

Et par fif til trim af sejlbådes sejl

Af Hugo Hørlych Karlsen www.nordosten.dk

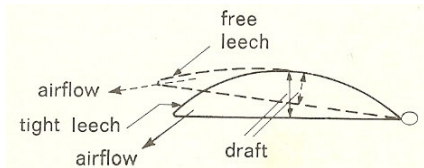
Storsejl

Afbalancering i hårdt vejr

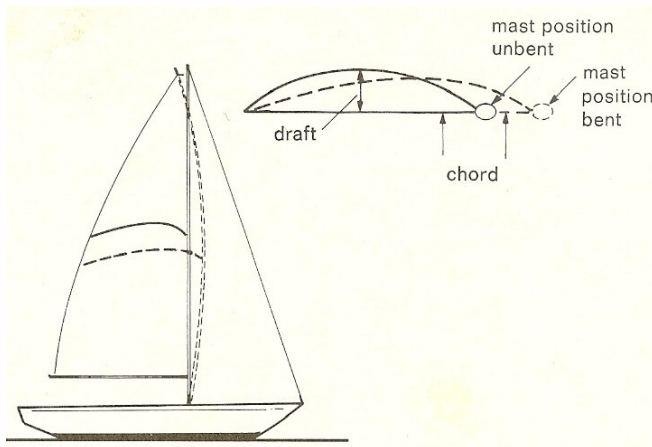
Tænk på storsejlet på to måder, ikke kun en. Ikke kun som en fremadrivende kraftkilde, men også som en vigtig faktor til afbalancering af båden.

I hård vind, for eksempel med en foran for tværs eller tæt til bidevind, er det ofte godt at slække let på storsejlet, ja måske endog lade det luffe lidt. Ofte vil man have fordel af at flytte skødevognen lidt mere mod læ.

Balancen afhænger også af storsejlets agterlig. Et stramt agterlig krummer sejlet og samler vinden på vindsiden og sender vinden væk fra sejlet let imod vindens retning. Sejlet bliver da som et rør, der presser stævnen mod luv.



Når agterliget frigøres og sejlet dermed bliver fladere agter til, slipper vinden nemmere sejlet, samtidig med at sejlet nu kan sende vinden væk direkte agterud eller endog let til læ, hvad der alt i alt fremmer den fremadrivende kraft og mindsker den krængende kraft og tager det pres af sejlet, som ellers vil presse båden mod luv. Man kan blandt andet frigøre agterliget ved at krumme masten bagud.



I hårdt vejr skal storsejlet være relativt fladt. I stødene kan man så lade skødevognen gå mod læ og på den måde skubbe den frem og tilbage i forhold til pustene for at holde båden i balance.

For både forsejl og storsejl gælder, at efterhånden som vinden frisker, så har dybden i sejlet en tendens til at rykke bagud mod agterliget, fordi stoffet giver sig. Også af denne

grund får vi således et hulet sejl agterude. Hvis man strammer forliget, vil dette imidlertid også være med til at modvirke denne flytning af dybden til området ved agterliget.

Man må således sejle for at undgå for stor krængning og for at undgå for stort pres på storesejlet – begge dele kan presse båden overdrevent mod luv.

Det er udbredt i hårdt vejr at slække på storesejlskødet og gå let op i vinden ved vindstødene for at undgå stor krængning og eventuelt kæntring. Erfarne sejlere bruger imidlertid så vidt muligt skødevoغن, som skydes mod læ i stødene. Da sejl vinden kommer ind mere agter til i stødene, betyder en slækkelse af skødevoغن mod læ, at hele sejllets vinkel til sejl vinden ved forliget forbliver den samme.

For at få fladt sejl stram da også bomudhalet.

Storesejlets form

Jo mere man strammer forliget, jo længere fremme kommer sejllets dybde til at ligge.

Vær opmærksom på, at jo mere man strammer storesejlskødet, jo mere strammer man også agterliget og får dermed skabt dybde agter til i sejlet. Så man må være opmærksom på at slække og frigøre selve agterliget, så det ikke strammer sig sammen mod vindsiden, samtidig med at man strammer storesejlskødet for at trække sejlet stramt.

