

Kappseilingsreglene: Del 1

Om ISAF,
det grunnleg-
gende prinsipp og
hovedreglene



Kappseilingsreglene er et omfattende regelverk som benyttes av seilere verden over. Uansett om du seiler tirsdagsregattaer eller OL er det disse reglene du må forholde deg til. Uten kjennskap til reglene har du lite på en regattabane å gjøre.

TEKST
& FOTO:
Asbjørn J.
Thorup

Det er ISAF (International Sailing Federation) som er øverste instans når det gjelder kappseilingsreglene. ISAF utformer og bestemmer hvordan reglene ser ut, hvordan de skal håndheves og hvilke arrangører som kan benytte reglene. En arrangør av for eksempel et bedriftsarrangement kan ikke benytte seg av kappseilingsreglene, med mindre arrangøren er tilknyttet en teknisk arrangør som igjen er godkjent av **Norges Seilforbund (NSF)** – og dermed ISAF.

Reglene revideres hvert fjerde år, men enkelte endringer kan også forekomme innenfor en fireårsperiode. Regelboken vi benytter nå, heter **KAPPESEILINGSREGLENE FOR 2005–2008**.

Norske **Marianne Middelthun** har i en årrekke arbeidet med kappseilingsreglene, og har blant annet vært dommer på store prestisjearrangementer som **America's Cup**. Hun sitter også i ISAFs «Ra-

cing Rules Committee», komiteen som forvalter kappseilingsreglene. Middelthun er også leder i det norske **Regel og Appellutvalget** i Norges Seilforbund og hun står for oversettelsen av Kappseilingsreglene til norsk.

– Vi forsøker å unngå å gjøre endringer i kappseilingsreglene gjennom den fireårsperioden de gjelder, men unntak kan forekomme, sier Middelthun til **SEIL**magasinet.

– Den største årsaken til dette er De olympiske leker. Seilere som satser mot **OL**, skal kunne forholde seg til de samme reglene i hele perioden mellom to olympiske mesterskap, fortsetter hun.

UNNTAK. I prinsippet skal alle seilere seile under ISAFs regler, og reglene er ufravikelige – med noen unntak.

– Det er i hovedsak forbudt for arrangører å endre de ordinære reglene, men i noen tilfeller gjør ISAF justeringer for spesielle båttypen og arrangementer. America's Cup er blant disse, nettopp fordi det

God sportsånd



REGLERK:
Når båter møtes på regattabanen er det behov for regler som regulerer hvordan båtene skal seile i forhold til hverandre. Det er en viktig bestanddel av Kappseilingsreglene.

er så spesielle båter at noen av reglene rett og slett ikke er like hensiktsmessige.

– Et annet eksempel på dette er under **Nokia Oops Cup** i fjor, hvor jeg satt i juryen. Der endret vi regelen om to båt lengder ved merket, til tre lengder. Rimelig fornuftig med båter som går så sinnsykt fort, mener nå jeg.

– Men slike endringer må gå gjennom ISAF, de kan ikke gjøres på eget initiativ av arrangør, fortsetter Middelthun.

Det er klare retningslinjer fra ISAF om hva som kan justeres og endres i Kappseilingsreglene. Hovedregelen (86.1) er at en kappseilingsregel ikke kan endres med mindre regelen selv tillater det. En arrangør kan legge til eventuelle regler i seilingsbestemmelsene, men arrangøren må følge regel 86 for korrekt endring eller utfylling av reglene.

DET GRUNNLEGGENDE PRINSIPP. ISAFs regelbok består av to deler,

én del som omhandler hvordan seilene skal oppføre seg på – og delvis utenfor – regattabanen, og en del som tar for seg spesielle former for regattaseiling.

Helt i bunnen av reglementet – før hovedreglene begynner – har ISAF et fundamentet som organisasjonen kaller det grunnleggende prinsipp.

Det grunnleggende prinsipp dreier seg om at alle som deltar i regattaer, er underlagt reglene om kappseilas, og «deltagere som bryter en regel skal umiddelbart ta en straff» – et grunnleggende prinsipp for sportsånd.

HØVEDREGLER. Del én av kappseilingsreglene tar for seg de fundamentale prinsippene om sikkerhet, om å gjennomføre en ærlig seilas, om å godta reglene, om hvem som sitter med avgjørelsen om å kappseile og om bruk av forbudte stoffer og metoder under regatta eller trening – doping.

Dette sportslige regelfunda-

mentet er sikkert innlysende for de aller fleste, nettopp fordi de er selve grunnmuren for avvikling av konkurranser som er rettfærdige for alle seilere.

LÆR DEG REGLENE. For å være best mulig rustet på regattabanen må du kunne kappseilingsreglene. Det er ikke nødvendig å kunne regelboken på rams fra perm til perm, men spesielt reglene om hvordan båter skal møtes, er det viktig å ha full oversikt over.

– Selv om reglene kan virke kompliserte, er de egentlig ikke det. Men det er forholdsvis mange der ute som ikke har helt kontroll på hvordan reglene håndheves, avslutter Middelthun.

