

Denne 'bog' er den skriftlige version af den praktiske sejlads. Derfor bør 'bogen' egentlig først læses EFTER at emnet er gennemgået og øvet ved den praktiske sejlads.

Men derefter er denne bog en god støtte for hukommelsen. Læs gerne bogen flere gange !

Men kik allerede gerne i den, det som du ikke forstår springer du bare over ...

Bliv ikke 'skræmt' af alle mærkelige udtryk og begreber, de bliver alle sammen gennemgået under de praktiske sejlads.

Her følger en oversigt af de mange forskellige emner som vil blive behandlet i løbet af sæsonen :

Side (Da bogen hele tiden opdateres, kan sidenumre være rykket lidt)

2. Sømandsudtryk
2. Før tilrigning
2. At gå fra havn
3. At komme i havn
3. Kommandoer
4. Kommandoer ved kursændring, ved vending,
5. Kommandoer ved bomning
6. Lidt om vindretninger
7. Navne ved mast, og et eksperiment: styre uden ror
7. Ligge underdrejet.
- 8 Mindske fart, Rebe sejl
9. Styre efter kompas,
9. Uheld ved knækket mast, øvrige
10. Sikkerhedsudstyr
10. Slæbning
10. Stå sikkert på skrå dæk
11. Opkveljing af anker
11. Opklaring efter sejlads, folde forsejl
12. Vigeregler, Lidt om søkort
12. Udkik,
13. Søredning
13. Lidt om sikker navigation
13. Vagthold, og om søsyge
14. Forhold v/ anløb fremmed havn
15. Om fortøjning,
16. Fortøjning på klampe
17. Skrænse (bremse) en fortøjning
17. Den Tredje Arm, Flaget, Kippe med flaget.
18. Om miljø, Om at gå på grund
19. Ankring på åbent vand
20. Havnemanøvre for motor, samt om vejret og svenske havne
21. Bjergmærs- manøvren (Mand over bord) Øve-trin
23. Tegning af bjergmærs-manøvren (sendes også som en selvstændig pdf-file)
24. Tegning af Skolebåden (sendes også som en selvstændig pdf-file)
25. Hvordan virker roret på en skolebåd ?
- 26 Havnemanøvre ud fra flydebro ved forskellige vindretninger
- 28-34 **Værktøj ombord og andre gode ideer**

Knob og stik kan øves ved video: www.s-billenstein.dk, vælg det 4. menupunkt: "Knob og stik "

Først nogle sømands-udtryk.

Styrbord	Bådens højre side, bruges også som at dreje til styrbord, til højre.
Bagbord	Bådens venstre side, bruges også som at dreje til bagbord, til venstre.
Agter	Bådens 'bagende'; Agterover: bagover, baglæns, bagud.
Vant	De wirer som holder masten til siden, sideværts.
Stag	De wirer som holder masten henholdsvis fremefter og agterover.
Fok	Det lille forsejl.
Genua	Det store forsejl, benyttes sjældent i vores undervisning (pga. de mange vendinger).
Fald	De tovværk /wire som hejser sejlene op (ellers 'falder' de jo ned igen !)
Skøde(r)	De tovværk som bruges til at stramme / justere sejlene med.
Klampe	Dobbelt-krog på dækket til fastgørelse af båden med fortøjninger(tovværk) ind til kaj.
Prædikestol	Sø-gelænderet på fordækket
Cockpit	Den plads/rum hvor man sidder og styrer båden og trækker i tovværk /(Skøder)

Hvordan virker roret på en skolebåd ? Se forklaring på side 25.

Før tilrigning.

Oplysninger om vejret indhentes.

Ved radionyheder, tekst-TV, samt www.dmi.dk og mange app's til mobiltelefoner

Besætningsliste (Logbog) udfyldes.

Personer på det normale sejlhold for pågældende hold er fornavn tilstrækkelig,

- hvis andre personer end på eget sejlerhold, da hele navn og et telefonnummer.

Hvis planlagt anløb af anden havn anføres denne.

Instruktøren gennemgår sammen med besætningen sejladsens program.

Båden tilrignes. Bådens tilstand kontrolleres, evt. efter checkliste.

Påse at alle bærer redningsvest.

At gå fra havn.

En af de første udtryk man lærer er 'vindøjet'. Det er den retning hvorfra vinden kommer.

Når sejlene sættes (hejses), bør bådens stævn (for-ende) ligge i vindøjet. (=Lige op i mod vinden)

I de fleste vindretninger kan båden blot fastgøres med stævnen til et punkt på kajen med en kort fortøjning. Efter en kort tid vil båden af sig selv 'hænge bagud' i fortøjnings-punktet i vindens retning.

Når sejlene sættes i 'vindøjet', vil sejlene blafre på samme måde som et flag. Det kan godt larme en del, men det vigtigste er at båden ikke begynder at sejle af sted af sig selv.

Det vil **vi** godt selv bestemme.

SELVE afgangens foregår normalt efter nedenstående fremgangsmåde:

Ved A) Vi vil dreje agterenden så langt ud til den side som passer bedst for den videre sejlads.

Nøjagtig som når vi ville dreje en bil ud af en parkeringsbås.

B)

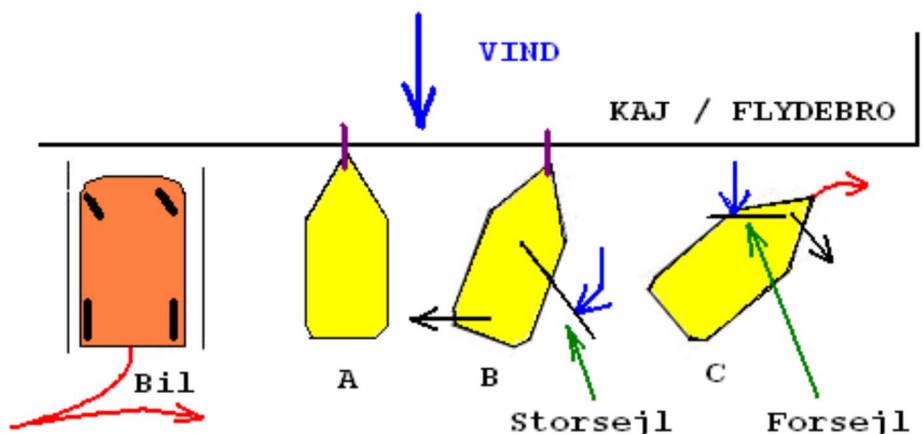
Til dette benytter vi en gast til at skubbe bommen/storsejlet til samme side som vi vil ud, (nemt at huske).

Efter et lille stykke tid, vil vindens pres på storsejlet, have drejet agterenden til den ønskede side.

Oppe på fordækket gør fordæks-gasten klar til at 'lad gå', det vil sige slippe fortøjningen til kajen.

Rorgænger ('dagens skipper/fører') kontrollerer fordæks-gasten ved at råbe 'ER DU KLAR ?'

Fordæks-gasten kvitterer, ved at råbe KLAR.



Hvorfor råber man? Det er IKKE et udtryk for at man er uvenner eller lignende, men disse kommandoer er SÅ vigtige, at begge parter i denne kommunikation skal være 100% sikre på at man har hørt og forstået hinanden.

Det vil ethvert forsikringsselskab kunne tilslutte sig.

På C)

- når agterenden har svajet maksimalt ud, vil der på kommandoen (et brøl) : 'LAD GÅ ! ' ske hele 3 (tre) ting på én gang:

- 1) Forgasten smider fortøjningen ind på kajen, og kvitterer ved at råbe 'LET '.
- 2) Gæsten som har holdt storsejlet ude, sætter sig ned.
- 3) En anden gæst (evt. den samme som har sat sig ned) haler i det forsejl-skøde MODSAT storsejlet i en 2-3 sekunders tid. Også kaldet at BAKKE forsejl. Dette er for at få stævnen væk fra kaj /pæl. Skal drejet være større, holdes i længere tid, indtil rorgængerens er tilfreds med på kommandoen 'OVERHAL FORSEJL'.

At komme i havn:

Når der gøres klar til at gå i havn for at fortøje, gælder også her godt sømandskab.

Godt sømandskab er foruden det faglige, også det at være forberedt og forudseende.

Alene det med at være godt forberedt, så er man godt kørende:

Fortøjninger skal være klar,

1) i fremmed havn altid

- i stævnen 2 fortøjninger, eller en lang som hurtig kan ændres til 2.
- agter også 2 fortøjninger, god ide at de er meget lange, da afstand fra pæle og ind til kaj kan være overraskende lang (På min MARIE er de 12 meter lange med et lille splejset øje forenden)
- på siderne 4 gode fendere, 2 på hver side, lige til at sparke ud når man er passende afstand (20 m.?) meter fra kaj.
- en bådshage bør også ligge klar, bedst på kahytsruffet (= kahyt-taget). Her kan den let nås af alle.
- en kasteline klar på dørken i cockpitet. (abehand (= 'klump' af tov m/sten indeni) + en lang line)
- i en havn uden pæle til agterfortøjning, da også et anker udfoldet klar nede i cockpitet. Se vejledning om klargøring af anker senere i teksten.

2) i egen havn i Gilleleje (når flydebroen benyttes)

- i stævnen fastgøres en meget lang line i prædikestolen, - den anden ende (tamp) på agterklampen. Den lange grønne spiler-line er god til dette formål. Linen benyttes til at holde sejlbåden, når forgasten hopper i land. Linen benyttes især til at skrænse (=bremse, se side 17) båden ved hjælp af den store pæl på hjørnet af flydebroen.

Som man af det ovenstående måske kan fornemme, så er det, at man er velforberedt, det halve arbejde og samtidig en del af et godt sømandskab.

Kommandoer

Når der manøvreres med sejl og ror, er det nødvendigt at kende de kommandoer som benyttes ombord på et sejlfartøj.

Kommandoerne er selvfølgelig forskellige fra sprog til sprog, men kan også være lidt forskellige fra egn til egn.

Hos os har det vist sig, at det vil være fordel, at vi i sejlernskolen benytter helt de samme ord i kommandoerne, da flere af vore elever har/kan/vil opleve at sejle med forskellige instruktører.

Instruktøren er altid skipper ombord. Men i undervisningen delegeres denne opgave ud til rorgængerens som sejler efter instruktørens anvisninger.

Kommandoerne vil derfor på sejlernskolen normalt være fra rorgænger til de øvrige elever.

På de næste sider følger de mest benyttede kommandoer og hvordan de udføres.

Kommandoer ved kursændringer.

På en sejlbåd benyttes oftere FALD AF og SKÆR OP mere end STYRBORD og BAGBORD.

Huskeregler:

FALD AF er til samme side som masten ville falde hvis den ikke var holdt fast med wirer.

FALD AF (evt. xx GRADER / til KURS xxx / til bøje-hus-træ-skib...) !

Her vil båden ændre kurs mere mod læ. (Det vil sige, en kurs mere med vinden).

FALD AF TIL LÆNS !

Her falder båden så meget, at vinden kommer 45 grader skråt ind agterfra (bagfra). Hvis man ser forsejlet slår mærkeligt, så er dette en advarsel at om at have vinden endnu mere lige/ret fra agten. Dette kan i en sejlbåd være en kritisk retning i hård vind, ved en evt. ufrivillig bomning, som kan medføre at flænge storsejl og give andre skader, i værste fald at miste masten.

Kommandoer ved kursændringer, fortsat

SKÆR OP ! (evt. xx GRADER /TIL KURS xxx / til bøje-hus-træ-skib...)

Båden ændrer kurs mere op mod bølgerne /vinden.

(I Jylland kan også høres kommandoen 'SPIDS OP !').

Ved kursændringer skal sejlet normalt indstilles efter den nye kurs og den tilsvarende nye vindretning ind over båden.

Her kan det ofte være en fordel at tilføje følgende, for at undgå enhver tvivl:

skær op /fald af.... OG FØLG EFTER MED SEJLENE !

Kommandoer ved vending.

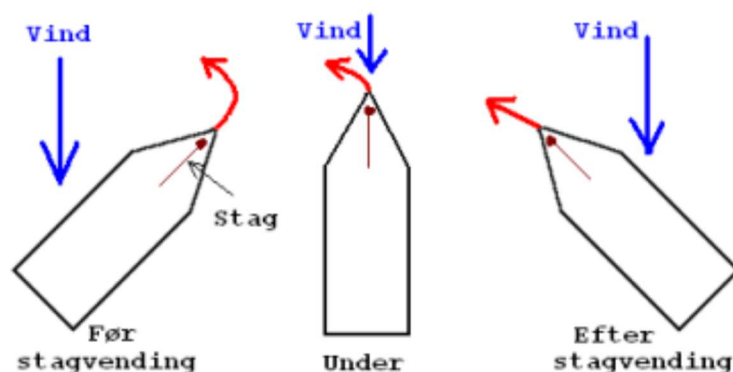
Også kaldet stag-vending, (stag=wiren forrest) som betyder

at under bådens drejning, skifter vinden

- fra at komme ind mod den ene skibsside
- ændrer retning foran om det forreste stag,
- til vinden kommer mod den anden skibsside,

Til vendinger kræves en forberedelse.

Derfor er denne kommando delt i 2 (to).



1) KLAR VENDE !

Eleverne klargør skøderne til forsejl, lægge skødet klar helst 2 gange HØJRE rundt det ledige skødespil, Når dette er klaret, meldes fra begge elever ved skøderne: KLAR !

Herefter kommer den anden del af kommandoen:

2) LÆ !

En pudsig kommando, men som egentlig er en forkortelse af den oprindelige kommando som lyder 'Jeg tager rorpinden ned mod LÆ'. Det vil sige nu påbegyndes drejet.

Særlig inde i en havn, kan det være nødvendigt at fortsætte et meget skarpt drej hele vejen rundt (op til 180 grader) også efter vendingen. Her kan forsejlet nemlig give os en ekstra hjælp rundt i drejet. Kommandoen er her derfor udbygget: KLAR VENDE, og BAKKE MED FORSEJL !

