



PANTAENIUS

# QUICK REGELGUIDE TIL LIGASEJLADS

FAIR  
FREDERIK



Kære ligasejler

- en speciel velkommen til alle nye.

Vi vil bare gerne sejle og have det sjovt!

Et udsagn vi alle er enige om.

Så er der bare lige det med alle de "trafikregler" til søs, der er nødvendige for at vi ikke sejler ind i hinanden, laver skader og i det hele taget har et fair game på kapsejlsbanen.

Trafikreglerne når vi sejler kapsejls er minutjst beskrevet i "Kapsejlsreglerne" udgivet af World Sailing og fordansket af Dansk Sejlunion. Et digert værk på over 175 sider.

Dog er det reelt kun "Definitioner og små 15 sider i del 1 + 2" vi bruger i ligasejls. Alligevel er der stor variation i detaljekendskabet fra den nye sejler til de bedste besætninger, der fx i matchrace netop bruger reglerne som en del af det taktiske spil. Selv blandt de "dommere/opmænd" vi benytter til Sejlsportsligaen, kan der være variation i tolkningen af en regel i en bestemt situation.

Derfor vil nogen mene det er selvmord, eller useriøst at forsøge at lave en "quickguide".

Vi vover dog pelsen alligevel og har her beskrevet de regler vi oftest bruger. Og kan vi komme 80 % i mål er vi lykkedes. De sidste 20 % må komme med erfaring og fordybelse i detaljerne.

Og så lige til jer som mener i allerede kan reglerne 100 %  
- vis respekt over for dem, der ikke er der helt endnu.

## OPBYGNING AF QUICKGUIDEN

Vi har opbygget quickguiden således, at vi sejler banen rundt og beskriver de mest almindelige situationer, der opstår på banen og hvordan man kan agere ift. reglerne.



Og så er FAIR FREDERIK kommet til verden, en ægte sejlerven, der giver sine gode råd om hvordan man i den praktiske sejlads bør sejles, så alle får maksimal sejlerglæde. Uden skader og uden at vi behøver at skal tage regelbogen frem og hidkalde den ypperste dommerkompetence.

Go' sejlads

### *DISCLAIMER*

*Det er vigtigt at påpege, at denne quickguide ALDRIG tilsidesætter den til enhver tid gældende regelbog udgivet af World Sailing og Dansk Sejlunion - pt. kaldet KAPSEJLADSREGLERNE 2021 - 2024. Herunder hvordan et regelbrud skadesansvar m.m. skal bedømmes.*

# INDHOLD

- Starten
- Opkrydset
- Topmærket
- Læns
- Gaten
- Målgang

## Tillæg

- Kapsejlsregler / Definitioner
- Kapsejlsregler / Når både mødes



Denne QUICKGUIDE TIL LIGASEJLADS er produceret i samarbejde med Pantaenius for Sailing Innovation Lab, version april 2024.  
Redaktør Peter Wolsing, [peter@sejlsportsligaen.dk](mailto:peter@sejlsportsligaen.dk)  
Tak til Jan Schlüter for fagligt input.



# STARTEN

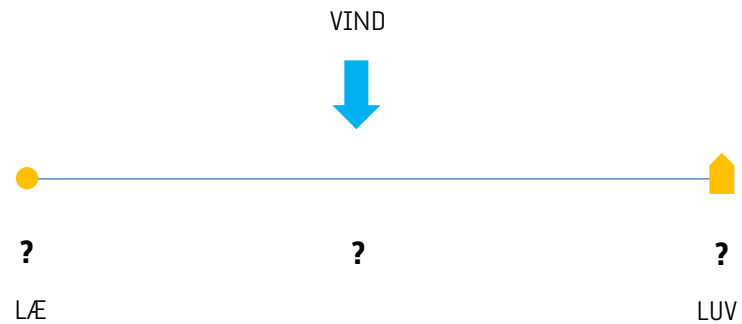
Tiden inden starten bruges til at lægge taktikken på banen – fordele, tendenser, vindretning, strøm m.m.

Hertil hvordan ligger startlinjen – er den lige/neutral eller er der en fordel i den ene eller anden ende. Hvilket kan ændre sig hele tiden inden start.

En startlinje i speedfleetrace er ikke særlig lang, men der kan være klare fordele – eller man har sine egne ønskepositioner på linjen når starten går.

Lad os beskrive tre scenarier:

- Luv start ved dommerskib
- Ned ad linjen
- Start ved læ mærke/pinend



# STARTEN

## LUV START VED DOMMERSKIB

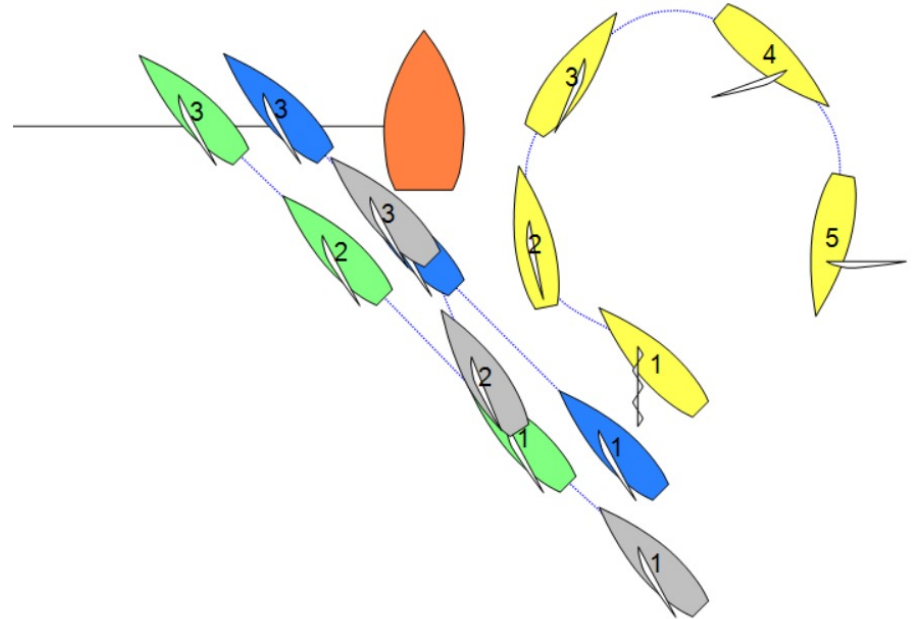
En start helt tæt på dommerskibet kan være risikabelt. Som regel er det kun én båd, der får skudstarten helt tæt på dommerskibet. Er linjen skæv og med fordel til luv eller vil man ud til højre, kan man vælge at starte i anden række eller satse på af de læ både falder af for at genere fart og der derfor er plads til luv.



*Der er fantastisk når det lykkes at få skudstarten til luv ved dommerskibet. Men hvis det ikke lykkes eller bliver kritisk - så lad vær med at tiltvinge jer plads. Erkend situation - slæk ud eller dyk/alternativt bom rundt. Erkend, at det kan være nødvendigt at gå på den forkerte side af dommerbåden.*

## STARTSITUATION

- Starten går i situation 2
- Gul erkender at der ikke bliver plads og går på den forkerte side af dommerskib
- Grå accepterer at starte i 2. position for at få en OK luv start



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 11 - grå skal holde klar af grøn som luv båd
- Regel 16 Når en båd med retten til vejen ændrer kurs, skal den give den anden båd plads til at holde klar.
- Regel 18 gælder ikke ved startlinjemærke når vi nærmer os for at starte - derfor ingen plads

# STARTEN

## NED AD LINJEN

At starte ned ad linjen kan have flere fordele. Råderummet/pladsen er som regel større. Man kan holde sig ude af problemer. Og komme ud af starten med maksimal fart. Enten fordi man har timet sin afstand til linjen korrekt – eller man har plads til at falde af og generere fart inden startskuddet.