Grunnleggende prinsipp

SPORTSÅND OG REGLENE. «Deltagere innen seilporten er styrt av et sett regler som de forventes å følge og å håndheve. Et grunnleggende prinsipp for sportsånd er at deltagere som bryter en regel umiddelbart tar en straff, som kan være å trekke seg fra løpet.» KAPPEILINGSREGLERNE 2005-2008

Hovedregler

- **SIKKERHET.** En båt eller deltager skal gi all mulig hjelp til enhver person eller fartøy som er i fare. Det skal være livredningsutstyr til alle om bord – noen klasseregler har unntak fra dette. Enhver deltager er selv ansvarlig for å ha på seg tilstrekkelig flyteutstyr.
- **ÆRLIG SEILAS.** En båt og dens eier skal konkurrere i overensstemmelse med anerkjente prinsipper for sportsånd og ærlig spill.
- **Å GODTA REGLENE.** Deltar du i regatta gjør du deg samtidig enig i å være bundet av reglene, å godta de straffer du eventuelt pådrar deg etter reglene, og du samtykker i å ikke ta en eventuell konflikt til en annen instans før all konfliktløsning er utprøvd innen ISAF eller Court of Arbitration for Sports.
- **AVGJØRELSE OM Å KAPPSEILE.** Det er båtens – les mannskapets – fulle ansvar å avgjøre om båten skal seile regatta eller fortsette å seile den regattaen den deltar i. Dette betyr at du selv – ikke arrangør – er ansvarlig for å bryte en regatta hvis du mener det ikke er forsvarlig å fortsette på grunn av vær- eller andre forhold.
- **FORBUDTE STOFFER OG METODER.** Kappseilingsreglene følger reglene til the Olympic Movement of Anti Doping Code og World Anti Doping Agency (WADA). Du skal ikke innta et stoff eller bruke en metode som er forbudt av disse organisasjonene.

Norges Seilforbund

Norges Seilforbund (NSF) er tilknyttet Norges Idrettsforbund og Norges Olympiske Komité, Skandinavisk Seilforbund, European Sailing Federation (Eurosaf), International Foundation for Disabled Sailing (IFDS) og International Sailing Federation (ISAF).

Øverste myndighet er Seiltinnet, som arrangeres annet hvert år. Det er Regel- og Appellutvalget i NSF som arbeider med kappseilingsreglene i Norge.

ISAF

International Sailing Federation (ISAF) er den øverste internasjonale myndigheten for seilporten. ISAF fungerer som kontrollorgan for all seiling på verdensbasis.

ISAF har mange arbeidsområder – et av disse er «ISAF Racing Rules of Sailing 2005-2008». 117 forskjellige nasjoner er medlem av ISAF. International Sailing Federation har hovedkontor i Southampton i England.

Eierskap & rettigheter

ISAF står som eier av kappseilingsreglene. Det betyr at ISAF bestemmer indirekte hvem som kan benytte seg av reglene under et arrangement, og ISAF innhar også retten til å si nei til en slik godkjenning.

Mer info

www.seiling.no
www.isaf.org
www.idrettsbutikken.no/selger
Kappseilingsreglene 2005-2008

i bunn



◀ **REGELENDING:** Under Nokia Oops Cup ble to båt lengdersregelen endret til tre båt lengder for det arrangementet. De store hastighetene til de 60 fots trimaranene gjorde at det var en fornuftig løsning.



◀ **GOD SPORTSÅND:** Kappseilingsreglene bygger på de grunnleggende prinsipper om god sportsånd. Og i hovedregel 1.2 omhandles sikkerhet og personlig flyteutstyr – enhver deltager er ansvarlig for å ha på seg personlig flyteutstyr som er tilstrekkelig for forholdene.

Neste utgave: I neste nummer av SEILmagasinet kan du lese om alle de forskjellige flagg- og lydsignalene du møter på regattabanen.



Om flagg-
og lydsignaler du
møter på regatta-
banen

Kappseilingsreglene: Del 2

For å kommunisere med seilerne benytter regattaarrangørene seg av signaler i form av flagg og/eller lyd-signaler. For de uinnvidde kan en startbåt se ut som en 17. mai-feiring ute av kontroll, men for deg som regattaseiler er dette et språk som er like viktig som kommunikasjonen med mannskapet ditt. Kappseilingsreglene del 2 handler om flagg og lyd.



SJEFEN: Husk at det er flaggmerkene og ikke skuddene som gjelder i starten. Flaggene er sjefen! Sier Peer Moberg.



FLAGGHEIS:
En komitébåt
benytter flagg
og lydsignaler
for å kom-
munisere med
seilerne.

Signaler og lyder på banen

TEKST
& FOTO:
Asbjørn J.
Thorup

Selv om du er fersk regattaseiler og det er blant de første gangene du er på en startlinje, skal du ikke fortvile om du ikke forstår det som skjer. For selv proffene har av og til problemer med å få med seg kommunikasjonen mellom startbåt og seiler.

– Det er min oppfatning at det dessverre er for mange arrangører som har ulik oppfatning av prosedyrene innenfor kappseilingsreglene, både når det gjelder tidsintervallene i selve startprosedyren og de forskjellige flaggene som benyttes, sier **Peer Moberg** til SEILmagasinet.

– Det er av og til et stort problem, og det er mange seilere der ute som mener at det burde det gjøres noe med det. Men det viktigste for deg som seiler, er at du leser seilingsbestemmelsene før du går på vannet, fortsetter **OL**-seileren.

– Jeg tror 70 prosent av de som

seiler regatta ikke leser dem, og da er det fort gjort å komme i andre rekke. Jeg må nok innrømme at av og til hører jeg også til den gruppen av seilere.

DET ALLER VIKTIGSTE Å VITE. Det aller viktigste for deg som seiler er å vite hvilke signaler som er «sjefen».

– Det jeg mener er viktigst å forsøke å formidle til så mange seilere som mulig, er at det er flaggene som er sjefen. Hvis et lydsignal uteblir, betyr ikke det at prosedyren er avbrutt. Det er flaggene på båten som teller. Mange tror imidlertid at det er skuddet som bestemmer, men det er feil, sier Moberg.

– Husk at 75–80 prosent av hele regattaen kan avgjøres i starten. Og da er det greit å vite hva som skjer.

HVA ER VIKTIGST? Det er selvfølgelig viktig å følge med i startprosedyren, spesielt om Moberg har rett om de 75–80 prosentene. Han legger imidlertid til at det ikke er viktig

for ham å hele tiden ha visuell kontakt med startbåten.

