

# Sø- og vand-aktiviteter

- 194 bådtyper
- 195 startpakke
- 196 sikkerhed
- 197 bådens grej
- 198 vedligeholdelse
- 199 søsætning  
kæntringsøvelse
- 200 manøvrering
- 202 ankring og fortøjning
- 203 søvejsregler
- 204 lanterner  
navigation
- 206 på sejltur
- 207 afrigning og  
vinterklargøring
- 208 kanoer og primibåde
- 212 havari og nød



# Søaktiviteter

Mange spejdere dyrker søaktiviteter fra tid til anden. Det er forskelligt fra gruppe til gruppe, hvordan og hvilke aktiviteter der dyrkes. Nogle grupper har både og sejler hele sejlsæsonen, mens andre kun har

søaktiviteter som en del af deres sommertur, fx i form af en kanotur ned ad Gudenåen, tømmerflådesejlads på en sø eller en centerlejr hvor der er søaktiviteter.

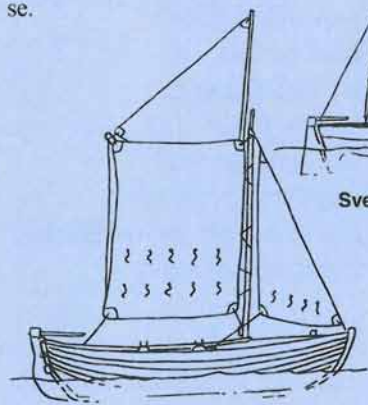
For de fleste søspejdere er

## Bådtyper

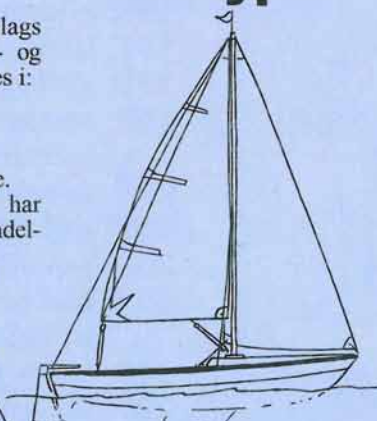
De mange forskellige slags både der benyttes til sø- og vandaktiviteter, kan opdeles i:

- kølbåde
- joller
- kanoer
- tømmerflåder/primibåde.

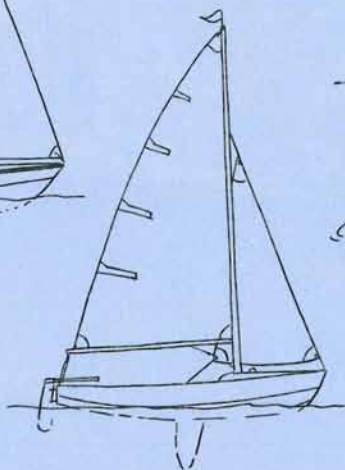
De forskellige bådtyper har hver sit særpræg og anvendelse.



Aalborg-jolle 17 fod



Svendborg-jolle, 19 fod



Wayfarer-jolle, 16 fod

## Kølbåde

Kølbåde er store både, ofte kaldet familiebåde. De kan sejle i åbne farvande og på havet, men ikke på lavt vand. De er velegnede til at sejle lange ture i og kræver en skipper med megen sejlerfaring. Kølbåde bruges mest som leder/seniorfartøj eller i grupper som har et fælles fartøj i stedet for patruljefartøjer.

## Joller

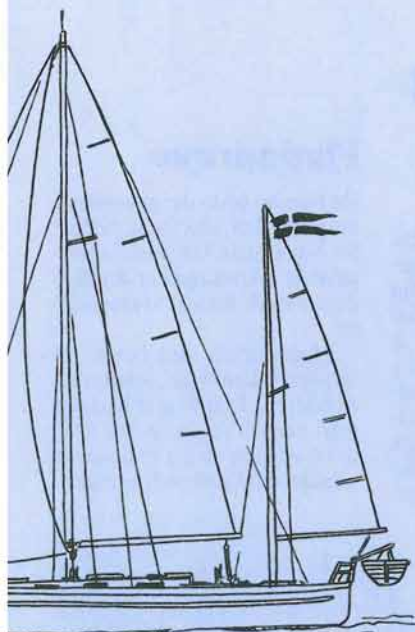
Jolle bruges som betegnelse for en bred vifte af forskellige både.

Større sejljoller til 4-6 personer, som Aalborgjollen, Svendborgjollen og Wayfarerjollen, anvendes som patruljefartøjer.

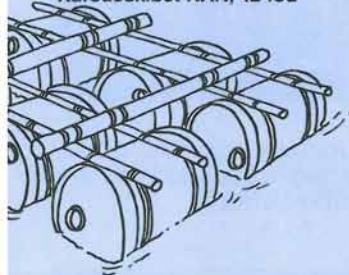
Mindre joller til 1-2 personer, som Optimistjollen og Thurojollen benyttes ofte til at

søaktivitet den største og vigtigste spejderaktivitet. Normalt benytter søgrupper patruljesystemet ligesom andre grupper i DDS, som regel således at hver patrulje har et patruljefartøj.

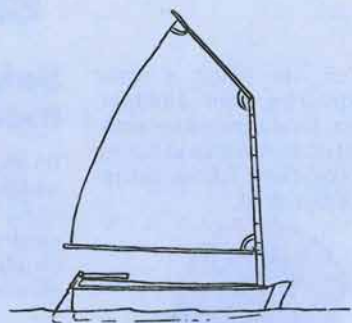




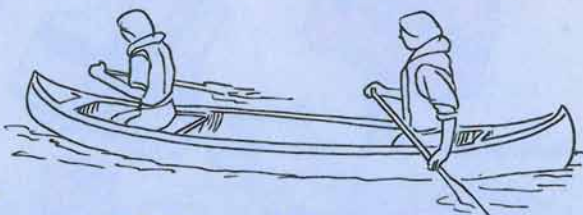
Kursusskibet RAN, 42 fod



Tømmerflåde



Optimist-jolle, 8 fod



Kano

## Tømmerflåder

Tømmerflåder, sejldugsbåde og andre primibåde er ofte "fartøjer" der bygges til de enkelte aktiviteter og til brug i kortere tid, fx en sommertur.

Da bådene tit er meget lidt sødygtige, bør sejlads med dem - som med kanoer - kun foregå i rolige og meget beskyttede farvande.

Se også side 208.

## Kanoer

Kanoer er beregnet til 2-3 personer og kan kun benyttes på roligt vand som søer og åer eller langs kyster i meget beskyttede farvande. Kanoer padles (ros) og kræver for det meste ikke særlige forkundskaber. Med lidt øvelse kan de fleste padle en kano så de kommer fremad.

Se også side 44.

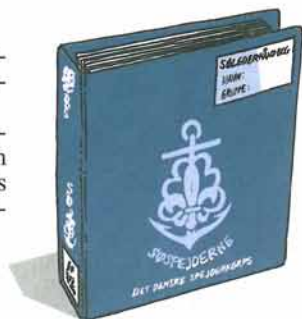
## Hvordan kommer vi i gang?

En gruppe der vil i gang med at dyrke sø- og vandaktiviteter, må overveje flere ting før de vælger bådtype: hvilket farvand skal sejladsen foregå i, hvor længe skal aktiviteterne vare - og selvfølgelig: hvad er der råd til?

Alle der ønsker hjælp og vejledning til start af søgrupper og søaktiviteter, kan

henvende sig til Søarbejdsgruppen, som hører under Programudvalget.

Arbejdsgruppen har udarbejdet en sølederhåndbog som kan være til stor hjælp hvis man ønsker at starte søaktiviteter.



# Sikkerhed

Det er ikke farligt at dyrke søaktiviteter, men forudsætningen for at drive sikker søaktivitet er, at man ikke kaster sig ud i noget man ikke er ordentligt forberedt til.

