

Trin 9: De første sejlture

Endelig er det store øjeblik oprundet: Du skal ud at sejle den første tur i din nye båd. Forhandleren vil give dig en grundig instruktion i bådens udstyr og betjening og tager med en sejlads, hvor du instrueres i korrekt betjening af båden. Køber du båden privat, bør du forlange at sælger gør det samme.

Det kan være en god idé at gentage prøvesejladsen efter at du på egen hånd har sejlet fx en halv sæson.

Forbered også de spørgsmål, som man måske ikke altid tænker på. Få en erfaren sejlerven til at være med til at udforme en liste med spørgsmål, som du måske ikke selv lige ville tænke på, fx hvordan monteres bådens nødror, hvordan udluftes varmtvandsbeholderen osv.

Køber du en sejlbåd, bør du forlange at være med, når båden rigges.

Det er meget nemmere, når du selv skal til det, hvis du én gang har set hvordan man gør.

Kontroller at båden er ordentlig rengjort, når du overtager den. Der skal fx ikke ligge overskydende skruer, for det kunne jo være det hørte til et sted. Afklippede ledninger, emballage osv. skal være fjernet.

Inden du sejler, skal du huske, at grundlaget for al sikker færden på vandet er søkort og farvandsbeskrivelser.

Derfor siger loven, at du som skipper altid skal medbringe ajourførte søkort, sejlhåndbøger og andet nødvendigt i forhold til den planlagte sejlads.

Det er også din pligt som skipper at sætte dig ind i de påbud og forskrifter, der gælder for skibsfarten i de farvande, som

skibet skal sejle i, og de steder, som skibet skal anløbe. Endelig er friske vejrudsigter og farvandsudsigter vigtige, når du planlægger din sejlads.

De vigtigste sikkerhedsregler er kort og overskueligt samlet i Søsportens 10 sikkerhedsråd.

Søsportens 10 sikkerhedsråd

Undersøg vejrforholdene

Hold redningsudstyret vedlige

Giv ikke anledning til uro: Ring hjem

Hold båden vedlige

Lær at svømme

Vis hensyn over for store skibe

Lær at sejle

Bliv ved båden hvis den kæntrer

Lær søens færdselsregler

Bland ikke spiritus og søsport

Tjek vejrudsigten

Inden du overhovedet gør dig tanker om at slippe fortøjningerne skal du altid have set en vejrudsigt.

Vejret kan hurtigt skifte og bringe små både i vanskeligheder.

Når du kender vejrudsigten, bliver turen også mere behagelig, fordi du kan forbe-



Ser man på himlen, er der masser af tegn på vejrforandringer, som du kan lære at forstå og udnytte til at planlægge din sejlads.

rede den rigtige påklædning og udstyr i forhold til vejret. Du kan også bruge din sunde fornuft og se på vejret. Med lidt øvelse lærer du hurtigt at se, om det er nogenlunde forsvarligt at sejle ud.

Blæser det over 8 sekundmeter, kan det godt være, at båden er ligeglad, hvis den er større end en robåd, men det kan være passagerne ikke bryder sig om den uundgåelige gyngetur, der følger af vindhastigheder herover.

Lyn og torden bør du som sejler have stor respekt for. Så forlad ikke havnen, hvis der er opræk til den slags vejr. Det samme gælder tåge.

Selv om du har radar og andet navigationsudstyr, løber du en unødigt risiko ved at sejle ud i tæt tåge.

Er der bygeskyer ude over vandet, skal man tage sig i agt for vindspring og kraftige vinde.

Der er tre elementer i en vejrudsigt for sejlere. Det første er varslerne, som er korte meddelelser, der advarer om den kraftigste vind, der forventes over farvandet det næste døgn. Varslerne sendes ud over kystradiostationer på kanal 16 og kan derfor høres på en VHF radio. Dernæst er der farvandsudsigterne, som mere

detaljeret informerer om udviklingen i vejr og vind det næste døgn.

Endelig er der observationerne. Det er målinger af de reelle vejrforhold nu og her og giver således et øjebliksbillede af vejr-situationen.