– Det som er viktig for meg, er posisjonen min; hvor jeg er i forhold til konkurrentene mine. Og i de siste ti sekundene, da dreier alt seg om å være først til å ha full fart i båten, sier seileren som har gjennomført flere starter på en regattabane enn de fleste.

MOBERGS BESTE RÅD. – Blant de elementene det er størst forvirring rundt i starten, er vel klasseflaggene. Der er det mye rart som heises. Noen klasser har ikke eget flagg, og det kan fort bli noen misforståelser. Det burde bli gjort en del for at det ikke skal være avvik i prosedyrene. ISAF har jo klare regler for det, og det burde ikke være så vanskelig å følge dem.

– Men mitt beste råd er: les seilingsbestemmelsene nøye før du drar ut på banen, avslutter Peer Moberg.

Endring av banen

Regattakomiteén kan signalisere at de har endret posisjonen på et merke eller mållinjen ved å sette flagget C.



FLAGGSTANDER C: Hvis regattakomiteén har endret posisjonen på et merke, skal de heise flaggstander C og samtidig gi to lydsignaler.

Videre skal de vise ny kompasskurs til merket eller grønn eller rød trekant, som henviser til om merket er flyttet mot styrbord eller babord. Om avstanden til

merket er endret, skal komiteebåten vise enten et pluss- eller minustegn.



FLAGGSTANDER S: Når du ser flaggstander S på komiteebåten, betyr dette at banen er forkortet. Målgang er ved neste merke. Mållinjen er da mellom et eventuelt rundingsmerke og en stang som viser flaggstander S.

Annulering

Regattakomiteen kan annullere en regatta av flere årsaker. Dette kan være på grunn av dårlig vær, feil i startprosedyrer, ugunstige vindforhold, ett eller flere manglende merker eller som regel 32.1(e) sier: «eller en hvilken som helst annen årsak som direkte berører sikkerheten eller de like forhold for konkurransen».



FLAGGSTANDER N: Annullering av alle regattaer som er påbegynt. Alle båter skal returnere til startområdet.



FLAGGSTANDER N OVER H: Når dette signalet heises, betyr det at alle seilaser er annullert. Videre signaler vil bli gitt på land.



FLAGGSTANDER N OVER A: Ved flaggstander N over A kan du dra til brygga. Signalet betyr at det ikke vil bli arrangert flere seilaser på den regattadagen.



Klarsignaler

Det første signalet du skal se etter er varsel-signalet. Varselsignalet er ditt klasseflagg og det heises normalt fem minutter før start på startbåten. Hvilket flagg som er ditt klasseflagg finner du i seilingsbestemmelsene. Når det er fire minutter igjen til start, heises et klarsignal. Det kan enten være flaggene P, I, Z, Z sammen med I eller det sorte flagget.



FLAGGSTANDER P: Dette er det ordinære klarsignalet, også kjent som «blue peter». Det er ingen strafferisikoer forbundet med starten når dette flagget er heist.

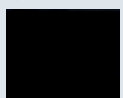


FLAGGSTANDER I: Hvis startbåten heiser flaggstander I betyr det at det i det siste minuttet før startsignalet ikke er tillatt å gå over startlinjen – eller forlengelsen av linjen. Hvis dette skjer skal du seile tilbake over startlinjens forlengelse og rundt endemerket på startlinjen – og starte på nytt mellom startmerkene etter at startsignalet er heist.



FLAGGSTANDER Z: Er dette flagget heist vil du få 20 prosent poengstraff på den plasseringen du får i seilassen om du – innenfor ett minutt før startsignalet – er innen-

for det trekantområdet startmerkene og første rundingsmerke danner.



SORT FLAGG: Dette flagget betyr at du må passe ekstra på: er du innenfor det trekantområdet startmerkene og første rundingsmerke danner innenfor ett minutt før start er du diskvalifisert. Dette betyr at du ikke får seile den påbegynte seilassen, heller ikke hvis den startes på nytt etter en eventuell generell tilbakekalling. Hvis du likevel starter i den seilassen du er diskvalifisert fra, vil straffen være at du ikke har anledning til å stryke den aktuelle seilassen når din totale poengsum beregnes for regattaarrangementet.

Symbolforklaring

- Gjennom hele startprosedyren er det flaggene som er de primære signalene.
- Når et signalflagg vises over et klasseflagg, gjelder signalet bare for den klassen.

↑ Signalflegg settes

↓ Signalflegg fjernes

- En kort lyd
- En lang lyd
- - - Gjentatte lyder

Startprosedyre

SIGNAL	FLAGG OG LYD	MINUTTER
Varselsignal	Klasseflagg Ett lydsignal	5(*)
Klarsignal	P, I, Z, Z med I, eller sort flagg Ett lydsignal	4
Ett minutt	Klarsignal fjernes Ett langt lydsignal	1
Start	Klasseflagg fjernes Ett lydsignal	0

(*) Første varsel-signal kan angi en kortere eller lengre startprosedyre. Dette vil være spesifisert i seilingsbestemmelsene.

Utsettelse

Før en seilas kan regattakomiteen utsette eller avlyse en seilas av hvilken som helst grunn. Vindforhold er nok den mest utbredte årsaken til dette.



AP (ANSWERING PENNANT): AP heist alene betyr at regattaen er utsatt på ubestemt tid. Hold deg klar og i nærheten av startbåten.



AP OVER H: Med AP over H signaliserer regattakomiteén at seilassen er utsatt, og ytterligere beskjed vil bli gitt på land.



AP OVER A: Ved AP over A er det bare å pakke sammen utstyret og komme seg hjem. Det vil ikke bli seilt flere seilaser den gjeldende dagen.

