

Opti- tips

*Detaljerne
tæller
når det gælder*



Fotograf Mick Anderson

Henriette Koch

Bogen er til gratis download
1. udgave marts 2003
6. udgave marts 2015
Forfatter: Henriette Koch

Forord

Der findes bøger om sejlsads, men der findes ingen om, hvordan man bliver bedre til at sejle optimistjolle. Derfor har jeg skrevet denne lille bog, som henvender sig til alle fra B-sejlere til de bedste A-sejlere.

Efter fem år i optimisten, som indeholdt mange internationale stævner og placeringer som bl.a. sølv til VM, sølv til NM, guld til DM, har jeg fået stor erfaring og fundet ud af mange gode finesser om optimistsejlsads, som jeg gerne vil give videre. De små detaljer gør forskellen på, om man bliver rigtig god i stedet for bare god. Da jeg var blevet A-sejler, var jeg ikke meget for at spørge de gamle optisejlere til råds, og jeg savnede en bog til at lede mig på rette spor. I stedet for at få alle de vigtige detaljer fortalt af en ældre optimistsejler, fandt jeg selv frem til dem ved at bruge mange timer på vandet, mange tanker på land og endnu flere diskussioner med andre sejlere på samme niveau som mig. Det er ærgerligt, hvis andre sejlere skal bruge de første to år af A-sejlertiden på at finde frem til de samme ting, som jeg allerede har fundet ud af.



Efter mange år som elitesejler i den olympiske bådklasse 470 samt erfaring som træner for både optimist klubhold og forskellige danske landshold, har jeg fået et bedre perspektiv samt mere erfaring, som jeg gerne vil give videre. I 2015 blev Opti-tips open access, så alle kan downloade bogen gratis.

Held og lykke med din opti-tid og husk, optimisten er kun begyndelsen på et dejligt sejlerliv.

*Mange sejlerhilsener
Henriette Koch*

Sådan bruges bogen

Bogen indeholder de oplysninger og beskrivelser, der skal til, hvis du vil være en rigtig god optimistsejler. De erfaringer du gør dig i optimisten, kan gavne dig senere, når du starter i en anden bådtype.

Hensigten med bogen er, at den skal læses hjemme, og emnerne, der er beskrevet, skal derefter afprøves på vandet. Ellers skal bogen ligge i sejlertasken, så du altid kan tage den frem, hvis der er noget, du er i tvivl om.

Hvert kapitel er delt op i punkter fx kapitel ”1. Trim” med underpunkter: bindsler, spryd, bomnedhal osv. Det er let at finde underpunkterne, da de er fremhævet med fed skrift. Efter teksten er der en boks med grundregler, hvor det vigtigste er koncentreret og opsummeret.

Bagerst i bogen er der plads til, at du kan skrive dine egne notater. I tilfælde af at du ikke kender betydningen af nogle ord, kan du slå dem op bagerst i ordforklaringerne. Slå op, hvis der er noget, du er i tvivl om. Jeg har så vidt muligt brugt sejlerudtryk, da det er de udtryk, man bruger, når man snakker med en træner eller med ens sejlerkammerater.

Bagerst i bogen er der et stikordsregister, som du kan slå op i, hvis du ikke kan huske, hvor i bogen et emne, fx linjepejlingerne, blev forklaret.

Der er mange illustrationer i bogen, da det er lettere at forstå teksten, hvis det er illustreret. Hver gang teksten henviser til et billede, står der et illustrationsnummer fx *fig. 3*.

Understreg og skriv kommentarer til i bogen, hvis du synes. Det er din personlige bog, så brug den, som du vil!

Indhold

1. Trim	7
2. Boathandling.....	17
3. Starter	27
4. Mærkerundinger	31
5. Planlægning og forberedelse	35
6. De taktiske gyldne regler.....	41
7. Bekæmp din skræk	43
8. Optimisten er starten	47
9. Ordforklaringer.....	51
10. Udstyrets navne	55
11. Dine notater	57
12. Stikordsregister.....	61

1. Trim

Trimmet er den måde, du stiller dit sejl på, dvs. den måde dine bindsler er bundet, hvor mange snoninger du har på bomstroppen, hvor meget udhalet er hevet osv. På et optimistsejl kan du ændre på alle trimfunktionerne på vandet. Trimmet er ligesom teknikken meget individuel, og der er ingen facitliste, blot mange muligheder. For at finde det trim, der passer til dig, skal du bruge masser af tid på vandet med en anden sejler.

Trimmuligheder

- Bindsler
- Spryd
- Bomnedhal
- Bomstrop
- Bomudhal
- Mastehældning
- Sværd
- Hanefod
- Skøde

Grundlæggende regler for trim

1. Flade og åbne sejl giver fart. Dybe og mere lukkede sejl giver højde og power.
2. På fladt vand skal sejlet være fladt og åbent, da du ikke har brug for power til at komme igennem bølger. Jo flere bølger, jo dybere skal sejlet være, så du kan komme igennem bølgerne.
3. Jo tungere du er, jo mere power skal du have.
4. Hvis du vil have mere højde, er du nødt til at undvære lidt power. Vil du omvendt have mere power, kommer du til at undvære lidt højde. Hver gang du er på vandet, gælder det om at finde den hårdfine grænse mellem højde og fart, som passer til dig, vinden og bølgerne.

Bindsler

Bindslerne, der holder sejlet fast til masten og bommen, kan bindes på mange forskellige måder. Knuden du binder dem med er et råbåndsknob, da dette knob er let at få op, selvom knuden er stram. En rigtig god idé er at binde en ekstra knude oven på råbåndsknobot, for så har knuden sværere ved at gå op. Når du har bundet knuden, skal du gøre det til en vane at stramme knuden på begge sider, for så giver bindslerne sig ikke så meget på vandet. Reglerne siger, at afstanden mellem sejlet og masten/bommen ikke må være over 10 mm. Dvs. at hvis der er 11 mm mellem sejlet og masten/bommen, kan du blive diskvalificeret.

Du kan binde sejlet i *kurve*, hvilket giver et fladt sejl. Kurve vil sige, at sejlet er bundet langt fra i hjørnet og enderne af mast og bom, andet bindsel fra hjørnet og enderne er bundet lidt tættere på, endnu tættere er tredje bindsel osv. Som du ser på *fig. 1*, er forliget og underliget skåret, så der er kurve i sejlet fra sejlmergerens side.

Du kan også binde sejlet *lige på*, hvilket giver et dybere sejl. Lige på vil sige, at afstanden mellem masten/bommen og sejlet er lige stor på hele sejlet.

Ved at slække lidt på det yderste bindsel på bommen opnår du et åbent sejl, som er godt på fladt vand. Strammer du dette bindsel, strammer du kappen og opnår derved et mere lukket sejl og mere power.

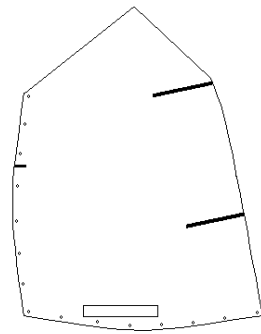


fig. 1

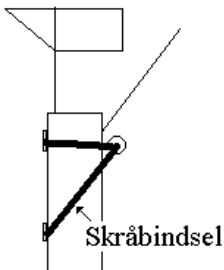


fig. 2

Skråbindslet kan strammes og løsnes som alle de andre bindsler. Dette bindsel har blot en lidt anden effekt på trimmet end de andre bindsler. Løsner du skråbindslet, vil dit sejl rykke længere op på masten, hvilket medfører, at stregen på sejlet rykker længere op på masten. Strammer du dette bindsel, vil dit sejl rykke længere ned af masten, dvs. stregen på sejlet vil rykke længere ned. Det er vigtigt at huske, at hvis du strammer

skråbindslet, skal du tage nogle viklinger af bomstroppen for at få den samme forligsspænding. Løsner du skråbindslet, skal du sætte nogle flere viklinger på for at få den samme forligsspænding. Det er en god ide altid at have skråbindslet bundet ens, fordi mange af de andre trimmuligheder afhænger af, hvor langt oppe sejlet er på masten. Man siger normalt, at det gælder om at få sejlet så langt op som muligt, da vinden ligger lidt over vandet, men det er en lille detalje. Det er bedre, at binde sejlet lidt ned end at risikere at blive disket, fordi din streg på sejlet rører en af stregerne på masten.

Med lidt øvelse og hvis du er lidt stærk og kan balancere, er det nemt alene at ændre på selv de øverste bindsler på vandet. Slæk skødet helt ud og læg dig i vinden med blafrende sejl. Slip roret og gå op til masten, tag mastekontrollen af, løft sejlet op af toften, som skulle du rigge af på land, og læg det på jollen. Lad skødet sidde på hele tiden, så du ikke risikerer at miste sejl og rig, hvis det ryger i vandet. Når du er færdig, rejser du sejlet, som du gør på land og husk at sætte mastekontrollen på igen.

Sprydet

Sprydet, der holder sejlets facon, kan justeres efter vind og bølger. Sejlet skal som hovedregel altid være sprydet afpasset, så der hverken er overspryd eller underspryd.

Du må *aldrig* have overspryd, for så lukker kappen, så vinden ikke kan komme ud af sejlet. Kan vinden ikke komme ud af sejlet, går båden helt i stå.

Hvis der er let vind og fladt vand, kan du godt løsne sprydet en lille smule. Ved lidt underspryd får du en åben kappe, som gør, at vinden hurtigt kan slippe ud af sejlet, og båden vil derfor få mere fart, men mindre power og højde. Er du en lille sejler, og det blæser så meget, at du ikke kan holde jollen flad, kan du ligeledes løsne sprydet. Ved at løsne sprydet

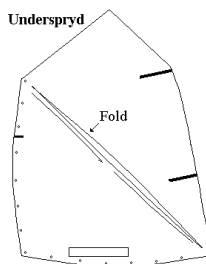
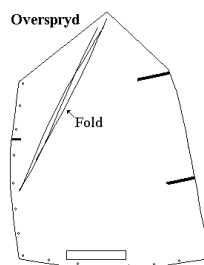


fig. 3

kommer der ikke så meget pres på sejlet, fordi vinden hurtigt slipper ud, og derved bliver jollen lettere at holde.

Bomnedhalet

Bomnedhalet der holder bommen nede kan strammes og slækkes efter vinden. På kryds bruger man normalt ikke bomnedhalet, fordi skødet holder bommen nede.

På læns er bomnedhalet meget vigtigt, især i hård vind. Bomnedhalet gør på læns, at bommen ikke står og ”hopper”. Hvis bommen hopper på læns, bliver båden meget ustabil, og du kæntrer let. Det er vigtigt at sørge for at stramme bomnedhalet tilpas, så det øverste hjørne (ved sejlspinden) står og arbejder på læns. Du skal ikke ændre på bomnedhalet på en læns i en kapsejls, medmindre du er ved at kæntrere på hver bølge. Gør det til en huskeregel at sætte så meget bomnedhal på, at når du har hevet sejlet ind til kryds skal nedhalet lave en lille bue, så det ikke hiver i bommen. Jo mere det blæser, jo mere bomnedhal skal der på.

Måden, at stramme bomnedhalet i meget hård vind, er ganske simpel. Gå op på kryds og styr så højt, at det forreste af sejlet blafrer. Hiv så meget ind i sejlet, som du kan. Tag ror og skøde i bageste hånd, sæt forreste ben foran midterspantet. Læn dig frem og brug din forreste hånd til at stramme bomnedhalet. Det er meget simpelt og hurtigt, så selv i en sejls kan du gøre det.

Bomstroppen

Bomtroppen, eller twisteren som den også kaldes, kan der sættes viklinger på, og derved kan du styre forligsspændingen. Bomstroppen skal altid være på, lige meget hvor meget det blæser. Hvis du ikke har bomstroppen på, hiver du faconen helt ud af sejlet, men bommen kan også stå og vippe lidt. Med hensyn til forliget skal du huske, at dér hvor du strammer, rykker du dybden hen. Dvs. strammer du forliget, rykker du dybden frem i sejlet.

