



Søkyndigmappen

Index

Side	3	Kære Søkyndige velkommen.
	4	Ansvarsfordelingen i en Søgruppe.
	5	Udskrift af korpsets love fra Mini-håndbogen.
	5	Bestyrelsens ansvar.
	6	Oversigt over Søsikkerhedsbestemmelserne (SBS).
	7	SBS
	22	Fartøjscertifikater og registrering af fartøjer.
	25	Lystfartøjsforsikring.
	26	Hvordan kan en søkyndig hjælpe lederne i en søgruppe?
	28	Se på kano.
	29	Se på Optimistjolle.
	31	Se på motorjolle.
	32	Se på Svendborgjolle.
	33	Se på Wayfarerjolle.
	34	Se på Ålborgjolle.
	35	Se på Kølbåd.
	37	Checklist for Træbåd.
	38	Checklist for Glasfiberfartøj.
	39	Sikkerhedsudrustning i søspejderfartøjer.
	40	Specielt om ankerudrustning.
	41	Forslag til udstyr i Kano / Kajak.
	42	Forslag til udstyr i en båd.
	43	Om opdriftsmidler.
	45	Vejledning om Wayfarer.
	56	Vejledning om Kano
	59	Yderligere hjælp og information.

Kære søkyndige

Søarbejdsgruppen siger dig tak, fordi du har ladet dig vælge som søkyndigt medlem i din gruppe og dermed støtte gruppen og især lederne i det daglige arbejde vedr. det søspejdermæssige.

Denne materialesamling, som vi kalder Søkyndigmappen, er lavet for at lette dig i dit arbejde med at opfylde de love og bestemmelser, der spec. gælder for en søgruppe.

Materialesamlingen er tænkt som et opslagsværk og inspirationskilde til arbejdet.

Forhåbentlig kan den hjælpe dig.

Skulle du savne noget i indholdet, hører vi meget gerne fra dig. Ligeledes er vi altid parat til at hjælpe dig, hvis du er i tvivl om noget som helst. Bare sig til!

Søkyndig medlemskursus.

Udover at stille dette materiale til rådighed for alle søkyndige, indkalder Søarbejdsgruppen hvert år til et aftenmøde spec. for de søkyndige.

Her vil vi behandle aktuelle emner om søsikkerhed, eventuelt sætte fokus på et specielt problem, og afklare spørgsmål, som måtte røre sig i grupperne.

Aftenmødet vil normalt finde sted en hverdagsaften i marts/april måned.

Vi finder det meget vigtigt, at de søkyndige bakker op om disse årsmøder. Specielt er det vigtigt for nye søkyndige, og erfarne søkyndige vil kunne bidrage væsentligt til mødernes indhold med deres praktiske erfaringer, og dialogen vil sikre, at alle får noget med sig hjem.

Endnu en gang:

Velkommen til dig som søkyndigt medlem!

Vi ser frem til din opbakning og et godt samarbejde

Venlig hilsen
Søarbejdsgruppen

Ansvarsfordelingen i en søgruppe

1. LANDET:

Love: Søloven, SOLAS.

Regler: Søvejsregler m.m. – Søfartsstyrelsen.

2. KORPSET (DDS):

Love: DDS Håndbogen + § 22 mf.: Særlige regler for søgrupper.

Regler: Søsikkerhedsbestemmelser (DDS).

3. GRUPPEN:

Love: Evt. vedtægter, men i overensstemmelse med ovennævnte.

Regler: Lokale Sejladsbestemmelser - reglement.

4. SKIBET:

Love: Uskrevne.

Regler: indretning m.m., krav (el og gas), udstyr osv.

ad 1. LANDET: Ansvar (love og regler): fartøjsføreren og reder (ejer).

ad 2. KORPSET: Love, Ansvar: Grupperådet (forældrene), bla. valg af Bestyrelsen + søkyndigt medl. Bestyrelsen skal fastsætte regler i lokalt Sejladsreglement/bestemmelser skal indeholdende bla.:

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Sejladsområde(r) | 4. Forlange søsikk. bestemm. overholdt, og gennemgås |
| 2. Max. og min. bemanning. | gruppens bestemmelser hvert år. |
| 3. Hvem, der må føre bådene. | 5. Evt. fravigelse for brug af redningsvest. |
| | 6. Registrering af bådene hvert år i DDS. |

NB! Alene har det søkyndige ikke ansvaret for søsikkerheden; det kan uddelegeres til den søkyndige, men det er stadig den samlede Bestyrelse, der har ansvaret.

ad 3. GRUPPEN: DDS's og egne sejladsbestemmelserne/reglementet forlanges overholdt. Ansvar: Bestyrelsen, men i praksis er det lederne.

ad 4. SKIBET: Ansvar (love) fartøjsføreren, men Søloven er overholdt jf. ovennævnte pkt.1. Ansvar: (regler) fartøjsføreren (bemanning, redningsvest, obligatorisk udstyr, skib og besætnings sikkerhed).

De understregede er de ansvarlige.

Gruppens egne Sejladsbestemmelser/reglement skal bla. indeholde noget om:

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. Sejltiladelse af hvem, vejret, hjemrapportering. | 6. <u>Fartøjsfører.</u> |
| 2. Lokalt Sejladsområde(r). | 7. <u>Max./min-bemanning.</u> |
| 3. <u>Svømmefærdighed.</u> (mim. 200m) | 8. <u>Ingen tvang</u> |
| 4. Brug af redningsvest/svømvest | 9. <u>Hensigtsmæssig påklædning.</u> |
| 5. Sejladsjournal | |

Udskrift af korpsets love fra DDS-håndbogen.

§ 22. Supplerende regler for grupper med søaktiviteter

1. En gruppe skal søge anerkendelse som søgruppe, hvis gruppen ejer eller for længere tid låner eller lejer fartøjer, eller hvis en eller flere afdelinger har til hensigt at have regelmæssige søaktiviteter.

2. I søgrupper skal der som ekstra medlem vælges et søkyndigt medlem til bestyrelsen. Det søkyndige medlem må ikke være leder i gruppen og skal være mynig. Det søkyndige medlem må gerne bestride andre poster i bestyrelsen.

3. Bestyrelsen er ansvarlig for, at de af Korpsledelsen fastsatte sikkerhedsbestemmelser er overholdt. Bestyrelsen kan dog med Korpsledelsens godkendelse fastsætte regler om fravigelse af kravet om benyttelse af redningsvest. I konkrete situationer må vurderingen af nødvendigheden af redningsvest aldrig overlades til personer under 18 år.

4. Bestyrelsen fastsætter regler for maksimum og minimumstal af personer om bord på hvert enkelt af de af gruppen benyttede fartøjer, samt bestemmer hvilke personer, der har tilladelse til at føre de forskellige fartøjer.

5. Hvert år inden sejlsæsonen påbegyndes eller straks ved anskaffelse af nye både i sejlsæsonen indsender bestyrelsen fartøjscertifikater til Korpskontoret for alle fartøjer, der agtes anvendt til søaktiviteter for gruppens medlemmer. Fartøjscertifikaterne underskrives af:

1) Bestyrelsesformanden

2) Det søkyndige medlem

3) En gruppeleder eller den respektive afdelingsleder.

Korpset anerkender modtagelsen af de indsendte certifikater over for gruppen og divisionen, efter de har været forelagt korpsets søansvarlige.

§ 50,6. Om spejdercentre.

Spejdercentre og arrangementer, der agter at drive en del af arbejdet til søs, skal opfylde regler svarende til grupper med søaktiviteter jf. § 22. (se ovenfor).

Bestyrelsens ansvar.

Sørge for:

Valg af søkyndigt medlem.

At korpsets sikkerhedsbestemmelser overholdes.

Fartøjscertifikater og meddelelser til korpset.

Klassifikation af gruppens fartøjer.

Kontrol af redningsmidler og sikkerhedsudstyr.

Kontrol af sødygtighed og flydeevne.

Fastsætte regler for:

Maksimum og minimum besætning.

Svømmefærdigheder.

Eventuel brug af svømmevest.

Eventuel fravigelser for kravet om brug af redningsvest.

Hvem der må føre hvilke fartøjer hvor og hvornår.

Vedtage:

Egne sejladsbestemmelser.

Oversigt over Søsikkerhedsbestemmelserne (SBS).

Indholdsfortegnelse:

1. Omfang
2. Definitioner
3. Materiel
4. Søaktivitet
5. Spejderen
6. Fartøjsføreren
7. Lederen
8. Gruppestyrelsen
9. Andre bestemmelser
10. Korpsledelsen

+ Vejledninger til ovennævnte punkter.

1. Omfang.

1.a. Sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter (SBS) gælder alle spejdere bestemmelser (*jfr. def. 2.g*), der som spejdere deltager i søaktiviteter (*jfr. def. 2.a*). (se *vejl.*)

1.b. En **gruppe**, der ejer eller for længere tid låner eller lejer fartøjer, (*jfr. def. 2.b*), og/eller som regelmæssigt arbejder med søaktiviteter i Danmark eller udlandet, skal anerkendes som søgruppe.

Reglen gælder også et **spejdercenter**, herunder et selvstændigt organiseret storskib, tilknyttet DDS.

Ethvert sted i bestemmelserne, hvor ordet gruppe forekommer, er det analogt med center. (se *vejl.*)

1.c. Grupper og en arrangementer, der kun **lejlighedsvis** arbejder med søaktiviteter (f. x. en weekend sejlads på tømmerflåde, eller en uges kanotur), skal ikke anerkendes som søgruppe, men **SBS gælder ælder alligevel**.

Vejledning til Sikkerhedsbestemmelser for Søaktiviteter

vejledning 1.a. SBS gælder altså ikke kun søspejdere, **men alle medlemmer af DDS og andre som deltager i søaktiviteter, arrangeret af DDS' enheder.**

Reglerne gælder også for sejlads i lejede kajakker, kanoer og andre fartøjer, både i Danmark og i udlandet, uanset hvilke godkendelser udlejer har. Reglerne gælder derimod ikke sejlads i fartøjer, der udlejes med fører. Sådanne fartøjer anses for erhvervsfartøjer, og ansvaret for sejladsen påhviler føreren og ejeren af erhvervs-fartøjet. Derfor må styrelse og ledere alligevel overveje, om elementære søsikkerhedskrav er opfyldt. F.eks.: Tur med et lystfiskerfartøj, lejrskoleskib eller vikingeskib.

vejledning 1.b se DDS' love §22, §29.5, §43.5 og §50.6 længere tid = mere end en måned. SBS gælder også spejdere, der som medlemmer af DDS deltager i søaktiviteter på spejdercentre, der ikke er anerkendt af DDS.

2. Definitioner

2.a. Søaktivitet: Enhver aktivitet på eller i vand, dog bortset fra almindelig færdsel, badning fra strand eller bro. Aktivitet på eller i lavt vand (under 0,5 m. dybde), fx fangst af haletudser eller krabber, brobygning over en grøft m.v. er ikke omfattet af disse bestemmelser.

2.b. Fartøj: En indretning, der permanent (dvs. med en levetid på mere end f. x. en weekend eller en sommerlejr) er beregnet til at fragte personer eller gods på vandet.

2.c. Fartøjstyper:

Dækket båd: En kølbåd med dæk, som kan lukkes fra stævn til hæk, og som ikke afbrydes af andet end en kraftig overbygning og/eller selvlæsende cockpit, der er konstrueret, så overskyllende sø ikke kan fylde rummene under dæk. (se *vejl.*)

Åben båd: Både, som ikke falder inden for definitionen på en dækket båd, herunder kanoer og kajaker. (se *vejl.*)

2.d. Godkendt redningsvest: Vest med krave, der indeholder opdrift, godkendt efter EU regler: **DS/EN 395 N 395**. Redningsveste, der er CE-mærket, varefaktamærket efter 1993, mærket 'SOLAS' eller nyere redningsveste mærket Godkendt af Søfartsstyrelsen opfylder også kravene til en godkendt redningsvest. (se *vejl.*)

vejledning 2.c. Følgende fartøjer kan normalt klassificeres som dækket båd: Svendborg senior og de fleste større sejlbåde.

Åben båd: Svendborgjolle (junior), Ålborgjolle, Ronæs-jolle, Wayfarerjolle, Thurøj-jolle, Optimistjolle, kano og kajak, motorjolle, vikingeskib.

vejledning 2.d. Ældre veste mærket Godkendt af Statens Skibstilsyn opfylder ikke længere kravene til en godkendt redningsvest og må ikke benyttes til sø-aktivitet i DDS. Det gælder f. x. veste af typerne Merman VII og Merman VIII (DSB-veste). Type Merman XII og yngre (produceret efter 1974) er dog sikre nok. Redningsveste, godkendt af Statens Skibstilsyn og Søfartsstyrelsen samt visse typer, mærket SOLAS, er normalt meget store og klodsede. De er beregnet til passagerer fra en færge, som skal sidde stille i en redningsflåde og vente på at blive samlet op men de er alt for upraktiske i forbindelse med søaktiviteter.

vejledning til 2.d. og 2.e. se brochure Redningsveste giver tryghed fra Søsportens Sikkerhedsråd. Vestenes data fremgår af påsyet/påtrykt mærkat og eller medfølgende dokumentation.

2.e. Godkendt svømmevest (sejlervest /kanovest): Vest uden krave godkendt efter EU-regler: **DS/EN 393**. Svømmeveste, der er CE-mærket eller varefaktamærket efter 1993 opfylder også kravene til en godkendt svømmevest. (se *vejl.*)

Veste uden mærkning er ikke godkendte. Rednings og svømmeveste til privat brug godkendes i dag efter en Dansk Standard, som er identisk med en Europæisk Norm, nr. DS/EN 395 (redningsveste) og DS/EN 393 (svømmeveste). Redningsveste betegnes fx som type 100 (fordi en voksenvest skal have en opdrift på 100 Newton). Svømmeveste betegnes tilsvarende som type 50. En nyere vest vil være forsynet med et piktogram med en svømmende person og tallet 100 (50) over personen. Det betyder ikke, at alle redningsveste skal have en opdrift på 100 N. Kravene til opdrift i veste fremgår af flg. tabel:

Vægt op til	20 kg	30 kg	40 kg	60 kg	70 kg	over 70 kg
min. Opdrift	30 N	40 N	50 N	70 N	80 N	100 N

Der findes også redningsveste, der betegnes type 150 eller 275. Veste, der er ældre end 1993 lever ikke altid op til, hvad der kræves til godk-endelse i dag. Tabellen kan bruges, når man afprøver ældre vestes flydeevne, bellen (se *vejl. 3.k*) DS/EN 395 kræver, at redningsvesten er forsynet med reflekser og fløjte.

2.f. Sejladsområde: Det vandområde et givet fartøj med en given fartøjsfører under givne forhold (overvågning, vejr, tid på året eller døgnet osv.) har tilladelse til at besejle.

2.g. Spejder: Ethvert medlem af DDS, uanset alder, og alle andre, der deltager i søaktiviteter arrangeret af DDS's enheder.

2.h. Søleder: leder eller assistent i en gruppe/afdeling/center, der driver søaktivitet. (se *vejl.*)

2.i. SØK: Søkyndigt medlem af gruppestyrelsen for en anerkendt søgruppe. (se *vejl.*)

2.j. SØA: Sørarbejdsgruppen, valgt af søledersforsamlingen.

vejledning 2.h. Det er ikke altid alle afdelinger i en søgruppe, der driver søaktivitet.

vejledning 2.i. Det søkyndige medlem skal være en forældrerepræsentant. Har man ikke i forældrekrædsen en kvalificeret kandidat, kan man vælge en anden inter-esseret person, f. x. den lokale havne-foged, en erfaren sejlsportsmand eller tidligere søspejder, som ikke længere er leder i gruppen.

3. Materiel

3.a. Både, der er bygget senere end den 16. juni 1998 er omfattet af krav om CE-mærkning. Undtaget er fx kanoer og selvbyggerbåde. (se *vejl.*)

3.b. Et fartøj, der anvendes til søaktivitet, skal være sødygtigt og tilstrækkeligt udrustet til den planlagte aktivitet. (se *vejl.*)

3.c. Søfartsstyrelsens regler om fast installeret **gas**apparat, **sprit**apparater og **petroleums**brændere i fritidsfartøjer gælder alle fartøjer, der bruges til søaktivitet. (se *vejl.*)

vejledning 3.a. Læs evt. i brochuren Fartøj og Udrustning fra Søsportens Sikkerhedsråd.

vejledning 3.b. sødygtigt: Søloven §58: Skibsføreren skal, inden rejsen begynder, sørge for, at skibet er i sødygtig stand. Det er gruppestyrelsen, dvs. i praksis SØK og afdelingslederen, der afgør, hvad der kræves for at et fartøj er sødygtigt. Sødygtigheden skal vurderes i forhold til det sejladsområde, fartøjet, må besejle.

tilstrækkeligt udrustet. Dette er ligeledes gruppestyrelsens afgørelse. Der er hjælp at hente i Søsportens Sikkerhedsråds brochure Fartøj og udrustning. Den indeholder Teknisk forskrift om udlejningsfartøjer m.v. og som tillæg en meget detaljeret udræg udrustningsliste.