AP OVER TALLSTANDER: For mer tidsbestemte utsettelse kan regattakomiteén benytte AP over en tallstander. Standere fra én til seks benyttes, og de angir antall timers utsettelse fra opprinnelig starttidspunkt.



Lydsignal tallstander: ↑ ● ↓ ●

Tilbakekalling

Signalene for tilbakekalling brukes ved tjuvstarter eller ved prosedyrefeil fra regattakomiteén.



FLAGGSTANDER X: Når regattakomiteén viser flaggstander X sammen med et lydsignal, betyr det at noen har vært over startlinjen og den/disse må returnere slik at de igjen er på riktige siden av startlinjen og gå over startlin-

jen på nytt. Du er selv ansvarlig for å vite om du har startet for tidlig eller ikke. De andre deltagerne fortsetter regattaen som vanlig.



FØRSTE LIKHETSTEGN: Første likhetstegn er det visuelle signalet for generell tilbakekalling. Samtlige båter skal tilbake for ny startprosedyre.

Andre signaler



FLAGGSTANDER L: Flaggstander L kan bety ting. Det ene er hvis det blir heist på land, da signaliserer regattakomiteén at en beskjed til seilerne er blitt slått opp på tavlen. Ser du derimot dette flagget på vannet, betyr det enten at du skal komme på praiehold av båten som fører flagget eller følge etter båten med standeren satt.



FLAGGSTANDER M: Flagg M erstatter et merke som eventuelt er borte eller har drevet av. Regattakomiteén skal erstatte merket med en gjenstand som viser flagget M, samtidig skal komité-

båten gi gjentatte lydsignaler. Du skal forholde deg til det provisoriske merket som om det var det opprinnelige merket.



FLAGGSTANDER Y: Når Y-flagget heises, er det påbudt å ha på seg vest eller annet personlig flyteutstyr under hele seilassen. Vådrakter og tørrdrakter regnes ikke som flyteutstyr.



BLÅTT FLAGG: Det blå flagget signaliserer at båten det er heist på, er på plass ved mållinjen. Du går i mål og seilassen er over.

Når
båter møtes
på regattabanen

Kappseilingsreglene: Del 3

Kappseilingsreglene inneholder spesifikke regler om hvordan du skal forholde deg til de andre båtene på en regattabane. Selv om du selvfølgelig må kjenne til de fleste reglene i boka, er disse blant de viktigste du må kunne.



NÅR VI MØTES: Kappseilingsreglene forteller deg hvordan du skal oppføre deg på en regattabane i forhold til dine konkurrenter.

Når båter møtes

TEKST
& FOTO:
Asbjørn J.
Thorup

Det viktigste å ha full kontroll over i løpet av en regatta, er hvordan du fysisk skal forholde deg til konkurrentene dine på banen. Med andre ord; hvem har retten til veien og retten til å påvirke veivalgene dine og manøveringsmulighetene.

Det er fort gjort å gjøre feil, spesielt når det går skikkelig «varmt» for seg. **Kappseilingsreglene** definerer til minste detalj hva du har lov til å gjøre, hva du må gjøre, hva du skal gjøre og hva du absolutt ikke må finne på å gjøre.

GRUNNPRINSIPPENE. Grunnprinsippet er enkle: styrbord båt viker for babord båt og lo båt viker for le båt – stort sett.

De vanskeligste vikepliktsituasjonene er de du kommer opp i rundt merkerundingene, sier **Herman Horn Johannessen** til SEILmagasinet. Horn Johannessen tilhører de som virkelig vet hva de snakker om. Han har blant annet deltatt i OL og i en rekke store og små arrangementer rundt i verden.

TVIHOLDER PÅ RETTEN. – Det er påfallende mange som tviholder på retten sin. Det vil si at seilere som for eksempel kommer på styrbord halser, står blindt på retten sin – kun fordi de har retten – selv om det taktisk riktige hadde vært enten å slå eller å la babordbåten gå foran.

– Slik jeg ser det så forteller det meg om kunnskapsnivået til seilerne. Og jeg ser det ofte – både i entyperegattaer hjemme og ute og arrangementer som NORC-rankingene.

– Seilere som er dyktige ser mer enn ett steg frem, og av og til kan det lønne seg ikke å tviholde på retten sin, fortsetter Horn Johannessen.

TRIKS. Et triks for å vurdere om du går foran eller bak en båt som kommer mot deg på motsatte halser, er å sikte på et punkt på båten og se hvordan det beveger seg i forhold til landet bak.

– Å sikte på den møtende båten er måten å gjøre det på. Se om han taper eller vinner terreng i forhold til et fast merke i bakgrunnen. Står

båt og terreng stille i forhold til hverandre – er dere på kollisjonskurs. Seiler du en stor båt er det best å ha en mann helt ved hekken – så langt akter han kommer – for å sikte, avslutter Herman Horn Johannessen.



▲ ERFAREN: Herman Horn Johannessen er en erfaren seiler med utallige timer i båt. Han synes det er påfallende mange på en regattabane som tviholder på retten sin – selv om det hadde vært en taktisk fordel for eksempel å slippe noen foran.

Les også:

Del 1: God sportsånd i bunn
(SEILmagasinet 2006/2)

Del 2: Flagg og lyder på banen
(SEILmagasinet 2006/3)

Internasjonale sjøveisregler

Når du seiler regatta, gjelder som regel Kappseilingsreglene – men ikke alltid. I noen tilfeller vil del 2 av kappseilingsreglene bli erstattet av IRPCAS (International Regulations for Preventing Collisions at Sea) eller av nasjonale sjøveisregler. For eksempel i Færderseilasen gjelder ordinære sjøveisregler etter mørkets frembrudd. Se i seilingsbestemmelsene om hva som gjelder i den regattaen du seiler.