Forligsspændingen er noget af det vigtigste på hele sejlet. Sørg for altid at have forholdsvis løst forlig - du må gerne kunne se lidt folder ud fra bindslerne på masten. Som hovedregel gælder det, at jo løsere forlig (dvs. flere snoninger på bomstroppen) du har, jo

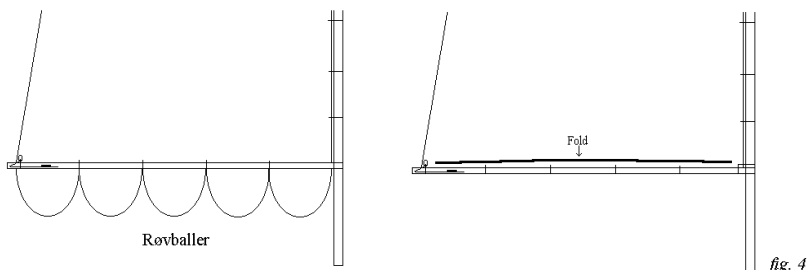
højere kan du gå. Jo strammere forlig (færre snoninger på bomstroppen) du har, jo mere fart opnår du, men du mister lidt højde og power.

I let vejr og fladt vand kan du vælge at have stramt forlig, da du derved opnår meget fart, men du vil også miste lidt højde. Hvis du har løst forlig, opnår du mere højde, men ikke så meget fart. For at finde ud af hvilken af mulighederne der er bedst den pågældende dag, bliver du nødt til at trimme dig frem til svaret sammen med en anden sejler.

I mellemluft med mellembølger skal du ligeledes have løst forlig, da det løse forlig, holder sejlets facon. Først når det blæser så meget, at båden er meget hård at holde flad, skal du stramme dit forlig, da sejlet derved bliver fladere. Ud over et fladere sejl opnår du også en båd, der ikke er så luvgerig (båden vil gerne gå op i vinden), og rorpresset vil derfor ikke være så stort.

Bomodhalet

Bomodhalet skal strammes og slækkes efter vind og bølger. Som hovedregel skal bomudhalet aldrig være helt stramt eller helt løst, da faconen ved et sådant sat bomudhal vil blive hevet helt ud af sejlet. Når bomudhalet er helt slækket, kaldes det ”røvballer”, hvilket er vist meget overdrevet i venstre side af *fig. 4*. Det er dårligt at have store røvballer i sejlet, da du får et alt for dybt og lukket sejl og vil miste fart. Det er også dårligt, hvis du har hevet bomudhalet så meget, at der står en fold i underliget som vist i højre del af *fig. 4*. Hvis du har denne fold, ødelægger du dit trim fuldstændigt. Undtagelsen, hvor du skal hive bomudhalet meget, er, når vinden er så kraftig, at du overhovedet ikke kan holde båden flad.



På fladt vand skal udhalet altid være på den stramme side, fordi du ikke har brug for den power, du får ved at have løst bomudhal. Jo mere det blæser, jo strammere bomudhal skal du have. Jo større bølger der kommer, jo mere power har du brug for, og derfor skal du slække bomudhalet, men kun så der lige kommet antydningen af nogle *meget* små røvballer.

Mastehældningen

Mastehældningen kan du justere ved at skrue på mastefoden nede i båden. Drejer du til højre, vil toppen af masten rykke sig fremad, og skruer du til venstre, vil mastetoppen rykke tilbage. Når du måler mastehældningen, tager du et målebånd og sætter op i toppen af masten, og du måler ned til agteressingen, som vist på *fig. 5*. Det er vigtigt, at du måler til samme sted på agteressingen hver gang! En ekstra ting du skal huske, når du skal måle mastehældningen er, at du skal trykke masten lidt tilbage under målingen. Det vigtigste er, at du altid måler på samme måde og til samme sted på båden.

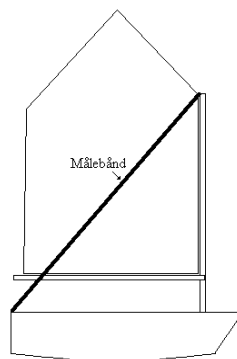


fig. 5

I hårdt vejr er der nogle, der rykker deres mast frem, for at gøre båden mindre luvgerig. Jeg har aldrig rykket på min mastehældning, da jeg ikke syntes, det havde nogen speciel effekt. I stedet havde jeg altid den samme mastehældning. Stil din mastehældning på 284 cm, så har du et godt udgangspunkt at arbejde ud fra. Har du problemer med at følge med på læns, kan du stille din mast lidt fremad (så afstanden bliver længere fra toppen af masten til agteressingen). Det gælder om at finde en mastehældning, der passer lige til din teknik og resten af dit trim. Det er en god ide at sætte et lille mærke ved mastesporet med en tusch eller et stykke tape, så kan du let se, hvor din mast skal stå uden at skulle måle hver gang. Vær opmærksom på, at mastevognen kan rykke sig under biltransport og i store bølger (de små knæk, du kan høre i hårdt vejr, er, når mastefoden flytter sig).

Sværdet

Sværdet er normalt ikke noget man rykker på, men du har mulighed for at vinkle det lige ned eller bagud via elastikker, du kan montere.

En hovedregel er, at sværdet altid skal være vinklet lige ned. Dette gør du ved at sætte en elastik over på sværdet. I blæsevejr skal det vinkles lidt tilbage for at gøre rorpresset lidt mindre. Hvis det blæser rigtig meget, og du er en meget let sejler, kan du tage sværdet lidt op, men vær opmærksom på, at du ved at tage sværdet lidt op driver sidelæns.

Det dybeste punkt i sejlet, kalder man sejlcenteret. Et punkt midt på sværdet (på den lange side) og næsten helt nede i bunden af det, kalder man lateralcenteret (se afsnittet ”Udstyrets navne”). Disse to punkter skal altid stå lige over hinanden, da det giver mindst muligt rorpres. Du kan derfor ændre på dit rorpres ved enten at flytte sejlcenteret eller rykke på sværdet.

På læns skal du hive sværdet helt op, så kun ca. 2 cm er nede i vandet. Ved at hive sværdet op på læns, mindsker du modstanden i vandet. Det er en god ide, at tegne en streg på sværdet med tusch. Så kan du altid se hvor langt op, du skal have sværdet på læns.

Hanefoden

Hanefoden er normalt ikke noget, man ændrer på. Sørg for at der aldrig er mere end 10 cm mellem bommen og hanefoden, da du kan blive disket på grund af det. Denne regel findes af sikkerhedsmæssige årsager, så man ikke sidder fast mellem hanefoden og bommen, men det er en fordel at have hanefoden så stram som mulig. Ved en stram hanefod, bliver der mere plads til at komme under bommen, og det er jo en fordel.

Hanefoden er bundet op tre steder. Hvis du hiver meget ned i hanefoden, skal trykket på alle tre snore være lige stort. Hvis trykket på alle snorene er lige stort, vil du bevare bommens stivhed så meget som muligt og derved have mere power. Er du en meget let sejler kan du i blæsevejr stramme snoren på midten af hanefoden, og derved få bommen til at bøje, hvilket giver et fladere sejl.

Skødet

Skødet er den vigtigste trimfunktion. Du har hele tiden mulighed for at stramme og slække skødet, og skødespænding ændrer meget på hele sejlets facon. Derfor er det også vigtigt, at du altid arbejder med skødet, så sejlet er justeret til vind og bølger.

Jo mere du hiver i skødet på kryds, jo mere lukker du kappen. Hvis du skøder hårdt, kan du nemt komme til at lukke kappen, og båden vil da gå helt i stå. Skøder du derimod meget løst, lukker du luften ud af sejlet alt for hurtigt, og mister derved meget af poweren. Derfor er det vigtigt, at du hele tiden er bevidst om, hvor meget du skøder sejlet. Hvis du skøder lidt stramt (ikke så stramt at kappen lukker fuldkommen), vil du kunne gå højere, men miste lidt fart. Skøder du derimod lidt løst (ikke så løst at al vinden bliver lukket ud af sejlet), vil du få ekstra fart men miste lidt højde.

Det er en god idé at sy en lille tynd sytråd ind i skødet oppe ved blokken (når skødet er hevet ind til kryds), der er klikket på hanefoden. Har du sådan et mærke, kan du altid se, hvor stramt du skøder. Mærket giver også mulighed for at se, om du skøder ens på styrbord og bagbord.

At trimme / køre fart

Det er vigtigt at trimme, uanset om det er til træning eller til stævner. Hvis du trimmer med en anden sejler, ved du altid, hvordan dit trim er, dvs. om du sejler hurtigt og/eller højt.

Når I skal trimme, er det vigtigt, at I ligger tæt på hinanden, for så kan I let se, hvem der sejler hurtigst og højest. Ligger I for langt fra hinanden, risikerer I at få forskellig vind, og I kan derfor ikke vide, hvem der sejler hurtigst/højest. Længden I skal ligge fra hinanden skal være omkring 2 bådslængder. I skal lægge jer op som vist på *fig. 6*. Læ båd skal være en smule foran luv båd.

Når I har konstateret, at én af jer sejler hurtigere/højere end den anden, skal den båd, som sejler langsommere/lavere ændre noget på trimmet. Det er vigtigt, at I kun ændrer på *én* ting af gangen. Hvis I ændrer på flere ting, ved I ikke hvilke af tingene, der hjalp på farten/højden. Sejler I lige hurtigt og højt, er det en god ide, at prøve at ændre på noget ”helt vildt”. Det gælder om at

eksperimentere hele tiden, da der som sagt ikke findes nogen facitliste til trimmet.

Det er en god ting at trimme med mere end én, da det gælder om at sammenligne sin fart og højde med så mange som muligt. I starten er det godt, at du trimmer med en på din egen størrelse, for så kan du stille dit trim lidt efter den anden sejlers, hvis du sejler langsommere/lavere.

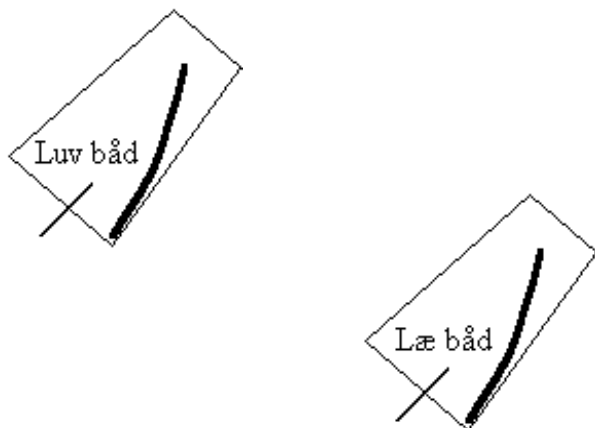


fig. 6

Trimdagbog

Det er klogt at føre trimdagbog. Ved at skrive trimmet ned tænker du mere over det. En trimdagbog behøver ikke at tage mere end to minutter at udfylde, og du behøver heller ikke at udfylde den efter hver gang, du har været ude at sejle. Udfyld dagbogen hvis du har prøvet et trim, der har været rigtig godt/dårligt, eller som har virket anderledes, end hvad du havde forventet.

Trimdagbogen kan redde dig en dag. Du har nemlig mulighed for at tage dine notater frem og se hvilket trim, der fungerer godt i et bestemt slags vejr.

En trimdagbog kan se ud som vist på *fig. 7*. Den fungerer ved, at du sætter krydsr nogle steder og skriver kortfattet andre steder.

Trimdagbog

for DEN 7529

Dato:

Stævne/træning:

Bomstrop:

Antal snoninger stk.

