

# BÅDMAGASINET'S KAPSEJLADSSKOLE 2007-08

## INDHOLDSFORTEGNELSE

Optimere chancerne inden start .....	2
Startskuddet og de første 5-10 minutter .....	4
Efter de første 5-10 minutter: Resten af vejen til krydsmærket.....	7
Runding af første krydsmærke .....	10
Fart på læns .....	13
Taktik og strategi på læns .....	15
Mere tryk på læns .....	19
Runding af bundmærket .....	21
Er du høj nok? .....	23
Sejl hurtig på kryds i let vejr .....	24
Sejl hurtigt på kryds i hårdt vejr.....	26
5 særlige ting ved andet kryds .....	28
Det længste ben først – hvorfor, egentlig? .....	30
At dække – hvad er det, og hvordan gør man? .....	31
Back to basics: Hvilken etage i pyramiden er du på?.....	33
Den svære bomning.....	34
Sidste kryds! .....	38
Over mållinjen så smart som muligt .....	40

Inspiration til ovenstående stammer, udover mange tærsk på egen hud gennem årene, fra artikler om emnet skrevet af amerikanske David Dellenbaugh. Udover at være start-rorsmand på America 3 under America's Cup i 1992, har han en perlerække af topplaceringer i et bredt udvalg af klasser fra begyndelsen af 80'erne og frem. (Fra [www.baadmagasinet.dk](http://www.baadmagasinet.dk))

Siderne er samlet af Knud Kristian Wrist.

## **Optimere chancerne inden start**

Hvad kan vi gøre inden start, for at optimere chancerne for at få den start, den båd fart og højde, og den position på banen vi gerne vil have - efter skuddet?

### **Sørg for de basale ting**

Først af alt: Få styr på de basale ting. Forbavsende ofte kikker selv erfarne og dygtige sejlere på at de ikke har læst sejladsbestemmelserne, så de ikke kender startprocedure, bane osv. Båden skal selvfølgelig også være checket igennem for mulige "breakdowns". Sørg for at være tanket op med mad og væske. En resultatliste fra foregående sejlads kan være nyttig at have med, hvis det er sidste dag i serien, og det kan blive aktuelt at regne point, og sejle taktisk på bestemte konkurrenter.

### **Vælg en tidtager**

Vel ude på banen er det en forudsætning at alle på forhånd har en klar arbejdsfordeling, også i startproceduren. En vigtig person er tidtageren. Han/hun er ansvarlig for at fange skuddene, holde korrekt tid til start, og ikke mindst kommunikere dette højt og tydeligt med faldende intervaller frem til start.

### **Tid til kryds inden start**

Men inden der skydes, skal der sejles lidt kryds. Der skal være tid til at finde den rigtige trim, og få en "feeling" med dagens forhold. Er der en chance for at køre fart mod en konkurrent der er kendt for at være hurtig, så grib den.

### **Banevalg?**

Når et nogenlunde grundtrim er fundet, er det tid til at kigge på banen, og tænke banevalg. Mål strøm (fart og retning). Er der store dybdeforskelle? Er der grund til at forvente permanente vindskift i løbet af dagen? Er der skysystemer på himmelen at holde øje med? Er der lokale sejlere med, man kunne spørge til råds? Hold øje med kompasset, og noter kurserne på begge halser. Er der rytmiske skift? Når startskuddet går, skulle I gerne kunne kaste et blik på kompasset, og vide om I går højt eller lavt i forhold til en middelværdi.

### **Startlinien**

Først når man har bestemt sig for en ønsket banehalvdel på første kryds, er det på tide at kigge på startlinien. Ligger den vinkelret på vinden? Hvis ikke, er fordelene ved startbåd eller mærke? Husk at det ikke nødvendigvis er bedst at starte i den favoriserede ende. Er der stærke årsager til at komme hurtigt ud på højre banehalvdel, er det ikke smart at starte til læ, selv om der er nogle meter at tjene i starten. Og omvendt. Det er vigtigt at starte i forreste række, med fri luft, god fart, og længst mulig fremme på banen. Men det er endnu vigtigere at havne på den rigtige side af banen!

### **Én til at se på vinden**

Det er også en god idé at have én bestemt person, der holder øje med forholdene – vindretning især – i minutterne op til start. Rorsmanden vil have opmærksomheden inde i båden og på bådene omkring. Men et vågent øje der fanger et skift i de sidste minutter før start, kan gøre det muligt at ændre planen, og udnytte en ændring i forholdene, som få andre opdager.

### **Én til at se konkurrenter**

I både med mandskab på flere end to, er det også godt at have én person, der har til opgave at hjælpe rorsmanden med at holde styr på bådene omkring – især bagud og foran til læ, hvor det er svært for rorsmanden at se. At beskytte sit rum til læ er særlig vigtigt, og derfor skal man vide hvem der truer det - i tide. Af samme årsag er det vigtigt at ikke fastlåse sin startposition for tidligt. Gør man det, kan være sikker på at nogen kommer til at sejle ind i de livsvigtige meter mod læ – der hvor man skal hente sin fart i sekunderne op til skuddet. En båd tæt på i læ, der starter lige så godt som dig selv, vil oftest ødelægge din start.

### **Én til at signalere afstand**

Det bør også være en aftalt opgave, hvem der signalerer afstand til linjen. På større både viser fordæksmanden dette med bestemte håndsignaler, og er man sent ude, bør fordæksmanden også signalere at der skal sættes fart på.

### **Vrik!**

Er man en smule tidligt ude i det endelige fremstød mod linjen, er det mere effektivt at vrikke roret kraftigt fra side til side, og sænke farten på den måde – end at slippe sejlene ud, eller gå op i vindøjet. Man sænker farten hurtigere, og kommer hurtigere op i fart igen. Det kan være afgørende.

### **Forsejlet styrer**

Er man alligevel havnet i den usalige situation, at man har været nødt til at tage al fart af båden, og måske ligger fastlåst i vindøjet – så er det hurtigste måde at komme op i fart på, at tage fat i forsejlet, og enten bakke det eller skøde ind. Enten direkte, altså med håndkraft, eller med skøde. Det handler om at dreje stævnen så hurtigt som muligt, og har man ikke fart, er roret ikke særlig effektivt. Det er forsejlet derimod.

### **Sejlads er teamwork**

At have en særlig og tydelig arbejdsfordeling i starten gør, at man bedre kan håndtere den store mængde af inputs, handlinger og beslutninger, som foregår i den vigtige halve time inden startskuddet – og især de sidste 4 minutter, hvor sejladsen på mange måder er gået i gang. Rorsmanden kan ikke og skal ikke klare alt! Sejlads er teamwork. Den præcise arbejdsfordeling varierer selvfølgelig, både fra klasse til klasse, båd til båd, og mandskab til mandskab. Det er en god idé at spørge de bedste i klassen, om hvordan de gør.

## **Startskuddet og de første 5-10 minutter**

Sidste lektion bragte os igennem den sidste halve time før start, hvor grundlaget for en god start og en god første kryds bliver lagt. I dag skal vi kigge på hvad der sker, og hvilke udfordringer vi står overfor, når skuddet virkelig smælder, og de fine hensigter og store planer skal føres ud i livet. Som de fleste vil have mærket på egen krop, skal der nemlig ikke ret meget til, før det går helt anderledes til, end man havde tænkt og håbet...

### **Risk management**

For det er sejlads vi dyrker, og her er det naturen der sætter dagsordenen. Naturen er lunefuld og uforudsigelig, så meget handler om det som på engelsk hedder "risk management". At tage kalkulerede risici, som øger chancerne for at det geometriske spil på første kryds bringer netop din båd ind til første krydsmærke blandt de første.

### **Afgørende faser**

De to mest afgørende faser i en kapsejlads, det tror jeg de færreste vil være uenige i, er starten og de første 5-10 minutter af første kryds. Befinder man sig blandt de første efter disse to ret hektiske faser, er grundlaget lagt for et godt resultat i den pågældende sejlads. Mislykkes det her, bliver det væsentlig mere op ad bakke resten af vejen.

### **To rækker**

Mange gode starter går i vasken, fordi rorsmanden er alt for optaget af bådene omkring, og glemmer det som er hans vigtigste opgave - og i særlig grad i minutterne efter start: At få båden til at sejle stærkt. Brian Hancock, professionel sejler igennem 30 år, skriver i en artikel om emnet, at der oftest former sig to rækker af både ud fra start. Den forreste består af dem som kommer fri og får den bedste start – og som sejler hurtigt, i fri vind. Næste række består af dem som sejler i vindskyggen af dem foran. De sidstnævnte sejler langsomt, men er samtidigt låst, og ude af stand til at komme væk. Dette på grund af alle bådene på styrbord halser bagud og til luvart.

### **Ikke frit spil**

Det bliver selvfølgelig værre jo længere ned på linjen man starter, hvilket er forklaringen på den trængsel der oftest er omkring startbåden. Vejen til højre banehalvdel åbner sig væsentligt hurtigere for dem der starter ved startbåden. Men uanset: bådene i anden række kan ikke slå væk, før de enten er langt nok foran, langt nok bagud, eller før de andre vender og sejler ud på højre banehalvdel. Spillet er altså ikke i deres hænder i særlig høj grad. Ikke alene går det langsomt – man kan heller ikke gennemføre sin strategi frit.

### **Fokus på fart og højde**

Ikke en fed position at befinde sig i! Og Hancocks pointe er, at der ikke skal ret meget manglende koncentration eller mangelfuld trim til, før man i de første par minutter efter start ryger fra første række til anden. Konsekvenserne for resten af sejladsen er åbenlyse. Derfor er det første prioritet, lige så snart skuddet går, at få båden til at gå. At optimere fart og højde i de kritiske øjeblikke, hvor det bestemmes hvem der tilhører første række og hvem der tilhører anden række, er simpelthen det vigtigste at fokusere på. Bliver man oversejlet her, bliver det som sagt rigtig svært at gennemføre den strategi man nu har valgt. Valget for bådene i anden række står altså mellem at sejle langsomt i dårlig luft mod venstre banehalvdel, eller at vende og forsøge at tilkæmpe sig en ledig bane mod højre banehalvdel. Det sidste kan være rigtig, rigtig svært i store felter.

### **Giver mulighed for plan**

Hvis du derimod kommer ud fra linien i fri luft, og holder banen godt ud fra start både hvad angår fart og højde, så går der ikke ret længe før der opstår mulighed for at vende – så du nu kan gennemføre din plan for første kryds.

### **Hvem har øjnene udenfor båden?**

Når rorsmanden nu skal have opmærksomheden så meget på fart, bliver ansvaret endnu større for taktiker, eller mandskab, eller hvad der nu er af besætning om bord. For der skal jo være nogen, der holder øjnene på konkurrenterne og på banen, og som kommunikerer dette videre til rorsmanden. Går vi højt? Sejler de hurtigere nede til læ? Er vi ved at blive overkørt til luvart? Hvordan ser kompasset ud i forhold til middelværdien? Mens rorsmanden holder gassen i bund, skal mandskabet være øjnene udenfor båden, så man ikke ender med at være den hurtigste til at sejle den forkerte vej.

### **Højt eller lavt**

Der er imidlertid stor forskel på hvor meget en vending "koster" i de forskellige bådtyper. I både der accelererer hurtigt, vil det være almindeligt og fornuftigt at tage to hurtige vendinger, for at finde en ledig bane, og evt. sejle samme vej i fri luft. Hvis man sejler en båd, hvor en vending koster mange meter, må man overveje at bide det i sig, indtil båden foran vender væk. Der er også et spektrum at lege med i forhold til højde og fart, og er det ikke en mulighed at vende væk, kan det være en mulighed enten at trimme for fart, og sejle lavt og hurtigt – eller at trimme for højde, og sejle sig op til luvart. På den måde kan man nogle gange lykkes med at sejle sig ind i en zone med fri vind.

### **Offer for ret til vejen**

Det værste man kan gøre, er imidlertid at gøre ingenting - at sidde hjælpeløst og blive gasset med dårlig vind. Vær aggressiv og på forkant, siger Hancock. Dette med at være på forkant gælder også hvis man er på styrbord halse, og en bagbord båd nærmer sig. Det bedste vil være hvis den falder af og går bag. Det værste vil være hvis den vender foran til læ, og tvinger dig til at vende væk. Ser det ud til at dét kan ske, vil et hjælpsomt vink og et råb om, at de godt må krydse foran, sikre at du kan blive ved med at gennemføre din overordnede plan, i stedet for at blive offer for en ret til vejen, som sender dig ud på en kurs du ikke selv har valgt.

### **Risk management**

Efter de første minutter, er det på tide at danne sig et overblik. Hvad nu? Her er der desværre ingen enkle retningslinjer, for forholdene på en kapsejlsbane er aldrig ens. Er der rytmiske vindskift, handler det om at være i takt med dem. Er der et stabilt, vedvarende vindskift eller mere tryk ude på en banehalvdel, handler det om at få røven med sig og komme derhen så hurtigt som muligt. Men her spiller dette med "risk management" ind: Jo længere ude mod layline man havner, jo mere risiko spiller man med. Helt ude på layline har man sådan set spillet alle sine kort: Man kan ikke andet end at vende og sejle mod mærket. Uanset hvilken vej vinden drejer nu, vil det medføre et tab. En rummer medfører at man overstår, mens en skralder medfører at man sejler en lav kurs, mens de fleste andre kan fryde sig over at sejle en høj kurs på modsat halser. Men alligevel véd vi at der kan være store gevinster at hente ude på vingerne, i form af mere vind, fordelagtig strøm osv. Og i store felter kan det være de eneste steder, hvor der er fri vind. Det er her bukkene skilles fra fårene – for her er det rigtig svært at tage den rigtige strategiske beslutning! Dette er et tema vi vil vende tilbage til i særlige prædikener her i Søndagsskolen, hvor vi vil indhente tanker og erfaringer fra folk, der har vist en særlig evne til at finde vej på kryds.

### **Gå foran når du kan**

Rent taktisk, altså i forhold til konkurrenterne, er det en god tommelfingerregel efter start, at man bør vende og krydse foran konkurrenterne når man kan. Dermed indkasserer man så at sige det potentielle forspring man har skabt, og risikoen for at miste det igen er ikke så stor – med mindre man altså vender, og fortsætter langt forbi, inden man vender tilbage. At placere sig så vidt muligt mellem krydsmærket og konkurrenterne er nemlig også en god taktisk tommelfingerregel. Men igen – mange glimrende sejlere vil sikkert kunne fortælle at de overhovedet ikke sejler sådan, og at det har fungeret gennemgående fint for dem. Der er ikke nogen facit, gud ske tak og lov. Også dette er et aspekt, der er meget mere at sige om. Og det kommer vi til.

**De rige rigere...**

Men én ting er sikkert: Det hele er væsentlig nemmere, hvis man først har bragt sig i forreste række, og overlevet de første minutters race ud fra startlinjen i fri vind. Så er man rig på muligheder, og det er på kryds som så ofte i livet for øvrigt: De rige bliver rigere, og de fattige fattigere. Nu, efter de første 5-10 minutter, tegner der sig oftest et billede af en rækkefølge, som i grove træk ligner den der vil være ved første mærkerunding. Og den ligner gerne lidt den, der er i mål.

**Kommentar fra Sauge:**

Mange af konklusionerne i denne artikel er rigtige. Man skal ikke holde sig fra at vende og gå bag om en del - eller hele feltet for at finde et frit spor. Når man vender til bagbord umiddelbart efter start vil man opdage, at man kommer til at sejle på en rummer hele vejen igennem feltet indtil man finder sit frie spor, eller man har passeret hele feltet. Dette sker p.g.a. den ændring i vindretning som hver enkelt styrbord halse båd genererer.