## Søkyndigt medlem

En gruppe der ønsker at dyrke søaktiviteter, skal i sin gruppestyrelse have et søkyndigt medlem. Den søkyndige skal blandt andet kontrollere at materiellet er i en forsvarlig stand. Det gælder både redningsveste og fartøjer.

## Flydeprøve

De mindre både der anvendes i korpset, skal alle være synkefri. For at man kan være sikker på at de faktisk også er det, flydeprøves de mindst hvert andet år.

Flydeprøven skal bevise at fartøjerne kan flyde, selvom de er fyldt med vand og er belastet med vægte. Vægtene skal svare til vægten af det maksimalt tilladte antal ombordværende.



Redningsvest



Svømmevest



## Veste

Det er ikke nok at båden kan flyde. Også de ombordværende skal gerne kunne holde hovedet oven vande hvis de falder over bord. Derfor er det vigtigt at have en god redningsvest.

Der skelnes mellem to typer veste: svømmeveste og redningsveste.

De to vestetyper er forskellige i brug.

### Redningsvesten

er fremstillet sådan at man altid kommer til at ligge med ansigtet fri af vandet. Vesten vender automatisk bæreren rigtigt i vandet, og en krave holder hovedet højt. Selvom man er bevidstløs af kulde eller har slået hovedet, vil man altså undgå at drukne.

### Svømmevesten

er noget anderledes end redningsvesten.

Denne vestetype er kun beregnet til at give lidt ekstra opdrift, og fylder derfor heller ikke så meget som en redningsvest med krave. Falder man i vandet med den, klarer man sig glimrende så længe man er ved bevidsthed.

Men er man slået bevidstløs af bommen, eller er man bevidstløs af kulde, kan man risikere at vende forkert i vandet. Svømmevesten forhindrer ikke at man ligger med ansigtet nede i vandet.

Det er ikke nok at kunne flyde. Man skal selvfølgelig kunne svømme og kende til de simpleste grundregler for sejlsads.

Disse grundregler kaldes oftest for søsportens 10 bud.

Overholder man dem, har man et godt udgangspunkt for den videre aktivitet.

## Søsportens 10 bud

- lær at svømme
- lær at sejle
- lær søens færdselsregler
- hold båden i orden
- hold udstyr og redningsmidler i orden
- undersøg vejforholdene
- vis hensyn over for store skibe
- ved kæntring - bliv ved båden
- bland ikke spiritus og søsport
- giv ikke anledning til ængstelse - ring hjem.

## Bådens grej

Et af de vigtige punkter i søsportens 10 bud er at holde bådens grej i forsvarlig stand. Det er vigtigt at altting om bord altid er i orden, så mindre uheld ikke kan udvikle sig.

Desuden er det vigtigt at båden har ordentligt grej der er veldimensioneret til netop denne båd.

Ankergrejet i båden skal være af en dimension der gør at ankeret kan holde båden selv i kraftig blæst. Ankeret er ofte den sidste mulighed når noget er gået skævt for én.

Til en båd som fx en Aalborgjolle eller en Svend-

borgjolle passer et anker af traditionel type med en vægt på 10 kg og forsynet med et kædeforfang på ca 5 meter kortleddet 8-mm-kæde.

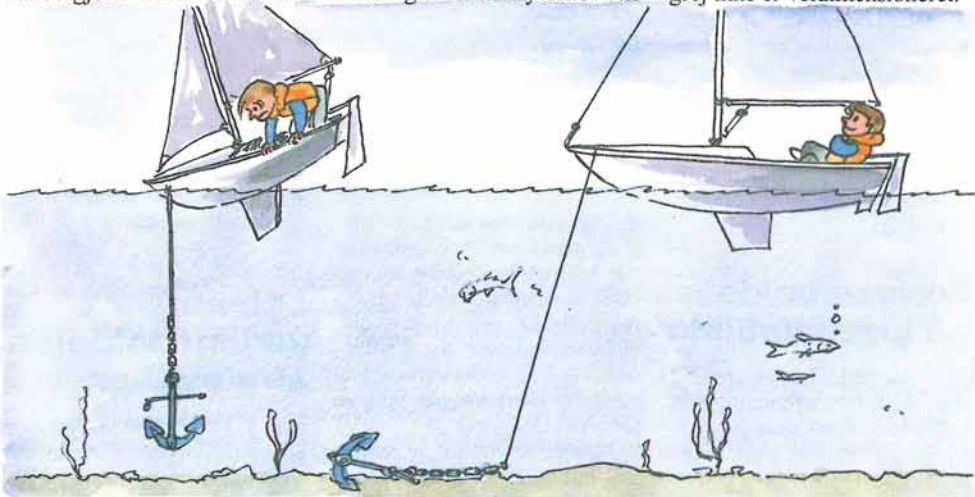
Trosselængden skal selvfølgelig vælges efter om man vil kunne ankre på dybt vand. Men lige så vigtigt er det at trossen er lang nok til at der ikke bliver trukket opad i ankeret.

Til de nævnte joller vil det være passende med en trosse på 25 meter, med en brudstyrke der svarer til 12-mm-nylontov.

Vælger man nylontov til

ankertrosse får man den fordel at trossen er meget elastisk. Nylon strækker sig op til 1,5 gange sin normale længde inden det springer. Desuden forplanter bådens ryk i trossen sig ikke til voldsomme træk i selve ankeret, men opfanges af "elastikken".

Fortøjningsgrej til brug ved fortøjning i havn skal også være af en rimelig dimension. Det skyldes ikke alene at det altid er trist at beskadige sin egen og naboens både. Der er heller ingen forsikringsdækning hvis ens fortøjningsgrej ikke er veldimensioneret.



## Korpsets sikkerhedsbestemmelser

Det Danske Spejderkorps har udarbejdet sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter og for kanoaktiviteter. I disse bestemmelser findes der en anvisning for hvordan vi kan drive søaktivitet i DDS.

I meget korte træk indeholder reglerne bestemmelser om:

- at alle skal bære redningsveste
- at alle joller skal være synkefri
- at der altid er én og kun én skipper om bord
- svømmekrav
- fartsudrustning
- ansvar.

Disse regler skal studeres grundigt hvis man har lyst til at dyrke søaktivitet af større omfang end blot en enkelt tømmerflådebygning på sommerlejren.

Alle der dyrker søaktiviteter, skal kende både gruppens egne og korpsets sikkerhedsbestemmelser.

# Vedligeholdelse

Vedligeholdelsen foregår normalt løbende hele sejlsæsonen. Når noget går i stykker eller bliver slidt, skal det repareres.

Men der er ting man ikke kan lave mens båden ligger i vandet. Derfor er forårsklargøringen en vigtig del af vedligeholdelsen.

## Forårsarbejde på træbåde

Her er en række af de arbejder der normalt skal udføres hvert år:

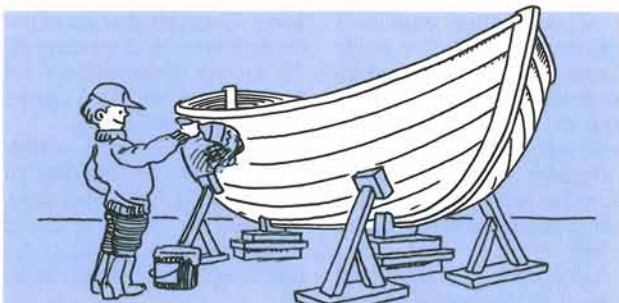
- løs maling og lak skrubes af
- maling og lak slibes
- bart træ plettes med fortyndet maling eller lak, indtil træet ikke længere suger
- båden males udvendig og indvendig
- bunden males udenbords med begroingshæmmende maling.

## Forårsarbejde på glasfiberbåde

Glasfiberbåde kan klare sig med en lettere overhaling end træbådene, fordi man på glasfiber kan anvende meget hårdere og stærkere maling end på træ. Det kan man fordi glasfiber ikke arbejder på samme måde som træ.

Alligevel bør man hvert år:

- polere gelcoaten på bådens fribord og på dækket
- reparere småridser og skader
- give det hele et lag beskyttende voks
- slibe bundmalingen
- male bunden med primer (grundmaling) og begroingshæmmende maling.