Styrbord & babords halser

En båts halser er avhengig av hvilken side av båten som er lo eller le. Den lo siden er den som er nærmest vinden – så om styrbord side er nærmest vinden, seiler du styrbord halser. Hvis du ligger i vindøyet definerer reglene det slik: den side som var bort fra vinden er forstøtt le, og omvendt. Seiler du platt lens er le side den siden av båten storseilsbommen står ut på.

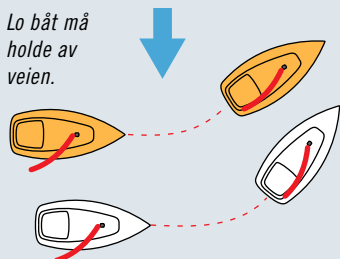


MÅ DE VIKE?: Et kjent triks for å se om en båt på motsatt halser går foran eller bak – er å se på landet bak. Hvis landet ikke «flytter på seg» når du sikter mot den andre båten, er dere på kollisjonskurs. Seiler du for styrbords halser i denne situasjonen og 10779 går «bakover på land» og 10544 «forover på land», betyr det at du vil gå foran 10779, men aktenom 10544.

Endre kurs

Når en båt med retten til veien endrer kurs, skal båten gi plass slik at den andre båten faktisk har en mulighet til å holde av veien. I tillegg gjelder regelen at – etter startsignalet – skal en båt som kommer for styrbord halser ikke endre kurs slik at vikende babordsbåt ytterligere må endre sin kurs for å holde av veien.

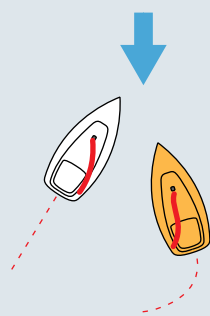
Lo båt må holde av veien.



Den båten med rett til veien som endrer kurs må gi den andre båten plass til å holde av veien.

Stagvending

En båt som går over stag, skal – etter at den har passert vindøyet – holde av veien for andre båter inntil den er på bidevinds kurs.



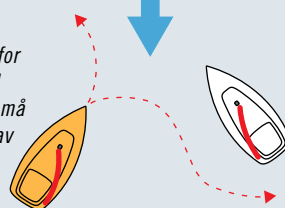
Her må båten som går over stag holde av veien.

For motsatt halser

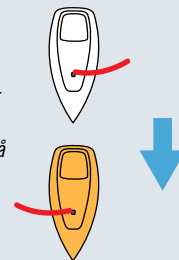
Når to båter møtes på motsatt halser, skal båten som seiler for babord halser

ser vike av veien for båten med styrbord halser.

Båten for babord halser må holde av veien.



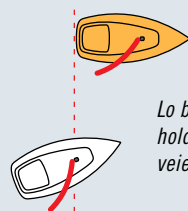
Båten for babord halser må holde av veien.



For samme halser

For to båter på samme halser gjelder følgende regler: lo båt må vike for le båt, dersom båtene er overlappet. Hvis

båtene ikke ligger i lo eller le av hverandre, gjelder regelen om klar aktenom. Båten klar aktenom må holde av veien



Lo båt må holde av veien.



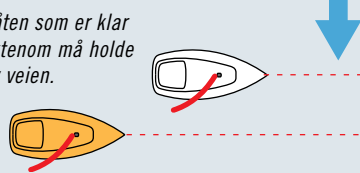
Båten som er klar aktenom, må holde av veien.

Få retten til veien

Når en båt har posisjonert seg slik at den får retten til veien, skal den til å begynne med gi den andre båten plass

til å holde av veien – med mindre den får retten på grunn av den andre båten handlinger.

Båten som er klar aktenom må holde av veien.



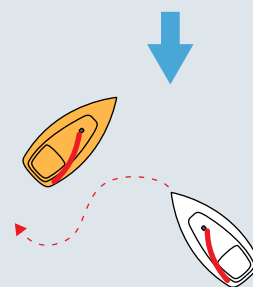
Lo båt må holde av veien.

Båten som får retten til veien skal begynne med å gi plass.

Unngå berøring

Reglene definerer det slik at en båt skal unngå berøring med en annen båt hvis det er rimelig mulig – dermed har reglene også definert at du har et ansvar for å unngå berøring, selv om det er du som har retten til veien.

Selv om styrbordsbåten har retten – og babordsbåten ikke viker – skal båten på styrbord halser unngå berøring hvis det er rimelig mulig.



Hva er overlapp?

Med overlapp menes at du ikke er klar aktenom eller klar forenom. For å ha etablert overlapp må du være innenfor en tenkt linje trukket tvers – 90 grader – på den andre båten bakerste punkt. Da går du fra klar aktenom, til overlapp. Før båtene overlapper hverandre er den andre båten klar forenom. Dette gjelder også hvis en båt i mellom båtene overlapper dem begge – de overlapper da hverandre. Dette gjelder ikke for båter på motsatt halser, med mindre situasjonen oppstår rundt merker eller hindringer.

Riktig kurs

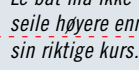
Med riktig kurs menes den kursen en båt ville seilt for å fullføre seilasen så raskt som mulig hvis man ser bort fra de andre båtene på regattabanen. Reglene definerer det slik at ingen båt har riktig kurs før sitt startsignal – med andre ord før du har startet seilasen. Når to båter er innenfor to båtlang-

Klar forenom må ikke seile lavere enn det som er dens riktige kurs.



Lo båt må ikke seile lavere enn sin riktige kurs.

Le båt må ikke seile høyere enn sin riktige kurs.



SEILmagasinet retter

I Del 2 av Kappseilingsreglene i SEILmagasinet 2006/2, som omhandler de flaggene og lydene du møter på en regattabanen, hadde det dessverre sneket seg inn en feil. Flagg C og S hadde byttet plass. Slik ser de riktige flaggene ut.