Søsportens Sikkerhedsråd **anbefaler**, at reglerne følges af fritidssejlere.

SØA anbefaler, at gruppestyrelsen bruger udrustningslisten som udgangspunkt for lokale regler om, hvordan gruppens fartøjer skal være udrustet under hensyn til den planlagte aktivitet, herunder det sejladsområde fartøjet må besejle.

Forskriftens Lille fartsområde svarer til Kystområde og Mellemstort fartsområde til Havområde (se *vejl. 4.a.*)

SØA har udarbejdet en afkrydsningsliste, der kan være en hjælp, når gruppestyrelsen skal udarbejde udrustningslister for gruppens fartøjer.

vejledning 3.c. Der henvises til Søfartsstyrelsens Teknisk forskrift nr. 2 af 3. april 2003 og bilag af 1 juni 2003 for F-gas og kogeapparater til sprit eller petroleum i skibe.

3.d. Et fartøj, der ejes eller for længere tid lejes af en anerkendt søgruppe, skal have et **fartøjscertifikat**, som er anerkendt af korpsets søsikkerhedsansvarlige. Fartøjets klassifikation som enten dækket båd eller åben båd afkrydses på fartøjscertifikatet. Certifikatet opbevares og ajourføres af gruppen efter de til enhver tid gældende regler. (se *vejl.*)

3.e. Hvert år inden sejsæsonen påbegyndes (eller inden en ny båd tages i brug), meddeler gruppestyrelsen korpskontoret, hvilke fartøjer gruppen ønsker anvendt til søaktivitet i den kommende sæson. (se *vejl.*)

3.f. Inden sejladsen i et fartøj påbegyndes, skal fartøjet være **godkendt** på en af følgende måder:

1.--- af SØK, der hvert år gennemgår gruppens fartøjer og dertil hørende udstyr, såvel på land, som i sejlklar stand, og attesterer godkendelsen. (se *vejl.*)
Alle fartøjer, der er omfattet af regel 3.d, skal være godkendt på denne måde.

2.--- af SØK eller en uvildig søleder, der gennemgår materiel, der lejlighedsvis benyttes til søaktiviteter. En sådan godkendelse gælder kun for et enkelt arrangement, f. x. en weekendtur eller en sommerlejr. Godkendelsen skal foreligge skriftligt med underskrift af den godkendende person, lederen, som forestår aktiviteten og gruppestyrelsesformanden, men skal ikke sendes til korpset. (se *vejl.*)
En søleder kan ikke godkende fartøjer, der bruges til aktiviteter, hun/han selv forestår, eller fartøjer, hun/han selv ejer.

3. --- af Søfartsstyrelsen efter gældende regler - fx erhvervsmæssigt udlejede kanoer og andre mæssigt fartøjer. (se *vejl.*)

vejledning 3.d. Fartøjscertifikatet er bådens dåbsattest i DDS regi. dens fartøjscertifikat fornys én gang årligt inden båden tages i brug til søaktivitet, underskrives af gruppestyrelsesformand, SØK og gruppeleder og indsendes til, korpskontoret. Efter registrering og anerkendelse, returneres fartøjscertifikatet til gruppen.

vejledning 3.e. Husk at indsende fartøjscertifikat for fartøjer, der er nye i gruppen.

vejledning 3.f.1. SØA anbefaler, at SØK, gruppe eller afdelingsleder og evt. fartøjets faste fører gennemgår materiellet. Det er vigtigt, at dette arbejde foregår i sam-arbejde, da det er fartøjsfører og leder, der kender fartøjet bedst, men det er SØK, der har den godkendende myndighed.

vejledning 3.f.2. Ved en godkendelse efter denne regel anbefaler SØA, at såvel den leder, der er ansvarlig for aktiviteten som en forældrerepræsentant for på-gældende gruppestyrelse forældre-repræsentant deltager i gennemgangen.

vejledning 3.f.3: Vær opmærksom på, at Søfartsstyrelsens krav ikke nødvendigvis opfylder DDS' bestemmelser (fx omkring brug af redningsveste).

3.g. Fartøjer, der klassificeres som åben båd, skal være forsynet med **opdriftsmidler** i en sådan mængde og af en sådan beskaffenhed, at de kan holde den bordfyldte båd flydende i 24 timer med sædvanligt udstyr (anker, ballast m.v.) plus en ekstra belastning på 25 kg (jern el. bly) for hver max. tilladte antal personer om bord.
Optimistjoller skal dog have mindst 90 liter opdriftsmiddel. Opdriftsmidlerne skal være forsvarligt fastgjort. (se *vejl.*)

3.h. Ønskes en 'åben båd' af tekniske eller andre grunde ikke forsynet med opdrift som foreskrevet, redegøres der for årsagen på fartøjscertifikatet. (se *vejl.*)

3.i. En åben båds **flydeevne ydeevne** skal dokumenteres ved en flydeprøve, der ikke må være over 30 mdr. gammel. Kan båden af tekniske årsager (fx indbygget motor) ikke flydeprøves, skal flydeevnen prøves, dokumenteres enten ved en godkendelse fra Søfartsstyrelsen eller ved en udtalelse fra konstruktør, værft eller anden ekstern sagkyndig. Resultatet af flydeprøven og dennes varighed påføres fartøjscertifikatet og attesteres SØK og lederen i forening. (se *vejl.*)

vejledning 3.g. Fartøjer, der klassificeres som dækket båd anbefales forsynet med opdriftsmidler som krævet for åbne både.

vejledning 3.h. En ikke-flydedygtig, åben båd bør kun sejle i kontrolleret område. (se *vejl. 4.a.*)

Vejledning 3.i. SØA anbefaler, at gruppen afprøver alle åbne både ved en årlig flydeprøve og kæntringsøvelse efter flg. retningslinier:

Flydeprøve Formålet er:

- at konstatere om fartøjet i praksis er forsynet med en tilstrækkelig mængde brugbart opdriftsmiddel, jfr. kravene i regel 3.g.
- at konstatere, om opdriftsmidlet er hensigtsmæssigt anbragt at konstatere om opdriftsmidlet er forsvarligt fastgjort.

Ved flydeprøve bør man sikre:

- at prøven ikke er til gene for andre søfarende og ikke af andre kan opfattes som en virkelig nødsituation
- at prøven foregår under behørigt opsyn (husk evt. ankerkugle og lanterner)
- at alle luftlommer uddrives ved flydeprøvens start.
- at båden er belastet med 25 kg jern eller bly gange det maksimale antal personer båden er godkendt til i alle 24 timer.

Vær desuden opmærksom på:

- at flydeevnen kan være mindre i slutningen end i starten af sæsonen, da både træ, plaststøbte både og opdriftsmiddel kan optage vand. Specielt mister polyuretanskum sine opdriftsegenskaber, hvis opskumningen ikke er udført korrekt.
- at en mere end 30 mdr. gammel flyde-prøve kan ikke tillægges nogen værdi.

- at større konstruktionsændringer kan påvirke bådens flydeevne og derfor bør efterfølges af en ny flydeprøve

-at luftfyldte tanke ikke bør accepteres som duelig opdrift i et fartøj.

Denne vejledning i flydeprøver forud-sættes indarbejdet hos alle grupper, der driver søaktivitet.

Kæntringsøvelse Formålet er:

- at gøre spejderne fortrolige med en nødsituation

- at konstatere om lænsemidler er tilstrækkelige og korrekt fastgjort

- at konstatere om sikkerhedsudstyr er korrekt fastgjort og forsvarligt indpakket.

Ved kæntringsøvelse bør man sikre:

- at øvelsen ikke er til gene for andre søfarende og ikke af andre kan opfattes som en virkelig nødsituation.

- at øvelsen foregår under behørigt opsyn.

3.j. Udover de ovennævnte godkendelser /afprøvnings skal det jævnligt kontrolleres, at sødygtighed, sikkerhed og flydeevne ikke forringes, fx ved slitage eller havari. (se *vejl.*)

vejledning 3.j. SØA anbefaler, at SØK flere gange i løbet af sæsonen kontrollere bådene i samarbejde med ledere og fartøjsførere.

3.k. Redningsmidler og andet sikkerhedsudstyr skal hvert år godkendes (*jfr. regel 3.f.*), om muligt ved en afprøvning (se *vejl.*)

vejledning 3.k. Bestemmelsen gælder for sikkerhedsudstyr, der ikke er tilknyttet et specifikt fartøj samt personlig sikkerhedsudstyr, herunder redningsveste. Specielt bør ældre redningsveste afprøves (se *vejl. 2.d.*). De belastes med blylodder i forholdet 1,1 kg bly/10 Newton eller jernlodder i forholdet 1,15 kg jern/10 Newton og sænkes i havet.

Ved prøven bør man sikre sig, at der ikke er luftlommer under betrækket.

Er vesten meget falmet, bør rivstyrken i betrækket afprøves. Kunststoffer nedbrydes af sollyset.

Godkendelse af selvoppustelige redningsveste, herunder løbende kontrol med funktionsdygtigheden er problematisk (se *vejl. 5.d.*) Se vestens brugsanvisning om genopladning.

Pyrotekniske nødsignaler (raketter, håndblus m.v.) har en udløbsdato, der ligger 4 år efter produktionsdatoen.

4. Søaktivitet

4.a. Gruppestyrelsen fastlægger et eller flere sejladsområder, gruppens fartøjer må besejle. (se *vejl.*)

vejledning 4.a. Det er gruppestyrelsen, der suverænt fastsætter sejladsområder for gruppens fartøjer. Følgende opdeling er derfor at betragte som et vejledende eksempel:

1. Kontrolleret område. Et Mindre (< ca. 0,5 sm. --- ca. 900 m) beskyttet område, hvor sejlads i småjoller med uerfarne fartøjsførere kan finde sted under over-vågning af leder med startklart, motor-drevet hjælpefartøj til rådighed. Et sådant hjælpefartøj bør være forsynet med afskærmet skrue.

2. Øvelsesområde. Et nærområde (< ca. 2 sm.), hvor lidt øvede fartøjsførere kan sejle alene, men med mulighed for at observere fartøjet fra hjemhavnen eller anden udkigspost.

3. Kystområde. Et større område (ca. 10 sm.) med egnede havne, der kan tjene som mål for patruljens og troppens weekendture, men ikke mere end 1.500 m fra nærmeste kyst, så fartøjet kan observeres fra land.

4. Havområde. Åbent hav, hvor fartøjet ikke kan observeres fra land. Antallet af områder, deres nøjagtige udstrækning og hvad gruppestyrelsen vil kalde dem, er gruppestyrelsens afgørelse. Gruppestyrelsen skal dog fastlægge mindst ét område! Sejladsområderne illustreres bedst på et søkort.

4.b. Gruppestyrelsen for en søgruppe fastsætter regler for maximums- og minimumsantal af personer ombord på hvert enkelt af de fartøjer, gruppen benytter.

5. Spejderen

5.a. Gruppestyrelsen fastsætter selv krav om **svømmefærdighed hed** for medlemmerne. Såfremt gruppestyrelsen for en anerkendt søgruppe ikke har vedtaget og meddelt korpset andet, forudsættes det, at alle medlemmer, der deltager i søaktivitet, kan svømme 200 m og er fortrolig med ophold i vandet iført redningsvest. (se *vejl.*)

vejledning 5.a. Kravet kan godt være, at spejderen ikke behøver at kunne svømme! Det må dog anbefales, at man så gør spejderens deltagelse i søaktivitet afhængig af forældrenes skriftlige tilladelse. Desuden kan man overveje at lade spejderne bade med redningsvest på, således at de kan blive fortrolige med vestens egenskaber. Stiller gruppe-styrelsen krav om

5.b. Enhver spejder skal inden deltagelse i en søaktivitet som minimum kende reglerne 5.c og d samt vide, hvem der er fører af fartøjet.

5.c. Ingen spejder må mod sin vilje deltage i en søaktivitet. (se *vejl.*)

5.d. Enhver spejder, der deltager i en søaktivitet, skal være iført godkendt redningsvest, af passende størrelse og korrekt lukket, samt være hensigtsmæssigt påklædt. (se *vejl.*)

5.e. Gruppestyrelsen for en anerkendt søgruppe kan fastsætte regler om, at medlemmer, der ved en prøve har vist, at de kan svømme 200 m og i øvrigt klare sig i vandet, må benytte godkendt **svømmevest** i stedet for redningsvest. (se *vejl.*)

svømmefærdighed, kan det anbefales, at man f. x. en gang om året afholder svømmeprøve på dybt vand, evt. iført redningsveste.

vejledning 5.c. Vær især opmærksom på mobning, gruppepres eller andre former for overtalelse.

vejledning 5.d. De sidste fire ord indebærer også, reglen skal ikke fortolkes så strengt, at det ikke tillades spejderne at tage vesten af et øjeblik for at tage evt. trøje eller regnjakke af og på. Vesten må selvfølgelig ikke være aflagt længere tid end nødvendigt. Det er under alle omstændigheder fartøjsføreren, der bestemmer, om det kan tillades at aftage heder vesten.

Vedr. fravigelse af kravet om brug af redningsvest: se reglerne 5.e, f og g. Gruppestyrelsen bør overveje, hvorvidt man vil acceptere brug af selvoppustelige redningsveste. Vestens funktionsdygtighed er svær at kontrollere, fx for fejl, når bruger selv foretager genopladning. SØA anbefaler, at selvoppustelige rednings-veste ikke anvendes af personer under 18 år. Hvis man accepterer, at mindreårige benytter selvoppustelige veste, bør gruppen kræve, at forældrene skriver under på, at de påtager sig det fulde ansvar for vestens funktionsdygtighed. Ledere og seniorspejdere over 18 år bærer selv ansvaret for veste vestens funktionsdygtighed.

vejledning 5.e Det kan overvejes at gøre brugen af svømmeveste for spejdere under 18 år betinget af forældrenes skriftlige accept. Endvidere kan det overvejes om svømmeveste skal tillades under alle forhold, f.x. langt fra land, om natten eller tidligt/sent på året, når vandtemperaturen er lav.

5.f. Gruppestyrelsen for en gruppe, der ikke er anerkendt som søgruppe, kan efter samråd med en søleder, SØK, eller SØA ved enkeltstående søaktiviteter under særlige forhold tillade, at gruppens spejdere benytter svømmevest efter regler, som gruppestyrelsen har fastsat. (se *vejl.*)

5.g. Gruppestyrelsen i en anerkendt søgruppe kan fastsætte regler om:
1.- at det ombord i et opankret eller ved land fortøjet fartøj er tilladt at **tage redningsvesten af.**

2.- at der ombord i et fartøj, der er let, i ganske særlige situationer, fx vindstille, badning fra fartøjet, kaproning, ophold under dæk kan gives tilladelse til at tage redningsvesten af.

Tilladelsen efter stk. 2. kan dog kun gives af en leder eller en fartøjsfører. I konkrete situationer må vurderingen af nødvendigheden af redningsvest aldrig overlades til personer under 18 år.

Vestene skal under alle omstændigheder medbringes i fartøjet. (se *vejl.*)

6. Fartøjsføreren

6.a. På ethvert fartøj **skal** der **være en fører**, ligesom fartøjet skal være forsvarligt bemannet. Fartøjsføreren er ansvarlig for betryggende sejlads og de ombordværendes sikkerhed.

6.b. Gruppestyrelsen **fastsætter regler** for, hvem der må føre hvilke fartøjer, krav til fartøjsfører, samt i hvilke sejladsområder og under hvilke omstændigheder. (se *vejl.*)

vejledning 5.f Fx leje af kanoer, der af udlejer kan være forsynet med de såkaldte kanoveste, som (*jfr. def. 2.e.*) er et svømmeveste. Tilladelse til brug af svømmevest bør følges af et krav om svømme-færdighed (*jfr. regel 5.e.*) Desuden bør turen afvikles kystnært (*jfr. vejl. 6.b.*).

vejledning 5.g.

1 For ombordværende på 'Ran', 'Klitta' eller andre store spejderskibe gælder særlige regler (se *regel 8.e.*).

2 SØA anbefaler at tilladelsen kun gælder, så længe den der har givet tilladelsen er ombord i fartøjet eller på prajehold af dette.

vejledning 6.b. Søloven §132: Skibsføreren skal sørge for, at skibet navigeres og behandles på en måde som er forenelig med godt sømandsskab

Selv en minispejder kan føre en optimist-jolle eller en robåd på en måde som er forenelig med godt sømandsskab. Lederen skal blot tage de fornødne hensyn til forholdene. Man bør overveje krav til fartøjsføreren (prøve el. lign.), hvor må der sejles, afstand fra kysten, opsyn med sejladsen, evt. ledsagefartøj, vindstyrke, søgang, sigtbarhed, dag/natsejlads, anden trafik etc. Under tursejlads med kanoer, kajaker,

6.c. Inden sejladen påbegyndes, skal det være **bestemt, hvem** af de Ombordværende, **der er fører** af fartøjet.