## Løbende vedligeholdelse af træbåde

Den løbende vedligeholdelse ikke mindst af træbådene - er meget vigtig. Den kan spare én for mange arbejdstimer og -dage om foråret.

Båden får altid nogle mindre skader i løbet af sejlsæsonen, og maling og lak bliver slidt. Det kan betyde at der bliver åbent direkte ind til træet. Sker det, vil selv små skader udvikle sig og blive til sorte mærker - og løs maling og lak rundt om skaden. Specielt i de to sidste måneder af sejlsæsonen vil skaderne udvikle sig. I efterårets regn får bådene masser af vand, og skaderne når ikke at tørre ind imellem.

Mange ærgrelser er sparet ved at pletreparere lidt i løbet af sæsonen.

Alligevel kan man risikere at maling og lak ikke sidder ordentlig fast.

Det skyldes ofte at træet er for vådt når forårsarbejdet udføres. Får båden lov at ligge med for meget vand indenbords, når træet måske ikke at tørre inden foråret. En anden mulighed er at der indenbords er steder hvor der altid er fugtigt. Det kan skyldes fejl i konstruktionen, eller at der ligger

skidt i krogene. Skidtet holder på vandet selv i tørt vejr.

Derfor:

- hold båden lænset og tør
- hold krogene fri for skidt
- skrab malingen af gennemvåde steder om efteråret
- pletreparér skader i lak og maling når skaderne opstår
- giv eventuelt dækket et lag lak midt på sæsonen.

## Løbende vedligeholdelse af glasfiber

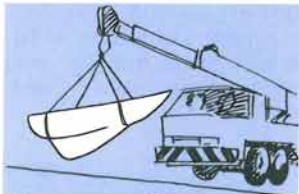
For glasfiberbådene gælder ikke helt de samme regler for løbende vedligeholdelse. Men også her er det vigtigt at pletreparere skader.

Glasfiber og polyester, som skroget er fremstillet af, kan suge vand. Det går langsomt, men det sker. Derfor virker malingen på en glasfiberbåd som en hinde yderst, der skal være 100 % vandtæt.

Det kan dog være en god idé at give båden en vokspolering midt på sæsonen. Voksen vil lukke meget små ridser i gelcoaten.

## Søsætning

Det store øjeblik man har set frem til hele vinterhalvåret, er søsætningen - når bådene sættes i vandet igen. Søsætningen og den efterfølgende standshejsning markerer starten på en ny sejsæson - og dermed starten på 1/2 års aktiviteter på vandet.



### Søsætning med kran

Når søsætningen foregår med kran, sker det ved hjælp af et par stropper, som båden løftes i. Stroppeerne placeres lige langt fra bådens tyngdepunkt, så de belastes ens. Når stropperne er placeret, strammes de, uden at båden løftes. Herefter er det vigtigt at stropperne sikres, så de ikke kan glide. Er båden først løftet, kan man ikke gøre noget hvis båden begynder at glide ud af stropperne.

Alle både - og specielt træbåde - er følsomme over for stød. De tåler ikke at blive tabt, og det kan endda gøre skade, hvis båden bliver sat hårdt ned.

### Efter søsætningen

Sørg for at der bliver holdt opsyn med bådene de første døgn efter søsætningen. Det er ikke ualmindeligt at træbåde tager vand ind og synker. Efter et stykke tid udvider træet sig, og båden bliver til sidst tæt.

## Aktiviteter

Når bådene er kommet i vandet starter de forskellige søaktiviteter. Der er mange ting man kan foretage sig - specielt hvis flere både sejler sammen.

### Sejlende o-løb

Sejlende o-løb er en sjov søaktivitet. Der lægges poster ud, så man kan sejle fra post til post. Posterne kan være på land i nærheden af en bro, som levende post i en båd der ligger for anker, eller som en død post bundet på en bundgarnspæl eller lagt ud som en bøje.

Der er utallige muligheder, og udformningen af løbet afhænger af de lokale forhold. Sørg for at afstanden mellem posterne ikke er så stor at løbet går i vasken hvis der er meget lidt vind. Husk at det er ulovligt at fortøje til eller binde noget på farvandsafmærkninger.

### Spækhuggerjagt

Hertil kræves en "spækhugger" - en trækloids med et ror, beregnet til en pind med et flag. "Spækhuggeren" slæbes efter båden i 10-20 meter line. Hver båd starter med fx 5 flag. Bådernes flag er i forskellige farver. Hvert flag sidder på en pind, som passer ned i røret på "spækhuggeren".

Det gælder om at erobre så mange flag som muligt fra de andre bådes "spækhuggere". Der kan laves forskellige regler for spækhuggerjagten, fx

- en afmærket bane som sejladslens skal foregå indenfor
- linerne må ikke oversejles
- flagene må kun tages med hænderne
- man må kun tage flag fra andre hvis man selv har flag i sin "spækhugger".

Aftal reglerne før jagten går ind.

### Kæntringsøvelse

Dette er en aktivitet der bør foretages mindst én gang om året, fordi besætningen her har mulighed for at se og opleve hvordan fartøjet opfører sig når det er fyldt med vand.

Kæntringsøvelser er en aktivitet der er nødvendig i den sikkerhedsmæssige uddannelse af søspejdere. Det kan blive det afgørende ved en kæntring eller bordfyldning, at besætningen har prøvet at bringe båden på ret køl og få den tømt for vand.

Lav fx en kæntringsøvelse på sommertogtet, når det er

lunt i vejret. Man kan selv bestemme i hvilken grad kæntringsøvelsen skal afspejle en ufrivillig kæntring. Skal besætningen være fuldt påklædt eller i badetøj? Skal der være grej i båden? Skal øvelsen foregå en stille dag hvor der ikke er bølger (bølger kan gøre det vanskeligt at tømme båden for vand)?

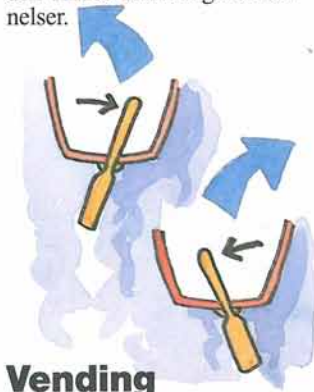
Sørg for at der er nogen der holder opsyn med kæntringsøvelsen og har mulighed for at hjælpe de både der er med i øvelsen.

# Manøvrering

Det kan være svært for uøvede at få en sejlbåd til bare at sejle - og ikke mindst derhen hvor man gerne vil. Der kan ligeledes opstå uventede situationer, som det kan være givtigt at have gennemtænkt inden man letter. Der gives derfor i det følgende en indføring i den grundviden der bør læres, inden man tager ud på sin første sejltur.

## Sejlrkning

Hovedreglen er at man ikke kan sejle lige mod vinden. Afhængig af bådtypen kan man sejle i en vinkel på omkring 45° i forhold til vinden. Skal man lige mod vinden, må man sejle siksak eller krydse, som det hedder. Afhængig af hvordan man sejler i forhold til vinden findes forskellige benævnelser.



## Vending

Der er to væsentlige manøvrer der går igen, når man sejler - at stagvende og at kovende. Ved disse manøvrer kommer sejlet over i den anden side af båden.

### Stagvending

Ved en stagvending styres båden op mod vinden, forbi vindøjet og over på den anden

## Styring

Båden styres mod roret. Roret virker kun når der er fart i båden. Jo hurtigere båden sejler, des mindre skal man bevæge roret for at styre båden. Man skal derfor altid sørge for at holde "styrefart" i båden.

Når man skal lære at styre en båd, skal man placere sig i **luv** side - modsat side af sejlet. Sejlet sidder i **læ** side. Luv og

læ er således betegnelser der skifter hver gang båden vender, og sejlet kommer over i den anden side. Når man sidder i luv side og skubber rotpinden væk fra sig - til læ, så sejler båden op mod vinden. Det hedder "at luffe". Trækker man i stedet rotpinden til sig - mod luv, så sejler båden væk fra vinden. Det hedder "at falde af". Styres man lige mod vinden, ligger man i "vindøjet".



side. Når båden passerer vindøjet, føres sejlene over til den anden side og gøres fast.