Så når du har passeret hele feltet vil du kun have mistet én bådslængde i forhold til den række både der ligger helt fremme. Faktisk kan man nogle gange komme tættere på frontrækken. Hvis man er gledet ned til ca. tre bådslængder under front rækken kan rummeren bringe dig helt op under disse. Man skal dog være opmærksom på at glider man længere end tre-4 bådslængder bagud, ophører rummeren med at virke. Og man vil så blot ligge i forurenede luft, og det er ikke godt.

## **Efter de første 5-10 minutter: Resten af vejen til krydsmærket.**

**Nu er vi godt i gang med sejladserne! Det er på tide at få et overblik, og tage de rigtige taktiske og strategiske beslutninger for resten af første kryds. Vi præsenterer blandt andet "Goldsmith-doktrinen": Det er dig mod banen.**

Efter den høje puls i starten, racet ud fra linjen, og de første vendinger, tegner der sig et billede. Eller snarere flere: Dels ved man om man selv er med i toppen af feltet. Og dels ved man hvor på banen det har været smart at befinde sig den første del af krydset.

### **Klog og knapt så klog**

Enten ved man det, fordi man selv har været der, og dermed ligger godt an. Eller også ved man det, fordi man selv har været helt andre steder – og dermed ligger godt nede i røven af fjerde division. Man ved også om ens båd fart og højde er som den skal være. Man er altså rigtig klog på en hel masse ting. Men ikke nødvendigvis på hvordan man finder den hurtigste vej herfra til krydsmærket. Og det er det der er opgaven nu.

### **Når det er gået godt**

Som nævnt er der to forskellige situationer man kan befinde sig i – en god, og en mindre god. Vi kigger lidt på dem hver for sig. Denne søndag ser vi på den lyse side – den man oplever, når man er lykket i at komme ud i første række i starten, holde positionen, og placere sig nogenlunde rigtigt på banen i de første vendinger.

### **Kan hurtigt vende**

I den situation ser det lyst ud. Man er med helt fremme. Men et forkert banevalg nu kan i mange tilfælde vende den rigtig hyggelige situation til én, hvor det er svært ikke at begynde at gnave i rorpinden af ærgrelse.

Der er selvfølgelig flere trosretninger omkring spørgsmålet om hvordan man hurtigst muligt kommer rundt om en kapsejladsbane. Selv skal jeg ikke gøre mig klog på hvad for en der er bedst. Jeg har set masser af sejlere – mange væsentlig bedre end mig selv - sejle på vidt forskellige måder. Men en ret klog indfaldsvinkel synes at komme fra den nylig afdøde Bruce Goldsmith, amerikansk verdensklasse-sejler, blandt andet i Lightning og Soling.

### **Skynd dig i mål**

"Det vigtigste er at komme hurtigst muligt rundt om banen", sagde han til sine elever. Og inden du ryster på hovedet og siger at det lyder fuldstændigt idiotisk indlysende, så få lige resten med: Rigtig mange hurtige og dygtige sejlere bruger længere tid end de behøver på at komme i mål, fordi de bruger sin energi primært på at kontrollere bådene omkring sig. De piner højde, falder af, går længere på skralderen end de behøver af rent taktiske årsager, sejler lange omveje på læns osv. Alt sammen betyder det, at det tager længere tid at nå i mål. Og jo hurtigere du når mållinjen - eller hvis vi skal holde os til søndagens prædiken, jo hurtigere du når krydsmærket – jo færre både vil komme før dig. En enkel og smuk tanke. En omformulering kunne være, at du ikke kun sejler mod bådene nærmest, men også mod dem der er længst væk. Og det er let at glemme.

### **"You against the race-course"**

Altså: Ifølge Goldsmith drejer det sig om at sejle sit eget løb så meget af tiden som muligt. Jo mere tid og energi du bruger på konkurrenterne, jo mere forsinket bliver du. Jo mere tid du tilbringer på maksimal fart og højde, på den optimale kurs, og på det rigtige sted på banen – jo bedre er det. "It's you against the race-course".

### **Taktisk eller ej?**

Selvfølgelig er forudsætningen nogenlunde fri vind, så det er væsentlig lettere at efterleve den filosofi i den forreste del af feltet. Omvendt må det kræve gode nerver, ikke at sejle taktisk, og koncentrere sig

om at dække feltet af, hvis man er med i front. Og det handler vel om at finde en slags balance. For selv om man mener at venstre er bedre end højre, er der nok ikke mange der vil følge den indskydelse, hvis man er nummer et, og resten af flokken vælger højresiden.

### **Ingen omveje**

”Goldsmith-doktrinen” betyder heller ikke at man skal fise ud på hjørnerne og undgå konkurrenterne. Men den betyder, at man eksempelvis efter start ikke bruger tid på at pine højde, for at kvæle en båd til luvart. At man ikke sejler lange omveje for at dække konkurrenter på læns. Eller – og det er ret relevant for dagens tekst – at man ikke sejler på en skralder i lange tider, for at placere sig imellem konkurrenterne og mærket. Fordi det simpelthen ikke er hurtigste vej til mål.

### **Som svømning**

Et godt billede på ideen med den her måde at sejle på, er at sammenligne sejlsport med andre idrætsgrene. Sejlsport er ikke som motorsport, hævder Goldsmith, hvor man kan blokere modstanderen og kontrollere de andre fra en førerposition. Vel, bortset fra i matchrace, selvfølgelig. Sejlsport er mere som svømning, siger han. Her har hver deltager en bane, og det handler om at holde sin bane, og bevæge sig hurtigst muligt i den. Der er alligevel ikke nogen muligheder for at påvirke svømmere i baner helt ovre på den anden side af bassinet. I højden kan man genere dem lige ved siden af. Med det resultat at både de og dig selv kommer senere i mål.

### **Vejvisere forude!**

Det er trist at ligge bag i feltet, i hvert fald hvis man synes man hører hjemme længere fremme. Men der er i hvert fald én fordel, man kan fokusere på: Der er en masse vejvisere, der kan fortælle om hvad der sker længere fremme på banen. Hvem går højt, hvem går lavt, hvem har godt tryk, hvem ser lidt langsomme ud? Det kan bruges – lad dem foran gøre fejlene, og tjen på det! Placer dig foran i læ, hvis I er på vej mod et vindskift og forventer en skralder. Ser det ud til at de førende har tjent på at sejle ude på højrekanten, kan du måske selv komme derud inden mange af de både, der er foran og til venstre?

### **Minimer afstand**

Scott Ikle er et stort navn i amerikansk sejlsport, og hans råd til sejlere som vil kravle op fra en dårlig position efter start, er som følger: Glem ikke din oprindelige plan. Bliv ved med at fokusere på rigtig strategi, og ikke mindst - lad dem foran gøre fejlene. Vel, hvis den plan du lagde inden start, er den selvsamme plan, der nu har bragt dig fedtefadet, så er det nok en god idé at opdatere den, med basis i de erfaringer du lige har gjort. Men i det store og hele handler det om at minimere afstanden til de første. Så er der rytmiske skift, er det afgørende stadig at være i fase med dem. Er der en favoriseret side, er det afgørende at komme derhen så hurtigt som muligt.

### **Hold fokus**

Kort sagt siger Ikle: Hold fokus på bådfart og strategi, ganske som hvis du befandt dig i toppen af feltet. Noget af det der kan knække effektiviteten bedst, er den mentale nedtur det er, at ligge rigtig dårligt an. Det er let at komme til at styre lidt mindre præcist, trimme om og skifte gear lidt mindre effektivt, og frem for alt vælge vej på banen mindre klogt end man ville have gjort i en bedre position. Alle kender nok den fortvivlende trang til at sejle modsat de andre, i håb om at det hurtigt kan give det tabte tilbage. Det kan hurtigt føre til at man taber yderligere. Og regel nummer et når man har lavet en dyr fejl, er at undgå at lave én til. Her er vejvalg på kryds nok den største fælde.

### **Ikke fri vind for enhver pris**

Den byder da også på sine vanskeligheder. Det er nemlig svært at finde fri vind i bagtroppen. Og fri vind er vigtig. Men hvis det bliver den eneste prioritet på krydsets anden halvdel, så er chancen stor for at jagten på en ledig bane vil føre til at du befinder dig en stor del af tiden på den forkerte halse, på vej mod den forkerte side. For i et felt med kvalificerede deltagere, er det der, der er mest fri vind. Kæmp derfor for at finde en ledig bane, men pas på at du ikke havner på den forkerte side af banen, eller i utakt



med vindskiftene af den grund. Tabet ved dét er oftest meget større, nu vi er forbi de første minutter efter start, hvor fri vind er nummer et.

### **Recognize it and let it go**

Når du har gjort en fejl der koster dyrt – og det sker med 100 % sikkerhed, med visse intervaller – så handler det, siger Ikle, om at anerkende det så hurtig som muligt. ”Recognize it, and let it go”, som han udtrykker det. Start dit comeback med et par dybe indåndinger, og begynd derefter dit angreb. Det vil som sagt være vigtigt nu ikke at begå flere fejl, så hold dig rolig og fokuseret.

### **Til læ for hoben**

Hold øje med krydsmærket. Hovedfeltet havner nogle gange for hurtigt helt ude på højre layline, hvor de tager vinden fra hinanden og vender længere og længere ud, ofte langt forbi layline. Her kan det være en meget stor gevinst hvis man er en opmærksom sejler langt bag i feltet. Find en bane godt til læ for hoben, og vent med den sidste vending mod mærket. Sandsynligvis vil der opstå et hul i rækken tæt på mærket, hvor det er muligt at gå ind på bagbord halse og vende ind mod mærket. I et stort og særlig tæt pakket felt kan det dog være et farligt træk, for er der slet ikke plads, bliver det mange både man skal falde bagom (rækken af både ind mod krydsmærket ligger stort set altid på styrbord halse, og har dermed ret til vejen).

### **Gode chancer**

Hvis du er i stand til at holde fokus, sejle hurtigt og rigtigt på banen, og undgår flere store fejl, siger Ikle, så er der gode chancer for at det er muligt at komme tilbage i kampen, selv efter en kiks i starten. Måske vinder du ikke sejladsen, men hvert point tæller, og de andre laver også fejl.

### **Kommentar fra Søren:**

Jeg tror vi kommer omkring alle de vigtige ting. Der er dog en ting jeg gerne vil tage med her:

Nu er vi kommet godt af sted fra start, og så skal gaster og styrmand gøre deres bedste. Et par fejl og det hele er sat over styr. Jeg har ikke mødt en sejler, der kan være fuldt fokuseret på alt det der hører til hans plads i båden ret længe ad gangen, så nu er det vigtigt at hjælpe hinanden.

- Er der trimmet til max højde, nu da båden er kommet ud i fri luft.
- Styres der max højde.
- Går vi på rum eller skrald kurs, osv.

Der er mange relevante spørgsmål. Man skal blot huske at være kritisk på den gode måde, ellers kan der hurtigt komme en dårlig stemning ombord - og så vinder man ikke noget.

## **Runding af første krydsmærke**

Så nærmer vi os endelig første mærkerunding! Hvordan kommer vi bedst rundt, og hurtigst muligt i gang med sejladsen ned ad bakke?

Nu er vi forhåbentlig nået nogenlunde helskindet igennem de første fire faser af sejladsen: Opbygningsfasen inden start, selve starten, de vigtige første minutter efter start, og resten af første kryds. Hver især har de haft sine udfordringer, som vi har forsøgt at sætte ord på her i Søndagsskolen. Nu kommer så første mærkerunding.

### **Overgangs-situation**

En mærkerunding, fortæller Andrew Campbell, er en overgangs-situation. Vi skal skifte fra én måde at sejle på til en anden. Det gælder altså om at ændre teknik, trim, og også taktik og strategi, nærmest fra det ene øjeblik til det andet. Samtidigt er det oftest en meget hektisk situation, fordi der er masser af både pakket sammen på meget lidt plads – og fordi mærkerundingen markerer et slags delmål: Nu kender man sin foreløbige placering.

### **Campbell fortæller**

Og det er muligt både at tabe og vinde en del i selve rundingen. Det gælder nok i særlig grad ved læmærket. Men også rundingen af krydsmærket kan betyde mange placeringer. Her er lidt konkret stof om hvordan man kan forbedre sine krydsmærke-rundinger, delvis baseret på den amerikanske Laser-sejler Andrew Campbells artikel om emnet: "How do I get around the weather mark in a Laser?" Jeg har dog udeladt det rent teknisk og trimmæssige stof, der udelukkende er relevant i en Laser.

### **Styrbord eller bagbord?**

Grundlæggende set er der to forskellige måder at nærme sig et krydsmærke på. Den ene er på styrbord halse. Den anden er på bagbord halse. Som de fleste af læserne sikkert vil vide, så består forskellen dels i, at man på styrbord halse befinder sig på den halse, eller den kurs, hvor der skal rundes (man runder stort set altid med mærket på sin bagbord side, dette er angivet i sejladsbestemmelserne).

### **Tid til at trimme om**

Der skal altså ikke vendes mere, når man befinder sig på højre layline, på styrbord halse. Det betyder at man har god tid til at trimme om og evt. klargøre spiler/gennaker. Og dels består forskellen i, at man har retten til vejen. Det er også forklaringen på, at de fleste felter kommer ind mod krydsmærket i en stor bunke fra højre side af banen, på styrbord halse. Her er der ingen både at dukke bagom, eller som tvinger en til at vende.

### **Ingen kære mor**

Men det er jo dermed ikke sagt, at det er en god idé at placere sig tidligt ude på højre layline, og finde sin plads i køen ind mod mærket. Der kan være gode grunde til at komme ind mod mærket fra venstre, både taktiske og strategiske. Man skal bare være klar over, at det er lidt mere krævende. Det er det, fordi man i de fleste bådtyper er mere eller mindre tvunget til at trimme om og klargøre til læns eller slør på samme halse, som den man har i selve rundingen. Samtidigt er man tvunget til at finde et hul i rækken af styrbord-både, hvor der er plads til at vende ind mod mærket. I et stort og tæt pakket felt er det ikke altid så let, og i værste fald kan det være en ren katastrofe. For der er ingen kære mor; du må falde bagom alle, indtil der er et hul.

### **Find et hul!**

Men med lidt is i maven og god "boathandling", samt evne til at bedømme præcis hvornår man står op til mærket, hvornår man lige går foran en styrbord-båd, og hvornår man kan lave et læslag (og alligevel nå mærket), er det næsten altid muligt at slippe af sted med det. Den værst tænkelige situation er den, hvor man slår i læ af en gruppe styrbordbåde, og finder ud af at man alligevel ikke kan stå op til mærket. Så er man virkelig på spanden: Eneste mulighed nu er at falde af på læns, bomme rundt, gå op igen på

bagbord halse, lade hele gruppen af styrbordbåde passere foran, evt. vente til der er plads til at komme op på styrbord layline. Det er en rigtig grim situation! Derfor kræver det meget høj koncentration i tætte felt at gå ind mod mærket fra venstrekanten, altså på bagbord halse.

### **Kommentar fra Sauge:**

Med mange års erfaring fra bådtyper, hvor der typisk kommer meget store klumper af både på styrbord halse op mod topmærket, vil jeg sige at det ikke er fedt at lægge sig på højre layline tidligt. Al sandsynlighed taler for, at der vil være både som vender på toppen, med mindre man befinder sig på top tre-fire stykker.

Der eksisterer en "Lemminge effekt" som gør, at selvom man er gået et pænt stykke længere ud end layline, vil andre både gå endnu længere ud og slå på toppen. Derfor: jo tidligere man placerer sig på layline, jo længere tid kommer man til at ligge i forurenede vind fra de første i feltet, alternativt vende endnu længere udenfor layline.

Derudover har man spillet alle sine taktiske kort, når først man er på layline.