FLAGG S



FLAGG C

Høy puls i merkerundingene

Det er ved merkerunding du kan komme opp i de vanskeligste og mest hektiske situasjonene på regattabanen. Du har gjerne dårlig tid til å gjøre vurderinger – og enda dårligere tid til å gjennomføre manøvre. Rundingsituasjoner er ofte gjenstand for hissige diskusjoner etter en dag ute på vannet – og da gjerne i juryrommet...

TEKST:
Asbjørn J.
Thorup

På en regattabanen er det som regel to situasjoner som kan utvikle seg til å bli særdeles hektiske. Den ene er under starten av regattaen – og minuttene før startsignalet går – den andre er under merkerundingene. Spesielt når alle båtene kommer opp til toppmerket etter den første kryssen, kan det være veldig folksomt rundt merket. Det er to elementer det er viktig å ha full kontroll på ved merkerunding:

overlappsreglene og tolengder-sonen.

Med tolengder-sonen menes det området rundt et merke – eller en hindring – som er innenfor to av skroglengdene til den båten som er nærmest merket.

Overlapp er beskrevet i Kappseilingsreglene del 3 (SEILmagasinet 2006/4).

PLANLEGG MERKERUNDINGEN. Spesielt i seilaser med store felt er det viktig å være ekstra forberedt før runding – under en merkerunding er det som oftest veldig mye som skal skje innad i båten: spinnaker skal settes eller berges og forseil skal heises opp eller legges i dekket – så det er lett å ha for stort fokus inn i båten og glemme alle de som er rundt. Da er det viktig å ikke glemme hvor du er og ikke minst hvor konkurrentene dine befinner seg.

– Det er viktig å planlegge merkerundingene tidlig, spesielt om du velger løsningen å komme inn mot merket for babord halser. Det kan være risikabelt, sier **Eivind Melleby** til SEILmagasinet. Melleby har seilt det meste fra **Laser** til **W60**, og arbeider til daglig som trener for **Toppsail** i Norges Seilforbund.



© ASBJØRN J. THORUP

**RUNDT BØY-
ENE:** Selv om de færreste av oss må ta avgjørelser i America's Cup-båter – er det greit å vite hvilke regler som gjelder når man skal rundt merkene.

– En av de vanligste feilene seilere gjør ved et merke, er at de tror de overhodet ikke kan slå innenfor tolengder-sonen når de kommer inn fra babord. Men det kan du, så lenge du fullfører slaget og ikke forårsaker at andre båter som kommer for styrbord halser må endre kurs og gå høyere enn bidevinds kurs fordi du slår i sonen, fortsetter Melleby.

Er det noe det er diskusjon om på brygga i etterkant, er det nettopp disse situasjonene: Hindret babordbåten de som kom for styrbord halser eller ikke? Berører styrbordbåten babordbåten er det dog ingen tvil; babordbåten slo for nær.

Å KOMME INN PÅ BABORD. Det aller tryggeste – spesielt når et stort felt kommer samtidig til første toppmerke – er å komme inn mot merket på styrbord halser.

– Å komme inn fra styrbord er jo det «safeste», fortsetter Melleby.

– Men det gjelder å ikke gå for langt ut heller – ikke å ha for lang avstand til merket når du ligger på layline, for om du går på layline etter en haug andre båter inn mot merket, er det meget mulig du ikke står opp på grunn av «ødelagt vind» og layline blir ikke helt som du trodde. Og da må du slå over til babord halser nær merket for å kunne runde, og da er det mulig du har et problem, sier Melleby.

HUSK Å SI FRA. Hvis du nærmer deg en hindring på banen, og er forhin-



TOLENGDER-SONEN: Rundt et merke – eller hindring – har kappseilingsreglene definert en tolengder-sone. Det vil si en sone tilsvarende to båtlengder av den båten som er nærmest merket.

dret av en annen båt til å slå fritt, skal du praie den andre båten og be om plass. Båten som blir praiet skal enten slå med en gang, eller svare med «slå selv», og du må slå så snart som mulig. Den andre båten skal da gi deg plass.

Regler er regler – kappseilingsreglene intet unntak. Lær deg reglene slik at du vet hva du skal gjøre i de situasjonene som oppstår – slik blir du en bedre seiler, og ved å ha kontroll på reglene kan du oppnå bedre resultater. ■

Les også:

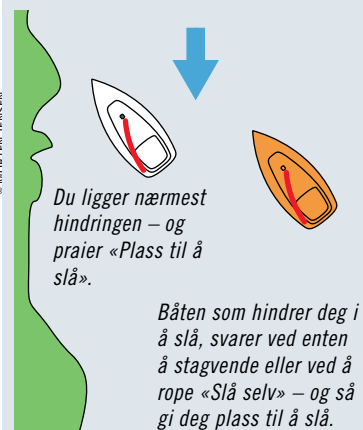
- Del 1:** God sportsånd i bunn (SEILmagasinet 2006/2)
- Del 2:** Flagg og lyder på banen (SEILmagasinet 2006/3)
- Del 3:** Når båter møtes (SEILmagasinet 2006/4)



MERKERUNDER: Eivind Melleby er en dreven «merkerunder». Melleby mener det kan være risikabelt å komme inn på babord halser ved et toppmerke – og at det er mange som tror de ikke kan slå over på styrbord innenfor tolengders-sonen.

Stagvende ved hindring

Hvis du seiler på kryss og en hindring gjør at du må slå, kan du praie båten som hindrer deg i å slå. Før du går over stag må du gi den andre båten tid til å svare. Båten du praier kan enten slå så fort som mulig eller svare «slå selv» – og så gi deg plass og holde av veien.