### Kovending

En kovending foregår ved at båden styres væk fra vinden, indtil vinden kommer ind lige bagfra, og båden sejler **læns**. Når man fortsætter drejningen,

kommer vinden ind i den anden side af sejlet, og sejlet skifter side.

En kovending man ikke er opmærksom på, kan let resultere i en kæntring, eller ødelægge både sejl og mast.

Blæser det kraftigt, må det tilrådes at foretage stagvendinger i stedet for kovendinger.



## Hårdt vejr

Enhver fartøjsfører bør, inden der sejles ud, vurdere vejret og dets mulige udvikling. Man bør derfor altid lytte til vejr-meldingerne. Er der varsel om hård vind, kuling eller storm for det farvand hvor man ønsker at sejle, bør man blive i havn.

### Rebning

Bliver vinden så kraftig at det er vanskeligt at sejle båden for fuld sejlføring, så foretag en rebning. At rebe betyder at mindske sejlarealet.

Man kan også vælge at tage forsejlet helt af og kun sejle videre for storsejlet. Sørg altid

for at rebe i god tid. Det kan være vanskeligt at rebe, når det først er blæst op.

### Underdrejet

Er man ude på åbent hav, og det er vanskeligt at sejle fordi bølgerne er kraftige, kan man få ro over båden ved at ligge underdrejet.

Når man ligger underdrejet, lader man forsejlet bakke, dvs at forsejlet er halet i modsatte side af storsejlet.

Båden sejler ikke eller kun ganske lidt fremad, men til gengæld driver båden sidelæns (stor afdrift) når man ligger underdrejet.

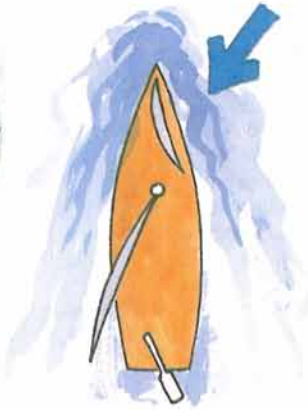
## Grundstødning

Er man stødt på grund og ikke umiddelbart kan komme af ved fx at krænge båden og styre udaf igen, er der kun én ting at gøre - båden skal samme vej ud, som den kom ind på grunden.

Hvis vinden blæser båden længere ind på grunden, er det nødvendigt at tage sejlene ned og eventuelt kaste anker.

Kan man ikke få båden ud ved hjælp af årer og stager, må man ikke tøve med at hoppe i vandet og skubbe båden ud.

Sørg for at få den person med som hoppede i vandet, når båden er fri og begynder at sejle.



## Ankrings- og fortøjningsteknik

En væsentlig del af den sejlermæssige uddannelse er at kunne efterlade sit fartøj forsvarligt.

### Ligge for svaj med anker

Sejler man i større joller eller kølbåde, kan det være nødvendigt at lade båden ligge for svaj. Når man skal lægge for svaj, er det vigtigt at ens ankerrej er i orden, dvs at ankeret er tilpas dimensioneret til båden, at der er et kædeforfang, og at ankerrossen er lang nok. Når ankeret er ude, skal der være plads så båden kan svaje hele vejen rundt uden at ramme andre både, broer, fiskenet osv.

Man kan godt lægge to ankre ud, men så skal de lægges samme sted og aldrig et forud og det andet agterud. Forfangets effekt kan forøges ved at binde en bly- eller jernklods til. Der kan også bruges en vanddunk fyldt med sten.

### Fortøjning på pæleplads

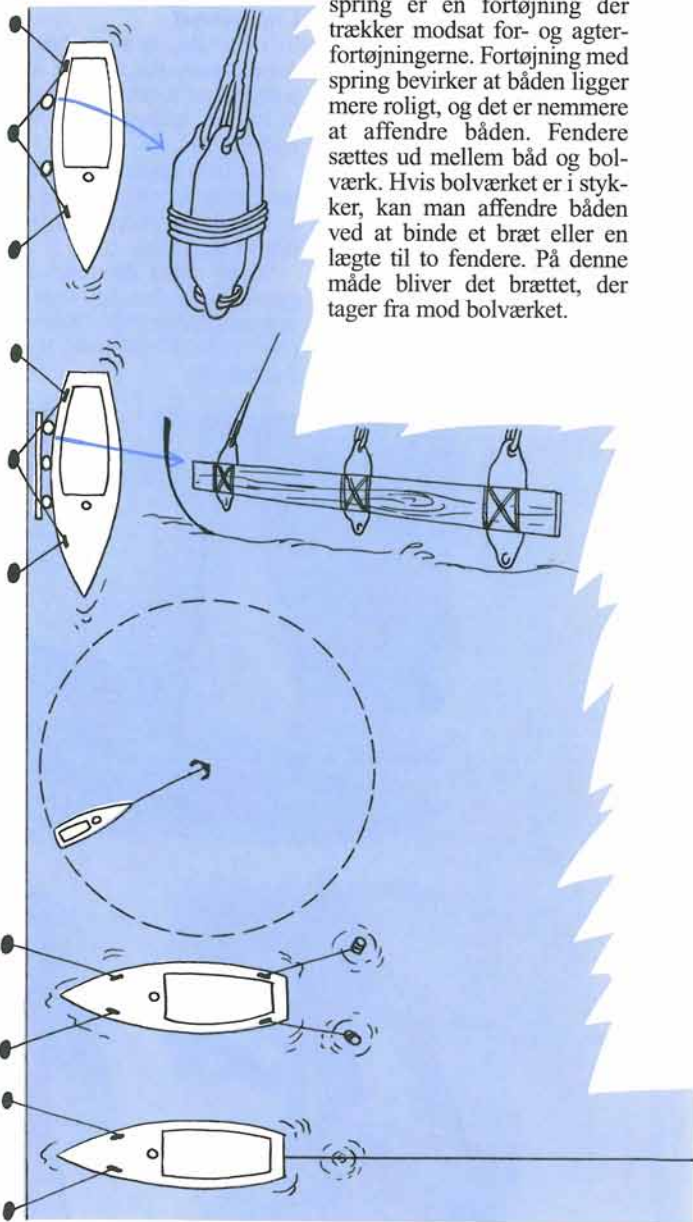
Der sættes en agterfortøjning ud til hver sin pæl og to forfortøjninger til broen. Der sættes fendere ud til hver side. Det er vigtigt at fortøjningerne ikke er så stramme at båden kommer til at hænge i dem når det bliver lavvandet.

### Fortøjning til bro med anker

Her lægges stævnen til broen og ankeret smides agterud. Ankeret skal derfor have fat i bunden 10-20 meter agten for båden, afhængig af vanddybden. Ankeret skal kastes **før** båden er helt inde ved broen. Hvis der er flere både der ligger fortøjet sådan, så sørg for at ankerrossen ikke kommer til at krydse andres ankerrosser, når ankeret kastes.

## Fortøjning med siden til bro

Båden lægges med en for- og agterfortøjning og to spring. ét spring er en fortøjning der trækker modsat for- og agterfortøjningerne. Fortøjning med spring bevirker at båden ligger mere roligt, og det er nemmere at affendre båden. Fendere sættes ud mellem båd og bolværk. Hvis bolværket er i stykker, kan man affendre båden ved at binde et bræt eller en lægte til to fendere. På denne måde bliver det brættet, der tages fra mod bolværket.



## Havnemanøvre

Noget der for de fleste sejlere er svært, og som kræver meget øvelse, er havnemanøvre – når man skal ud og ind af havnene. Det er selvfølgelig fordi der her ofte er meget lidt plads.

Havnemanøvre er noget der kræver rutine. Det er vigtigt at man kender sin båd: hvor hurtigt reagerer den på roret, hvor meget plads skal den have til en vending og ikke mindst, hvor længe er den om at "løbe" farten af sig.