Bølger:

Flat vand

Små-krebs

Mellem-krebs

Meget krebs

Store runde bølger

Store runde bølger med

vindbølger på toppen

Bomudhal:

Målt på bommen

Mastehældning:

Målt (top mast til agteressing) cm

Vind:

Vind: m/s

Skødning:

1-5 (1 stram, 5 løs)

Trim:

Lisning:

Kurve

Lige på mm fra mast

Spryd:

Tilpasset til vinden

Lidt underspryd

Bomudhal:

1-5 (1 løs, 5 stram)

Andre bemærkninger til dagens sejlads og trim

fig. 7

HUSK, der er ikke nogen facitliste på, hvordan du skal trimme din båd. Derfor er det vigtigt at finde et eller flere trim, som passer til din størrelse og sejlstil.

2. Boathandling

Boathandling er det engelske udtryk for, hvad vi på dansk kalder teknik. Teknik er den måde du håndterer båden på, dvs. hvordan du sidder i båden, styrer, vender, bommer etc. Alle har hver deres teknik, nogle minder bare mere om hinanden



end andres. Teknik er noget meget personligt, og du skal selv finde ud af, hvilken teknik du vil bruge. Find en teknik der passer til dig og arbejd videre med den, for din teknik kan altid blive bedre. Det er vigtigt til træning, at eksperimentere med din boathandling, for der har du masser af tid og en træner eller andre sejlere til at kigge på dig.

Når du bevæger dig i båden, er det vigtigt at gøre det efter vejr og vind. Hvis det er meget let vind, skal du bevæge dig meget langsomt og liste let som en kat, når du skal over i den anden side. Derimod kan du tillade dig at lave nogle bevægelser, som er mere kraftfulde i blæsevejr, da vinden hurtigt fylder sejlet med luft. Du kan heller ikke lave langsomme stille bevægelser i hård vind, fordi båden vil kæntré, hvis du ikke når over i den anden side, inden vinden fylder sejlet.

Uanset vindstyrke og bølger er det trykket i sejlet, som får båden til at sejle. Dvs. jo mere tryk du har i sejlet, jo hurtigere sejler du. Det er grunden til, at det er så uhyre vigtigt at sidde stille i let vind, ellers bliver trykket pumpet ud af sejlet, og det tager lang tid at genopbygge.

Brug som hovedregel roret så lidt som muligt. Hver gang du drejer roret, virker det som en bremse i vandet. I stedet for at styre med roret, kan du styre med bådens krængning, og hvor du sidder. Hvis du læner kroppen ind (det giver lækrængning) eller bagud i

båden, skærer båden op. Læner du dig ud (det giver luvkrængning) eller frem i båden, falder båden af.

Kryds

På kryds i en optimistjolle kan man gå ca. 45° til vinden, pga. bådens og sejlets konstruktion. Det vigtigste i alle både er farten og især i optimistjollen, fordi den er flad i stævnen og derfor let går i stå i bølgerne.

På kryds skal du sidde med knæene rettet fremad, da det gør det lettere af udøve bølgeteknik. Benene skal være helt samlede og den fod, som er længst fremme i båden, skal være helt op af midterspantet. Det er vigtigt, at du har fat under en hængestrop, selvom det ikke blæser. Når du har fat under en hængestrop, er du ”bundet” fast til båden, og båden vil følge med dig, når du laver din bølgeteknik. Hvis du ikke er ”bundet” fast til båden, vil den ikke følge med dine bevægelser, og din bølgeteknik vil derfor sænke farten i stedet for at øge den.

Med den bageste hånd skal du holde rorpindsforlængerens. Måden man holder rorpindsforlængerens i optimistjollen er simpel. Ligesom du holder en vandflaske i hånden, når du drikker, skal du holde rorpindsforlængerens. Men i stedet for at have rorpindsforlængerens oppe ved munden, skal du føre den ned på skødet, så hånden ligger på låret eller max er ca. 10 cm over skødet. Ved at holde roret på denne måde, opnår du den smarteste og mest praktiske styreform. Du undgår at din hånd sidder fast i redningsvesten, og at du rykker i roret hver gang, du bevæger dig. Skødet holdes med den forreste hånd. Nogle vælger at have skødet foran, imellem eller bag benene. Det er op til dig selv, at finde ud af hvad du selv kan lide, prøv alle mulighederne grundigt og find ud af fordelene og ulemperne ved mulighederne, og vælg derefter hvad der er bedst for dig.

Bølgeteknik

Når du har styr på at sidde rigtigt i båden, holde rigtigt på roret og holde skødet rigtigt kan du begynde at træne din bølgeteknik. Bølgeteknikken afhænger selvfølgelig og vigtigst af alt af bølgerne, men vinden har også stor betydning.

Hver gang der kommer en bølge, er opgaven at få løftet bådens stævn op over bølgen, så du undgår at gå i stå, når bølgen rammer båden. Måden at få løftet stævnen på er ved at lave et ryk skråt bagud med overkroppen. Derved løftes bådens stævn samtidig med, at du får et lille pump. Ved træning lærer du at kontrollere dine ryk, så du ved, hvordan du skal bevæge dig, når den næste bølge kommer. Hvis vinden er hård skal rykkene være hårdere, end hvis vinden er svag. Du skal lave rykket, lige før bølgen rammer stævnen. Det er svært at sige præcist, hvornår du skal lave rykket skråt bagud, den eneste måde, du finder ud af det, er ved træning, træning og atter træning. Du kan selv mærke, når din bølgeteknik fungerer, og det er en dejlig fornemmelse, når det lykkes!

Svag vind og fladt vand

Hvis der er fladt vand og svag vind, er teknikken stik modsat af bølgeteknikken. Det gælder om at sidde så stille som muligt. Hver enkelt lille bevægelse vil bremse båden, og optimistjollen er op mod 20 sekunder om at accelerere op i fart igen, hvilket er lang tid.

Når du sidder helt stille i båden, er din placering meget vigtig. Du skal sidde helt inde i midten af båden og helt oppe ved midterspantet. Ved at sidde på knæ med et knæ på hver side af skødeblokken, opnår du den allerbedste placering. Din båd vil ligge helt plan i vandet samtidig med, at agterspejlet vil løfte sig, så du får det slip, som alle sejlere ønsker, deres båd har. Hvis du sidder på knæene, har du også større overblik, og kan derfor lettere se, hvor de andre konkurrenter på banen ligger, og hvor vinden er stærkest.

Øseteknik

Det er vigtigt altid at have båden helt tom for vand, men det er også hårdt i meget vind. Måden du øser på, når du krydser i hårdt vejr, er ved at hænge dig ud oppe på toppen af bølgen, på vej ned i bølgedalen tager du skødet over i den hånd, du holder roret i. Nede i bølgedalen går du ind i båden og tager øsen. På næste bølgetop hænger du igen ud, mens du holder øsen i hånden, og nede i næste bølgedal går du ind i båden fylder øsen med vand og

hænger dig igen ud oppe på bølgetoppen, mens du tømmer øsen for vand. På den måde fortsætter du, indtil båden er helt tom for vand. Hvis du ikke kan holde båden helt flad, kan du skære lidt op, mens du øser, men kun så lidt at sejlet blafrer en smule foran. Husk, at du aldrig må gå op i vindøjet og ligge stille for at øse din båd, for det taber du rigtig meget på.

Grundregler for kryds

- Skød sejlet så det står over agterhjørnet i læ side.
- Styr efter tickles (tickles skal stå parallelt med hinanden, blafrer den på læ side, skal du skære op, blafrer den på luv side, skal du falde af).
- Sid langt fremme i båden, helt oppe ved midterspantet (altid på essingen hvis der er vind nok til det - du har mest overblik, når du sidder oppe).

Slør

På slør er teknikken ret simpel. Du skal skøde, så du har det maksimale tryk, dvs. at skødningen på slør ikke altid er ens. Et slørben er aldrig ens, nogle gange skal man skære mere for at holde slagmærket end andre gange. Som hovedregel siger man, at sejlet på slør skal stå midt imellem, hvor man skøder på kryds og læns.

På slør kan du godt krænge båden lidt til luv, da du derved opnår mindre modstand i vandet, men husk på, jo mere du krænger båden, jo mere vil du drive sidelæns. Sværdet skal også lidt op på slør, jo mere plat en slør er, jo længere skal sværdet op. Det er vigtigt at huske, at det er sværdet, der sikrer, at du ikke driver. Hvis du tager sværdet for langt op, kommer du til at drive meget sidelæns, og det taber du på. Så husk, at det gælder om at finde den hårdfine balance, når sværdet trækkes op, og båden krænges på slør.

Bevægelserne du skal foretage på slør er ligetil. Du skal sidde forholdsvis stille i vejr, hvor det ikke blæser nok til at få båden op at plane. Det er vigtigt, at du placerer dig ordentligt i båden, så hverken snuden eller agterspejlet ligger for langt nede i vandet, da det sænker farten. De små bevægelser, du kan lave i let vind, er ligesom bølgeteknikken på kryds, så du undgår at gå i stå i bølgerne.

Blæser det derimod så meget, at båden kan komme op at plane, skal du arbejde meget i båden. Fald hele tiden af og skær op, mens du hiver og slækker på sejlet. Det er vigtigt, at du ikke overdriver pumpningen, da det er ulovligt at pumpe for meget. Reglerne siger, at man må pumpe én gang per bølge. Når du kan se, der kommer en bølge rullende fra luv, skal du hive kraftigt ind i sejlet, så båden accelererer op i fart. Når båden er oppe i fart, skal du falde af ned ad bølgen samtidig med, du glider langt frem i båden. Efter bølgen er rullet væk under dig, skal du skære op igen, så båden får fart på og derefter falde af ned ad den næste bølge, og sådan skal du forsætte på hele slørbenet. Det kræver træning, men du kan hente rigtig mange meter på at være hurtig på slør.

Er der strøm, er det vigtigt at have styr på det på slørbenene. En klassisk fejl, som mange sejlere begår, er at styre lige på slagmærket, selvom der er strøm. Strømmen skubber båden i strømmens retning, og når du kommer ud til slagmærket, kan du ikke holde mærket, eller også har du overhøjde til mærket. I stedet for at styre lige på slagmærket når du runder topmærket, skal du styre over eller under mærket afhængig af, hvor og i hvilken retning stærk strømmen er.

Grundregler for slør

- Skød sejlet mellem kryds og læns dvs. halvt ud
- Eksperimentér med krængning og hvor højt sværdet skal trækkes op afhængig af, hvor skær/plat slørbenet er
- Få båden til at plane hvis det er muligt i vinden

Læns

På læns er det meget let at vinde og tabe i forhold til konkurrenterne, derfor er en god læns ofte sejlet af en god sejler. Kan du sejle båden rigtigt og få den hurtigt op at plane, henter du hurtigt nogle konkurrenter.

Sejlet skal selvfølgelig helt ud på platlæns. Ved at have sejlet helt ude opnår du det maksimale tryk, som gør, at bådens fart også er maksimal. På læns kan det ofte godt betale sig at pumpe på bølgerne, hvilket forklares senere.

Sværdet på læns gør ingen gavn og giver kun modstand i vandet, derfor skal du hive det helt op. Du skal ikke hive sværdet bogstaveligt talt helt op, det skal stadig være i sværdkisten og stikke ca. 2 cm ned under båden. Hvis du kæntrer på læns, og sværdet ryger ud af båden, kan det tage lang tid at vende båden om. Du undgår at sværdet ryger ud af båden, så længe det sidder i sværdkisten og husk også, at binde det fast med et langt bindsel, som reglerne siger.

Let vind

Teknikken på læns afhænger, som på slør, af vinden. Hvis der er let vind, skal du slække helt ud på sejlet og holde sejlet der, og du skal ikke pumpe. En anden ting som mange optimistsejlere gør i let vejr, når de runder topmærket i meget let vind, er at skubbe sejlet ud med hånden – lad være med det. Når du bevæger dig frem i jollen og skubber sejlet ud, vil du gå helt i stå og nogle gang bakke. Grunden til du bakker er, at sejlet får tryk fra den modsatte side, og derved vil båden sejle baglæns.

Du skal krænge båden så meget til luv, at der lige akkurat ikke kommer vand ind over essingen – denne teknik kaldes ”amerikanerlæns”. Du må heller ikke sidde med numsen i vandkanten, da det vil give mere modstand, og du derved vil miste fart. Det er vigtigt at huske, at krængningen skal holdes konstant. Sidder du hele tiden og vipper båden op og ned, vil du ikke få fart men miste fart, fordi båden er alt for urolig.