Hør radio

Danmarks Radio udsender en frisk vejr-melding 5 gange dagligt, nemlig klokken 05.45-05.51, 08.45-09.00, 11.45-12.00 og 17.45-18.00. Klokken 18.00-18.16 er der nyttige meddelelser fra Søværnets Operative Kommando. Udsigterne kan modtages overalt i Danmark på mellembølgesende-ren på 1062 kHz.

Radioens almindelige timenyheder bringer altid nyheder om vejret og evt. varsler.

Se TV og brug tekst TV

Har du TV om bord, er der vejrudsigt i forbindelse med nyhederne og løbende på tekst TV, som også har specialsider for sejlere. Med digital TV eller en billig digital TV tuner koblet til dit gamle TV, kan du modtage et fint signal næsten overalt langs de danske kyster.

Brug Internettet

Internettet er fyldt med vejrudsigt, og der er masser af sider specielt for sejlere. Internettet tilbyder altid de nyeste oplysninger lige når du vil se dem, og viser med tekst og grafik oversigter, observationer og prognoser.

Desværre er det ikke alle havne, der tilbyder internetadgang til sejlere, man mange gange printer havnepersonalet oplysningerne ud og hænger dem op.

DMI, www.dmi.dk, bringer udførlige oversigter og udsigter for alle de danske farvande. Her findes også prognosekort for det kommende døgn for vind, bølger, dønninger, strøm og temperaturer. Det danske farvandsvæsen, www.frv.dk, har mange sejladsinformationer om strøm, vandstand, bølger, temperatur, vind og andet.

Brug mobiltelefonen

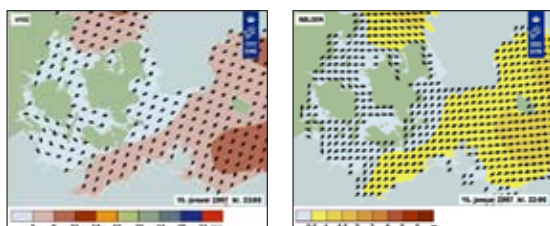
Mange mobiltelefoner kan logge på Internettet, og til dem har DMI en særlig mobil letvægtsudgave af farvandsudsigterne på mobil.dmi.dk, som er hurtig at downloade til din mobiltelefon. Også Danmarks Radio og TV2 har særlige tjenester til mobiltelefoner. Nemmest er det selvfølgelig, hvis du har en 3G mobiltelefon, der er født til at modtage levende billeder.

Har du en mobiltelefon af ældre dato, kan du høre udsigterne på telefon 1853.

Brug VHF radioen

Lyngby Radio har en vejrtjeneste, hvor du kan få detaljerede oplysninger om vejret i dit lokalområde.

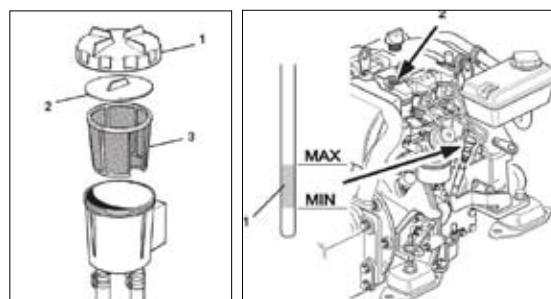
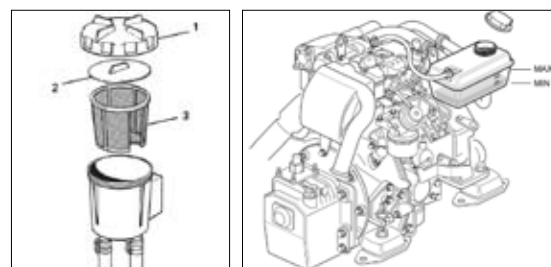
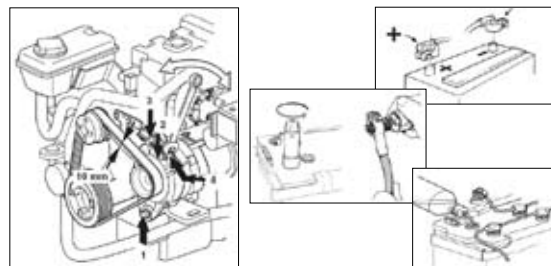
De videreformidler informationer fra DMI's hjemmeside eller stiller dig om til



