
<b>Dødvande:</b>	Hvirvlerne, som dannes i skibets kølvand.
<b>Dødvande:</b>	I en fjord nær land, hvor strømmen helt ophører eller begynder at løbe den anden vej(Idvand)
<b>Dødvande:</b>	Hvor man mister styreevnen i lagdelt vand (fersk/salt) og bølgerne i understrøm, løber i en anden retning end havets overflade.
<b>Døet hen:</b>	Siges når vinden er løjet af eller helt forsvundet.
<b>Dønning:</b>	Havets bølgebevægelse skabt af vind eller store skibe langt borte.
<b>Dræg:</b>	Lille anker med 4 faste flige. Paraplyankeret er en anden type patentdræg.
<b>Dørk:</b>	Gulv i kahyt, cockpit mv.
<b>E.</b>	
<b>Ekkolod:</b>	Elektronisk dybdemåler
<b>Ebbe:</b>	Lavvande ved tidevand.
<b>F.</b>	
<b>Fender:</b>	Stødpude til beskyttelse af skibssiden
<b>Finnekøl:</b>	Påsat køl som ikke indgår i selve skrogkonstruktionen. Oftest kort og dyb
<b>Fod:</b>	Engelsk mål = 0,3048m
<b>Fribord:</b>	Skroget fra vandlinien til dæk

<b>Falde af:</b>	Ændre kursen bort fra vinden.(modsat luffe [luve] op)
<b>Fangline:</b>	Smækker line til at etablere fortøjningernes forbindelse til land.
<b>Fanglinen:</b>	Line i jollens for- eller agterende til slæbning eller kortvarig fortøjning.
<b>Favn:</b>	Gammelt dansk mål. 1 favn = 3 alen = 6 fod = 72 tommer = 1,884 meter.
<b>Flot:</b>	Når et skib igen flyder (er let) efter grundstødning.
<b>Fod:</b>	1 fod = 30,5 cm.(engelsk) eller 1 fod = 31,4 cm. (dansk)
<b>Forbåke:</b>	Skal stå på linie med bagbåken. Markerer en afgrænsning.
<b>Fribord:</b>	Skibssiden fra vandlinien til dæk.
<b>G.</b>	
<b>Gelcoat:</b>	Yderste lag på glasfiber
<b>Gods:</b>	Tovværk og wire i rigning, stående og løbende gods
<b>H.</b>	
<b>Havkrydser:</b>	Søgående sejlfartøj
<b>Hæk:</b>	Agterende af skib eller båd, agten for rorstammen
<b>Hækjolle:</b>	Jolle hejst under to agterudvendende davider
<b>Halvvind:</b>	Vinden kommer ind vinkelret på kursen. (Tværs.)
<b>Holde af:</b>	Falde af for vinden.
<b>Hækbølge:</b>	Bølgen, der breder sig skråt agterud efter fartøjet.
<b>I.</b>	
<b>Idvande:</b>	(ilvande) Strøm, der under land løber modsat hovedstrømmen.
<b>K.</b>	
<b>Kabys:</b>	Skibskøkken. Hvis det ikke er et særskilt rum kaldes det pantry
<b>Kalfatre:</b>	At drive værk ( uspunden bomuld eller tjæret hamp) i nådderne. Dækkes med beg eller kit
<b>Katamaran:</b>	Skib med to sammenbyggede skrog
<b>Kaj:</b>	Landets afslutning af beton mod søen.
<b>Kastevind:</b>	Landkrabbeudtryk for pust.
<b>Knibe:</b>	Knibe til vinden er at lægge sig så nær til vinden som muligt.(og måske lidt for meget)
<b>Knob:</b>	Hastighedsangivelse. En sømil (1852 meter) udsejlet på en time kaldes en knob.
<b>Kompas:</b>	Magnetisk nål, der viser den misvisende (til søs devierende) nordretning
<b>Kompaslinie:</b>	Ret linie i kortet mellem to punkter.
<b>Kovende:</b>	Bomme rundt eller halse rundt med vinden. (I modsætning til stagvending)