For at sikre at gæsten/eleven har bemærket tilføjelsen, som kvittering, svare KLAR, - JEG BAKKER

I forbindelse med BAKKE MED FORSEJL, så forbliver forsejlet fastholdt i skødespillet,

- indtil rorgænger er sikker / tilfreds med det skarpe drej, hvorefter kommandoen er OVERHAL FORSEJL ! som betyder at forsejlet flyttes fra den luv til den læ side.

Ps. I stedet for ordet 'FORSEJL', kan ordet 'FOKKEN' eller 'GENUA' benyttes.

Kommandoer ved bomning.

Også en slags 'vending', men her skifter vinden fra at komme ind i mod

- den ene skibsside
- agten om skibet
- til den anden skibside.

1) KLAR BOMME !

også her skal forsejl-skøderne klargøres. Endvidere skal storsejlskødet hales helt hjem, for at undgå at bommen får lov til at have et for stort 'friløb' i sit slag under bomningen. (Hvis EJ halet hjem, kan storsejlet i hård vind flænge og andre kan komme til skade.) Når storsejlskødet er halet helt hjem, meldes: KLAR !

2) LUV ! (Hvilket her følgelig forkortet betyder at rorpinden bliver ført op mod luv).

Obs: Vor sejlbåd 'BRYDER SIG IKKE OM' at falde af. (At dreje båden til læ /væk fra vinden) Det skyldes bådens balance (tryk på storsejl og forsejl) og dens lange køl. Hvis båden selv kunne bestemme, - ville båden meget hellere dreje op mod vinden. Husk det !!!

Når det er stille vejr har nogle tendens til at glemme/ undlade kommandoerne. Men det er netop under oplæring vigtigt, at alle elever får indarbejdet de benyttede kommandoer, således at kommando-sætningerne sidder helt inde på den inderste del af rygmarven.

For det er under hårdt vejr, hvor der er en ufattelig larm fra bølger og vind at ovenstående kunnen virkelig får sin betydning, - ellers kan det gå rigtig galt !

Det er vigtig at kommandoerne bliver sagt ensartet. De skal også siges /råbes højt. Når det blæser end 16-17 m/s kan en kommando vanskelig høres mere end 1-2 meter !

Heraf følger ganske klart endnu engang:
 ensartethed i kommandoer,
 kommandoer siges / råbes højt,
 kommandoer skal være inde på rygmarven
 alle er vigtige faktorer ved sikker sejlads.

Lidt om vindretninger.

Hvis sejlbåden har retning LIGE mod vinden, så vil sejlet blot blafre. (Også kaldet båden ligger i vindøjet). Det gør ingen nytte. Først når retningen er ca. 45 grader væk fra vindretningen /vindøjet så vil vinden gøre nytte på sejlene.

Her er storsejlet /bommen strammet godt ind. Forsejlet er 'halet hjem' (strammet) ligeså.

Når vinden kommer LIGE FRA SIDEN kaldes den 'halv vind', og her er storsejlet og forsejlet slækket lige akkurat så meget at sejlene IKKE blafre. Herved trækker sejlene optimalt / bedst båden fremad.

Når vinden er endnu mere fra agten, slækkes sejlene endnu mere.

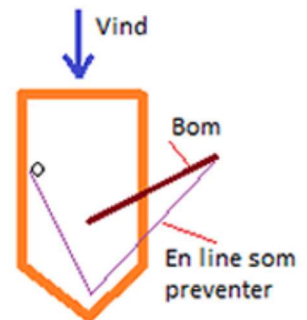
Når vinden er LIGE fra agten /plat læns er sejlene slækket helt ud.

Plat læns er en lidt farlig retning, særlig når vinden er stærk, her kan man opleve en UFRIVILLIG bomning.

En 'preventer' kan eventuelt monteres.

(En line fra bomnok hen til forklampen og retur til fokkespil)

Men det vil instruktøren en dag ved moderate vindstyrker vise eleverne.



Vindens retning fra:

Ret for

Bidevind /foran for tværs

Tværs

Agten om tværs

Ret agtenind

Bådens retning sejler:

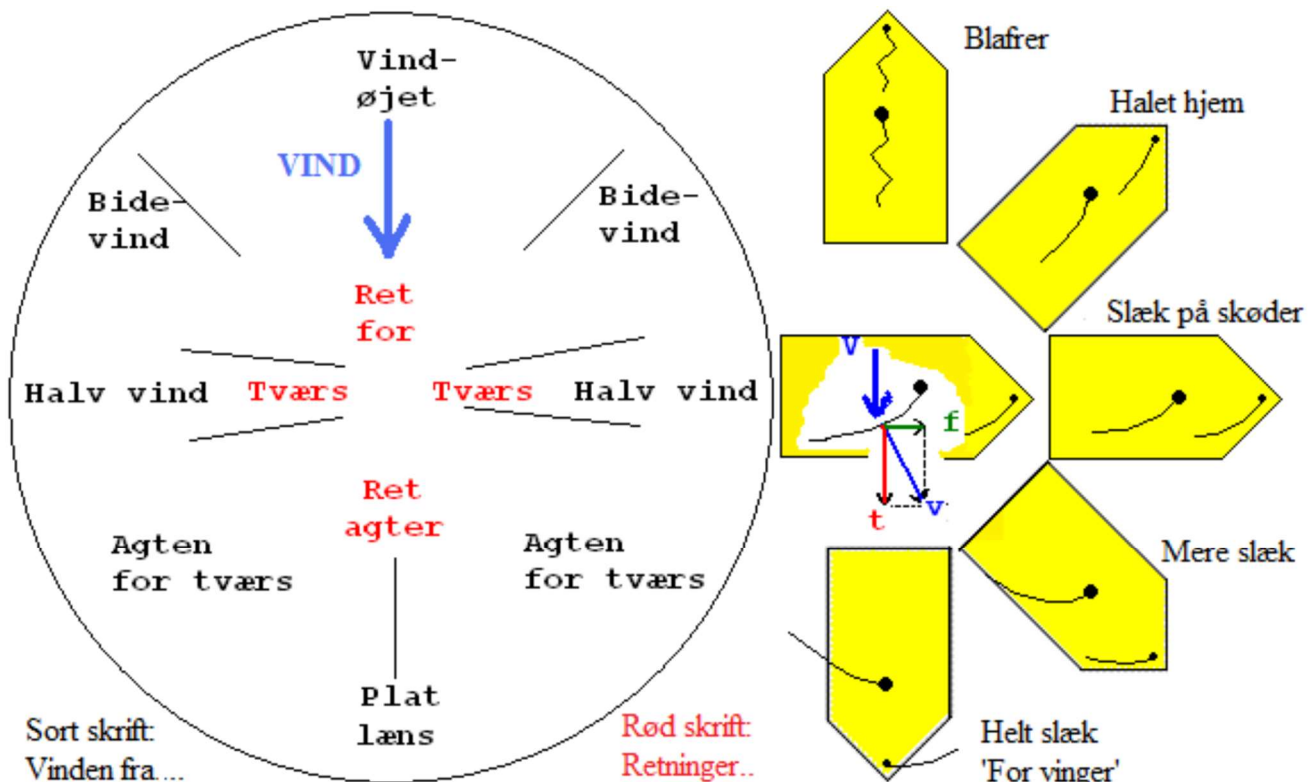
Lige i mod vinden /vindøjet Sejlene blafre.

Hård bidevind / bidevind /bidevind med lidt slæk på skøderne

Halv vind, mere slæk på skøderne

Læns /slør, meget mere slæk på skøderne

Plat læns, sejlene til hver sider: 'sejler for vinger'.



Vindens virkning på sejlene

På tegningen, den midterste af de gule både, viser den tykke blå pil 'V', vindens retning.

Den virker med et tryk på sejlet som tegnet med en tynd blå pil, 'v'. Suget på bagsiden af sejlet virker rent faktisk med endnu større kraft end trykket på forsiden, lidt overraskende.

Skal man se 'matematisk' på sagen, se tegning, så kan den lille blå pil (v) (vindtryk) 'erstattes' af en fremadgående grøn pil 'f' (frem) og en tværgående rød pil 't'. (til siden/sidelæns)

Den grønne 'f' får sejlbåden til at sejle fremad. Den røde 't', skulle få båden til at gå sidelæns, men det gør den heldigvis ikke, da vi har en god lang køl på vor skolebåd, som hindrer dette.

Vi vil gerne have at den grønne pil 'f' var længere. Det kan vi gøre ved at hele tiden, på de forskellige kurser, at slække så meget som muligt på sejlene, UDEN at sejlene blafre.

Men modsat, ønsker vi at sejle så tæt til vinden som muligt (mod vinden, bidevind), bliver vi her trods alt nødt til at hale mere hjem på sejlene.

Med andre ord: Sejle bidevind, er at sejle så TÆT til vinden som muligt, UDEN at sejlene blafre.

Navne ved masten, og hvad de 3 liner bruges til



Eksperiment, styre uden ror:

Når båden sejler halv vind /vinden kommer tværs ind, så kan man rent faktisk styre sejlbåden ved sejlene alene, uden brug af ror. Ikke særlig hurtig, men giver en meget god forståelse for vindens virkning og kræfter på båden. Bind roret fast eller hold det bare midtskibs med hånden:

Hvis man slækkede helt ud på STOR-sejlet, så vil vindens fortsatte tryk på forsejlet og forskibet vil dette langsomt få båden til at styre væk fra vinden.

Modsat hvis FOR-sejlet slækkes helt ud, så vil vind-trykket på forskibet være mindre, - og båden vil langsomt dreje op mod vinden.

Det sidste er godt at vide, når man i et drej inde i havnen er kritiske få meter før en pæl eller andet, og man vil lave en stagvending, OG bådens fart er lille, (da er rorets virkning også lille) - så kan man herved bedre hjælpe båden rundt ved hurtig at slække på forsejlet.

Ligge underdrejet

Benyttes når en ene-sejleren ønsker en hvil eller når det blæser stærkt. (og da gerne med rebete sejl)

Den nemmeste måde at gøre det på, - er at lave en stagvending UDEN at slække fokken.

Samtidig bør der hales mere hjem på storsejlet.

Og nu kan roret slippes (!) og båden har fået en 'balance'-kurs :
Hvis båden falder af, vil storsejlet presse båden op mod luv,

eller modsat

hvis båden skærer for meget op, vil det 'bakkede' forsejl presse båden mod læ.

Båden gør kun en lille fart fremad. Dette er ofte benyttet af ene-sejlere på de store have når de i stormvejr ville 'ride stormen af'.

Mindske fart, klodshale.

Ønsker man at mindske farten ved lige-ud-sejlads, mens sejlene er oppe, kan dette gøres ved at klodshale storsejlet, og lade fokken blafre.

(klodshale = hale i skødet så meget som over hovedet muligt, kaldes også at hale tot).

Forklaringen, er at vindens FREMAD-virkende kraft (den grønne) fra sejlet på båden bliver meget lille.

At klods-hale storsejlet kan pudsigt nok også benyttes med vind fra AGTEN.

Har man forstået begge punkter ovenstående, så er man allerede i gruppen for avancerede sejlere !

Mindske fart, zigzag.

At mindske farten kan også gøres ved at sejle båden voldsomt zigzag. Hold roret helt ude i den ene side, tæl til 5, drej roret hurtigt helt over til den anden side, tæl til 5, osv. osv. Ror-bladet virker her som en kæmpe-bremse-plade nede i vandet. Virker bedst når storsejl er klodshalet eller nedtaget.

Rebe sejl.

Hvis det blæser så meget at båden krænger med dælskanten under havoverfladen, så giver det alt for meget modstand i vandet. Båden bliver nærmest 'trykket nedad' af vinden, så båden 'tror' den vejer meget meget mere (!). Det kan derfor bedre betale sig at gøre storsejlet mindre, = at rebe.

Følgende om rebning kun for IF-båden :

Vi har (juni 2019) fået lavet mange ekstra liner til storsejlet således vi på IF-eren kan rebe nede fra cockpitet !

MEN inden vi begynder rebning, er det en god idé at løfte bommen ved masten helt opad.

Herved får vi et bedre udsyn og i tillæg mindsker muligheden for at få bommen i hovedet !

Først slække helt ud på storsejls-skøde, samt også bom-nedhal og kickingstrap heeeelt ud.

- 1) Hal i linen i bb-side "BOM OP" (rød line)
- 2) Hal i "REB 1 FOR"
- 3) Hal i "REB 1 AGT"

Da bommen er ca. 3, 5 meter lang, gange ca. 1,2 meter op, giver det ca. 4 kvadratmeter mindre sejl.

Hvis det blæser så meget at reb 2 er nødvendig, er næste sæt godt 2 meter oppe, således at vi kan gøre storsejlet i alt endnu ca. 8 kvm. mindre.

- 4) Hal i "REB 2 FOR"
- 5) Hal i "REB 2 AGT"

På denne måde er vi i Gilleleje i stand til at sejle i stort set al slags vejr. Det kan dog blive en kold og våd fornøjelse.

Til sidst bør bom-nedhal og kickingstrap hales hjem igen, samt 'samle sejl som er til overs' med de små rebeliner, men endelig ikke for stramt.

I skolebåds-regi, da vi laver rigtig mange vendinger, sejler vi som regel næsten altid med fokken.

På tur og kapsejlads benyttes genuaen mest. Her vil man normalt vente med at skifte til fokken til efter rebning af storsejl første gang, for genuaen er en rigtig god trækker.

Instruktøren vil vise rebning i praksis, først inde i havnen, senere på åbent hav.

Styre efter kompas.

Det kan være nyttig at kunne styre efter kompas på større vand, for eksempel hen over Kattegat. Men gælder også i diset eller tåget vejr.

Eller hvis man sejler i snævre farvande såsom Roskilde Fjord, hvor man skal finde den RIGTIGE bøjede ud af de mange bøjede som står der ude foran.

Hvis man kan huske den enkle regel:

HVIS man ønsker at styre til en Større grad, skal man dreje til Styrbord.

Lad os sige du styrer 185 grader, og du gerne vil holde 190 (som er et Større tal), - så drej til Styrbord. (Hvis det er til en mindre grad, - da bagbord. Men Styrbord-Større (SS) er nemmere at huske.)