Hård vind

I hård vind er teknikken på læns stort set ligesom på slør i hårdt vejr. Mange bryder sig ikke om at sejle platlæns i hårdt vejr, men det er ikke ret svært, hvis du ved, hvad du skal gøre. Båden bliver let ustabil på læns, men det kan du undgå ved at stramme dit bomnedhal og sætte sværdet lidt ned. Synes du stadig, at båden er ustabil, kan du skære lidt, så du ikke sejler platlæns. Gør du disse ting fuldt ud, vil du aldrig kæntré på læns.

Det gælder om at få båden op at plane så meget som muligt, og det hjælper bølgerne dig med. Når du ser en bølge komme rullende bagfra, skal du hive ind i sejlet, så båden kommer op i fart. Idet bølgen lige er kommet lidt ind under dig, skal du rykke langt frem i båden, så snuden bliver skubbet ned ad bølgen – her er det vigtigt, at når du hiver ind i sejlet og rykker frem i båden, skal det være kraftigt, og du skal rykke langt frem. Når du er kommet op at plane på bølgen, skal du sætte dig tilbage i båden og styre efter det dybeste punkt i bølgedalen for at holde planingen så lang tid som muligt. Så snart du ikke planer mere, skal hele proceduren gentages, ved først at skære lidt op, så hive ind i sejlet, falde af osv. Har du en god lænseteknik i hårdt vejr, kan du nemt hente 30 både på læns til et stort stævne.

Grundregler for læns

- Slæk sejlet helt ud
- Hiv sværdet helt op
- Kræng båden – sejl amerikanerlæns og hold krængningen præcis
- Få båden op at plane (hvis der er vind til det)

Vendinger

Vendinger er ligesom al anden teknik vigtig og kan altid forbedres. Før du bliver god til at lave vendinger, skal du lave omkring 1500-2000 styk, men så sidder de også på ryggraden. Når du lige hører tallet, lyder det af meget, men det er det egentlig ikke. Tænk på hvor mange vendinger du laver på et opkryds eller til træning. En vending består af flere bevægelser og ved at lave disse bevægelser mange gange, kommer en vending til at virke som én lang bevægelse, men det opnås via træning. Det vigtigste, når du skal lære at lave en vending, er at lave den ordentligt og tage dig tid til den. Når det blæser mindre end 7 m/s, laver man rulle vendinger. Blæser det mere end 7 m/s, gælder det om at komme hurtigt over i den anden side men med samme bevægelsesmønster dvs., du træder og styrer ens blot med hurtigere bevægelser og uden rul.

Vending i 0-6 m/s

En rullevending i 0-6 m/s skal forgå meget langsomt og næsten uden at bruge roret. En sådan rullevending, kan kun laves ordentligt, hvis du sidder på essingen. Lige inden du skal til at vende, skal du sætte dig op på essingen – stille og roligt selvfølgelig. Det er vigtigt at have fart i båden inden vendingen, og knæene skal være rettet fremad, så det er let at skifte side. Vendingen startes ved, at du læner dig en *lille* smule ind i båden, så båden selv skærer op mod vinden, altså uden at bruge roret. Bagefter skærer du op med roret (kun en lille bitte smule), og når du næsten er i vindøjjet, hænger båden ned til luv, så du opnår den krængning, du ønsker. Når båden er kommet på den anden halse, og sejlet er slået over i den side, du sidder i, skal du føre rorpindsforlængereren ned til blokken i bunden af båden og hoppe/træde stille over i den anden side. Det hop, du skal lave, laver du ved at tage det bageste ben først, og når du lander i den anden side, skal du affjedre i dine ben, så båden ikke plasker. Er du en tung sejler, kan du sætte din hånd (den hånd du har skødet i) på sværdkisten, for så får du centreret din vægt i midten af båden, så der ikke skal flyttes så meget vægt. I stedet for at hoppe over i den anden side, kan du også tage et langt skridt. Det er vigtigt kun at lave/tage ét hop/skridt. Tager du flere, vil der komme alt for meget uro i båden, hvilket vil gå ud over bådens fart. Når du er/har hoppet/taget et skridt over i den anden side, sætter du dig ned med det samme og skifter roret og skødet over i den anden hånd bag på ryggen.

Vendinger i 7 m/s og derover

Når det blæser 7 m/s og derover, skal du ikke lave rul i vendingen. Båden vil kæntre, fordi du ikke kan nå ud og hænge, inden vinden har fyldt sejlet på den nye halse. Du skal skære stille op med roret og skynde dig over i den anden side. Sæt dig med det samme på essingen og skift hånd idet eller efter du hænger dig ud. Det er vigtigt, at du skynder dig at hænge dig ud, fordi du derved hurtigere vil få fart i jollen. Dvs. bevægelsesmønsteret i let og hårdt vejr er det samme men hastigheden er højere i blæsevejrsvendingerne.

Grundregler for en rulle vending

- Brug kroppen til at skære op
- Brug meget lidt ror
- Tag ét hop/skridt over i den anden side
- Båden må *ikke* plaske

Bomning

En bomning laves på én måde, ligegyldigt om det blæser meget eller lidt. Det vigtige i en bomning er, at du bevæger dig stille og tager ét skridt over i den anden side.

Når du laver en bomning, gør du det lettere for dig selv, hvis der er meget fart på båden, for så er der mindre tryk i sejlet, hvilket vil sige, at det er lettere at hive sejlet over i den anden side. Put sværdet lidt ned inden bomningen startes, ellers kan bommen ikke komme over sværdet, og det resulterer i en kæntring i hårdt vejr. Tag fat i alle tre skødesnore eller i den midterste snor med den hånd, du holder skødet med i forvejen og hiv sejlet over i den anden side samtidig med, du falder lidt af. Når du falder lidt af, er det lettere at få sejlet over i den anden side. Bommen og du skal krydse midten af båden samtidig. Husk at tage ét langt skridt samtidig med du skifter roret og skødet over i den anden hånd og hiver sværdet op – alt dette skal foregå i én lang bevægelse. Når dette er gjort, kan du sætte dig stille ned i den nye side.

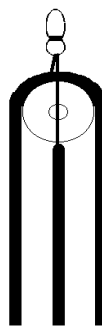


fig. 8

Grundregler for en bomning

- Bom når der er meget fart i jollen fx ned ad en bølge
- Bom i én lang bevægelse
- Ændr kurs så lidt som muligt
- Sæt dig stille ned i den nye side

360'er og 720'er

Du skal lave en 360'er eller en 720'er, hvis du har brudt reglerne. En 360'er og 720'er er et bevis på, om du kan lave en ordentlig vending og bomning. Det vigtigste ved en 360'er/720'er er, at du sejler båden rundt, og ikke vrikker den rundt som mange sejlere gør. Hvis du sejler båden rundt, vil du have mere fart efter

360'eren/720'eren end hvis du vrikker, men selve snurreturen vil også gå hurtigere.

Grundregler for en 360'er/720'er

- Sejl båden rundt
- En 360'er består af en vending og en bomning

3. Starter

Starten i en sejlads er noget af det vigtigste. Har du lavet en god start, er du foran lige fra starten, og det er meget lettere at holde på konkurrenterne, end det er at overhale dem. Det, der ligger i en god start, er fri vind. Har du fri vind, kan du sejle optimalt i forhold til, hvis du skal ligge og vende dig fri. Fordi starten er så vigtig, er starten gennemgået meget grundigt på de næste sider.

Linjepejling

Før start skal du altid lave en linjepejling, så du let og nøjagtigt kan se, om du er over eller under startlinjen, når du starter. En linjepejling laves ved, at du lægger dig ved et af startmærkerne og flugter en linje over begge mærker. Inde på land finder du et landmærke, som du husker. Landmærket kan være fx et hus, mørk plet i skoven, et træ eller en flagstang som vist på *fig. 9*.

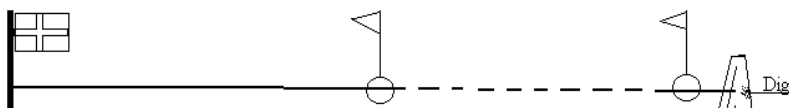


fig. 9

På *fig. 10* ligger du over linjen, fordi din pejling over det bagbord mærke er under dit landmærke.

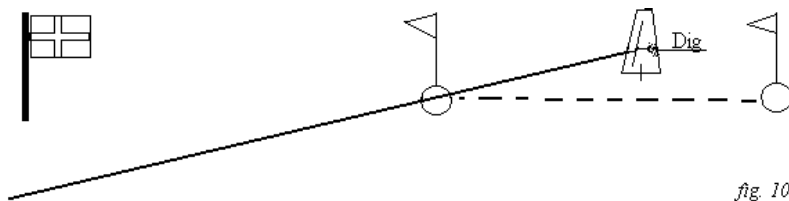


fig. 10

På *fig. 11* ligger du under linjen, fordi din pejling er over dit landmærke.

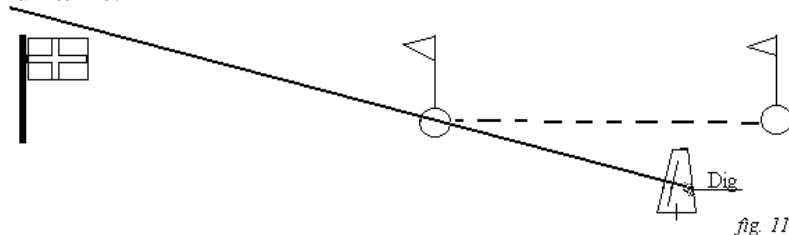


fig. 11

På *fig. 12* ligger du på linjen, fordi din pejling er den samme, som den du tog, da du lå ved styrbord mærke.

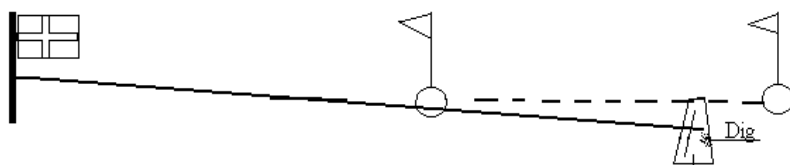


fig. 12

Det er vigtigt at huske, at stævnen på din båd er lidt længere fremme end dig selv. Selvom du (din krop) ikke er over linjen, kan din båd godt være over, fordi stævnen er lidt længere fremme.

Linjetjek

Et linjetjek laver man for at vide, hvor der er fordel på linjen. Hvis du starter, hvor der er fordel, vil du allerede før start være foran de andre. Linjetjek kan laves på forskellige måder. To forskellige måder, det kan gøres på, vil nu blive forklaret.

Et linjetjek laves ved, at du lægger dig på linjen i vindøjet med blafrende sejl og bommen i midten af båden. Du flugter en linje over midterspantet. Der, hvor den flugtede linje er under mærket, er der fordel på linjen, hvilket er vist på *fig. 13* og *fig. 14*.

