

# HMI – Sikkerhedsinstruks! Kølbåd

Godt sømandskab – Ansvar og sund fornuft!

## Sikkerhedsinstruksen

For at sejle sikkert skal det ske inden for rammerne af "godt sømandsskab".  
Alle skal tage et ansvar og bruge deres sunde fornuft.

## Indhold

### 1) Identifikation af rederen og dennes juridisk ansvarlige person.

Hou Maritime Idrætsefterskole  
Forstander Peter Gordon  
Villavej 13-17  
8300 Odder

#### Undervisere:

##### **Jacob Karstoft Ebbensgaard**

Yachtskipper 3. grad  
10 års surf erfaring.  
10 års jolle og surf træner erfaring i klubber, Dansk Sejlunion og Norske sejlforbund. Undervist i Dansk Sejlunions trænerkurser. DIF diplomtræneruddannelse.  
Erfaren lystsejler.

##### **Stefan Gerber**

Medstifter af HMIs sejlerlinje samt underviser på linjen gennem 30 år.  
Erfaren tursejler, In og Offshore i europæisk farvande.  
Bemyndiget af Dansk Sejlunion som censor til duelighedsprøver.  
Yachtskipper af 1. grad med Flodskipper Certifikat.

### 2) Sejladsaktiviteter.

Der bæres altid rednings / svømmevest.  
Vi surfer ikke, vi sejler ikke kajak og vi sejler ikke i joller, når vandet er under 10 grader.  
Ved vandtemperatur mellem 10 og 15 grader er der ALTID ledsagerbåd med, og der bæres våddragt i såvel Surf, jolle som Kajak.  
Det kan forekomme at kølbådene sejler i vandtemperaturer under 10 grader, i så fald dog ikke uden ledsagerbåd!

## **Kølbådsejlads**

**Sejladsområde** (perioden fra søsætning sidst i marts til bådoptagning midt oktober).

1. Sejlads i synlig afstand fra havnen eller stranden ved HMI.
2. Sejlads efter aftale rundt om Hou Røn eller anden sejlads udover sejladsområde 1.
3. Tursejlads

**Sejladsaktivitet** (perioden fra søsætning sidst i marts til bådoptagning midt oktober).

Undervisning

Fritid

Tursejlads

Promotionssejlads

Badning fra båd

### **Sikkerhed "Undervisning".**

Der medbringes **altid VHF** såvel som der opfordres til at medbringe mobiltelefon.

HMI's gummibåde har VHF, ligesom stationær VHF altid står tændt på lærerværelset under sejlads.

### **Sikkerhed "Fritid".**

Kaptajnen har de krævede kompetencer (se uddannelse af kaptajner). Der skal være **to kaptajner** ombord samt to fartøjer i alt. Det vil sige fire kaptajner på vandet, to i hver båd – **SAMSEJLADS!**

Ved sejlads i én båd medbringes **redningsflåde** fra elevgaragen, og alle bærer **redningsvest med KRAVE!**

Der medbringes **altid VHF** såvel som der medbringes mobiltelefon – nummer noteres i logbogen!

HMI's gummibåde har VHF, ligesom stationær VHF altid står tændt på lærerværelset under sejlads.

### **Der føres logbog:**

Dato:

Navn:

Sejladsområde:

Besætning (navne):

Bemærkninger!

Aftale med lærer:

Afgang:

Forventet hjemkomst:

Flag:

Skipper:

VHF nr.:

Mobil nummer:

**NB! NB!**

Er komme hjem samt underskrift

Klokken:

### **ELEV Kompetencer for sejladsaktivitet**

Undervisning – kræver ingen kompetencer.


Fritid (se beskrivelse af disse herunder).

Tursejlads som HMI styret aktivitet (se beskrivelse af disse herunder).

Promotionssejlads.

### **Hvornår må der sejles?**

#### **Flagsystem!**

 Grønt flag - til og med jævn vind - 8 s/m


 Gult flag - til og med frisk vind 8 – 10,7 s/m

 Rødt flag - mere end frisk vind. Over 10,7 s/m

### **Hvem må sejle?**

Der skal ALTID indhentes tilladelse hos Jacob, Stefan eller Peter G!

 Grønt flag alle med **"Almindeigt kørekort"** må sejle i sejladsområde, husk at føre logbog og spørge om lov!

 Gult flag alle med **"Hårdtvejs-kørekort"** må sejle efter aftale i sejladsområde, husk at føre logbog og spørge om lov!

 Rødt flag, **Ingen må sejle.**

Hvis man ønsker at sejle udenfor sejladsområdet, kan det kun lade sig gøre efter aftale.