Det kan være utrolig trættende at kikke på kompasset hele tiden. Gør i stedet det, få båden et kort øjeblik til at holde den rigtige kurs, prøv straks om du kan finde et hus, skovkant, eller hvis ingen land forude, da en karakteristisk sky. Skyen, selv om den flytter sig, så kan den sagtens bruges i 5-10-15 minutter, check et blot et par gange ned på kompasset i mens. Det er væsentlig mindre trættende.

Uheld, knækket mast.

For at undgå en knækket mast, kan det betale sig at checke wirene om foråret når masten sættes. I løbet af året bør vantskruer og bolte tilses jævnlige. Vær i sær påpasselig med at splitter er tapet til. 'Nøglerings-splitter' kan være farlige. Disse kan let trækkes ud ved at en sko hænger fast i nøglerings-splitten når skoen passerer forbi. Derfor bør alle splitter være tapet til.

Skulle masten knække, er den største fare herefter, at masten banker ind i skibssiden som en rambuk. Masten skal derfor hurtig under kontrol. Sejl fjernes så båden ikke slæber rundt med denne under vand. Pas endvidere på at løse wire og tovværk ikke kommer ind i skruen.

Uheld, øvrige.

Af hensyn til besætningen, og ikke mindst dig selv, bevar roen, udtænk en velegnet løsning.

En lækage kan løses ved at trække et sejl henover hullet.

Nødraketter, de røde, skal KUN bruges ved overhængende fare for skib og besætning.

Ellers benyt de hvide eller grønne raketter for at tilkalde almindelig hjælp. Vhf-radio er bedst.

Kom sikkert ombord /fra borde.

Når båden ligger langs med en kaj, så gå altid ombord /eller fra borde der hvor bådens vant er placeret, - for så kan du med din ene hånd holde fast i vantet i mens, uden at falde !

Er båden fortøjet således at den ligger med stævnen ind mod kaj, så benyt en ekstra line fra kaj til bådens fokkespil. Linen strammes op således at afstand fra kaj til stævn er lille. Herved er faren for at du falder i vandet minimeret.

Denne line kaldes af mig her lokalt i Gilleleje for 'storm-fortøjning' som i virkeligheden er et spring. Det kan du læse mere om nederst under 'Værktøj + gode ideer' side 28.

En lille detalje: Det hedder fortøj~~et~~, og ikke fortøj~~ret~~, - det er noget med en ko ...

Uheld, grundstødning. Se side 19.

Sikkerhedsudstyr.

Her følger en liste (i alfabetisk orden uden prioritering, da alle punkter bør have ombord)

Anker, forbindingskasse (=nødhjælpkasse) ildslukker, (hvis kabys, da også et brandtæppe), kompas, livliner, lygte, lænsepumpe, nødraketter, pøs (=en stærk spand m/hank), redningskrans, redningsveste/svømmevest m/fløjte gerne m/lys, værktøj, reserve af sjækler blokke skruer mm. søkort, tågehorn. Herudover vil en VHF-radio være et stort plus, ligeså en GPS.

Slæbning.

At slæbe er ikke vanskelig, men kan være farlig. Her et par punkter at være meget opmærksom på:

Særlig start på en slæbning kan være rigtig farlig:

Slæberen og den slæbte båd kan let veje fra 2 til 6-8 ton hver. Man kan sagtens se situationen når slæberen går fremad med kun 2 knob, - og den slæbte ligger stille:

Linen strammer pludselig op med et voldsomt ryk: Her skal man bestemt ikke have arme og ben ind i mellem tovværk og klamper.

Mange klamper og personer er blevet skadet ved denne uvidenhed. Også kaldet dårligt sømandskab. Selv kun 2 knob ved start er en alt for høj en fart, - selv om det ser langsomt ud.

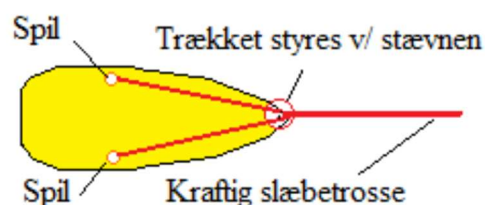
Så derfor: Farten skal være så lav som overhovedet muligt ved opstramning af slæbetovet.

En anden klassiker er at få slæbelinen i skruen. Resultat: Nu er der to både i alvorlige vanskeligheder. Hold den løse del af slæbelinen i løs hånd indenbords, - indtil den er strammet op.

Linens længde bør i bølgegang afpasses med x gange bølgelængden, således at begge både går opad samtidig, og begge går nedad samtidig i bølgerne.

Slæbeline-fastgørelse.

Benyt sejlbådens stærkeste punkter, normalt skødespil til forsejlet. Den tykke slæbetrosse fastgøres lige foran stævnen på line som på forhånd er klargjort som følger:



En lang line fastgøres på det ene skødespil fremefter til lidt foran stævnen og retur til det andet skødespil. Selv om det slæbte skib selv skal styre, benyt lige vel en line til at 'styre/holde' slæbelinen oppe ved stævnen.

Som nævnt, under slæbning skal den slæbte båd stadig styre.

Ved anløb af en havn bør linen kortes op. Da den slæbte båd jo INGEN BREMSER har, skal farten nedsættes, og i sær afpasses med opskud for den slæbte båd før anløb af kajen.

Opskud betyder den afstand som båden tilbagelægger - før båden standser af sig selv.

Stå sikkert på fordæk

Da fordækket ofte er (meget) skrå, er der stor risiko for at glide/skride.

Derfor gælder det ALTID at placere den ene fod HELT ud til bådens kantliste. Her kan foden ikke skride længere

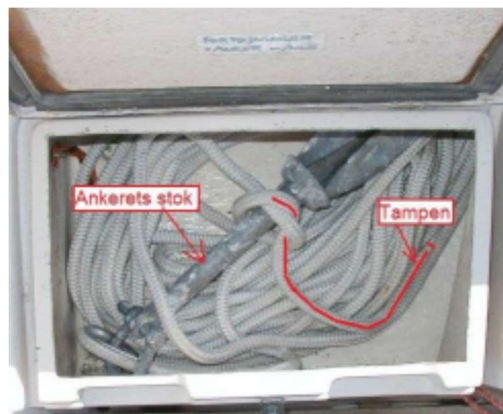


Opkvejlning af anker.

Et anker skal på IF-eren ligge i bagbords kistebænk agter. Det skal ligge således at ankeret kan benyttes på nul-komma-fem. For at dette kan tilgodeses, skal ankerlinen kvejles (opsnoet) sådan at kvejlet ligger med ANKERET øverst.

Den anden ende af ankerlinen skal som 'kvittering' bindes omkring ankerstokken (det lange lige stykke på ankeret) med en enkel (børne-) knude. Se billede til højre.

('Enden' af et tovværk kaldes 'tampen'.)



Klargøring til brug af anker.

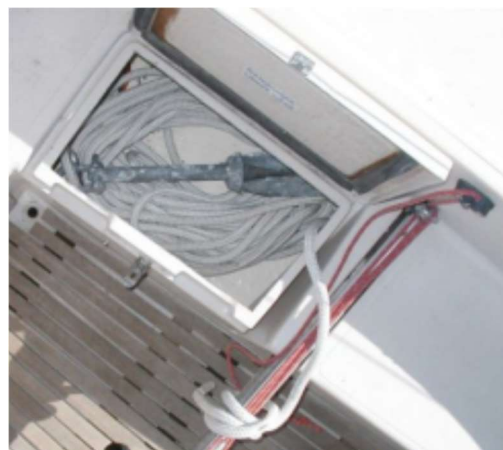
Ved anløb af for eksempel en fremmed havn hvor man ikke har en pæl agter, men benytter et anker, skal ankeret derfor være klar til brug.

Ankeret tages op, fligene slås ud, og låses med drejeskiven.

Tampen (enden af ankerlinen) fastgøres, her på billedet ses at man har benyttet et dobbelt halvtik på storskøde-broen.

Kast anker, således at ankerlinens længde bliver mindst 4 x vanddybde. Ellers vil ankeret ikke kunne holde båden (!)

Bemærk, vor ankerline har **indlagt bly**, bedre end en tung kæde hvor snavs og jord sætter sig fast.



Opklaring efter sejlads.

Storsejlet foldes pænt på bommen. Her kan det være en fordel at sejlet er foldet hver anden gang til hver side oppe ved masten først.

Herefter foldes resten af storsejlet, og her bedst ved at trække sejlet agterover mens der foldes. Bom presenning monteres.

Forsejlet kan, hvis man er passende adræt, foldes på fordækket. Det er det hurtigste. Se vejledning nederst denne side.

Faldene, og det gælder begge fald, skal snoes udenom vant som vist på billede.



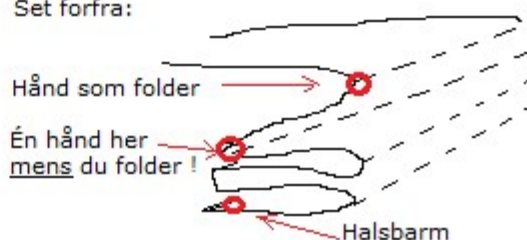
- 1) Forfra ind mellem vant (wire) og flagline.
- 2) Udad og rundt fremefter
- 3) Fastgøre på spilerbøjlen
- 4) Storsejlsfald til Styrbord, og fokkefald til bagbord.

Folde forsejl (Kun IF-eren)

Folde forsejl og i sær den lille fok kan sagtens udføres på fordæk hvis den éne på knæ helt ude på fordæk, den anden langs kahyt.

Når sejl foldet som vist, derefter at folde fra skødebarm (agter) (Halsbarm ligger normalt forrest) Herved er halsbarm klar til næste gang som det forreste og nemmeste.

Set forfra:



Vigeregler.

To sejlbåde styrer mod hinanden, således at den ene har vinden ind fra styrbord, og den anden har vinden ind fra bagbord. Den båd der har vinden fra bagbord skal vige.

To sejlbåde styrer mod hinanden, de har begge vinden ind på samme side, således at den ene både luv) er nærmere vinden end den anden (som er i læ). Den båd som er i luv skal vige.

En båd som indhenter en anden båd skal vige. (Gælder også en sejlbåd som indhenter motorbåd)

En sejlbåd og en maskindrevet båd sejler mod hinanden, så er det den maskindrevne som skal vige.

Men lad nu være med at sejle lige ind foran en stor damper, her gælder andre regler omkring godt sømandskab, herunder manøvreevne, regler om dybgående skibe, skibe som slæber, fiskeskibe med flere.

For at se om man er på kollisionskurs foretages gentagne pejlinger (retningen) til det andet skib. HVIS pejlingen til skibet er den samme, er det fare for en kollision ! Find ud af hvem skal vige ! Hvis det er dig selv, så husk at vige i god tid.

Om vinteren holdes kursus i teori om søvejsregler og navigation med meget mere.

Lidt om søkort.

Når det en dag er stormvejr eller øsende regn, så tag søkortet med indenfor for at lære et par småting.

Havdybder:

Det 'mørkeblå farvet vand' langs med kysten er meget lavt vand, på de fleste søkort under 4 meter dybt.

Det med 'lyseblå farvet vand' er så vand der er mellem 4 og 6 meter dybt.

Det 'hvide vand' er derfor mere end 6 meter dybt. Længere ude vil man kunne se tynde linjer som bugter sig. På disse linjer er der med passende afstand skrevet '10', '20' eller '30', som her betyder 10, 20 eller 30 meter dybt. Inden for Skagen er alle dybder gældende ud fra 'Middelvandstand'.

Fyr:

Kik på Nakkehoved fyr. Her står skrevet: FI(3) 30s 54m 20M. Flash er engelsk for 'blink' forkortet som 'FI'. Så det hele betyder derfor:

Blink 3 gange hvert 30 sek, lyspæren sidder 54 meter over havoverfladen, og lyset kan ses 20 sømil.

Bøjer:

Dem er der mange af, lige udenfor havnen har vi en grøn (den med én spids opad) og rød (lidt firkantet). (Den røde er ofte væk ifbm. sand-udgravning i indsejlings-renden)

Det gælder den regel at man skal have de grønne til styrbord, og røde til bagbord, NÅR man sejler IND. Bøjer er beregnet til store skibe. Skolebåd stikker kun 1,22 m, kan vi sagtens 'snyde' her ved de to bøjer lige udenfor Gilleleje Havn, - da vi er 'stedkendt'.

Lidt længere mod nord ses en bøjle med to spidser nedad, memoteknisk smart, en syd-bøjle som står SYD for det store lave område nordefter (for store skibe).

Længere nord, ca. 5 cm på kortet, ses en bøjle med to spidser OPAD, og det er nord-bøjle, - smart ikke? Den står NORD for det lave vand. Sådan fungerer vore bøjer. På teorikurset til vinter kan du lære mere.

Udkik.

At der skal være udkik ombord, siger vel sig selv. Men sikre dig at pågældende på posten også kan se, eventuelt ikke er farveblind. Hvis denne benytter briller og der er masser af regn eller søsprøjt, måske vælge en anden til jobbet i den periode ...

Udkik skal kunne høre (!), da det er vigtig for eventuelle tåge- eller manøvresignaler med lyd.

Udkikken skal også være opmærksom på farvandet agterover, og ikke mindst bagved vore store sejl !

Søredning.

En indkommen nødmelding enten via politi eller Lyngby Radio går videre til SOK, Søværnets Operative Kommando. Nu ændret til VFK (Værn Fælles Kommando) VFK har til rådighed Søværnets og Marinehjemmeværnets skibe, redningsfartøjer ved den jyske vestkyst og Bornholm, andre statsskibe samt helikoptere.

Alle er forpligtiget til at hjælpe (hvis muligt) såfremt andre kommer i nød. Med 'hvis muligt' menes at en lille sejlbåd nok ikke kan hjælpe et stort handelsskib når denne er i nød.

Lidt om sikker navigation.

Om vinteren holdes kursus i teoretisk navigation. Her skal blot nævnes to gode regler:

Du skal vide hvor du selv er, og sejler hen i mod PÅ 2 (to) forskellige måder.