Derfor, vent med at søge ud på højre layline, til de sidste 5-12 bådslængder før mærket. Selv i store felter vil der altid være en plads. Det kan godt være der skal dukkes et par både eller tre, men det er billigt i forhold til at ligge i forurenede vind flere hundrede meter.

**Vi kigger videre på runding af krydsmærket – en fase af sejladsen der er hurtigt overstået, men som alligevel rummer en del komplekse handlinger og vurderinger, som alle kan betyde tabte eller vundne placeringer.**

En mærkerunding betyder i sagens natur, at man skal skifte fra én vindvinkel til en anden. Dermed skal der trimmes om, og måske endda ændres sejlføring, og det i en farlig fart. Samtidigt er det en ret hektisk affære, fordi der er mange både stuvet sammen på meget lidt plads, og alle vil de gerne klemme sig ind foran hinanden. Så der skal opmærksomhed både ind i båden og udenfor, i en tidspresset situation. Protester, kollisioner, mærkeberøringer, ikke at stå mærket, overstå mærket - der er mange farer som lurser. Lad os kigge på hvordan man kan runde mest mulig effektivt og sikkert.

### **Kend reglerne**

Der er særlige regler for mærkerundinger - den helt basale er, at indenfor en cirkel på to bådlængder, kan en båd som overlapper en anden kræve plads for mærket. Det vil sige, at i det øjeblik du passerer cirklen på to bådlængder, afgøres det om en indre båd har ret til at kræve, at en ydre båd flytter sig, så den indre har plads til at komme rundt. Der bliver gerne talt med store bogstaver i tætte mærkerundinger, fordi den vurdering foregår på øjemål, og ofte i højt tempo, af konkurrerende besætninger. En god idé er at være sikker på reglerne – definition af overlap f.eks. - det giver en større tryghed. Læs reglerne!

### **Payback time**

Selv vil jeg dog mene at det i det lange løb sjældent betaler sig at være alt for aggressiv i mærkerundinger – dels er risikoen at man bliver fanget i en kamp med én anden båd, og det flytter koncentrationen fra hele sejladsen. Dels kan det ende med protester, som kan tabes selv om du har handlet korrekt. Og dels er det sådan i sejlads, som i livet i øvrigt, at hvis man lægger sig ud med sine omgivelser, så kommer det skidt igen på et senere tidspunkt. De konkurrenter du slås med i den ene mærkerunding, møder du nok også i en anden situation på banen. Og da er det måske payback time? I matchrace er det selvfølgelig en anden sag – her handler det jo kun om at holde den ene båd bag - for enhver pris.

### **Læns går hurtigt**

Hvis det blæser godt, vil en krydsmærkerunding i de fleste klasser betyde at farten øges betydeligt i det øjeblik man har rundet. At fange de første par bølger, og falde af med båden sat i rigtig trim, og med ro

til koncentration – kan give rigtig mange meter. Fart på læns er en givtig affære – hårdt tilkæmpede meter på kryds kan tabes eller mangedobles på øjeblikke, når man sejler ned ad bakke. Derfor betyder det meget at øve sig i at trimme om hurtigt og effektivt, så man kan lægge ud på det næste ben med fuld fart, og ro og fokus i båden.

### **Båden flad, skødet ud**

I jolleklasser, hvor placering af kroppen er en stor del af gamet, er det et godt tips at hænge båden mere end flad lige i det man runder. Dermed vil der være brug for mindre ror til at falde af. I hård vind skal storsejlskødet ud lige så hurtigt det overhovedet kan rende, for et tight storsejl modvirker roret når man falder af. Og igen: Hold båden flad! Får den lov at krænge, vil den gerne skære op i vinden – og det er jo lige nu stik modsat af den vej du gerne vil. Samtidigt skal kroppen bagud, så man kan plane så hurtigt som muligt. En tidlig surf kan give afgørende luft til en gruppe bagved, eller bringe dig helt op i røven af en gruppe foran.

### **Fleksibel rækkefølge**

Andrew Campbell, amerikansk Lasersejler, peger også på vigtigheden af at være fleksibel, i forhold til hvornår man gør hvad. Er der god plads og ingen ko på isen, og man ligger på styrbord halse i god tid – så vil der være en naturlig rækkefølge for justering af bådens trimfunktioner. Men det kan være vigtigere at lave det rigtige læslag, eller at oversejle en konkurrent lige inden rundingen, end at runde med den helt rigtige setting af for eksempel bomudhalet. Træning i tætte felter er svaret på dine bønner, hvis du vil udvikle denne evne til at gøre tingene i den optimale rækkefølge. For den optimale rækkefølge skifter, efter hvad der har højest prioritet.

### **Automatiser trimskift**

Samtidigt er evnen, altså rent teknisk, til at trimme om hurtigt og effektivt, uden at tabe koncentrationen og opmærksomheden på bådene omkring, guld værd. Den kompetence kan erhverves ved mange timers koncentreret træning i netop mærkerundinger.

### **Port tack danger zone**

Vi har været inde på, at der er to måder at nærme sig krydsmærket på (bagbord og styrbord halse)- og at de havde hver sine udfordringer. Især bagbord. I mellemtiden er jeg faldet over en artikel af David Dellenbaugh, som havde nogle ekstra finter hvad det angår: Der er to farer ved at nærme sig mærket på bagbord halse, siger han. Den ene handler om såvidt muligt at undgå andre, overlappende både på bagbord halse i nærheden. Det vil begrænse dine muligheder når du møder rækken af styrbordbåde på layline. Den anden handler om at undgå det som Dellenbaugh kalder "port tack danger zone". Indenfor en cirkel på to bådlængder fra mærket kan du nemlig ikke lave det dejlige læslag på styrbordbådene, som du ellers er i stand til. Det forhindrer reglerne - du kan ikke efterfølgende forlange plads for mærket. Så du må falde bagom. Og sandsynligheden er stor, for at der befinder sig en anden styrbordbåd der, som du også må dukke. Osv. Pointen er: Gå ind mod mærket på bagbord halse, sådan at du møder styrbordbådene minimum to bådlængder fra mærket.

### **Hvor vil du hen på næste ben?**

Hvem har ikke kommet rundt om krydsmærket i læ af en bunke både, og derfor besluttet at det nok er bedst at søge mod venstre på læns - eller kommet ud af rundingen ovenpå andre både og tænkt at vel, det bliver vist en kurs mod højre på det her ben. En ofte overset pointe er, siger Dellenbaugh, at det er vigtigt at komme ud af rundingen i en position, som matcher den plan du har for næste ben. Det kræver selvfølgelig at du har sådan en. Men har du det, og eksempelvis vil til højre/mod luv - ja, så er det en god idé at sænke farten og luffe op bagom både som ligger foran til luv, så du ikke havner ud på næste ben med dem hængende på nakken. Dermed er vejen åben mod den banehalvdel du gerne vil sejle på. Omvendt, vil du til venstre/mod læ/evt. bomme - ja, så er det om at falde af og lægge sig bagom både, der ligger foran og til læ. Du vil ikke så gerne runde med dem liggende til læ, så de blokerer vejen til den del af banen du har valgt.

## **Fart på læns**

**Udvikle en god feeling, kommuniker med trimmer, find VMG - læns er ingen pause. Læs her om hvordan du sejler hurtigt på læns.**

Vi er kommet rundt om første krydsmærke, og er faldet af på læns. Det kunne i princippet også være slør, men dagens baner er jo overvejende kryds-læns, så det tager vi udgangspunkt i.

### **Check vindpilen**

For det første: Fri vind er lige så afgørende på læns som på kryds, men her er rollerne ombyttet: Vindskyggen kommer fra bådene bag, ikke dem foran. Taktisk betyder det, at det er dem bagved der sidder i førersædet, så at sige. Det ser vi som sagt nærmere på næste gang – her og nu nøjes jeg med at nævne, at en windex eller vindpil er ret god at have, for at finde ud af hvor vindskyggen rent faktisk ligger. Ofte er den ikke helt der hvor man tror. Skal man sejle hurtigt på læns, skal man altså tilkæmpe sig nogenlunde fri vind. Det er ret basalt.

### **VMG**

Men når det er gjort, er det langt igen til en optimalt sejlet, hurtig læns. For læns er bestemt ingen pause, hvor det er nok at trimme sejlene, sigte på næste mærke, og derefter sidde og fundere lidt over aftensmaden. For at komme til bundmærket hurtigst muligt, handler det om at finde den hurtigste kurs. Og det er meget sjældent direkte mod mærket. VMG hedder det på instrumentsprog – velocity made good. Det betyder simpelthen, at der altid findes en teoretisk kurs, der balancerer fart og ekstra distance optimalt. Det betaler sig, især i hurtige, planende jolleklasser, at sejle en højere kurs, selv om man kommer til at sejle længere. Fartgevinsten mere end opvejer de ekstra sejlede meter. Men hvor meget eller hvor lidt skal man skære? Se, det er der hvor man skiller bukkene fra fårene.

### **Skær mere i let vind**

I større både kan instrumenterne regne den ud, men for os der er overladt til at sejle på egen hånd, er det straks sværere. Erfaring i klassen, kombineret med en god feeling med båden, gør at du vil nærme dig den optimale balance mere og mere. I let vind er gevinsten ved at skære generelt større end i hård vind. Jo tungere og langsommere en bådtype er, jo mindre betaler det sig at afvige fra "rhumblin" (den lige vej mellem to mærker).

### **Opmærksomhed**

"Feeling" er et ret ubestemmeligt begreb. Men der er jo sejlere blandt os, der på en eller anden mærkelig måde altid kan liste lidt ekstra fart ud af båden på læns. Det foregår ved bitte små justeringer af ror, krængning, skødetryk – en konstant balance og søgen efter tryk. Den "feeling" handler meget om opmærksomhed, siger David Dellenbaugh, som i øvrigt er kilde til meget af indholdet i denne artikel.

Nogle er født med det...

Opmærksomhed på ændringer i vindens retning og styrke, lyden af vandet langs skroget, forholdet til både omkring, små tegn på acceleration eller det modsatte – at reagere rigtigt på alt dette er vel samlet set det, der hedder "feeling". Den kan udvikles og øves, men det virker irriterende nok som om enkelte bare er født med den. Koncentration og opmærksomhed, dog uden at blive anspændt – det er nok en god start på arbejdet med at udvikle en god "feeling".

### **Sejl hurtigt!**

At holde farten oppe er ellers et godt tips, som ikke er helt så selvfølgelig som det lyder. Meningen er, at det oftest betaler sig at ligge lidt på den hurtige side, at gå lidt højere. Dermed beholder man trykket, er mere manøvreedygtig, og kan tjene mere på at bomme på vindskift.

### **Kommunikér med trimmer**

På kryds er det lettere at styre optimalt, fordi man har tell tales, rortryk, og krængning at gå efter. På læns er rorsmanden mere overladt til skødetryk, og i både med flere om bord er han dermed meget af-

hængig af kommunikationen med trimmerne. Den der styrer gennaker/spiler er en meget vigtig person, og i virkeligheden er det ham/hende der langt hen af vejen skal dirigere hvornår man skal gå højere, og hvornår man skal gå lavere. Generelt falder man af i pustene og skærer op når det løjer af – dermed bliver gennemsnitshastigheden højest.

### **Styr ind under båden**

Rorsmanden bør samtidigt forsøge at trimme og styre efter balance, så der ikke sejles med rortryk. Det gør man i hårdt vejr ved at styre ”ind under sejlene”. Krænger båden mod læ, styrer man en lavere kurs, så båden havner ind under riggen. Krænger man mod luv, går man højere, af samme årsag.

### **Fald af på plan**

Det måske sjoveste af alt i sejlads, hvis man mestrer det, er slør og læns i hård vind og bølger. Det kan nok en dag blive en søndagsprædiken for sig, men lad mig lige nævne en ting: Hovedproblemet i hurtige både er, at man surfer lige ind i nakken af bølgen foran. Dermed mister man sin dejlige surf. Mange forsøger at undgå det, ved at skære op. Det er også udmærket i mange tilfælde. Men mindst lige så ofte er det en rigtig god idé i stedet at falde kraftigt af. Ligger du på en solid surf, forlænger du den, samtidigt som du bringer dig ind mod midten af banen. Dermed er du i en bedre position til atter at skære op for at hente næste surf.

## **Taktik og strategi på læns**

Læns er meget ligesom kryds – bare modsat. Hvordan udnytter vi vindskift på læns?

Nærmere eller længere væk fra vinden

En rummer er en ændring i vindretningen, der tillader én at sejle højere. En skralder er det modsatte. Det vil sige en ændring i vindretningen, der betyder en lavere kurs, altså længere væk fra vindretningen. At jeg så langt har holdt mig til de engelske begreber er mest gammel vane – en vane man i øvrigt har tilagt sig i mange lande. Mit norske hjemland inklusive. Men nu er det slut: Fra nu af bruges kun de hæderskronede, danske, og nu forklarede begreber rummer og skralder.

### **Enkelt - men vigtigt:**

Her er der to modstridende omstændigheder vi skal have på rene, inden vi går i gang. At finde den rigtige balance mellem dem, er nemlig kernen i at sejle en strategisk rigtig læns. Det er i virkeligheden meget enkelt, og de fleste ved det sikkert godt. Men jeg siger det alligevel højt:

### **Hurtigt og direkte**

Nummer et: Med meget få undtagelser sejler man hurtigere, jo skarpere vinkel på vinden man kan sejle. Selvfølgelig indtil en vis grænse, men den ligger langt højere end hvad der nogensinde bliver relevant på læns. Nummer to: Den korteste vej mellem to punkter går i en lige linie.

### **Logik**

Det handler altså om at sejle så hurtigt som muligt, på en kurs der ligger så tæt mod bundmærket som muligt. Lidt logisk tænkning bringer os frem til, at det dermed er godt at befinde sig på en skralder. Den indebærer jo en dybere kurs, altså nærmere mærket, men med vinden mere fra siden, i en skarpere vinkel. Det første afkorter afstanden til mærket. Det sidste giver mere fart. Og at sejle hurtigst muligt, og mest muligt direkte mod mærket, var jo netop vores ubeskedne mål.

### **Find skralderne**

På samme måde som det er godt at sejle mest muligt af krydset på en rummer, er det altså godt at sejle så meget som muligt af lænsen på en skralder. Det handler altså om at udnytte vindskift på samme måde som på kryds. Man søger bare det modsatte. På kryds søger man rummere. På læns søger man skraldere.

### **Nemmere på kryds**

Det er bare ikke helt så let at finde dem på læns, som det er på kryds. På kryds varsler en stor boble langs forliget, at man har ramt en skralder. Og holder man øje med sine ticklers, vil den på lænsiden af sejlet rotere vildt rundt, når man rammer en rummer. På læns sladrer hverken ticklers eller sejl så direkte, og man bliver jo ikke tvunget til at ændre kurs på samme måde. Forskellene er små, og vindskiftene kort og godt vanskeligere at opdage. Men ikke umulige. Hvordan gør man?

### **Mærk vindskiftet**

Vel, det afhænger lidt af hvad bådtype det er tale om. Med spiler vil det være trimmeren der mærker det først, ved at der skal slippes ud på skødet. I joller uden spiler, men med fok – eksempelvis Snipe - er det muligt at styre mod luv, indtil luv kant af fokken brækker. Læg mærke til hvilken kurs du sejler når det sker, enten på kompasset, eller relativt i forhold til bundmærket. Sker det på en kurs der bringer dig mere til luvart for mærket end tidligere, er du ramt af end rummer og bør vurdere at bomme. På den anden halse bør du nu kunne sejle lige så hurtigt, men mere direkte mod mærket.