6.d. Fartøjsføreren fører inden sejladen en **journal**, hvori anføres dato, starttidspunkt, fartøjets navn, fartøjsførers navn, navn på samtlige ombordværende, sejladsområde og evt. forventede rute, forventet ankomsttidspunkt og evt. kontaktperson. (se *vejl.*)
Journalen afsluttes ved hjemkomst med sluttidspunkt og eventuelle bemærkninger om havari o. lign. Journalen opbevares på land.
For sejlads under opsyn i "kontrolleret område" kan kravet om journalføring fraviges.

7. Lederen

7.a. Lederen skal lede afdelingens søaktiviteter i overensstemmelse med den **kompetence**, hun/han får dertil af gruppestyrelsen. Lederen er ansvarlig over for styrelsen for enhver overtrædelse af de regler, styrelsen har fastsat for sejladsen. (se *vejl.*)

7.b. Lederen skal lede sejladsen på en sådan måde, at hun/han altid har **kontrol over situationen**. (se *vejl.*)

7.c. Lederen skal til enhver tid kunne skaffe sig **overblik** over, hvor afdelingens fartøjer befinder sig, og hvem, der er ombord. (se *vejl.*)

vindsurfere og andre små fartøjer bør man så vidt muligt følge kysten i en afstand af højst 100 meter. Se også brochuren Sikkerhed i kano og kajak fra Søsportens Sikkerhedsråd. Fartøjsføreren skal have vist, at han/hun på betryggende vis kan føre fartøjet.

vejledning 6.d. Journalen bør være en rigtig bog, f. x. en protokol el. lign. Med nummererede sider eller permanent sammenhæftede kopierede sider; ikke et ringbind med løsblade.
Hvis farvandet, hvor sejladsen foregår er så stort eller så svagt trafikeret, at f. x. et havari ikke kan forventes at blive observeret inden for kort tid, er det en god ide med en kontaktperson i land, som er underrettet om sejladsen, og som kan foretage det fornødne, hvis båden ikke vender hjem til tiden.

vejledning 7.a. Sølovens §151: "Rederen hæfter for skade, der er forårsaget v ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibs-fører." Det indebærer at Gruppe-/afdelings-/centerleder skal tildeles ledelseskompetence, der står i forhold til deres erfaring med at styre spejdernes sejladsaktivitet.
Denne og de efterfølgende regler kan evt. detaljeres og udbygges af gruppestyrelsen til brug i de lokale sejladsregler.

vejledning 7.b. Altid har kontrol over situationen ikke kan forestille sig, at der kan ske noget, hun/han ikke har kontrol over.

vejledning 7.c. personligt eller ved at sende en anden, der kan aflæse journalen og observere farvandet.

7.d. Når flere fartøjer sejler under **fælles kommando**, skal lederen sikre, at alle fartøjsførere ved, hvem der har den overordnede kommando. (se *vejl.*)

7.e. Når flere fartøjer sejler under fælles kommando, skal lederen sikre, at fartøjerne til enhver tid øjeblikkeligt kan komme i **kontakt** med hinanden. (se *vejl.*)

7.f. På ture af mere end én dags varighed skal lederen sikre, at der mindst én gang dagligt **rapporteres** til kontaktperson på land. person (se *vejl.*)

vejledning 7.d. Reglen er især vigtig, når lederen ikke selv deltager i sejladsen, eller hvis flere ledere deltager i sejladsen.

vejledning 7.e. Forholdsordre: Hold jer på prajehold (så vi kan høre hinanden), hold signalsynsvidde (så vi kan se hinanden) eller hold radioen/telefonen åben (så vi kan telefonere til hinanden). Vær dog opmærksom på mobiltelefoners evt. begrænsede dækning.

vejledning 7.f. Reglen sigter på ture med overnatning (weekend, sommertogt). Kontaktpersonen skal vide: hvorfra og hvortil, tid for afgang og forventet ankomst, planlagt rute og ombordværende, Kontaktpersonen skal så hurtigt som muligt have besked, når planer ændres eller aftaler ikke kan overholdes og altid, når man er kommet i havn.

Man kan overveje at aftale faste tider for kommunikation under sejladsen, hvis muligt. Det er vigtigt, at kontaktpersonen er eller hurtigt kan komme i kontakt med en erfaren sejler, der kan vurdere alvoren af evt. svigtende kommunikation (Ex. er båden sunket eller ligger den bare for vindstille så langt ude, at mobiltelefonen ikke kan række).

8. Gruppestyrelsen

8.a. Gruppestyrelsen er **ansvarlig** for, at de af korpsledelsen fastsatte sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter forlanges overholdt.

8.b. I gruppestyrelsen for en anerkendt søgruppe indvælges der et søkyndigt medlem SØK.

8.c. Gruppestyrelsen for en anerkendt søgruppe udarbejder og **vedtager lokale sejladsregler**, indeholdende

- sejladsområder (pkt. 4.a),
- bemanding (pkt. 4.b),
- fartøjsførere (pkt. 6.b),
- krav om svømmefærdighed (pkt. 5.a)

- evt. beslutninger om lempelse af det generelle krav om brug af redningsvest (pkt. 5.e og g).

- evt. hensyntagen til vejrforhold

Gruppens lokale sejladsregler skal hvert år indsendes til registrering på korpskontoret.

Regler om lempelse af det generelle krav om brug af redningsvest og evt. senere ændringer kan først træde i kraft, når de er godkendt af korpsledelsen v. korpsets søsikkerhedsansvarlige.

8.d. Lokale regler, besluttet af gruppestyrelsen for en ikke-søgruppe iflg. regel 5.f, skal ikke indsendes til korpsset, men en kopi af reglerne, underskrevet af gruppestyrelsesformanden, skal opbevares hos den ansvarlige for aktiviteten. (se *vejl.*)

8.e. Centre, storskibe og andre, fx søgrupper, der tilbyder søaktiviteter til spejdere fra andre grupper, kan kun fravige reglerne om brug af redningsvest, jfr. reglerne 5.e, f og g for egne medlemmer; for andre kræves tilladelse efter samme regler fra spejdernes egen gruppestyrelse.

Dog kan fartøjsføreren på store skibe (Ran, Klitta m.fl.) samt kursusledere på korpsets kurser tillade alle ombordværende, uanset deres gruppetilhørsforhold, at tage redningsvesten af, når fartøjet ligger opankret eller fortøjet i havn, eller når spejderen befinder sig under dæk.

9. Andre bestemmelser

9.a. Udover disse sikkerhedsbestemmelser skal myndighedskrav selvfølgelig overholdes, fx politivedtægter, krav om speedbåds-kørekort, duelighedsbevis, VHF/radio certifikater o.l.

9.b. Hvis en afdeling påtænker at dyrke svømmedykning, sejle havkajakker, stå på vandski el. lign. **sportsprægede søaktiviteter**, skal der fastsættes sikkerheds-krav, der på intet punkt er

vejledning 8.d. Den ansvarlige for aktiviteten (sidste linie) er f. x. Trops-lederen, der er på kanotur med troppen, centerlederen eller skipperen på et storskib.

lempeligere end de, der gælder for klubber under den pågældende sportsgrens officielle lands-organisation, men heller ikke lempeligere end kravene i SBS.

9.c. Aktivitetssikring af søspejderfartøjer.

For alle sødygtige fartøjer med en værdi over 1.500 kr. og under 300.000 kr., som benyttes til søaktiviteter, der opfylder kravene for "Sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter" jfr. disse i DDS Håndbogen s. 89 fs., dækker korpset udbedringen af pludseligt opståede skader på disse fartøjer. Herudover dækkes ud fra en konkret vurdering af skadesforløbet evt. tab af udstyr og personlige ejendele for max. 20.000 kr. Det er dog en forudsætning, at skaden ikke skyldes en andens ansvarspådragende handling, da det da er dennes ansvarsforsikring, som skal udbedre skaden. Forudsætningen er også, at aktiviteten med fartøjet kun sker i vandet i den periode, hvor fartøjet er ansvarsforsikret.

For at sikre at korpsets søaktiviteter udføres så ansvarligt som muligt og at grupperne lærer spejderne at udvise godt sømandskab, skal grupperne medvirke til en istandsættelse med 1.500 kr. for at fartøj med en værdi under 50.000 kr. med 3.500 kr. for en fartøj med en værdi mellem 50.000 kr. og 120.000 kr. og med 5.000 kr. for at fartøj med en værdi mellem 120.000 kr. og 300.000 kr. Dette gælder dog ikke skader, der skyldes brand.

vejledning 9.c. Når en skade er sket, udfyldes en anmeldelse. Heri beskrives skaden og mindst to personer fra gruppen bevidner sagsforløbet.

Anmeldelsen indsendes til korpskontoret, der vurderer om det er en ansvarsskade, der skal betales via den tegnede ansvarsforsikring for fartøjet.

Hvis dette ikke er tilfældet bedes gruppen om at få et tilbud på istandsættelsen.

Istandsættelsen må først igangsættes efter tilladelse fra korpskontoret. Istandsættelsen skal som hovedregel ske af momsregistrerede fagfolk. Hvis gruppen selv kan udbedre mindre skader, skal der altid foreligge fakturaer for alle materialeindkøb. Værdien af eget arbejde afregnes til gruppen, aldrig til enkeltpersoner.

Jfr. i øvrigt beskrivelserne af skadesanmeldelse under lystfartøjsforsikring. Besigtigelse af skaden sker, hvis det synes nødvendigt. I givet fald sørger Korpskontoret for besigtigelse / syn / vurdering.

Til at styre evt. klager og den daglige administration af søspejderfartøjernes aktivitetssikring er der nedsat en arbejdsgruppe på 3 personer, bestående af 1 ansat på korpskontoret, 1 udpeget af Søarbejdsgruppen samt 1 udpeget af Økonomiledelsen.

10. Korpsledelsen.

10.a. Korpsledelsen udnævner en **sø sikkerhedsansvarlig**, som er medlem af SØA.

10.b. Korpsledelsen **anerkender** v. korpsets søsikkerhedsansvarlige **grupper**, der tilkendegiver, at en eller flere afdelinger har til hensigt at have søaktiviteter, som søgruppe.

10.c. Korpsledelsen **godkender** v. korpsets søsikkerhedsansvarlige de af anerkendte søgrupperes styrelse vedtagne **lokale sejlsregler** som angår Fravigelse / lempelse af krav om brug af redningsvest.

10.d. Korpsledelsen **anerkender** i samråd med korpsets søsikkerhedsansvarlige modtagelsen af de af gruppestyrelsen indsendte **fartøjscertifikater** over for gruppen og divisionen.

10.e. Denne udgave af Sikkerhedsbestemmelser for **søaktiviteter er godkendt af korpsledelsen** den 17. januar 2003.

Med rett. til mar 2010

Fartøjscertifikater og registrering af fartøjer.(jf. lovenes § 22,5.)

1. Fra korpset modtager gruppen hvert år inden søsætning et fartøjscertifikat for hver båd med de oplysninger, som korpset ligger inde med fra det foregående år.

2. Senest d. 15. juni returnerer gruppen certifikatet i underskrevet stand med evt. rettelser, herunder evt. ny værdiansættelse = forsikringssummen.

OBS. Evt. rettelser foretages ved overstregning.

Sammen med fartøjscertifikatet indsendes gruppens lokale sejladsbestemmelser/ reglement også i underskrevet stand.

3. Herefter returneres certifikat og Sejladsbestemmelser/reglement underskrevet og dermed godkendt af korpsets søsikkerhedsansvarlige.

Hermed er båden bla. forsikret.


Obs. Vær opmærksom på, at hvis et certifikat ikke indsendes, regner man med, at båden er afhændet, men spec. besked om dette modtages meget gerne; evt. hvis den pågældende båd kun står på land, idet den så kun er forsikret mod brand og tyveri.

	Det Danske Spejderkorps Sørarbejdsgruppen Fartøjscertifikat for kanoer, kajaker og optimistjoller. Aktivitets og ansvarsforsikringsbegæring Sørregistreringsattest 2011
---	--

Navn	Bådtype	Nr.	Byggeår	Materiale	Flydeprøve-dato	Forsikringssum

Egne sikkerhedsregler Bemærkninger om andet sikkerhedsudstyr herunder brug af ledsagefartøj. Godkendelse af forsikringsbegæring.	Særlige regler om brug af redningsvest (sæt X) Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Egne sejladsbestemmelser er vedlagt (sæt X) Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Undertegnede, som er bekendt med DDS love §22, §29.5, §43.5 og §50.6 samt sikkerhedsbestemmelserne for søaktiviteter, har den / 2011 godkendt ovennævnte fartøj(er) til søaktiviteter og fundet det/dem i overensstemmelse med DDS/ sikkerhedsbestemmelserne. Ønsket sejladsperiode: (apr. - nov.) (hele året) (fartøj vil ikke blive søsæt i år) <i>Overstreg det ikke gældende.</i> Søkyndigt medlem Bestyrelsesformand Gruppe/Afdelingsleder
--	--

Registreringsattest, aktivitetssikrings og forsikringsbevis for 2011 gældende til 1. juli 2012	Udfyldes af korpskontoret/sørarbejdsgruppen. Fartøjet er ansvarsforsikret i Topdanmark, individuelt eller på DDS's fællespolice nr. P 12.18 743 109. Dato for registrering / 2011 Underskrift:
---	---

Gruppe:	Bådnr.:				Det Danske Spejderkorps			
					Søarbejdsgruppen			
					Fartøjscertifikat			
					Aktivitets-/			
					ansvarsforsikringsbegærin			
Søregistreringsattest 2010								
Oplysning fra fartøjscertifikat	Navn		Byggemateriale					
	Type		Sværd/sænkekøl					
	Sejl nr. / mrk.		Bemanding	Min.		Max		
	Byggeår		Klassification					
	Værft		Sejl antal					
	Længde o.a.		Årgang					
	Bredde		Årgang					
	Dybgang		Ret eventuelle fejl, overstreg det forkeret					
	Vægt kg.		og skriver det korrekte					
Oplysning om motor	Fabrikat		Max. Fart i knob					
	Motor nr.		Brændstof					
	Årgang		Ildslukker antal og vægt					
	Type							
	Antal Hk.		Ret eventuelle fejl					
Ejer forhold	Indlejet	Ja	Lejekontrakt vedlagt					
		Nej	Hvis fartøjet er afhændet gives straks besket					
Flydeprove v åbne fartøjer	Bortfyldt fartøj flydeprøvet den;		Fartøjet flød i timer					
Sikkerhedsudstyr	Ankertype							
	Opdriftsmiddel							
	Lænsemidle							
	Nødudstyr							
Godkendelse, aktivitets- og forsikringsbegæring	<p>Undertegnede, som er bekendt med DDS love §22, §29.5, §43.5 og §50.6 samt sikkerhedsbestemmelserne for søaktiviteter, har den / 2011 godkendt ovennævnte fartøj til søaktiviteter og fundet det i overensstemmelse med DDS-sikkerhedsbestemmelserne og ønsker fartøjet inklusiv udrustning, herunder motor aktivitetssikret for kr.</p> <p>Ønsket sejladsperiode: <input type="text"/> (apr. - nov.) (hele året) (fartøjet vil ikke blive søsat i år). <i>Overstreg det ikke gældende.</i></p> <p>_____</p> <p>Søkyndigt medlem Bestyrelsesformand Gruppe/Afd. Leder</p>							
Registreringsattest, aktivitetssikrings og forsikringsbevis, gældende til 1. juli 2012	<p>Udfyldes af korpskontoret/søarbejdsgruppen.</p> <p>Fartøjet er ansvarsforsikret i Topdanmark, individuelt eller på DDS's fællespolice nr. P 1218 743 109. Sidst registreret den: <input type="text"/></p> <p>Badens værdi er <input type="text"/></p> <p>Udvidet sejladsperiode. Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/></p> <p>Dato for registrering / 2011</p> <p>Underskrift</p>							

Lystfartøjsforsikring

Bådene er forsikret med følgende dækning: (se også under "Sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter § 9c: "Aktivitetssikring af søspejderfartøjer")

Både med værdi fra kr. 0 – 50.000 kr.

Disse fartøjer er alene ansvarsforsikret. Der beregnes 1.500 kr. i selvrisiko ved skade.

Både med en værdi mellem 50.000 og 120.000 kr.

Dækningen omfatter ansvar og kasko. Der beregnes en selvrisiko på 3.500 kr. ved kaskoskader.

Både med en værdi mellem 120.000 og 300.000 kr.

Der beregnes en selvrisiko på 5.000 kr. ved kaskoskader.

Geografisk område

Forsikringen dækker, når andet ikke er aftalt, inden for et område begrænset af linjerne Lindenæs-Wilhelmshaven og 61 grader nordlig bredde.

For svaj

For både der ligger for svaj dækker forsikringen i perioden 1. april til 15. september.

Sejladsperiode

Hvis intet andet er aftalt, dækker forsikringen for sejlads i tiden 1. april til 15. november.

Kapsejlads

Forsikringen dækker kapsejlads for både med mast og sejl.