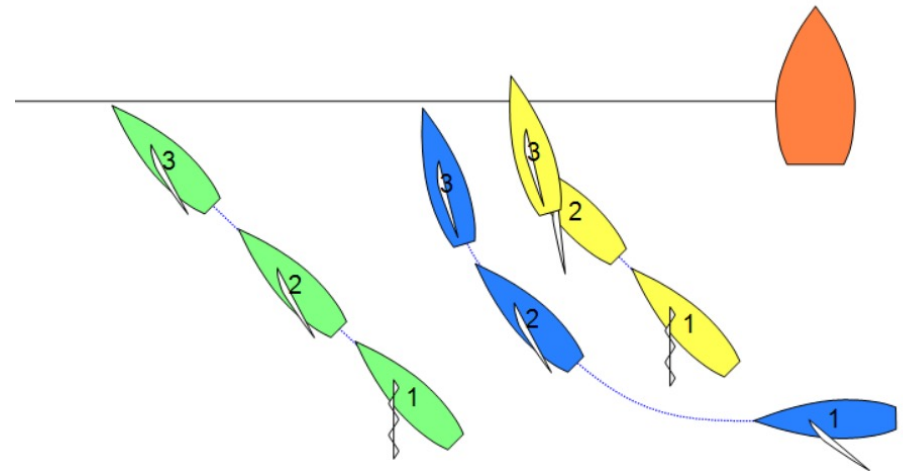


*Det er luv båd, der skal "holde klar", altså sikre at der er afstand til den læ båd. Man skal være opmærksom på, at en kortkølet båd sejler sidelæns mod læ, når man haler storsejlet efter at have ligget stille. Hvis en luv båd gør det og rammer læ båd har luv båd brudt regel 11.*



## STARTSITUATION

- Starten går i situation 3
- Gul og grøn ligger med blafrende sejl for at brænde tid.
- Blå kommer med fart og skaber overlap på Gul og luffer gul
- Gul luffer og starter for tidligt
- Blå skaber plads til læ, til at kunne falde efter starten uden at komme for tæt på læ både
- Grøn holder sig helt ude af problemer og får god start



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 11 – Gul holder klar som luv båd
- Regel 15 – Blå etablerer overlap så langt fra gul, at gul har plads til at holde klar
- Regel 16 – Blå luffer ikke hurtigere end der er plads til at gul kan holde klar
- Regel 17 – efter start er der en rigtig kurs og blå skal falde af til bidevind, fordi blå har etableret overlappet fra klar agter indenfor to skroglængder.



# STARTEN

## NED AD LINJEN

Timing og plads til manøvrering er essentielt i starten. Derfor kan det være klogt at holde sig godt neden for startlinjen, så man får råderum og kan genere fart. Er man for tæt på linjen kan man risikere at blive presset over eller slet ikke have gang i båden når starten går.



*At "kuske" i starten / falde ned mod læ både, der så må følge med for at undgå kollision er NO GO.*

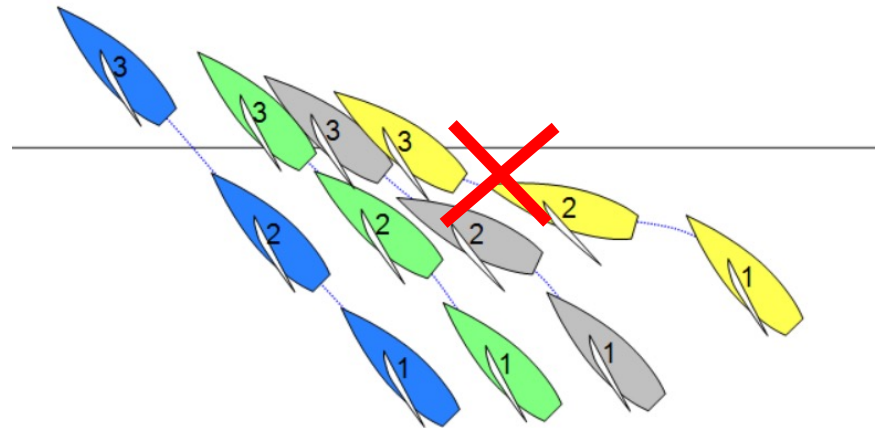
*Man kan godt sejle tæt - men er man luv båd skal man vige for læ både og følge med op hvis der luffes.*

*Er overlappet fra læ båd etableret fra klar agter må der gerne luffes højere end rigtig kurs før starten er gået.*

*Efter starten er gået skal læ båd falde af til sin krydskurs = rigtig kurs.*

## STARTSITUATION

- Gul er for tidligt på den og vælger at falde af mod de læ både (kuske ned ad linjen), for at brænde tid.
- Blå, Grøn og grå båd har timet fint
- I situation 3 er der berøring mellem Gul, Grå og Grøn
- Gul ødelægger starten fuldstændig for Grå og Grøn ved sit regelbrud
- Det er Gul, der laver en fejl, ved at lukke afstanden til læ båd og trækker Grå med ned mod Grøn båd.



## REGLER I ANVENDELSE / MELLEM GUL OG GRÅ BÅD

- Regel 11 - Gul skal holde klar som luv båd
- Regel 14 - Grå båd, der har retten til vejen, behøver ikke at foretage sig noget for at undgå berøring, før det er åbenbart, at den anden båd ikke holder klar

## OBS

Grøn og grå båd, der også er omfattet af regel 11 + 14 bliver fritaget for straf, da de i så fald er blevet tvunget til et regelbrud (regel 43.1). Blå holder sig ude af problemer.

# STARTEN

## START VED LÆ MÆRKE/PIN-END

Vælger man læ start ved mærke/pin-end, vil man ofte gerne være den båd der er tættest på læ mærke og starte med maksimal fart tæt på linjen. Kunsten bliver her at time fart og afstand. Det kan kræve at man ofte skal brænde noget tid af hvis man kommer lidt for tidligt mod læ mærke. Er man læ båd har man retten på sin side ift. de luv både. Til gengæld skal man gerne have max fart for ikke at blive sejlet over af de luv både der har genereret max fart ned ad linjen til luv.

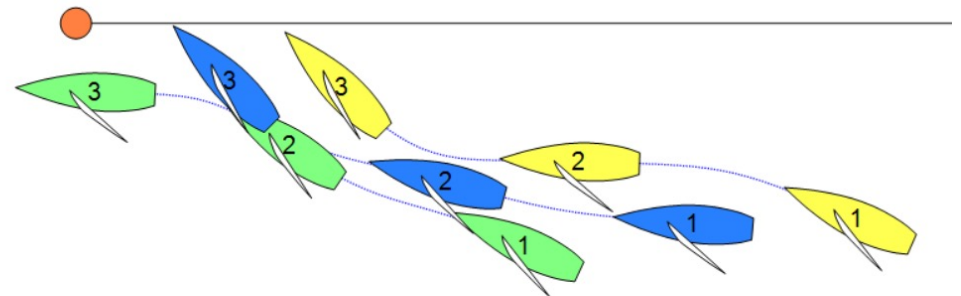


*Respektér luv/læ reglerne og erkend hvis I er kommet for tidligt og må bomme rundt.*

*En anden ting i starten. Hvis I har tyvstartet og må ned over linjen igen, har I inden rettigheder overfor de opkrydsende/kapsejlende både.*

## STARTSITUATION

- Starten går i situation 3
- Grøn har timet lidt forkert og kommer for tidligt til pin-end
- Blå har timet godt og får en god læ start
- Gul kommer lidt sent men får også en god start lidt fra læ mærke



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 11 – Grøn kunne have luffet, men var så startet for tidligt og nok ramt startmærket
- Regel 11 – Gul skal holde klar af blå
- Regel 16 – Blå må ikke luffe hurtigere end at gul har plads til at holde klar
- Regel 17 – Fra situation 3 er regel 17 ikke i kraft mellem blå og gul fordi gul kommer agten fra til luv



# OPKRYDSET

På opkrydset er det primært de almindelige styrbord/bagbord + luv/læ regler der kommer i spil.  
Hertil kan fx de regler der gælder "hindringer" (regel 19) komme i spil hvis man sejler i farvand hvor hindringer/land/forbudt område.  
Denne regel er ikke beskrevet i denne quickguide.