<b>Krap sø:</b>	Stejle bølger med kort afstand mellem hver.
<b>Krydse:</b>	Sejle i zig-zag så tæt mod vinden som muligt. (mod luv)
<b>Krænge:</b>	Vindens pres får skibet til at ligge på skrå.
<b>Kæntre:</b>	Især om småfartøjer; vælte rundt med bunden opad.
<b>Kæntre:</b>	Hedder det, når strømmen skifter retning.
<b>Kronometer:</b>	Skibsur: Ur med jævn gang, vidtgående uafhængig af skibets bevægelser og temperatursvingninger. Giver viden om klokkeslættet på nulmeridianen. Nødvendig ved bestemmelse af længden
<b>L.</b>	
<b>Landbrise:</b>	Blæser fra land ud over søen, især i nattetimerne om sommeren.
<b>Landkending:</b>	Få land i sigte.
<b>Lejder:</b>	Stige eller trappe om bord.
<b>Lette på roret:</b>	Rorordre. Drej lidt mindre skarpt.
<b>Lette anker:</b>	Tage ankeret op. (Betyder at afsejle)
<b>Livline:</b>	Line fra sikkerhedssele til fast punkt om bord.
<b>Line:</b>	Tovværk under 12 mm i diameter.
<b>Livanker:</b>	Stort reserveanker.
<b>Lodde:</b>	Måle vanddybden med håndlod eller ekkolod
<b>Log:</b>	Instrument til måling af fart og/ eller distance gennem vandet
<b>Logbog:</b>	Skibsjournal
<b>Luv:</b>	Den side af skibet vinden kommer fra. (Modsat læ)
<b>Luvart:</b>	Det samme som luv.
<b>Luve op:</b>	Gå tættere til vinden. (modsat falde af)
<b>Luvgirig:</b>	En båd der drejer op mod vinden, når roret slippes.
<b>Læ:</b>	Den side af skibet hvor storsejlsbommen befinder sig. (Modsat luv)
<b>Læns(e):</b>	Medvindssejlad.
<b>Lænse:</b>	(øse) Tømme et skib for vand.
<b>Løb:</b>	Rende - ofte bugtet - med sejldybde.
<b>Løje:</b>	Når vindstyrken aftager, siger man at vinden løjer.
<b>M.</b>	
<b>Magsvejr:</b>	Godt sejlvejr, der ikke belaster grejet for hårdt.
<b>May-day:</b>	Det internationale radioelektroniske nødråb.
<b>Mesan:</b>	Bomsejl på agterste mast på ketch og yawl
<b>Medbør:</b>	Medvind.
<b>Midtskibs:</b>	Midt imellem skibets sider.
<b>Mole:</b>	Bølgebryder hvis formål er at skabe læ, eventuelt også fortøjningsplads.

<b>Morild:</b>	Kaldes det fænomen, at havvandet om natten lyser, når det er i bevægelse. Skyldes selvlysende organismer.
<b>N.</b>	
<b>Navigere:</b>	Arbejdet med at finde vej til søs. Udføres af skipper eller styrmænd.
<b>Ned-Duvning:</b>	Når forskibet sættes ned i søen og agterskibet hæves op.
<b>Nipflod:</b>	Mindste højvande.
<b>Nor:</b>	En strandsø med afløb til havet.
<b>O.</b>	
<b>Om læ:</b>	Under dæk, i kahyt eller ruf
<b>Ohøj!:</b>	Søfolks måde at sige "hallo" på.
<b>Over stag:</b>	Stagvende.
<b>Op-Duvning:</b>	Det modsatte af ned-duvning.
<b>P.</b>	
<b>Pantry:</b>	Bådkøkken, når dette ikke er i særligt lukket rum
<b>Plane:</b>	Gør et fartøj, når skroget delvis løftes ud af vandet af farten. Speedbåde. Båden bliver pga. farten løftet op på vandoverfladen, så vandmodstanden bliver minimal.
<b>Pejle:</b>	Måle indholdet af en tank.
<b>Pejling:</b>	Bestemme retningen til et sømærke eller en genstand. Angives oftest som grader.
<b>Pejlkompas:</b>	Oftest håndbåret kompas til pejlinger.
<b>Pine:</b>	Sejle for tæt til vinden. Derved tabes fart. (modsat at solde med højden)
<b>Plat læns:</b>	Vinden ret agten ind.
<b>Position:</b>	Det sted et fartøj befinder sig. Angives oftest ved længde og bredde.
<b>Praje:</b>	At kalde på.
<b>Prajehold:</b>	Inden for hørevidde.
<b>Pulle:</b>	Mindre ret lavvandet område.
<b>Pullert:</b>	Kraftigt tømmer til at fastgøre fortøjningerne på.
<b>Pust:</b>	Kastevind.
<b>R.</b>	
<b>Radar:</b>	Radiobølgebaseret afstandsmåler, til stedsbestemmelse og undgåelse af kollision.
<b>Radarreflektor:</b>	Mangesidet metalgenstand, der reflekterer radarimpulser.
<b>Rebe:</b>	Formindske sejlarealet. I storsejlet sidder rebknytter beregnet hertil.
<b>Red:</b>	Ankerplads lige uden for havnen, hvor skibene afventer losning/lastning.