Udlån af både

Såfremt der ikke drives erhvervsmæssig udlejning vil forsikringen dække. Der må i forbindelse med udlån gerne opkræves et beløb til dækning af udgifterne. Indlån/lån af både indtil 5 meter og max. motoreffekt på 10hk er omfattet af ansvarsforsikringen. For både over disse grænser afhænger det af udlåners/ejers forsikring. Man skal iøvrigt altid sikre, at korpsets søsikkerhedsbestemmelser er overholdt.

Fartøjscertifikat

Alle fartøjer skal have et fartøjscertifikat, som skal være indsendt til Korpskontoret, for at forsikringen gælder (fartøjscertifikatet kan fås på Korpskontoret).

Præmie for lystfartøjsforsikring:

Bådværdi under 300.000 kr.

Grupperne opkræves et årligt gebyr på 1,2% af fartøjernes værdi for ansvarsforsikringen og retten til at drive søspejderaktivitet.

Bådværdi større end 300.000 kr.

DDS betaler forsikringspræmie for ansvarsforsikringen. Grupperne betaler selv statsafgiften (1% af forsikringssummen), brandforsikring og kaskoforsikring.

Skadesanmeldelse

Hændelsesforløbet beskrives så objektivt som muligt. Husk at anføre bådens DDS-nr. Alle skadesanmeldelser fås på Korpskontoret og returneres hertil efter udfyldelse. Når I fremsender regningen for en skade, skal I anføre gruppens navn og konto nr. og forsikringsselskabets skade nr., hvis I kender det. Husk at påføre en kontaktperson. Eventuel skadeserstatning vil blive krediteret gruppens konto hos DDS.

Hvordan kan en søkyndig hjælpe lederne i en søgruppe?

For at gøre det søkyndig medlem til en naturlig del af livet i en søgruppe og måske samtidig en god hjælp og støtte for de daglige ledere, kunne et års forløb se ca. således ud:

OM EFTERÅRET:

1. Lige før bådene hales på land: Den søkyndige mødes i bådene med fartøjsføreren/hele patruljen og/eller lederen for at syne båden efter sæsonens sejlads. Ved dette eftersyn laves en Mangel og udbedringsliste. På listen noteres hvilke ting, der SKAL udbedre/fornys, hvilke ting, der BØR gøres noget ved. Som søkyndig kan man evt. samtidig bemærke, hvis man synes, at båd og grej er slidt lidt voldsomt. (Dette kan også være en hjælp for lederne!). Husk også lige mast, rig, fald og skøder.
2. Ved afrigningen/standernedhalingen: Man kan benytte lejligheden til, at spejderne stiller iført egen redningsvest for at få denne kontrolleret for evt. mangler og/eller slid og størrelse. Fejl som bør rettes i løbet af vinteren inden næste sæsons begyndelse. Der laves naturligvis en liste over dette.
3. Efter bådene er halet på land: På tilsvarende måde eftersyn af skrog og ror foretages, når båden er kommet på land. Husk stadig mast, rig og fald!

Hvis kun fartøjsføreren og/ell. patruljen er med ved synet, diskuteres listen siden hen med lederen.

I LØBET AF VINTEREN:

Mangel og udbedringslisten udleveres og bruges blandt andet som arbejdsgrundlag for vinterens arbejde i trop og patruljer. En af de første opgaver er detaljeret eftersyn af sejl, således at disse kan afleveres hos sejlmageren inden jul (prisbilligt). Listen er også en hjælp til kommende års budgetlægning.

FORÅR:

1. Efter klargøringen og lige inden søsætning: Sammen med de samme personer som tidligere kontrolleres det klargjorte skrog og ror iht. Mangel og udbedringslisten. Husk at kontrollere mast og rig for fastspænding.
2. Efter søsætning/tilrigning: Igen sammen med de ovennævnte personer mødes man i fartøjet og gennemgår den tidligere lavede Mangel og udbedringsliste for at følge det tidligere aftalte op, så fartøjet findes i forsvarlig stand. Husk eftersyn af fastspænding og sikring af rig og vantskruer.
3. Ved mønstring før den første sejlads: Måske samtidig med pkt. 2 eller ved Standerhejsningen stiller samtlige spejdere iført personlig redningsvest, der kontrolleres bla. med henblik på om tidligere mangler ER udbedrede, som aftalt jf. listen. Dette er også et passende tidspunkt for kontrol af, at det aftalte sikkerhedsudstyr er om bord og i orden = fuldt udstyret båd.

I LØBET AF SEJLSÆSONEN:

Før sommertogtet: Der er nu gået en del af sejsæsonen, og den søkyndige møder op ved sommertogtets start, hvor alle deltagerne stiller i deres redningsveste, hvorefter den søkyndige får lejlighed til:

- at efterse redningsveste
- kaste et kritisk blik på bådenes tilstand.
- at kontrollere sikkerhedsudstyr sammen med besætningen, også det sikkerhedsudstyr, som måske er taget om bord specielt i forbindelse med et længere togt.
- at hilse på og måske aftale nærmere med kontaktpersonen..
- at ønske deltagerne en god tur.

Ved kæntringsøvelser/flydeprøver: Her skal den søkyndige være til stede.

Erfaringsmæssigt giver en sådan praktisk øvelse god anledning til opstramninger og præciseringer af sikkerhedsmæssige forhold.

ANDEN HJÆLP:

Alle fagfolk lægger altid straks specielt mærke til os søspejdere. Kniber det derfor for lederne at få spejderne til altid at efterlade bådene rene og pæne, ordentligt fortøjede, affendrede og afriggede, kan det være en god hjælp for en leder, der er træt af at påtale i det dagligt, at den søkyndige, efter aftale med lederen tilfældigt kigger forbi, og siden gør spejderne opmærksomme på evt. mangler.

DET VAR SÅ ÅRET, DER GIK!

Ovenstående er et eksempel på hvordan et godt samarbejde kunne udformes, men det må være helt op til aftaler og tradition mellem lederne og den søkyndige.

Eksemplet kan være et godt udgangspunkt for planlægningen og arbejdet i en søgruppe.

Nærmere aftalte samarbejds punkter medvirker også til at de sikkerhedsmæssige forhold ikke glemmes i den daglige rutine. Det, at en udefra kommende person er blandet ind i sikkerheds-forholdene kan også være med til at skærpe ikke mindst spejdernes opmærksomhed omkring sikkerhedsforholdene.

Alle ovennævnte procedurer bør præge af, at den søkyndige ikke er en "Bussemand", men en person, der interesserer sig for gruppens og medlemmernes vé og vel, og at han/hun på en hyggelige måde ønsker at vejlede og hjælpe. Det må ikke virke som en inspektion af lederen, selv om der naturligvis ligger en vis alvor bag den søkyndiges interesse.

Se på kano

Skroget:

Fribord m.m.

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.

Alu-kanoer får buler. Hvis man banker dem ud buler de den anden vej, og der kan komme revner. Check for løse skruer.

Check rælingsliste for skader og råd (hvis den af træ).

Padler:

Træ:

Padler af træ skal være ordentlig lakeret især endetræet på bladet, så vandet ikke trænger ind. Nogle er ikke lakeret på håndtaget i toppen. Så er den rarere at holde på.

Plast/alu:

Kontrollér, at popnitter ikke er gået løse, og at plasten ikke er ved at flække.

Sæder:

Skal sidde fast.

Fangline:

Bundet fast i et beslag i stævnen. Kontroller for slitage.

Opdriftsmidler: (Enten skum eller blokke (Flamingo) placeret i stævnene).

Skum:

Skal være støbt vandtæt inde i stævnene.

Se i øvrigt spec. afsnit i denne mappe om "Skum-advarsel" m.m.

Blokke:

Lukket inde i hulrum i stævnene, så de ikke lider overlast og er udsat for sollys

Fastgøring:

Skumblokkene eller luftsækkene skal HVER for sig være fastgjort med 3 strop per/bændler (ca. 4/5 cm brede).

Opdriftsmidler kan være støbt ind i bunden; dette er ikke så smart, hvis den er kæntret, da den så vil forsøge at vende bunden i vejret.

Se på Optimistjolle

Skroget:

Mastetoften og mastefoden:

Skal være forsvarlig fastgjorte.

Sværdkisten tæt?

Fribord m.m:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.

Ror:

Rorfladen:

Beslag på rorfladen og i agterstavnen helst med gennemgående bolte og passende underlag på bagsiden (skiver eller plader).

Beslag:

Kontrollér for slitage = slup i rorløgner.

Sikring af ror så det ikke kan falde af under sejlads.

Rorpind:

Skal passe fint i rorhoved, og rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.

Rorpinden skal sikres, så den ikke kan falde af.

Beslag:

Hvor det er muligt skal beslag overalt helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag på bagsiden.

Mast, bom, spryd og rig:

Mast:

Eftersyn for råd og brudstriber på alle rundholter.

Klamper på mast.

Lidseliner til fastgøring af sejl.

Sprydstrop.

Skøder:

Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem. Taklinger.

Blokke efterses for slid. Sjækler skal være fastspændte overalt.

Sejl:

Evt. reparation i god tid = spare penge.

Opdriftsmidler:

Enten skum eller luftsække.

Skum:

3 x skum indstøbt eller i blokke. Skal være lukket vandtæt med maling.

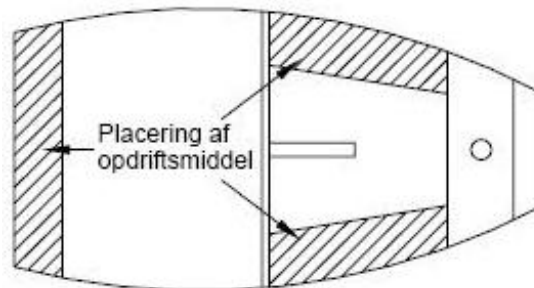
Se i øvrigt spec. afsnit i denne mappe om "Skum-advarsel" m.m.

Luftsække:

3 x luftsække og disse skal være forsynet med kontraventil. Kontrolléres for tæthed.

Fastgøring:

Skumblokkene eller luftsækkene skal HVER være fastgjort med 3 stropper/bændler (ca. 4 – 5 cm brede).



Flydeprøve:

Jollen **skal** bordfyldes og mindst 40 kg jernvægt skal anbringes agten for og max.100 mm fra midterspanetet. Jollen skal nu flyde med essingen klar af vandet. Prøven skal sikre, at opdriftsmidlerne og deres befæstelser er i orden, og at luftsækkene ikke viser tegn på utætheder.

(Se også i denne mappe: Checklister for Fartøj af glasfiber)

Se på motorjolle (bla. ledsagefartøj for optimistjollesejlads)

SKROGET:

Fribord og dæk:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling, topcoat.
Spec. vedr. træjolle: Se siden: Se på Ålborgjolle i denne mappe!
Andre materialer: Aluminium, plastic og gummi (oppustelig).
Tvivl om behandling: Spørg fagmand ell. læs brochurer.

ROR:

Beslag på rorfladen og i agterstavnen med gennemgående bolte.
Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.
Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø.
Rorhoved fuldt intakt. Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke. Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

BESLAG:

Diverse beslag:

Hvor det er muligt skal disse helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk/på bagsiden. Vær især opmærksom på fastgøringsbeslag for motor og beslag for slæbetrosse (pullert / klamper).

MOTOR:

Udenbords motor:

Forsvarlig fastgjort med kæde/wire og lås. Af hensyn til tab og tyveri jf. forsikringsbetingelser.
Brændselsbeholdere (tank og reservedunke) fast plads om bord og forsvarlig fastgjorte. Beholdere skal være af godkendt type.

Motorstørrelse:

Motorkraft må ikke overstige det antal HK, som bådtypen er beregnet til.
NB! Nogle motorjoller kræver Speedbådscertifikat af føreren, idet bådens hastighed er afhængig af motorkraft og bådlængde.
Evt. Dødmandsknap, på nyere motorer kan en sådan monteres. Kontrol af denne.

SKRUEN:

Af hensyn til personer i vandet anbefales det kraftigt at få monteret en **skruebeskyttelse**.

SIKKERHEDSUDSTYR:

Det anbefales at medbringe: reserveårer, pagajer, anker, lænsegrej (pøs / lænsekar) fastgjort til båden, slæbeline/tov, tågehorn, fendere, andet sikkerhedsudstyr iht. gruppens egne Sejladsbestemmelser.

FLYDEPRØVE:

Vedr. indenbords motor:

Kan naturligt ikke foretages, men se SBS § 3 i.

Vedr. udenbords motor:

Husk ballast svarende til vægt og placering af motor og brændstof beholdere.

OPPUSTELIGE GUMMIBÅDE:

Båden bør kunne flyde med én utæt sektion.

Se på Svendborgjolle.

SKROGET:

Kølen:

Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte.

Skæg:

Kontroller fastspænding til skrog. Ingen rokken!

Fribord og dæk:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.

Tvivel om behandling: Spørg fagmand ell. læs brochurer.

ROR:

Beslag på rorfladen, skæg og i agterstavnen med gennemgående bolte.

Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø.

Rorhoved fuldt intakt.

Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.

Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

BESLAG:

Diverse beslag (stævn, agterstag, vanter, skødevisere osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk.

Stævn- og agterbeslag bør være fastgjorte i over- og underdel.

UNDER DÆK:

Mastestøtte, luger, kølbolte og bundstokke kontrolleres.

MAST OG RIG:

Mast efterses for råd og brudstriber. Salingshornenes fæste på mast.

Wirefald: lus?? (minus 90 graders bøjning (stående rig)).

Endevending af tovværksfald. Taklinger.

Vantskruer velsmurte, minus rust, sikres med tråd ell. tape.

Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder.

Sjækler skal være fastspændte overalt. Blokke efterses for slid.

Klamper på mast.

Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.

SKODER:

Kan også endevendes.

SEJL:

Rep. i god tid = spare penge.

Se på Wayfarerjolle.

SKROGET:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.
Tvivl om behandling: Spørg fagmand ell. læs brochurer.
Alle metalskinner skal sidde fast og skruehuller skal være vandtætte.
Langsgående bundstokke under dørken skal sidde fast til skroget.
Bailere skal glide let og være tætte.

ROR:

Beslag på rorfladen, og i agterspejlet. (Gennemgående bolte anbefales!)
Slid i rorbeslag? Der må ikke være "slup" i rorløkker.
Vand trænger let ind i krydsfinérs endetræ ved rørbolt. Er finéren mør, knækker roret let.
Rorbladet skal dreje frit. Elastik OK?
Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø.
Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.

SVÆRD:

Sværdkisten kontrolleres for brud ved alle samlinger.
Skal glide let i sværdkisten uden at det dog går op af sig selv; og dog stramt nok til at holde sig halvt oppe.
Bolthul i sværdet kontrolleres. Er det slidt, trænger vand let ind i laminatet. resultat at det knækker.
Gummipakninger ved sværdbolten hindrer vandindtrængning.

DÆK:

Fordæk må ikke være "for" blødt/elastisk.
Samlinger mellem dæk og skrog skal være tæt og uden tegn på brud.

BESLAG:

Diverse beslag (stævn, vanter, skødevisere osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk.
Stævnbeslag bør være fastgjort i dæk og skrog.

MAST OG RIG:

Mastekonsol skal være solidt fastgjort til både dæk, sværdkiste og kølsvin.
Hullet til mastebolten må ikke være slidt.
Mast efterses for råd og brudstriber og tilsvarende salingshornenes fæste på mast.
Wirefald: lus (minus 90 graders bøjning (stående rig)).
Endevending af tovværksfald kan måske forlænge dets levetid. Taklinger.
Vantskruer velsmurte, minus rust, sikres med tråd ell. tape.
Sjækler skal være fastspændte overalt. Blokke efterses for slid.
Klamper på mast bør sidde fast.
Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.

SKODER:

Kan også endevendes.

SEJL:

Rep. i god tid = spare penge.

Se på Ålborgjolle.

SKROGET:

Kølen:

Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte.

Ror

Beslag på rorfladen og i agterstavnen med gennemgående bolte.

Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.

Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø.

Rorhoved fuldt intakt.

Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.

Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

FRIBORD OG DÆK:

Alt træ under og over vandlinien skal være sundt og normalt lukket med lak og/ell. maling.

Eftersyn af bordenes (klædningens) tilstand (revner og vindridser).

Ligeledes efterses tilstanden af kobbernagler, spir og skruer (tæring).

Bordenes fastgøring til stævnene for og agter.

Fenderlister. Åretoldenes fastgøring i dæk. Evt. mastebøjle og sikring af denne, eller mastefisk med hul for mast (evt. mastekiler i mastehul). Fisken skal være solid og ordentlig fastgjort.

Fortøjningsklamper (for og agter), evt. pullert for fortøjning.

Tvivl om behandling: Spørg fagmand ell. læs brochurer.

BESLAG:

Diverse beslag (stævn, vanter, skødevisere, åretolde, røstjern, klamper osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk/på bag-siden. Stævnbeslag.