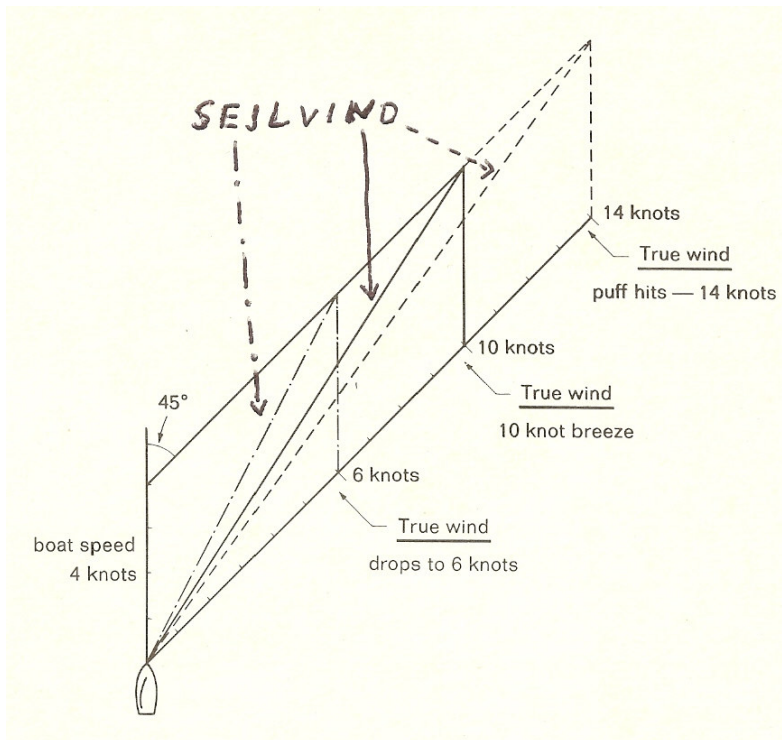
At accelerere og at vinde højde ved stød

Ofte kommer stødene med mere eller mindre faste intervaller. I stødene kan man undgå overdreven krængning og samtidig vinde både højde og fart ved at gå tættere til vinden, da sejl vinden kommer mere agter ind i stødene. Man kan således få en rytme, der siger:

Stød → Gå tættere på vinden Vinden falder → Fald let af Stød → Gå tættere på vinden
Vinden falder → Fald let af osv

På den måde kan man "æde" sig mere og mere højde til og vinde fart samtidig.

Man kan selvfølgelig også slække skødevoغن ud til læ eller slække skøderne i stødene, men så vinder man ikke højde og heller ikke så megen fart.



På illustrationen ses en båd, der sejler tæt på vinden med vinden på styrbordside. Den sande vind rammer båden i en vinkel på 45 grader. Bådens fart er 4 knob, og den sande vind har en hastighed på 10 knob

Når vinden stiger til 14 knob, øges vindstyrken med 4 knob, og det ses tydeligt af illustrationen, at i stødene kommer sejlvinden så ind mere agten fra.

Denne ændring i sejlvindens angrebsvinkel på båden ved skiftende vindhastighed er særdeles vigtig. Som det ses, så kommer sejlvinden mere forfra, når den sande vind falder, i dette tilfælde til 6 knob.

Altså:

Enhver forøgelse af vindhastigheden får vinden til at ramme båden mere agten fra.
Enhver nedgang i vindhastigheden får vinden til at ramme båden mere forfra.

Lad os se på, hvad dette betyder i let vind:

Lufthuller i let vind

Sejler man i let vind, og falder vinden yderligere, så begynder sejlene ofte straks at luffe, fordi vinden nu rammer båden mere forfra. Det virker altså, som om man sejler med for stor højde. Men faktisk så sejler båden blot igennem et vindhul. Vindretningen kan fint være den samme. Men blot det, at vinden er faldet væk – at der er et vindhul – gør, at bådens egen fart får fartvinden til at ramme båden mere forfra.

I et sådant tilfælde skal man **ikke** falde af, da det vil standse den minimale fart, båden i forvejen måtte have. Man skal i stedet blive ved med at sejle direkte gennem dette vindhul for så, omme på den anden side af huller, at ramme den sande vind igen og da i samme vinkel, som før man gled ind i vindhullet.