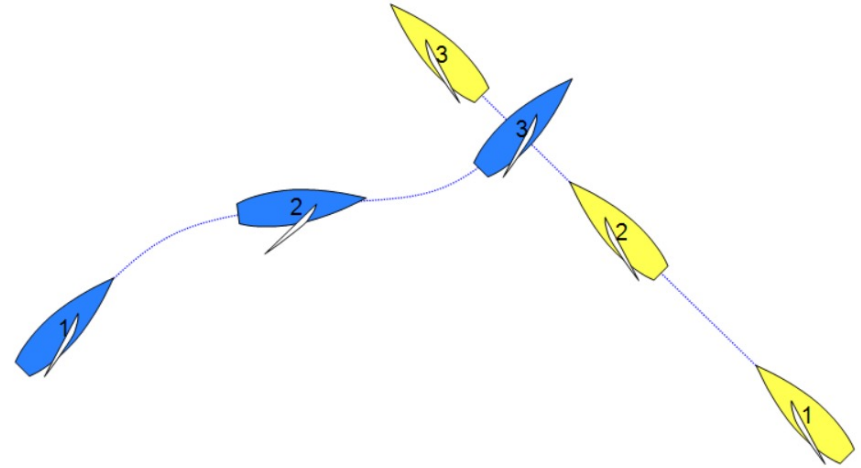
Når man som båd på BB halse møder en båd på SB halse, skal man vælge enten at gå agten om SB båden, eller vende i læ.



*På en speedrace bane er der meget trafik, da man sejler på en relativt kort bane. Så behørigt udkig er supervigtigt. Kig hele tiden ud af båden og kommuniker sammen, så alle er opmærksom på den situation, der er ved at opstå og er klar til en optimal båd håndtering fx at kunne falde af. Det kan også være konstruktivt at man kommunikerer/signalerer med de både med kommer i "kontakt med".*

## STYRBORD / BAGBORD

- To både på forskellige halser mødes på kryds.
- Blå falder agten om gul i så god afstand, at der ikke er fare for kollision



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 - Blå er på BB halse, Gul på SB Halse

# OPKRYDSET

Hvis man vælger at vende, skal man holde klar af den anden båd gennem hele vendingen også.

Stagvender man flere bådslængder fra den styrbord båd er den ingen problemer.

Vælger man af taktiske grunde at stagvende tæt på SB båden og lægge et "læslag" vil afstanden til den styrbord båd være afgørende. Her forudsættes det at man har vendt korrekt og er på halse, uden at luv båd (styrbord båden) skal ændre kurs.

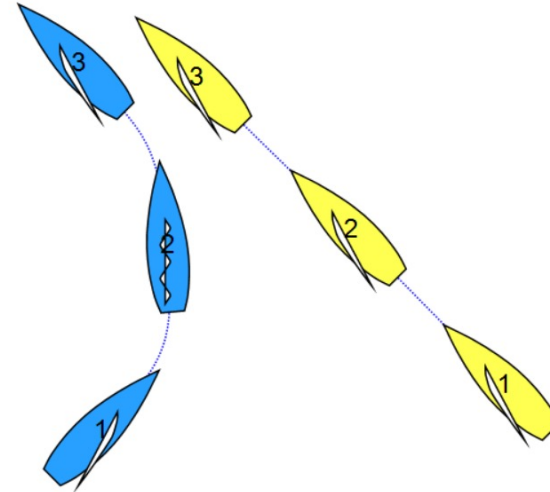


*Kig hele tiden ud af båden og læg jeres vending så den ikke udfordrer reglerne mere end højst nødvendigt.*

*Tænk frem på banen .*

## VENDE FOR STYRBORD BÅD

- To både på forskellige halser mødes på kryds
- Blå vælger at vende i læ af gul
- Blå gør det så langt fra gul, at denne ikke skal ændre kurs.



## REGLER I ANVENDELSE

Regel 10 – i situation 1

Regel 13 – fra situation 2 til 3

Regel 11 – fra situation 3 og fremefter

Regel 15 – i situation 3

## TOPMÆRKET (bagbord rundt)

Topmærkerundingen er ofte der, der er mest tumult og verbale udfald. Og desværre også kollisioner. Men det behøver nu ikke være så svært hvis man følger reglerne og har Fair Frederik med ombord.

Her både beskrevet situationen med ét topmærke, der skal passeres bagbord rundt. Og en situation hvor der sejles med gate og med to topmærker.

### STYRBORD LAYLINE VED TOPMÆRKET

Det sikre møde med topmærket er at sejle til styrbord layline uden for tre-båds zonen. Møder man styrbord både der er på en tæt layline skal man falde bagom disse og finde sin plads i rækken.

### I ZONEN VED TOPMÆKERUNDING PÅ STYRBORD HALSE

Mellem bådene på styrbord handler det om man hvordan man er positioneret når man sejler ind i tre-båds zonen. I en J/70 lig med 21 meter.

### I ZONEN VED TOPMÆKERUNDING PÅ BAGBORD HALSE

Kommer man op til topmærket på bagbord halse inden for tre-båds zonen er man praktisk talt i "farezonen". Hvis de styrbord både sejler tæt på deres layline ift. at kunne holde mærket oppe skal man IKKE forsøge at vende under dem. Så man må se om man kan finde et hul mellem styrbordbådene hvor man kan stagvende efter reglerne. Alternativt sejle "igennem" og vende efter man har passeret de styrbord både hvor der er plads.



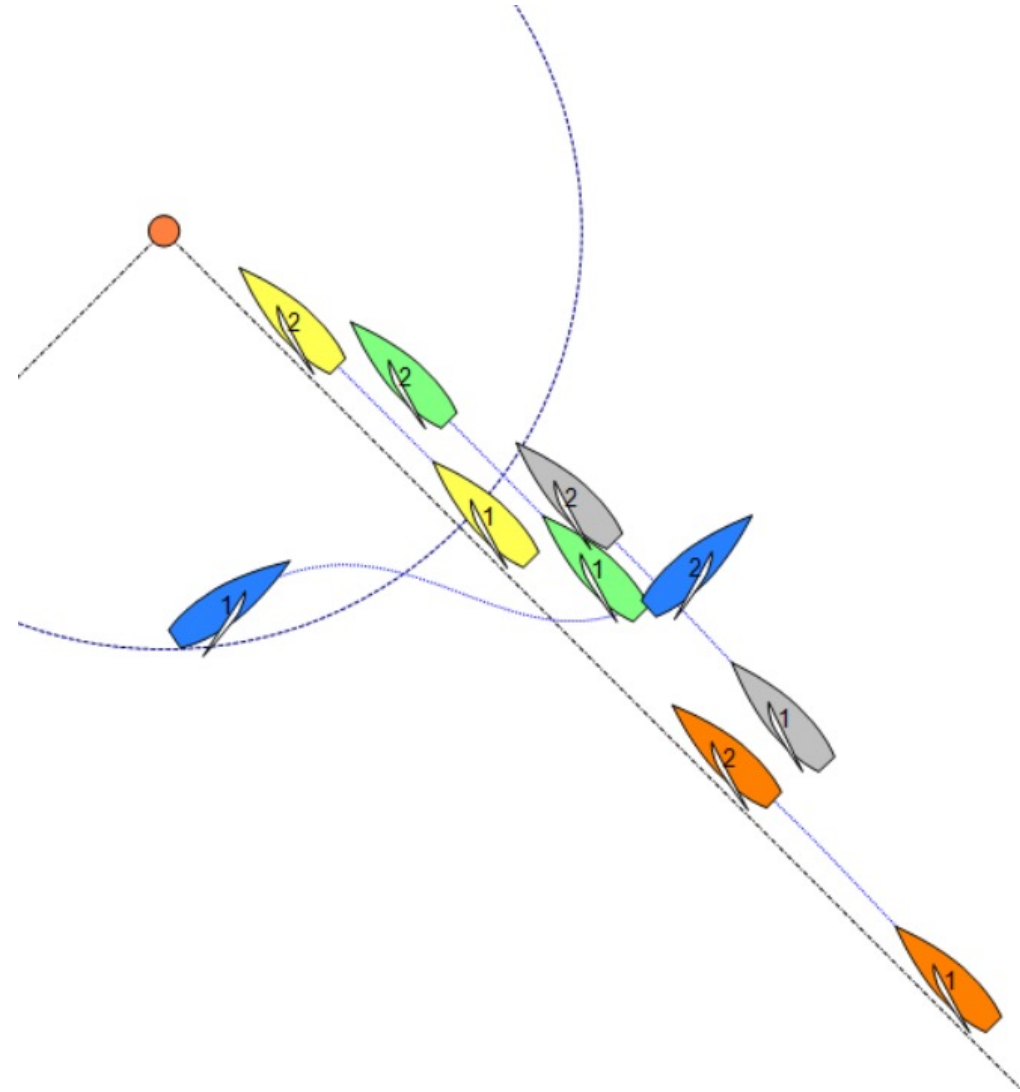
# TOPMÆRKET (bagbord rundt)