På DMIs hjemmeside finder du vindkort, der viser vindhastighed og vindretning op til 24 timer frem. Samme sted finder du bølgekort, der viser bølgehøjder op til 24 timer frem. Disse oplysninger er uundværlige, når du skal planlægge din sejlads.

en direkte samtale med den vagthavende meteorolog. Lyngby Radio tilbyder fritidssejlere et årsabonnement hvor denne tjeneste og meget andet, herunder søassistance, er inkluderet.

Du kan læse mere om vejrudsigter på www.trygsejlads.dk



Kilerem, batteri, vandudskillerfilter, søvandsfilter, kølevand og oliestand skal du tjekke regelmæssigt, ellers risikerer du motorstop undervejs, og det er ikke sjovt midt ude på vandet.

Tjek motoren

Når du får en ny båd, bør du straks sætte dig ind i et par ting. Vigtigst af alt naturligvis kontrol af smøreolie og kølevand.

Søvandsfilteret skal tjekkes regelmæssigt. Her opsamles tang og andre ting, der suges med søvandet ind i motoren. Bliver søvandsfilteret tilstoppet, svigter kølingen.

Når båden er på land, skal du også kontrollere, at åbningen hvor søvandet suges ind i kølesystemet, er fri for skidt og tykke rester af bundmaling. Bundmaling skal indsugningsåbningen have, eller bliver den måske tilstoppet af begroning eller rurer. Men malingen skal påføres meget omhyggeligt og må ikke spærre delvis for indsugning af søvand.

Batterierne skal tjekkes for syrestand, hvis det ikke er et af de nye vedligeholdelsesfrie typer.

Sørg for regelmæssig opladning af batterierne, når båden ligger i havn. Kileremme skal regelmæssigt kontrolleres for korrekt stramhed.

Vandudskillerfilteret skal kontrolleres og om nødvendigt tømmes for vand.

Tjek brændstofmåleren

Du kan ikke lige holde ind til siden og tanke op, derfor skal du have 100 procent styr på din brændstofbeholdning.

Du skal vide hvad tanken kan rumme, hvor langt kan båden sejle på det, og hvor meget der er tilbage, når måleren står på halv, kvart og reserve. Så kan du planlægge din sejlads.

Det er dumt at sejle båden tør for brændstof. Er det en sejlbåd, kan man håbe på det ikke sker i vindstille, er det en motorbåd, bliver der brug for at tilkalde hjælp.

Før en logbog over bådens brændstofforbrug ved at notere visningen på motorens timetæller og hvor meget brændstof du har tanket.

På den måde får du et overblik, der sætter dig i stand til at vurdere lige præcis hvor langt din båd kommer på en tankfuld, sejlet på din måde.

Tjek vandbeholdningen

Har din båd vandtank ombord, er det vigtigt du tjekker og evt. fylder den op inden du sejler ud, for du kan ikke være sikker på, at det er let at komme i nærheden af en vandhane i de havne, du når frem til.



Instrumentparken kan omfatte voltmeter, rorindikator, holdingtankmåler, ferskvandtankmåler, brændstofmåler, timetæller, olietryksmåler og omdrejningstæller.

Tjek sikkerhedsudstyret om bord

Personligt sikkerhedsudstyr

Der skal altid være rednings- eller svømmeveste til alle om bord. Det er både sund fornuft og samtidig et krav fra Søfartsstyrelsen.

Din båd er også en så stor investering, at de ekstra penge til godt sikkerhedsudstyr er en relativ lille del af dit bådbudget.

Vestene skal være mærket efter de lovmæssige krav, de skal passe til de personer der skal have dem på, og flydeevnen skal



Fra venstre til højre: Redningsvest med skumfyld, oppustelig redningsvest, svømmevest og redningsveste til børn. Farverne skal være iøjefaldende, ligesom vesten gerne må være forsynet med lys og fløjte.

være så stor, at vesten kan holde personen oven vande.