## Uddannelse af kaptajner til kølbåd.

### Op til og med jævn vind:

#### **Prøvens indhold:**

**A.** Skipper har erhvervet minimum Duelighedsbevis og SRC certifikat.

Under den praktiske del af prøven vægtes det højt, at skipperen kommunikerer med sit mandskab, at manøvrerne virker planlagte og velovervejede, og at "boathandlingen" er kontrolleret.

**B.** To godkendte mand over bord manøvrer, udført efter følgende beskrivelse:

1. Mand over bord, på tilfældig halse.
2. Fald af til sikker læns.
3. Trim og sejl båden 3-4 bådslængder på denne halse.
4. Stagvende.
5. Krydse op til manden.
6. Få båden til at ligge helt stoppet ved manden, således at han roligt kan bringes ombord, eventuelt bruge MOB stigen!

#### **EFTERFULGT AF**

Mand over bord manøvrer, udført efter følgende beskrivelse:

1. **Rul hurtigt** for sejlet ind
2. Motoren tændes.
3. Søg vindøje og nedtag storejlet.
4. Båden sejles mod vinden op til manden som løftes ombord når båden ligger stille, eventuelt bruge MOB stigen!

**C.** Dernæst vil skipper, blive bedt om at sejle, og trimme følgende halser:

Bidevind, halvvind samt læns.

Have kendskab til og sikkert kunne udføre "stagvendinger" og "kontrolleret bomninger".

**D.** Da bådene er udstyret med VHF, og den seneste tids events har vist vigtigheden af kende til deres brug, skal skipper have SRC-Certifikat, eller som minimum have aflagt en kendskabsprøve, som blandt andet viser at man kan betjene VHF'en samt afvikle en korrekt Mayday.

**E.** Ved genakker/ spiler sejlads:

Til rigning, sætning, bomning samt bjærgning af genakker.

**F.** Hvis bådende skal bruges til kapsejlad, aflægges prøve i understående kapsejladregler (Jyske Lov).

**G.** Mundtlig overhøring i vigeregler og de i tjeklisten vigtige detaljer inden og efter sejlads, herunder logbogsføring.

Have kendskab og forståelse af de i **"Risici og tiltag skemaet"** forekommende nødprocedurer, samt have styr på **"Tjeklisten"** tilhørende og altid ombordværende i kølbåden!

### **Op til og med frisk vind:**

#### **1. Prøvens indhold:**

**A.** Skipper har erhvervet minimum Duelighedsbevis og SRC certifikat.

Under den praktiske del af prøven vægtes det højt, at skipperen kommunikerer med sit mandskab, at manøvrerne virker planlagte og velovervejede, og at "boathandlingen" er kontrolleret.

Båden rebes og gøres klar til friskvindssejlads, altså reb i "storsejlet, fok samt tjek at sikkerheden som splitter, vantskruer, agterstag og lignende. Gode aftaler for havnemanøvre og sejlsætning!

Under den praktiske del af prøven vægtes det højt, at skipperen kommunikerer med sit mandskab, at manøvrerne virker planlagte og velovervejede, og at "boathandlingen" er kontrolleret.

**B.** To godkendte mand over bord manøvrer, udført efter følgende beskrivelse:

1. Mand over bord, på tilfældig halse.
2. Fald af til sikker læns.
3. Trim og sejl båden 3-4 bådslængder på denne halse.
4. Stagvende.
5. Krydse op til manden.
6. Få båden til at ligge helt stoppet ved manden, således at han roligt kan bringes ombord, eventuelt bruge MOB stigen!

### **EFTERFULGT AF**

Mand over bord manøvrer, udført efter følgende beskrivelse:

1. **Rul hurtigt** for sejlet ind
2. Motoren tændes.
3. Søg vindøje og nedtag storsejlet.
4. Båden sejles mod vinden op til manden som løftes ombord når båden ligger stille, eventuelt bruge MOB stigen!

**C.** Dernæst vil skipper, blive bedt om at sejle, og trimme følgende halser:

Bidevind, halvvind samt læns.

Have kendskab til og sikkert kunne udføre "stagvendinger" og "kontrolleret bomninger".

**D.** Da bådene er udstyret med VHF, og den seneste tids events har vist vigtigheden af kende til deres brug, skal skipper have SRC-Certifikat, eller som minimum have aflagt en kendskabsprøve, som blandt andet viser at man kan betjene VHF'en samt afvikle en korrekt Mayday.

**E.** Ved genakker/ spiler sejlads:

Til rigning, sætning, bomning samt bjærgning af gennaker.

**F.** Da bådende skal bruges til kapsejlads, aflægges prøve i understående kapsejladsregler (Jyske Lov).

**G.** Mundtlig overhøring i vigeregler og de i tjeklisten vigtige detaljer inden og efter sejlads, herunder logbogsføring.