### **Mindre vigtigt i enmandsjoller**

I enmandsjoller er det generelt endnu vanskeligere at opdage mindre vindskift på læns. Her kan det også være vigtigere at fokusere på andre ting, for eksempel kan det være vigtigere at sejle teknisk rigtigt i bølgerne, sejle taktisk mod konkurrenter, og sejle efter mere tryk. Det vender vi tilbage til. Erfarne sejle-

re mærker den relative vind på bådens bevægelser, rortryk og skødetryk, og en vindpil er også en god hjælp. Men fartmæssigt, især i let vejr, kan der faktisk være gevinst i at sejle ”modsat”, altså slippe sejlet længere ud end 90 grader og ”skære til læ”. Så at bomme på mindre vindskift er ikke helt lige så relevant i enmandsjoller. Begrundede protester på dette synspunkt modtages gerne.

### **Vindretning eller styrke?**

En fejlkilde man skal være opmærksom på, er at ændringer i vindstyrke kan forveksles med ændringer i vindretning. En spiler skal trimmes ind i pustene og trimmes ud når vinden aftager. Men det vil ikke være helt smart at bomme, hver gang vinden løjer. Så læg lige mærke til om det er ændringer i vindstyrken, det er tale om.

### **Kommentar af Martin Hejlsberg:**

Jeg ved ikke om det er for tidligt, men det er også væsentligt hvilken vej strømmen løber i forhold til den kurs man styrer.

### **Kommentar af Sauge:**

En vigtig pointe m.h.t. taktik på læns er, at vindspring, pust og vindhuller, holder længere da man jo følges med dem ned ad banen. Mange vil nok have den opfattelse, at det giver dem god tid til at observere og reagere på de forskellige visuelle input de kan samle op under vejs. Men det forholder sig lige modsat.

Grunden til dette er at idet tingene sker langsomt, vil det betyde at hvis man har sovet i timen, kan man risikere f.eks. at skulle sejle hele den ene layline i en rummer. Eller det kan f.eks. tage meget lang tid at slippe fri af et vindhul, hvis man ikke har været opmærksom på at undgå at havne i det.

Det kan sammenlignes lidt med at side bag rettet i en knivskarp Ferrari og en stor tung Amerikaner-øse (med ratslør). I Ferrarien er det noget nemmere at korrigere små styrefejl, da korrektionerne har øjeblikkelig effekt, hvor imod man skal være noget mere "over" Amerikaneren, da korrektioner kun langsomt tager effekt, og man skal derfor ofte korrigere kraftigere. Det vinder man ikke racerløb ved.

Så derfor skal man ikke betragte det som en sovepude at tingene sker langsommere, snarere det modsatte!

**I del 1 af sagaen om dette store emne, kiggede vi hovedsagligt på hvordan man udnytter vindskift på læns. Men der er andre parametre: Eksempelvis strøm, som en kommentar pegede på sidste uge. Der er også noget at sige omkring at dække og blive dækket, om hvilke strategiske forberedelser man kan gøre inden runding, og hvordan man sejler efter maksimalt tryk. Men det er alt sammen emner som bør få den plads de fortjener. Lad os tage tingene efter tur: Denne gang strøm. De vigtige ord nedenfor er i øvrigt inspireret af Zack Leonard, tidligere træner for det amerikanske OL-hold, OL-detager i Tornado, og amerikansk mester i diverse entypeklasser.**

### **Flyvende tæppe**

Strøm kan man forstå som et stort tæppe, som langsomt bevæger sig en bestemt vej. Vi sejler på dette tæppe. Mærkerne gør ikke. Det vil sige, at hvis der er strøm på tværs af kursen til næste mærke, er det nødvendigt at styre lidt nærmere den retning strømmen kommer fra. Og altså ikke direkte mod mærket. En kurs direkte mod mærket vil ikke føre dig til mærket, men længere nede i strømrretningen, for nu at skære det ud i pap.

### **Styr rigtigt fra start**

Alle opdager det før eller siden – men hvis man er blandt dem som opdager det før, er der meget at hente. I let vind kan det være den vigtigste parameter overhovedet. En optimal kurs i strøm tager nemlig hensyn til strømmen helt fra start, og ikke kun de sidste 100 meter, hvor man nærmest bliver tvunget til det, for overhovedet at nå mærket. Et praktisk tips er at holde øje med land, hvis der er sådan noget bagved mærket. Hvis land bevæger sig bag mærket, er du udsat for en sidevejs bevægelse pga. strøm –



”tæppet” tager dig med. Styr en kurs nærmere strømmens ophav, indtil bundmærket ”står stille” mod land.

### **Dybdeforskelle?**

Det kan også være, at der er forskelle i strømmens retning og styrke. Det burde man i øvrigt have nogle erfaringer omkring, efter første kryds. Er der dybdeforskelle, og strømmen løber med vinden (en ret almindelig situation, hvor der er land til den ene side), så gælder det om at opsøge den side hvor der mest strøm, altså modsat af på kryds. Jo dybere der er, jo mere strøm. Løber strømmen med vinden, så handler det jo om at være med der hvor ”tæppet” bevæger sig hurtigst. Det er gratis meter. Løber strømmen mod vinden, forholder det sig selvfølgelig modsat. I praksis: Søg mod land hvis der er modstrøm på læns. Søg ud mod åbent hav hvis der er medstrøm.

### **Afvej beslutning**

Men afvej beslutningen med de andre ting der også har betydning: Vindretning og styrke, bådens VMG, og konkurrenternes placering, for nu at nævne nogle elementer. Som vi i øvrigt vender frygtelig tilbage til i det nye år.

### **Søgræs?**

Det kan også være mere tricky: Måske er der strømbælter og steder hvor strømmen skiller. De er ofte markeret af søgræs, og er ofte synlige som linjer i vandet, med forskellig struktur i vandoverfladen på hver side. At holde øje med konkurrenterne er en god idé af flere årsager, men en af dem er, at man kan se hvordan de indbyrdes bevæger sig, pga. strøm. Det er altså muligt at bruge andre både som indikator. Fornøjelsen af dette er større jo længere bag i feltet man befinder sig.

### **Check inden start**

At vide lidt om strømmen er i øvrigt en del af forberedelserne inden start. Allerede på vej ud er det en god idé at opsøge flest mulige sømærker, og lægge mærke til hvordan strømmen løber rundt om dem. En svamp, appelsin el. lign. Smidt i vandet ved mærket kan endda give en ret præcis angivelse af retning og styrke. Den slags målinger flere steder rundt på banen inden start giver et godt billede af strømmen. Forskelle er selvfølgelig det vigtigste at opdage: En jævn strøm over hele banen har ikke betydning for andet end placeringen af laylines på kryds, og hvilken kurs der skal styres på læns.

### **Vi har så langt kigget på hvordan man kan udnytte vindskift på læns (del 1), og på hvordan man kan forholde sig til strøm (del 2). Men som vi var inde på sidst, er der flere aspekter i det at sejle en god læns. Et godt sted at starte, er faktisk på kryds.**

En god læns, rent taktisk og strategisk, starter nemlig i god tid før krydsmærket. Med planlægning. Er der rytmiske vindskift, er det godt at finde ud af, om vi runder på en rummer eller en skralder. I førstnævnte tilfælde vil det være fordelagtigt at bomme efter runding. I sidstnævnte tilfælde er det bedst at forblive på styrbord halse.

### **Rummer eller skralder**

Men for nu at repetere: Den helt korte version er, at hvis vi runder på en rummer, skal vi falde rigtig meget af, før vi har kursen mod mærket. Det er en kurs som er langsommere, end hvis vi ikke skal falde helt så meget af. Derfor er det bedre at bomme. Så kan vi nemlig sejle mod mærket med vinden mere fra siden. Hvis vi runder på en skralder, er kursen mod bundmærket ikke helt så langt til læ. Den skarpere vinkel på vinden giver mere fart. Her er det altså om at blive på samme halse. For det der er godt på kryds (rummer) er skidt på læns.

### **Planlægning**

Der er også andre forberedelser rent taktisk, som vi har berørt i forbindelse med runding af krydsmærket. Her handler det om at positionere sig inden runding, så det rent faktisk er muligt at komme ud til den side på læns, som man nu ønsker. Vurder også strømforhold allerede inden runding, og se efter sky-

er og ændringer i vindstyrke på havoverfladen mod luvart. Alt i alt skulle det gerne pege på en ønsket banehalvdel, som man altså gerne vil søge hen mod, lige så snart man er rundet.

### **Danger zone**

Er der mange både i feltet, er der et bestemt område efter runding, som det er meget godt at undgå. Det er området til venstre. At bomme lige efter runding fører dig ind i læ af hele den række både, der stadig er på kryds, og som nærmer sig krydsmærket på styrbord halse. Ligger du i den tunge ende af feltet, kan det jo være lige meget – så er der ikke så mange, der kan lave ballade bagfra - men ellers er der tit meget forstyrret vind – og sø – lige her. Vil du til venstre på læns, er det måske smartere at vente med at bomme, til du er på sikker afstand af dette ”fareområde”.

### **Kig bagud**

Når man er så langt, er det om at holde koncentrationen og være vågen. Især bagud. Det er her vinden kommer fra – og dermed også her, man kan opdage ændringer i styrke og retning. Det er også her konkurrenterne angriber, ved at dække. Og det er også herfra bølgerne kommer. Igen er det stik modsat kryds, hvor det meste sker foran stævnen. Så altså: Kig bagud!

### **Open field sejlads**

En anden forskel på kryds og læns, som Zack Leonard peger på, er at læns er såkaldt ”open field” sejlads. Det vil sige, at hvor man på kryds er henvist til at sejle bestemte baner, i en mere eller mindre fastlagt vinkel til vinden, så kan man på læns principielt sejle hvorhen man vil. Man kan placere sig hvor som helst på banen, og sejle i en hvilken som helst vinkel på vinden – mere eller mindre parallelt med ”rhumb line” (linjen mellem mærkerne). Det betyder, at det taktiske spil ændres. Blandt andet er det lettere at komme til at dække modstanderne. Det er også lettere at undslippe vindskyggen, hvis man selv er ramt. Man kan bare skære lidt op, eller falde lidt ned. Eller bomme. Fartmæssigt er der også flere muligheder, ved at man kan lege med sit VMG i et væsentlig større spekter af vindvinkler, end på kryds.

### **Hvor dækker/dækkes du egentlig?**

I forhold til konkurrenterne, som jo altså nu er i offensiven bagfra, er det vigtigt at vide præcist hvor vindskyggen rent faktisk er. I hurtige klasser ligger den måske endda foran for tværs, som en kommentar pegede på tidligere. Så er det pludselig ikke længere bagud, man skal holde øje. Det er en ret pudsig situation. Men så hurtigt sejler de færreste! En vindpil, eller uldtråde på vanterne, kan angive den præcise retning bagud eller til siden, som du skal holde fri for nærgående konkurrenter. Det gør ikke noget, at bådene bagude tror de dækker dig, hvis de rent faktisk ikke gør det. Det samme gælder selvfølgelig når du skal dække både foran. Sigt langs trådene eller vindpilen, så din rådne luft rigtig kan ramme dem!

### **Det store spil**

Det er vigtigt at huske på, at du sejler mod alle de andre både i feltet, og ikke kun dem du lige er omgivet af. Derfor er det gerne en god idé at undgå at blive fanget i dueller og nærkampe med andre både - som fører dig steder hen på banen, hvor du rent strategisk ikke ønsker at være. Bevar overblikket, og se det store spil!

### **Find og udnyt mere tryk**

Forskellen på gode sejlere og rigtig gode sejlere på læns, er ofte at de rigtig gode er i stand til at opdage og udnytte vindstød, bølger, og i det hele taget finde steder på banen med mere tryk. Zack Leonard taler faktisk om læns som et spil, han kalder ”connect the dots”. Det er lidt ligesom den børneleg, som går ud på at forbinde punkterne på et ark med streger, som til sammen bliver et mønster eller et billede. Denne lidt sære parallel kommer jeg til at berøre i næste afsnit, hvor vi netop ser på hvordan man kan finde og udnytte tryk/mere og bedre vind og ikke mindst større bølger – stadig på læns. Det er efterhånden blevet en rigtig lang læns vi har lagt ud på, men der er også mange aspekter ved det, som er værd at tage med.

## **Mere tryk på læns**

**At sejle mest mulig i vindpustene – helst på en skralder - og i størst mulige bølger - det er den hurtigste vej til bundmærket. Men hvordan gør man det?**

Vind og strøm er selvfølgelig ret vigtige parametre. Men i klasser, hvor båden har potentiale til at plane, er bølger meget vigtige på læns. Enhver kan se, at forskellen i fart mellem en båd der planer, og en der ikke planer, er stor. Større fartforskelle oplever vi stort set ikke i kapsejlad! Derfor er det indlysende, at der er rigtig mange meter at tjene, hvis man kan bringe sin båd i en position, hvor den kan plane mere end de andre.

### **Overhalingsbane**

Det kan den selvfølgelig, hvis man kan skære mere mod vinden end de øvrige – også derfor er det vigtigt at bomme på vindskiftene. Men båden planer også betydelig mere – og ikke mindst ved en lavere vindstyrke – hvis bølgerne er større, og/eller kommer i en bedre vinkel til kursen. Store gevinster kan hentes – dog i sjældne tilfælde – hvis man kan skære lidt mere ud til den ene side end hovedfeltet, og dermed komme ud i farvand, hvor der ikke er land til luvart, eller hvor det er længere væk. Så er bølgerne lige pludselig større. Det er virkelig en ”overhalingsbane”!

### **Modstrøm?**

Der er dog en fejlkilde her, som det er godt at være opmærksom på. Hvis strømmen går mod vinden, kan der graves nogle meget flotte bølger op. Men det går desværre ikke så hurtigt at sejle i dem, af grunde som burde være indlysende. Så hold lige øje med det!

### **Private bølger**

”Private bølger” er særlig gode, fordi du ikke behøver at dele dem med de andre. I kategorien private bølger hører især dem der kommer fra forbipasserende motorbåde og skibe. De kan være en god hjælp, hvis de kommer i den rigtige vinkel. Gør de ikke det, kan du til en vis grad justere din egen kurs, så det passer bedre. Husk at en god surf opvejer mange meter ekstra distance!

### **"Den planende halse"**

De mere ”naturlige” bølger kommer heller ikke altid samme vej som vinden. Der kan være en vinkel, som gør det muligt at surfe på den ene halse, men ikke så godt på den anden. Er vindstyrken sådan, at den aktuelle bådtype lige akkurat sejler på planingstærskelen, og kun skal have en smule hjælp for at surfe af sted over stepperne, så er jagten på de største bølger ret vigtig. Når du ankommer til et pust, eller snarere omvendt: Når et pust ankommer til dig – så er det godt at bomme, hvis man ikke i forvejen er på den ”planende halse”. I det hele taget kan det anbefales at gøre alle mulige anstrengelser, for at befinde sig på den rigtige halse, i de største pust der bevæger sig hen over banen.

### **"Connect the dots"**

For bevæge sig over banen, det gør de. Altså pustene. Men hvordan finder vi dem? Sidste gang lovede jeg at fortælle om en parallel, som Zack Leonard bruger i en artikel om emnet. Han taler om læns som et stort spil ”connect the dots” – forbind punkterne. Han tænker på den børneleg, hvor børn skal forbinde punkter på et ark med streger, så de til sammen bliver et billede.