Der er forskel på rednings- og svømmeveste. En redningsvest er konstrueret, så selv en bevidstløs person bliver vendt rigtigt i vandet og ikke risikerer at drukne.



Livlinen skal kunne sættes fast i din redningsvest, og den anden ende skal kunne hugges i solide beslag hele vejen rundt på båden, hvor det er nødvendigt at færdes under sejlads.

En svømmevest er kun beregnet til at holde en person flydende.

Redningsvesten til dit barn skal ikke være beregnet til at vokse i. Den skal sidde så tilpas stramt, at barnet ikke kan glide ud af den, hvis uheldet skulle være ude.

Livliner og sikkerhedsseler er et must, hvis nogen skal på dækket i åbent vand og ved sejlads i dårligt vejr og mørke.

Det kan blive ekstremt koldt på vandet, hvis du er våd og det blæser, så forbered altid hvilket tøj du får brug for under den aktuelle sejlads. Du kan opleve at sejle mod vinden og have brug for en kraftig vindstopper, mens dem du møder på den modsatte kurs sidder i bar overkrop og nyder solen.

Hvis du sørger for at have tøj om bord til at kunne klæde dig efter trelagsprincippet, er du godt garderet. Læs mere om tøj, sko og solbriller side 80-81.

Husk søkort og anden relevant sejlerlitteratur

Som omtalt ovenfor er det et lovkrav at du skal have søkort og anden relevant sejlerlitteratur om bord. Som du kan læse mere om i næste kapitel, kan en båd absolut ikke sejles efter et færdselskort eller landkort.

Du bliver nødt til at anskaffe særlige søkort over de områder du vil sejle i. Søkortet rummer de oplysninger, der skal til for at færdes sikkert på vandet.

Det drejer sig om hydrografiske, navigations- og topografiske oplysninger. Mængden af disse informationer afhænger af kortets målestoksforhold.

Jo større målestoksforhold des flere informationer. Selv om du har en kortplotter

med et elektronisk søkort, skal du alligevel medbringe papirkort over de områder du har tænkt dig at sejle i.

Elektronikken kan jo svigte. Et papirkort og et magnetkompas svigter aldrig.



Forskellen på et færdselskort og et søkort er markant. Udsnittet til venstre viser Svendborgsund på et færdselskort, mens udsnittet til højre viser Svendborgsund, som det tager sig ud på et søkort. Bemærk at vandet på færdselskortet til venstre er helt ensfarvet, for her skal bilerne jo helst ikke komme. Til højre ser du, at der faktisk er tale om en ganske snæver sejlrende under broen, nemlig det hvide område. Det blå område viser hvor vandet er så lavt, at din båd risikerer at gå på grund.

Tjek havnelodsen

En havnelods giver information om de havne, du har tænkt dig at anløbe. Og det har du brug for.

Inden du sejler ud, er det vigtigt at have sat sig ind i forholdene i den havn, du har tænkt dig at anløbe.

Du skal fx tjekke, at din båd ikke stikker for dybt i forhold til havnen, eller om der er specielle forhold ved anløb, du skal tage højde for. Det kan fx være, at havnen er svær at anløbe, hvis vinden er kraftig og kommer fra en bestemt retning.

I nogle havne kan indsejlingen have en tendens til at sande til. En god havnelods har også oplysninger om faciliteterne på

havnen, fx strøm, vand, bad, toilet, brændstof, reparation, apotek, bank, posthus, indkøb og hvad du ellers har brug for som havneligger.

Det Levende Søkort har udførlige beskrivelser af alle danske havne. Der findes desuden flere gode havneguides på nettet, fx Kort- og Matrikelstyrelsens havnelods på www.danskehavnelods.dk.



En havnelods giver et væld af nyttige og nødvendige oplysninger om den havn du planlægger at anløbe. Her et udsnit af Den Danske Havnelods på www.danskehavnelods.dk/

Lær den nye båd at kende

Når man sætter sig ind i en ny bil, skal man måske forholde sig til hvordan viskerne aktiveres og hvordan lyset tændes. Selve manøvreringen af selv vidt forskellige biler er meget ens. Det er helt anderledes med både. Hver type båd kræver sin egen form for håndtering, hvilket kun læres gennem at øve sig, øve sig og atter øve sig. Helst på steder hvor der ikke er risiko for at lave skader.