<b>Ruf:</b>	Kahyttens overbygning
<b>Ræling:</b>	Se lønning
<b>Ride en storm af:</b>	Klare sig til havs ved passende foranstaltninger.
<b>Rulle:</b>	Ret regelmæssige tværskibs bevægelser om langskibs akse, især på læns.
<b>Rum sø:</b>	At være fri af kysten, "til havs"
<b>Rum vind:</b>	Gunstig vind, hvor man ikke er nødt til at sejle bidevind.
<b>Runde:</b>	Sejle uden om (rundt om). Eks. Runde bøjen.
<b>Ræling:</b>	Øverste afslutning på et "rækværk" oven på lønningen.
<b>Rømme:</b>	Flygte fra skibet (og de barske forhold om bord) når det kommer i havn.
<b>S.</b>	
<b>Sakke:</b>	Når skibet langsomt bevæger sig agterover sakker det.
<b>Saltvand:</b>	Havvand, vand med over 2,5% saltindhold.
<b>Sat (af strøm):</b>	Det samme som afdrift.
<b>Selvlæns:</b>	Åbning så vandet selv kan løbe udenbords fra f.eks. cockpittet
<b>Skot:</b>	Væg i skib eller båd
<b>Slagside:</b>	Krængning på grund af ulige vægtfordeling i fartøj
<b>Spygat:</b>	Afløbshuller i lønningsliste
<b>Styrbord:</b>	Højre side af skibet set fremefter
<b>Sømil:</b>	1 Sømil = 1 breddeminut = 1852m
<b>Søventil:</b>	Hane i søforbindelse
<b>Signalflag:</b>	Flag, der ved farver og mønstre angiver bogstaver og tal.
<b>Skage:</b>	Vinden skager: Drejer sig efterhånden og jævnt, uden pludselig spring.
<b>Skibsdagbog:</b>	Logbog.
<b>Skodde:</b>	Bakke en robåd ved hjælp af årerne.
<b>Skonnert:</b>	Fartøj med to master. Stormasten er den højeste og agterste.
<b>Skot:</b>	Således kaldes lodrette vægge til søs.
<b>Skude:</b>	Mindre fartøj med pælemast, ikke egnet til egentlig havsejlad.
<b>Skære:</b>	Gå fra plat læns til låringsvind for at opnå større fart.
<b>Skære op:</b>	Styre tættere til vinden. (Modsat falde af.)
<b>Slette:</b>	En slette er relativt fladt vand efter tre - fire voldsomme brådsøer.
<b>Slik:</b>	Fint ler på havbunden.
<b>Slip:</b>	Den måde kølvandets hvirvler dannes. Dårligt slip giver store hvirvler. (Dødvande)
<b>Slæbested:</b>	Lille ophalerplads. Slip.
<b>Slække af:</b>	Fire af eller løsne.
<b>Slørvind:</b>	Vinden 2 - 3 streger agten for tværs. Giver maksimal hastighed.