## TOPMÆRKESITUATION

- Blå kommer mod topmærket på BB halse og skal vende indenfor zonen for at runde mærket
- Der kommer en række både på SB halse, som kan holde mærket oppe
- Blå falder af og finder et hul i rækken, hvor der er plads til at sejle ud på ydersiden af rækken og vende
- Blå går fint foran orange båd

## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 – Blå skal holde klar af alle de både, der er på SB halse
- Regel 18.1 – er ikke i anvendelse i ift. blå båd, da regel 18 ikke gælder for både på modsatte halser, når de er på kryds
- Regel 18.2 – gælder mellem gul og grøn, hvor grøn er udvendig båd ved zonen og skal holde klar af gul under mærkerundingen. Den gælder også mellem grøn og grå, hvor grå er klar agter og derfor skal holde klar af grøn under mærkerundingen



*Når man kommer til topmærket så accepter jeres placering – også selv om den ikke er gunstig. Lad vær med at satse og vende for tæt i læen hvor der formentlig ikke er plads efter reglerne. Dyk styrbord bådene og find jeres plads i køen. Kom ud af topmærkerundingen så optimalt som muligt uden regelbrud og verbale udfald. Og husk, sejler I ind i mærket med skroget – så tag jeres straf.*

# TOPMÆRKET (styrbord rundt)

## GUL OG BLÅ VIL GERNE RUNDE HØJRE TOPMÆRKE STYRBORD RUNDT

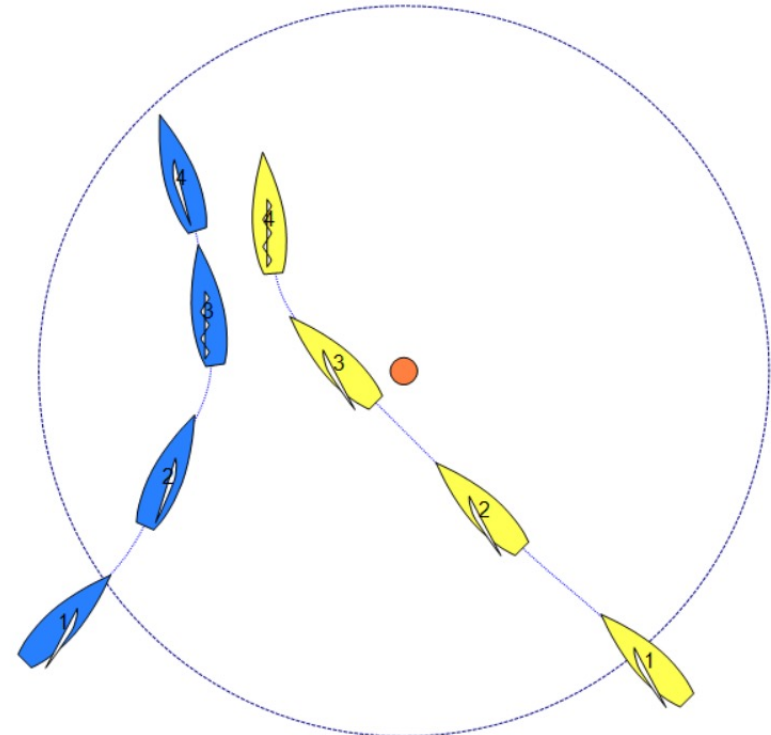
- Gul nærmer sig topmærket på SB Halse. Blå nærmer sig mærket på BB halse
- Blå skal "holde klar" af Gul
- Blå "holder klar" ved at vende
- Mens Blå luffer vælger Gul også at luffe
- Blå er igennem vindøjet før Gul går gennem vindøjet
- Blå er lidt træt af, at Gul sejler så langt væk fra mærket inden Gul vender.



*Vær speciel opmærksom hvis I runder det styrbord mærke hvor I kommer ud på bagbord halse og møder krydsende både der sejler styrbord. Kan være svært at se hvis man sætter gennakeren uden at bomme.*

## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 – Blå skal holde klar som båden på BB halse i situation 1 og 2.
- Regel 13 – Blå skal holde klar som båd, der har passeret vindøjet og er ved at falde til bidevind i situation 3 og 4.
- Regel 13 – Blå båd skal holde klar som båden til venstre, når begge både er underlagt regel 13.
- Regel 18 – kommer ikke i anvendelse så længe bådene er på modsatte halser, når de er på kryds



# LÆNS

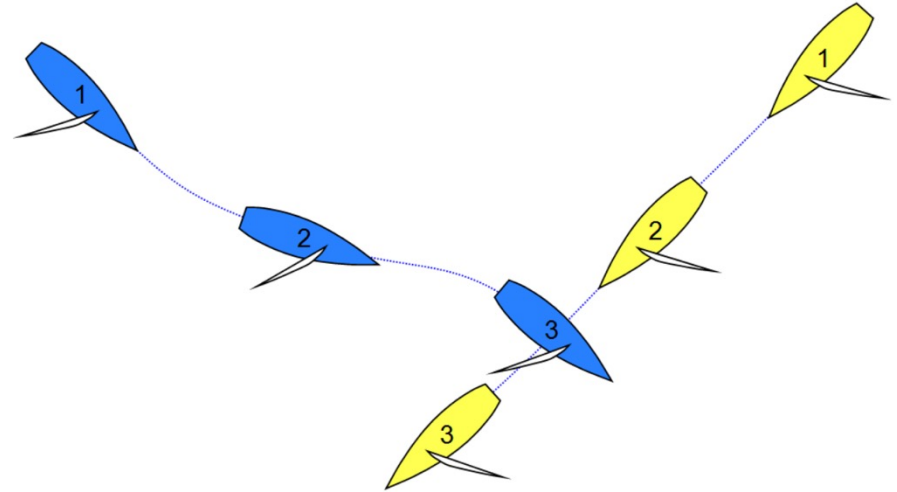
Den enkelte båd skal selvsagt finde hurtigste vej til bundmærkegaten ift. vindretning, vindstyrke og de tryk man kan finde. Hertil placering ift. konkurrenter for at få så meget fri luft som muligt.

Man kan man vælge "at sejle lige ned" dvs. at man ikke bommer, men fortsætter på styrbord halse (ved bagbord topmærke), og bagbord halse (ved styrbord topmærke). Her gælder læ/luv reglen og at en båd, der kommer bagfra skal "holde klar af" båden foran - så vær opmærksom på det, specielt lige efter topmærkerundingen.