Skrogfacon, køl, ror, propeller, én eller flere motorer og sejl spiller alt sammen ind på dine muligheder for at manøvrere båden, og variationerne er store. Lær derfor

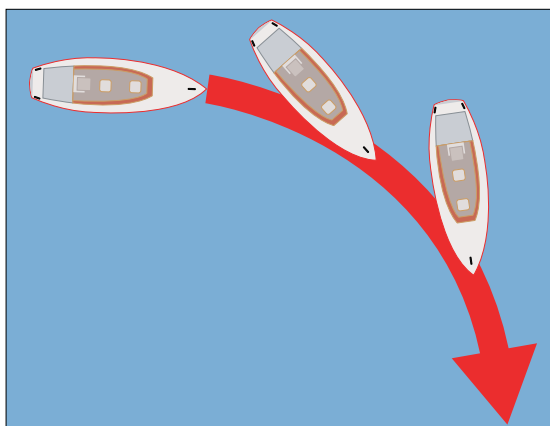
din båd omhyggeligt at kende, find ud af hvordan den er at manøvrere, lær at lægge til mellem pæle og langskibs, lær at bakke og lær sejlene at kende.

Mange både drejer ved hjælp af et rorblad. Ligger båden stille eller sejler meget langsomt, virker roret ikke så effektivt. Når båden har fået nok fart på til at den kan styres, er det vigtigt at huske på, at en båd så at sige drejer med "baghjulene".

Bådens hæk skrider ud til siden, derfor er der risiko for at agterenden ramler imod bolværk eller andre både, hvis du ikke tager hensyn til denne effekt.

Prøv at dreje rorpind eller rat langsomt fra side til side og se hvordan båden reagerer. Og husk at holde øje med begge ender af båden.

Det gælder alle slags både, og er lige vigtigt hvad enten du sejler frem eller bakk.



Når en båd drejer, slår agterenden ud til modsatte side. Det kan føre til kollisioner med andre både, pæle eller bolværk.

Køleens facon bestemmer også dine muligheder for at manøvrere båden. Fx er en langkølet båd vanskelig at dreje med, mens en kortkølet båd drejer næsten lige så godt som en cykel.

En planende motorbåd har ingen køl og dermed ikke noget der "griber fat" i vandet, så den drejer nemt, men er samtidig meget mere sidevindfølsom end en kølbåd.

Inden du får tænkt dig om, kan en planende båd i kraftig vind være blæst et helt andet sted hen, end du troede.

At lægge til uden motor

Det ser elegant ud, når en erfaren sejler lægger sin sejlbåd til uden brug af motor. Men det kræver virkelig megen øvelse.

Blandt andet skal du kunne vurdere hvor i havnen båden kan lægges til i forhold til vindretning og vindhastighed, og du skal kende bådens opskud, dvs. hvor langt den sejler fremad efter at sejlet er taget ned.

Så prøv det ikke uden at have en erfaren sejler med om bord.

Propellen indvirker også på styringen

Propellen skubber båden frem, men den trækker også båden sidelæns. Roterer propellen højre om, vil den presse hækken til styrbord og stævnen til bagbord, når båden sejler fremad.

En båd bremses og bakked ved at sætte propellen i baggear og give gas. Jo mere gas jo kraftigere bremses båden og begynder til sidst at bakke.

Jo kraftigere der bremses, jo mere vil bådens hæk også blive trukket sidelæns. Og når båden begynder at bakke, trækker den også sidelæns. Her er der også noget at øve på, så du er sikker på hvordan lige præcis din båd reagerer.

Det er også vigtigt at vide hvor hurtigt du kan stoppe den, når du fx lægger til mellem pæle.

To motorer letter manøvreringen

Både med faste propelaksler og to motorer er lettere at manøvrere, fordi de kan drejes skarpt ved at lade den ene motor gå frem og den anden bak, så snurrer båden rundt om sig selv på næsten ingen plads. Samtidig vil propellerne som oftest rotere modsat, så båden ikke trækkes sidelæns.