Have kendskab og forståelse af de i **"Risici og tiltag skemaet"** forekommende nødprocedurer, samt have styr på **"Tjeklisten"** tilhørende og altid ombordværende kølbåden!

### **Turdiplom**

Ovenstående kørekort kan suppleres med et "turdiplom, hvor sikker navigation indgår, som den væsentlige faktor.

"Turdiplomet" er trin tre i rækkefølgen til at blive Kaptajn (køl 1 – køl 2 – turdiplom ).

Man skal have duelighedsbevis samt være skipper på en tur, hvor der har været sejlerlærere med.

## **Risici og tiltag for Turdiplomsejlere**

### **Overbordfald**

Varm påklædning 3 lags princippet.

Der bruges altid godkendt redningsvest.

Det er tilladt med den brugervenlige svømmevest.

Kaptajnerne (to stk.) har bevist ved aflæggelse af "kørekort" at de magter MOB for sejl og kan hurtigt undsætte overbordfaldne.

Badestige gøres klar til ombord tagning.

**Badning** foregår altid efter aftale med sejlelærer og ALTID med redningsvest

### **Bomning/anden tilskadekomst**

I tilfælde af det er en bomning eller anden slag der er årsag til en overbordfalden, springer den mindst erfarne sejler over bord for at sikre at overbordfaldne har hovedet over vande ved bevidstløshed eller mistanke om at dette kunne hænde.

Ved brug for hjælp kaldes over VHF til HMI eller på kanal 16 til skibe i området. HMIs RIB-båd kan hurtigt være fremme.

I værste fald sendes en Mayday over VHFen! Ved hurtigt tilkald af HMI RIB-båd via VHF eller kbmobil, sejles tilskadekommen i land/ hjælper med at bjærgede vedkommende, samtidig tilkaldes evt. ambulance eller lægehjælp på 112.

### **Brand**

Alle kølbåde har pulverslugger om bord, samt spand til brandslukning.

Branden forsøges slukket, samtidig kaldes for hjælp over VHF. RIB-båd samt andre kølbåde hjælper i tilfælde af besætningen må forlade båden. Ved tilskadekomne ringes 112 for evt. hurtig hjælp til forbrændt – den forbrændte lægges med det forbrændte i vandbad, evt. i havnen til ambulancen

kommer frem!

Bliver det nødvendigt at alle forlader båden, huskes VHFen, da den stadig virker selv i våd tilstand (vandtæt til meters dybde)!

### **Motorstop**

Der sættes sejl.

Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kastes anker, hvorefter sejlene sættes, eller motoren startes.

Hvis ikke man kan klare problemerne, kaldes andre kølbåde og/eller HMI RIB-båd over VHFen.

Opankring, assistance fra land

### **Sejlsplanlægning**

"Turkaptajner" har blandt andet duelighedsbevis og har tilmed under tursejls bevist deres duelighed mht. til sejlsplanlægning.

Denne aftales med sejlerlærer inden sejls.

SMS logbog sendes undervejs.

### **Grundstødning/Kollision**

Ved kollision og grundstødning, tilkaldes hjælp, hvis nødvendigt, over VHFen eller mobil. I værste tilfælde over VHF kanal 16.

HMI RIB-båd kan hurtig være fremme, ligeså eventuelt andre HMI fartøjer på vandet.

Se tilskadekomst ovenfor.

Ved tilskadekomne meldes dette samtidigt, hvis meget alvorlig tilskadekommen kaldes øjeblikkelig 112 eller VHF - MAYDAY (fare for liv og lemmer!!!)

**Hurtigt vejrskifte** med stærk vind og sø

Der søges **STRAKS** havn! Sejlareal reduceres!

### **Kulde**

Udsat person lægges i kahyten i tørt og varmt tøj gerne i sovepose og ALU-posen fra førstehjælpskassen!

**Vandfyldning** gennem søvandsindtag eller anden sted.

Forsøg at tætnes stedet med forhåndenværende materiale, sammenklemt toiletpapir kan ved mindre revener være ganske effektiv. Et sejl viklet rundt om skroget ved større skader kan også være brugbart.

Søg havn (eller læ kyst for grundstødning), samtidig med kraftig og effektiv lænsning med lænse pumpe og pøs.

Have kendskab og forståelse af de i "**Risici og tiltag skemaet**" forekommende nødprocedurer,

samt have styr på "**Tjeklisten**" tilhørende og altid ombordværende kølbåden!

## **3) Identifikation af risici;**

Se tabel 1

**Promotionssejls** foregår kun hvis det garanteres på skrift at alle er bekendt med at der sejles under beskrevne omstændigheder (der udfærdiges beskrivelse)!