Hvis man prompte falder af i et sådant vindhul, gør man blot situationen værre, for denne drejning tvinger endnu mere vind ind på sejlets læside, så sejlet luffer endnu mere, eller måske endog bakker.

Når sejlet luffer i sejlads i let vind, kan der naturligvis i visse tilfælde være tale om, at vinden virkelig er sprunget og nu kommer ind mere forfra. I så fald må man blødt og opmærksom falde passende af.

Men det kræver megen opmærksomhed at holde øje med og at afgøre, om der er tale om et vindhul eller et vindspring, når sejlene luffer under sejlads i let vind.

Forsejlet

Jeg har nævnt, at ved hårdere vind er der en tendens til, at sejlets dybde flytter sig agterud til agterliget. Det gælder begge sejl, men især gælder det for forsejlet. Man skal således hele tiden ændre på, hvor stramt forsejlets forlig skal være i forhold til vindens styrke – jo hårdere vind, jo strammere forlig.

I let vind skal skødevognen for forsejlsskødet flyttes forholdsvis mere fremad, i hårdere vind skal den flyttes forholdsvis mere agterud. I let vind anbefales det desuden om muligt at flytte skødevognen, eller skødestedet, længere ind mod bådens midterlinje.

At sejle i let vejr

Lad være med at prøve at gå for højt, og sørg for hele tiden at holde båden i fart.

Ikke mindst i let vind skal man slække og stramme skøderne langsomt, blødt, varsomt. Det samme med rorbevægelserne. En let hånd, der blidt og forsigtigt ændrer rorretningen. Båden skal have ro og tid til at reagere. Vær tålmodig. Lad så vidt muligt båden selv gøre arbejdet. Lad den sejle.

Teknikker til at få en båd til at sejle hurtigere i let vind

1. Få båden til at krænge mod læsiden. Vandets friktion mod båden har større standsende kraft i let vind end ved hårdere vind. En ren bund er derfor særlig vigtig i let vind. Men det betyder også meget at formindske skrogets kontakt med vandet så meget som muligt. En let krængning betyder for de fleste bådtyper, at der vipper mere af båden fri på vindsiden end der sænkes i vandet på læsiden. Mindre skrogfylde i vandet giver mindre modstand.

2. Når båden krænges mod læsiden, sker der desuden det, at sejlene falder ind i den form, de er syet til at skulle have, også selv om der ingen vind er. Kommer der vind, så fyldes sejlene naturligvis og får deres rette form. Hvis båden i forvejen var krænget let over, kunne sejlet imidlertid øjeblikkeligt og effektivt tage imod vinden og straks begynde at trække båden fremad.

3. Desuden betyder den lette krængning, at båden bliver ganske let luvgirig, roret får løft, afdriften formindskes, og båden er nemmere at styre.

Man krænger båden let ved at sætte sig i læsiden – man skal sidde lavt, eventuelt sammenbøjet for ikke at skabe turbulens i vindens strømmen langs sejlene.

4. Især i let vejr skal enhver bevægelse på båden så vidt muligt undgås, og er det nødvendigt at bevæge sig, skal man gøre det, som gik man på glas. Forsigtigt, langsomt, velovervejet. Hurtige bevægelser og stød kan standse enhver fremdrift, båden måtte have fået i let vejr.

5. Sejlene skal justeres ekstremt langsomt og med stor omhu. Man kan bryde vindens strømmen og træk over sejlene med et hurtigt ryk. Det varer så flere sekunder, før vinden får fat igen.

6. I let vind er det mere sejlene, man langsomt, men præcist og nøjagtigt, skal arbejde med at trimme i forhold til ændringer i vinden, da ændringer i bådens retningsbestemmelse dræber farten i let vind.

I hård vind er det modsatte som oftest tilfældet. Her bliver skøderne som regel ved med at være trimmet på samme måde over længere distancer, mens bådens kurs bestemmes af ændringer i vindretningen.

7. På nogle både er det også godt, at besætningen går op foran på båden for at løfte den bredere agterende ud af vandet og dermed reducere størrelsen af den del af skroget, der er i vandet. Det giver mindre vandmodstand. Det gør også båden lidt mere luvgirig.

8. Man skal opholde sig så langt nede i båden som muligt, altså så lavt som muligt. Det stabiliserer båden, og jo mere rolig den er og uden op og ned-vugninger, jo mere effektivt sejler den i let vejr.