UNDER DÆK:

Indenbords: Mastespor, dørk, tofter, bundstokke, spanter og svøb (ridser, flækker og knækkede). Nagler, spir, skruer og kølbolte (tæring). Dæksbjælker bundstokke, spanter og svøbs vedhæftning til bordene. Flydemidlers fastgøring og tilstand. Klamper for storskøde og tilsv. for fok.

Fortøjningspullerts fastgøring i bunden.

RUNDHOLTER OG RIG:

(mast, spryd, topsejlsstage og årer).

Efterses for råd og brudstriber. Stående rig. (minus 90 graders bøjning).

Endevending af tovværksfald. Taklinger ??? Sprydstrop og lidseliner. Evt.

Vantskruer: Velsmurte, minus rust, sikres med tråd, splitter ell. tape.

Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder. Sjøkler skal være fastspændte overalt. Blokke efterses for slid.

Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.

Klamper. Skivgat. Lanterne.

SKODER:

Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem.

SEJL:

Rep. i god tid = spare penge.

AKKUMULATOR:

Skal være forsvarlig fastgjort. Syrefare ved utæthed og transport op i land.

Se på Kølbåd. (træ- & glasfiberbåde)

Da vi ikke kan lave en spec. vejledning for alle kølbåde, er nedenstående en summarisk i almindelighed behandling af kølbåde.

SKROGET:

Kølen:

Udsivende rust mellem køl og skrog kan indikere defekte kølbolte.

Skæg:

Kontroller fastspænding til skrog. Ingen rokken.

Fribord:

Al glasfiber skal være lukket med 2-komponent maling eller topcoat.

Træ: Læs evt. siden Se på Ålborgjolle om eftersyn af træ.

Ellers tvivl om behandling spørg fagmand ell. læs brochurer.

ROR:

Beslag på rorfladen, skæg og i agterstavnen med gennemgående bolte.

Kontrollér for slidte beslag = slup i rorløkker.

Sikring af ror, så det ikke kan falde af i f. eks. høj sø. Rorhoved fuldt intakt.

Rorpind skal passe fint i rorhoved. Rorpind skal være af tilstrækkelig styrke.

Rorpinden skal sikres, så den ikke falder ud.

BESLAG:

Diverse beslag (stævn, agterstag, vanter, skødevisere osv.) skal helst være fastgjorte med gennemgående bolte med et passende underlag under dæk eller på bagside). Stævn og agterbeslag bør være fastgjorte i over og underdel.

UNDER DÆK:

Mastespor, luger, kølbolte, bundstokke, spanter og svøb kontrolleres (flækker, nagler m.m.).

MAST OG RIG:

Mast efterses for råd og brudstriber. Salingshornenes fæste på mast.

Wirefald lus stående rig. Wirer må aldrig bøjes/brækkes (90°).

Endevending af tovværksfald. Taklinger.

Vantskruer velsmurte, minus rust, sikres med tråd ell. tape.

Kontraskruer er ikke altid nok. Tape beskytter også sejl og skøder.

Sjækler skal være fastspændte overalt. Blokke efterses for slid.

Alle splitter udskiftes hvert år. G-ringe kan muligvis genbruges.

Klamper på mast El-lanterne: Fordel at udskifte pære(r) hvert år ved tilrigning.

SKODER:

Ved slid kan skøder evt. stadig bruges ved at endevende dem.

SEJL:

Rep. i god tid = spare penge.

MOTOR:

Indenbordsmotor:

Brændstoftank og reservedunk af godkendt type. Forsvarlig

Placering.

Brandstoff

rørforbindelser

tætte.

34

Påhængsmotor:

Forsvarlig fastgjort med kæde/wire og lås. Af hensyn til tab og tyveri jf. forsikringsbetingelser.

Brændselsbeholdere (tank og reservedunke) fast plads om bord og forsvarlig fastgjorte.

Beholdere skal være af godkendt type.

Motorstørrelse:

Motorkraft bør være i overensstemmelse med det antal HK, som er anbefalet til bådtypen.

KOGEAPPARAT & EVT. OPVARMNING:

Installation skal være professionelt udført og efter "Søfartsstyrelsen"s strenge krav og fabrikantens forskrifter. Udførlig skriftlig instruktion vedr. betjening af apparaterne bør findes om bord.

EL:

Installationen skal være professionelt udført. Hvis 220 V om bord: Udførlig anvisning og nøje instruktion vedr. tilslutning (og det modsatte!) i land, samt indskærpelse af forsigtig omgang med 220 V. Dansk Sejlunion: EI om bord.

AKKUMULATOR:

Skal være forsvarlig fastgjort. Syrefare ved utæthed og transport op i land.

VHF:

VHF-håndbog skal forefindes om bord.
Nødantenne.

Checkliste TRÆBÅD:	Bådens navn:			DDS nr.:
---------------------------	---------------------	--	--	-----------------

Fartøjets stand.

	Betegnelse	Materiale	Fin	God	Middel	Dårlig	Fornyelse forbedringer
1. Skrog:	Klædning						
	Trækøl						
	Stævn - for						
	Agterstævn/spejl						
	Spanter						
	Svøb						
	Bundstokke						
	Kølbolte						
	Overgang køl/trækøl(rust)						
	Ballast indenbords						
	Ballastkøl						
	Klinker (nagler)						
	Spir						
	Diverse bolte						
2. Rør:	Rorhoved						
	Rorpind(sikring??)						
	Rorblad						
	Rorbeslag						
	Tappe, løkke og sikring						
3. Dæk:	Dæk						
	Dæksbjælker						
	Skandæk						
	Mastestøtte/fod						
	Røstjern						
	Andre beslag						
	Cockpit						
	Cockpitkarm						
	Rufsider						
	Skvatlister						
	Køjer/skylights						
4. Rig:	Rundholter (mast, bomme m.m.)						
	Stående rig						
	Løbende rig(blokke m.m.)						
	Beslag						
	Sejl						
6. Andet:	Aptering						
	El-installation						
	Køgeapparater						
	Instrumenter						
	Flydemidler						
	Sjækler overalt fastspændt						
Kontrol af revnedannelser udvendig og indvendig ved..			Svag	Middel	Svær		
Rorbeslag og rorbrønd							
Røstjern							
Mastefod							
Beslag							
Søventiler							
Dæk							

Helhedsvurdering:

Dato: _____

SØK Træbåd-checkliste

Fartøjets stand.

	Betegnelse	Materiale	Fin	God	Middel	Dårlig	Fornyelse forbedringer
1. Skrog:	Udvendig gelcoat ov.vl.						
	Udvendig gelcoat u. vl.						
	Køl						
	Kølbolte						
	Overgang køl/skrog (rust!!)						
	Bundventil						
	Søventiler						
	Stødlist						
	Ballast						
	Flydemiddel						
2. Ror:	Rorhoved						
	Rorpind(sikring??)						
	Rorblad						
	Rorbeslag						
	Sikring						
3. Dæk:	Gelcoat						
	Skinner						
	Beslag						
	Røstjern						
	Andre beslag						
4. Opstående:	Cockpit						
	Cockpit selvlæns						
	Rufsider og dæk						
	Skvatlister						
	Køjer/skylights						
	Luftventiler						
	Beslag/sjækler						
5. Rig:	Rundholter (mast, bomme m.m.)						
	Stående rig						
	Løbende rig						
	Sejl						
6. Andet:	Slanger og spændebånd						
	Aptering						
	El-installation						
	Køgeapparater						
	Instrumenter						
	Sjækler overalt fastspændt						
Kontrol af revnedannelser udvendig og indvendig			Svag	Middel	Svær		
Rorbeslag og rorbrønd							
Røstjern							
Mastefod							
Beslag							
Søventiler							
Dæk							

Helhedsvurdering: _____

Dato: _____

SØK glasfiber-checkliste

Sikkerhedsudrustning i søspejderfartøjer.

Sikkerhedsudstyr i de enkelte fartøjer afhænger blandt andet af fartøjstype og sejlsomsråde.

Det afhænger imidlertid også af hvad den enkelte gruppe finder frem til som formålstjenligt og muligt.

Spejdere, ledere og søkyndige bør finde frem til hvad der skal gælde for gruppens fartøjer. Denne diskussion bør tages med jævne mellemrum af hensyn til nye spejdere, nye bådtyper, nye forhold og nyudviklet materiel.

Vedlagte skemaer kan danne udgangspunkt for en sådan overvejelse. (*Man kan lave sin egen liste for de forskellige både og gruppens sejlsomsråder.*) Der kan streges og tilføjes i listen .

Når gruppen har defineret sine sejlsomsråder og bådtyper kan der krydses af.

Dette er en måde at nå frem til sikkerhedsudrustningen i fartøjerne. Gruppestyrelsen med pengeassen og det overordnede ansvar vil nok være en del interesseret i denne liste.

Eksempel for X-købing gruppe

Sejlsomsråder:

- A. Vigen. indtil indsejlingen ved den røde bøjle
- B. Bugten. Indtil en linie mellem Sundodden og Kragenæs
- C. Øvrige danske farvande.

Fartøjstyper:

1. Kanoer, optimistjoller OG motorjollen
2. Svendborgjollen, Svendborg Senior, de to ålborgjoller
3. Folkebåden
4. Peters (TL) Bandholm 30 når den fungerer som ledsagebåd efter aftalen.

SIKKERHEDSUDRUSTNING I GRUPPENS FARTØJER

FARTØJSTYPE	1			2			3			4		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Redningsveste												
Fløjte til redningsvest ↓												

Specielt om ankerudrustning

Ankeret er et vigtigt stykke sikkerhedsudstyr. Men ankeret skal selvfølgelig tilpasses båden, og hvad man mener, ankeret skal kunne præstere.

I den blå serie fra Søsportens Sikkerhedsråd Sikkerhed i Fritidsfartøjer, (1) Fartøj og udrustning findes et diagram til bestemmelse af ankerstørrelse m.v. (*Dette er anvendt nedenfor*).

Søfartsstyrelsen: teknisk forskrift nr. 29 af 13. dec. 1988

Længde - Loa.	Samlet	Ankertov			Kædeforang		Forfortøjninger		
Loa.	Ankervægt	længde	brudstyrke	tykkelse	længde	tykkelse	længde	brudstyrke	tykkelse
i m.	ca. kg.	i m.	i kN	mm	i m.	Ø: i mm.	i m.	i kN	mm
5	9	20	15	*	3	8	9	9	*
6	12	24	19	*	4	8	11	11	*
7	16	28	23	*	5	8	13	13	*
8	21	32	28	*	6	8	15	15	*
9	26	36	32	*	7	10	17	17	*
10	32	40	36	*	8	10	19	19	*
11	39	44	41	*	8	10	21	21	*
12	47	48	45	*	9	12,5	23	23	*

*) Da tykkelsen er afhængig af, hvilket materiale man vælger, må man selv udfylde iht. de kN-tal, som er gældende for det pågældende tovværks dimension. Spørg før du køber.

Hvad skal der være i jeres fartøjer?

BÅDTYPE	ANKERVÆGT	KÆDEFORFANG meter	ANKERLINE* meter
<i>Ran</i>	<i>47 kg</i>	<i>30 m x 12.5 mm</i>	<i>30 m</i>

*) Kan også anvendt som slæbetrosse

KANO / KAJAK

(Uddrag fra Dansk Kano og Kajak Forbund: Instruktør og træneruddannelse)

Eksempel på en udstyrsliste. Lav evt. jeres egen.

	Kort tur sommer	Kort tur vinter	Heldags tur i lokalt farvand	Heldags tur i ukendt farvand	I ur med overnatning
Personligt udstyr:					
Redning / svømmevest/ kanovest	x	x	x	x	x
Spraydeck (kajak)	x	x	x	x	x
Vanddunk	x	x	x	x	x
Hurtig energi	x	x	x	x	x
Skiftetøj		x	x	x	x
Pagajsnor	x	x	x	x	x
Slæbeline	x	x	x	x	x
Pumpe/lænsekar	x	x	x	x	x
Pagajflyder	(x)	(x)	x	x	x
Stump liggeunderlag til at lægge under hælene			x	x	x
Svamp	x	x	x	x	x
Kniv			x	x	x
Thermoflaske (med varm drik)		x	x	x	x
Lygte		(x)	x	x	x
Hat, solbriller, solcreme osv.			x	x	x
Handsker			x	x	x
Fælles udstyr:					
Ekstra pagaj	x	x	x	x	x
Kort og kompas				x	x
Førstehjælp			x	x	x
Reparationsgrej			x	x	x
Nødudstyr		(x)	x	x	x

Forslag til udstyr i en båd.

Ankerkugle	Bådshage
Letvægtsanker	Fendere
Drivanker	4 stk. fortøjninger
Førstehjælpskasse	Tågehorn
Redningskrans	Lommelygte
Ildslukker	Reservebatterier
Brandtæppe	Knæklys
Kikkert	Værktøjskasse
Livline og seler	Søkort
Kasteline (redningsreb)	Navigationsudstyr
Logbog	Reserve tovværk
VHF-bog	Pøs
GPS - maual	Padle / reserveåre
VHF - manual	EL-kasse (sikringer, pærer, m.m.)
VHF - nødantenne	Gæsteflag
Boltsaks	Reservedelskasse (se nedenfor)
Reservebrændstof	Pyrotekniske nødsignaler (Se nedenfor)
Bådsmandsstol	Ånker og trosse
MOB lys	Danbouy

MOB- lys ("Mand over bord")

Nødraketter (Pyroteknik)

Eksempel på INDHOLD af

Reservedelskasse		Container med pyrotekniske nødsignaler
1 blok	4 splitter	2 røde faldskærmsblus
1 kniv	3 wireklemmer	2 røde håndblus
1 rl. Tesabånd	1 svensknøgle	2 hvide håndblus
1 rl. Taklegarn	2 skruetrækkere stor (lige og stjerne)	Vær opmærksom på udløbsdato.
1 sejlmagernål	2 skruetrækkere lille (lige og stjerne)	
1 lanternepære	1 blyant	
2 slæder	Tlf. penge: svenske/danske	
1 karabinhage	Telekort: svensk/danske	
1 nøglesjækkel	Reservebatterier	
3 alm. sjækler		
3 små sjækler		
4 G-ringe		

Det noteres i Sejladsjournal, hvis der er forbrug ell. tab.

Om opdriftsmidler (Bla. i S-joller og W-joller)

SKUMADVARSEL:

Søarbejdsgruppen og deltagerne i Søledermødet i Odder d. 15.-16. marts 1980 er blevet gjort bekendt med, at en enkelt gruppe har konstateret, at det 2-komponent-skum, som man troede var effektivt, har vist uheldige egenskaber, der bevirker at skummet har suget vand som en svamp.

Søarbejdsgruppen har ved Kjeld Espersen, Thurøbund's hjælp nøjere undersøgt forholdene omkring skummet og må konstatere, at hvis man anvender det **rette** skum, afvejer **nøjagtigt** og blander **korrekt** samt overholder **lagertid**, er skummet som regel godt nok, hvilket blandt andet kan konstateres ved det færdige produkts **lysebrune farve**.

Det er ligeledes vigtigt at gøre opmærksom på, at det er vigtigt at skummet kan få lov til at **udvide sig frit**; altså må man udregne et hulrums rumindhold og nøje beregne hvor meget skum, det enkelt hulrum kan indeholde.

Det konstateredes ved samme lejlighed, at det rum, man troede var fyldt op med skum, havde flere tomme hulrum.

Der er altså ingen behandling af skummet, der giver et helt sikkert resultat.

Som konsekvens af ovenstående må Søarbejdsgruppen indskærpe, at flydeprøverne skal vare de foreskrevne 24 timer, idet de ellers intet er værd og kun vil indgyde falsk sikkerhed. Søarbejdsgruppen står i øvrigt til rådighed i den udstrækning grupperne ønsker det, og i den udstrækning vi formår at hjælpe.

Det er klart, at Søarbejdsgruppen er ked af, at der er opstået disse komplikationer omkring dette opdriftsmiddel, men havde vi vidst tidligere, at skummet kunne få denne struktur, så havde vi naturligvis meddelt dette, men det er lige så nyt for os, som for vor gruppe i øvrigt.

Polyurethanskum.

Skummet er egnet som opdriftsmiddel i joller og mindre både på grund af 3 egenskaber:

- 1) det er ganske let (massefylde 45 til 75 kg/m³).
- 2) det består af lukkede celler og suger derfor ikke vand.
- 3) det er modstandsdygtigt over for de organiske opløsningsmidler, der indgår i maling og polyester.

MEN altså: A D V A R S E L!

Hvis vejledningen til blanding af skummet ikke er fulgt ganske nøje, kan skummet have andre, meget uheldige egenskaber.

Der kan blandt andet med tiden ske ændringer, så skummet synker sammen eller bliver vandsugende! Tilsvarende gælder, hvis der er anvendt skum af en kvalitet, der ikke er godkendt til maritimt brug.

Men end ikke nøje overholdelse af disse forskrifter kan garantere for resultatet!

Det er derfor under alle omstændigheder nødvendigt løbende, det vil sige hvert år, at kontrollere fartøjets flydeevne, for eksempel en flydeprøve eller ved inspektion af de fyldte hulrum.