#### 4) Tiltag til at imødegå risici;

For hver af de væsentlige risici, som er identificeret, skal rederen sikre, at der gennemføres tiltag, som imødegår risikoen effektivt. Det kan være tekniske tiltag (fartøjets konstruktion og udrustning) og/eller operative tiltag (begrænsninger i anvendelsen mv.)

#### HMI risici og tiltag ved forskellige sejladsaktiviteter

**ALLE sejladsaktiviteter har en ansvarlig lærer som kontaktes i situationer hvor der er brug for hjælp!**

Sejladsaktivitet	Risici	Tiltag
<b>Kølbådssejlads</b> undervisning		
Meget begrænset sejladsområde – KLART i sigt af hinanden.  Det være sig at ALLE sejler foran havnen eller ALLE sejler ud for stranden eller ALLE sejler "Rønnet Rundt".	<b>Overbordfald</b>  <b>Bomning/</b> anden <b>tilskadekomst</b>  <b>Brand</b>	Varm påklædning 3 lags princippet. Der bruges altid godkendt redningsvest Det er tilladt med den brugervenlige svømmevest - der er altid mindst en RIB-båd på vandet. Badestige gøres klar til ombordtagning. Alle både har VHF om bord samt mobil. Sejladsområdet ved undervisning meget lille, RIB-båden kan være fremme i løbet af få minutter. MANDEN kan evt. selv komme ombord via bade stige eller transportabel MOB-stige ombord. <b>Badning</b> foregår altid efter aftale med sejlelærer og ALTID med redningsvest  I tilfælde af det er en bomning eller anden slag der er årsag til en overbordfalden, springer den mindst erfarne sejler over bord for at sikre at overbordfaldne har hovedet over vande ved bevidstløshed eller mistanke om at dette kunne hænde.  Hurtigt tilkald af RIB-båd via VHF eller mobil. RIB båd sejler hurtig tilskadekommen i land/ hjælper med at bjærge vedkommende, samtidig tilkaldes evt. ambulance eller lægehjælp på 112.  Alle kølbåde har pulverslukker om bord, samt spand til brandslukning. Branden forsøges slukket, samtidig kaldes for hjælp over VHF. RIB-båd samt andre kølbåde hjælper i tilfælde af besætningen må forlade båden. Ved tilskadekomne ringes 112 for evt. hurtig hjælp til forbrændt – den forbrændte ligges med det



	<p><b>Sejladsområde</b></p> <p><b>Motorstop</b></p> <p><b>Grundstødning/Kollision</b></p> <p><b>Hurtigt vejrskifte</b> med stærk vind og sø</p> <p><b>Vandfyldning</b> gennem søvandsindtag eller anden sted.</p>	<p>forbrændte i vandbad, evt. i havnen til ambulancen kommer frem!</p> <p>Det sikres at alle har fuldt kendskab til hvor der sejles. I tilfælde af misforståelser/mistanke om dette, kaldes pågældende båd over VHF eller kontaktes direkte via RIB-båd.</p> <p>Der sættes sejl. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kastes anker, hvorefter sejlene sættes, eller motoren startes. Hvis ikke man kan klare problemerne, kaldes HMI over VHFen og HMIs RIB-båd eller anden kølbåd kommer til undsætning.</p> <p>Ved kollision og grundstødning, tilkaldes hjælp, hvis nødvendigt, over VHFen eller mobil. HMI RIB-båd er på vandet med andre fartøjer og hjælpen er MEGET nær. Se tilskadekomst ovenfor.</p> <p>Der søges <b>STRAKS</b> havn sejlareal reduceres!</p> <p>Forsøg at tætte stedet med forhåndenværende materiale, sammenklemt toiletpapir kan ved mindre revener være ganske effektiv. Et sejl viklet rundt om skroget ved større skader kan også være brugbart. Søg havn (eller læ kyst for grundstødning), samtidig med kraftig og effektiv lænsning med lænse pumpe og pøs.</p>
<p><b>Kølbådssejlad</b> Fritid</p>		
<p>Der sejles med to af HMI uddannede kaptajner (se krav tidligere), på hver kølbåd.</p> <p>Meget begrænset sejladsområde – KLART i sigt fra havnen, stranden eller hinanden.</p> <p>Efter tilladelse kan der gives lov når de rigtige "Kørekort"</p>	<p><b>Overbordfald</b></p> <p><b>Bomning/anden tilskadekomst</b></p>	<p>Varm påklædning 3 lags princippet. Der bruges altid godkendt redningsvest Det er tilladt med den brugervenlige svømmevest.</p> <p>Kaptajnerne (to stk.) har bevist ved aflæggelse af "kørekort" at de magter MOB for sejl og kan hurtigt undsætte overbordfaldne.</p> <p>I tilfælde af det er en bomning eller anden slag der er årsag til en overbordfalden, springer den mindst erfarne sejler over bord for at sikre at overbordfaldne har hovedet over vande ved bevidstløshed eller mistanke om at dette kunne hænde.</p> <p>Ved brug for hjælp kaldes over VHF til HMI eller på kanal 16 til skibe i området.</p>