Hvis man ikke er så erfaren i at lave havnemanøvre med sin båd, kan man vælge den sikre løsning: smid sejlene og ro i havn, eller sejl ind kun for storsejlet. Under alle omstændigheder skal man altid være parat til at smide sejlene når man sejler i havn. Det er ingen skam at ro i havn – tværtimod, det viser at man ikke er dumdristig, men vælger en løsning man ved man kan magte.

### Før sejlads

Hver gang man starter på en sejlads, er der nogle ting, der skal være i orden:

- alle om bord skal vide hvem der er fartøjsfører på sejladsen
- en ansvarlig leder har givet tilladelse til sejladsen
- der er skrevet logbog
- alle om bord har redningsvest på
- alt nødvendigt grej er om bord
- vejrmeldingen er aflyttet.

## Søvejsregler

På samme måde som på land findes der på søen nogle færdselsregler der skal overholdes. Disse søvejsregler gælder for alle, stor eller lille, og for alle fartøjer, selv de mest primitive. Reglerne gælder i alle farvande der kan besejles af søgående fartøjer.

En af reglerne siger at der altid skal være en skipper om bord på ethvert fartøj. Det er skipperen der bestemmer hvordan fartøjet skal sejles, og det er også skipperen der har

ansvaret for at alt går rigtigt til.

Af andre vigtige regler kan nævnes:

- den, der skal vige, skal i god tid vise, at han har tænkt sig at overholde sin vigepligt
- den, der har retten til vejen, skal holde kurs og fart
- man har altid pligt til at gøre alt, hvad man kan for at undgå kollision – også selv om man har retten til vejen
- man skal altid handle i overensstemmelse med godt sømandskab.

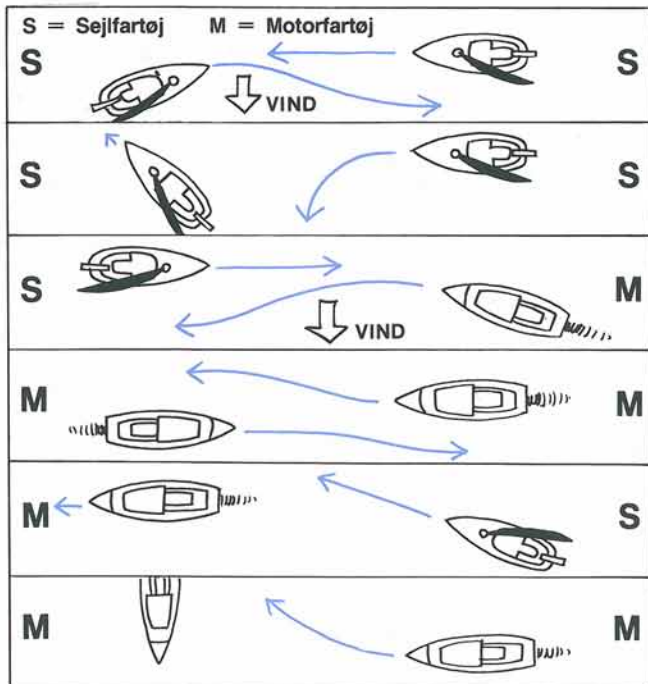
### Vigeregler

Søvejsreglernes vigeregler ligner lidt dem der gælder på vejene i land.

Den første vigeregel er at indhentende fartøj skal vige. Man er indhentende hvis man

nærmer sig et andet fartøj fra en retning hvor man vil kunne se det andet fartøjs agterlys.

De øvrige vigeregler tages i brug når der ikke er tale om indhentning.



## Lanterner

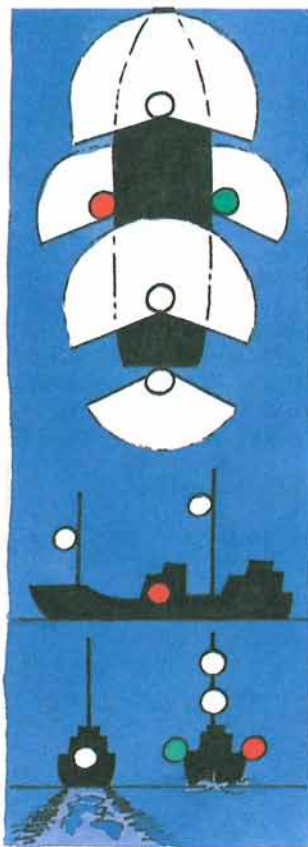
Lanterner har man om bord for at andre sejlere om natten kan se hvad det er for et skib de møder, og se hvilken retning det sejler i. Hver type skib har sin helt egen kombination af lanterner. Lanterneerne er delt i:

- toplys
- sidelys
- agterlys
- slæbelys
- lys synligt hele horisonten rundt
- blinklys.

Tegningen viser de vinkler som toplys, sidelys og agterlys udsendes i.

Lysene passer sammen, sådan at man ikke kan se agterlys når man kan se top- og sidelys, og omvendt. Overgangen sker i vinklen  $22,5^\circ$  agten for tværs. Toplys og agterlys er hvide, mens sidelyset i bagbord er rødt og i styrbord grønt. Slæbelys har samme placering som agterlys, blot er lys gul.

Blinklys bruges kun af luftpudefartøjer. Det skal blinke mindst 120 gange i minuttet.



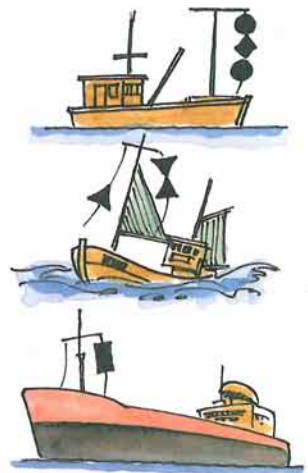
## Dagsignaler

På samme måde som lanterneerne om natten kan give information om skibes type og kurs, kan dagsignaler give information om skibenes type. Ofte kan man ikke umiddelbart se på et skib, at det fx er begrænset i sin evne til at manøvrere.

Derfor findes der nogle signalfigurer, der kan kombineres og bruges til at vise dette.

Dagsignalerne består af:

- kugle
- diamant
- kegle
- cylinder.



## Søkort

Søkort er det vigtigste hjælpemærktøj til at finde vej på vandet.

I søkortet er alle detaljer af betydning for navigeringen gengivet. Det er fx kendemærker på land: kirker, skorstene, fyr, bakker og havne – og i vandet: bøjer, vanddybder, bundens beskaffenhed, vrage, store sten osv.

En signaturforklaring til søkortene findes i "Kort A", et hæfte der udgives af Farvandsdirektoratet.

## IALA-systemet

IALA er et system af farvandsafmærkninger der er internationalt anvendt. De er beskrevet detaljeret i Farvandsdirektoratets hæfte: "Afmærkning af danske farvande". Systemet består i en række afmærkningsbøjer, der er delt i:

- sideafmærkninger
- kompasafmærkninger
- isolerede fareafmærkninger
- midtfarvandsafmærkninger
- specialafmærkninger.

De mest almindelige bøjers udseende er vist på tegningen.



# Navigation



## Fyr

For at kunne sejle om natten er det nødvendigt at kunne orientere sig ved hjælp af fyr.

I søkortene kan man se fyrenes position, hvilke farver de udsender i forskellige vinkler, hvordan de blinker (fyrets ka-

rakter), hvor kraftigt de lyser, og hvor høje de er. Ud fra disse oplysninger kan man skelne de enkelte fyr fra hinanden.

Her er nogle eksempler på de mest almindelige fyrkarakterer:

F	Fast lys
FFL	Fast lys med kraftigt blink
FL	Fyr med et-blink (flash)
LFL	Fyr med langt blink
FL(2)	Fyr med gruppeblink, her 2 der gentages med faste mellemrum
Q	Fyr med hurtigblink – 60 pr minut (quick)
VQ	Fyr med meget hurtige blink
Q(3)	Fyr med gruppe-hurtigblink
Q(6)LFL	Fyr med gruppe-hurtigblink + langt blink
Oc(3)	Fyr med gruppe-formørkelse med 3 formørkelser i ellers fast lys
ISO	Lys og mørke lige længe

F	
FL	
FL(2)	
Q	
Q(3)	
Oc(3)	
ISO	

## Pejling

Når man sejler, skal man altid følge med på søkortet for at vide hvor man er. Derfor er det tit nødvendigt at bestemme positionen.