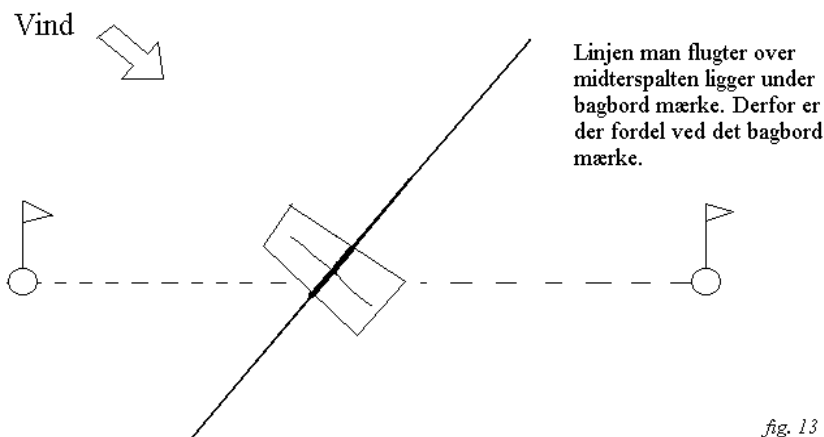


fig. 13

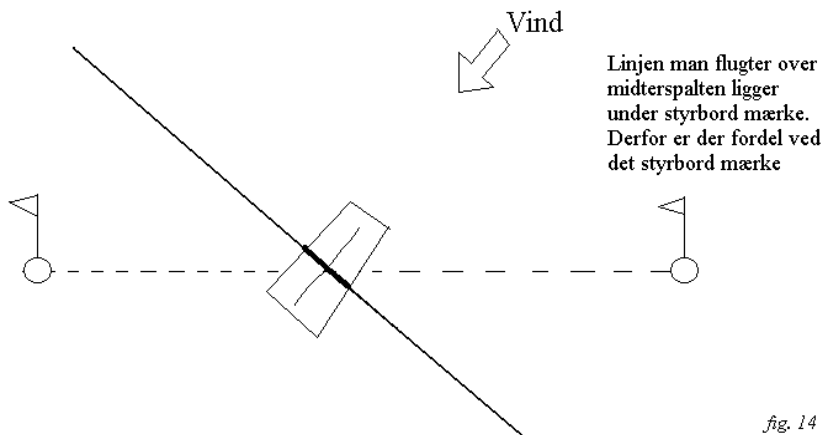


fig. 14

Et linjetjek kan også laves ved, at du aftaler med en anden at starte på samme tid ved hvert jeres mærke. Det er vigtigt, at I sejler lige hurtigt, ellers kan resultatet blive forkert. Når I krydser hinanden, er der fordel ved det mærke, hvor den båd, som kommer først, startede. På *fig. 15* er denne form for linjetjek illustreret, hvor der er fordel ved styrbord startmærke.

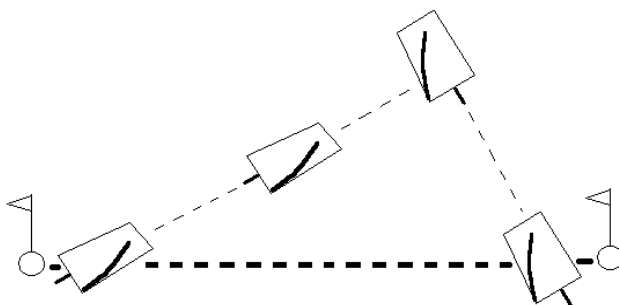


fig. 15

Når du har fundet fordelene på linjen og lavet en linjepejling, har du muligheden for at lave den perfekte start. Du skal lægge dig på linjen i god tid (ca. 3 min. før start, jo flere både der er med i starten, jo før skal du lægge dig på linjen), der hvor du vil starte, så ingen tager din plads. Det er vigtigt at holde øjnene åbne, så der ikke er nogen, der lægger sig helt tæt op af dig. En af de vigtigste

ting i en start er, at du sætter dig i respekt, så ingen tør chikanere dig, det kan du gøre ved at råbe af dem eller ”se ondt” på dem.

Når du ligger på linjen, er det vigtigt hele tiden at have et hul til læ, så du har plads til at falde af og få fart lige inden start. Jo større hullet er, des større sandsynlighed er der for, at du vil lykkes med din start, men et stort hul er også svært at forsvare. Måden, du holder hullet til læ på, er ved lægge din båd på langs med linjen, hvis nogle kommer og vil have din plads på linjen. Hvis du har et hul til læ, kan du falde af ca. 6 sekunder før start (hvor lang tid før du falder af, afhænger af hullets størrelse) og få fart i båden. Når startskuddet går, skal du skære op som vist på *fig. 16*. Det vigtigste ved en start er at have fart i båden. Har du ikke fart i båden, når starten går, vil de andre ”sejle over hovedet på dig”.

Ved at komme bedst fra start fører du sejladsen fra begyndelsen, og det er lettere at holde på et felt, end det er at sejle sig op gennem feltet.

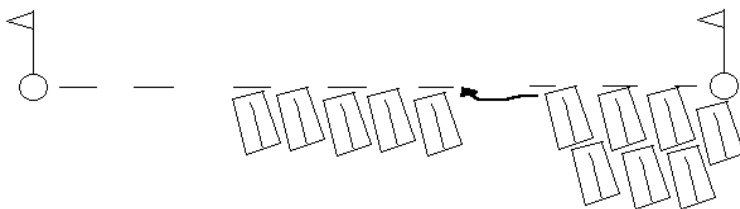


fig. 16

4. Mærkerundinger

Der findes 3 forskellige slags mærkerundinger, som skal laves på en kapsejladsbane: topmærke, slagmærke og bundmærke. Det lyder let at skulle runde et mærke, men der ligger mange overvejelser og meget træning bag, inden du bliver god til det. Fælles for alle mærkerne gælder det om at komme så tæt som muligt på mærket for at sejle den korteste vej, men du skal også tage hensyn til, hvor dine konkurrenter ligger, og hvor den gode vind er. Det er vigtigt ved alle mærker, at du planlægger mærkerundingen i god tid, så du får den perfekte runding og har mulighed for at følge din strategi. På *fig. 17* og *fig. 18* kan du se, hvilke mærkerundingstyper du skal kunne lave.

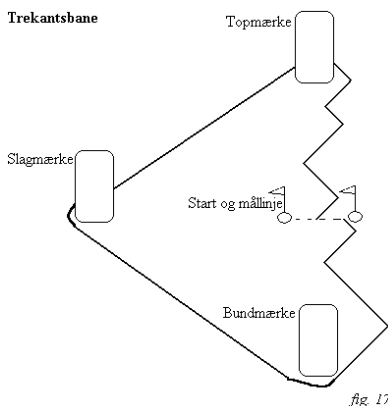


fig. 17

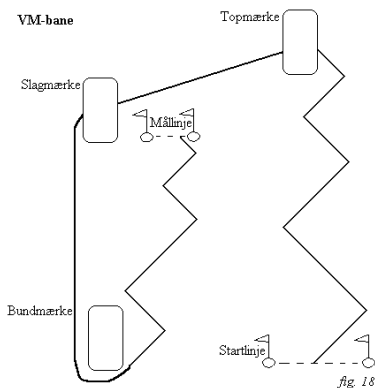


fig. 18

Topmærket

Topmærket er det første mærke, du runder, og som du krydser op til. Når du runder topmærket, er det vigtigt at vide, hvor meget strøm der er. Den klassiske fejl er, at man bliver taget af strømmen og bliver skubbet ned i topmærket og derfor skal lave en 360'er – så lad være med det. Topmærket skal rundes i en bue og så tæt

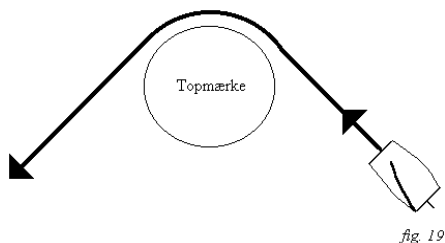


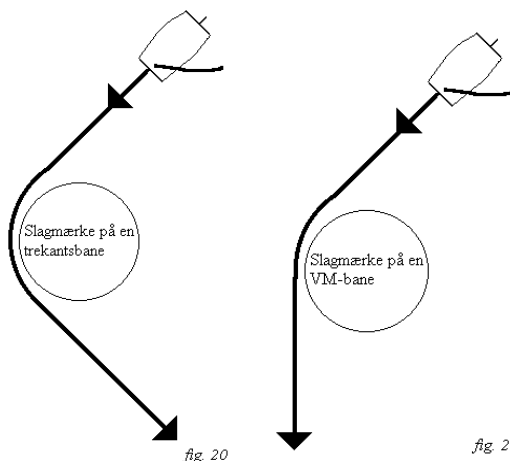
fig. 19

på mærket som muligt, som vist på *fig. 19*. Før du runder topmærket skal du sikre, at skødet er knudeløst, og du skal have gjort dig klart, om du vil gå i overbanan eller underbanan på sløren. Så snart du har rundet topmærket, skal du følge din taktik, men husk at komme fri så der ikke er nogen, der tager vinden fra dig.

Slagmærket

Slagmærket bliver rundet fra en slør til en plat lænser eller fra slør til slør på den anden halse. På en trekantsbane er slagmærket vigtigt at runde tæt som vist på *fig. 20*, men hvis det er en VM-bane, mister du ikke så meget på at runde længere fra, da det ikke er så stor en omvej.

Rund altid slagmærket tæt, som vist på *fig. 21*, for så får du hurtigere fri vind, hvis du vil gå inderbanan. Har du derimod besluttet dig for at gå yderbanan, skal du runde slagmærket i yderste bane, så du hurtigt har fri vind til at lænse.



Bundmærket

Bundmærket er det mærke, der er allervigtigst at runde rigtigt. Runder du bundmærket dårligt i en stor kapsejlad, kan du nemt miste 15-20 både, fordi du bliver trykket længere og længere væk fra mærket, da de andre tager vinden. Dit opkryds vil også blive ødelagt, fordi du har svært ved at få fri vind. Måden, du får den inderste plads til mærket, er ved at planlægge din mærkerunding allerede halvt nede af lænseren, for så har du tid til at søge der hen, du vil.

Sørg for at lave en bue ud før mærket og rund op så tæt på mærket som muligt som vist på *fig. 22*. Ingen sejlbåd kan runde et bundmærke tæt hele vejen rundt og samtidig beholde farten. Derfor er denne bue ud før mærket meget vigtig og nødvendig for, at du kan komme tæt til mærket til sidst.

Lige idet du skærer op om mærket, kan du krænge din båd lidt til læ, samtidig med du hiver ind i skødet og bagefter hænger dig ud, så båden bliver flad. Ved den lille krængning skærer båden selv op samtidig med, at du kan lave et pump og derved få mere fart efter rundingen. Du skal dog ikke krænge båden i en mærkerunding, hvis det blæser meget, for så risikerer du at kæntre, og du får ikke meget ud af et pump, når det blæser.

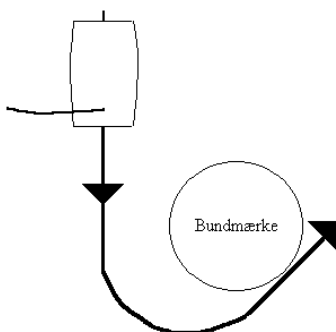


fig. 22

En mærkerunding lyder lige til, for du skal jo bare sejle din båd, som det er vist på tegningerne, men det er faktisk meget svært. Der skal planlægges, og du skal være god til at manøvrere din båd, for bådene ligger ofte tæt ved store stævner. Derfor er det vigtigt, at du råber højt, hvis der er nogen, der prøver at lave numre med dig. Du skal ikke finde dig i, at de andre snyder. Men husk – råb kun, hvis der er noget at råbe af, og det eneste ord der er nødvendigt at sige er ”PROTEST”. Hvis du sidder og råber af en eller anden, der har brudt reglerne, koncentrerer du dig kun om at råbe og ikke om at sejle, som du egentligt skulle.

Mange sejlere er bange for at sejle for tæt, for tænk nu hvis der skulle ske noget med båden. Mit råd er: ”lad være med at smadre hinandens joller, men der sker ikke noget, hvis du får en lille ridse – hellere vinde med ridser end at tabe med en ridsfri båd”.

Grundregler for mærkerundinger

- Planlæg taktikken på det næste ben allerede før du runder mærket
- Hav inderste plads til mærket
- Tag højde for strøm og vindspring
- Hav fart på i hele rundingen

5. Planlægning og forberedelse

Sejlsport er en sæsonpræget sport, når du bor i Danmark. Nogle sejler hele året rundt, men det kan godt blive meget koldt. Nogle gange er der også så tyk is i havnen, at man ikke kan komme ud, og så er man nødsaget til at tage en pause. Denne pause om vinteren ser jeg ikke kun som en ulempe. Da jeg sejlede optimist, syntes jeg, det var rart at have en pause på 1-2 måneder, for så havde jeg ekstra energi til at starte en ny sæson. Min holdning er, at hvis man sidder og fryser, så er det ikke sjovt at sejle, og når ”det er lyst, der driver værket”, kan man lige så godt blive hjemme under dynen.