Skum (tidl. kaldt "ISOFOAM RM 120" er afprøvet af Det norske Veritas.

En blok, skåret ud af en større klods, blev nedsænket i vand i 24 timer, og en anden klods blev lagt i benzin i 24 timer, og en tredje klods udsat for skiftende temperaturer mellem – 40° C og + 70° C i 24 timer. I alle 3 tilfælde blev bæreevnen reduceret med kun 1%.

Det er således godkendt som opdriftsmiddel i typecertificerede både af Det Norske Veritas.

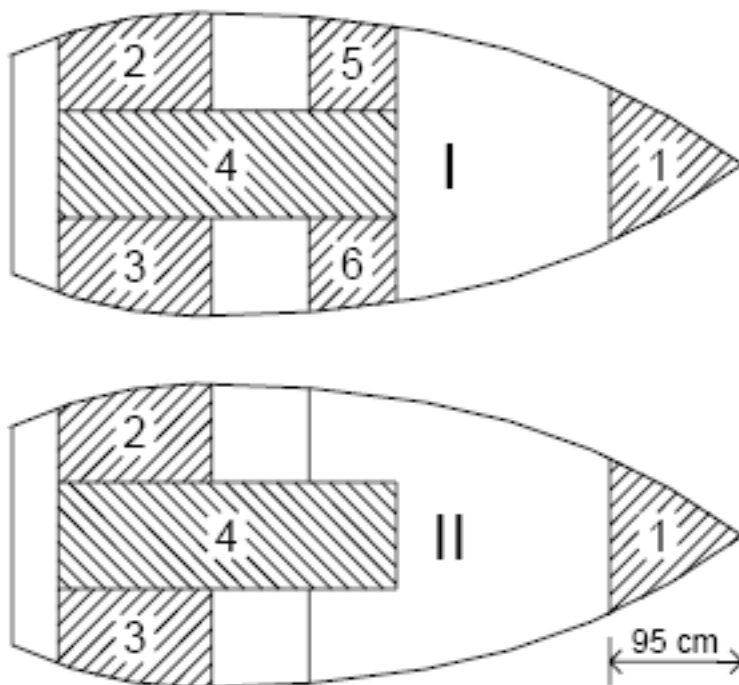
PERSONER UNDER 18 ÅR MÅ IKKE DELTAGE I ARBEJDET MED OPSKUMNING.

Svendborgjollen

Antal opdriftsrum:

Svendborgjolle uden stikkøjer: 6 stk. **(I)**. 1, 2, 3, 4, 5 & 6 med skum

Svendborgjolle med stikkøjer 4 stk. **(II)**. 1, 2, 3 & 4 med skum



Wayfarerjollen

Sikkerhedsmæssigt må de vandtætte rum ikke regnes som opdrift. Hertil må kun regnes positiv opdrift skum. Noget andet er, at de vandtætte rum skal holdes vandtætte, både af hensyn til bagage og for at kunne rejse jollen og sejle den tør efter en kæntring. Se flydeprøve ifølge klassereglerne.

Jomfruruller er fine til at trække jollen op på stranden på, - og til at sidde på, men er næppe acceptable som opdrift, da man risikerer, at de går løs, hvis jollen ligger lang tid i vandet bordfyldt.

Ifølge klassereglerne skal Wayfarerjollen have flydemidler med en opdrift på i alt 122,46 kg, fordelt således:

Mrk. I.: Forrum 81,65 kg
Agterrum 40,82 kg

Mrk. II: Forrum 40,82 kg
Agterrum 40,82 kg (agten for røstjern)

Sættes jollens tyngde i vand til 80 kg (ifølge konstruktøren 72 kg, hertil lægges 8 kg for anker med mere), kræver korpsets regler ved en bemanding med:

5 personer: $80 \text{ kg} + 5 \times 25 \text{ kg} = 205 \text{ kg}$ opdrift.

6 personer: $80 \text{ kg} + 6 \times 25 \text{ kg} = 230 \text{ kg}$ opdrift.

Hvis klassereglerne er overholdt, mangler jollen altså:

5 personer: $205 \text{ kg} - 122 \text{ kg} = 83 \text{ kg}$ opdrift.

6 personer: $230 \text{ kg} - 122 \text{ kg} = 108 \text{ kg}$ opdrift.

NB. Vi har været ude for joller, der fra forhandlerens side **ikke** opfylder klassereglerne.

Fra Ian Proctor (konstruktør af Wayfarer) i oversættelse:

1. Sejlflydemiddel anbefales stærkt. Vedlagt tegning med målene på flydelomme, som anbefales til sejlere i England. For og agterkant kan med fordel forøges til 800 mm. Almindeligt PVC skum med lukkede celler kan bruges; det fås hos mange seilmagere.

2. Under forudsætning af at der medbringes ca. 15 kg. (telt, kogeapparater, mad, vant etc. med gennemsnitsflydefaktor 0,5 per person), og at dette vil blive nedsænket, hvis båden kæntrer, vil den totale opdriftsmængde for at holde båden flydende med dens normale sejlgrej, lejrgrej og 5 spejder være:

$72 + (15 \times 0,5 \times 5) + (25 \times 5) = 234,5 \text{ kg}$. i alt. Denne opdrift kan gives af 0,246 m³ polyurethanskum (950 kg/m³).

A. Under hvert sidedæk kan anbringes tilstrækkelig til at give 41 kg. = total 82 kg.

B. 56 kg. Kan anbringes i opdriftstanken bag agterlugen.

Opdriftsmængden fra **A & B** giver 138 kg. Rest $234,5 - 138 = 96,5 \text{ kg}$. som skal anbringes andre steder.

Specifikationerne og reglerne kræver, at Mrk. II har 40,8 kg. skumopdrift i fortanken, så Mrk. II må have yderligere 55,7 kg., hvortil skal bruges 0,058 m³ polyurethanskum. Dette kan anbringes i forreste flyderum, hvor det vil være mest af vejen, men dette er ikke let at gøre.

3. Reglerne kræver at Mrk. I har 121,47 kg. skumopdrift i for og agterrum. Yderligere 81,6 kg. i alt kan placeres under sidedækkene, hvorefter der rester 32,4 kg., som skal anbringes et eller andet sted. 10 kg. i agterrum og 22,5 kg. i forrum ville nok være det rimeligste.

23/03-1978 Ian Proctor

Kommentarer til brevet:

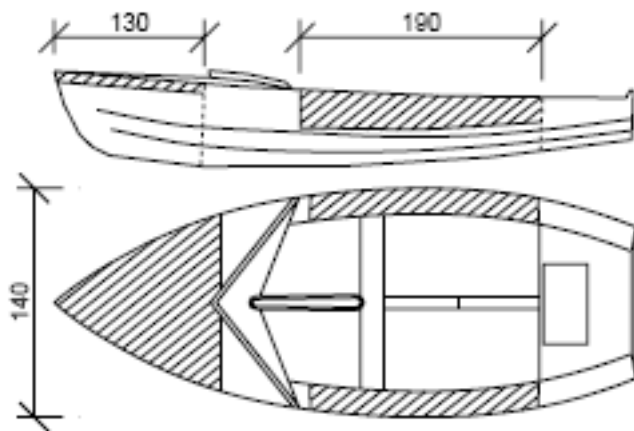
Pkt. 1. I følge klassereglerne må hverken for eller agterkanten i sejllommen overstige 660 mm. Men det er muligt, det er nødvendigt bør gennemprøves.

Pkt. 2. I opdriftsudregningen indgår opdrift til lejrgej m.m. Dette kræves ikke af korpsets reglement (SBS).

Hvordan "Vikingerne Sø" har anbragt flydemidlet:

Anbringelsen må tages med al mulig forbehold og uden nogen form for garanti.

Hovedtanken ved anbringelsen af skummet har været, at anvendeligheden som søspejderjolle ikke må forringes; altså at den skal kunne rumme en hel patrulje med sommertogtsudrustning.



Eksisterende skum i de vandtætte rum er ikke tegnet med, da placeringen er forskellig fra jolle til jolle.

Som skum er brugt **polyurethanskum**.

Mrk. I:

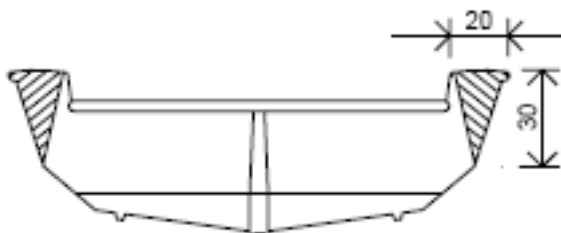
For flere år siden blev der lagt skum op under fordækket i det vandtætte rum. (Skummet stiver også dækket af og ødelægger ikke stuvepladsen). Fyldes i, mens jollen ligger med bunden i vejret. Lægges et mindst 5 cm tykt lag under dækket, fås en opdrift på: $\frac{1}{2} \times 130 \text{ cm} \times 140 \text{ cm} \times 5 \text{ cm} = 45,4 \text{ l} = \text{ca. } 43 \text{ kg}$. Et 10 – 15 cm tykt lag skum under dækket anbefales.

Støbes der skum agten for røstjernet under sidedækket ned til første knæk, vil det give en opdrift på:

$\frac{1}{2} \times 20 \text{ cm} \times 30 \text{ cm} \times 190 \text{ cm} = 57 \text{ l} = \text{ca. } 53 \text{ kg}$. under hvert dæk.

Der er altså opnået en opdrift på:

Oprindeligt :122 kg
Under fordæk : 43 kg
Under sidedækkene i alt :108 kg
I alt :273 kg

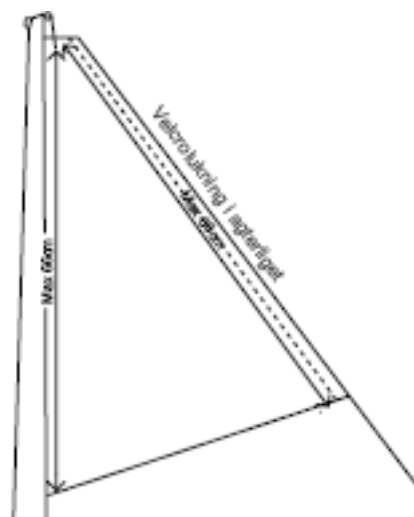


NB. Den øgede opdrift vil give jollen en tendens til at lave grønlændervending (ved kæntring lægge sig med bunden i vejret og masten nedad).

Max 66cm Max 66cm Velcrolukning i agterliget

Altså:

Flydemiddel i storsejlet (eller anden opdrift i mastetoppen). Flydestof af PVC eller andet lukket celleplastsium (eventuelt liggeunderlag) cirka 38 mm i tykkelsen, indlagt i sejlommen giver en opdrift på cirka 5,4 kg. Dette skulle være tilstrækkeligt til at hindre grønlændervendinger, men er ikke gennemprøvet med så megen opdrift i skroget, som her foreslået.



Mrk. II:

Det er endnu ikke lykkedes at anbringe skummet, så jollen reagerer fuldt tilfredsstillende, når den er fuld af vand, men der forsøges stadig. Nærmere oplysninger vil fremkomme, når der er kommet et resultat.

NB. Skummet kapsles ind i en enkelt glasfibernåtte med polyester (brug så lidt polyester som muligt af hensyn til vægten). Til sidst males med topcoat (så lidt som muligt).

Alle rum skal være luft (vand) tætte og fyldt helt op med opdriftsmiddel i foreskrevet omfang. Det anbefales at bruge polyurethansium. Ved flydeprøven kontrolleres omhyggeligt, at rummene er tætte; se især efter helt oppe under dæk.

Hvis man har mistanke om, at der er vand i rummene, kan man bore et hul forned og se, om der løber vand ud. Luk hullerne igen; de kan eventuelt lukkes med et rigtigt bundpropbeslag eller tætsluttende, solidt fastgjort gummiprop. Find lækagen og reparer.

NB. Der kan være tale om kondensvand.

Vejledning om Wayfarer.

Denne vejledning omfatter først og fremmest de ting, det søkyndige medlem sammen med lederne skal tage sig af, inden båden starter på sejlsæsonen og løbende sæsonen igennem.

Det er fornuftigt og forudseende at gå fartøjet igennem ved ophalingen om efteråret, så man ikke pludselig bliver overrasket om foråret, fordi der viser sig større reparationer end ventet (se også i denne mappe, Hvordan en søkyndig hjælper).

Denne vejledning er en vejledning og må ikke opfattes som noget endegyldigt. Den er altså ikke udtryk for, at blot det nævnte er i orden, så er alt all right. Det er en vejledning og hjælp, og den må ikke opfattes som en checkliste, der har alt med.

Ansvar for at alt er i orden, ligger stadig hos den enkelte gruppe (den samlede Bestyrelse med assistance af det søkyndige medlem). Følg vejledningen i den ånd, den er givet.

Kommentarer er meget velkomne.

Sørbejdsgruppen.

Trykprøvning.

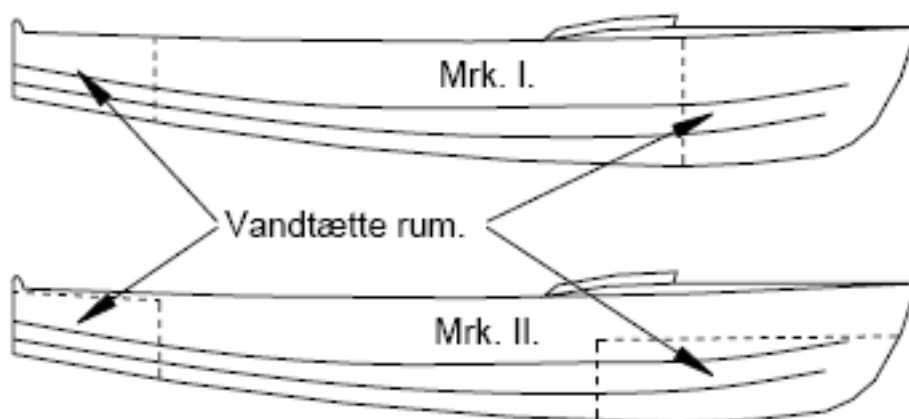
I vejledningen vil der jævnligt blive henvist til trykprøvning. Denne foretages ved, at man med en støvsuger blæser luft gennem et prophul ind i de vandtætte rum (luger på). MEN PAS PÅ! Jollen er bygget til at tåle tryk udefra og ikke omvendt, og med en støvsuger er man i stand til at sprænge jollen. Derfor man blæser forsigtigt ved at holde støvsugerslangen hen til prophullet, men ikke helt tæt til dette. Samtidigt vasker man båden i sæbevand, specielt der, hvor der erfaringsmæssigt ofte er utætheder (samlinger o.l.). Sæbevandet vil da boble ved utæthederne.

Enkelte joller har ikke propper til de vandtætte rum. Her kan man spænde plastic over lugehullet, lave en tragt i dette og blæse her igennem.

Det vil være en god ide at trykprøve jollen i løbet af sæsonen, men trykprøvningen erstatter ikke flydeprøven.

Mrk. I. og Mrk. II.

Nogle steder skelnes mellem Mrk. I. og Mrk. II. joller, som vist.



Generelt:

Findes der brud eller revner i glasfiberen, eller ridser, der går gennem gelcoat laget, er det vigtigt, at sådanne småskader straks lukkes for indtrængende vand med plastic padding, silikone, topcoat eller lignende. Uden en sådan lukning kan vand trænge ind i laminatet langs de enkelte fiber. Materialet kan derved tage skade, specielt i tilfælde af senere frostsprængning. Derfor vær påpasselig sæsonen igennem, og hold øje med småskader, revner og lignende, og luk dem straks, som nævnt ovenfor. De kan derpå repareres om vinteren.

Skruer m. m:

Overalt hvor der anvendes selvskærende skruer i glasfiber, skal disse dyppes i silikone eller polyester, inden de skrues i forboret hul. Brug rustfrie, syrefaste stålskruer.

Overalt hvor gennemboringer finder sted i forbindelse med en eller anden montering, sikres tætheden ligeledes med silikone eller lignende.