<p>er til stede at sejle "Rønnet Rundt" eller tur til Tunø eller lignende.</p>	<p><b>Brand</b></p> <p><b>Sejladsområde</b></p> <p><b>Motorstop</b></p> <p><b>Grundstødning/Kollision</b></p> <p><b>Hurtigt vejrskifte</b> med stærk vind og sø</p> <p><b>Vandfyldning</b> gennem søvandsindtag eller anden sted.</p>	<p>HMI's RIB-båd kan i løbet af få minutter være fremme. I værste fald sendes en Mayday over VHFen!</p> <p>Ved hurtigt tilkald af HMI RIB-båd via VHF eller mobil, sejles tilskadekommen i land/ hjælper med at bjærge vedkommende, samtidig tilkaldes evt. ambulance eller lægehjælp på 112.</p> <p>Alle kølbåde har pulverslukker om bord, samt spand til brandslukning. Branden forsøges slukket, samtidig kaldes for hjælp over VHF. RIB-båd samt andre kølbåde hjælper i tilfælde af besætningen må forlade båden. Ved tilskadekomne ringes 112 for evt. hurtig hjælp til forbrændt – den forbrændte ligges med det forbrændte i vandbad, evt. i havnen til ambulancen kommer frem! Bliver det nødvendigt at alle forlader båden, huskes VHFen, da den stadig virker selv i våd tilstand (vandtæt til meters dybde)!</p> <p>Kaptajnen har udfyldt logbog se side xx, her fremgår det nøjagtigt hvor mange der er om bord i hvilken båd samt hvor der sejles, seneste hjemkomsttidspunkt, mobil nummer og andet. På lærerværelset står stationær VHF tændt til aflytning af ALLE!</p> <p>Der sættes sejl. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kastes anker, hvorefter sejlene sættes, eller motoren startes. Hvis ikke man kan klare problemerne, kaldes HMI over VHFen og HMI's RIB-båd eller anden kølbåd kommer til undsætning.</p> <p>Ved kollision og grundstødning, tilkaldes hjælp, hvis nødvendigt, over VHFen eller mobil. I værste tilfælde over VHF kanal 16. HMI RIB-båd kan hurtig være fremme, ligeså eventuelt andre HMI fartøjer på vandet. Se tilskadekomst ovenfor. Ved tilskadekomne meldes dette samtidigt, hvis meget alvorlig tilskadekommen kaldes øjeblikkelig 112 eller VHF - MAYDAY (fare for liv og lemmer!!!)</p> <p>Der søges <b>STRAKS</b> havn!</p> <p>Forsøg at tætnes stedet med forhåndenværende materiale, sammenklemt toiletpapir kan ved mindre revener være ganske effektiv. Et sejl viklet rundt om skroget ved større skader kan også være brugbart. Søg havn (eller læ kyst for grundstødning), samtidig med kraftig og effektiv</p>
--	---	--