Hvis du holder denne lille pause, er det en rigtig god ide at planlægge din næste sæson, allerede før den starter. Hvis du har planlagt din sæson ordentligt, udnytter du din tid og får derved mest ud af din træning. Det, at du sætter dig ned og planlægger, gør også, at du er forberedt på, hvad du skal lave det næste stykke tid, og din forberedelse bliver derfor bedre.

Måden, du kommer i gang med planlægningen på, er ved at tage kapsejladskalenderen og krydse alle de stævner af, du har i sinde at deltage i. Det er en rigtigt god ide, at du aftaler med nogle af dine sejlerkammerater, hvilke stævner I tager med til, for så er konkurrencen bedre. Efter afkrydsningen af stævnerne skal du dele hvert stævne op i A, B og C kategorier.

- *C-stævne* er kapsejladser, hvor resultatet er lige meget. Det vil være en kapsejlad, hvor du skal eksperimentere med alt muligt, for at se om de nye ting er gode/dårlige. Et typisk C-stævne vil være en kapsejlad som et lille kredsstævne.
- *B-stævner* er stævner, hvor du afprøver de ting, som du har fundet ud af er gode efter at have prøvet dem til et C-stævne. Til B-stævnet er resultatet ikke helt underordnet, fx er det ikke lige meget om du bliver 10 eller 40, så du skal ikke gamble helt hovedløst. Et B-stævne vil typisk være et kredsstævne, som samtidig gælder som udtagelse til DM.

- *A-stævner* er stævnerne, hvor du skal vise, hvad du dur til. Det er A-stævnerne du har ligget og trænet til hjemme i klubben. Til A-stævnerne er det vigtigt, at du forbereder dig godt og giver dig 110%. Alle ting du foretager dig til disse stævner, har du eksperimenteret med til B- og C-stævnerne, og du ved, at det er den bedste måde, du kan gøre de forskellige ting på. A-stævner er stævner som internationale udtagelser, DM og andre store internationale stævner.

Sejlads kan ses som en ankerkæde, der består af forskellige led, som vist på *fig. 23*. Kæden holder kun, hvis alle ledene er stærke. Er bare ét led svagt, vil hele kæden være svag, og knækker bare ét led, vil hele kæden knække. Derfor er det vigtigt, at du hele tiden træner på at få det svageste led gjort stærkere. Hvis du ser på en god sejler, vil denne sejler ikke kun være god til fx at krydse og bomme. Sejleren vil være stærk i alle kædens led.

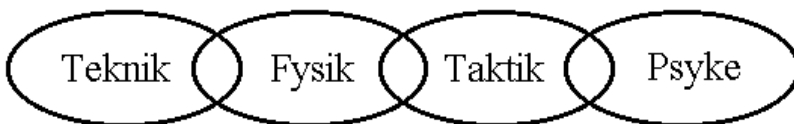


fig. 23

Teknik

Måden, du finder ud af, hvor dine svageste punkter i teknikken er ved, at du udfylder et skema. Før du starter din sæson, skal du sætte dig ned og bedømme dig selv i forhold til, hvor god du selv synes, du er til at sejle. Det er vigtigt, at denne bedømmelse er personlig og 100% ærlig. Du skal ikke vise den til andre, hvis du ikke synes.

Skemaet, du skal udfylde inden sæsonens start, kan se ud som vist i boksen på næste side. Hvis 1 er dårlig og 5 er rigtig god, skal du sætte ring om det tal, du synes, passer til dig.

	Under 6 m/s	Over 6 m/s
Starter	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Kryds	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Slør	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Læns	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Vendinger	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Bomninger	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Topmærkerunding	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Slagmærkerunding	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
Bundmærkerunding	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
360'er og 720'er	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5

Når du har udfyldt et sådan skema, ved du, hvad der skal trænes i den følgende sæson. Det gælder igen om at træne det ”svageste led”, så du hele tiden bliver bedre til det, du er dårligst til, og på den måde bliver en bedre sejler. Dvs. du skal mest træne det, hvor du har sat ring om det mindste tal. Måden du træner teknik på er selvfølgelig ude på vandet.

Fysik

Fysikken trænes ved at lave gymnastik. Det er en god ide at løbe eller cykle en tur en eller to gange om ugen for at få en bedre kondi. Er du i god form, har du lettere ved at koncentrere dig i længere tid. En anden ting du kan gøre for at blive stærkere er at lave armstrækninger, maverulninger og rygøvelser. Inden du går i gang med at lave disse øvelser, skal du få dem gennemgået af én, som ved hvordan du laver dem rigtigt, fx en gymnastiklærer.

Fysikken kan du selv træne, men du kan ikke selv bestemme, hvor høj du er, eller om du har kraftige eller tynde knogler. Det, at du sejler, giver selvfølgelig også noget. Hver gang du laver en vending og hopper over i den anden side, bevæger du dig jo, og det giver alt sammen. Til slut skal det lige siges, at optimistjollen ikke kræver noget ekstremt fysisk. Har du en god teknik, kan selv den letteste sejler sejle hurtigt i hårdt vejr, og den tungeste sejler kan sejle hurtigt i næsten vindstille. Det høres ofte på kajen, ”at det ikke lige er mit vejr” – men den forklaring holder ikke!

Taktik

Dine taktiske evner kan du sammenligne lidt med at stave. Jo mere du træner, jo bedre bliver du. Jo flere timer du har sejlet, jo mere erfaren er du blevet. På et tidspunkt har du sejlet så meget og oplevet så mange forskellige situationer, at du kan genkende, hvad der sker med vejret og på banen. Næste gang du fx oplever, at det blæser mindre inde under land, ved du det allerede på forhånd, fordi du har oplevet det før. Det hjælper at læse bøger om vejr, vind og kapsejladstaktik, men den eneste måde, du bliver rigtig god på, er ved at afprøve teorien på vandet og få erfaring.

Psyke

Psyken omfatter de ting, der foregår inde i hovedet, og det har en meget større effekt på os, end du sikkert tror. Det er normalt at blive nervøs før et stort stævne, men du vil opdage, at jo flere store og vigtige stævner du deltager i, jo mindre nervøs bliver du. En god ting at tænke på, hvis du er nervøs, er at spørge dig selv ”hvorfør er jeg nervøs”. Grunden til det er som regel, fordi man er bange for, at man ikke sejler så godt, men HALLO hvor slemt kan det være – det drejer sig jo ikke om liv eller død. Du skal sejle, fordi du synes, det er sjovt og ikke for at rende rundt inde på kajen og kaste op af nervøsiteten.

Nogle har tendens til at tænke meget negativt, hvilket resulterer i, at personen sejler endnu dårligere. Det at du tænker: ”det går dårligt”, får dig til at sejle dårligt. Det bedste råd er, at du altid skal tænke positivt, også på land.

Måden, du får styr på sin psyke, er at snakke med en sportspsykolog eller deltage i kurser afholdt af en sportspsykolog. Kender du til det psykiske, kan du få styr på nervøsiteten, og få dine tanker til at arbejde for dig, i stedet for at de arbejder imod dig.

Før store stævner

Planlægningen før de store og vigtige stævner er meget betydningsfuld. Er du dårligt forberedt, ved du det godt selv, og allerede inden stævnet er startet, føler du dig bagud. Det resulterer i, at du sejler dårligt. Ved en god forberedelse vil du tænke, at du

sejler rigtig godt, for du har jo forberedt dig, og det er netop sådan, du skal tænke!

En vigtig ting er, hvis det ikke er den vigtigste: ”**undervurder aldrig konkurrenterne**”. Undervurderer du de andre sejlere, vil du ikke kæmpe på samme måde, fordi du tager det som en selvfølge, at du vil vinde. Når du så ikke kan vinde, bliver du frustreret og tænker, at alting går imod dig. Sådanne tanker leder dig let ind i en ond cirkel.

I 1999 var jeg suverænt den bedste pige i Danmark, og jeg var lige blevet syvende pige til VM. To måneder senere til DM undervurderede jeg mine konkurrenter, og jeg sluttede 5. Det var en dyr lektie men god erfaring. I 2000 vandt jeg sølv til VM, men da jeg mødte op til DM to måneder senere, så jeg alle som stærke konkurrenter. Min erfaring fra DM året før havde gjort mig bedre, og jeg vandt samtlige sejladsere ved DM i 2000 med 1 til 2 minutter.

Før store stævner er der mange måder at forberede sig på. Det er vigtigt, at du finder din egen måde at forberede dig på og holder dig til den. Kan du ikke helt finde ud af, hvordan du skal forberede dig, og er du lidt usikker på, om den måde nu også er god nok, skal du overbevise dig selv om, at det er den bedste forberedelse. Går du og tænker at klubkammeratens måde er bedre, vil du inde i hovedet sige til dig selv, at den anden sejler er bedre forberedt. Hvis du tænker det, har du allerede sat dig selv bagud på forhånd. Find din egen måde at forberede dig på og hold dig til den.

Måden, jeg forberedte mig på i optimistjollen, er vist på næste side. Det var en måde, som fungerede for mig, men find ud af hvad der passer til dig.

Forberedelser til vigtige stævner

1½ måned før stævnet:

- Finder det rigtige udstyr
- Trimmer meget til træning, så jeg har det bedste trim
- Træner starter til træning

1 uge før stævnet:

- Stopper træningen (så jeg ikke bliver sejltræt)
- Tjekker alt materielt igennem og køber reservedele
- Går tidligt i seng
- Forbereder mig mentalt
- Spiser mange kulhydrater hele ugen op til og under stævnet

3 dage før stævnet:

- Løber eller cykler en tur, så kroppen tømmes for kulhydrater og den kan ”starte på en frisk”

1 dag før stævnet:

- Tager ud på vandet hvor stævnet holdes og ”prøver vandet af” og får finpudset de sidste ting
- Tjekker alt grejet igennem en sidste gang når jeg rigger af
- Læser sejladsbestemmelserne grundigt igennem
- Går i seng i tilpas tid, ikke for tidligt (så kan man ikke falde i søvn) og ikke for sent (så er man træt dagen efter)

Under stævnet:

- Er på havnen i god tid
- Får grundtrimmet ordenligt og kigger **alt** igennem
- Koncentrerer mig og går stille for mig selv for at tænke alt igennem lige inden jeg tager på vandet, i stedet for at pjatte med kammeraterne.
- Går på toilettet, så jeg ikke skal tisse, lige når jeg er taget på vandet.
- Tager på vandet 1-1½ time før start og trimmer, laver banetjek, startlinjetjek, linjepejling, tjekker strøm, vindspring og får snakket med træneren om vindforholdene og hvad der ellers er
- Efter dagens sejlads tjekker jeg alt grejet igennem, når jeg rigger af

Ved store stævner er det vigtigt, at du fortsætter de rutiner, du har fra træning og de B- og C-stævner, du har deltaget i. Du skal få dine forældre til at respektere, hvad det er, du gerne vil, såsom fx hvornår du gerne vil stå op, være på havnen eller hvad du gerne vil have med at spise på vandet.

6. De taktiske gyldne regler

Der findes mange bøger om strategi og taktik (bl.a. ”Vindermanual” af Thomas Krüger Andersen og Henrik Biilmann), så derfor vil jeg ikke uddybe disse emner ret meget. Der er dog nogle få simple regler, og overholder du dem, vil du lave gode stævneresultater.

Det er de mange små detaljer, som gør forskellen om du bliver nr. 1 eller nr. 2. Men uanset om du evner at blive nr. 1 eller nr. 80, skal du holde dig til de gyldne regler, for at blive godt placeret.