Husk det altid er bommens placering, der afgør hvilken halse man er på. Og i en bomning er man først på den nye halse, når bommen har passeret midten af båden. Hvilket også resultere i at en evt. styrbord/bagbord situation først er etableret når bom og storsejl på den nye "styrbordbåd" har passeret midten faldet på plads i forhold til vinden.

## MØDET PÅ LÆNS

- To både på forskellige halser mødes på Læns.
- Blå falder agten om gul i så god afstand, at der ikke er fare for kollision



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 - Blå er på BB halse, Gul på SB Halse. Og blå båd holder klar ved at sejle agten om gul

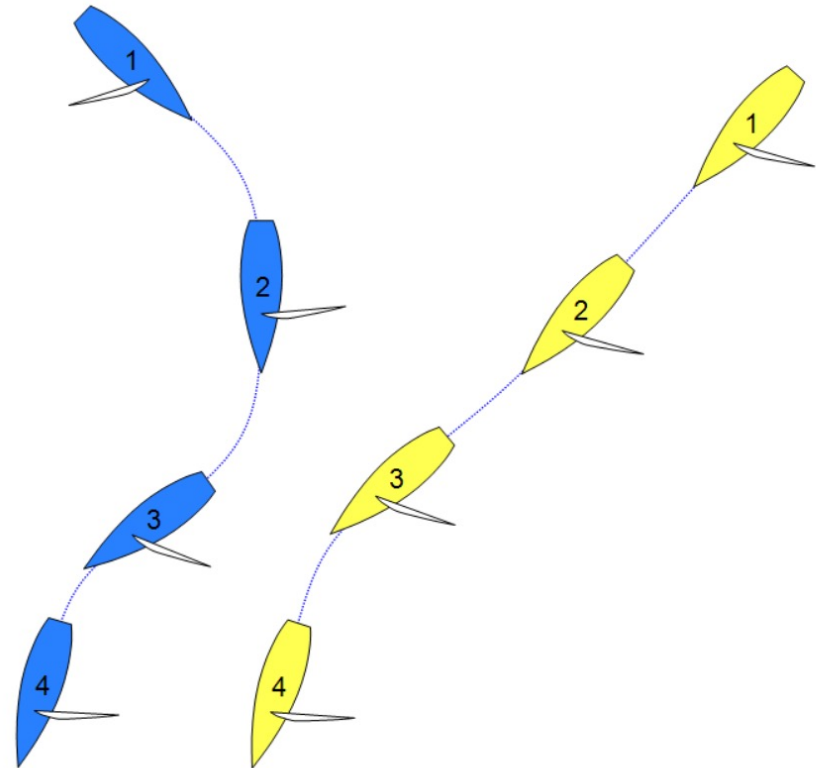
# LÆNS

## PÅ LÆNS

- To både på forskellige halser mødes på læns
- Blå er på BB halse og vælger at bomme for at holde klar
- Gul vælger at skære efter Blå er bommet
- Blå kan godt holde klar selv om Gul skærer
- I situation 3 bliver overlappet brudt, hvorefter Blå falder
- Gul falder med, fordi overlappet har været brudt og regel 17 nu gælder for læ båd

## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 – Blå båd er BB halse og Gul båd er SB halse i situation 1. Blå skal holde klar
- Regel 11 – I situation 2 er Blå båd luv båd og skal holde klar
- Regel 12 – lige i situation 3 er Gul båd klar agter og skal holde klar.
- Regel 16.1 – Gul ændrer kurs og skal derfor give Blå plads til at holde klar. Der bliver givet plads
- Regel 17 – Er ikke i kraft i situation 2, da overlappet er etableret ved bomning og ikke fra klar agter i læ .
- Regel 17 – sætter fra lidt efter situation 3 en begrænsning på at Gul ikke må gå højere end rigtig kurs, fordi overlappet nu er etableret fra klar agter i læ og indenfor en afstand af 2 bådslængder



# LÆNS OG GATERUNDING

## RIGTIG KURS MOD GATEN

Når reglen om rigtig kurs kommer i spil, ned mod gaten, er den ikke entydig. Dette skyldes at både kan vælge forskellige kurser ift. vinden. Nogle vælger at sejle en høj kurs for at genere fart, hvor andre sejler lavere og mere lige ned mod gaten. Derfor er "rigtig kurs" en gråzone, når der sejles læns med gennaker.

## RUNDT I GATEN

Hvert gatemærke har sin tre-båds zone, der afgør hvordan mærket skal rundes. Hvilket mærke man vælger kan både have noget at gøre med om man har en side man helst vil ud på. Og dels hvor meget trafik, der er ved de to mærker. Generelt siger man at det ikke så meget er hvordan man kommer ned til mærket, men hvordan man kommer ud af mærkerundingen, der tæller.

## PLADS / RETTEN TIL VEJEN I GATEN

Det der er afgørende for plads og retten til vejen i gaten, er hvordan bådene er placeret når de rammer tre-båds zonen. Og dermed ikke umiddelbart hvad der sker inde i zonen.



*Igen må jeg opfordre til at man respekterer reglerne og ikke har flere verbale udbrud end højst nødvendigt. Og da slet ikke kollisioner. Ud på næste opkryds med højde og fart.*





