

FOKUS PÅ TURSEJLADS

Tekst og fotos: Lars Bræstrup
DEN 1048 Maria

Folkebåden er til meget andet end kapsejlad...

Folkebåden er særdeles ideel til tursejlad. Den er handy og enkel at håndtere og så er der altid plads til en Folkebåd i overfyldte feriehavne. Bådens størrelse stiller ikke de store krav til fysikken og er sikker at sejle endda med en mindre øvet besætning, ja den indbyder til singlehand sejlad. Den er letstyret og vejer ikke mere end at den kan forhales/skubbes fra pæl til pæl rundt i havnen, og er udstyret med en lille fok, der på kryds gør vendinger til en leg. Den er let at sejle ud og ind af havn for sejl, uden brug af motor. Har man behov for godt udsyn eller ekstra bekvem sejlad, er det oplagt at nøjes med storsejlet, da en Folkebåd sejler udmærket for storsejlet alene, både på kryds og læns. Der er en helt særlig sejlerglæde ved at vi er nær ved vandet og mærker farten og kan følge alle bevægelser. Et andet fortrin er det faktum, at når man står på dørken i cockpit og båden ruller, er fødderne i drejepunktet og man kan bare holde kroppen i ro og lade fodleddene bevæge sig. I mange større både er dørken placeret meget højere end bådens drejepunkt og det giver meget mere bevægelse for besætningen.

Vi har sejlet meget tursejlad i vore Folkebåde, og det har været meget positivt at lære dens fortrin at kende. Med alle de fordele der er ved at tursejle i Folkebåden, undrer det mig at jeg møder så få andre tursejlende Folkebåde i løbet af en sommer. Der ligger rigtigt mange rundt om i havnene, men de bruges ikke så meget til tursejlad. Faktisk kan vi møde flere Folkebåde på motorvejen over Sjælland... på trailer, op til en weekend med et ranglistestævne, end i hele vore tre ugers sommerferie. Det har fået mig til her at videregive nogle af vore ideer, som inspiration til andre Folkebådssjelere, med henblik på at øge interessen for og fokus på den tursejlende del af vor Folkebådsflåde.



Bomdirk:

Noget af det første jeg ændrede ved vores første Folkebåd (D 477) var at montere en bomdirk. Jeg har aldrig kunnet forstå at bommen skulle ligge og rutsje rundt i cockpitet og blokere adgang til kahytten. Tillige giver det mange små og store skader på bom, skydekappe og cockpitkarme. Jeg tænker specielt på alene-sejleren der skal bjærge storsejl stående ved masten og lande bommen uden skader i cockpit. Min bomdirk er udført i en 2 mm dyneema line og fastgjort i samme splitbolt i mastetoppen som hækstaget. Nede på bomnokken er den fastgjort uden for det sorte mærke i et beslag. På de senere både (D800 og D1048) har jeg ført dirklinen via en blok på bomnokken, langs bommen til masten og videre via mastebøjlen til cockpit. Det er så dejligt at bommen hænger i

passende højde over ruffet og fikseret midtskibs af skødet, til der er mulighed for at sætte bomstolen op. Hvis dirken generer nogen ved at slå på sejlets kappe, kan den tages af og parkeres i hækstaget under sejlads. Jeg tager kun min bomdirk af under kapsejlads, for at undgå at den berører andre både, og i havn når telt eller presenning lægges over bommen.

Turfokken:

Fokken til tursejlads kan forbedres betydeligt i forhold til de degraderede kapsejladsfokke jeg og mange bruger til tursejlads. Her tænker jeg blandt andet på den rude der er placeret så højt, at den kun giver øget udsyn for besætningen, når de sidder på kanten og båden krænger. Her er det en god ide at få en sejlsmager til at sy en ekstra rude i under den eksisterende. Den behøver ikke være højere end ca. 10 cm og samme længde. Det giver mulighed for at sidde på styretoften til luv og se horisonten mellem masten og forstaget. Det er sikkerhed og giver ro i sindet at se hvad der gemmer sig bag fokken. Hvis man er på tur i længere tid er det praktisk at fokken kan blive på forstaget i havn. Herved optager den ikke anden plads og er hurtigt klar til brug. For at beskytte sejlet mod sol og snavs har jeg fået syet en sejlpresenning der let kan lægges over den zig-zagede fok og knappes på undersiden og med en flap rundt om forstaget. Hvis skøderingen så bindes op i et vant eller kicken, holder den ikke på fugt eller snavs.

Mange både har en kort håndliste placeret på dæk lige bag masten i centerlinjen, og det giver en god sikkerhed for kapsejlende gaster, der er beordret på fordækket ved slørsejlads, men samtidigt er det praktisk at fæste en sejsing i denne håndliste, lige klar til brug når fokken bjærges. Den holder tillige fokken midt i båden ved havneanløb. Når og hvis forstaget skal fornyes (det anbefales at udskifte stående rig efter 15 år eller 30.000 sømil) er det en god ide at unnlade vantskruen på forstaget. Mange tursejlere justerer ikke længden på forstaget fra år til år og derfor vil jeg anbefale at spare denne udgift og opnå muligheden for at fokken kan komme helt ned til dækket når den er bjærget. Dette giver også bedre udsyn fra cockpittet ved motorsejlads med fokken på dæk.