For eksempel:

Stemmer den retning (kurs) og den afstand som du har tilbagelagt på søkortet, også med det som du ser omkring dig ...

Når en ny kurs et sat efter et drejepunkt/waypoint, check altid også om retningen ser rigtig ud.

(Er det rigtig at båden styrer i retning mod et højdedrag eller en skovkant eller, eller ...?)

Langt ude på havet: Benyt da gerne et vækkeur (æggeur) til at varsko hvornår den næste bølge burde dukke op, så udkikken der holder et skærpet udsyn.

Vær altid mindst et skridt foran i din planlægning.

For eksempel: Når vi ankommer den bølge, skal vi på kurs xxx. Det skal du vide INDEN du er der !

Vagthold.

Er det en længere sejlads, find ud af hvem skal sove hvornår. Sørg her for at den mest erfarne har vagten der hvor sejladsen er vanskelig, enten på grund af stærk trafik, smalt farvand eller at det er nat og helt mørkt.

Aftal hvornår og under eventuelt hvilke forhold at skipper skal vækkes.

Gennemgå sejlplanen med besætningen så de er forberedt.

Søsyge.

Det skal på ingen måde gøres til det store problem, - for søsyge oplever vi heldigvis nærmest ikke.

Men et par hint er jo altid godt at komme med :

Ombord skal man sidde godt, forstået på den måde at man ikke skal sidde og 'dingle' fra side til side. Prøv at få en god støtte i ryggen.

En klassiker er, hvis man taber et eller andet ned på dørken (gulvet) så skal man IKKE BØJE KROP og HOVEDET nedad.

For det betyder at når skibet i forvejen krænger for eksempel 17 grader, og du selv bøjer kroppen og dit hoved 24 grader nedad, SÅ SKAL den stakkels balance-nerve som sidder inde bag øret til at lave de store beregninger, $17 + 24$ er $7+4$ som giver én i mente, hertil $1+2$ +mente giver 4, altså 41 grader har dit hoved bøjet sig nedad.

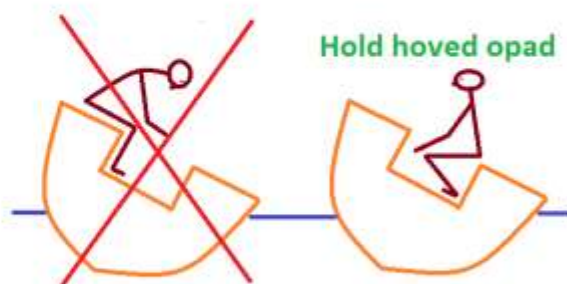
I næste halve sekund har båden krænget for eksempel 16 grader og dit hoved endnu mere 36 grader.

Jeg har set granvoksne mænd og gamle sejlere 'stå af' ved denne måde at bøje hovedet nedad.

HVORDAN får man så fat i det man har mistet på dørken ??

Jo, ganske enkelt ved bøje BENENE sammen, holde hovedet op, så kroppen + hovedet bliver lavere, og armene er lange nok til at hente det man har tabt.

Herved kan balancenerven i øret nøjes med at **kun** at holde rede på bådens krængning, smart ik' ?



En anden klassiker er, man bliver våd, eller bare kold, og hvis man også er træt, - så er man et lettere offer for søsyge.

Så derfor: Bliv ikke våd, bliv ikke kold, undgå at blive træt. Ved længere sejladser, få lidt hvile, bare en halv time gør underværker.

Vore undervisningsaftener er heldigvis ikke særlig lange. Men undgå ligevel at blive kold. Det er i begyndelsen *helt almindelig* måske at blive lidt *utilpas*. Her er det bare at du spørger din instruktør om du må få lov til at sidde lidt ved roret. Det giver en helt anden føling, og du kan følge med i at:

Nu går bølgen opad, nu går bølgen nedad, - og din utilpashed forsvinder som dug for solen.

Det er her at de andre elever ombord IKKE skal spørge: ER DU SØSYG ?? For hvis man ikke er søsyg, så bliver man det. Med andre ord, man TALER SLET IKKE om søsyge ombord. **HUSK det ! !**

Forhold ved anløb af en fremmed havn.

Kik i havnelodsen som er en tyk bog med ca. én side pr havn. (Komma's Havnelods, ca. 500 kr.)

Her står stort set alt hvad der er værd at vide om hver en havn.

En tegning over havnen, alt fra størrelsesforhold, vanddybde i havnen, hvordan man bedst kommer ind.

Hvor gæstepladser er placeret, toiletter, havnekontor, samt om man kan købe dieselolie, om der er købmand, restaurant ect. ect. Også lidt om stedets historie og seværdigheder.

Men først skal vi gentage hvad vi tidligere har nævnt:

Fortøjninger skal være klar. Erfaring: Gør det i GOD tid inden anløb. Pludselig er du der.

- i stævnen 2 fortøjninger, eller en lang som hurtigt kan ændres til 2.
- agter også 2 fortøjninger, god idé at de er MEGET lange, da afstand fra pæl og ind til båden kan være overraskende lang
- på bådsiderne 4 gode fendere, 2 på hver side, lige til at sparke ud når man er passende afstand (20 m?) meter fra kaj.
- en bådshage bør også ligge klar, bedst på kahysruffet (= taget). Her kan den let nås.
- en kasteline klar på dørken i cockpitet eller på kahysruffet (=kahyt-tag). (Abehand +et spilerskøde)
- i en havn uden pæle til agterfortøjning, da også have et anker udfoldet klar nede i cockpitet.

Gå ej med bare fødder ved havnemanøvre, hav sko på, ellers kan du stort set være sikker på at slå dig gevaldig på en af dine mange (10?) tæer !

I sjældne tilfælde kan man opleve at havnefogeden anviser en plads hvor man kan ligge.

Hvis du ikke er tryk med sejlad med sejl inde i havnen, så start motor i god tid, så den er driftsstabil.

Mange havne har en 'forhavn' med rimelig god plads. Vent med at tage sejlene ned til du er inde i forhavnen, så slipper din besætning ude på fordækket at hoppe op og ned i de store bølger udenfor havnen. Sejlad i havnen bør ske med passende lav fart.

For at finde en ledig plads, ofte markeret med grønne skilte, så kan det være en god idé at sejle rundt, finde pladsen, og DEREFTER planlægge for gasterne hvordan anløb af pladsen skal foregå.

Vælger man at ligge udenpå en anden båd, så forhør dig om det er i orden, mest for om de er klar. til at tage i mod dine fortøjninger. Endvidere lægger store både sig udenpå store både og små både udenpå små både ...

Fortøjninger på anden båd ved klampe eller pullert sker bedst med brug af et pælestik. Al regulering af længder på tovværk foregår derefter på egen båd. Fortøjning til søgelænder er ikke velset.

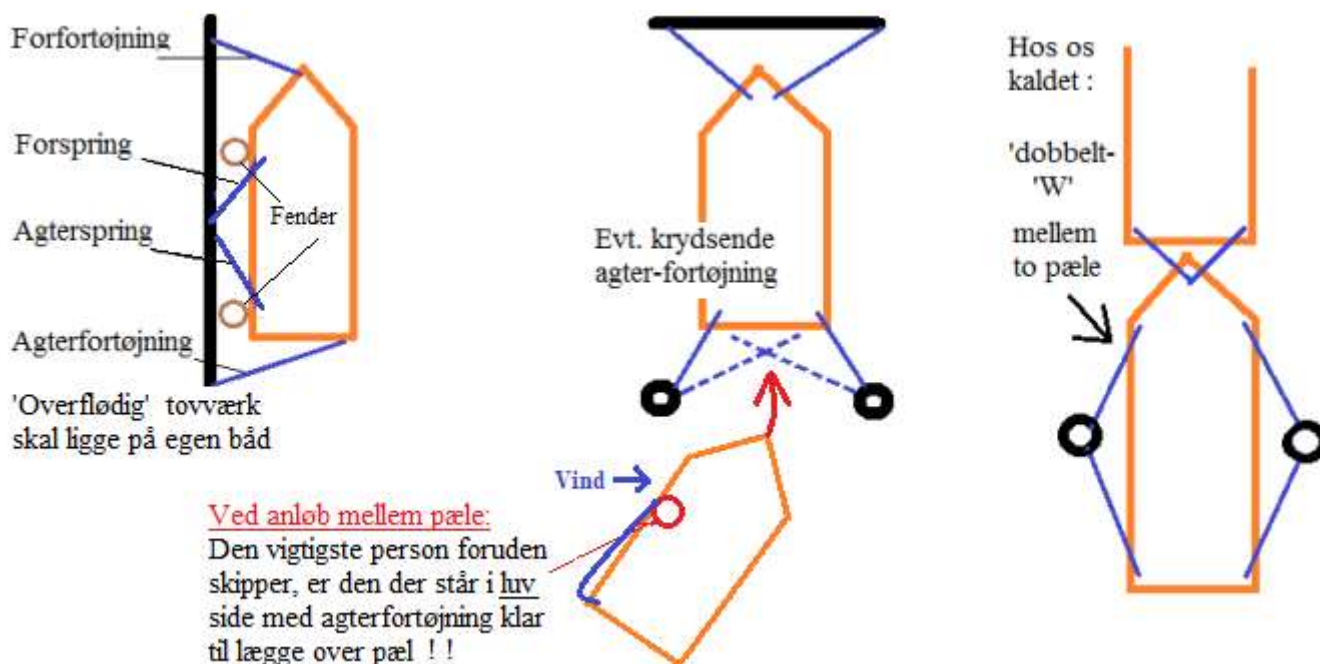
Hvis mange både udenpå hinanden, så bør hver ca. 4. båd have en fortøjning helt ind til land for at mindske presset på de indenfor-liggende fortøjninger. I Ballen havn på Samsø kan opleves over 13-14 både udenpå hinanden !

Når man herefter går i land over de indenfor-liggende både, skal dette ske over FORDÆKKET, og selvfølgelig med meget lette fodtrin. (Selv lette fodtrin lyder som elefanter nedenunder dækket).

Husk at tørre fødder godt af for sand og smuds inden man går ombord igen, og især på andres både ! Udvis særlig forsigtighed ved forhaling (=flytning) af egen og andres både. (pga. forsikringsansvar).

Fortøjning

Her følger tegning af forskellige fortøjnings måder:



Den til venstre er stort set den som skolebåden har i vor egen havn, (blot med stævnen anden vej).

Det vi skal bemærke er:

Forfortøjning og agterfortøjning har til formål at holde båden IND til kaj.

Forspring og agterspring har til formål at hindre at båden i at RUTSJE frem og tilbage, det vil ske når vinden ændrer retning eller ved bølger langs med båden.

Den midterste er mest almindeligt i en havn med fritidsbåde. Hvis der er lang afstand ud til de bagerste pæle, så bliver agterfortøjning ofte krydset for at hindre at agterenden 'ligger inde hos naboen'. Har du en lille båd, - så køb rigtig lange agterfortøjninger !

Men her for at fastslå at DEN VIGTIGSTE mand ombord når man går ind på plads **mellem to pæle** i havnen, - er foruden skipper, den person som står med AGTER-FORTØJNINGEN i **LUV** side. ! Denne står gerne lidt længere fremme, der hvor båden er bredest, gerne med en bådshage, så fortøjningen kan komme op over pælen, mens båden (langsomt) glider ind på plads mellem pælene. Herefter hurtig vær klar til at skrænse (bremse) ved at holde agterfortøjningen ned omkring agterklampen én halv omgang. Du kan selv finde ud HVORNÅR du skal skrænse, ved at kikke fremad (!), - og selv bedømme hvornår stævnen er helt fremme ved kaj-kanten ... (Skrænse, se side 17)

Fortøjning til højre er bestemt højst ualmindelig, men bliver benyttet når flere skolebåde er på fælles togt og at man vil udnytte de få pladser som findes i de små havne.

I Marstrand nord for Göteborg benyttes en (meget beskidt) AGTERLINE som er fastgjort til en cementklods på havbunden godt 15-20 meter vinkelret ud fra kajen.

Den anden ende er fastgjort inde ved kajen. Man sejler derfor helt hen til kajkanten med stævnen, og med en bådshage får man fat i agterlinen på kajen, og med hånden/bådshagen 'kravler' man udad på linen hvor man til sidst strammer op og fastgør agter. (Benyt handsker)

Andre havne kan have en flydebøje med stor krog, 10 - 15 meter ud fra kajen, - igen her at fastgøre sin agterfortøjning. Hvis båden har et højt fribord, - kan kræve at man har lange arme !

Se et hjælpemiddel til højre som kan købes : (Næste side)

I fremmede havne kan man i stedet for pæle agter, se bøjer som vist :



Det kan for både med et højt fribord være svært at nå ned til 'øjet' på bøjen. Hertil findes et hjælpemiddel som vist



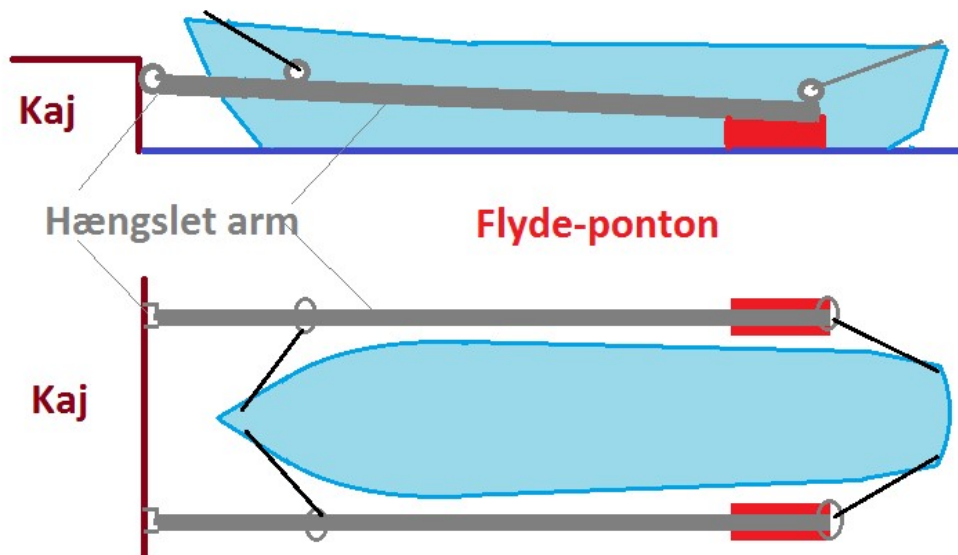
Hængslede arme

De viste arme som stikker ud fra kajen, bliver holdt oppe af de røde flyde-pontoner.