		lænsning med læse pumpe og pøs.
<b>Tursejlads</b>		
<p><b>Tursejlads</b> I sæsonen 1. april til midt oktober. Der sejles som udgangspunkt primært i vindstyrker under 8 m/s, under specielle forhold som bølgelæ og slæk på skøderne,  i vindstyrker under 10 m/s.</p>	<p><b>Overbordfald</b></p> <p><b>Bomning/anden tilskadekomst</b></p> <p><b>Brand</b></p> <p><b>Motorstop</b></p> <p><b>Sejladsplanlægning</b></p>	<p>Varm påklædning 3 lags princippet. Der bruges altid godkendt redningsvest Det er tilladt med den brugervenlige svømmevest. Kaptajnerne (to stk.) har bevist ved aflæggelse af "kørekort" at de magter MOB for sejl og kan hurtigt undsætte overbordfaldne.</p> <p>I tilfælde af det er en bomning eller anden slag der er årsag til en overbordfalden, springer den mindst erfarne sejler over bord for at sikre at overbordfaldne har hovedet over vande ved bevidstløshed eller mistanke om at dette kunne hænde.</p> <p>Ved brug for hjælp kaldes over VHF til HMI eller på kanal 16 til skibe i området. HMI's RIB-båd kan hurtigt være fremme. I værste fald sendes en Mayday over VHFen! Ved hurtigt tilkald af HMI RIB-båd via VHF eller mobil, sejles tilskadekommen i land/ hjælper med at bjærge vedkommende, samtidig tilkaldes evt. ambulance eller lægehjælp på 112.</p> <p>Alle kølbåde har pulverslukker om bord, samt spand til brandslukning. Branden forsøges slukket, samtidig kaldes for hjælp over VHF. RIB-båd samt andre kølbåde hjælper i tilfælde af besætningen må forlade båden. Ved tilskadekomne ringes 112 for evt. hurtig hjælp til forbrændt – den forbrændte ligges med det forbrændte i vandbad, evt. i havnen til ambulancen kommer frem! Bliver det nødvendigt at alle forlader båden, huskes VHFen, da den stadig virker selv i våd tilstand (vandtæt til meters dybde)!</p> <p>Der sættes sejl. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kastes anker, hvorefter sejlene sættes, eller motoren startes. Hvis ikke man kan klare problemerne, kaldes andre kølbåde og/eller HMI RIB-båd over VHFen. Opankring, assistance fra land</p> <p>"Turkaptajner" har blandt andet duelighedsbevis og har tilmed under tursejlads bevist deres duelighed mht. til sejladsplanlægning. Denne aftales med sejlerlærer inden sejlads.</p>

	<p><b>Grundstødning/Kollision</b></p> <p><b>Hurtigt vejrskifte</b> med stærk vind og sø</p> <p><b>Kulde</b></p> <p><b>Vandfyldning</b> gennem søvandsindtag eller anden sted.</p>	<p>SMS logbog sendes undervejs.</p> <p>Ved kollision og grundstødning, tilkaldes hjælp, hvis nødvendigt, over VHFen eller mobil. I værste tilfælde over VHF kanal 16. HMI RIB-båd kan hurtig være fremme, ligeså eventuelt andre HMI fartøjer på vandet. Se tilskadekomst ovenfor. Ved tilskadekomne meldes dette samtidigt, hvis meget alvorlig tilskadekommen kaldes øjeblikkelig 112 eller VHF - MAYDAY (fare for liv og lemmer!!!)</p> <p>Der søges <b>STRAKS</b> havn!</p> <p>Udsat person lægges i kahytten i tørt og varmt tøj gerne i sovepose og ALU-posen fra førstehjælpskassen!</p> <p>Forsøg at tætnes stedet med forhåndenværende materiale, sammenklemt toiletpapir kan ved mindre revener være ganske effektiv. Et sejl viklet rundt om skroget ved større skader kan også være brugbart. Søg havn (eller læ kyst for grundstødning), samtidig med kraftig og effektiv lænsning med lænse pumpe og pøs.</p>
<b>Promotion sejlads</b>		
<p>Meget begrænset sejladsområde – KLART i sigt af hinanden.</p> <p>Det være sig at ALLE sejler foran havnen eller ALLE sejler ud for stranden eller ALLE sejler "Rønnet Rundt".</p>	<p><b>Overbordfald</b></p> <p><b>Bomning/anden tilskadekomst</b></p>	<p>Varm påklædning 3 lags princippet. Der bruges altid godkendt redningsvest Det er tilladt med den brugervenlige svømmevest - der er altid mindst en RIB-båd på vandet. Alle både har VHF om bord samt mobil. Sejladsområdet ved undervisning meget lille, RIB-båden kan være fremme i løbet af få minutter.</p> <p>I tilfælde af det er en bomning eller anden slag der er årsag til en overbordfalden, springer den mindst erfarne sejler over bord for at sikre at overbordfaldne har hovedet over vande ved bevidstløshed eller mistanke om at dette kunne hænde.</p> <p>Hurtigt tilkald af RIB-båd via VHF eller mobil. RIB båd sejler hurtig tilskadekommen i land/ hjælper med at bjærge vedkommende, samtidig tilkaldes evt. ambulance eller lægehjælp på 112.</p>