Sikring af rorpind:

Jeg har oplevet hvor uheldigt det kan gå, hvis man slipper rorpinden og den lægger sig ud til en side, og måske helt uden for båden. Specielt hvis den er øftet lidt kan den komme et godt stykke uden for stødlisten, og det kan gå rigtig galt ved passage af pæle. I bedste fald brækker rorpinden, men jeg har set et par ror brække ved at rorpinden fangede en pæl mens båden var i drift. For at undgå dette vil jeg anbefale at sætte en elastik under rorpinden i centerlinjen, enten under karmen eller på dækket, og trække den op over rorpinden inden anløb af havn. Den holder pinden inden for rælingen og kan let smyges af ude i frit farvand igen.

Sprayhood:

En helt afgørende forbedring af vores Folkebåd til tursejlads er udvikling af en passende sprayhood. Den har forandret båden til at være langt mere velegnet og bekvem til tursejlads. Den har reduceret brugen af olietøj væsentligt. Den giver perfekt læ når vinden er kold og holder nedgangsområdet dejligt tørt. Den afviser det tynde salte sprøjt der ret hurtigt kommer strygende hen over den luv side af ruftaget. Når vi ligger for anker og nyder de sidste solstråler, iver den dejlig læ for en kølig aftenbrise og vi bruger ikke teltet så meget, efter vi har fået sprayhood. I rigtigt dårligt vejr er den eminent til at holde vandet borte fra den forreste del af cockpittet, og med den påsyede garage afviser den søen fra at rulle ind under skydekappen og spule ned på køjerne. Bøjlerne er så solide at det giver en god støtte, når vi holder i den ved passage fra cockpit til fordæk og retur. Af ulemper kan jeg nævne at der er lidt forringet sigt gennem plastruden, men udsynet er fint som ruden er udformet. Fra at den ligger fx i forrummet til den er monteret tager det ca. 4-5 minutter, så den kan bruges efter behov. Der hvor jeg har fået syet min, er der syet ca. 18 – 20 til Folkebåde i 3 lande. Vi vil ikke undvære en sprayhood til tursejlads, vi har glædet os over vores sprayhood de sidste 16 sæsoner, den øger kvalitetstiden om bord i høj grad.



"Rindende" vand ombord:

Ikke mange Folkebåde har en vandtank ombord med pumpe og vask, heller ikke vi. Men vi har en god plastdunk i kistebænken med påmonteret tappehane. Den kommer op og lægges så der kan tappes i gryder og vaskefad m.m. Vi har tillige 3-4 plastflasker på 1½ liter vi fylder op som er lette at hælde fra. Det er hurtigt og nemt at tage sådan en og fylde kedel eller gryde. Vores forbrug på et feriedøgn er ca. 10 liter. Det giver ingen problemer med stoppet vask eller slanger, og ingen defekt pumpe volder problemer.

Bade- og redningslejder:

Vi har i flere år luret på en løsning med en form for rednings- og badelejder. Vi havde set løsningen med en lejder der kunne sidde på motorbeslaget, men vor gjorde vi så lige af motoren imens. Der er også den med teleskop lejderen på modsat side af motoren, som er udmærket. Men hos os har vi et anker placeret på dette sted, så det kunne heller ikke bruges. Derfor tænkte jeg i retning af en reblejder, der er videreudviklet så tærne ikke kommer i klemme mellem trin og skrog og således at trinnene ikke vipper fra side til side. Det var mange krav, og hvor er lige bedst at sætte den på båden ved brug? På fotoet ses det at alle trin er skåret ind så de holder sig inde mellem de snore der bærer, det giver et stabilt trin og fikseringen af linerne klares med en lodret stående ramme der står på skandækket og surres fast til vantet. Denne placering har den fordel at vantet er der hvor man har brug for noget at holde i, når kroppen kommer op på dækket. Se foto! Trin og ramme er beklædt med line gennem huller for at hindre ridser på fribord og bund. Den fylder ikke meget ombord og vejer ikke mange gram.



Folkebådssejlere kan nyde sejladsen uden tekniske problemer...

Mange sejlere drømmer om en båd uden tekniske problemer. Jo mere teknik og elektronik ombord, jo mere vil fejle og give irritationsmomenter. Hvor mange har ikke mødt både der ligger i havn med en defekt motor, de sejler ikke før motoren er i orden. Og mange irriteres over defekte instrumenter og andet der er drevet af el. En Folkebådssejler kan klare sig uden motor, hvis den strejker, det stopper ikke ferien af den grund. Der er ikke lækkende søventiler eller et stoppet toilet, der er ikke utæt stævnør eller olie i bundvandet. En Folkebåd er ukompliceret og kan sejles uden aggregater der før eller siden fejler, et er frihed på første klasse.

Jeg vil i næste blad fortælle mere om vores turindretninger, blandt andet om vores cockpittelt, aftagelig skødebro og udformning af cockpitbord m.m. Jeg kommer også lidt ind på brug af instrumenter og alternativer.

Fakta om forfatteren:

Lars Bræstrup 58 år, er gift med Lene og vi har datteren Maria på 29 år. Har sejlet Folkebåd fra sensommeren 1977 og er uddannet bådebygger.

Det er blevet til 15 år i træbåden D 477, 9 år i D 800 og nu i D 1048.

Vi har sejlet i de danske farvande og desuden besøgt Norge, Sverige og Tyskland, og har også dyrket en del kapsejlad gennem alle årene.