Er man i nærheden af land, er det mest almindelige at lave en krydspejling.

Man udvælger to synlige faste punkter på land, der også er markeret på søkortet. Herefter bestemmes kompasskursen til dem begge, og de to kurser tegnes ind på søkortet. Der hvor de indtegnede kurser skærer hinanden, ligger båden.



# På sejltur

Hvad enten man dyrker land- eller vandaktiviteter, fås de største oplevelser når man er på tur.

Ikke mindst en sejltur kan give oplevelser ud over det sædvanlige. Men turen skal planlægges grundigt.



## Planlægning

En sejltur over flere dage kan planlægges på mange måder. Man kan arrangere det sådan at man sejler fra havn til havn og overnatter i de enkelte havne. Sejler man i kølbåde eller større joller, kan man også finde en god og velegnet ankerplads, hvor man så ligger for anker natten over og sover i bådene. Sejler man i mindre joller med sænkekøl, kan man trække bådene op på stranden og sove i telt eller bivuak.

Man kan også planlægge turen sådan at man sejler hele natten, enten fordi man skal nå langt, eller fordi man har lyst til at prøve at sejle en nat. Natsejlsads må dog frarådes hvis fartøjsføreren ikke har mange års sejlsads erfaring.

Inden man tager afsted på turen, er der flere ting der skal huskes:

- aflyt vejrmedlingen inden afgang og bliv i havn hvis der varsles dårligt vejr
- hav en kontaktperson som der ringes til fra hver havn der anløbes, og igen inden afgang
- sørg for at forældre/pårørende til alle om bord ved hvem kontaktpersonen er
- gå båden efter og sørg for at alt det grej der skal være om bord på en tursejlsads, er der. Dette bør fremgå af gruppens sejlsadsreglement
- sørg for at alle har husket personligt udstyr som spise-grej, olietøj, sejlerstøvler, sovepose, ekstra tøj
- check efter at det fælles udstyr er om bord: søkort, køkkengrej, vand, eventuelt gasblus, mad, tørre tændstikker, lygte eller petroleumslampe, telt osv.

## I havn

Hvis man på turen kommer til havne som man ikke kender, er det en god idé at finde havnefogeden eller havnekontoret for at se om der er specielle regler for denne havn. Fx omkring opstilling af telte, om der må laves bål, havnepenge osv.

Husk, i en havn er havnefogeden den øverste myndighed, så alle henstillinger, anvisninger og påbud fra havnefogeden skal efterkommes. Havnefogeden kan om fornødent bortvise sejlere fra havnen for kortere eller længere tid.

Når man ligger i en havn, er der andre sejlere som man skal tage hensyn til. Ligger båden fortøjet uden på andre både, skal man gå stille og roligt når man skal i land, og begrænse færdslen over de andre både mest muligt. Mange sejlere går tidligt til køjs.

# Afrigning og vinteropbevaring

Vinterklargøring er en vigtig del af vedligeholdelsen af en båd. Behandles båden korrekt, kan der spares mange timers forårsarbejde og penge til reparation.

Tovværk og sejl skal vaskes i ferskvand for at fjerne salt. Saltkrystaller er skarpkantede og slider meget på grejet. Det er en god idé at rengøre bunden udenbords, med vand og sandpapirsvampe. Herved undgås arbejdet om foråret, og det våde snavs er meget lettere at løsne. Desuden undgår man støvet fra bundmalingen. Dette støv er meget giftigt at indånde.

## Optagning

Korpset har en kollektiv forsikring af fartøjer, og det indebærer at båden skal tages op og være på land i perioden fra 16. november til 31. marts, medmindre andet er aftalt med forsikringsselskabet.

## Tømning og rengøring

Bundproppen fjernes, så der ikke kan komme til at stå vand i båden. Sker det, vil bunden frostsprænges.

Sørg ved træbåde for at få skidtet ud fra alle kroge. Så får båden en chance for at tørre inden forårsarbejdet. Skrab eventuelt lak og maling af, hvor træet er meget vådt.

## Understøtning

Båden skal understøttes med bukke der er forsvarligt fastgjort. De må ikke kunne flytte sig i stormvejr og skal stå på fast grund, så de ikke synker i hvis det regner. Forsikringen dækker ikke skader der opstår fordi båden ikke har været ordentligt understøttet.

## Overdækning

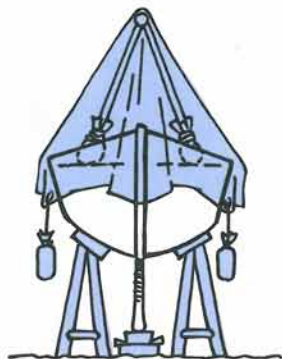
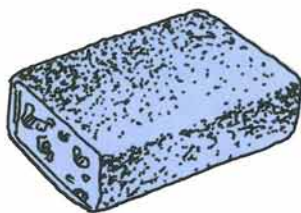
Overdæk med en tæt presenning der dækker hele båden.

Læg den over en lægte der går fra stævn til agter, og klods lægten op, så taghældningen bliver på mindst 30°. Småhuller i presenningen betyder ikke noget når vandet kan følge presenningens bagside. Sørg for at stativet ikke kan lave mærker i båden under vinterstormene. Snør nogle klude omkring hvor stativet rører båden.

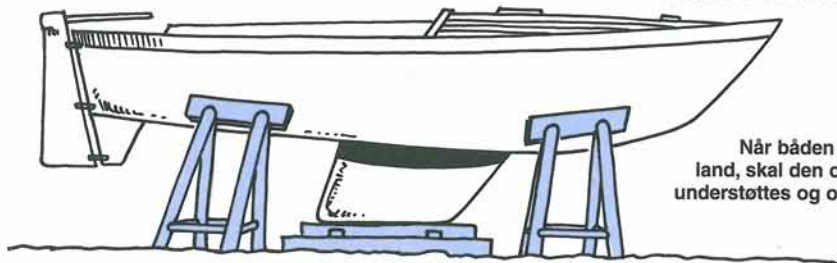
Presenningen skal nå så langt ned om båden som muligt, især ved træbåde. Ellers vil den tørre for voldsomt i blæst og få sprækker i klædningen.

Der skal dog kunne komme frisk luft ind under presenningen, så fugt kan blive fjernet.

Sandpapirsvamp



Når båden kommer på land, skal den omhyggeligt understøttes og overdækkes.



# Kanoer og primibåde

Det er ikke nødvendigt at købe en båd for at kunne dyrke søaktiviteter. En gruppe der har lyst til at lave søaktiviteter, kan starte med fx at lave en sommertur hvor søaktivitet er det gennemgående tema.

Aktiviteterne kan fx være selv at bygge en båd eller en primitiv flåde som kan sejle eller i det mindste flyde.

Det er også muligt at leje kanoer mange forskellige steder. Hermed kan man kombinere søaktiviteten med en ufor-

glemmelig naturoplevelse, som det er at sejle ned ad fx Gudenåen.

Man kan vælge at sejle til et nyt sted hver dag eller at ligge i en fast lejr – standlejr – og så lave forskellige kortere eller længere søaktiviteter derfra.

Inden man starter på nogen form for søaktiviteter, skal man sætte sig ind i de "Sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter som gælder for DDS. Bestemmelserne findes i DDS-håndbogen.



## Standlejr

Når man første gang vil prøve søaktiviteter, er det nemmeste nok at ligge i en standlejr der ligger tæt på vandet og helst ved beskyttede eller lukkede farvande, såsom søer, fjorde, sunde osv. Det er en god idé at prøve at finde egnede lejrpladser ved østvendte kyster, fordi de ofte giver læ for de fremherskende vestenvinde.