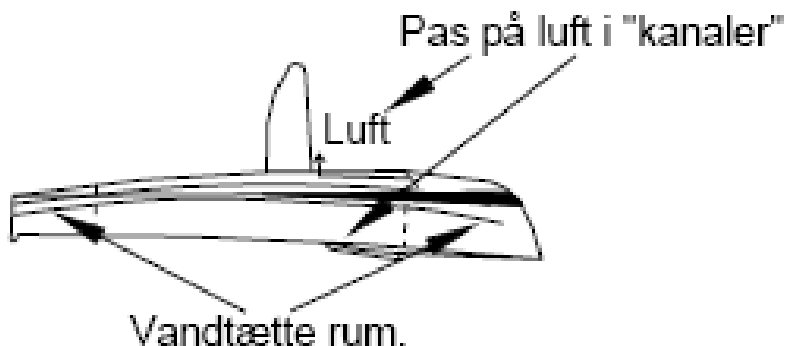
Eftersyn med bunden i vejret:

Bailere:

Kontrolleres for tæthed og fastgørelse

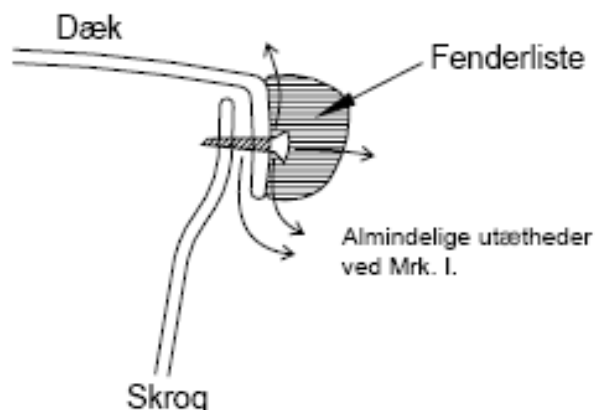
Vandtætte rum:

Trykprøves for utætheder i bunden. Specielt kontrolleres ved kølskinnen og samling skrog/dæk, stævn og rorbeslag. Pas på – luften kan løbe i kanaler og løbe ud langt fra de vandtætte rum; ofte ved sværdkisten og under fenderlisten.



Samling skrog/dæk:

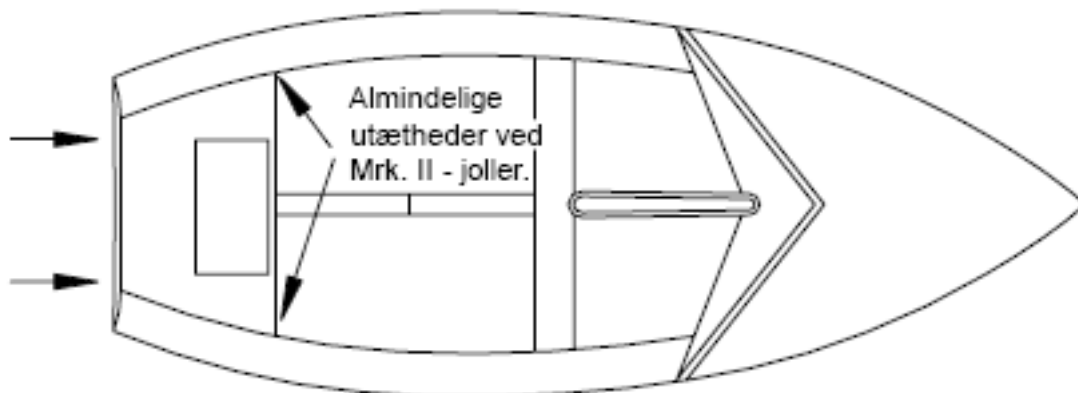
Skal være tæt og ikke vise tegn på at gå løs. Små utætheder kan klares ved rensning – skrabning og silikone. Større utætheder med grundig skrabning og epoxy lim.



Eftersyn med jollen oprejst.

Vandtætte rum:

Trykprøves. Se især efter ved propper, stævn og rorbeslag, fenderliste samt alle samlinger (skot/skrog, skot/dæk, vandtæt rum/skrog). På Mrk. I. ses nøje efter ved løjbom (se under denne). På Mrk. II. jollerne er der ofte utæthed ved de skruer, der forbinder dæk med agterskot. Desuden har nogle Mrk. II. er været utætte ved gennemboring for afløb i agterspejlet.



Se også efter ved lugerne, samt om gummilisterne er ok.

Kølsvin og bundstokke:

Samtlige langsgående bundstokke (svøb) på Mrk. II. Fastgørelsen kontrolleres; de må ikke kunne rukke. Hvis de sidder løse, skal de glasfibres fast igen. NB. Bundstokkene på Mrk. I. går jævnligt løse under brug.

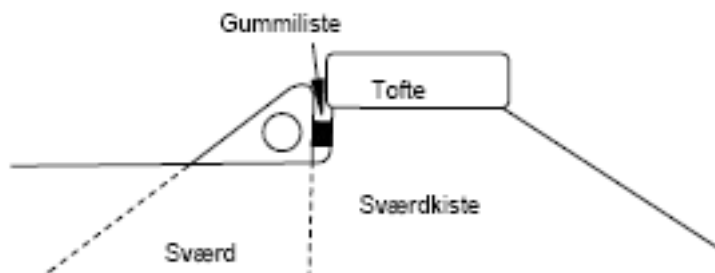
Mastekonsol:

Skal på Mrk. I. være solidt fastgjort i dæk, sværdkiste og kølsvin.

Sværdkiste:

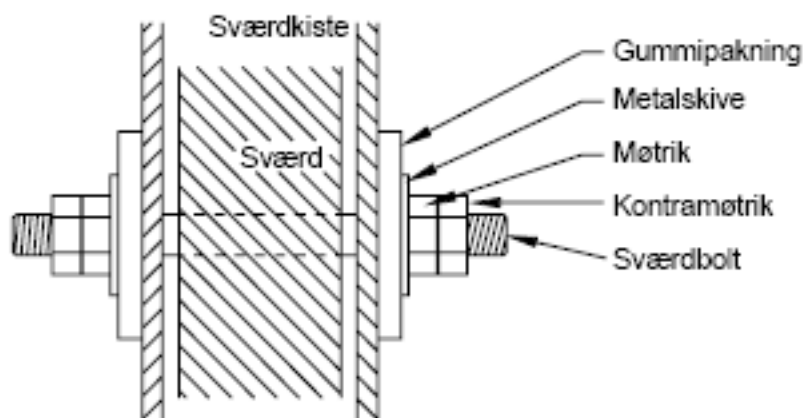
Kontrolleres for tegn på brud. Fastgørelsen af kølsvin, mastefod og tofte kontrolleres. Skal sidde fast alle steder. Desuden kontrolleres hul til sværdbolt for brud, og at det ikke er blevet for stort. Må i så fald bygges op igen.

Det kan være en god ide at sætte et lille stykke gummiliste fast på forsiden af toften, så sværdet ikke kan gå helt i bund. Så sætter sværdet sig ikke fast under sejlads; et stykke snor kan også bruges.

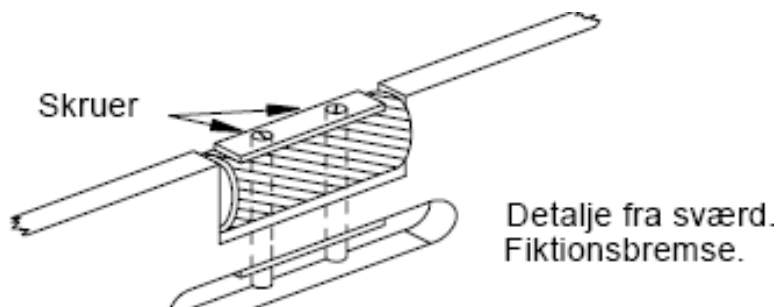


Sværd:

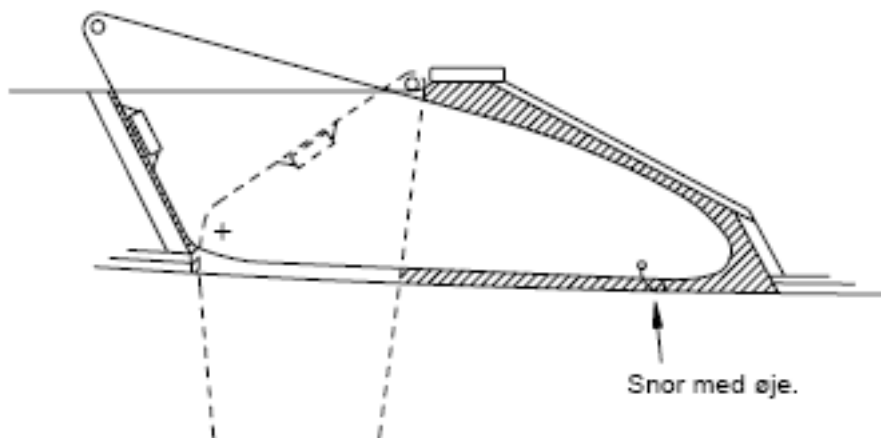
Kontrolleres for brud. Ved mindst tegn på brud bør sværdet udskiftes, da et brækket sværd kan få særdeles uheldige følger. Når sværdet er isat, kontrolleres om samlingen ved sværdboltens er tæt og har passende gummi- og metalskiver.



Friktionsbremsen indstilles, så sværdet går let, uden at det dog går op af sig selv. Sværdet går strammere, hvis skruerne skrues i og lettere, hvis den løsnes.

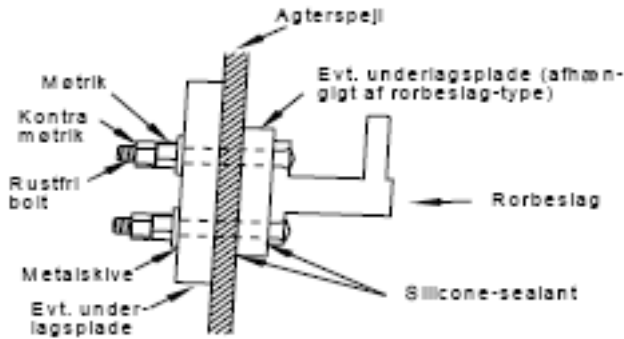


Det kan være en ide at bore et lille hul i sværdet og trække en snor gennem dette. Her har man en mulighed for at hive sværdet ud, hvis jollen ved en kæntring har lagt sig med bunden i vejret i, en bomning eller har fået en sten imellem sværdet og sværdkisten, hvis man har været på stranden.



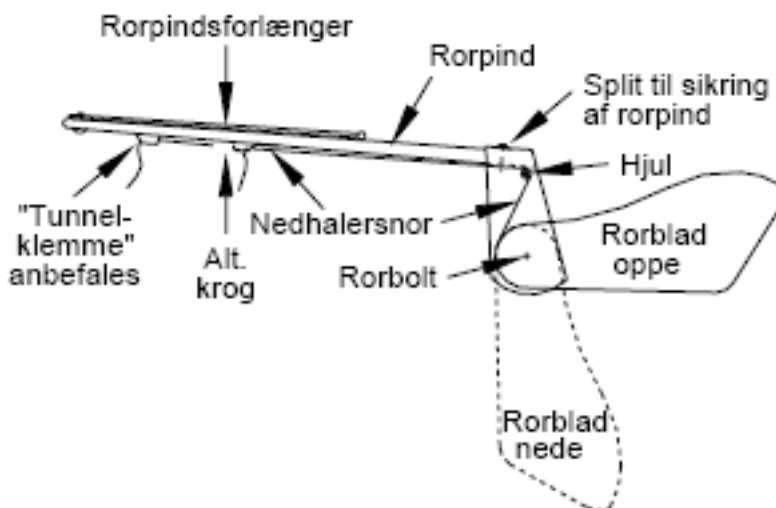
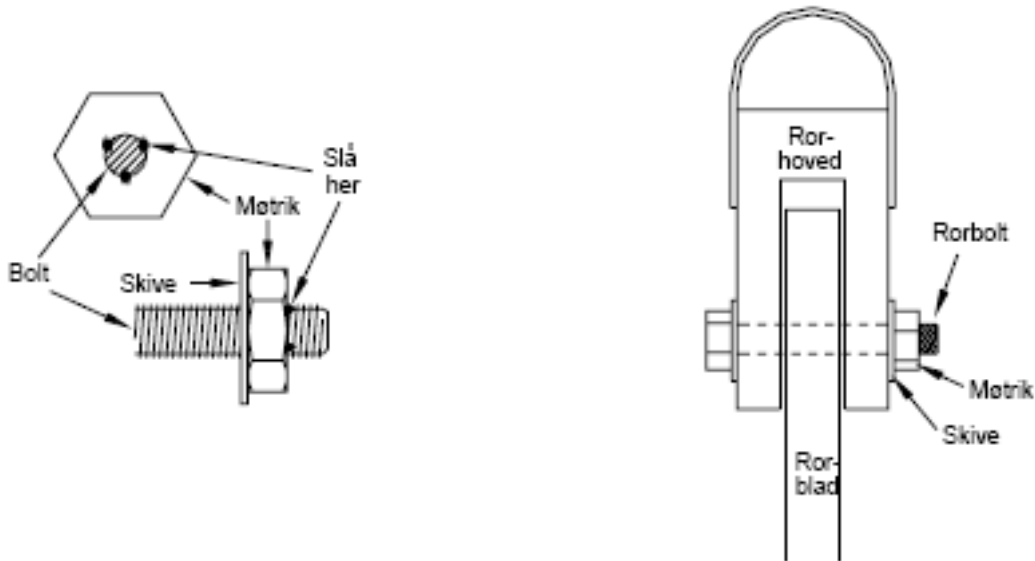
Ror:

Rorbeslag på skrog fastgørelse og tæthed af beslag kontrolleres. Ved udskiftning bør der faststøbes en passende underlagsplade på indersiden af agterspejlet og det hele smøres ind i silicone.



Fastgørelsen af beslag kontrolleres. Hvis beslagene sidder løse, kan skruehullerne fyldes med epoxy, og skruerne skrues i igen. Hvis beslagene er bøjedede eller viser mindste tegn på brud; bør de straks udskiftes. Brug kraftigere beslag (ikke Holt Allen). Hvis krydsfineren er mør, skal den udskiftes.

Rorbolt bolten skal spændes netop så meget, at bladet kan vippe uden friktion, men det må ikke kunne vrikke. Når møtrikken er spændt passende, sættes den fast med lukkemekanismen (sikres den med lukkemekanismen/selvlåsende møtrik).



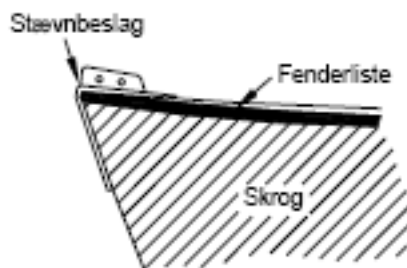
Rorbladet holdes nede med elastik/snor dog ikke med en snor alene. Ellers kan bladet ikke vippe op ved evt. grundstødning. Husk split til at sikre, at rorpinden bliver siddende i rorhoved.

Dæk:

Det kontrolleres, at dæksbjælkerne er i orden og sidder ordentlig fast. Også at sandwich-konstruktionen er i orden. Fordæk må ikke være blødt/elastisk.

Beslag:

Stævnbeslag fastgørelsen kontrolleres. Beslaget skal sidde fast både i dækket og skroget.



Røstjern:

Fastgørelsen kontrolleres. Skal sidde fast i knæ, der er støbt fast til skroget. Ved nyt beslag eller genplacering bør de fastgøres med gennemgående bolte og underlagsplade.

Løjbom:

Det kontrolleres, at løjbommen sidder fast, og at slæden glider let (en slæde, der sidder fast, kan medføre kæntring). Hvis skruerne sidder løse eller ved utæthed (trykprøve) på Mrk. I. skrues løjbommen løs, skruehullerne fyldes med epoxy, hvorefter den skrues fast igen. Brug rustfrie bolte, hvor det er muligt.

Bailere:

Skal være tætte og velfungerende.

Diverse:

Skødeskiner, klamper, frølår, beslag osv. Skal være af passende størrelse og sidde godt fast med plader af passende størrelse på bagsiden. Hvor det er muligt bruges rustfrie bolte, skruer eller nitter. Undersøg glasfiberlaget omkring alle beslag for brud.

Stående og løbende rig.

Generelt om wire:

Holdbarheden er næsten uendelig stor. Størst slid ved til- og afrigning, idet bøjning af evt. decideret knæk (90°) wire, er den største belastning. Derfor bør en wire kvejlles op i store, bløde bugter. Viser det sig nødvendigt at rette et 90° knæk ud, er wiren sikkert tjenlig til udskiftning. Lus er farlige; både for besætningen og sejl. Lus er tegn på brud på wiren.

Kovse:

Se efter, om de er hele og sidder fast i deres øjer. Kovse må ikke kunne skride rundt i for store øjesplejsninger.

Vanter og stag:

Wirerne bør have den rette længde og ikke forlænges med kæde eller lignende. Da vanter og stag koster betydeligt mindre end en brækket mast, vil det nok være en god ide at udskifte vanter og stag med jævne mellemrum.

Vantskruer:

Må ikke kunne opgå af sig selv, men bør være sikrede med split eller kontramøtrikker. Det vil være klogt at trække et plasticrør over vantskruerne. Derved holder både sikringer, sejlertøj og sejl bedre. Selv om kontramøtrikkerne er spændt godt til, kan de gå løse, men kan yderligere sikres med en god tape.



Fald:

Lus = udskiftning. Kontroller splejsning mellem wire/snor. Levetiden af tovværksfald kan forlænges ved endevending hvert år. Se efter, hvor fald belastes omkring blok eller hjul i skivgat. Tovværket må ikke være slidt i stykker i de enkelte garn eller kordeler.

Mast.

Træmast:

Undersøges for råd; især ved alle beslags fastgøringssteder og i masteroden.