Hvis man forsøger at gå ud på armen, vil armen synke ...

Bemærk fortøjningerne, de er på en måde 'omvendt' sat.

Benyttes meget i Sverige, men findes også i Danmark.



Fortøje til klampe - men bemærk:

I den følgende billede-serie laves en rundtørn + 2 (to) 'zigzag', FØR man 'låser' fortøjningen. HVORFOR?

HVIS man låser fortøjningen allerede efter første 'zig', risikerer man at linen har strammet sig så voldsomt op omkring den først 'zig', - at man ikke kan løsne fortøjningen igen !

Fortøje til klampe

Her ses hvordan fortøjning lægges omkring en klampe.



Rundt én gang



så en zig (skrå over)



- og en zag (ialt én zigzag)



- først her 'låses' tovværket

Skræense (=bremse med en line)

Det at 'bremse' / 'holde igen' med en line, kaldes for at SKRÆNSE.

Ved at skræense med den grønne line OMKRING en pæl som her, giver en masse FRIKTION, - herved kan vi få en båd på FLERE TON til at dreje og stoppe op som vist.



Billedet viser agterklampen på en båd, her kan man skræense båden til stop - ved at holde agterfortøjningen omkring klampen (friktion)

(Et mærke på fortøjningen, så ved man præcis hvor båden skal stoppe op)



Når man får sin egen båd, - så det rigtig smart at sætte et mærke på agter-fortøjningen som vist :



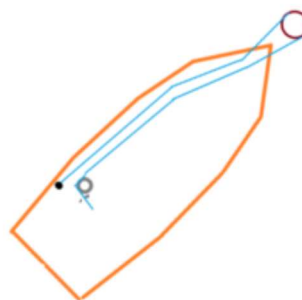
Den Tredje Arm.

Når man er klar til at gå fra pæl, og man er alene, - er følgende line god at ha' :

Den er i den ene ende fastgjort til søgelænder eller lign, og i den anden ende fastgjort omkring spil + frølår.

Ved afgang pæl, slippes line ved frølår, linen løber ud ...

- og på vej ud af havn, bjærges linen ved søgelænder.



Flaget.

Alle både fører flag. Det er på samme måde som når man møder en person, man præsenterer sig med sit navn. Det gælder også her på søen. Vi fortæller med vores danske flag at vi er danske.

Splitflag er stats-flag kun for kongen, militær og andre statsinstitutioner. Men tilbage til 1864 havde nogle danske sejlere givet vigtige oplysninger i forbindelse med fjendtlige skibe.

Som tak havde kongen givet udvalgte sejlere lov til at føre splitflag! Sidenhen, medlemmer af Kongelig Dansk Sejlklub, og endnu senere alle sejlere som er medlem af en sejlklub som er underlagt Dansk Sejlunion. I øverste hjørne er der i guldtryk bogstaverne YF for 'Yacht Flag'.

Meget flot at vi må føre splitflag, i Sverige og Norge er det kun medlemmer af den Kongelige Sejlklub.

Derfor skal vores splitflag føres med respekt. Op kl 08:00, og nedhales ved solnedgang når man ligger i havn eller til ankers.

Når man er 'let', (når man er sejlede), - da føres splitflaget (evt. +gæsteflag) OGSÅ om natten.

I Norge og Sverige, her gælder at flaget nedhales ved solnedgang, men senest kl 21. (Det vil jo være lidt synd for de mennesker langt nordpå som må vente til f.eks. kl. 23:12 før solen går ned...)

Når man er på besøg i fremmede lande, da føres også pågældende lands flag i lille størrelse op under salingshornet i styrbord side. (Man hilser jo også 'goddag' med højre hånd, nemt at huske).

Nogle lande tager man manglede gæsteflag meget ilde op: F.eks. bøder, træg toldbehandling -ect. ect !

Kun ved kapsejlad benyttes flaget ikke, - for at tilkendegive til andre både: 'Gå venligst udenom' ...

Kippe med flaget

At hilse på hinanden ude på vandet gør man ved at 'Kippe med flaget'.

Det foregår ved at den som vil hilse (f.eks. dig), firer dit flag ned til halv stang. Den som modtager hilsenen firer også sit flag ned til halv, - venter et par sekunder, og hejser sit flag op igen.

Herefter hejser du også dit flag op.

På mange sejlbåde kan man ikke umiddelbart fire sit flag ned, det er bundet helt fast foroven. Det man gør i stedet, er at man tager både flag og flagspillet (=flagstangen) op, - og holder det vandret agterover.

Kippe med flag er nu om dage ikke helt så almindeligt, men skulle du møde Kongeskibet Dannebrog, så kipper man normalt for Kongeskibet.

Der står en gast på Dannebrog ude på agterdækket til det samme! (+ holde udkik agterover).

Til orientering så kipper flådens skibe ikke til hinanden, de 'Blæser front' med en bådmandspibe. Det er med et langt fløjt + 1 kort til styrbord, (2 korte til bagbord). Den anden svarer (langt +1 eller 2 korte), og den som begyndte, afslutter med et langt fløjt (med et 'svaj', højt-lavere-højt).

Om Miljø

Herom kan skrives side op og ned. Men kort: Olie eller olieholdigt bundvand må ikke udledes i havet. Alle havne skal have en tank hvor i dette kan opsamles.

Lystbåde bygget efter 1. januar 2000, samt alle efter 1980 og som er længere end 10,5 meter er omfattet af følgende med hensyn til at toilettet skal have en opsamlingskank.

Tømning fra denne skal enten ske til tank i havne eller at man er mindst 12 sømil fra land.

Bortset fra dele fra nyfanget fisk, må INTET AFFALD smides i havet.

Respektér områder i søkortet afmærket med gule bølger angiver f.eks. fredet område for fugle og sæler. Undgå landgang og sejlads tæt på holme med fugleliv i yngle-perioden. Kan også være et skydeområde, Om der er skydning, se via internettet Eft.f.s.=Efterretninger for søfarende. (Benyt Sejlsikkert-app).

Om at gå på grund

Før jeg kommer med lange forklaringer, må jeg nævne at jeg startede min sejlerlivserfaring i Roskilde Fjord. Her hørte det til dagens orden at man ofte gik på grund !

Det foregik på den måde, da fjorden som bekendt er meget smal, at man ville prøve at krydse så langt ud til siderne som muligt for at undgå alt for mange vendinger.

Det man gjorde var, at den som styrede sad i LÆ SIDE. Herved kunne roergængerens bedre holde øje med vanddybden : Nu var der 3-4 meter, nu 3 meter, nu 2,5 meter, nu 2 meter, nu 1,5 meter ... LÆ ! Efter vending og at fokke/genue-skødet var halet hjem, overtog den anden som nu sad i læ, styringen.

Det gik godt de fleste gange. Men bemærk: Man var/er kun modig i den side hvor vinden bar FRA. Der hvor vinden blæste MOD land, holdt man en ærbødig afstand. Gik man på grund her, ville man have meget svært ved at komme fri igen.

Men når det så gik galt på den side hvor vinden bar FRA, - så havde vi ombord en lang stage på sidedækket. Med den lange stage gik vi op til stævnen for at skubbe båden rundt så bådens stævn pegede ud mod det dybere vand. Herefter blev storsejlet og forsejlet halet hjem, - båden krængede over, og vi kom fri. Dette blev normalt klaret på kun få minutter (!)

Stor var derfor min overraskelse da jeg senere kom til at sejle i Sundet.

HAR du været på GRUND !?^x?! Jamen, det lød som den store ulykke – hvad virkelig ?, sikke noget !

= = =

Hvad gør man ?

Husk derfor hvis-når-det-sker, slæk ud på sejl, så ledes at man ikke bliver skubbet længere ind på land.

Få båden drejet udad. Med mindre både kan man selv hoppe i vandet og skubbe rundt med skulderen. Et andet trick er, binde ankeret op i et antal fendere, og med en meeeget lang line svømme ud på dybere vand for at droppe det der. (slipstik)

Når det hele er klart, trække hjem på ankerlinen (rundt via stævnen) ved hjælp af spillet. (Dette kaldes i øvrigt 'at varpe').

Og mens man trækker ud ad, så skal de andre ombord få båden til at krænge så meget som muligt med brug af deres egen vægt. Det kan blandt andet gøres ved at kravle ud på bommen som drejes tværs ud.

En bådmotor kan måske også hjælpe. (Pas dog på med fint sand ind i motorens kølevandssystem)

Efter en større eller hårdere grundstødning bør båden selvfølgelig checkes for vand-indtrængning.

= = =

Bemærk også, mange sejler med moderne GPS-udstyr, så ved man helt præcis hvor man er. Men glem ikke at søkort som GPS benytter har en indebygget fejl. Hvorfor ?

Dybde målingerne på de benyttede søkort kan være over hundrede år gamle !

På kort 131, Sundet Nord, kan man se at området syd for Helsingør er målingerne fra 1950, og området nord for ved Hellebæk, der er tidsangivelsen for dybde målingerne angivet som ukendt !

Derfor skal dybdeangivelsen på søkort tages med et stort gran salt. Kik hellere ned i vandet. **Husk det !**

Det-var-den-lange-forklaring.

= = =

På søkort er *en sten* markeret med et '+'.

Et *skær* som man har mange af i Sverige, er markeret med et '+' med en stiptet cirkel omkring. Et skær er defineret som en sten eller bjergknold som er mellem nul og optil en halv meter under vand-overfladen.

Et skær kan man derfor på vandoverfladen ofte ses som 'en lidt urolig bølgekrukning'.

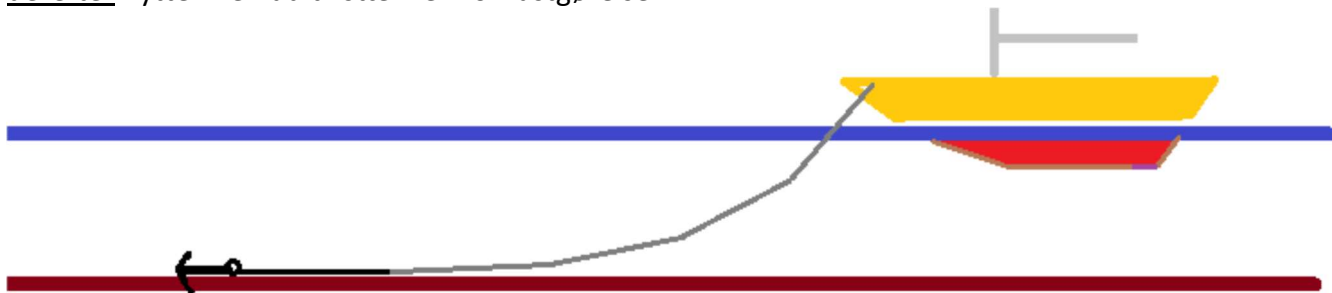
Ankring på åbent vand.

Her gælder en tommelfingerregel: At ankerlinen skal have en længde på 3 x vanddybden. Men en længde på 4 gange er nu bedre ...

Ligger man nær en kyst som jo er det mest almindelige, så undgå at der er pålandsvind. Det kan gøre situationen farlig hvis ankeret ikke mere kan holde når det blæser op ! Det betyder at inden ankring for en længere tid, at man har en sikker og pålidelig vejrmedejling for området, uden hård pålandsvind (!)

Et anker skal være fastgjort med 3-4 meter kæde, og derefter en lang solid line. Kædens formål er at holde trækket i selve ankeret så vandret langs bunden som mulig. På skolebåden er kæden erstattet af en lang line med indebygget bly. Smart. For i en kæde hænger der gerne en masse mudder og jord...

Anker med line kan være tungt. En fidus er når båden ligger stille, at smide ankeret ud fra cockpittet, og derefter flytte linen ud til stævnen for fastgørelse.



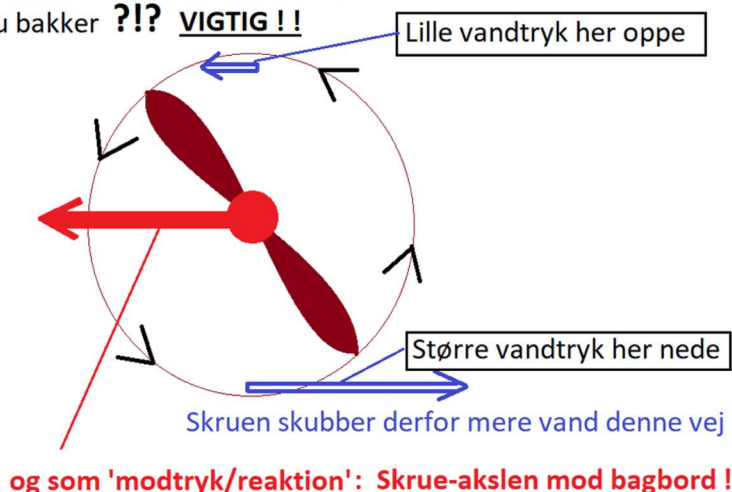
Havneманøvrer for motor

Det første du skal vide i forbindelse med at lave havneманøvrer for motor er:
Hvilken vej drejer skruen/propellen rundt når du bakker **?!? VIGTIG !!**

Følgende er skrevet for en skrue som drejer
venstre om (set bagfra) :

Som en pudsighed, så fik jeg (Steen) en ny motor som drejede den anden vej, og for at huske hvilken vej den **nu** drejede, - havde jeg med 'dymo' skrevet en seddel lige over motorpanelet for at være helt sikker (!)

Og man kan på tegningen se skruen vil skubbe vand til styrbord, og derfor vil bådens agterende blive skubbet til bagbord.