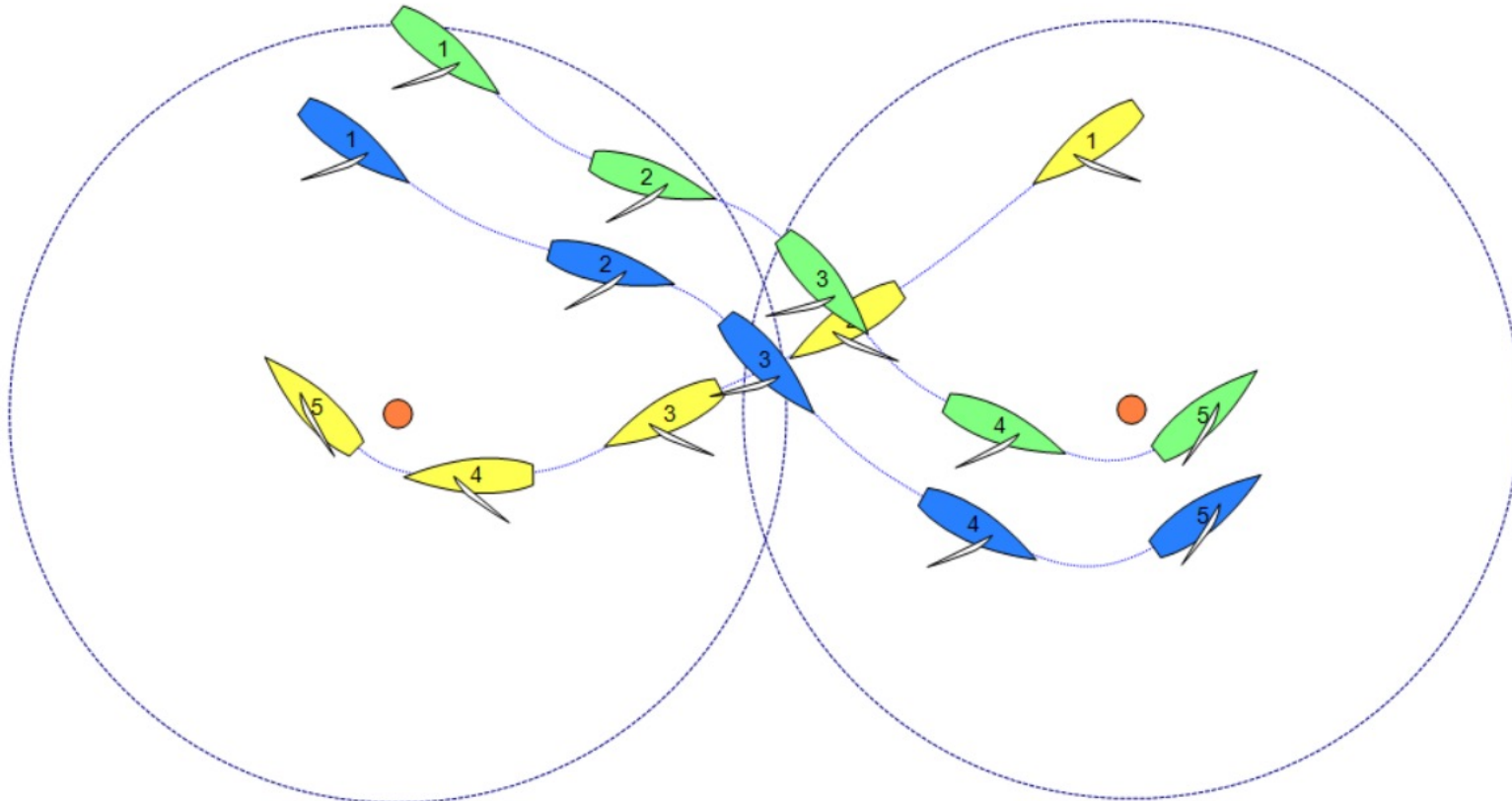
# GATERUNDING

## GATEN VED BUNDMÆRKERNE

- Tre både kommer mod bundmærkerne samtidig
- Gul er på SB halse, Blå og Grøn er på BB halse
- Grøn er luv båd ift. Blå båd
- Der har været overlap mellem bådene fra før de kom til Zonen
- Gul båd er på SB halse og må derfor vælge om den vil gå mod det ene eller andet mærke ift. de to både på BB halse, men skal overholde reglen om retten i zonen
- Blå er læ båd i forhold til Grøn og kan derfor vælge ift. Grøn hvilket mærke Blå vil runde

## REGLER I ANVENDELSE

- Definitionen på Overlap – Der er overlap mellem to både på modsatte halser, når de sejler en kurs, der er lavere end 90 grader fra vinden og når regel 18 gælder.
- Regel 18.2(b) – Blå båd er udvendig båd ved zonen til BB mærke og skal derfor give Grøn båd mærkeplads under rundingen.



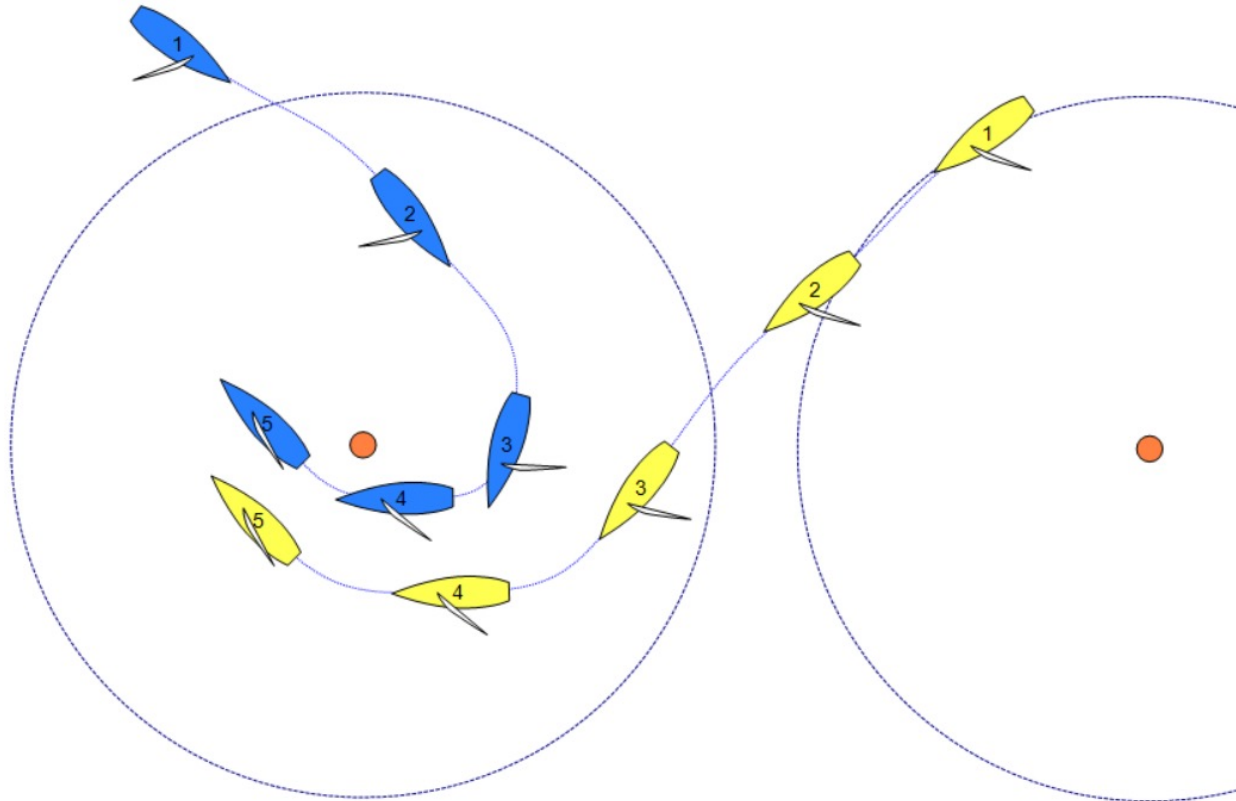
# GATERUNDING

## GATEN VED BUNDMÆRKERNE

- Gul og Blå nærmer sig gaten. Gul på SB Halse og Blå på BB halse. Der er overlap i alle 5 situationer
- Gul kan vælge mærke og sejler mod mærket som på tegningen
- Blå vælger at sejle med rundt om samme mærke og er derfor indvendig båd.
- Gul er udvendig båd og skal give Blå mærkeplads
- Gul er gennem hele rundingen båden med retten til vejen, der blot skal give plads til indvendig båd, og derfor må blå ikke tage mere plads en højst nødvendigt.

## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 – Blå skal i situation 1 holde klar som båden på BB halse
- Regel 18.2 (b) – Der er overlap ved Zonen og derfor skal Gul give Mærkeplads til Blå



# MÅLGANG

I ligasejlads er der sjældent samme "båd til båd" fight som fx i matchrace, hvor man kan tvinge en anden båd væk fra det hurtigste kurs ned mod mållinjen. I ligasejlads gælder det oftest om hurtigst i mål med bedste placering.

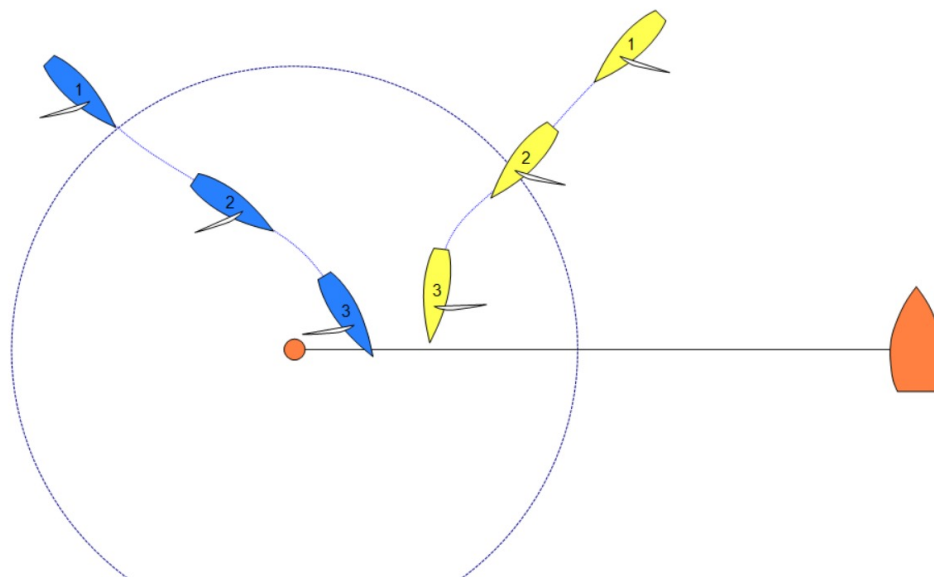


*Yes, vi er i mål.  
Hvad lærte vi af sejladsen?  
Og i denne sammenhæng - er der nogen vi lige skal tage en "debrief" med. Og måske lige give en begrundet undskyldning, for en situation i sejladsen. Så alle ved at vi hele tiden arbejder på af skabe fair sejlad.*



## MÅLLINJEN

- Bådene nærmer sig mållinjen for at gå i mål
- Gul er på SB halse og Blå er på BB halse
- Da regel 18 gælder ved et mållinjemærke, skal gul båd give blå båd plads ved mærket
- Gul båd giver blå båd plads ved mærket og derfor intet regelbrud



## REGLER I ANVENDELSE

- Regel 10 - Blå båd skal holde klar som båden på BB halse
- Regel 18 - Gul båd er udvendig båd og skal give Blå båd mærkeplads.