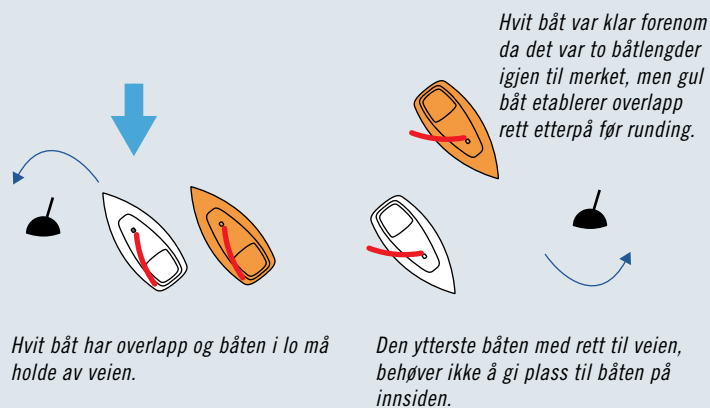
Plass ved et merke eller hindring

Hvis båter ved et merke er overlappet – skal den ytre båten gi plass til den indre båten, slik at denne får rundet eller passert merket eller hindringen.

Hvis en av båtene har etablert overlapp i det en av dem kom innenfor to båtlengder fra merket eller hind-

ringene, skal den ytre båten fortsatt gi plass.

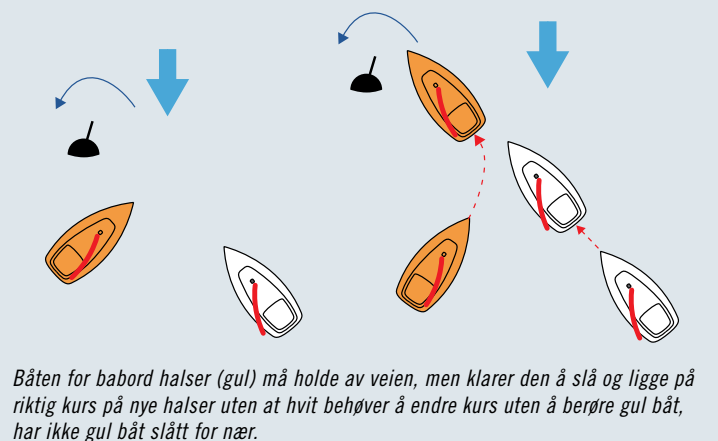
Om en båt er klar forenom når båten når tolengder-sonen, skal båten som er klar aktenom holde av veien – selv om den rett etterpå etablerer overlapp på innsiden.



Motsatte halser ved kryssmerke

Når to båter møtes for motsatte halser ved et merke, gjelder regelen at båten med babord halser skal vike. Båten for babord halser kan slå innenfor tolengders-sonen – så lenge styrbordbåten – som ligger på layline – ikke må loffe

og styre høyere enn bidevinds kurs for å unngå babordbåten – som slo inne i sonen. Om båten som var klar aktenom – styrbordsbåten – får etablert en indre overlapp, må båten som slo gi plass.



Neste utgave: I Kappseilingsreglene del 5 i neste nummer av SEILmagasinet er det straff, jury og protestmøter som står på agendaen.

Gjør du en feil på regattabanen, må du betale for det. I noen situasjoner kan du ta straffen på vannet – eller så løses tvisten på land etter seilassen hos protestkomiteen. Siste del av serien om kappseilingsreglene handler om straff – og om de viktige tingene du må huske på om du skal levere inn en protest.

Straff og møte

TEKST:
Asbjørn J.
Thorup

Kappseilingsreglene 2005–2008 er pakket med ting du ikke kan gjøre på en regattabane, og om du skulle finne på å rote deg ut i ulykke – er det definert hva du skal gjøre for å fri deg fra situasjonen, eller hva slags straff du pådrar deg for overtredelsen. I verste fall blir du diskvalifisert fra seilassen.

– Dommernes oppgave er hele tiden å avgjøre tvister så rettferdig som mulig for seilerne. Kappseilingsreglene 2005–2008 definerer alt det du kan gjøre og det du ikke kan gjøre på en regattabane, sier **Håvard Ravn Ottesen** til SEILmagasinet.

Ottesen har flere års erfaring på arrangørsiden, og han er i tillegg kretsdommer for seilere.

– Det er relativt enkelt å finne straffen seilerne skal få for en overtredelse i regelverket. Det som er vanskelig, er å avgjøre hvilke godtgjørelser seilerne eventuelt



KLABB & BABB: Det kan være ganske kaotisk i et tett felt i en regatta – spesielt under Færderseilassen som her. Ofte ender slike situasjoner foran en protestkomité, og da gjelder det å vite hva du skal gjøre, burde gjort eller kunne ha gjort.

MORTEN JESEN

skal få for den situasjonen de uten skyld er havnet i, fortsetter han.

SAKSGANGEN. Om du kommer ut for en situasjon hvor du skal protestere mot en annen båt, finnes det viktige ting å huske på. For det første må du ha et protestflagg om bord. Har du ikke det, kan du rett og slett ikke protestere.

– Det første du må gjøre er å prae vedkommende du protesterer mot. Du må tydelig rope protest, og gjøre motparten klar over at du protesterer. Her finnes det en 30-sekundersregel – men det som gjelder er i prinsippet umiddelbart, sier kretsdommeren.

– I det du praier skal du også gjøre det røde flagget – protestflagget – synlig, og det skal henge synlig resten av seilasen, med mindre vedkommende frir seg fra protesten ved å ta en «totørn» – som gjelder for eksempel ved regel 10; båt mot båt-regelen.

– Etter at du har gått i mål skal du levere protestskjema. Alt skal

leveres skriftlig, og det er viktig å overholde tidsfristen. Fristen er normalt to timer etter at siste båt er gått i mål, men dette kan være definert annerledes i seilingsbestemmelsene for den regattaen du seiler, fortsetter Ottesen.