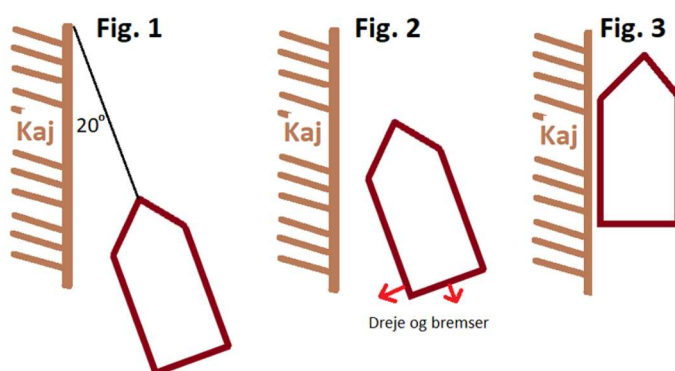


Denne viden vil vi benytte når vi vil lægge til kaj, og da helst til en bagbord kaj.

Fig. 1: Vi går til kaj med en ca. 20 graders vinkel til kajen.

Fig. 2: Her slår vi bak på skruen

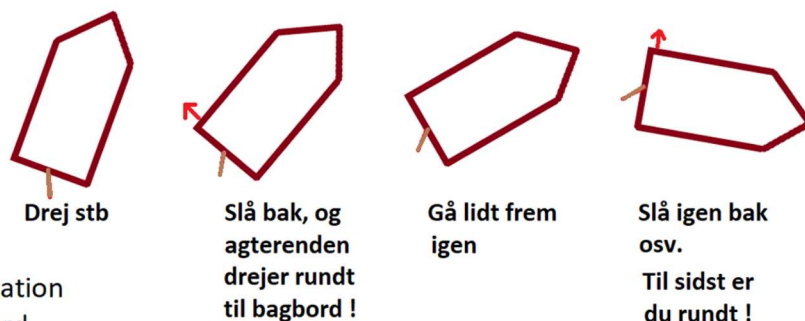
Fig. 3: Og vi ser at skruens virkning på bådens agterende får den til at dreje mod bagbord (samst oppe) Vupti, så ligger vi der langs kajen !



Hvis du en dag skal vende rundt inde i en smal havn, - så gør det altid til styrbord !

Hold roret hele tiden til styrbord.
(Ror virker ikke særlig godt ved bak)

Det er derfor spild af tid og koncentration at dreje roret mellem styr- og bagbord.



Når du vil bakke i et længere stræk bagud, - vil du opleve at skruen 'trækker' agterenden til bagbord. Dette kan modvirkes, ved at du, mens roret er til bagbord, et kort øjeblik (1-2 sek) giver god gas fremad ! Herved får du 'smidt' hækken til styrbord, - og du kan genoptage at bakke ... (Det er først når båden kommer op i en rigtig god fart agterover, at roret overhovedet virker efter hensigten)

HVIS din havneplads er sådan at du skal dreje den 'forkerte/vanskelige' vej - for at komme ud af havnen, - så glem det ! Tag i stedet hellere at bakke hele vejen ud, det er nemmere !

Til sidst:

Lad være med at bruge motor/skruen til at bakke ud mellem to pæle. Du risikerer bare at få dine agterfortøjninger ind i skruen (!)

Til sidst som bådejer: Mange gode ideer, se her:

Hvis du vil se min hjemmeside om for eksempel værktøj, grej som bør have i en båd, stormfortøjning med mere, -så klik ind på www.s-billenstein.dk og vælg 'Værktøj + gode ideer' **ELLER se siderne 28-34 nedenstående !**

Om Bjergemanøvren og tegning af IF-eren, - se de næste sider:

Indlæring til Bjergemanøvren:

Forudsætning:

Du skal kunne sejle bidevind, udføre stag-vending, sejle læns, og kunne lave en bomning og deraf lært at det kan være lidt farligt hvis man ikke haler hjem på storskødet ...

Som jeg kalder det, så består bjergemanøvren af et antal 'ballet-trin' for at den fulde manøvre kan kaldes en fuldendt ballet = en bjergemanøvre

De enkelte 'ballet-trin' bør/kan indøves hver for sig. Særlig første og tredje trin bør trænes ofte. Når alle trin er indlært, kan den samlede bjergemanøvre udføres.

Første trin.

Du sejler en kurs bidevind, eller næsten bidevind. Så kommer kommandoen : Fald af til læns !

Meget almindeligt, så vil nybegynderen falde så meget af, - at en ufrivillig bomning opstår, ups !

Finesse: Når fokken begynder at opføre sig underlig / urolig, - så er du lige ved at bomme...

Øves flere gange: Op til bidevind - prøv igen.



Andet trin.

Du sejler læns, og skal lave en vending op til bidevind. Men som éne mand tilbage, - skal du lave det hele selv ! Fidus: I vendingen: Drej roret, og sæt dig på rorpinden, og du kan nu bruge begge arme til at hale hjem på storskødet klar til bidevind.

Tredie trin.

Øvelse: Du sejler ca. halvvind. Til luv ser du huse eller andre punkter på land. Øv dig på at finde 'bidevinds-linien'.



Fjerde trin.

Når du er på vej op ad bidevindslinien i en passende afstand før den overbordfaldne : Slæk ud ! Slæk storskøde (og fok ud) og båden sagtner farten, helst lige ned til 'styrefart'

Men herefter: HVIS du blot have lidt mere fart, så tag hånden omkring HELE storskødet og hal denne ind. Dette kalder vi 'Speederen'. Farten reguleres på denne måde nemt og hurtig.

Femte trin.

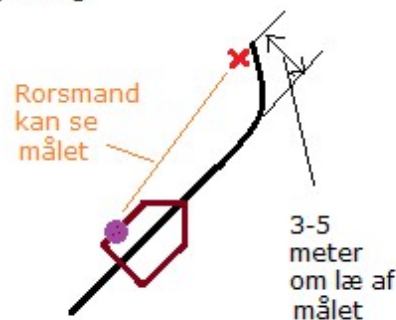
Har ikke nævnt det før, men bidevindslinien skal være 3-5 meter til LÆ for den overbordfaldne /bjergmærset /målet.

Det betyder at når vi lige til sidst drejer båden op mod målet, så vil båden tabe sit 'opskud' og stopper herved.

Helst således at målet ligger lige ved siden af vantet, for her kan vi bedst holde fast, læne sig ud, og få fat i målet.

Bemærk at drejet er således at målet er på samme side som rorsmanden, og at denne kan hele tiden se målet.

Drejet ender med at båden lige har passeret vindøjet. Herved kan, hvis bakke med fokken få båden til svagt at drive nærmere målet.



Bjærgemanøvren. (Bjærgmærs-øvelsen) (Elev-version)

Indøves normalt først til efter sommeren.

Denne vejledning bør læses samtidig med at have tegningen **BjergmærsØv.pdf** fremme.

Bemærk at kvinder også kan falde overbord, men i det følgende er der i teksten skrevet 'mand'.

Fra gammel tid har man bestemt ikke været glad for at sige 'mand over bord', det er lidt som om 'Ulven kommer'. Så derfor siger/råber man i stedet her: 'Bjærgmærs-øvelse'.

Et 'bjærgmærs' er en slags gammeldags redningskrans, stor, rund og tungt som et bildæk.

Vort bjærgmærs er dog en let bøjle med en lang bambuspind og et lille flag for oven.

For at bøjen ikke af vinden ikke skal drive for meget, binder vi ofte noget løst tovværk fast på bøjen.

- 1) Der sejles bidevind
- 2) Bjærgemærset smides overbord, samtid råbes 'Øvelse bjærgmærs'
- 3) Eleven falder STRAKS af ned til læns (ej plat læns)
- 4) Eleven udpeger en anden elev og siger 'Hold øje med bjærgmærset'
Dette punkt kommer først på, når øvelsen har nået et 'rutine-niveau'.
- 5) Der sejles 6-8 bådslængder.
(De første gange gerne 10-12 bådslængder, giver mere 'ro' til efterfølgende punkter)
- 6) Skær op til bidevind, og fortsæt videre i en stagvending.
Til dette punkt 6. er det godt at
eleven drejer roret over, og 'sætter' sig på det,
hermed kan eleven samtidig hale storskødet hjem.
- 7) Straks efter stagvendingen checkes: 'Hvor ligger bjærgmærset'
a) Ligger det på bidevindslinien, bare fortsæt.
b) Ligger det til læ:
Fald voldsomt af, sejl de nødvendige sekunder/afstand til at båden er i bidevindslinien,
evt. i flere omgange. (skær op, check om i bidevindslinie, hvis ej: fald af ...)
Under denne manøvre skal storskødet ikke slækkes,
det er tidsspilde, og belaster elevens overblik.
c) Ligger til luv.
Det skulle det ikke gerne, da har man sejlet for meget plat læns i stedet for læns.
Det koster en ekstra vending.
- 8) Der sejles opad 'bidevinds-linien' Linien holdes ca. 2-3 meter til læ for bjærgmærset.
- 9) I god tid før bjærgmærset nås slækkes begge sejl,
og fra nu af sejles det sidste stykke alene med storskødet som 'gas-pedal'
- 10) Til sidst drejes op mod bjærgemærset, så ledes at denne haves på 'indersiden af svinget'.
- 11) Bjærgemærset bør befinde sig lige ud for vantet, når båden er stoppet/ligger stille, her kan man selv holde fast i vantet, mens man med den anden hånd får fat i mærset / manden.

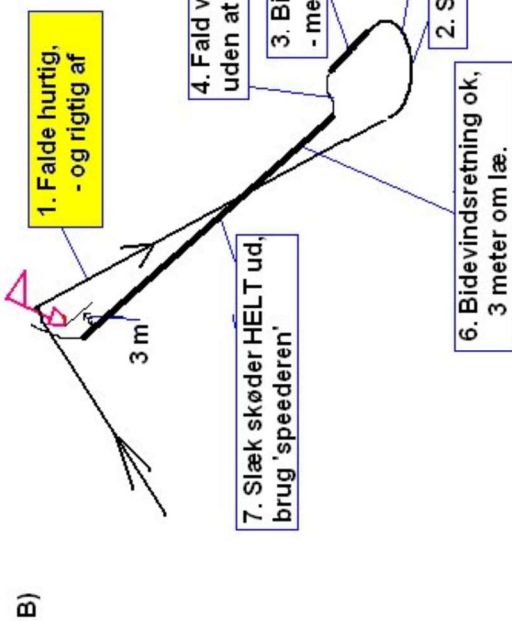
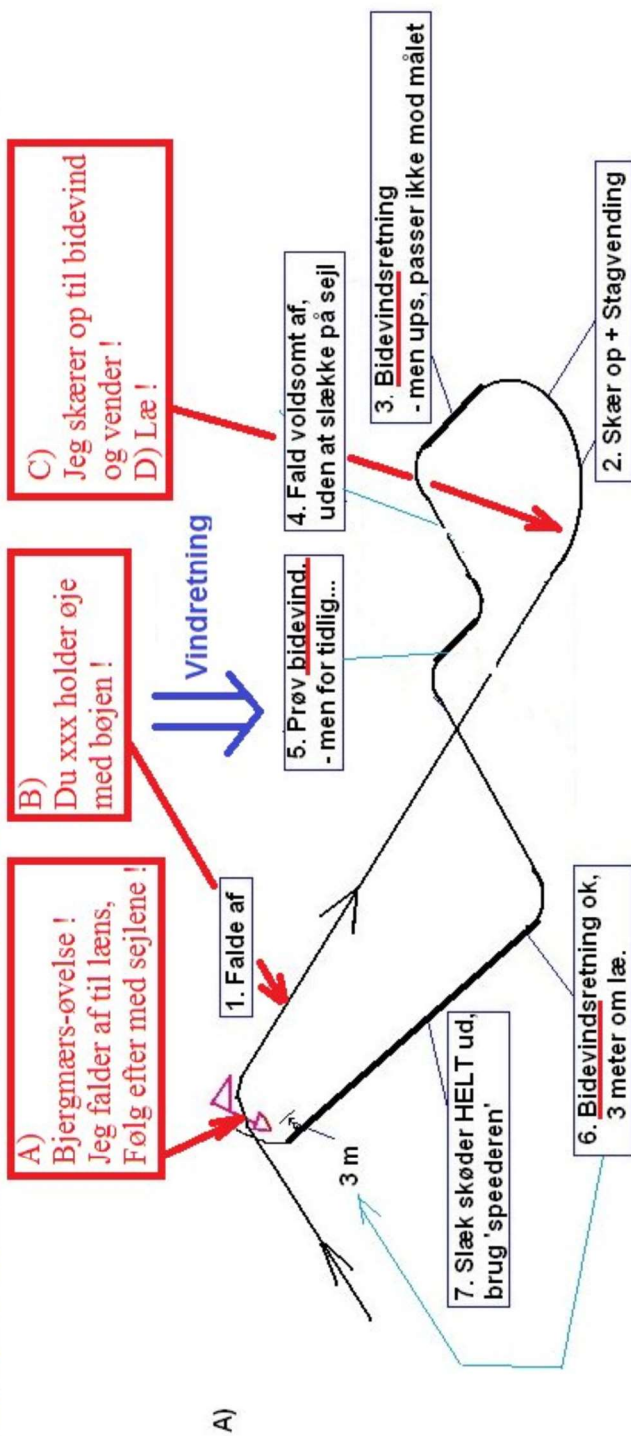
Hvis en tung mand, kan denne hejses ved hjælp af en 4-skåret-talje specielt til denne opgave som er fastgjort til spilerstage-bøjlen på masten (se **Bjergemand.pdf**)

ELLER at manden trækkes hen /ned til bommens storskødet, og hejst op der.

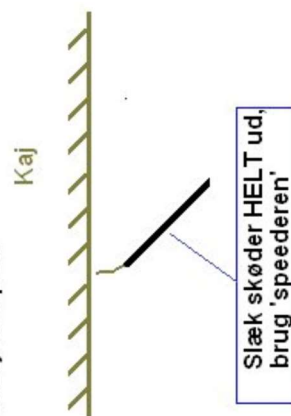
(Kræver at storskødet forberedt til dette med en karabinhage, og det er det på vores skolebåd)

Anbefalet metode til 'Bjergmærs-øvelsen' (Mand-over-bord)

(Bjergmærs er en gammeldags retningsbøj)



Bemærk at øvelsen 'bidevindsretning' og 'slæk på skøder' - kan genbruges ved tillægning til kaj eller pæl.