# KAPSEJLADSREGLERNE / UDDRAG



2021-2024  
**KAPSEJLADSREGLERNE**

# DEFINITIONER / UDDRAG

## FULDFØRE

En båd fuldfører, når nogen del af dens skrog, efter den er startet, krydser mållinjen fra banesiden. Den har imidlertid ikke fuldført, hvis den efter at have krydset mållinjen

(a) tager en straf i henhold til regel 44.2,

(b) retter en fejl relateret til at sejle banen, som er begået ved mållinjen, eller

(c) fortsætter med at sejle banen.

## HALSE, STYRBORD ELLER BAGBORD

En båd er på den halse, styrbord eller bagbord, som svarer til dens luv side.

## HINDRING

En genstand, som en båd ikke kunne passere uden at foretage en væsentlig kursændring, hvis den styrede direkte mod genstanden og var en af sine skroglængder fra den. En genstand, der kun kan passeres sikkert på den ene side, og en genstand, et område eller en linje angivet som sådan i sejlsbestemmelserne, er også hindringer. Imidlertid er en kapsejlende båd ikke en hindring for andre både, medmindre de skal holde klar af den eller, hvis regel 22 gælder, undgå den. Et fartøj, som er let, herunder en kapsejlende båd, er aldrig en fortsat hindring.

## HOLDE KLAR

En båd holder klar af en båd med retten til vejen,

(a) hvis båden med retten til vejen kan sejle sin kurs uden at behøve at foretage nogen handling for at undvige, og

(b) når båden overlapper, hvis båden med retten til vejen også kan ændre kurs i begge retninger, uden at der omgående bliver berøring.

## HOLDE OP

En båd holder et mærke op, når den er i en position, hvorfra den kan passere til luv af det og passere det på den forlangte side uden at skifte halse.

## KLAR AGTER OG KLAR FORAN; OVERLAP

En båd er klar agter af en anden, når dens skrog og udstyr i normal position er agten for en linje trukket tværs fra det agterste punkt på den anden båds skrog og udstyr i normal position.

Den anden båd er klar foran. De overlapper, når ingen af dem er klar agter. Imidlertid overlapper de også, når en båd mellem dem overlapper dem begge. Disse udtryk gælder altid for både på samme halse. De gælder kun for både på modsatte halser, når regel 18 gælder mellem dem, eller når begge både sejler en kurs mere end 90 grader fra den sande vindretning.

## LÆ OG LUV

En båds læ side er den side, som er, eller når den er i vindøjet var, bort fra vinden. Når den sejler over plat læns eller direkte med vinden, er dens læ side imidlertid den, hvor dens storsejl føres. Den anden side er dens luv side. Når to både på samme halse overlapper, er båden på læ side af den anden den læ båd. Den anden er den luv båd.

## MÆRKE

En genstand, som sejlsbestemmelserne forlanger, at en båd skal passere på en bestemt side, et fartøj underlagt kapsejlskomitéen omgivet af frit farvand, hvorfra startlinjen eller mållinjen udgår, og en genstand, der forsætligt er fastgjort til genstanden eller fartøjet. En ankerline er dog ikke en del af mærket.

# DEFINITIONER / UDDRAG

## MÆRKE-PLADS

Plads for en båd til at passere et mærke på den forlangte side. Endvidere er det

- (a) plads til at sejle til mærket, når dens rigtige kurs er at sejle tæt på det, og
- (b) plads til at runde eller passere mærket som nødvendigt for at sejle banen uden at berøre mærket.

Mærke-plads for en båd omfatter dog ikke plads til at stagvende, medmindre den er indvendigt overlappet og til luv af den båd, der skal give mærke-plads, og den ville holde mærket op efter sin stavgvending.

## PLADS

Den plads, en båd behøver under de givne forhold, herunder plads til at overholde sine forpligtelser i henhold til reglerne i Del 2 og regel 31, mens den manøvrerer omgående på en sømandsmæssig måde.

## RIGTIG KURS

En kurs, som en båd ville vælge for at sejle banen og fuldføre så hurtigt som muligt i fravær af de andre både, som omtales i den regel, hvor udtrykket bruges. En båd har ingen rigtig kurs før sit startsignal.

## SEJLE BANEN

En båd sejler banen, forudsat at en snor, der repræsenterer dens spor fra det tidspunkt, hvor den begynder at nærme sig startlinjen fra startside

- for at starte og indtil den fuldfører, når den hales tot, (a) ligger på den forlangte side af ethvert mærke på banen og i den korrekte rækkefølge,
- (b) berører hvert mærke, der i sejladsbestemmelserne er angivet som et rundingsmærke, og
- (c) ligger mellem gate-mærker i sejlretningen fra det foregående mærke.

## STARTE

En båd starter, når dens skrog har været helt på startside af startlinjen ved eller efter dens startsignal, og den har overholdt regel 30.1, hvis den gælder, ved at den krydser startlinjen fra startside til baneside.

## ZONE

Området omkring et mærke inden for en afstand af tre skrog længder af den båd, som er nærmest ved det. En båd er i zonen, når nogen del af dens skrog befinder sig i zonen.

# NÅR BÅDE MØDES / UDDRAG

## AFSNIT A / RETTEN TIL VEJEN

En båd har retten til vejen over for en anden båd, når den anden båd skal holde klar af den. Nogle regler i Afsnit B, C og D begrænser imidlertid de handlinger, som en båd med retten til vejen må foretage.

### PÅ MODSATTE HALSER (10)

Når både er på modsatte halses, skal en båd på bagbord halse holde klar af en båd på styrbord halse.

### PÅ SAMME HALSE MED OVERLAP (11)

Når både er på samme halse, og der er overlap, skal en luv båd holde klar af en læ båd.

### PÅ SAMME HALSE UDEN OVERLAP (12)

Når både er på samme halse, og der ikke er overlap, skal en båd klar agter holde klar af en båd klar foran.

### UNDER STAGVENDING (13)

Efter at en båd har passeret vindøjet, skal den holde klar af andre både, indtil den er på en bidevindkurs. I dette tidsrum gælder reglerne 10, 11 og 12 ikke. Hvis to både er underlagt denne regel samtidigt, skal den, der er på den andens bagbord side eller båden agter, holde klar.

## AFSNIT B / GENERELLE BEGRÆNSNINGER

### UNDGÅ BERØRING (14)

En båd skal undgå berøring af en anden båd, hvis det med rimelighed er muligt. En båd, der har retten til vejen, eller en båd, der sejler indenfor den plads eller mærke-plads den er berettiget til, behøver imidlertid ikke at foretage sig noget for at undgå berøring, før det er åbenbart, at den anden båd ikke holder klar, eller giver plads eller mærke-plads.