### **Mod det næste pust**

Grundlæggende handler det om at sejle mest mulig af tiden i pustene, og aller helst på en skralder. For at nå så langt, må man først og fremmest opdage pustene, inden de er der. Man kan se dem som mørke felter på vandet til luvart. Når man er i det første pust, siger Leonard, så begynd straks at se efter det næste. Det er den vej du gerne vil. Forsøg at sejl bådens optimale VMG, men så vidt muligt hen mod det næste pust. Normalt vil man benytte pustene til at grave sig ind mod rhumblin, men hvis det næste pust er ude på den kant du allerede befinder dig, er det muligvis bedst at blive der ude. Jo nærmere bund-

mærket man kommer, jo mindre frie hænder har du – til sidst er det selvfølgelig kursen mod mærket som bestemmer.

### **Meget at tjene**

Det er en balancegang, hvor meget man skal turde at bevæge sig væk fra rhumbline i det her spil. Men Zack Leonard lærer sine disciple, at under "puffy conditions" betaler det sig at sejle efter pustene, også selv om det betyder mere distance og en større adskillelse fra mange af konkurrenterne. Dette simpelt hen fordi der er så meget at tjene på at sejle efter pustene. Det tager noget tid at lære det, skriver amerikaneren. Det er ikke let at spille "connect the dots". Men det at mestre kunsten, er en af de ting som virkelig skiller de rigtig gode fra de gode!

### **Kommentar af Sauge:**

Meget af det der er beskrevet i artiklen er helt korrekt. Men teksten henvender sig hovedsagligt til sejlere i en-mands joller eller langsomme to-mandsjoller.

High-performance joller vil ikke have samme fordel af at opsøge større bølger på læns, da man kan sejle hurtigere end bølgerne. Bølger bevæger sig som hovedregel med en hastighed der er ca. 2/3 af vindens hastighed, så de vil blot virke som en bremse hvis den mulige VMG er højere end denne hastighed.

For ikke planende kølbåde gælder det at der ikke er meget ekstra fart at hente ved at sejle skarpt ud til siden for at hente et pust, så de bør hellere holde sig tæt på rhumbline, og sejle efter skraldere. Deres fart er begrænset af vandlinjelængden.

## **Runding af bundmærket**

**Uanset hvilke krumspring man har lavet på læns, så bør de ende med en effektiv runding af bundmærket. Og det er værd at overveje hvordan man vil bugsere sig omkring bøjen, i god tid inden man er der.**

I sagens natur er det kryds man skal ud på efter runding af bundmærket, nummer to eller tre. Der er altså nogle erfaringer omkring forholdene, som bør udmunde i en eller anden form for plan for, hvad der skal ske på det kommende kryds. De bedste sejlere lægger en plan for vejvalg eller strategi allerede inden runding. Den plan har også betydning for rundingen – vil man vende umiddelbart efter runding, er det afgørende at kunne runde helt inderst.

### **Få ret eller have ret?**

Det kan godt være, man alligevel kan vende til styrbord halse og dermed få sin vilje. Men der er forskel på at have ret og få ret. Vender man ind i en hel række bagbord-både kort efter runding, beder man om problemer: I værste fald kollision, i bedste fald en masse kaos, og konkurrenter der bliver tvunget til at vende foran til læ. Det kan hurtigt ende med at du bliver tvunget til at vende tilbage, og har tabt to vendinger, en masse fart, og desuden at du kan regne med ”payback time” næste gang du møder de involverede konkurrenter.

### **En mur af glasfiber**

De fleste der sejler bane i entypeklasser, har oplevet at lænse ned mod bundmærket, og se en mur af glasfiber foran sig, en klump af både, der nærmest er stanset op, og som under eder og forbandelser forsøger at hitte rede i hvem der har skyld i at situationen er fuldstændig kaotisk. En lang kø strækker sig fra mærket og til højre. Hvordan i al verdens navn kommer man helskindet og ikke mindst hurtigt forbi en sådan forhindring, og i gang med næste kryds?

### **Kaotisk og intens**

Bundmærket kan være en fase i sejladsen, der er lige så kaotisk og intens – og næsten lige så afgørende – som starten. Det gælder dog først og fremmest i store felter. Situationen bliver ofte særlig krævende hvis banen er kort og niveaet højt. For så ankommer de fleste nogenlunde samtidigt.

### **Overlap eller ej?**

Første punkt på dagsorden er at være klar på reglerne omkring overlap og mærkerundinger. To bådlængder inden mærket skal overlap være etableret, dersom den skal resultere i retten til plads for mærket. Man kan som ydre båd påvirke situationen ved en pludselig kursændring til styrbord kort inden man er to bådlængder fra mærket. Det kan ”fjerne” en truende overlap bagfra. Det vil også lægge lidt mere luft til mærket. Men husk at vedkommende skal have en chance for at styre udenom. Ellers ender det med et brag – så er den arme stakkel jo låst, og kan kun styre direkte ind i bådene foran – eller dig.

Gør højlydt opmærksom på det, både hvis du kræver plads for både foran, og hvis du ikke mener både bagved har ret til plads. Det er i det hele taget smart at være nogenlunde klar på hvilken plads i køen man har, når man passerer de to bådlængders distance fra mærket.

### **Det store sving**

Det kan være effektivt at ankomme mærket med en vis afstand, også af andre årsager. For det der er afgørende i den sidste ende, er den måde man forlader mærket på, altså på kryds. Den rigtige måde – i næsten alle tilfælde – er at forlade mærket på fuld kryds, helt tæt på, og med riggen nogenlunde færdigtrimmet til kryds. Det er umuligt at skære op på kryds klods op ad mærket, hvis man også ankommer til mærket helt tæt på. Et effektivt sving starter med god afstand til mærket, og slutter med mindst mulig afstand. De meter du taber ud fra mærket, er sure meter, højde der skal vindes igen. Du er også mere udsat for vindskygge fra både foran, hvis du taber meter ud fra mærket. Tag hellere det store sving udenom, mens du er på læns!

**Træning, træning, træning**

Nøglen til at håndtere det kaos af konkurrenter man ofte læser ind i, er boathandling. Dels skal rutinerne i forhold til at få evt. spiler ned, trimme om og klargøre, sidde på rygraden, så man er i stand til samtidigt at manøvrere på meget lidt plads, og med andre både på alle sider. Det kræver træning, træning og træning. Samtidigt handler det meget om at kontrollere bådens fart, så man kan placere sig taktisk så godt som muligt.

**Ned i fart!**

At tage farten effektivt af, kan være nøglen til at presse konkurrenter på ydersiden, og selv kunne placere sig optimalt i mængden af både. At vrikke roret fra side til side kan bremse de fleste joller op på rekordtid. Men roret skal hurtigt helt i borde, så det staller. Dermed ændrer man ikke kursen nævneværdig. At trimme storsejlet helt ind - før tid - er også en god bremse. Når det er vigtigt at "vente på sin tur", er det for ikke at blive tvunget til at sejle udenom bådene foran, og havne i det store, triste vakuum der befinder sig til læ for hoben. At kunne styre op på kryds helt tæt på mærket giver som nævnt fri vind og max højde ud fra mærket – men også frihed til at vælge.

## **Er du høj nok?**

**Højdeproblemer handler tit om fart. Mangel på fart giver mangel på højde. Årsagen kan findes i din hardware – eller din software.**

Højde på kryds er noget mærkeligt noget. Nogen har den, og nogen har den ikke. Sådan kan det i hvert fald virke. Har man den ikke, kan det være en meget frustrerende oplevelse at forsøge at hænge med de andre. Man er nærmest dømt ude i starten, og senere falder man ned på konkurrenter i læ og må vende væk - hvilket påvirker de taktiske og strategiske muligheder ret negativt – og ligger der nogen bagud til luvart, virker det som om de kan leve dér ganske komfortabelt, og uden at du kan true dem. Man kommer til at virke ret tumpet, også taktisk.

### **Farten giver højden**

En logisk og enkel løsning på problemet med dårlig højde, kunne være at styre højere. De fleste har prøvet det. Og de fleste har oplevet hvad der sker: Det går langsommere. Og når det går langsommere, bliver højden endnu dårligere. Af hydro- og aerodynamiske årsager, som det vil føre for langt at komme ind på her, er fart og højde nemlig snævert forbundet. Så det er en fordel, påpeger dagens ekspert Dave Dellenbaugh, at betragte problemer med højde som værende generelle trimproblemer. Som altså lige så meget handler om fart.

### **Styr lavt, sejl højt**

Kan du optimere dit trim, sejler du hurtigere. Sejler du hurtigere, sejler du højere. Jo hurtigere en bådtype du sejler, jo mere udtalt er denne udemokratiske mekanisme. De rige bliver rigere: Det rigtige kan faktisk være at styre lavere og på den måde hente fart. Selv om du styrer lavere, er det dit ”track”, din bevægelse over bunden, som betyder noget. En båd som styrer højt, men sejler langsomt, har også mere afdrift, og den resulterende reelle kurs kan være lavere end en båd som sejler hurtigt og styrer lavere. Man kan ikke kun bedømme en båds højde på den kurs den styrer. Se hvor den havner på banen efter noget tid!

### **Hardware og software**

Der findes selvfølgelig situationer hvor man direkte kan trimme sig til bedre højde. Det kan være at skøde længere ind på storsejlet, eller at spænde riggen hårdere op. Men hvis du har prøvet det, siger Dellenbaugh, og problemet stadig er der - så er det ”back to square one”. Man må til at arbejde med sit trim. Der findes hardware (sejl, båd, køl, ror, trimliner osv.) – og der findes software (styring, trimrutiner, teknik, mandskabsplacering osv.) Gå det hele gennem, og led systematisk efter muligheder for at optimere.

### **Lav om på en ting af gangen**

Ikke vær bleg for at kigge på de andre. Med de andre tænker jeg naturligvis på de bedste – hvordan gør de? Inde på land vil de fleste faktisk gerne dele ud af sin viden og sine erfaringer. Når du træner og arbejder med problemet, er det en god idé at være en smule systematisk. Når det går rigtig godt - skriv indstillingerne ned. Når det går dårligt, så lav om på én ting af gangen. Dermed kan du langsomt finde ud af hvad der virker, og hvad der ikke gør.

### **Konstant arbejde**

I den forbindelse er det godt at skrive sig bag øret, at god fart og højde er et konstant arbejde. Forholdene skifter hele tiden – meget eller lidt – og det bør dine trimindstillinger også gøre. Nu er vi, som I sikkert har bemærket, tilbage på kryds i vores mere eller mindre fortløbende søndagsskole-sejlads. På vej mod krydsmærket her anden gang bliver der rig lejlighed til at kigge på de mangfoldige udfordringer vi møder på vejen. Dem fortsætter vi at undersøge over de næste søndage. Vi ses om en uge! Der er stadig plads nedenunder til alskens kommentarer og synspunkter.

## Sejl hurtig på kryds i let vejr

10 tips til at få din båd til at flyve, når vinden har listesko på.

At finde den rigtige "feeling" på kryds i mellemluft er relativt let tilgængeligt for de fleste – her passer kræfterne til riggen, der er ikke for meget og ikke for lidt tryk. Den store udfordring når det gælder fart på kryds, er at holde farten oppe i let luft – og i hård luft. Det er to modsatte situationer, den første handler om at maksimere tryk, den anden om at minimere det. Det ser vi nærmere på de næste to søndage. Kilde denne gang er Dave Dellenbaugh, tidligere rorsmand i Americas Cup. Først ud er let vind - her kommer altså 10 konkrete tips til at forbedre farten, når det ikke blæser ret meget:

1. Flyt mandskabsvægt forover i båden. At glemme dette er en af de mest effektive måder, man kan standse en båd på i let vejr. Meget vigtigt! Vægten forud sørger for at vandet slipper agterspejlet let, og mindsker skrogets våde flade.
2. Med mindre vandet er helt fladt, sejl hellere lidt lavere, end lidt højere - og fokuser på fart. Særlig vigtig i bølger!
3. Ro i båden! Det er ikke vigtigt at flytte kroppen hurtigt – det er vigtigt at flytte kroppen glidende og præcist, og uden at skabe mere uro i vand- og vindstrømmen over skrog og rig, end højst nødvendigt. Sid stille, bortset fra i manøvrerne.
4. Husk at du hele tiden trimmer efter mere tryk. Den rette rigspænding er vigtig. Husk ikke at trim skøderne for hårdt. Power er sagen, helt indtil det punkt, hvor mandskabet hænger maks.
5. Ikke brug roret mere end højst nødvendigt.
6. Trim om hurtigt, når forholdene ændrer sig. I let vind kan vindtrykket i sejlene fordobles og halveres indenfor minutter eller endda sekunder. Det kræver hurtige og ofte meget omfattende ændringer i trim.
7. Fra start er det, i de fleste klasser, en god idé at lægge ud med et grundtrim med ret meget mastekrumning, masten godt bagud, og løs rigspænding. Det giver dybe, åbne sejl, med maksimal dybde godt bagud. Sejlens indgang er flad, hvilket giver god højde, og øger chancerne for at beholde den "laminære luftstrøm" både over sejlens luv- og læside. Det gør også båden mindre følsom at styre. I let luft er det svært at styre helt præcist hele tiden, derfor er det en god idé at sætte riggen op, så sejlene ikke "staller" så let.
8. Det er en god idé at trimme, så sejlcentret ligger godt agterud, også fordi det giver mere rortryk. Lidt mere tryk på roret øger chancerne for at mærke båden rigtigt og styre mere præcist. At sejle med en let krængning mod læ øger også rortrykket og giver en positiv "feeling". I helt let luft hjælper også tyngdekraften med til at holde sejlens facon.
9. Hold vægten nede. Alt unødvendigt udstyr må blive i land. Der må ikke være vand i båden. Og medbragte effekter må i hvert fald ikke ligge bag i båden!
10. Lad der forblive nogle horisontale rynker i sejlene. De er et tegn på at sejlene ikke er for flade, og at indgangen ved forliget ikke er for rund.

### Tilføjelser, som er nogle af nøgelfaktorerne for trim og fart i let vind:

For det første er det meget vigtigt at man sætter sit forstag meget løst op, det må gerne falde meget ud til læ. Dette gøres af primært af to årsager, for det første spidser man angrebs vinklen lidt til på sejlet.

Hvis man forestiller sig, at agterliget er skødet max ind i forhold til "slottet" og flow mellem fok og storsejl, kan man ved at sejle med et slæk forstag lave en spidsere angrebsvinkel til vinden.

Forklaring. En båd der sejler med 6 knobs fart på kryds i henholdsvis 8 eller 16knobs vind, har vinden relativt fra en mere spids vinkel i 8 knobs vind end med samme fart i 16 knobs vind. Denne angrebsvinkel på forsejlet kan bl.a. gøres mindre ved at lade forliget falde mod læ. Og som beskrevet i artiklen, er sejl med en flad indgang også bedre tilpasset til en spidsere apparent vind vinkel.

En anden meget vigtig ting i let vejr er hele tiden at justere på sejlene ved selv de mindste udsving i vinden, simpelthen fordi skødetrykket er lavt og tvistet stort i sejlene.



Slottet (slip mellem fok og storsejl) bør konstant justeres, ligesom storskødetryk ændres i takt med trykændringer. Det bedste værktøj til trim af storsejl er at have ticklers i agterliget da men derved har en klar fornemmelse om man er overtrimmet eller der kan komme mere tryk i skødet.

Afslutningsvis vil jeg sige, at på mange moderne rigge i dag vender sallingshornene bagud og strammer derved forstaget op. Det er derfor en god ide' at løsne riggen lidt i let vejr for at få et mere eftergivende forstag.

Med sejler hilsen  
Michael Hestbæk

## **Sejl hurtigt på kryds i hårdt vejr**

10 tips til at få din båd til at flyve når det virkelig blæser.