	<p><b>Brand</b></p> <p><b>Sejladsområde</b></p> <p><b>Motorstop</b></p> <p><b>Grundstødning/Kollision</b></p> <p><b>Hurtigt vejrskifte</b> med stærk vind og sø</p> <p><b>Vandfyldning</b> gennem søvandsindtag eller anden sted.</p>	<p>Alle kølbåde har pulverslugger om bord, samt spand til brandslukning. Branden forsøges slukket, samtidig kaldes for hjælp over VHF. RIB-båd samt andre kølbåde hjælper i tilfælde af besætningen må forlade båden. Ved tilskadekomne ringes 112 for evt. hurtig hjælp til forbrændt – den forbrændte ligges med det forbrændte i vandbad, evt. i havnen til ambulancen kommer frem!</p> <p>Det sikres at alle har fuldt kendskab til hvor der sejles. I tilfælde af misforståelser/mistanke om dette, kaldes pågældende båd over VHF eller kontaktes direkte via RIB-båd.</p> <p>Der sættes sejl. Hvis dette ikke kan lade sig gøre, kastes anker, hvorefter sejlene sættes, eller motoren startes. Hvis ikke man kan klare problemerne, kaldes HMI over VHFen og HMIs RIB-båd eller anden kølbåd kommer til undsætning.</p> <p>Ved kollision og grundstødning, tilkaldes hjælp, hvis nødvendigt, over VHFen eller mobil. HMI RIB-båd er på vandet med andre fartøjer og hjælpen er MEGET nær. Se tilskadekomst ovenfor.</p> <p>Der søges <b>STRAKS</b> havn sejlareal reduceres!</p> <p>Forsøg at tætnes stedet med forhåndenværende materiale, sammenklemt toiletpapir kan ved mindre revener være ganske effektiv. Et sejl viklet rundt om skroget ved større skader kan også være brugbart. Søg havn (eller læ kyst for grundstødning), samtidig med kraftig og effektiv lænsning med læns pumpe og pøs.</p>
<b>Badning fra kølbåd</b>	<b>Båden gør fart.</b>	Badning fra båd skal <b>ALTID</b> foregå med redningsvest/svømmevest, og kun efter forespørgsel. Båden må under badning ikke sejle stærkere end 1. knob.

## 5) Beskrivelse af fartøj og udrustning;

**Svendborg Senioren** - Fritidsbåd, ikke CE-mærket, beregnet til sejlads i indre danske farvande havområde C.

Både i kategori "C", beregnet til "brug langs kysten" i forholdsvist beskyttet farvand, hvor vindstyrken kan komme op på indtil og inklusive 13 m/sek. og "signifikant" bølgehøjde på 2 meter eller mindre.

### Svendborg Senior specifikationer:

Køl: finnekøl Konstruktion: Glasfiber  
 LOA: 5,80 m Den første bygget:1970  
 Bredde:2,20 m Rigtype: brøkdelsrigget  
 Dybgang: 0,85 m LWL: 5,00 m  
 Displacement: 760 kg Ballast: 275 kg  
 Sejlareal:19,78 Ballast type:Jern  
 Designer: Bjørn Jensen kølprocent:36,18  
 Bådebygger: Poul Oddersborg

### Udstyrsliste:

Sikkerhedsudstyr					
Nødraketter	Vandtætbeholder		Pejlekompas	Vandtætbeholder	Hestesko
Passer	Vandtætbeholder		Lommelygte	Vandtætbeholder	Pøs (spand)
Værktøjskasse	Vandtætbeholder		Pulverslukker	monteret	Anker, kæde og line
1.hjælps kasse	Vandtætbeholder		Lænsepumpe		Lamineret søkort Hou
Tågehorn	Vandtætbeholder		Kasteline		TJEK -listen
Badestige					

Sikkerheds tjekliste					
Vanter og stag OK !			Agterstag med strammer		Benzin
Alle splitter tapet			Motor (sikret, sidder fast)		Reservedunk
Mastestøtte OK !					Benzin tragt

Andet udstyr					
Storsejl			Kicking strap		HMI stander (lille i agterstag)
Fok			Stage op		EL system OK!
Genua			Spilerstage		Lanterner der fungerer
Spiler			Spilhåndtag		Lamineret kølbådspapir
Forsejlsskøde			Kompas		Lamineret søkort Hou
Storskøde			Vindex		Svamp

Spilergrej: skøder	YF flag	Fortøjninger havnen 2+2
Barberhal	Bompresenning	Fortøjninger båden 2+2
Cunninham	Presenning	Fendere 3 stk
Bomudhal	Batteri (vælde-sikret)	Fendere 3 stk

<b>Vandtæt beholder SKAL ALTID være ombord under sejlads!</b>		
Nødraketter	Pejlekompas	Tågehorn
Passer	Lommelygte	
Værktøjskasse	1.hjælps kasse	

<b>VHF medbringes fra HMI</b>
<b>Kaptajnen har Ansvaret for at båden er udrustet i overensstemmelse med TJEKLISTEN</b>
Inden sejladsen påbegyndes, orienteret kaptajnen alle personer ombord, i brug af redningsmidler, hvordan den påtænkte sejlads forventes at forløbe og hvad man bør foretage sig i en nødsituation.
<b>I nødsituationer eller lignende benyttes VHF og mobil for kontakt til skolen eller Stefan: 61 10 10 82</b>

### **J/80 specifikationer**

LOA 8,00 m

LVL 7,50 m

Bredde 2,51 m

Dybgang 1,50 m

Displacement 1.450 kg

Ballast 650 kg

SA (100%) 34,5 m<sup>2</sup>

Asymmetrisk spiler 65 m<sup>2</sup>

CE mærkning B

Bådene og deres udstyr tjekkes hvert år inden søsætning (sidst marts) samt løbende. Sikkerhedstjek foretages før hver tur!