<b>Smult vande:</b>	Beskyttet farvand, der ligger i læ for vinden og kun har mindre bølger.
<b>Spring (skibsfacon):</b>	Når et skrog løfter sig mod enderne siges det at have spring.
<b>Springe læk:</b>	Tage vand ind gennem en pludselig opstået utæthed i skroget.
<b>Springflod:</b>	Det særlige kraftige højvande (ved ebbe og flod) indtræffer ved ny og fuldmåne.
<b>Spygat:</b>	Hul så vand kan løbe af dækket. Føres sommetider gennem skanseklædningen.
<b>Stage:</b>	Skubbe en rojolle frem ved at støde fra på bunden.
<b>Stampe:</b>	Et skib der sejler mod søerne stamper sig vej.
<b>Stiv:</b>	En båd er stiv, når den er svær at krænge. (modsat rank) Jensine er stiv.
<b>Strande:</b>	Når et skib løber på grunden ud for land.
<b>Strømkæntring:</b>	Tidevandsstrømmen vender.
<b>Strømskel:</b>	Ses på bølgerne, hvor hovedstrøm og idvande mødes. Kan vanskeliggøre styringen.
<b>Strømsætning:</b>	Skibet flyttes af strømmen. Kan opdages ved pejling eller sat. position.
<b>Strømsø:</b>	Løber strømmen mod bølgerne topper de op og kan besværliggøre styringen.
<b>Styrbord:</b>	Skibets højre side når man ser i sejlretningen.
<b>Styrefart:</b>	Fart nok til at skibet kan manøvreres.
<b>Styrlastigt:</b>	Et skib der stikker dybere agter end for kaldes sådan.
<b>Styrtsø:</b>	Sø der brækker ned over skibet.
<b>Stævn:</b>	Forreste del af skroget. Den lodrette forlængelse af kølen.
<b>Stævne strøm:</b>	Sejle mod strømmen med samme fart som denne løber.
<b>Sumpen:</b>	Bundvandet under maskinen.
<b>Svaj:</b>	Et fartøj ligger for svaj (kan svaje rundt) ved en pæl, fortøjningsbøje eller sit anker.
<b>Synsvidde (optisk):</b>	Et fyrs lysevne en nat med god sigtbarhed(dagsigt over 10sømil).
<b>Sætte i en sø:</b>	Miste fremdrift, gå i stå.
<b>Søbrise:</b>	Blæser fra havet mod land, især i dagtimerne om sommeren.
<b>Søen:</b>	Havet. Eks. Søen var igen rolig.
<b>Søer:</b>	Bølger. Eks. Søerne splittede vraget ad.
<b>Sømil:</b>	1852 meter = et bueminut på ækvator. Kaldes også en kvartmil.
<b>Sørum:</b>	At have sørum er at have plads nok til at løbe med vejret i en storm.
<b>Søstærk:</b>	Kaldes den der ikke bliver søsyg.
<b>Søulk:</b>	Ældre, erfaren søfarende.
<b>T.</b>	
<b>Tage hjem:</b>	Hale ind. Tage det slække hjem.
<b>Tamp:</b>	Kort tovstykke. Betyder også enden på et længere stykke tovværk.

<b>Tidevand:</b>	Høj og lavvande forårsaget af månens tiltrækningskraft på de frie havs vandmasser.
<b>Tilsyneladende vind:</b>	Kombinationen af den virkelige vind og bådens fart. Vinden vil f.eks. på bidevind se ud til at komme mere fra stævnen, end den gør i virkeligheden.
<b>Tomme:</b>	1 engelsk tomme = 2,54 cm. 1 fod = 12 tommer = 0,305 meter. 1 dansk tomme = 2,614cm 1 dansk fod = 12 tommer = 31,4cm
<b>Tonnage:</b>	Mål for et skibs størrelse.
<b>Toplys:</b>	Hvidt lys anbragt på masten, og som lyser 225 grader, fra ret forude til 112½° på begge sider af skibet.
<b>Tov:</b>	Linegoods er under 20 mm. i omkreds; over 39 mm. benævnes tovværk for trosser.
<b>Tofte:</b>	Tværskibs bæk i båd
<b>Top-coat:</b>	Glasfibers inderste lag, polyester
<b>Trosse:</b>	Kraftigt tovværk til at slæbe med.
<b>Tværs:</b>	Vinkelret på skibets styrede kurs.
<b>Tværskibs:</b>	Vinkelret på skibets diametralplan.
<b>Tønde:</b>	Bøje.
<b>Tågesignaler:</b>	Lydsignal, der afgives med horn, når skibet er let ellers med klokke (ankerligger mv.).
<b>Trimaran:</b>	Skib med tre sammenbyggede skrog
<b>U.</b>	
<b>Udkik:</b>	Den lovbefalede udkiksmand der observerer alt og rapporterer det til ansvarshavende.
<b>Under land:</b>	Tæt på land.
<b>Underdrejet:</b>	Ligge med små sejl og stævnen op i vinden for at ride en storm af.
<b>Under vinden:</b>	Ligge tæt til vinden.
<b>V.</b>	
<b>Vage:</b>	En båd vager godt når den i hårdt vejr let og ubesværet løftes over søerne.
<b>Vager:</b>	Flydende forankrede sømærker eller fiskernes forankrede garnbøjer.
<b>Varde:</b>	Afmærkning lavet af sten. Eks. Grænsevardeerne fra 1864 i Lillebælt.
<b>Vasker:</b>	Sø der skyller ind over dækket.
<b>Vaje:</b>	Et flag udstrakt af vinden vajer.
<b>Vrikke:</b>	Fremdrive en rojolle med kun en åre agterude ved hjælp af en særlig teknik.
<b>W.</b>	
<b>Waypoint:</b>	Sømærkers bredde- og længdeposition. Udgives i en tabel.

Ø.	
Øse:	Se lænse.

**FISKERFARVANDE:**