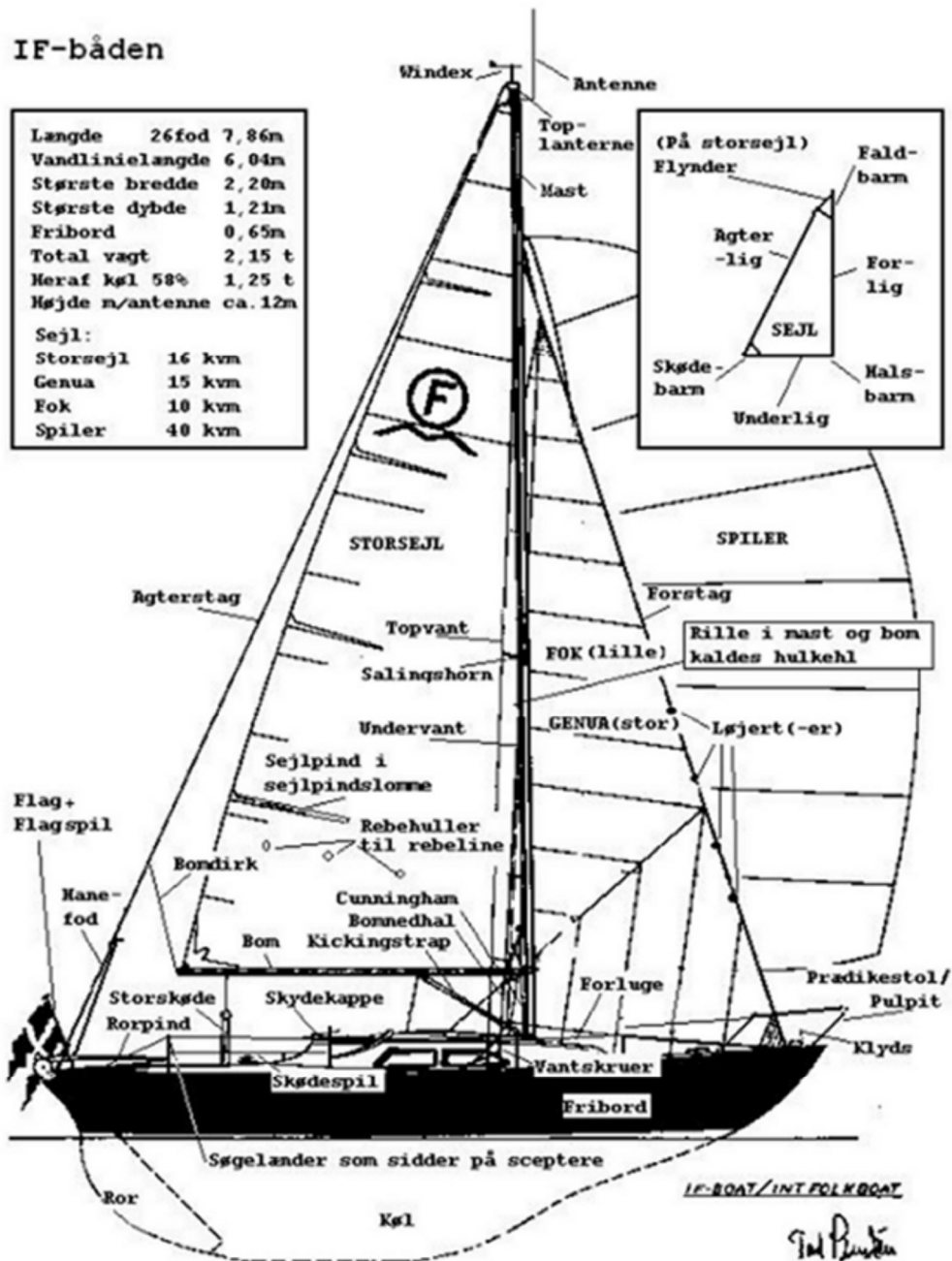


Design: Steen Billenstein

Version b) er bedre, men version a) optræder ofte...

IF-båden

Længde	26 fod 7,86m
Vandlinielængde	6,04m
Største bredde	2,20m
Største dybde	1,21m
Fribord	0,65m
Total vægt	2,15 t
Heraf køl 58%	1,25 t
Højde m/antenne ca.	12m
Sejl:	
Storsejl	16 kvm
Genua	15 kvm
Fok	10 kvm
Spiler	40 kvm



Skot = væg
 Dørk = gulv
 Ruf = loft
 Pantry = køkken
 Købs = Køkken (større)

Betegnelser påsat af Steen Billenstein

Hvordan virker roret på en skolebåd ?

Ror-pinden på en båd, kan virke 'modsat', - hvis man ikke kender/forstår baggrunden.

1)

Hvis vi har en krum pind som flyder på vandet . . .



2)

Og vi så giver pinden et skub

her



3)

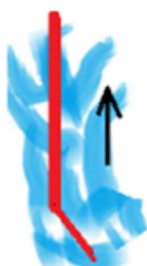
Mon ikke man kan se at pinden vil fortsætte med at dreje til højre . . .



4)

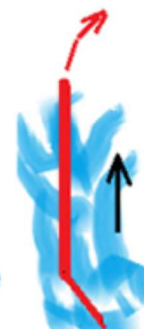
Her har vi lidt af det samme

- bare mere kantet . .



5)

Selv om denne konstruktion som nævnt er mere kantet, well, så vil denne også dreje videre mod højre . . .



6)

Se, den røde streg er KØLEN på skolebåden

og denne tap er roret



7)

Og på roret er det monteret en ror-pind

Og så er den drejet til den MODSATTE side af roret !

Ror-pind

Roret



Det kan selvfølgelig virke forvirrende til at begynde med, men ovenstående er altså forklaringen, - og til sidst vender man sig til det helt naturligt til det.



Her ser vi ror-pind

og

roret

Den røde linje viser tydeligt at båden vil dreje til højre

mens rorpinden er til den modsatte side . . .

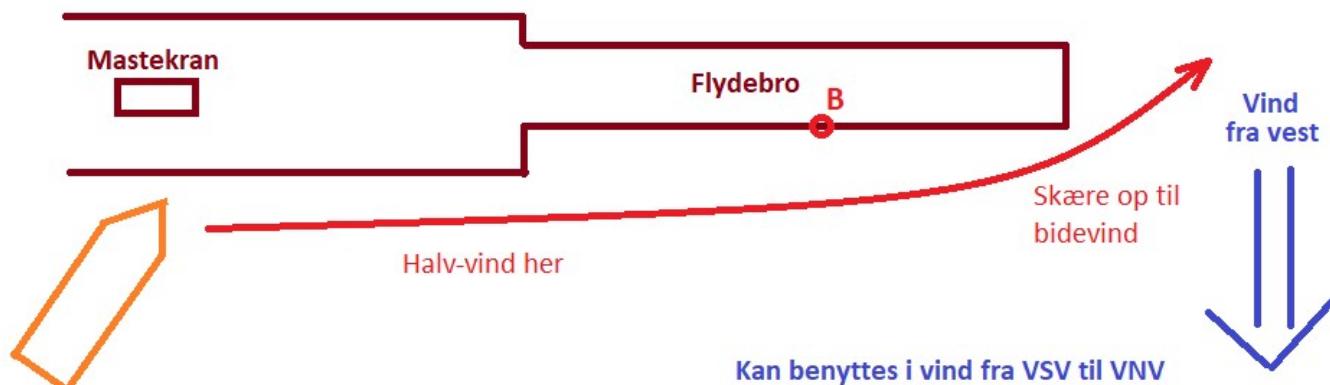


Afgang ved forskellige retninger. Specielt for både liggende ved flydebroen

Vestlig

Den mest almindelige vindretning er vestlig, og som desværre også samtidig er den vanskeligste for os, for vi skal ud ad det smalle løb i modvind. På grund af de store bygninger ved værftet driller vinden endvidere ofte lige netop i det smalle løb. (også kaldet 'hullet')

Forslaget er derfor FØRST at forhale skolebåden helt hen til mastekranen. Herved kan vi få et godt 'tilløb' med vind fra siden (halvvind) og når båden passerer enden af flydebroen og her hale hjem til bidevind ud gennem det smalle løb.



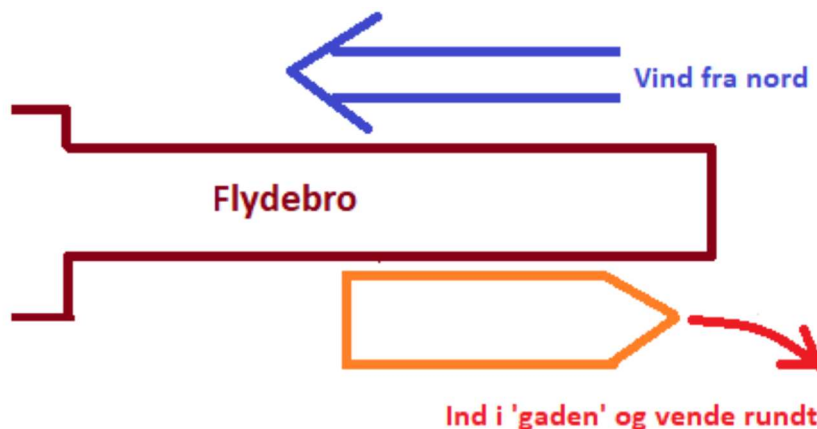
Man kan eventuelt fra punkt B) vælge at falde af, - og gå ned i gaden, vende rundt, for derefter at krydse ud igen mod 'hullet' med god fart i båden...

Men pas på: Fald godt af efter afgang punkt B) , husk bakke med fokken !

Nordlig

Med vind fra nord er der ikke meget valg.

Nogle gange bliver man nødt til at skubbe båden ud ad mod styrbord, eventuelt med hjælp af en bådshage ...



Afhængig af hvor stærk modvinden er, - så kan den 'frække/vovede' afgang være at give båden et gevaldig skub fremad og så dreje båden ud mod 'hullet' til bagbord.

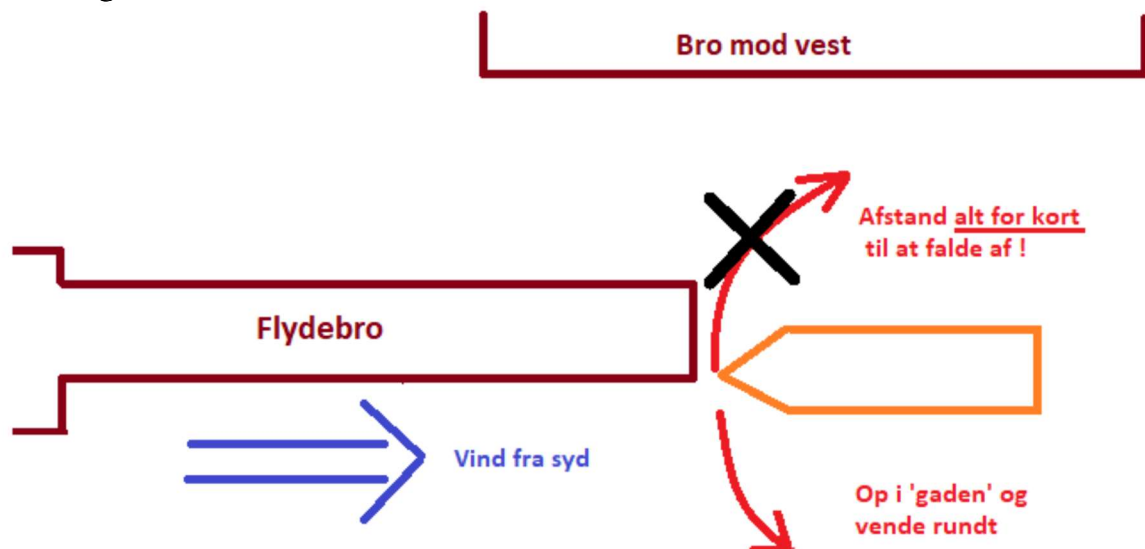
Skubbet/trækket kan udføres ved at have en line på pælen forenden af broen som går helt ned til agterenden af båden, hvorefter gæsten agter kan udføre et vedblivende langt træk indtil pælen er passeret. (Hold roret godt til bagbord, da trækket egentlig presser båden mod stb.)



Sydlig

Her forlægges båden ud for enden af flydebroen.

At falde af til styrbord har desværre medført flere uheld, da afstanden til broen mod vest er alt for kort. ENESTE undtagelse kunne være når vinden er helt over i SYDVEST.



Østlig

Om foråret kan denne vindretning ofte forekomme. Her må man forhale båden over på den modsatte side som vist.

Her to muligheder,

1) Sejle op i 'gaden' og vende rundt.

2) Falde af.