Speedbåde med Z-drev og både med påhængsmotor har ikke noget ror. De drejer ved at dreje propellen fra side til side.

Båden skal have en vis fart, styrefarten, for at kunne dreje.

Ved snævre havnemanøvrer må du derfor arbejde med forholdsvis store styreudslag og kortvarig gas frem eller bak og ellers lade motoren være i frigear, mens båden glider gennem vandet.

Mange både af denne type er forsynet med to modsat roterende propeller på samme aksel (Duoprop), så båden ikke trækker sidelæns.

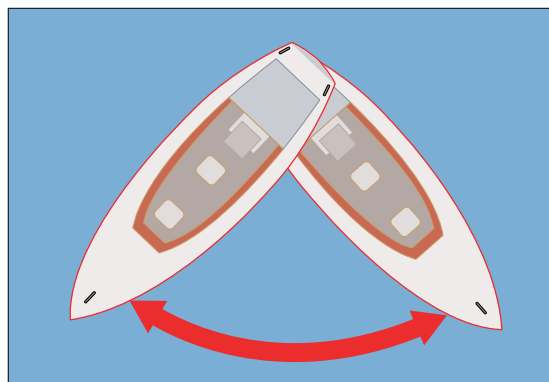
En bovpropel giver ekstra sikkerhed ved havnemanøvrer

Du kan have stor glæde af en bovpropel på lidt større både, for så kan du styre stævnen præcis i den retning du ønsker. Især hvis der er sidevind eller sidestrøm, vil du hurtigt lære at sætte pris på den ekstra sikkerhed, en bovpropel giver ved snævre havnemanøvrer.

Skal det være helt enkelt at manøvrere båden, kan den også udstyres med en hækpropel, så du kan sejle båden sidelæns ind på plads og dermed lave en perfekt parallelparkering mellem andre både.

Mest fleksibelt er drev af typen som Volvo Penta IPS drev, som kan snurre hele vejen rundt.

Med to af dem og en enkelt elektronisk



Med en bovpropel kan bådens stævn drejes fra side til side, hvilket letter havnemanøvrer enormt.

joystick kan sådan en båd manøvreres ube-sværet og præcist i alle retninger, blot ved at vride på joysticken. Oven i købet kan IPS drevene bruges som GPS-anker. Det vil sige at man ved montering af en passende elektronik blot ved tryk på en knap kan få båden til at ligge stille inden for 2 meters nøjagtighed.

Så kan båden ligge stille midt i havnebassin, mens skipper og besætning i ro og mag klargør fendere og fortøjninger til den aktuelle situation.

Ovenstående er blot et par smagsprøver på hvor forskelligt både kan opføre sig og skal manøvreres.

Som sagt: Du skal bruge noget tid på at sætte dig ind i hvordan lige præcis din båd opfører sig ved havnemanøvrer.

Et generelt godt råd er at være forsigtig med gashåndtaget. Sæt kortvarigt i gear, giv en smule gas og sæt så hurtigt i frigear igen.

Iagttag hvordan båden reagerer, og prøv dig frem i små nøk ad gangen mens du også drejer på roret.

Så sker der ikke de store skader, og du er bedre forberedt første gang du skal lægge til i 12 sekundmeter sidevind.

Ude af havnen

Når du er ude af havnen, skal du finde en fjernliggende ting at styre efter. Det kan være en bygning, en skorsten, et fyr, en gruppe træer eller andet genkendeligt, der kan ses på lang afstand.

Bemærk hvor denne ting befinder sig i forhold til et fast punkt på båden, fx et sted på søgelænderet, når du er drejet ind på den kurs du vil sejle.

Så længe den ting, du sigter efter, er ud for samme punkt på søgelænderet, holder du kursen. Kommer båden ud af kurs, justerer du med små kursændringer.

Overreagerer du, vil båden hurtigt komme ud af kurs i den modsatte retning.



Ude på vandet gælder det om at finde et fjernliggende punkt i den rigtige kurs og så styre efter dette. Det er fx let at finde til Malmö, fordi bygningen Turning Torso med sine 190 meter kan ses op og ned gennem hele Øresund.