De gyldne regler

Aldid

- Have fri vind
- Sejle efter dit eget hoved men tage hensyn til hvor konkurrenterne ligger på banen
- Ligge mellem mærket og feltet
- Koncentrere dig

Aldrig

- Fløjhugge, det er alt for risikofyldt, og du vil tabe mere end du vinder
- Tænke på resultater
- *Give op* (sejladsen er ikke slut, før du er gået i mål, stævnet er ikke slut, før sidste protestbehandling er behandlet)
- Tænke på sejladsen der er sejlet (tænk altid fremad)

7. Bekæmp din skræk

Blandt optimistsejlere er der to ting, som ofte fremkalder frygt på havnen: hård vind og kapsejladser. Sejlsport er en sport, og det skal være sjovt både at konkurrere og sejle i ekstreme forhold, men nogle gange kan man ikke overskue situationen, og så bliver man nervøs.

En vigtig faktor i min succes med min sejladse har været mine forældres store støtte i medgang og modgang. De har altid været med på sidelinjen, men de har aldrig blandet sig eller forventet noget resultatmæssigt. Siden optimistjollen har de hjulpet mig med at sætte sejladsen i perspektiv og sørget for, at jeg gjorde, hvad *jeg* ville og havde det sjovt med. ”Det er lysten til at ville, der giver evnen til at kunne”, og uden lysten kommer du aldrig til tops.

Her følger lidt personlige erfaringer og tips til, hvordan du kan bekæmpe din nervøsitet i forbindelse med hård vind og kapsejladser.

Hård vind

Sejladse i hård vind handler om at udfordre sig selv og derved flytte grænser. I svømmehallen springer man først fra 1-metervippen, for man synes, der er forfærdelig langt ned fra 3-metervippen, mens man ikke tror, at man nogensinde kommer op på 5-metervippen. Så lærer man at springe fra 3-meter vippen: først på benene og så på hovedet. Inden man har set sig om, elsker man at springe fra 5-metervippen, og så er 3-metervippen ingen sag. Præcis på samme måde ved at flytte grænser bekæmper du frygten for hård vind: først sejler du i 8 m/s, så 10 m/s og pludselig er det en leg at komme ud og sejle, når det stormer. Jo længere du kan flytte din grænse, des nemmere og sjovere bliver det at sejle i blæsevejre.

Du skal kun tage på vandet, hvis DU har lyst, så lad dig ikke presse af dine forældre eller trænere. Hvis du vil være bedre til at sejle, er det vigtigt, at du selv presser dig til at komme ud i

hårdere og hårdere vindstyrker, for ellers flytter du aldrig din hårdvindsgrænse.

Jeg kunne ikke fordrage blæsevejr, da jeg var en god B-sejler, men måden, jeg overvandt skrækken på, var ved at sejle i hård vind. En lørdag, hvor det blæste, tog jeg på vandet med nogle af mine sejlerkammerater og en forælder i en motorbåd. Vinden pev i masterne, og vi stod alle på kajen og tænkte ”jeg tør ikke tage ud”, men mine kammerater og jeg havde aftalt, at vi skulle ud – og ud kom vi. Efter en time havde jeg vænnet mig til vinden, og siden har jeg aldrig været bange for hård vind. I årene efter kunne jeg godt være spændt, hvis det blæste, men det var en god fornemmelse, og spændingen blev mindre og mindre, jo mere jeg sejlede i hård vind.

En anden måde, du kan overvinde din skræk for blæsevejr, er ved at tænke på, hvad der egentlig kan ske. Hvis du er bange for at kæntre i hård vind, så tænk på hvad der kan ske ved en kæntring? Mit svar på, hvad der sker ved en kæntring, er: ”ingenting”.

Vinden ser ofte kraftigere ud inde fra land, end den egentlig er. Lov dig selv, at hvis det blæser til træning, skal du som udgangspunkt altid tage ud. Lav fx en regel med dig selv om, at du skal ud og runde havneindsejlingsbøjerne, og hvis du stadig ikke føler dig tryk, kan du herefter sejle ind. På den måde vil du flytte din grænse gang for gang, og inden du har set dig om, synes du bare, at det er sjovt at sejle i 12 m/s.

Jeg plejer ofte at sige, at min første store sejr i optimistjollen var, da jeg overvandt min skræk for at sejle i hårdt vejr.

Stævnenervøsit

Inden du læser videre, spørg da dig selv: ”hvorforsjler jeg?”

Der er to hovedårsager til, at jeg i mange år rejste verden rundt med min olympiske kampagne og levede som en semiprofessionel sejler: jeg elsker at sejle og konkurrere. Jeg har altid været et kæmpe konkurrencemenneske, men da jeg startede i optimistjollen var det ene og alene det at være på vandet, som gjorde, at jeg altid mødte op til træning. Senere blev det konkurrencen og tilfredsstillelsen ved at vinde, som løftede mig fra at være en god optimistsejler til at blive den bedste i Danmark.

Først som B-sejler begyndte jeg at sejle stævner. Det tog mig et år som B-sejler at blive A-sejler, og et år efter havde jeg kvalificeret mig til Nordiske Mesterskaber. Så gik virkeligheden op for mig: ”jeg er jo god til at sejle”. Pludselig forventede jeg, at jeg gjorde det godt, og så blev jeg nervøs til de vigtige stævner.

Efter første udtagelsesstævne i min anden sæson som A-sejler, lå jeg 4 samlet, dvs. holdt jeg min placering gennem det sidste udtagelsesstævne, ville jeg kvalificere mig til VM (top-5 kvalificerede sig til VM). Det år var mit mål at komme til EM, og VM var en drøm, men var jeg virkelig så god? Lige meget om mit niveau var til VM, ville jeg gøre alt for at få VM-drømmen til at gå i opfyldelse.

Da det næste og sidste udtagelsesstævne kom nærmere, talte jeg dage til første sejlads. Jeg var ikke blot spændt – jeg var virkelig nervøsitet pga. mine egne høje forventninger. Mine forældre kunne mærke det på mig og spurgte, om jeg ikke hellere ville droppe stævnet, men ”jeg ville ud”. På vej ud til banen tænkte jeg ”hvis jeg sejler så godt, som jeg kan, har jeg gjort mit bedste”. Da jeg kom ud til banen, var nervøsiteten væk. Derefter tog jeg én sejlads af gangen, og stævnet endte godt, idet jeg holdt min 4.-plads og kvalificerede mig til VM. Som du kan se på billedet, var jeg rigtig glad, da jeg kom i havn efter sidste sejlads.



Jeg var nervøs, fordi jeg stillede så store forventninger til mig selv, men da det var mine egne forventninger, kunne jeg selv bekæmpe dem. Mange optimistsejlere er nervøse, fordi de frygter, at deres forældre bliver skuffede. Føler du forventninger fra dine forældre, så bed din far og mor læse dette afsnit og fortæl dem, at du sejler, fordi du synes det er sjovt og ikke for at udleve deres drømme.

Selvom jeg sejlede femten år på højt internationalt plan var jeg gennem alle årene spændt op til et stort og vigtigt stævne. Inden de afgørende sejlads er hamrede mit hjerte derudaf, men det var adrenalin, som sikrede, at jeg var tændt og ydede mit bedste.

Uden den spænding ville jeg ikke have sejlet de sejre hjem, som jeg har gjort.

8. Optimisten er starten

Optimistjollen er en rigtig god jolle, men den er ikke alt. Den båd i verden, der findes flest af, er optimistjollen, men optimisttiden er kun starten på en pragtfuld tid som sejler. Det er normalt, at man som optisejler synes, at den jolle er et og alt. Derfor går man så højt op i, at man kvalificerer sig til det ene og andet, men optimistjollen er kun begyndelsen. Da jeg sejlede optimistjolle, syntes jeg, at jollen var det eneste i verden, men nu ser jeg, at de timer, jeg tilbragte i optimistjollen, blot var de første læretimer i min uddannelse i at blive en god sejler.

Det er nemt at blive god

Der er mange ting, som du skal være god til for at vinde optimiststævner, men hvis du brænder for det og vil bruge de træningstimer, som der skal til, kan du nemt blive den bedste optimistsejler i Danmark. Med en aldersgrænse på 15 år begrænser det tiden, som alle dine konkurrenter har sejlet. Din læringskurve i optimisten er meget stejl, og forskellen i antallet af timer, som nummer 5 og 50 på ranglisten har trænet, er ikke stor. Du bliver bedre på vandet, så træn, træn og atter træn! For hvert stævne vil du kravle et par placeringer op. Når du er den bedste, bliver det sværere, for så skal du kunne motivere dig til at blive endnu bedre af andre årsager og husk aldrig at undervurdere dine konkurrenter.

Efter optimisten – vælg ikke den nemme men i stedet den rigtige bådklasse

Personligt kan jeg bedst lide at lave ting, hvis jeg er den bedste. Da jeg sluttede i optimistjollen, kunne jeg være fortsat i nemmere bådklasser, men da jeg vidste, at jeg ville gå tomandsjollevejen, valgte jeg en anderledes og sværere løsning. Begyndelsen var hård og kompliceret. Min makker og jeg lå altid og trænede alene, og vi havde ingen træner til at fortælle, hvordan båden skulle sejles og sejlene trimmes. Langsomt efter mange timers træning fik vi styr på vores teknik, som var ”hjemmelavet”, og sejlene trimmede vi nogenlunde, som vores konkurrenter fortalte, at de

gjorde. De første stævner, vi sejlede, var ikke overbevisende, men vi havde det sjovt og blev bedre fra gang til gang. Arbejdet betalte sig, og efter et år i jollen vandt vi de engelske mesterskaber, som samtidig talte som et uofficielt Europa Mesterskab.

Den røde tråd

Efter vores guld til EM skiltes min gast og jeg, da han tog på Oure Idrætsefterskole og jeg startede i gymnasiet. Jeg havde udset mit næste mål, som var at blive udtaget til ungdomslandsholdet, men det krævede en pige som gast. Min kommende gast var fra Århus, så hver weekend gennem vinteren pendlede vi med toget frem og tilbage for at kunne træne. Det var koldt og hårdt med al det rejseri og træning, men det var samtidig det hele værd, da vi vandt udtagelsen et halvt år efter og sluttede 8 til ungdoms VM i 29eren. Vi stoppede samarbejdet efter VM, da vores ambitionsniveau var for forskelligt.

Mit næste mål var stort men klart: jeg ville slå mig fast i verdenseliten i den olympiske bådsklasse 470eren. Klassen er en af de hårdeste klasser at blive god i, da der er meget specialviden og flere af de udenlandske sejlere er professionelle. Jeg vidste, at det ville kræve tid, penge og frem for alt den rette gast.

Da jeg kom hjem fra VM i 29eren, tog jeg telefonen og ringede til en e-jolle sejler ved navn Lene Sommer, og spurgte, om hun ville være med til sammen at nå målet. En uge senere ringede Lene tilbage og sagde, ”jeg er frisk”, og vi sejlede sammen i ti år.

Første delmål var at kvalificere os til ungdomslandsholdet og året efter sejle ungdoms VM i 420eren (470-jollens lillesøster) for at samle erfaring. Lene havde aldrig stået i trapez, men jeg kendte båden, vi skulle kvalificere os i, og kunne hurtigt lære hende tingene. Efter en måneds træning, vandt vi udtagelsen til ungdomslandsholdet. 420eren var helt ny for os, men efter trekvart år fik vi nogenlunde styr på trim og teknik. Vi var umådeligt tæt på at tage medalje til ungdoms VM, men en kæntring i andensidste sejlads sendte os ned på en skuffende 5.-plads.

Den olympiske kampagne

Ungdoms VM i 420-jollen var et farvel til ungdomsjoller, og vi startede i 470-jollen. Det var en hård start, hvor vi endnu en gang manglede viden om teknik og trim i en ny bådklasse – vi startede fra bunden og lærte os selv tingene. Det første år var frustrerende med rigtig dårlige stævneresultater og det værste var, at vi ikke vidste, hvad vi gjorde galt.

Anders Kristensen, som arbejdede i Dansk Sejlunion, hjalp os rigtig godt på vej. Langsomt fik vi teknikken til at fungere, og trimmet kom meget langsomt sammen med resultaterne.