Aluminiumsmast:

Afvaskes om efteråret i ferskvand, smøres ind med mastepleje (silikone vask) og alle bevægelige dele smøres. Splitter, der har været brugt, bør udskiftes.

Skivgat:

I toppen forsejl/spiler; hjul undersøges for slup ved aksel + anden slitage. Wire eller tovværk må ikke kunne smutte mellem hjul og mast/beslag.

Salingshorn:

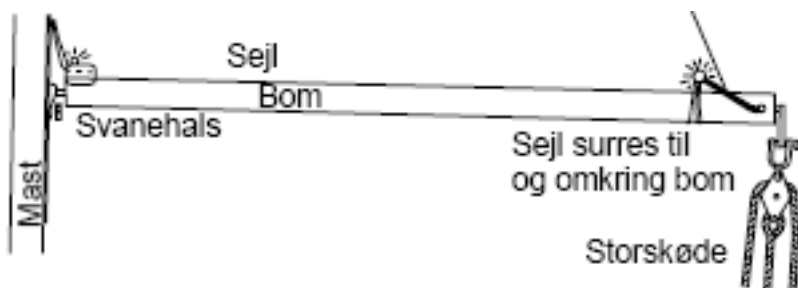
Fastgøring efterses. Vanterne skal ved surring eller fastklemning (nye typer) i beslag + tape sikres, så de ikke kan smutte ud af salingshornene.

Svanehals:

Samt evt. skinne (træmast) kontrolleres for brud samt fastgørelse.

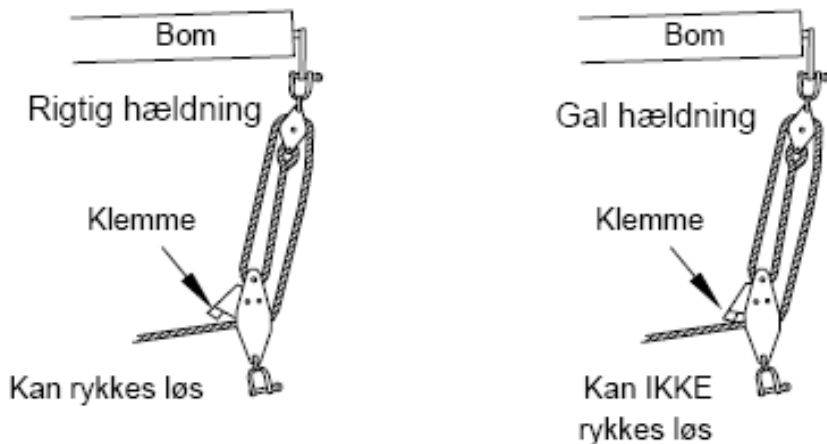
Klamper:
Skal sidde ordentlig fast.

Bom:
Behandles som mast. Se specielt efter omkring svanehals og bomnok. Ved træbom anbefales det, at man under sejlads surrer sejlet til og omkring bommen ved bomnokken, så hulkelen ikke ødelægges.



Kicking strop / bomnedhal:
Beslag på bom/mast/skrog kontrolleres. Er tovværk samt blokke ok?

Skøder og blokke:
Efterse blokke for slitage ved akslen og brud på hjul. Skøder må ikke være slidt i stykker i de enkelte garner og kordeler. Endevending af tovværk kan forlænge levetiden. Hvis man bruger storskøde med frølår, skal hældningen være således, at skødet går løs, hvis man rykker i det.



Sejl:
Tovværkslignene undersøges hele rundt for slid og fastsyning. Se efter slid ved kovse i sejl og tovværk. Gennemgå sejlets syninger. Bristede tråde = slid. Sejlpindelommer er udsat for hårdt slid, derfor ekstra kontrol omkring disse. Er løjerter i forsejl ordentlig fastgjort?

Sejlpinde:
Rigtig længde og uden brud, skarpe hjørner og splinter.

På internettet er der mange steder, hvor man kan hente hjælp. (Se side Yderligere hjælp).

Vejledning om Kano

Kano og kajak. Det er noget med spændende naturoplevelser og friluftsliv suset fra de store skove og de rivende elve bål og primitiv madlavning "rigtig" spejdersport!

En klatretur i fjeldet og bagefter et herligt bad i en ren og klar sø. Jo, I husker selvfølgelig at tage jeres forholdsregler, når I bevæger jer ud i ødemarken eller bader! På samme måde skal I tænke i sikkerhed, når I står til søs. Denne pjeces fortæller lidt om søsikkerhed i forbindelse med kano- og kajaksejlad - ikke for at advare mod at stå til søs, men for at sikre, at I alle får en god og sikker oplevelse.

Når I som medlemmer af DDS vil ud at sejle - uanset om det er med sejl, motor, årer eller padler - kaldes det søaktivitet. Og som for fjeldaktivitet og badning har DDS også et sæt Sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter (SBS) primært med sigte på søspejderarbejdet, men de gælder også jer, hvis I sejler kano eller kajak. Sikkerhedsbestemmelserne finder du i DDS-håndbogen og på DDS's hjemmeside www.dds.dk under lederservice og download. Den følgende vejledning citerer eller henviser til reglerne, så det er nok en fordel at have en finger på de relevante sider. I det følgende står der for det meste "kano", men reglerne gælder også for kajakker. Det er tre vidt forskellige situationer.

1. Ejer din gruppe en eller flere kanoer, eller overvejer I at købe kanoer, bør I sætte jer grundigt ind i SBS. Iflg. DDS's love (§22) skal en gruppe, der ejer et eller flere fartøjer, registreres som søgruppe (SBS 1.b) Jeres gruppestyrelse skal have indvalgt et søkyndigt medlem (SØK), som ikke er leder i gruppen (DDS §34.3). SØK godkender gruppens kanoer (SBS 3.f.1) og fungerer som gruppestyrelsens "konsulent" i søsikkerheds spørgsmål, bl.a. i forbindelse med udarbejdelse af lokale sejladregler (SBS 8.c).

2. Hvis I lejer kanoer hos en professionel kanoudlejer, kan I gå ud fra, at kanoerne er godkendt af Søfartsstyrelsen eller (i udlandet) en tilsvarende myndighed (SBS 3.f.3). I så fald skal gruppen ikke registreres som søgruppe, men gruppestyrelsen skal alligevel forholde sig til søsikkerheden, inden I tager af sted.

3. Hvis I låner fx private kanoer, kan I ikke forvente, at de er godkendte. Det vil da være en god idé at kontakte den nærmeste søgruppe og få deres SØK eller en erfaren søledertil at hjælpe jer med at godkende kanoerne (SBS 3.f.2). Er der ikke nogen søgruppe i nærheden, kan søarbejdsgruppen (SØA) sikkert hjælpe jer. Kontakt korpskontoret!

Brug redningsvest! Så kort kan det siges. Det er også DDS's krav (SBS 5.d). Derimod kan gruppestyrelsen selv afgøre, om spejderne skal kunne svømme eller ej (SBS 5.a).

Udlejningskanoer er som regel forsynet med "kanoveste". Det er ikke redningsveste! (SBS 2.d-e.). Gruppestyrelsen bør derfor tage stilling til spørgsmålene: Kan vi tillade at spejderne bruger "kanoveste"? Skal vi stille krav om, at spejderne skal kunne svømme? (SBS 5.a og 5.f.). Inden spejderne står til søs, skal de vide, at de ikke må tvinges til at sejle ud (SBS 5.c), at de skal have redningsvest på (SBS 5.d) og hvem, der er fører af kanoen (SBS 6.c). For kajaksejlad gælder, at det vil være uansvarligt at begive sig ud på tursejlad med spejdere, der ikke er fuldt fortrolige med at ro kajak, og som ikke har lært at rejse sig op efter en kæntring. Kanosejlad stiller ikke samme krav til deltagernes kunnen, men SØA anbefaler, at afprøve kanoerne ved en kæntringsøvelse, så spejderne kan blive fortrolige med en nødsituation (vejl. til SBS 3.i).

Gruppestyrelsen giver lederen kompetence til at lede kanoaktiviteten (SBS 7.a) i overensstemmelse med reglerne. (SBS 7.b-f). Gruppestyrelsen bør indskærpe, at kanoer på tursejlad så vidt muligt følger kysten i en afstand af højst 100 m (vejl. til SBS 6.b).

Dette er kun et kort udpluk af DDS's sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter. Flere gode råd får du i pjecen "Sikkerhed i kano og kajak", som kan bestilles hos Søsportens Sikkerhedsråd, www.soesport.dk

God tur!
Søarbejdsgruppen
Programudvalget
Juli 2003

Kanoen er et fartøj som giver os en fin måde at lave aktiviteter.

Tag en flok spejder med ud at sejle og lad dem opleve naturen, samværet og prøve kræfter med sig selv og deres kammerater.

Tag kanoen, gild lyst ud på søen en stille sommer aften hvor det sidste sollys giver genskin i det blanke vand. Man kan høre fiskene slå op efter insekter og man håber at den sky af myg man kan se i den næste bugt kun er dansemyg.

Tag på tropstur en weekend, hvor vi pakker alt ned i kanoerne og drager af sted mod et fjernt mål. Med en masse oplevelser undervejs kommer man frem til en overnatningsplads, hvor der ikke kommer ret mange andre fordi vi bare har sejlet over søen. Bygge bivuak, mad over bål, vandpjaskeri, solnedgang lejrbaals hygge og så i poserne. Næste morgen måske lidt kapsejlad og det altid sjovt med en vandkamp. derefter hjem en anden vej måske med vinden i ryggen så man kan binde regnslaget fast i et par padler og lade vinden gøre hele arbejdet.

Andre vil hellere prøve kræfter med en fossende elv under en sommerlejr i Sverige med alle de udfordringer der følger med.

Men det er ikke bare at kaste kanoen i vandet, for "kun en tåbe frygter ikke havet".

Som leder må man vide, hvordan man skal gebærde sig med en kano. Som leder har man ansvaret for at ungerne komme hele hjem igen. Alt grejet skulle også gerne komme hjem igen.

For at vi på betryggende måde kan lave aktiviteter med kanoer har vi i korpset et sæt sikkerhedsbestemmelser for søaktiviteter (SBS), hvori der også er en udmærket vejledning, som også gælder for kanoer.

Læs reglerne- gab!!! det kan godt være en gang tørt stof men det skal gøres og hvis noget af det ikke rigtigt ikke er til at forstå så kan det være at noget af det efterfølgende er kan hjælp på forståelsen.

Men lige for at tage et enkelt punkt i SBS så gælder følgende:

"1.a. Sikkerhedsbestemmelserne for søaktiviteter gælder for alle spejdere, der som spejdere deltager i søaktiviteter."

2. Kanoen:

Inden man tager ud at sejle er det betryggende at vide at grejet er i orden.

Kanoen skal være i godkendt og sikker stand.

Godkendelse skal foretages af en sagkyndig person (se SBS). Det er en god regel at hvis man kæntré skal man altid blive ved fartøjet. Derfor skal kanoen været udstyret med flydemiddel så dem der sejlede ud i den kan holde sig flydende ved hjælp af kanoens opdriftmiddel.

I SBS er der krav om at en kano skal flydeprøve og denne flydeprøve må højst være 30 mdr. gammel.

I praksis vil det sige at efter 3 sejlsæsoner skal kanoerne flydeprøves igen; men hvis der er den mindste tvivl om flydemidlets tilstand f. eks. hvis kanoen har været skadet, bør man foretage en ny prøve. Selvfølgelig skal en ny kano også testes inden den tages i brug.

Man flydeprøver kanoen ved at sætte den i vandet og kæntre den så den bordfyldes. Medens den er fyldt med vand sænker man et antal lodder ned i den svarende til det antal personer den er beregnet til hvilket er 25 kg. pr. person. Altså 75kg. til en kano der er til 3 personer. Kanoen skal med den belastning stadig holde sig flydende.

Når man sænker lodderne ned i kanoen så pas på den ikke vipper rundt og ballasten falder ud. Det er godt at sikre sig ved have et tov i lodderne.

Så lader I kanoen ligge i bordfyldt tilstand i 24 timer. Husk at se efter den en gang imellem så den ikke tager skade ved at ligge og skure mod en pæl, store sten i bunden eller mod andre både (kanoer).

Når de 24 timer er til ende skal kanoen stadig fylde som da I satte den i vandet 24 timer tidligere (det er jo nemt med digitalkamera).

Hvis I ikke har nogle lodder kan det være at der er en anden kanogruppe eller søspejdergruppe i nærheden, som man kan låne af. Hvis der er kontakt med andre kanogrupper kunne man slå sig sammen og få flydeprøvet alle jeres kanoer samtidig.

Hvis det viser sig at der ikke er tilstrækkelig med flydemiddel i eller det har suget vand efter de 24 timer bør man gå til en fagmand. for at få løst problemet.

Det er ikke nok at kanoen er i orden. Det øvrige udstyr skal også være det.

Padlerne må ikke være skadede f. eks. er det vigtigt at træ padler er ordentlig lakeret især i enden af bladet, så der ikke kan trænge vand for ellers varer det ikke længe før den flækker og kommer til at ligner en malerkost.

Husk at der under sejlads skal være en ekstra paddel surret fast i kanoen.

Det øvrige udstyr til kanoen er et øsekar og en fangline, selvfølgelig bundet fast! Om natten skal man huske en vandtæt lygte.

Hvis det ikke er jeres egne kanoer i skal ud at sejle i skal man sikre sig at de opfylder kravene som er i SBS. Udlejningskanoer skal være godkendt af myndighederne, hvilket de skal være mærket med og så er der ikke noget problem med dem; men man skal selvfølgelig ved selvsyn sikre sig at de er i forsvarlig stand.

Redningsveste:

Vi kan lige tage redningsvesten nu selvom det er en del af den personlige udrustning.

Ingen tager ud at sejle uden at have en redningsvest på.

Så er det sagt; men det er ikke det hele for selvfølgelig er der undtagelser, hvis man evt. gerne vil bruge sejler-/kanoveste eller lignende; men det er kun noget man kan gøre hvis det har været oppe i gruppebestyrelsen og derefter skal det ind over korpset og godkendes. Der kan også være andre tilfælde hvor brug af veste ikke er påkrævet, alt samme noget der findes i SBS, også definition på hvad en vest er.

Man kan ligesom med hensyn til kanoen sige at en person skal være udstyret med et flydemiddel, og ligesom med kanoen skal det en gang imellem gås efter for fejl og mangler. Ja selv en flydeprøve vil være en god ide. Tag vestene med hjem i badekaret og belast dem en et lod svarende til den vægt de er beregnet til at kunne bære oppe, hvilket fremgår af mærkningen, som skal være i den.

I den mærkning der er i en redningsvest er der angivet hvilken størrelse person, den er beregnet til ved en vægtangivelse. Husk at altid at have de rigtige størrelse veste. Det er ikke så smart at give en person på 80 kg. en vest på der beregnet til en på 40kg. og omvendt. Det kan se ret komisk ud og faktisk kan en lille juniorspejder glide ud af en vest, der er for stor, selvom man skulle mene at lidt ekstra opdrift ikke kunne skade.

Yderligere hjælp og information:

Ønsker du yderligere hjælp eller anden oplysning end denne mappe kan tilbyde dig i dit daglige arbejde som søkyndig, er du altid meget velkommen til at kontakte et medlem af Søarbejdsgruppen eller evt. en anden søleder.

I dag er der også god hjælp og masser af oplysninger at finde på internettet.

Mange bådtyper har deres egne klasseklubber med regler, oplysninger og anden hjælp på deres hjemmesider.

Dansk Sejlunion er et godt sted at begynde, hvis man leder efter klubbernes hjemmesider.

Hvis man ønsker yderligere at grave efter flere oplysninger, kan man også følge links til internationale sider på svensk, tysk og engelsk.

Mange klubber har trænings- og sikkerhedsregler, som det kan være værd at se på og overveje nærmere evt. til eget brug.

Søsprøjt søledernes lederblad har gennem årene haft artikler om vedligeholdelse og reparation af Svendborgjollen.

Nedenfor en liste over nyttige hjemmesider og adresser:

Det Danske Spejderkorps: <http://www.dds.dk/>

Søarbejdsgruppen: soa@dds.dk

Søsprøjt on line: <http://hotel.dds.dk/soa/sosprojt/>

Dansk Sejl Union: <http://www.sejlsport.dk/>

Optimist Class Denmark: <http://www.ocd.dk/>

Wayfarer-Klubben: <http://www.wayfarer.dk/>

Dansk Kano og Kajakforbund: <http://www.kano-kajak.dk/>

Danmarks Meteorologiske Institut : <http://www.dmi.dk/>

Farvandsvæsenet : <http://www.fomfrv.dk/>

Kort og Matrikelstyrelsen: <http://www.kms.dk/>

Søfartsstyrelsen: <http://www.sofartsstyrelsen.dk/>

Søsportens Sikkerhedsråd: <http://www.soesport.dk/>

Kystinspektoret: <http://www.kyst.dk/>

Telestyrelsen: <http://www.telestyrelsen.dk/>