### OPNÅELSE AF RETTEN TIL VEJEN (15)

Når en båd opnår retten til vejen, skal den til at begynde med give den anden båd plads til at holde klar, medmindre den opnår retten til vejen på grund af den anden båds handlinger.

### ÆNDRE KURS (16)

16.1 Når en båd med retten til vejen ændrer kurs, skal den give den anden båd plads til at holde klar.

16.2 Desuden gælder, på kryds, når en båd på bagbord halse holder klar ved at styre for at passere til læ af en båd på styrbord halse, at båden på styrbord halse ikke må falde af, hvis båden på bagbord halse som følge heraf skal ændre kurs øjeblikkeligt for fortsat at holde klar.

### PÅ SAMME HALSE; RIGTIG KURS (17)

Hvis en båd klar agter bliver overlappet inden for to af sine skroglængder til læ af en båd på samme halse, må den ikke sejle højere end sin rigtige kurs, så længe båden forbliver på samme halse og overlapper inden for denne afstand, medmindre den derved straks sejler agten om den anden båd. Denne regel gælder ikke, hvis overlappet begynder, mens den luv båd skal holde klar i henhold til regel 13.

# NÅR BÅDE MØDES / UDDRAG

## AFSNIT C / VED MÆRKER OG HINDRINGER

Reglerne i Afsnit C gælder ikke ved et startmærke omgivet af frit farvand eller ved dets ankerline, fra bådene nærmer sig disse for at starte, og indtil de har passeret dem.

### MÆRKE-PLADS (18)

#### Når regel 18 gælder (18.1)

Regel 18 gælder mellem både, når de skal passere et mærke på samme side og mindst én af dem er i zonen. Den gælder imidlertid ikke

- (a) mellem både på modsatte halser, når de er på kryds,
  - (b) mellem både på modsatte halser, når rigtig kurs ved mærket for en af dem, men ikke begge, er at stagvende,
  - (c) mellem en båd, som sejler imod mærket, og en båd, som sejler bort fra det, eller
  - (d) hvis mærket er en fortsat hindring, i hvilket tilfælde regel 19 gælder.
- Regel 18 gælder ikke længere mellem både, når mærke-plads er blevet givet.

#### GIVE MÆRKE-PLADS (18.2)

- (a) Når både overlapper, skal den udvendige båd give den indvendige båd mærke-plads, medmindre regel 18.2(b) gælder.
- (b) Hvis både overlapper, når den første af dem når zonen, skal den båd, som da er udvendig, derefter give den indvendige båd mærke-plads. Hvis en båd er klar foran, når den når zonen, skal båden, som da er klar agter, derefter give den mærke-plads.
- (c) Når regel 18.2(b) pålægger en båd at give mærke-plads,

(1) skal den fortsat gøre det, selv om et overlap senere brydes eller et nyt overlap begynder;

(2) hvis den bliver indvendigt overlappet på den båd, der er berettiget til mærke-plads, skal den også give den båd plads til at sejle sin rigtige kurs, mens de forbliver overlappet.

(d) Regel 18.2(b) og (c) ophører med at gælde, hvis båden med ret til mærke-plads passerer vindøjet eller forlader zonen.

(e) Hvis der er begrundet tvivl om, hvorvidt en båd opnåede eller brød et overlap i tide, skal det antages, at den ikke gjorde det.

(f) Hvis en båd har opnået et indvendigt overlap fra klar agter eller ved at stagvende til luv af den anden båd, og den udvendige båd fra overlappets begyndelse har været ude af stand til at give mærke-plads, er den ikke forpligtet til at gøre det.

### PASSERE VINDØJET I ZONEN (18.3)

Hvis en båd i zonen ved et mærke, der skal passeres til bagbord, passerer vindøjet fra bagbord til styrbord halse og derefter kan holde mærket op, må den ikke være årsag til, at en båd, der har været på styrbord halse siden den kom ind i zonen, skal sejle højere end bidevind for at undgå kontakt, og den skal give mærke-plads, hvis den anden båd bliver indvendigt overlappet.

Når denne regel gælder mellem både, gælder regel 18.2 ikke mellem dem.

### BOMNING (18.4)

Når en indvendigt overlappet båd med retten til vejen er nødt til at bomme ved et mærke for at sejle sin rigtige kurs, må den ikke, før den bommer, sejle længere fra mærket end nødvendigt for at sejle den kurs. Regel 18.4 gælder ikke ved et gatemærke.



# NÅR BÅDE MØDES / UDDRAG

## PLADS TIL AT PASSERE EN HINDRING (19)

### NÅR REGEL 19 GÆLDER (19.1)

Regel 19 gælder mellem to både ved en hindring, undtagen

(a) når hindringen er et mærke, som bådene skal passere på den samme side, eller

(b) når regel 18 gælder mellem bådene og hindringen er en anden båd overlappet med hver af dem.

Imidlertid gælder regel 19 altid ved en fortsat hindring, og regel 18 gælder ikke.

### GIVE PLADS VED EN HINDRING (19.2)

(a) En båd med retten til vejen kan vælge på hvilken side, den vil passere en hindring.

(b) Når både overlapper, skal den udvendige båd give den indvendige båd plads til at passere mellem sig og hindringen, medmindre den udvendige båd fra overlappets begyndelse har været ude af stand til at gøre det.

(c) Mens både passerer en fortsat hindring, hvis en båd, der var klar agter og forpligtet til at holde klar, bliver overlappet mellem den anden båd og hindringen, og der ved overlappets begyndelse ikke er plads til, at den kan passere mellem dem

(1) er den ikke berettiget til plads i henhold til regel 19.2(b)

og

(2) så længe bådene forbliver overlappet, skal den holde klar og regel 10 og 11 gælder ikke.



# NÅR BÅDE MØDES / UDDRAG

## PLADS TIL AT STAGVENDE VED EN HINDRING (20)

### PRAJE (20.1)

En båd må praje for plads til at stagvende og undgå en båd på samme halse.

Imidlertid må den ikke praje medmindre:

(a) den nærmer sig en hindring og snart vil være nødt til at lave en væsentlig kursændring, for at undgå den med sikkerhed,

og

(b) den sejler bidevind eller højere.

Yderligere må den ikke praje, hvis hindringen er et mærke og en båd, der kan holde det op, ville blive nødsaget til at ændre kurs som et resultat af denne prajning.

### REAGERE (20.2)

(a) Efter en båd har prajet, skal den give den prajede båd tid til at reagere.

(b) Den prajede båd skal reagere, selv om prajningen bryder regel 20.1.

(c) Den prajede båd skal reagere enten ved at stagvende så snart som muligt, eller ved straks at svare 'vend selv' og derefter give den prajende båd plads til at stagvende og undgå den.

(d) Når den prajede båd reagerer, skal den prajende båd stagvende så hurtigt som muligt.

(e) Fra det tidspunkt en båd prajer indtil den har stagvendt og undgået den prajede båd, gælder regel 18.2 ikke imellem dem.

## VIDEREGIVE EN PRAJNING TIL YDERLIGERE EN BÅD (20.3)

Når en båd er blevet prajet for plads til at stagvende og den har til hensigt at reagere ved at stagvende, må den praje en anden båd på samme halse for plads til at stagvende og undgå den. Den må praje selv om dens prajning ikke opfylder kravene i regel 20.1. Regel 20.2 gælder mellem den og den båd, den prajer.

## YDERLIGERE KRAV OM PRAJNINGER (20.4)

(a) Når forholdene er således, at en prajning måske ikke kan høres, skal båden også give et signal, der tydeligt indikerer dens behov for plads til at stagvende eller dens svar.

(b) Indbydelsen kan angive en alternativ kommunikation for en båd for at indikere dens behov for plads til at stagvende eller dens svar, og kræve, at bådene anvender den.

**TAK FORDI DU VIL BLIVE KLOGERE  
PÅ SJOV OG FAIR SEJLADS!**



**PANTAENIUS**  
Agentur for Lystfartøjsforsikringer