9. Man hører tit, at i hårdt vejr skal man have flade sejl, og i let vind mere fulde sejl. Sandheden er nok nærmere, at fulde sejl er for at få kraft, for eksempel i tung sø med store bølger for at kunne komme igennem, uanset om der er megen eller lidt vind.

Når man sejler i meget let vind, skal sejlet kunne reagere – kunne opsamle – den mindste brise. Dette er vanskeligt, hvis der er en dyb kurve i sejlet. Vinden kan da ikke få ordentlig kontakt med læsiden af sejlet, fordi den ikke kan komme ud omkring den store kurve. Der er for lang vej. Et fladt sejl kan under de omstændigheder mere effektivt opfange vinden og skabe den om til fremadgående kraft.

10. I let vind flades storsejlet overvejende ved at stramme bomudhalet og bøje masten bagover, altså stramme agterhalet. Hverken storsejl eller fok skal skødes for stramt, ligesom heller ikke forligene på de to sejl skal strammes. Og naturligvis skal agterliget heller ikke være stramt. Under visse forhold kan det være nødvendigt varsomt at holde fokkeskødet i hånden for at forhindre dets tyngde i at trække ned i agterliget og dermed få det strammet eller til at falde sammen. Man skal også være opmærksom på, at skødefæstet på fokken ikke er så tungt, at det falder frem mod stævnen og dermed krummer underliget og strammer agterliget.

11. Både storsejl og fok skal skødes lidt længere ud end under en kraftigere brise. I let vind skal man nemlig sejle, som om man sejlede en foran for tværs – man skal ikke trække sejlene tæt ind for at prøve at sejle bidevind.

Litteratur

Ovenstående er sammenskrevne referater af oplysende steder i *The Best of Sailtrim*, Adlard Coles Limited, London, 1977. De tre illustrationer er også fra denne bog, som stærkt kan anbefales.

Ivar Dedekam: *Illustreret Sejl- & Rigtrim*, John Mast, 1999, er stadig en fin bog. Ovenstående – især det om sejlads i let vind – supplerer dog på et par punkter denne bog.

Sammen med Ivar Dedekams lige nævnte bog hører Thomas Krüger Andersens og Henrik Biilmanns *Vindermanual. Strategi og taktik*, Dansk Sejlunion 1997, til den grundlæggende læsning for en sejler, der mere eller mindre for sjov eller alvor vil kapsejle.

Der er dog én ting, som er forfejlet i denne bog, og det er, at de hævder, at når det ofte er de samme, der vinder, eller i hvert fald ligger blandt de bedste, så har det intet med held at gøre. Det skyldes kun, at de sejler for at vinde.

Til dette er der to ting at sige:

1. Man kan ikke ophæve livets lovmæssigheder, og dertil hører også at have held med sig og at være uheldig. Det ved ikke mindst topidrætsfolk. Dem, der kommer til at ligge i toppen den ene gang efter den anden, er ikke folk, der kan se væk fra at have held og have uheld. Det er derimod folk, der både er dygtige til deres sport, og som samtidig har evnen til **at udnytte heldet maksimalt, når det indfinder sig, og at kæmpe sig fri af uheldet, når det melder sig**. De kan maksimalt lade sig bære af en god vind det rigtige sted, og de har indsigt og kræfter til at kæmpe sig fri af en dårlig vind på det forkerte sted.

2. Den, der på en overfokuseret måde sejler for at vinde, kan blokere sig selv. Kunsten er altid at sejle for at sejle. Mange topidrætsfolk fejler i afgørende øjeblikke, fordi de ikke mere spiller deres spil, sejler deres sejlads, men er låst inde i at ville vinde – en badmintonspiller som Peter Gade har skullet arbejde meget med dette. Man ser sejlere, der af overfokusering på at ville vinde glemmer at sejle, glemmer at være nede i båden og gennem den i kontakt med vand, vind, strøm og vejr og de andres manøvrer. Vil man gerne vinde, skal man sejle for at sejle. Det er en af forklaringerne på, at Jonas Høgh et år kunne blive verdensmester, selv om han var utrænet – han var dermed mere fri til at sejle af lyst.