

## FOKUS PÅ TURSEJLADS, NR. 7

Jeg glæder mig over endnu en god sejlersæson, trods et vejrlig der ikke helt levede op til 2014. Vi oplevede mange dejlige sejlads rundt i vores farvande og vi nåede endda vores mål for denne sæson, at opleve Hallands Väderø nord for Kullen.

### Tørt Skib

Med tørt skib tænker jeg ikke på det røgvand der ryger hen over folkebåden når vi krydser i frisk vind, men mere på, at det er en vigtig faktor for en vellykket tursejlad, at båden er tør indvendig.

Har man det tørt og godt i kahytten, og hynder og køjetøj er tørt og klar til brug, er en vigtig del på plads. Det tager meget af fornøjelsen ved tursejlad, hvis vi oplever en våd og klam kahyt med våde pletter på hynder etc.

Et punkt der giver våde hynder og ubehag er en utæt mastekrave. Når vandet løber ned under dæk uden på masten og båden krænger på kryds, vil det dryppe ud på hynder og grej der ligger her. Så det betaler sig at gøre en indsats for at tætne gummimastekraven inden der tænkes på tur med venner og familie. Jeg skifter min mastekrave med mellemrum og sætter et spændebånd rundt om gummikraven ca. 5 cm neden for øverste kant på masten. Når båndet er spændt, bukker jeg øverste kant af kraven nedefter så den dækker spændebåndet, og i den lille rende der opstår mellem masten og gummikraven, fyldes Tec7 eller tilsvarende tætningsmasse i. Det hindrer vandet i at komme ned mellem mast og gummikrave. Hvis der skulle opstå et lille hul på den nedbukkede øverste kant, vil vandet løbe ned på ydersiden af gummikraven og ikke ind i båden. På den måde har vi ikke vand ned ved masten.



En anden kilde til fugt i kahytten er det vand der kommer nede i bunden under dørken. Her skulle der normalt ikke være vand, i hver tilfald ikke i en glasfiberbåd. Træbåde der "sveder" lidt, kan ikke helt holde vandet borte fra kahytten, men i glasfiberbåde kan man holde alt vand ude i cockpitområdet. Jeg har et helt tæt skot ned til bunden af båden mellem cockpit og kahyt, så der løber ikke vand fra cockpitet ind i kahytten. Så tænker nogen, hvordan lænser han så båden, hvis der bliver en lækage i forskibet. Godt tænkt! Jeg har en prop i et 30 mm hul i skottet og den kan jeg fjerne, hvis uheldet skulle ske, så kan vandet løbe ud til den faste lænsepumpe i cockpitet. Det sker at det regner med vinden fra agter og vi ikke får sat skotter i, så kommer der ganske få dråber i det agterste rum. Når der krydses i hård vind kommer røgvandet løbende langs luvsiden af skydekappen og finder vej ind ad nedgangen. Her er det en god hjælp at sætte det øverste skot i og evt. lukke døren. Vi har, som det ses af tidligere artikler, valgt at montere en sprayhood, og det gør hele nedgangsområdet helt tørt under næsten alle forhold.

## Tørre kistebænke

Jeg undrede mig over at der var så vådt i mine kistebænke i vores glasfiber båd. Så jeg studerede hvor vandet kom fra og hvordan det kom ind i kistebænkene. Når vi krydser kommer der røgvand ind i cockpittet og måske lidt sprøjt ind over læ karm. Vandet stillede sig agten for læ kistebænk og da der er fald fremad på dørken, løb vandet frem og ind ad det spygat der er standart i kistebænken. Langsomt kom der 3-6 liter vand ind i kistebænken og gjorde fortøjninger og fendere gennemblødte. Når vi så vendte skulle man tro at vandet løb ud af spygattet og ned til pumpen, men det er ikke tilfældet! Vandet løber ud af spygattet, langs hovedskottet og direkte ind ad spygattet i modsat side. Så ret hurtigt er der 3 – 6 liter vand i den anden kistebænk. Så jeg lukkede begge spygatter og borede et 10 mm hul i bunden af kistebænket lige inden for det lukkede spygat. For ikke at der skal komme vand ind skumkernen har jeg sat et plastbøs i hullet, så evt. vand går direkte ned til pumpen. Min erfaring er at der så at sige ikke kommer vand ind efter at spygatterne er lukkede.



## Ligge underdrejet

Kapsejlerne bruger ofte at ligge underdrejet når der ventes på start eller der er pause mellem sejladsene. Tursejlerne bruger det måske ikke så meget, men det er en yderst bekvem måde at få en pause eller få ro i båden til at udføre opgaver der kræver ens fulde opmærksomhed. Teknikken er ret simpel, på tæt bidevind slippes rorpinden og båden søger vindøjet og går overstag. Fokken skal ikke røres, den vil stå bak op mod vinden på den nye halse, og båden går

i stå. Det er en fordel at sætte et elastik til at holde rorpinden nær center, og fokken holder båden på en fast kurs. Farten fremad er ca.  $\frac{1}{2}$  knob og båden driver ca.  $\frac{1}{4}$  knob sidelæns mod læ. Det at farten går ned giver en tør båd uden røgvand og bevægelserne minskes, det bliver behageligt at sætte sig i cockpittet og evt. spise eller andre fornødenheder. Er man alene-sejler giver det at ligge underdrejet mulighed for at gøre nogle ting, som er næsten umuligt under sejlads. Vi bruger det ofte når vi er fremme ved en ankerplads og skal gøre ankeret klar, eller inden anløb af en havn hvor fender og fortøjninger skal lægges klar eller motoren måske skal sænkes ned.



Når man vil fortsætte sejlads, slækkes fokken over og hales, farten stiger og der kan styres. Man skal være opmærksom på at manøvreduktigheden er nedsat når man ligger underdrejet, så der skal være plads til at gå med langsom fart og udkik er naturligvis påkrævet. Jeg vil ønske jer og jeres båd en god vinterpause...

**Sejlerhilsen fra  
Lars Bræstrup  
F DEN 1048 MARIA  
e-mail: labra1048@gmail.com**