### **For meget tryk**

Som lovet følges letvinds-tipsene op med tips til hvad man kan gøre for at optimere farten, når det er meget vind. Med meget vind mener jeg egentlig for meget vind – altså så meget vind, at det er nødvendigt at slippe nogle af kræfterne ud af riggen. Med andre ord en situation, hvor mandskabsvægt er udnyttet maksimalt, og det stadig er for meget tryk i sejlene. Det er en situation som er ret krævende, for det gælder jo om at beholde mest mulig fremdrift samtidigt. Så hvor skal man starte? Her er nogle bud, delvis baseret på inputs fra Dave Dellenbaugh:

### **Bagud med vægten**

Mandskabsvægt skal bagud. Stævnen hjælpes over bølgerne, rortrykket minimeres, og båden sejles mere på de flade partier agter. Det sidste øger mandskabsvægtens effekt.

### **Flyt dig hurtigt**

Det er vigtigere at bevæge sig hurtigt, end at bevæge sig glidende og præcist. Båden hopper alligevel rundt i bølgerne og der er masser af forstyrrelser i vand- og luftstrømmen over skrog og sejl. At få vægten hurtigt placeret der, hvor den hører hjemme, er det vigtigste. Store og hurtige bevægelser er godt, kroppen må gerne bruges aktivt for at hjælpe båden.

### **Fart eller højde?**

Sejl efter højde, du har alligevel tryk at give væk af, så hvorfor ikke gøre det ved at sejle nærmere vinden? Det er jo den vej du skal. Undtaget fra denne tommelfingerregel er de klasser, som kan plane ved at falde lidt af, eller i hvert fald øge farten betydeligt. Det vil sige "high performance" både. Her er det om at gå efter fart med arme og ben! Det afhænger altså af, hvilken type båd man sejler. Er der meget krap sø, kan det være nødvendigt at hente kraft til at komme gennem bølgerne ved at falde lidt af, uanset bådtype.

### **Styr for hårdt**

Det er OK at styre aggressivt. Der er masser af turbulens alligevel, og det er vigtigere hele tiden at hurtigt kunne placere båden rigtigt i forhold til vind og sø. Gevinsten (hvis man gør det nogenlunde rigtigt), er større end det tab der jo er, ved at roret bremser hver gang man bruger det.

### **Vær på forkant**

Læg vægt på at forudse vindpust og vindskift, så du kan nå at reagere hurtigt på dem. Hvis de når at krænge båden helt over, inden du når at kompensere med styring og trim, koster det meter - hver gang. Sørg for at være på forkant, og vær hurtig på aftrækkeren!

### **Åbne selvlæsere**

Sejl ikke med vand i båden! Evt. selvlæsere bør være åbne. Medbragt udstyr bør ikke ligge foran i båden.

### **Hårdt spændt rig**

Hvordan man sætter riggen i hårdt vejr, varierer fra klasse til klasse, bådtype til bådtype. Generelt bruger man høj rigspænding (også kaldet "tension" - et udtryk for hvor hårdt forstaget trækker i sidevanterne eller omvendt). Det giver flade sejl, et forlig i fokken, der ikke falder ud til siden ("sag"), og en mast der ikke krummer sidevejs. Enkelte klasser kan have gavn af at løsne på rigspændingen i meget hård luft. Det tillader netop masten at krumme sidevejs, og åbner storsejlet yderligere. Det bør dog være det sidste man gør, når alt andet er forsøgt, og man stadig er "overpowered". Det kombineres bedst med en lav kurs, og skøder der også er slækket lidt ud. Som sagt er det kun aktuelt i enkelte klasser - spørg de

bedste til råds. I mange jolleklasser lægger man også masten bagud i hård luft – det betyder at spalten mellem storsejl og fok bliver større, og mere luft kan passere. Det reducerer sidekræfter, og betyder at storsejlet ikke får bagluft, selv når det skødes ud - og åbner agterliget yderligere. Prisen er dårligere højde, hvilket er grunden til at dette med en større ”rake” (masten bagud i toppen) fungerer bedst i hurtige ”performance” både, som øger farten betydeligt, ja måske endda planer på kryds i hårdt vejr, hvis de falder en smule af. Her er gevinsten ved større ”rake” endda meget stor!

### **Sejl båden fladt!**

Prisen for at lægge masten bagud kan være mere rortryk, altså at båden bliver luvgerrig, og det er ikke noget man ønsker at forøge i hård luft. Der er som regel så rigelig i forvejen. Derfor er det særlig vigtigt at holde båden flad. Krængning giver nemlig større luvgerrighed. Joller skal helt generelt holdes flade - med andre ord, sejles med mindst mulig krængning. Det samme gælder jollelignende, hurtige kølbåde. Deres undervandsskrog bliver meget deformeret ved krængning. Båden tager også høj sø bedre, hvis den ikke krænger så meget. I jollesejlads er dette måske tips nummer et.

### **Træk dybden forover i sejlene**

Horisontale rynker i sejlet er tegn på at maksimal dybde har rykket sig for langt agter – eller at masten er for krum. Trim ind på cunningham og/eller fald, slip evt. lidt på agterstaget, hvis det er mastekrumningen der skaber rynkerne. Det er en ganske glimrende idé at krumme masten, for at flade sejlet og åbne agterliget. Men det bør kombineres med en passende portion cunningham/ind på faldet, så dybden trækkes forover igen. Et hårdt spændt forlig (som er resultatet af mere cunningham/fald) har også den funktion, at agterliget åbnes. Det letter trykket i sejlet. Meget vigtigt!

### **Se på bølgerne**

Vær opmærksom på bølgemønsteret, så du ikke bliver overrasket af en uventet bølgekam, som standser båden - eller i værste fald fylder den med vand.

### **Fortsæt listen selv...**

Det blev vist til 10 tips igen, selv om de måske flyder lidt over i hinanden – der er sikkert mange, der har relevante tilføjelser, så fortsæt gerne listen her nedenunder!

### **Kommentar af Sauge:**

Helt enig med det meste på nær det med, at det ikke betyder så meget at bruge roret mere i kraftig vind. Her sejler man hurtigere, og det at bruge roret kan sammenlignes lidt med, at man siger at det ikke betyder så meget, at en formel 1 racer slingrer ned ad langsiden. Jo mere man styrer, jo mere fart mister man. Så simpelt er det.

For at undgå at styre for meget, er det en god ide at kigge tre-fire bølger frem, finde den rute igennem bølgerne der giver den mest jævne sejlads. D.v.s. man skal helst undgå de største og stejleste bølgetoppe, samtidig med at man helst skal undgå at styre alt for voldsomt.

## **5 særlige ting ved andet kryds**

**Et kryds er ikke bare et kryds. Der er for eksempel gode grunde til at betragte andet kryds med lidt andre briller end første og tredje. Vi ser på fem af den slags grunde.**

Det første særlige aspekt, er at feltet er mere spredt på andet kryds. Det betyder, at det oftest er længere vej frem til de både du ønsker at passere. Det er ligeledes gerne flere meter bagud, til konkurrenterne der befinder sig den vej. Med mindre du er med helt i front, er det gode chancer for at der er både foran, som er så tilpas langt fremme at de er gode indikatorer på hvordan vinden er længere oppe på banen. Check dem for at få et indtryk af vindretning og tryk!

### **Længere kryds, større risiko**

Det andet særlige, er at andet kryds ofte er længere end første. Bundmærket bliver ofte lagt længere nede end startlinien, og det resulterer i et længere kryds. Et længere kryds betyder laylines, som ligger længere væk fra hinanden. Det betyder større separation mellem bådene. Og det betyder igen større potentiel risiko. Det bliver vanskeligere at dække modstanderne af. Og mindre vindskift får større konsekvenser. Potentialet for at angribe bådene foran, er bedre, på trods af at afstanden i meter ofte er større. Det er sådan, fordi det er muligt at skabe større separation, og dermed en større "vægtarm" ved vindskift. Det kan selvfølgelig gå begge veje, men mulighederne er større når krydset er længere - både for en stor gevinst, og et stort tab.

### **Risikovurdering**

Den tredje gode grund, er at du er nærmere mål, end du var på første kryds. Det ændrer sandsynligvis din vurdering af hvor meget risiko du er villig til at tage. Er du tilfreds, er tiden inde til at minimere din risiko, og blive mere i midten af banen, eller på den side, hvor de fleste af bådene bagved befinder sig. Er du utilfreds, er du nok tilbøjelig til at spille lidt højere, og sejle mere på kanterne – og med mere separation til konkurrenterne.

### **Forstyrrelser i begyndelsen**

Nummer fire er, at begyndelsen af andet kryds kan være præget af flere forhindringer i form af forstyrret vind og sø fra de både, der stadig er på læns. Det betyder, at man på første del af krydset ikke har helt "frit slag".

### **Erfaringer fra første kryds?**

Den femte grund til at betragte andet kryds som noget andet end første og sidste kryds, er at andet kryds er nummer to. Denne tilsyneladende selvfølgelig rummer det faktum, at du ligger inde med nogle erfaringer. Hvad skete på første kryds? Og ikke mindst på læns? Var der en tendens til en vinddrejning, eller var der mere vind på den ene banehalvdel?

Når det er sagt, er det samtidig vigtigt at være klar over at forholdene ikke nødvendigvis er de samme. Det er senere på dagen, og solen har flyttet sig. Situationen er ny, men du har nogle gode pegepinde, som du ikke havde på første kryds. Husk at hvis en banehalvdel var god på den sidste del af lænsen pga. vindretning, vil den formentlig være dårlig på kryds – på læns er en skralder helt top, mens på læns er den jo knapt så festlig...

### **En plan er bedre end ingen plan**

Alle disse ting er gode at have med i tankerne, når du skal planlægge hvad du vil med andet kryds. For det er godt at have gjort sig nogle tanker, allerede inden du runder bundmærket. Det behøver ikke at være så farlig kompliceret.

Et eksempel kan være en idé om at opsøge en bestemt banehalvdel, baseret på hvordan de forreste sejlede på første kryds - dog med fokus på ikke at komme for tæt på layline, og samtidigt med opmærksomhed på hvad der sker med bådene i front.

En sådan idé kan i al sin enkelhed være med til at sørge for at du eksempelvis ikke vender for en styrbord-båd og sejler mod den anden side mere eller mindre tilfældigt, men i stedet dukker den pågældende styrbord-båd, og fortsætter den vej du oprindeligt havde planlagt at sejle. Og dermed holder fast i en overordnet strategi.

## **Det længste ben først – hvorfor, egentlig?**

Sejlsporten er fuld af tommelfingerregler og visdomsord om hvad der er smart at gøre. Et af dem lyder således: ”Sejl altid det længste ben først”.

Men hvorfor, egentlig? Vel, der findes ingen regel uden undtagelser, og hvis man er helt sikker på hvad vinden har tænkt sig at gøre på det kommende kryds, og man i øvrigt har fuld kontrol over mærkets placering, og dermed ved hvor layline er – ja, så kan der være situationer hvor det giver pote at tage det korteste ben først.

### **Håndfaste grunde**

Men ellers er det rigtig mange dygtige sejleres erfaring, at ”dogmet” om det længste ben først, holder stik. Det er der nogle håndfaste grunde til, og de kommer her:

Krydsmærket ligger faktisk sjældent lige i vinden, og det kan, som Dave Dellenbaugh så smukt opsummerer det, skyldes tre ting. Enten har banemandskabet lagt det forkert. Eller også har vinden drejet. Eller også har du allerede sejlet et stykke til den ene side.

### **Opbrugte handlemuligheder**

Hvis man tegner det op på et stykke papir, og tegner laylines ind, bliver det meget tydeligt hvad der er kernen i hele affæren: Du kommer hurtigere til layline, hvis du sejler det korte ben først. Når du er tæt på layline, er dine handlemuligheder ved at være opbrugt. Uanset hvad vinden og/eller konkurrenterne finder på, bliver du nødt til at sejle mod mærket.

### **Ydmygende at overstå**

Sejler du på en skralder, er det bare ærgerligt – så ender det med at de fleste af konkurrenterne til læ sejler ind foran dig på en dejlig rummer. Sejler du på en rummer, er der store chancer for at overstå mærket, og bådene til læ vil nyde følelsen af at stå op til mærket uden at have sejlet så langt som dig. Få ting er mere ydmygende på en kapsejlsbane, end at sløre slukøret ned mod krydsmærket.

### **Mod midten af banen**

Det er altså ret vigtigt hele tiden at vide hvor mærket er. Taktisk og strategisk er der stor forskel på en situation, hvor du har 2 minutter at sejle på bagbord halse og 8 minutter på styrbord, og en situation hvor du har 5 minutter at sejle på hver halser. Mulighederne er væsentlig flere i sidstnævnte tilfælde. Tager du det længste ben først, bringer du dig i realiteten mod midten af banen, mens hvis du tager det korte ben først, bevæger du dig i virkeligheden fra én side af banen og endnu længere ud på den pågældende side.

### **Bondelogik**

Ganske almindelig bondelogik tilsiger også, at det er smart at styre så tæt på mærket som muligt. Og det er jo det man gør, ved at sejle det lange ben først. Men hvor vigtigt det er, er som nævnt omvendt proportionalt med hvor sikker man er i sin sag.

### **Hvor sikker er du?**

Selv 10 graders afvig betyder at du kommer til at tilbringe væsentlig mere tid på den ene halse end på den anden. Og hvis du ikke vil fanges ude på en kant, når eller hvis vinden opfører sig på en måde du ikke lige forventet – ja, så er længste ben først en god tommelfingerregel. Vigtigheden af at følge den er større jo længere fra vindretningen mærket befinder sig.

### **Ikke altid følge gode råd**

Men det er med tommelfingerregler som med gode råd: Det er ikke altid, man skal følge dem. Så brug den med omtanke. At holde øje med hvor mærket er hele tiden er dog altid en god idé. Kommentarer og tilføjelser er velkomne nedenfor – både hvis man er enig, uenig, eller har noget at tilføje.

## **At dække – hvad er det, og hvordan gør man?**

**At dække konkurrenterne er et taktisk værktøj, som er meget mere end bare at vende lige i fjæset på de andre.**

Her på andet kryds begynder det at tegne sig et billede af sejladsen. Vi har en god pejling på hvor i feltet det er realistisk at forvente at vi placerer os, når vi når mål. Og vi har en del viden om forholdene – vindskift, strøm, og frem for alt: Hvilken banehalvdel er bedst?

### **Kigge taktisk på sagerne**

Det er altså på tide at begynde at kigge lidt taktisk på sagerne, og tænke på at holde konkurrenterne bag, hvis vi er foran – eller presse konkurrenterne foran til at begå fejl, hvis vi er bagud. Et af de vigtigste taktiske værktøjer hvis man er opsat på at sikre sin placering, er at dække. Det ser vi på denne gang.

### **Dårlig vane**

At dække på kryds, er andet og mere end bare at smække en vending lige i hovedet på en konkurrent. Har man en konsekvent praksis med at vende på toppen af stort set enhver, der krydser ind bagved, så tror jeg man med sikkerhed kan sige, at man har en dårlig vane. Den sørger for at du forholder dig mere til hvad dem bagved foretager sig, end hvad der sker fremme på banen, både med konkurrenter og vindforhold længere oppe på banen – og den sørger for at du bliver hamrende upopulær. Det sidste er ikke alene ubehageligt, det betyder også at du får det hele tilbagebetalt – med renter.

### **Forholdene eller konkurrenterne?**

Alligevel er det at dække altså en vigtig ting at kunne, hvis man anvender det rigtigt. Der er nogen grundregler, og lad os kigge på dem først. Det hele handler om hele tiden at befinde sig mellem konkurrenterne og næste mærke. Det lyder enkelt, men det er jo ikke, når man tager i betragtning at vindskift og vindtryk oftest favoriserer en side, at det også er vigtigt at være i takt med rytmiske vindskift, og at der er mere end én konkurrent at tage hensyn til, med mindre det handler om matchrace. Nedenstående tekst er i øvrigt inspireret af Mike Hobson, som står bag en del undervisningsmateriel i sejlads på den anden side af Atlanten.