Pas på kræfterne i planende både

I en planende båd er det vigtigt at betjene gassen med omtanke. Giver du pludselig fuld gas, mens nogen står op, kan det gå grueligt galt.

Inden du sætter farten op, bør du advare dine passagerer.

Tager du hurtigt gassen fra, bremser båden uventet kraftigt op, så her bør du også vise stort hensyn til passagerne.

En hård opbremsning kan medføre, at

bådens hækbølge indhenter den og bordfylder båden. Er det nødvendigt at foretage en hård opbremsning skal du derfor holde øje med hækbølgen og evt. være parat til at sejle et par bådlængder frem eller til siden.



En planende båd skal trimmes korrekt ved hjælp af trimflaps, eller ved at ændre drevenes vinkel i vandet. Øverst sejler båden korrekt, i midten skal stævnen trimmes op, nederst skal stævnen trimmes ned.

En planende båd skal trimmes korrekt

Det er vigtigt at trimme en planende båd korrekt. Når båden skal op at plane, skal stævnen trimmes ned.

Når båden er kommet i plan, skal stævnen trimmes lidt op. Den må ikke være trimmet for dybt ned, for så kan propellerne ryge ud af vandet og gå op i så høje omdrejninger, at det kan skade motoren.

I høj søgang kan stævnen med fordel trimmes ekstra ned, så båden bedre skærer sig igennem bølgerne i stedet for at hoppe hen over dem og banke hårdt ned i søen bagefter.

Lær sejlene at kende

Det er nemt nok at få båden drevet frem for sejl, også selv om du ikke har prøvet det før.

Men det varer garanteret ikke længe, før du begynder at spekulere på hvorfor den

sejlbåd, du lige er blevet overhalet af, kan komme så meget hurtigere frem for sejl, end du er i stand til. Den vigtigste forklaring er erfaringen med at trimme sejlene korrekt og sejle optimalt i forhold til vindretningen.

I sejlbåden skal du langsomt lære hvordan båden sejler på forsejl alene, storejle alene og hvordan den sejler med forskellige sejlkombinationer under forskellige forhold og i forskellige retninger i forhold til vinden.

En sejlbåd kan ikke sejle direkte mod vinden, men den kan gå mere eller mindre tæt på, eller højt til vinden, som det hedder. Skal du sejle mere eller mindre direkte mod sejl vinden, er du nødt til at krydse, dvs. sejle i en zig zag kurs frem mod dit mål, så sejlene får vinden ind mere eller mindre skråt fra siden.

Du skal først og fremmest lære at betjene sejlene, så båden får god fart på uden at krænge for meget.

Sejler du i en god turbåd, behøver du ikke at være bange for at båden krænger så meget, at den kæntrer.

Jo mere den lægger sig ned, jo mere vil den tunge køl modvirke krængningen, og jo mindre luft fanger sejlene. Og så retter båden sig op igen, måske efter at have dre-

jet sig selv mere op i vinden, hvilket i sig selv mindsker trækraften i sejlene.

Med mere erfaring kan du trimme sejlene efter sejlets dybde, dybdens position og dets tvist. Dybden er et udtryk for hvor buet sejlet står. Et fladt sejl giver lille trækraft og lille modstand.

Et dybt sejl med en stor bue giver mere trækraft, men også mere luftmodstand. Det er heller ikke ligegyldigt om den største dybde ligger tæt på sejlets forkant eller længere bagud på sejlet. Ligger dybden forover bliver båden lettere at styre, men kan ikke gå så højt til vinden. Endelig kan sejlet tvistes – vrides –, så sejlet fx er dybere i toppen end i bunden eller omvendt.

Sejlene vil være forsynet med en række trimanordninger til at bestemme deres facon. Dem skal du lære at kende og bruge til at få båden til at sejle optimalt i de givne vindforhold.

Naturligvis er det også vigtigt, at du er helt fortrolig med at sætte og bjerge sejlene, og at du ved hvordan du reber dem i stærk vind.

Der er masser at øve sig på, og har du lyst til mere end du lige lærer første år på sejl skolen er der masser af tilbud om udvidede sejl kurser, lige som der er skrevet mange bøger om optimal sejl- og rigtrim.