Kaptajnen har ansvaret for at båden er udrustet i overensstemmelse med SIKKERHEDSUDSTYRS -LISTEN:

**Passagers/elevs opfører sig efter kaptajnens anvisninger og i det hele taget vises respekt for sejladsen samt sikkerheden.**

## **6) Besætningen og dens kompetencer;**

## **Krav til besætning i fartøjer som anvendes til professionel oplæring i sejlads.**

*Om fartøjer som udelukkende anvendes til professionel oplæring i sejlads*

**§ 7.** I fartøjer, som udelukkende anvendes til professionel oplæring i sejlads, skal besætningen være på mindst 1 person.

*Stk. 2.* Føreren af et fartøj omfattet af stk. 1 skal af reder være udpeget som kvalificeret instruktør og minimum have kvalifikationer, der svarer til det niveau, som oplæringen vedrører.

### **Jacob Karstoft Ebbensgaard**

Yachtskipper 3. grad

10 års surf erfaring.

10 års jolle og surf træner erfaring i klubber, Dansk Sejlunion og Norske sejlforbund. Undervist i Dansk Sejlunions trænerkurser. DIF diplomtræneruddannelse.

Erfaren lystsejler.

### **Stefan Gerber**

Yachtskipper af 1. grad.

SRC certifikat

Flodskipper

30 timers førstehjælpskursus

28 års undervisningserfaring på HMI's sejlerlinje

## **7) Operative forholdsregler, som skal følges af besætning og passagerer;**

Sejladsen må kun foregå i aftalt sejladsområde.

Sikkerhedsinstruksen overholdes.

Der sejles kun når det er lyst, med mindre andet er aftalt.

Der må om bord på en Svendborg Senior højst være 5 personer, på en J/80 højst 7 personer.

## **8) Forholdsregler, som sikrer at alle kan reddes ved ulykke;**

I eventuel **nødsituation**, vil der om bord være såvel VHF som mobiltelefon samt diverse nødraketter og andre signaleringsmuligheder

- se sikkerhedsudstyrs-listen, om bord.

Samtidig er der ført **logbog**, så folk på land har styr på hvem der sejler og hvornår de er hjemme, deres mobile nummer, samt muligheden for over fast installeret VHF på land, at kontakte og overhøre samtaler .

Der er tilmed mulighed for at tilkalde **Gummibåd** til assistance, endda op til flere, samt kalde **medsejlende** både.

## **9) Forholdsregler, som sikrer at der altid kan tilkaldes assistance ved ulykker;**

HMI's kølbåde vil altid være udrustet med VHF som i enhver situation kan bruges til alle former for kontakt samt **nødsituation!**

**På HMI vil der tilmed være tændt VHF til aflytning på land.**

Derudover vil der altid være mobiltelefoner ombord.

Som det fremgår af bådens tjekliste, er der såvel nødraketter samt andet nødudstyr ombord.

HMI RIB kan være klar til undsætning indenfor ca. 10 minutter!



## **10) Sikrer, at oplysning om antallet af personer om bord er kendt og opbevares i land og er let tilgængelig i tilfælde af en redningsaktion;**

### **HMI's logbogsføring efterlever understående krav!**

Inden sejlads bør det sikres at personer som ikke deltager i selve sejladsen, er orienteret om den påtænkte varighed af sejladsen, antallet af personer om bord samt den planlagte rute. Endvidere bør der foreligge faste aftaler om kontakttidspunkter og alarmering såfremt personer i land konstaterer at sejladsen afviger fra det aftalte uden at der er givet meddelelse om ændringer.

## **11) Sikrer, at der altid afgives sikkerhedsinstruktion til nye ombordværende personer inden sejladsens start.**

### **Følgende pålægges kaptajnen:**

Inden sejladsen påbegyndes, orienterer kaptajnen alle personer om bord, i brug af redningsmidler, hvordan den påtænkte sejlads forventes at forløbe og hvad man bør foretage sig i en nødsituation

## **12) Beskriver hvordan der følges op på utilsigtede hændelser eller ulykker.**

Utilsigtede hændelser vil til en hver tid blive evalueret af sejladslærerne og ledelsen, samt **straks** blive implementeret i **HMI's sejladsinstruks!**