Vi viste potentiale, resultater og havde et klart og ambitiøst mål samt en god plan. Vi var villige til at prioritere sejladsen højere end alt andet. I 2005 kom vi på seniorlandsholdet, og med økonomisk støtte og trænerstøtte gik det hurtigt fremad. Efter halvandet år lavede vi top-10 placeringer til grade one verdensranglistestævnerne og blev 7 til EM. I 2006 vandt vi ungdoms-VM i 470eren takket være ”undervurder aldrig konkurrenterne” og meget træning. De efterfølgende år var svære, og vi forbedrede os ikke med samme hastighed som vores internationale konkurrenter. I 2008 missede vi meget skuffende at kvalificere os til OL i Kina. Det var hårdt og frustrerende, men samtidig en erfaring, som vi hurtigt fik vendt til noget positivt.

Erfaringen rigere lagde vi gode planer mod OL 2012. Vi rejste over 200 dage om året i forbindelse med internationale stævner og træningssamlings, og det blev til flere podieplaceringer ved World Cup stævner, guld og bronze i den samlede World Cup, EM sølv og OL deltagelse i 2012 i England.

Ved siden af min elitesejlads, studerede jeg civilingeniør i medicin og teknologi. Der har altid været rigeligt at se til, men sejlads og studie komplementerede hinanden godt, satte tingene i perspektiv og hjalp mig med at yde mit bedste på både land og vand. I 2014 stoppede jeg min aktive karriere som OL-sejler for at koncentrere mig om min erhvervskarriere. Sejladsen har lært mig utrolig meget, og hver dag bruger jeg mine kompetencer, som jeg har udviklet gennem mine år som elitesejler.



En olympisk kampagne indeholder deltagelse i mange internationale stævner. Her fører vi world cup stævnet i Miami i 2010.

9. Ordforklaringer

Sejlads har mange ord, som sejlere bruger, men hvad, de præcist betyder, kan tit være en gåde. Derfor er de ord, der er brugt i denne bog forklaret på de følgende sider.

Agter: Bagud eller bagenden af båden.

Banan:

Overbanan: På en startlinje hvis bådene ligger over linjen forment som en banan.

Underbanan: På en startlinje hvis bådene ligger under linjen forment som en banan.

Yderbanan: På en lænser hvis man sejler lidt væk fra banen, så den vej, man har sejlet, er forment som en banan.

Inderbanan: På en lænser hvis man sejler lidt ind i banen, så den vej, man har sejlet, er forment som en banan.

Boathandling: Måden man sejler sin båd på. Hvordan man styrer og bevæger sig i båden, fx hvordan man vender eller lænser.

Fladt vand: Hvis der slet ikke er nogen bølger.

Forlig: Den forreste kant på sejlet, der er bundet på masten.

Flad båd: Når båden ligger helt plan i vandet, så hele bunden rører vandet.

Kappen: Agterenden af sejlet som går fra yderste bindsel på bommen op til sprydstagestroppen.

Lateralcenteret: Midterlinjen af sværdet på den lange led nede i bunden af sværdet, vist på fig. 24.

Layline: Man er på layline, når man på kryds ligger så langt ude på en fløj, at man ikke behøver at vende for at kunne holde topmærket oppe.

Lukket sejl: Modsatte af et åbent sejl. Kan ses på trimsnorene, hvis de går om på den anden side af sejlet på kryds er sejlet lukket for meget.

Mastevogn: Den ”runde skål”, man sætter masten ned i i båden. Mastevognen kan stilles fremad og bagud på mastesporet.

Ned ad bakke: Man sejler ned ad bakke, når man lænsler.

Overplåt: Man sejler overplåt når man lænsler, men man burde egentligt bomme.

Plane: Båden planer når den nærmest løfter sig og sejler på vandet og ikke i vandet. I optimistjollen kan man kun plane i meget luft og på slør og læns.

Power: Man kan trimme sit sejl, så man får mere power. Poweren gør, at det er lettere at komme igennem bølgerne.

Sejlcenteret: Det dybeste punkt i sejlet. Sejlcenteret kan man ”flytte rundt i sejlet” ved at trimme anderledes.

Sejlmager: Personen/firmaet der syr sejl.

Slip: Når bagenden af båden løfter sig over vandet.

Strategi: En plan man lægger før start, hvor man ikke tager hensyn til konkurrenter. Man tænker kun på vind og strøm og planlægger ved hjælp af det den hurtigste vej rundt på banen.

Strøm: Strøm i vandet vil sige at vandet flytter sig under en. Der kan fx være modstrøm, hvilket vil skubbe en nedad på kryds.

Taktik: Måden man sejler en sejlads på i forhold til konkurrenterne og hele tiden holder muligheden åben, så man kan følge sin strategi.

Teknik: Måden man sejler sin båd på. Hvordan man styrer og bevæger sig i båden, fx hvordan man vender eller lænsler.

Trim: Et trim er den måde man stiller sit sejl på for at opnå den bedste fart og højde.

Åbent sejl: Hvis kappen falder lidt ud. Kan ses på trimsnorene, står trimsnorene lige ud fra kappen, er sejlet åbent.

360'er: Hvis man har brudt reglerne, fx berørt et mærke skal man lave en 360'er, hvilket vil sige, man skal snurre 360° rundt om sig selv.

720'er: Hvis man har brudt reglerne, fx sejlet ind i en styrbordbåd skal man lave en 720'er, hvilket vil sige, man skal snurre 720° rundt om sig selv.

10. Udstyrets navne

Sørg for altid at have **alle** snore og liner. Når de ser slidte ud så skift dem – hellere skifte dem for ofte end for sjældent.

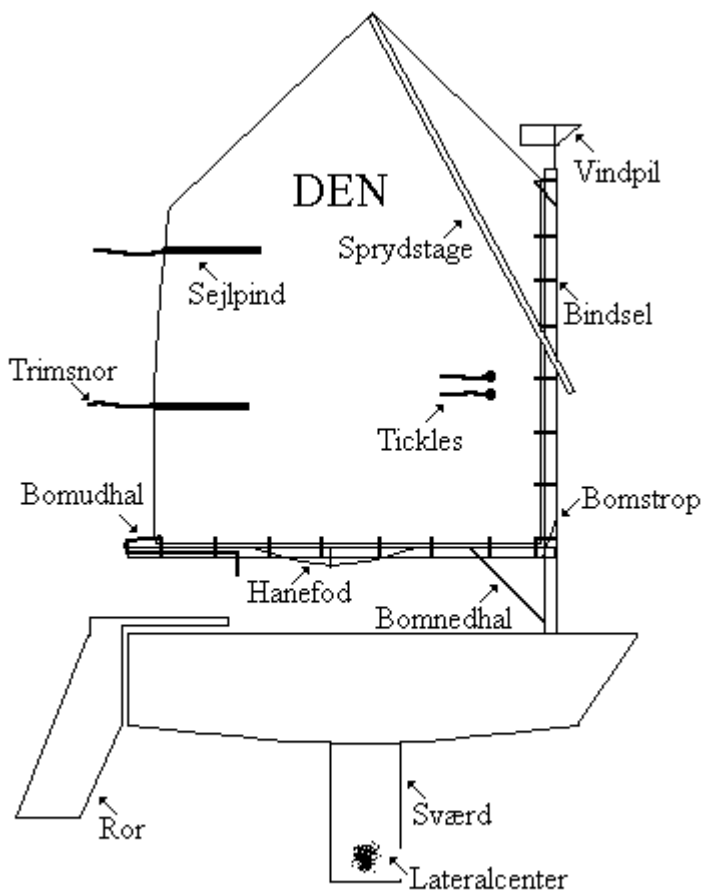
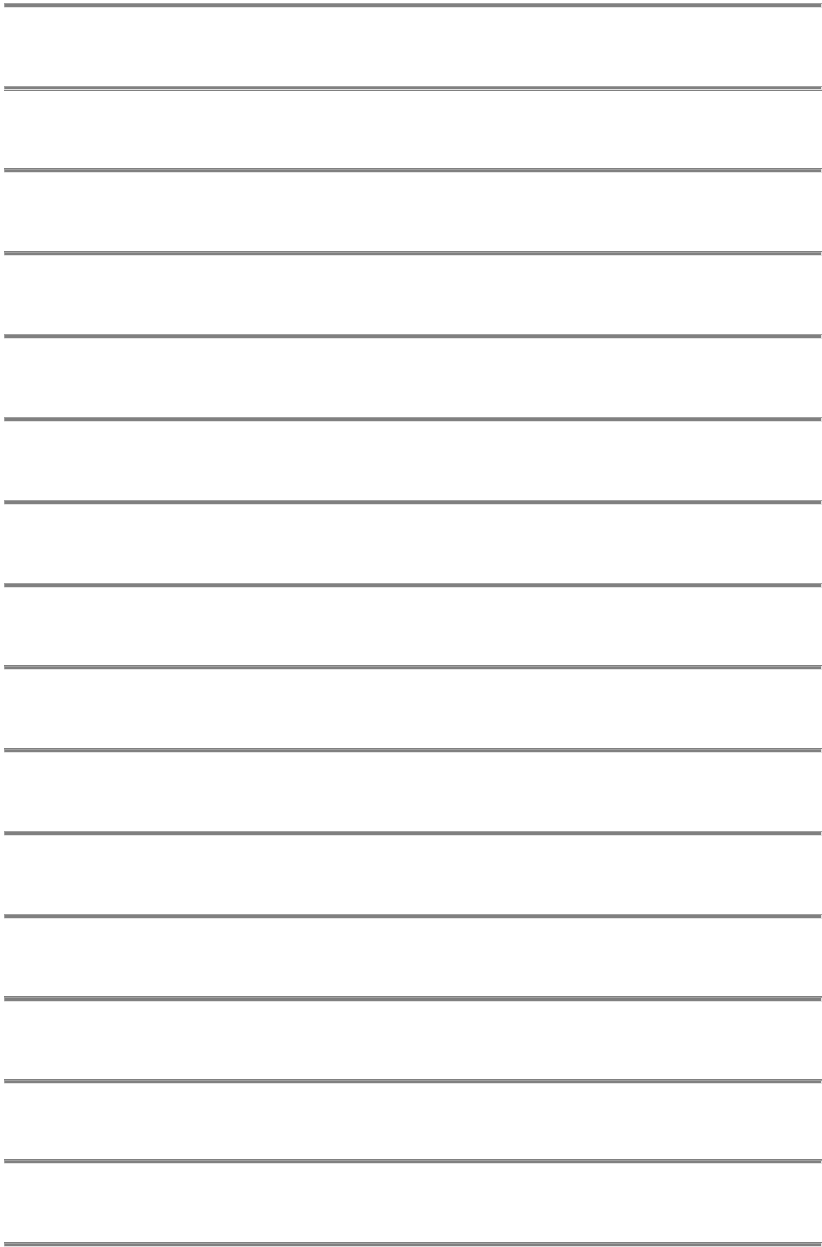


fig. 24

11. Dine notater



A series of 20 horizontal lines, evenly spaced, occupying the majority of the page, intended for writing or drawing.

12. Stikordsregister

Amerikanerlæns	22, 23
Boathandling	17, 51
Bølgeteknik	18, 19, 20
Disket	9, 13
Forældre	40, 43, 45
Fysik	37
Inderbanan	32, 51
Kurve	8
Lateralcenter	13, 50
Linjepejling	27, 29, 40
Linjetjek	28, 29, 40
Midterspant	10, 18, 19, 20, 28
Overbanan	32, 50
Power	7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 52
Psyke	38
Rorpres	11, 13
Sejlcenter	13, 51
Slip	9, 19, 51
Taktik	32, 33, 38, 41, 52
Tickles	20
Trekantsbane	32
Trimdagbog	15, 16
Trimme, trimmet	7, 8, 11, 14, 15, 16, 40, 46, 48, 53
Underbanan	32, 51
VM-bane	32
Yderbanan	32, 51

Signalflag



Standere