VELDIG VIKTIG. En protestkomité er normalt tre personer oppnevnt av arrangørene. De skal være upartiske og ikke ha noen preferanser i forhold til seilerne. Ofte er komiteen sammensatt av personer fra flere forskjellige seilforeninger.

– Det som er veldig viktig når du leverer protestskjemaet ditt, er at du for det første leverer det til rette vedkommende – dette skal være en som er offisielt tilknyttet sekretariatet – og at vedkommen- de signerer og påfører klokkeslett på skjemaet.

– Det veldig mange glemmer når de protesterer, er å søke om eventuell godtgjørelse for den feilen de ble påført. Godtgjørelser må også søkes om skriftlig. Ofte konsentre-

rer seilerne seg kun om å protestere – og glemmer hva de selv kan få ut av det.

HETT. Det kan nok av og til gå hett for seg i et protestmøte, og historiene er mange om opphissete seilere som mener det er klart de har rett.

– Veldig ofte er temperaturen meget høy når seilerne kommer inn, men det er viktig for oss dommere å fokusere på det å få ned temperaturen.

– Det er også viktig å huske på at protestmøter bør sees på som læring; både for seilerne og arrangørene. For det hender også at arrangørene gjør feil, avslutter Ottesen.

UNNTAKENE. Selv om Kappseilingsreglene er relativt enkle å forstå – er det viktig at du setter deg inn i reglene. Regelverket er for omfattende til å dekke alt her, dette er ment som en innføring i de forskjellige emnene. Les reglene – og

få en forståelse for de reglene som finnes – og som kjent finnes det svært få regler uten unntak. Kappseilingsreglene har også sine.

En regel det er viktig ikke å glemme er følgende; Ha det med på regattabanen!



▲ **TVISTLØSER:** Håvard Ravn Ottesen har mangeårig erfaring fra arrangørsiden av regattaer. I tillegg til dette er han også kretsdommer.

med protestkomiteen

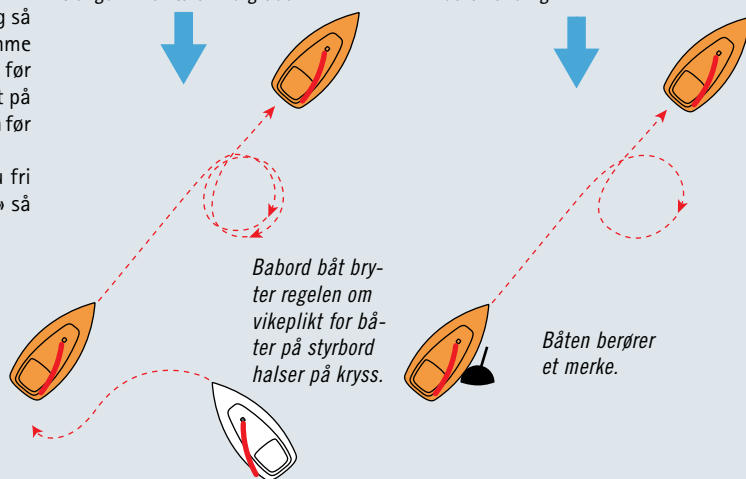
Å ta straffevendinger

Om du bryter reglene om båt mot båt, styrbord/babord-situasjoner, kan du fri deg ved å ta en straff på vannet. Hvis du har brutt vikepliktsregelen kan du seile deg klar fra andre båter og så snart som mulig ta en «totørn» i samme retning. Om dette skulle skje rett før mållinjen er det viktig at du er helt på løpsiden av mållinjen, etter straffen før du kan fullføre seilasen.

Om du berører et merke kan du fri deg fra dette ved å ta en «entørn» så fort som mulig.

Båten som har brutt regelen seiler fri av andre båter – og tar en «totørn». Det vil si to stagvendinger og to jibber. Summen trenger ikke være 720 grader.

Båten seiler seg fri fra andre båter og tar en «entørn» – En stagvending og én jibb – trenger ikke å være en 360 graders vending.



Babord båt bryter regelen om vikeplikt for båter på styrbord halser på kryss.

Båten berører et merke.

Tyvstart



Om du er over startlinjen før startsignalet, har du tyvstartet. Og da må du tilbake over linjen for å kunne seile seilasen som nettopp startet. Det gjør du på følgende måte: Om en eller flere båter er over linjen for tidlig skal startbåten heise flagget X – og gi et nytt lydsignal. Dette flagget blir hengende oppe til alle de båtene som tyvstartet, er tilbake over linjen, men ikke lenger enn fire minutter etter startsignalet, eller ett minutt før et senere startsignal. Er du over må du snu; holde unna andre båter som har startet – og starte korrekt på nytt.

Andre regler gjelder om flagg I, Z eller sort flagg er satt. (Se SEILmagasinet 2006/3: Om flagg og lyder på regattabanen).

Protestflagg



For å kunne protestere må du ha protestflagg om bord. Protestflagget er rødt, firkantet og skal være umiddelbart tilgjengelig i cockpiten. Regelen sier at på store båter må flagget vises tydelig innen 30 sekunder. Med andre ord så godt som umiddelbart.

Båter under seks meter trenger ikke å vise protestflagg når de protesterer, med mindre annet er oppgitt i seilingsbestemmelsene.



▲ **SISTE INSTANS:** På regattakontoret finner du også som regel protestkomiteen. Det er «juryen» som behandler protestsaker – og som løser tvister seilerne i mellom.

Les også:

- Del 1:** God sportsånd i bunn (SEILmagasinet 2006/2)
- Del 2:** Flagget og lyder på banen (SEILmagasinet 2006/3)
- Del 3:** Når båter møtes (SEILmagasinet 2006/4)
- Del 4:** Høy puls i merkerundingene (SEILmagasinet 2006/5)