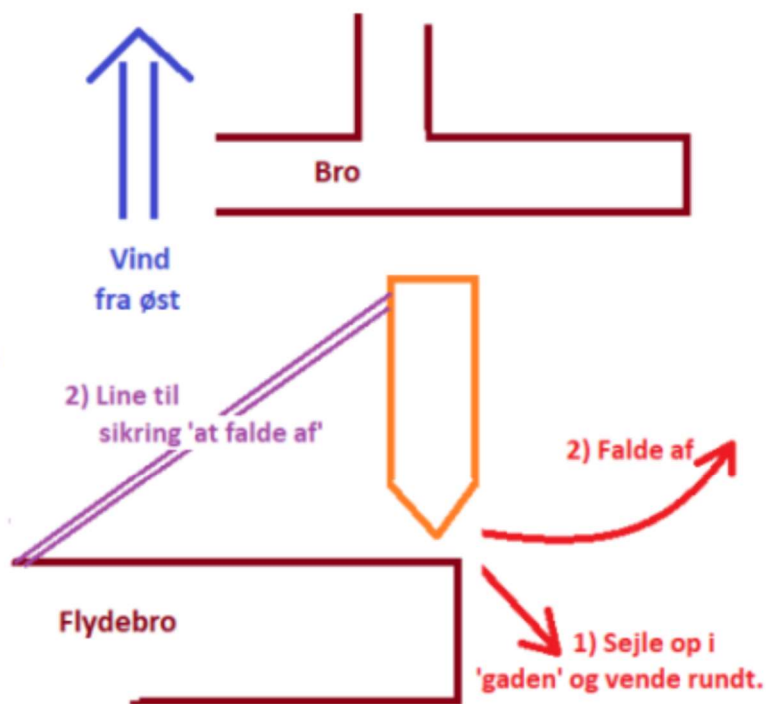
Da skolebåden har MEGET SVÆRT ved at falde af, bør man sikre sig en line til kaj som vist (som kan løbe ud)

Denne holdes, mens båden drejer ud mod bagbord, indtil man føler sig sikker på at båden kan falde nok af, - til at kunne komme ud af 'hullet'

Brug af line som vist indgår som 'Godt sømandsskab'

Brug af line 'Den tredje arm' er også et eksempel på 'Godt sømandsskab'

Steen: Jeg bruger selv 'Den tredje arm' ca. 9 ud af 10 afgang fra havn.



Til sidst:

Når man vender rundt i 'gaden', så skal man sikre sig at I ligger på den rigtige side af 'gaden', således at vendingen foregår med en stavgvending, og aldrig aldrig med en bomning som kræver mere plads !! (Sejlbåde har utrolig svært ved at falde af. (Slipper man roret, er båden trimmet til at skære op))

På grund af flere uheld, er der nu (2023) absolut forbud mod at lave bomninger i vores smalle 'gader'.

Mast

Når man sejler inde i havnen, særlig tæt langs med både som er fortøjet langs med T-yderbroerne.

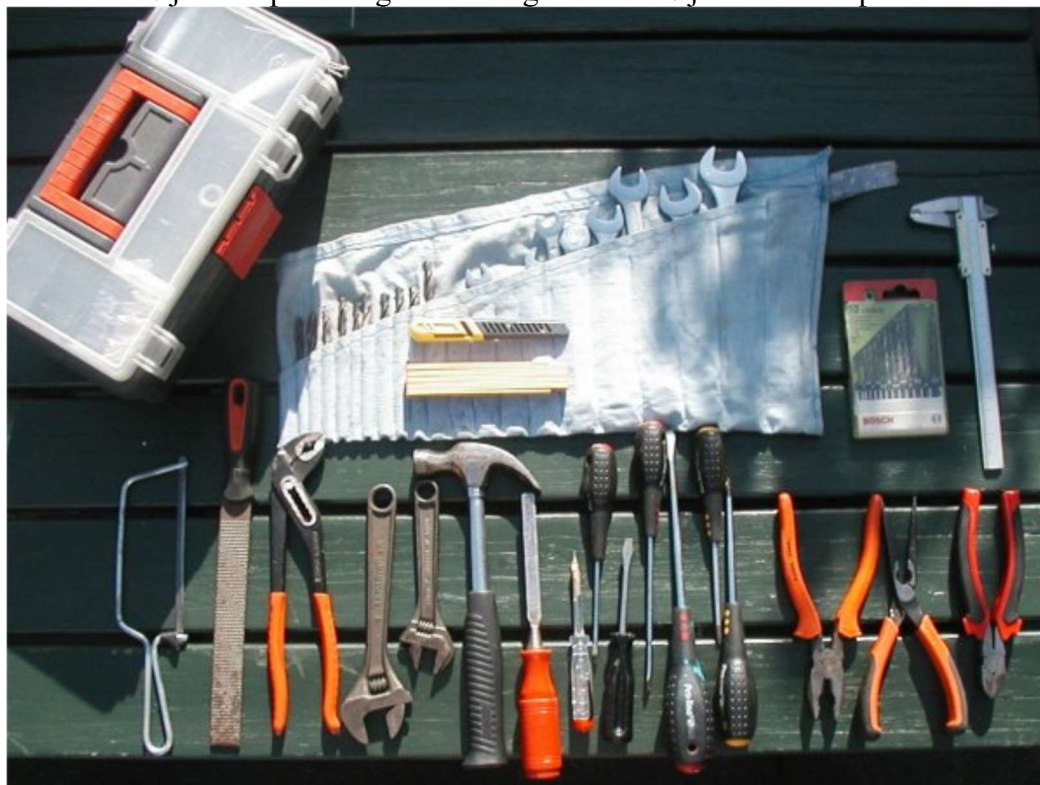
Selv om I sejler i god afstand, så pas på masten når I krænger at masten ikke kolliderer med masterne til de fortøjede både !!

Værktøj ombord og andre gode ideer

Følgende bør have:

Værktøj:

Viste værktøjskasse passer lige ind til lugen under køjen i stb side på en IF-er / M26



Fra venstre: lille metalsav, fil grov på den ene side metalfil på den anden side, Papegøjetang, 2 skiftenøgle/'svensknøgle', hammer, stemjern, Skruetrækker, store og små, samt også flade og til stjerne-skruer Universal-tang, næbtang og bidetang.

Hertil vil en popnitte-tang og en batteri-boremaskine være et godt supplement.



En pose til store bor og faste nøgler kan sys, på bagsiden monteret med wecro-lukke.

Dimser



Øverste række fra venstre:

Slangeklemmer

Popnitter, forskellige størrelser

Selvskærende skruer (rustfrie)

Samme, Større skruer (træ)

Maskinskruer, 3, 4 og 6mm med påsatte møtrikker (nemmere at finde)

Udenfor t.h.: El-klemrække

2. række:

Sjækler, forskellige størrelser

Sjækler, løjerter, små blokke, bøjler

Lednings-ender i forskellige størrelser og form til at klemme på ledning-enden

Større bolte, 6, 8 mm,

Udenfor: En stor sjækkel med svirp, og en blok

3.række:

Store slangeklemmer, umbraco-nøgler, Strips

Skiver, Udenfor: Lanternepærer

4.række:

Messingskruer

Maste-'vogne' til hukl til sejlet

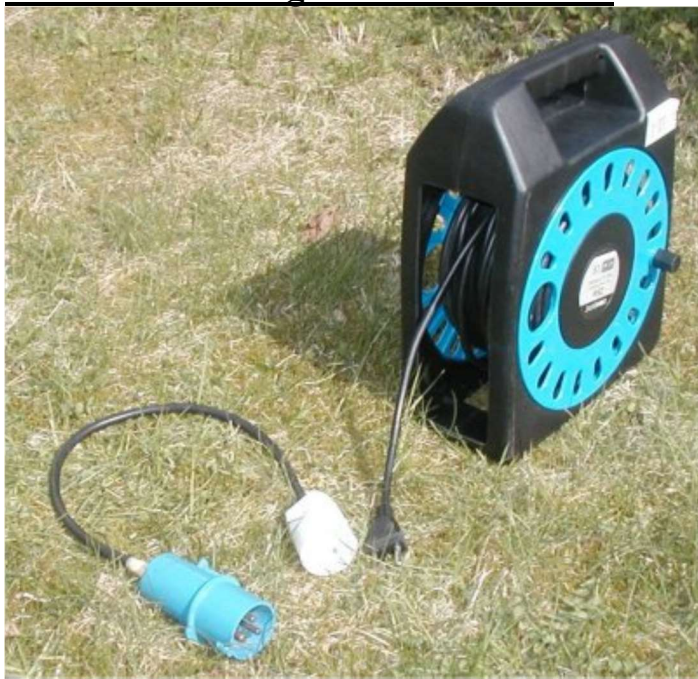
Pressenings-øjer to-delt

Kovse, beslag til skab, wirelåse

Bolte til vantskruer samt splitter Fjedre, rawlplugs, sjækkel

Udenfor: Stor

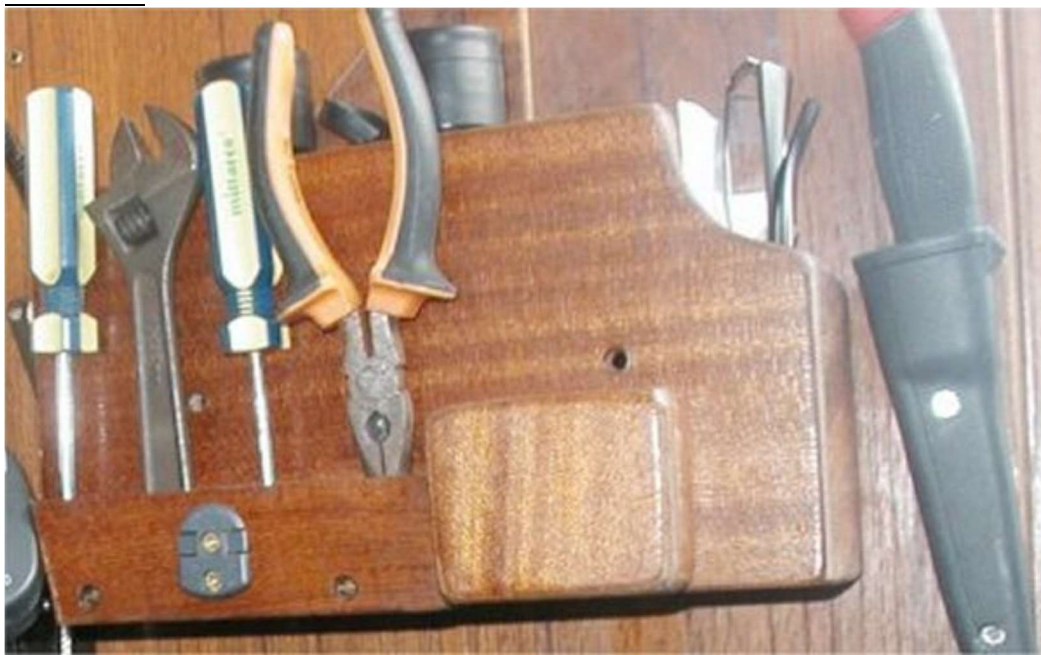
Absolut nødvendig i fremmede havne:



Kabeltromle og et internationalt blåt kajstik er et must i fremmede havne.

Her følger ideer som vil lette ens tilværelse:

Indenfor:



Denne kikkert-hylde er udbygget med et rum til briller, og på forkant et rum til mobilen. Endvidere en bjælke med ekstra værktøj som skal bruges igen og igen og igen....

som er en stjerneskruetrækker, skiftenøgle, skruetrækker og en næbtang.

Bemærk kniven yderst til højre som er placeret lige indenfor kahytslugen.

"Storm-fortøjning"

Som flere har bemærket, så kan vi her i Gilleleje Havn opleve storm. Det får vi hvert år, og nogle gange sker det allerede i september måned med HØJVANDE, så meget at vandet kan stå i en højde 10-20 cm OVER broerne ! For at undgå at for-fortøjningen springer, så skal de være MEGET lange/slække.

Jamen - så må båden flyde 'midt ude i bassinet' vil man sige...

Rigtig, - men det er her at vi monterer en 'Storm-fortøjning' som går fra båden et sted omkring midtskibs - og ind til kajen. Denne vil så holde båden ind til kajen i en passende afstand.

Da bølgerne på bro 1-5 kommer skråt ind fra bagbord side,- er 'Storm-fortøjning' kun nødvendig i styrbord side.

Og når den er lang (se nedenstående billede), så vil den også virke FJEDRENE.

ENESTE båd (Adagio Bro-4) som overlevede Bodil havde netop Storm-fortøjning !



Bemærk at for-fortøjningen her er MEGET lang (går ind over naboen)

Stormfortøjningen som i virkeligheden bare er et spring, kan reguleres i længden, således at afstand fra båd til kaj præcis kan sættes til f.eks 16-18 cm. Herved bliver ombordstigning selvfølgelig meget mere sikker. , På næste billede kan man se at den lange (tykke) stormfortøjning er afsluttet med en 8-10 mm line som er lagt omkring et spil. Ved at bruge spillet kan man få båden til at komme lidt nærmere kajen når man gerne vil have børn/gangbesværet/svigmormor ombord.



(en omgang = $2 \text{ Pi} \times \text{radius}$ på spil (8 cm) div med 2) = 12,5 cm nærmere kajen ...)

Fortøjnings-hjælp:



Til ophængning af fortøjning: En krog lavet af en træ-klods og et længere stykke træ sømmet udenpå. Er placeret på indersiden af pælen, således at den ikke får fat i sejl og andet...

Agterfortøjning:

Markering på agterfortøjning, således at man ikke behøver at fumle flere minutter med at finde den rigtige placering/længde.



Fortøjning som larmer:

Undgå gnirk-lyde mens man sover, sejsing (=en line) løfter fortøjning, - løser problemet:



Windex som ryster i mastetoppen:



Den Tredje Arm

Når man er klar til at gå fra pæl, og man er alene,
- er følgende line god at ha' :

Den er i den ene ende fastgjort til søgelænder eller lign., og i den anden ende fastgjort til spil + frølår.

Ved afgang pæl, slippes line ved frølår, linen løber ud ...

- og på vej ud af havn, bjærges linen ved søgelænder.



Mange fortøjer tovværkslinen fast med en sjækkel til bøjlen til kajen, se billede. Nu er det at bolten som sidder sjækken, kan med gentagne 'vrid' på bøjlen under stor kraft, - få bolten til langsomt at blive skruet ud. Ikke smart. Derfor, det lille øje på bolten er beregnet til at stikke en ståltråd i gennem for netop at forhindre bolten i at 'gå op'. Dette kaldes at 'muse' sjækken.



Flere og flere får rulle-forsejl på sin sejlbåd. Det fungerer som et rulle-gardin ud-og-ind. Meget nemt.

MEN, man skal huske at binde en sejsing /line rundt om rulle-forsejlet helst oppe i den højde som skøderne til forsejler fastgjort inden man tager hjem ! !

Mange tror at når skøderne er strammet op, - så er alt vel... men kun indtil at skødet med blæst eller anden årsag går løs, så løsner forsejlet sig, vinden får godt fat, og der er mange som har fået ødelagt sit forsejl !