De forskellige aktiviteter kan strække sig over kortere eller længere tid. En sjov og spændende opgave for begyndere er at bygge en simpel båd.

## Sejlende sommertur

Ønsker man at sommerturen skal indeholde meget sejlads, kan den planlægges så man når til et nyt sted hver dag.

### Kanotur

En af måderne kan være at leje kanoer og sejle ned ad fx Gudenåen eller ned ad en svensk elv.

Der findes udlejningsbureauer, som lejer kanoer ud til netop disse formål. Her kan man få råd og vejledning om priser og velegnede ruter.

Der er også nogle søgrupper

der ejer kanoer og bruger dem som faste aktiviteter. Disse grupper kan man også kontakte og få råd og vejledning omkring praktiske problemer.

"Søarbejdsgruppen" (henvendelse til korpskontoret) kan hjælpe til med at skaffe kontakt til en søspejdergruppe med kanoer.

Der findes et specielt sæt "Sikkerhedsbestemmelser for kanoaktiviteter", som man skal sætte sig grundigt ind i inden man starter sådan en kanotur.



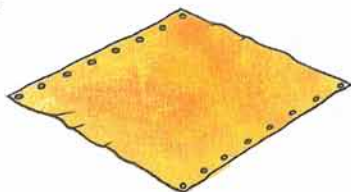


# Sejldugsbåd

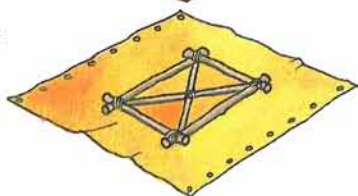
En primibåd kan fx være en sejldugsbåd, også kaldet presenningbåd. Grundstrukturen i sejldugsbåden er en ramme bygget af rafter og en presenning der snøres op omkring rammen.

Det primære ved sejldugsbåden er at få en båd med en stor bæreevne, så den kan bære den eller de spejdere der skal om bord, men det er også vigtigt at få en god stabilitet, så båden ikke vælter ved den mindste bevægelse. Bæreevnen afhænger af trærammens størrelse, og hvor godt presenningen er spændt ud. Stabiliteten afhænger af hvor høje kanter der er over vandet, og hvor godt trærammen er snøret sammen. Det skal helst ikke være sådan at hvis båden vipper lidt, så løber vandet ind over kanten.

1. Presenningen breddes ud på jorden.



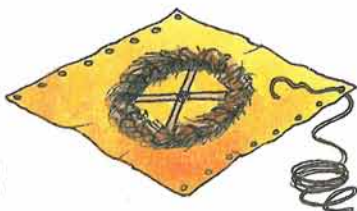
2. En træramme med skråstivere bygges og lægges oven på presenningen.



3. En masse granris samles og snøres sammen til pølser med en diameter på omkring 1/2 meter.



4. Pølserne af granris su trærammen hele vejen



5. Presenningen trækkes omkring ramme og græs og snøres sammen.



6. Båden drives frem med pæler, pagajer eller lignende.

I stedet for at bruge granris til at lave siderne med – det er ikke sikkert at der er en gran-skov i nærheden – kan der bygges et helt rafteskelet (kasse). Dette kræver selvfølgelig en del flere rafter og mere besnoringsarbejde. Det er vigtigt at få skråstivere i felterne for at gøre båden mere stabil. Skelettet placeres oven på presenningen som løftes op om siderne og snøres sammen.

Sejldugsbåde er så enkle at lave at de sagtens kan laves som halvdagsaktiviteter hvis materialerne er skaffet på forhånd.

Det er vigtigt at få nogle gode, solide og vandtætte presenninger med øjer der kan holde til at blive snøret stramt sammen.

Der er også primibåde som kræver lidt mere forarbejde. Hvem har ikke drømt om at bygge en båd af mælkekartoner eller en kano af en udhulet træstamme.

## Mælkekartonbåd

Det er muligt at bygge en båd af mælkekartoner, som man kan sejle i. Det kræver selvsagt mange mælkekartoner, så man må starte indsamlingen af tomme mælkekartoner i god tid.

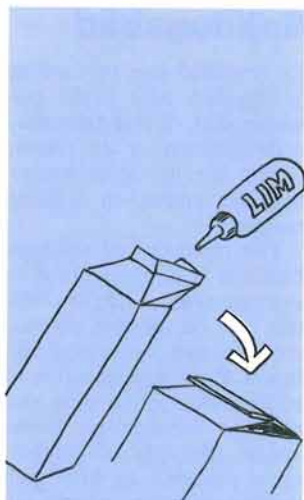
Det gælder om at få gjort de tomme mælkekartoner tætte. Dette klares ved at smøre en strimmel lim på, der hvor kartonen er åbnet og eventuelt forstærke lukningen med et stykke tape.

Brug vandfast lim og tape. Det er bedst at benytte de høje mælkekartoner for de mælkekartoner som åbnes ved at man

river et stykke af pappet af, er vanskelige at få tætte igen.

Selve båden bygges ved at man limer kartonerne sammen til den form som man ønsker båden skal have. Bunden og siderne, som jo skal modstå vandpresset, laves i flere lag, hvor lagene forskydes. Dette øger stabiliteten og gør også båden mere tæt.

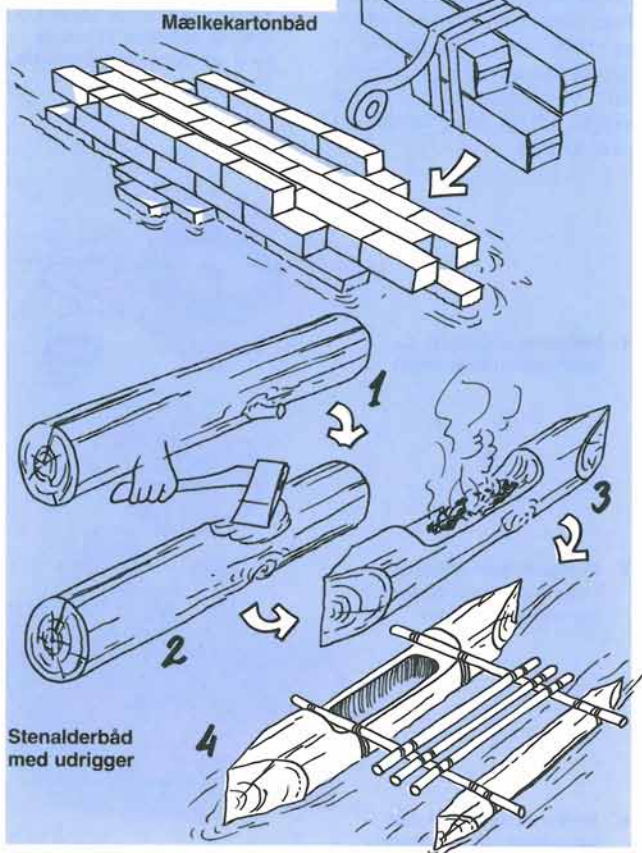
En mælkekartonbåd er kun beregnet til enkelte sejladser, for med tiden opløses pappet i kartonerne, og båden går fra hinanden.