### **Hårdt og løst dække**

Man skelner mellem at dække hårdt, og at dække løst. At dække hårdt betyder at dække, så ens vindskygge rammer båden bagud til læ maksimalt. Det betyder at den pågældende båd sejler betydeligt langsommere, og er mere effektivt, jo mindre afstanden mellem bådene er. Det er godt. Konsekvensen er dog også at man med stor sikkerhed tvinger den anden til at vende, og det er ikke altid godt.

### **Lad ham sejle den vej!**

At dække løst, betyder at vende, så man ligger på top af modstanderen, uden at ens vindskygge rammer. Det betyder at modstanderen sådan set stadig sejler i fri luft, og ikke taber distance, hvilket umiddelbart ikke er så fedt. Men det betyder også at modstanderen efter alt at dømmen vil blive ved med at sejle videre den vej, mens man selv er tæt på og i kontrol – og det kan være meget godt.

### **Matchrace er én ting...**

Man dækker henholdsvis løst og hårdt i forskellige situationer, og meget af hemmeligheden består i at vide hvornår det er smart at gøre hvad. I matchrace er hovedregelen, at man dækker hårdt når modstanderen sejler mod den favoriserede side, og løst når modstanderen sejler mod den side man betragter som den dårligste. Konsekvensen er, at man selv altid er den første på den rigtige side, og at man tvinger modstanderen til at sejle mod den dårlige side.

### **Fleetrace en anden ting**

Men i fleetrace går den ikke. Her er der et helt felt at tænke på, og du vil jo gerne selv sejle til den rigtige side – ligesom hovedparten af konkurrenterne. Selv om du skulle lykkes med at tvinge en eller to

både ud på den dårlige side, og selv befinde dig marginalt nærmere den bedre banehalvdel, så vil du tabe til resten af feltet. Igen handler det altså om at se det store billede.

### **Sejl selv rigtig vej**

Dermed bliver det faktisk lidt modsat ved fleet race: Dæk løst mod den favoriserede side, så du kan holde kursen mod den gode side og dermed kontrollere feltet, og ikke mindst sejle mod mærket så effektivt som muligt. Og straf båden bagved hårdt, hvis den prøver at få dig væk fra den strategi. Alternativt kan du jo lade vedkommende sejle sin egen sø, og det kommer vi til nu:

### **Grundregel efter bundmærket:**

For hvor meget skal man tænke på båden bagved? Det handler jo dybest set om at nå mærket så hurtigt som muligt? Ja, netop. Derfor er der altid en afvejning. Og den handler ofte om hvor tæt det er. Er det meget tæt, vil de fleste mene at det primært handler om at sejle rigtigt efter forholdene - med mindre det er kort inden mål. En duel på vendinger kan gøre jer begge til tabere.

En anden hovedregel er, at når man runder bundmærket, vurderer man afstanden til båden bagved. Vel rundet og af sted på kryds sejler man ca. halvdelen af den distance man er foran. Så vender man, sejler den sidste halvdel af distancen, og vender igen. Nu runder båden bagved, og man sidder komfortabelt placeret, lige på toppen af vedkommende. Og har fuld kontrol.

### **Tre vendinger er dyrt**

Det lyder meget godt. Men problemet er, at det koster to vendinger. I praksis oftest tre, fordi det første konkurrenten bagved gerne gør, er at vende mod fri luft. Vil du opretholde dækket, må du vende igen. Tre vendinger koster i runde tal tre bådlængder, med variationer fra klasse til klasse. Det er dyrt.

### **I takt med vinden**

Og er der tale om en lille føring, så duer det slet ikke. Så kommer vendingerne til at ligge så tæt, at man mister al fart. Dermed er ledelsen ofte tabt, og konkurrenten forbi. Så den ovennævnte grundregel kræver en solid ledelse, og et stort ønske om at være på den sikre side. Er føringen lille, så handler det mere om at sejle mod den side, du mener er den rigtige, og fokusere på at være i takt med vindskiftene. Samtidigt er det meget godt at undgå for meget separation, det vil sige blive i nærheden af de andre!

### **Skakmat ved layline**

Kan man få konkurrenterne bagved hurtigt helt ud til layline, ved at dække hårdt den ene vej, og løst den anden vej, så er det helt perfekt. Så er de skakmat – der er ikke flere "breaks" for dem. Så er der kun en kø mod mærket tilbage. Som båden bagved er det en god ting at huske – hold dig væk fra kanterne, bliv i banen, og gør sejladsen så lang som muligt. Se efter muligheder for at vende mod fri luft, for eksempel ved hjælp af øjeblik, hvor den dækkende båd er forhindret i at vende pga. andre både eller forhindringer.

### **Svag eller stærk?**

Stærke hold har en tendens til at blive tæt på konkurrenterne, mens mentalt svagere hold er mere tilbøjelige til at søge væk fra den tætte kamp. Brad Butterworth og Russell Coutts har været regnet for den farligste "afterguard" i sejlsportens verden, og vi vælger at afslutte dagens søndagsprædiken med nogle visdomsord fra de to hårde drenge:

"Keep it close..."

"We try to keep the races close when we are behind. If we're leading, we don't want to take too many chances unless its obvious we can make a gain. When we're behind we try to limit the loss and keep it close up to the mark rounding".



## ***Back to basics: Hvilken etage i pyramiden er du på?***

**Har du lavet dine lektier? Er dit fundament i orden? Bøger og kurser om kapsejlad taler ofte vidt og bredt om de finere taktiske og strategiske aspekter ved kapsejlad. Men måske skulle vi starte et andet sted?**

Det er ganske rigtigt taktik og strategi, der til sidst vil adskille de gode fra de bedste. Men kun hvis grundlaget er på plads.

### **"Kostpyramiden"**

Og hvad er grundlaget, så? Hvis man ser det hele som en pyramide, som vi kender det fra eksempelvis kost og ernæring ("kostpyramiden"), hvad er bunden af den?

### **Dobbelt verdensmester**

Betsy Alison er dobbelt verdensmester i Yngling, og er fem gange kåret til "US SAILING Rolex Yachswoman of the Year". Hun er nu coach for amerikanske hold, og skriver i en artikel, at hun ofte spørger sine sejlere, hvad de betragter som deres vigtigste kompetence. De svarer typisk ting som taktik, sejltrim, eller meteorologi/forståelse af vinden.

### **Boathandling**

Men for hende er der ingen tvivl om hvad som er grundlaget, bunden af pyramiden: Teknik. I virkeligheden er det engelske ord mere dækkende, for det handler netop om hvordan man håndterer båden – "boat handling". Boathandling er et begreb som bruges også på vore bredde/længdegrader, så lad os holde fast i det.

### **Hovedet inde i båden**

Boathandling, siger Betsy Alison, skal sidde på rygraden, inden man kan komme videre. Alt andet bygger på det. Evnen til at placere båden i snævre situationer inden start, evnen til at accelerere, vende, dukke andre både, runde mærker og trimme om fra kryds til læns osv. – hvis disse ting halter, er det ikke bare et problem i sig selv. Det vil sige, det medfører ikke bare de tabte meter, som fejlene i sig selv medfører. Nej, resultatet er også at alle om bord sejler med "hovedet inde i båden".

### **Går glip af spillet**

De går dermed glip af det meste af det der sker ude på banen, med vind, strøm, og konkurrenter. Det meste af det taktiske og strategiske spil går altså - bogstavelig talt - hen over hovedet på sejlere, som ikke har deres boathandling på plads.

### **Skal automatiseres**

En almindelig fejl, siger Betsy Alison, er at begynde for tidligt at fokusere på det der ligger højere i pyramiden. Altså inden fundamentet er tilstrækkelig udviklet. Man skal træne koncentreret rigtig mange timer - på vendinger, bomninger, mærkerundinger, evt. spiler op/ned, acceleration, at bruge trimfunktionerne uden at tabe fokus på styring osv. Helt til det er automatiseret, helt til det stort set ikke kræver din opmærksomhed længere. Først nu er der opmærksomhed og potentiale "ledigt", så man kan gå videre.

### **Bådfart næste lag**

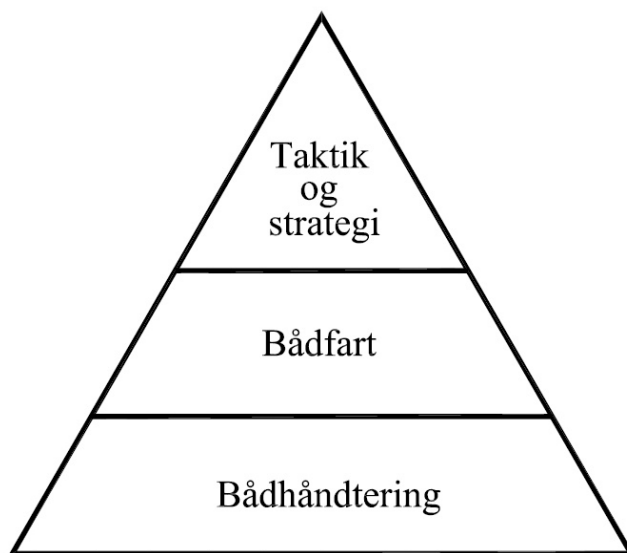
Det næste lag i denne pyramide er bådfart. God bådfart er direkte bygget på boathandling. Bådfart kræver til at begynde med din opmærksomhed fuldt og helt. Det kan den få, eftersom din teknik, selve fundamentet, nu er automatiseret. Dårlig bådfart betyder, ligesom dårlig boathandling, et tab som er større end de meter der umiddelbart går tabt. Fordi dit hoved straks er tilbage i båden. Og ikke ude på banen. Før også dit konstante arbejde med at optimere bådfarten sidder på rygraden, er der ikke frigjort ressourcer til at rette blikket fuldt og helt mod toppen af pyramiden: Taktik og strategi.

### Arbejdsfordeling vigtig

Når forståelse af bådfart, og skift af ”gear” sidder på ryggen, er opmærksomheden endelig frigjort fra båden, og vi kan for alvor sejle med hovedet ”ude af båden”, dvs. ude på banen. På større både, med et mandskab på tre eller flere, er det selvfølgelig ikke meningen at alle om bord skal følge med ude på banen. Der skal arbejdsfordelingen og rutinerne sørge for at dem der skal holde fart i kassen, har blikket rettet mod det, så dem bagerst i bussen, der skal tage de taktiske og strategiske beslutninger, kan koncentrere sig fuldt og helt om sit arbejde.

Måske skal du starte på bunden?

Så ”punchline” denne gang er, at det er en god idé at tage et par skridt tilbage, og vurdere hvor i pyramiden man reelt befinder sig. Hvor er de største gevinster egentlig at hente? Hvad skal træningen fokusere på? Måske findes de største gevinster i virkeligheden helt nede i bunden af pyramiden? Man kan ikke, som Betsy Alison siger, nå toppen af bjerget, uden at starte ved foden.



Kapsejladspyramide

### Den svære bomning

Hvordan bedst styre gennem en bomning?

#### Kilde:Præsident Alofsin!

Denne gang leger vi, at vi er i gang med sidste læns. Der er postet en del søndagsprædikener om emnet læns den gang vi sejlede den første af slagsen. Men den svære og nogle gange frygtindgydende bomning fik vi ikke behandlet. Det gør vi så nu. Kilde til nedenstående er John Alofsin, præsident (intet mindre) for J Sailing School i San Diego, og flere gange amerikansk mester i J-22, J-24, og J-35.

#### Styr meget i let vind

Hvordan man styrer i en bomning er ret afgørende, siger John Alofsin (præsident (intet mindre) for J Sailing School i San Diego, og flere gange amerikansk mester i J-22, J-24, og J-35). Og den rigtige måde at styre på afhænger af vindstyrken. I let vind er det fordelagtigt at styre i en ganske stor vinkel på den foregående kurs, helt over på en rum slør. Og drejningen bør være ret kraftig, så man ikke tilbringer mere tid end højst nødvendigt på plat læns, med meget lidt relativ vind. Det stiller store krav til mandskabet, for der er ikke nogen nølen undervejs, og mandskabet skal kunne følge med i det tempo som rorsmanden sætter.

#### Styr i et S i hård vind

Eftersom vindstyrken øger, bliver rorsmandens drejning mindre. Og når det virkelig blæser, er det nødvendigt at styre i et S. Start med at falde af, og lige så snart storsejlet er på vej over, slå kontra med roret, og styr tilbage.

### **Ude af kontrol**

Der er to gode grunde til at det er smart, og den første er rigtig god: I hård vind vil alle både have en større eller mindre tendens til at runde ukontrolleret op i vinden efter bomningen. Det kan faktisk ende i en ret voldsom og ubehagelig situation, hvor hele båden er ude af kontrol, og spileren flagrer vildt ind i riggen. At styre i et S neutraliserer den tendens. Den anden grund er, at det giver mandskabet bedre tid, og bedre arbejdsbetingelser, så de kan lykkes med at få spilerbom og nye skøder på plads.

### **Tag fat i skødet!**

Det er en dårlig idé at vente på at storejlbommen selv kommer flyvende ovre på den anden side. Et kraftigt ryk på det rigtige tidspunkt er sagen – tag gerne fat i hele bunken af tovværk og hiv til. På større både kan det være nødvendigt at trimme skødet ind inden bomningen for ikke at overbelaste udstyret, men ideelt set burde bommen trimmes helt ud, eftersom man jo sejler plat læns lige inden bomningen, og det er det rigtige trim. I joller (i hård vind) kan det være en meget dårlig idé at trimme storejlet ind, eftersom det bidrager til at presse båden op i vinden straks efter bomningen.

### **Storejlet over**

Man napper storejlet over med en kraftig bevægelse på det rigtige tidspunkt – det rigtige tidspunkt er lige når vinden er begyndt at komme ind fra læ side, og der opstår et øjeblikks lettere tryk på storejlskødet. Gør man det for tidligt, kan man hive til man er blå i ansigtet, uden at der sker noget. Det er som at trække en genstridig hest af stalden. Venter man for længe, falder bådens hastighed, hvorefter trykket i storejlet stiger drastisk. Når bommen så endelig kommer, kommer den med en kraft, som kan slå den selvsamme hest ihjel, for nu at blive i landbrugs-terminologien.

Det kan rykke hele båden ud af kurs, og enten vælte den, eller drive den ukontrolleret op i vinden. Det sidste fordi kursændringen kan blive alt for stor inden bommen endelig beslutter sig for at komme – nu taler vi om hård vind – og dermed befinder man sig allerede på rum slør på den nye halse, når bommen er kommet over. Det er bestemt ikke ønskeligt.

### **Bom med farten oppe**

Det ideelle i hård vind, og dette gælder især joller, er at finde en stor, fed bølge, sikre sig at man virkelig planer, og lave bomningen mens farten er helt oppe i det røde felt. Så er trykket i riggen minimalt, og det forbavsende nemt at bomme – hvis der vel at mærke er balance i båden, og man bevæger sig rigtigt.

### **Styr i S**

Vi beskrev sidste søndag hvordan man samtidig sørger for at styre i et S – altså slår kontra med roret når bommen passerer over hovedet – for at modvirke trykket når storejlet fylder på den nye side. For nye læsere kan jeg også lige gentage, at dette samtidigt giver et evt. mandskab bedre arbejdsbetingelser med at håndtere spiler/gennaker/fok.

### **Sværdet op eller ned?**

Vi inviterer lige John Alofsin, præsident i J Sailing School i USA, indenfor igen for at gøre arbejdet med bomningen færdig. Nu henvender vi os til jollefolket et øjeblik: For hvor langt ned skal sværdet så være? Det er nemlig ikke helt ligegyldigt. "Jeg sørger for at det er akkurat så langt nede, at jeg kan kontrollere båden", siger Alofsin. "Står det længere nede, risikerer man at båden "tripper" eller snubler over sværdet."