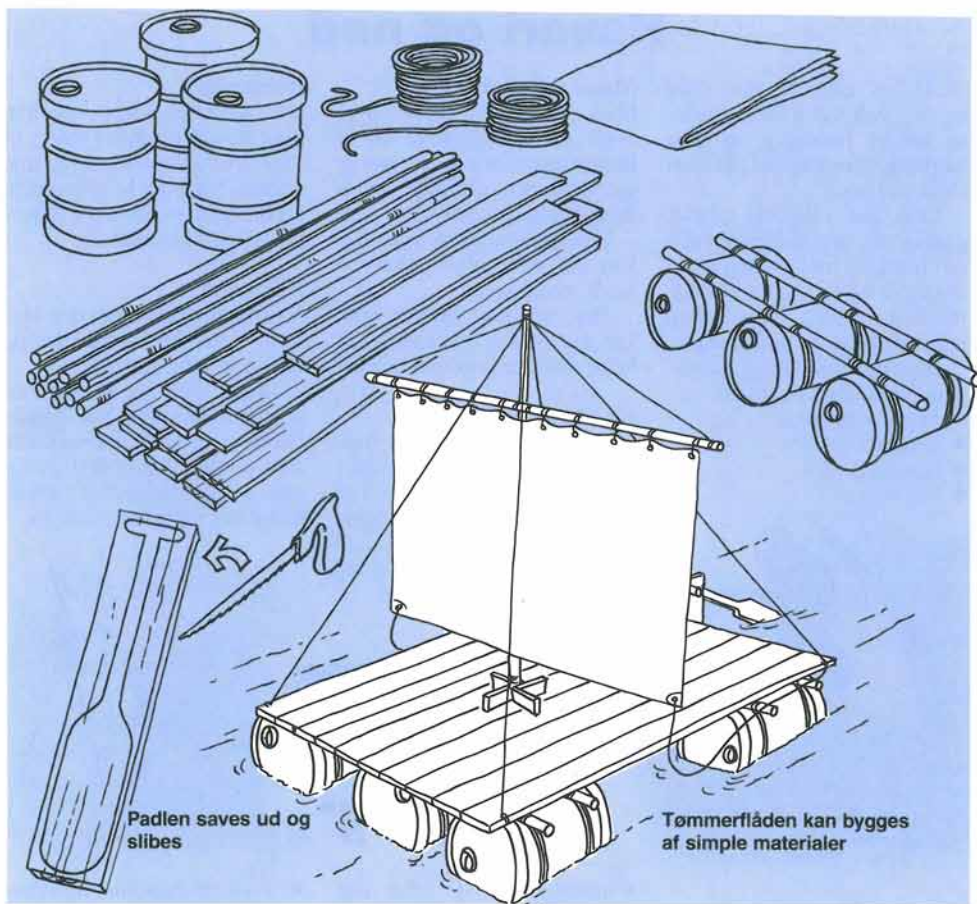


## Udhulet træstamme

Har man mulighed for at skaffe en stor træstamme med en diameter mellem  $\frac{1}{2}$  og 1 meter, så er det alle tiders aktivitet at lave en kano på god gammeldags indianermanér. Det kræver meget arbejde at udhule en træstamme, og det kræver at man er god til bruge en økse. Udhulningen kan også laves ved at lade gløder brænde ned i træstammen, fx natten over. Det kræver nogle gode store glødebål, hvorfra man lægger gløderne op midt på træstammen. Når gløderne er brændt ud, er man kommet et lille stykke længere ned i træstammen.

Når den udhulede træstamme er blevet søsat, kan det vise sig nødvendigt med en "udrigger" for at få kanoen stabil. En udrigger er hurtigt lavet ved hjælp af 2 rafter, der bindes på tværs af kanoen. Pindene rager ud til den ene side og for enden surres en lille træstamme på.





## Tømmerflåde

En tømmerflåde kan bruges til andet end at redde folk som har lidt skibbrud. Man kan bruge tømmerflåder i stedet for kanoer. Det er dog mere praktisk at lave én stor tømmerflåde som alle kan være på, end at lave flere små.

Tømmerflådebygning er en udmærket aktivitet til de første dage på sommerlejren, men der er nogle praktiske ting der skal være i orden.

Der kræves en del materiel til en tømmerflåde: opdriftsmiddel, fx i form af lufttætte

tanke/tønder/dunke, tovværk til besnøringer, rafter til skeletet hvor opdriftsmidlet skal gøres fast, eventuelt jævne planker eller forskallingsbrædder til dæk.

Der skal også være noget til at styre tømmerflåden med, fx padler, et ror, en mast med et lille sejl – hvis man regner med at sejle med vinden – eller stager til at stage sig fremad med på lavt vand.

Det er vigtigt at opdriftsmidlet sidder godt fast, fx lukket inde i et træskelet, det bør

under alle omstændigheder bindes fast med tovværk.

Hvis tømmerflåden er beregnet til at transportere grej og udrustning, så lav en platform midt på flåden, som er lidt højere end dækket, så eventuelle bølger der skyller ind over tømmerflåden, ikke gør grejdet vådt.

En sommertur på tømmerflåde bør foregå på en å eller sø uden alt for meget strøm. Det er rarest hvis man selv kan bestemme hvor man skal sejle hen.

# Havari og nød

“Kun en tåbe frygter ikke havet”, lyder et kendt slogan, og det er livsvigtigt at man bærer sig fornuftigt ad når man færdes til søs.

Sker der alligevel uheld, gælder det om at bevare roen og hurtigst muligt begrænse skaderne og forsøge at udbedre dem, inden situationen udvikler sig til en nødsituation.

De mest almindelige alvorligere havarier og uheld er:

- mand over bord
- knækket mast
- beskadiget ror
- kæntring.



## Mand over bord

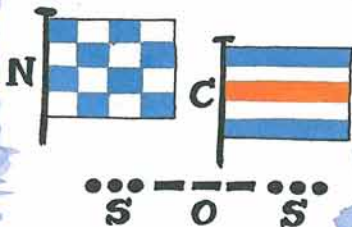
Hvis en person falder over bord, er det vigtigt at en af besætningen hele tiden holder øje med den uheldige, mens fartøjet bliver vendt.

Hvis personen tabes af syne, kan det være uhyre svært at finde stedet igen.

Har man ikke kræfter nok, kan man ved at bruge fx et sejl hejse den overbordfaldne op.

## Knækket mast

Er masten knækket, må man vurdere om der er en risiko for at masten slår hul i båden. I så fald er det bedst at kappe tovværket hurtigst muligt. Lad eventuelt en ende sidde og tag masten på slæb på afstand.



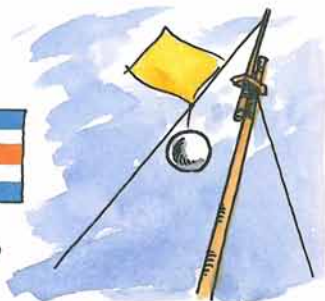
## Rorskader

Hvis roret beskadiges, må man søge at styre på anden måde, fx med årer, eller ved at trimme sejlene. Med lidt held kan man måske fastgøre tovværk til rorbladet og styre med det.

## Kæntring

Hvis båden kæntrer er den vigtigste regel: bliv ved båden og forsøg at rette den op.

Det er lettere at få øje på de kæntrede når de er ved båden. Bliver man nødt til at opholde sig i vandet, skal man stramme tøjet til og ligge stille. Herved reduceres varmetabet meget.



## Nødsignaler

Man er i nød når der er fare for skib og besætning. Det er ikke nødvendigvis nogen nødsituation hvis masten knækker, hvis nogen er bange eller en om bord er kommet til skade, medmindre det er en farlig situation.

I en nødsituation findes der en række nødsignaler man kan benytte til at bede om hjælp:

- røde nødraketter
- røde håndblus
- orange røg
- udsendelse af SOS
- udsendelse af MAYDAY

- nødsignalet NC efter den internationale signalbog
- et signal bestående af et firkantet flag med en kugle, eller noget der ligner en kugle over eller under flaget
- langsom og gentagen hæven og sænken af armene, udstrakt til hver side
- flammer om bord
- uafbrudt brug af tågehorn.

- hvide raketter eller håndblus
- internationalt etbogstavsignal: V (ønsker hjælp), F (kan ikke manøvrere) eller K (ønsker forbindelse).

## Opmærksomhedssignaler

Hvis man ikke er i direkte nød, men alligevel ønsker at tiltrække opmærksomhed for at få hjælp, kan det gøres ved hjælp af:

## Kuldedød

Afkøling af kroppen er farlig. Man bliver sløv og kan blive bevidstløs og dø. Den frysende skal have varmt tørt tøj på, men må ikke direkte opvarmes og må aldrig få alkohol, men gerne varme og søde drikke fx kakao.

Se også side 159.