Han fortsætter: "Båden kan ikke så godt bevæge sig sidelæns i vandet med sværdet nede, og det øger risikoen for at vælte. I hård vind betyder det at sværdet er mellem 1/3 og 1/2 nede. I mindre vind kan man slippe af sted med mindre sværd nede." Men selvfølgelig skal bommen kunne passere over sværdet. I enkelte klasser kan sværdet komme så højt op, at bommen rammer det på vej over. Det er, forsigtigt udtrykt, ikke optimalt.

### **Rullebomning**

Hvis vi nu retter blikket et øjeblik på let vind, så handler det i mindre både om at rulle gennem bomningen. Hvordan gør man så det? ”Well”, siger præsident Alofsin, ” det første mandskabet kan gøre, er at hjælpe til med kursændringen, gennem at krænge båden mod luvart. På den måde skal det mindre ror til for at falde af, og krængningen hjælper også sejlene over på den nye side.

### **Blive på samme side**

Når bomningen begynder og storsejlet kommer over, skal mandskabet blive på den samme side, altså den nye læ side. Først når bomningen er færdig, rykker de hurtigt over på den nye luvart side, og retter båden kraftigt op. Det genererer noget mere vind over sejlene, og accelererer båden ud af bomningen. Det neutraliserer også rortrykket. Jo mindre det blæser, jo vigtigere bliver det at rulle resolut gennem bomningerne.

I større både er bomningen i større grad et spørgsmål om koordination mellem besætningsmedlemmerne, end et spørgsmål om hvordan man flytter kroppen, hvordan man bruger sværdet osv.. Der er flere hænder involveret på større kølbåde, og kræfterne er tit så store at det hele helst skal passe sammen - opstår der en misforståelse eller dårlig timing, så kan man ikke bare holde igen med håndkraft, eller bruge kropsvægten til at kompensere med. Så sker der ting, som det er svært og ikke mindst tidkrævende at ordne op i.

### **Præsident Alofsin – igen**

Denne gang kigger vi på bomning i større både, stadig med den ærværdige præsident John Alofsin som kilde - han præsiderer ikke over en nation, som det måske kan lyde, men derimod over en større sejlskole i USA.

### **Nogle ting de samme uanset båd**

En del af de ting vi har været igennem om den svære bomning, gælder også i større både - det drejer sig især om hvordan man styrer, og hvornår storsejlet skal over. Se evt. tidligere episoder for en genopfriskning af dette.

### **Aftal opgaver**

Det er indlysende at det er vigtigt, at en besætning øver og øver, så opgavefordeling og timing sidder. Er der ikke mulighed for det - sådan er livet jo nogle gange - så er det i hvert fald vigtigt, at man forinden har talt igennem helt nøjagtigt hvem der gør hvad.

### **Brug mærker på tovene**

Der er også en del forberedelser der kan gøres allerede inden man går ud. Sæt for eksempel et mærke på spilerbommens ophal (topping lift), så man lynhurtig kan se hvor langt ned den skal, for at kunne svinges igennem til den anden side. Man kan også sætte mærker på skøderne i forskellige farver, så man har en ca. position at sætte dem i når man kommer ud af bomningen.

### **Nyttig ved skiftende besætninger**

For eksempel kan det resultere i at en trimmer automatisk kører gajen (luv spilerskøde) ind efter bomningen, for fuld speed, indtil et blåt mærke kommer ind på spillet. Så ved han at den er lige omkring der den skal være. Den sidste justering kommer så ved at kigge på spileren og vurdere kurs og forhold i øvrigt. Hvis du sejler på et hold, hvor medlemmerne skifter, er den slags ting særlig nyttige.

### **Trim sejlene normalt**

Hvis vi tager det fra begyndelsen, så starter det hele jo i sagens natur med at man falder af. Medens rorsmanden gør det, køres gajen tilbage, op i luv, mens læ skøde slippes. Præcis som om man bare faldt af, og ikke havde tænkt sig at bomme. Storsejlet slækkes også ud. Sejlene holdes i korrekt trim, med

mindre der er en særlig grund til at lade være (f.eks. at man ikke kan nå det pga. pressede situationer ved mærkerundinger, etc.).

### **Kort og enkel kommunikation**

Kommunikationen omkring bomningen, anbefaler Alofsin, er kort og enkel: Taktiker siger "klar til bomning", eller bare "vi bommer". Rorsmanden falder af, og når han mærker det rigtige tidspunkt er inde, råber han "trip" (spilerbommen klikkes fri fra gajen). Derefter kører det automatisk, og der skulle ikke være nødvendigt at sige mere. Man bør kunne gå ud fra at mandskabet er klar til at bomme på ethvert givent tidspunkt.

### **Trip når storsejlet skal over**

Tidspunktet for at trippe spilerbommen er som sagt op til rorsmanden, men en god pegepind er det samme som gør sig gældende for hvornår storsejlet skal over: Et kort øjeblik's lettere tryk i storsejlskødet, i det man bevæger sig forbi 100% plad læns. Er mandskabet ikke helt samkørt, er det en god idé at trippe spilerbommen lidt tidligere, så de lettere kan hænge med i processen.

### **Signal også til storsejltrimmer**

Signalet om at trippe spilerbommen er ikke kun et signal til dem der beskæftiger sig med spileren. Det er også et signal til storsejltrimmeren om at få bommen ind, og storsejlet over.

### **Dobbelte skøder eller ej?**

Mange bruger dobbelte skøder, for at kunne bomme i god ro og orden. Men er vinden let, bør man vurdere om det er nødvendigt. Et godt signal om at pille dobbelte skøder af, og klare sig med et enkelt sæt, er at skødernes tyngde begynder at påvirker spileren. Ser man det, er det en god pegepind om at tidspunktet er inde for at sejle med enkle skøder.

### **Fange den nye gaj**

Hvis man bommer ved at dykke spilerbommen, i stedet for at bomme ved at bytte ende på den, er det nødvendigt at en mand fanger den nye gaj omkring midtskibs, og går frem med den - så den kan klikkes i spilerbommen - altså hvis man sejler med enkle skøder.

### **Hold ballonen fyldt**

Rorsmand og trimmere arbejder hele tiden med at holde spileren fyldt, mens spilerbommen skifter plads og storsejlet kommer over.

### **Taktisk handicap**

Mange undgår at bomme hvis de kan, for ikke at risikere problemer. Det er et stort taktisk handicap, påpeger Alofsin. Gode sejlere lader aldrig frygt for manøvre påvirke deres taktiske og strategiske valg!

## **Sidste kryds!**

Vi nærmer os mål. Hvordan sejler vi sidste kryds? Det afhænger blandt andet af, hvor tilfreds du er med din aktuelle placering i feltet!

### **Offensiv eller defensiv?**

Der er mange ting der er ens ved alle kryds, men der er også enkelte forskelle på for eksempel første og sidste kryds. Sidste kryds handler enten om at bevare positionen hvis man er foran (eller tilfreds) eller om at angribe offensivt hvis man er bagud (eller utilfreds).

### **Hyrde-virksomhed**

Vi har talt en del om at dække i en tidligere episode, så det er ingen grund til at gentage det, andet end lige bemærke at det er en god idé at placere sig nogenlunde mellem konkurrenterne bag, og mållinjen. Kan man dække bådene bag løst, så de har fri vind på vej mod favoriseret side, og ramme dem hårdt ved at vende direkte i hovedet på dem hvis de prøver at slippe væk fra din "hyrde-virksomhed", så er det rigtig godt: Du sejler hurtigste vej til mål, og ender hurtigt på layline med konkurrenterne skak mat bagud. Her ude kan de ikke komme forbi!

### **Undgå dueller**

Det er ikke altid muligt at få det til, men rådet fra Scott Kile, amerikansk top-coach, er at "let the gambler go". Der vil altid være nogen, der chancer vildt på sidste kryds, og de lykkes en gang imellem. Men det er kun et point, og det vigtigere at have fokus på feltet. Dueller hvor man vender og vender på en enkelt båd bør undgås, det er svært at lykkes med det, og du taber til alle de andre!

### **Bliv i spillet!**

Er man utilfreds, er sidste kryds sidste chance. Men det betyder ikke nødvendigvis at det rigtige er at sejle alt hvad remmer og tøj kan holde, i modsat retning af alle andre. Som oftest ender det med at du taber yderligere. Hold hellere hovedet koldt og blive i spillet!

### **Vend under layline**

Midt i banen er dine muligheder for at tjene på vindskift størst, uanset hvilken vej de kommer fra, så pas på med at ende ude på en kant – med mindre du vil satse alt på det ene kort. Gør du det, så husk at vend mod mærket et stykke under layline: Kommer den rummer du håber på, skal der være plads til udnytte den. Vender du helt ude på layline, vil din hårdt savnede rummer kun betyde at du overstår mærket!

### **Sejl rigtig vej**

Sejler du aggressivt og offensivt, så undgå også at sejle langt på den forkerte halser, mens du leder efter en "klar bane", med fri vind. Det koster ofte mere end at sejle den rigtige vej i moderat forstyrret vind. Skal du blive i spillet, må du sejle mod det næste vindskift, selv om vinden ikke er helt fri. Forventer du et permanent vindskift, så sejl mod det hurtigt – og gerne lidt lavere, så du opnår større separation og dermed større gevinst. Fokuser på at passere grupper af både tidligt på sidste kryds. Kort før mål handler det mere om at passere enkelte både.

### **Tænk fremad**

Det mere generelle, som er fælles for alle kryds, handler blandt andet om at tænke fremad. Sejl gerne med "hvad hvis"-planlægning, så du kan reagere hurtigt og i samsvar med din strategi, når det sker ting du ikke kan kontrollere. Hvis båden foran til læ vender, hvad gør jeg? Vender jeg også, eller skal jeg dukke bagom? Har du tænkt tanken inden, kan du bedre tage den rigtige beslutning i de få sekunder der er til rådighed.

**Højre hvis i tvivl**

Hvis du er tvivl om hvor du skal gå til sidst på krydset, så vælg højre. Det vil give dig styrbordfordel næste gang du møder de andre, og der er trods alt flere vindskift fra højre på den nordlige halvkugle. I let vind er det størst fordel i at lede efter mere tryk, i hård vind er vindskiftene vigtigst – blæser det meget, kan de fleste bådtyper ikke omsætte yderligere vindstyrke til mere fart.

**Hvorfor sejler jeg her?**

På samme måde er forstyrret vind ikke så skadelig i hård vind som i let vind. Så blæser det meget, er det vigtigere at sejle den rigtige vej end at sejle i fri vind. Det behøver ikke være tilfælde i let vind. Omvendt er vindskiftene ofte større i let vind, så der er ingen facitløsninger – desværre. Sørg for at have en plan inden du runder bundmærket, og ikke lade tilfældigheder som styrbordbåde eller andre ting lede dig til at fravige den. Gør det til en vane at spørge dig selv om hvorfor du egentlig sejler lige præcis den her vej?

## **Over mållinjen så smart som muligt**

Placeringer vindes og tabes de sidste meter før mål. Hvordan optimerer man sine chancer? Hvordan får man marginerne på sin side?

Mållinien nærmer sig! Temaet er selvfølgelig hvordan man bedst passerer mållinjen. Det kan lyde ret nemt, og det er det egentlig også – men der er enkelte tricks man kan have med i ærmet. I de snævre situationer der opstår i sejladsens sidste minut, kan placeringer vindes og tabes. Det har de fleste sikkert oplevet. Så hvordan kan man optimere sine chancer?

### **Både start og mål har en favoriseret ende**

For det første skal man vide, at mållinjen er udsat for lige så mange skævheder som startlinjen. Derfor har en mållinje så godt som altid en favoriseret ende. Den kan være meget eller lidt favoriseret, men der vil altid være meter at tjene ved at sejle i mål på den rigtige side. Nu kan det være travlt og småt om pladsen ved en mållinje, men aldrig i lige så høj grad som ved en startlinje. Det er altså ingen grund til ikke at passere på det absolut bedste sted: Helt klos ved det favoriserede mærke. Gør du ikke det, giver du meter væk.

### **Kig på de første**

Men hvordan kan man finde ud af hvilken ende der er favoriseret, spørger du måske. Og det er et godt spørgsmål. For man kan jo ikke, lige som med startlinjen, sejle frem og tilbage langs den og måle det op. Det er først når man nærmer sig, at man har en chance for at se det. Her kan man jo snyde lidt og kigge på de både der ligger foran. De har jo, i sagens natur, nærmet sig linjen før dig. Der hvor de første både krydser linjen, vil sandsynligvis være det rigtige sted. Men hvad nu hvis du er først, eller ikke stoler på fjolserne foran?

### **Beslut dig ved krydsningspunktet**

Vel, der findes et punkt foran mållinjen, hvor de to laylines fra hver sin ende af linjen møder hinanden. Det er det sted, hvor du kan komme tættest på linjen, og stadig have begge muligheder åbne. Sørg for at sejl ind mod linjen på en kurs, der ligger lige på et af mærkerne, eller lidt under (så du kan skyde op på linjen – forklaring følger). Når du når et punkt, hvor du kan vende og stå op til den anden ende af linjen - hvis du vil – så er det lige dér beslutningen skal tages. Nu er du så tæt på som du kan komme, og kan se hvilket mærke som er nærmest. Tag et grundigt blik på begge mærker, og tag en beslutning. Sejl mod den ende du har valgt.

### **Skyd!**

Det helt optimale er at sejle ind mod det favoriserede mærke en lille smule under den kurs, hvor du står op. De sidste meter tager du ved at skyde op i vinden, og passere linjen på den acceleration som opstår ved at luffe op i vinden. Det skal ske så tæt på mærket som muligt. Ikke kun fordi det giver den korteste vej til mål, men også fordi det er væsentlig lettere at beregne opskuddet, når du har et mærke som reference tæt på. At skyde op over midten af linjen er svært - det er ikke så let at vide præcis hvor den er. Linjen, altså.

### **Styrbord ved sidste møde**

At befinde sig på styrbord halse den sidste gang du møder de både du slås med ind mod mållinjen, er gerne dét, der afgør hvem der kommer først. Pas på med at slå dig ind i læ af en styrbord båd, fordi du synes det er så surt at dukke bagom – med mindre du står op til mål. Vedkommende vil tage dig med ud på layline, vende, og gå i mål før dig, med mindre du når at arbejde dig så langt frem og op i vinden, at den anden båd tvinges til at vende væk. Som oftest er det bedst at dukke, gå bagom, og vende hurtig nok til at du véd med sikkerhed, at I vil mødes igen én gang til inden mål. Det skal være sådan, så du selv kan gå direkte i mål uden at vende, eller i hvert fald sådan at du ikke vil møde vedkommende igen efter



dette møde. For nu, når I mødes sidste gang inden mål, er det dig der er på styrbord halse. De andre må vende eller gå bagom. Det er gerne afgørende.

### **Lær lidt hver gang!**

Efter mål kan man puste ud og glæde sig, subsidiært ærgre sig over resultatet. Men lad det ikke blive ved det. En lille analyse af sejladsen vil få jer til at vokse lidt hver gang – hvad gjorde I rigtigt, hvad gik mindre godt, og hvor var de afgørende øjeblikke i den her sejlads? Ingen kan vinde hver gang, men hvis man har en grundlæggende indstilling, der går ud på at lære noget nyt i hver eneste sejlads, og udvikle sig hele tiden, så vil man dels blive bedre og bedre – og dels blive ved med at have det sjovt. Det sidste er jo trods alt årsagen til at vi bliver ved med at tage derud og sejle kapsejlads, år efter år.