jolleseiling

Tanke-eksperiment på første kryss

Mer enn i noen annen fase av seilasen, gjelder det å ta de rette avgjørelsene på første kryss. Å slå riktig på vinddreiningene er helt avgjørende, for i motsatt fall vil du ubønnhørlig bli hengende etter. Kristian Ruth tar deg denne gangen med på et tanke-eksperiment du lære av.

TEKST: Kristian Ruth

I forrige nummer foreslo jeg en start til le for en klynge ved lo-merket (dersom lo-merket var favorisert) eller en start i lo for en klynge ved le-merket (hvis le-merket var favorisert). I tillegg til at det er en måte å starte på som innebærer liten risiko, finnes en annen stor fordel. Bli med på et lite tankeeksperiment.

OSCILLERENDE VINDSKIFT. Vi tenker oss at det er oscillerende vindskift på banen. At det er oscillerende vindskift, vil si at vinden dreier fra side til side – frem og tilbake, i motsetning til vedvarende vindskift hvor vinden dreier mer og mer til den ene siden. Det er rutinerte startere i startbåten slik at linjen nesten er rett i forhold til den gjennomsnittlige vindretningen. Det vil si at dersom vinden dreier mellom 170 og 190 grader ligger linjen rett i forhold til en vindretning på 180 grader.

LO-START. La meg først ta for meg en lo-favorisert start. Fordi starten er lo-favorisert, ligger vinden på over 180 grader. I startøyeblikket vil det se ut som de nærmest lo-merket har fått den beste starten.

Du som ligger i le av «lo-feltet», har fått en OK start med fri vind. Du fortsetter for styrbord halser, mens store deler av feltet i lo av deg blir tvunget til å slå for å få fri vind. Du fortsetter helt til du får en header (det vil si at vinden dreier slik at du må styre lavere). Når headeren kommer, slår du så fort du får muligheten, og sannsynligvis slår restene av feltet i lo av deg også.

Det er nå du vil se fordelen. For de som var i lo av deg vil tape i forhold til deg fordi du lå i le da headeren kom. Dersom de nå går bak deg (eventuelt rett foran), vil de komme i utakt med vindskiftene. Det de bør gjøre er å slå i le av deg og vente på at en ny header skal inntreffe.

Du er nå i lo av dette feltet og må da slå i le av feltet som slår når neste header kommer. På denne måten har du god kontroll med feltet, samtidig som du kommer i rytme med vindskiftene.

LE-START. Det er det samme prinsippet som gjelder ved en le-favorisert start. Fordi startlinjen er le-favorisert ligger vinden i dette eksempelet mellom 170 og 180 grader, det vil si at dersom du starter for styrbord halser, starter du på en header. Fordi du starter i lo av klyngen ved le-merket, greier du forhåpentlig å få slått ganske fort. Du går da på en lifter (det motsatte av header) mot styrbord banehalvdel, og slår tilbake når headeren kommer.

De som startet i le av deg, har sannsynligvis hatt problemer med å få slått og tapt verdifulle metere fordi de har seilt på en header ut fra start. De som startet i lo av deg, gikk

enten bak deg rett etter ditt første slag og gjorde samme feilen som de i le av deg, eller slo i le av deg. Når du får headeren ute på styrbord side, må du nå slå i le av de som rett etter start slo i le av deg, og når neste header kommer må du være tidlig ute med å slå.

Hovedtanken bak alt dette er at en båt i le tjener i forhold til de i lo når det kommer en header, mens de i lo tjener dersom det kommer en lifter. Du må forsøke å seile mest mulig på lifter og minst mulig på header for å seile kortest mulig vei til merket.

UT PÅ EN SIDE. Jeg håper du husker tegningen fra forrige artikkel som viste hvor det var bra og hvor det ikke var så bra å gå på den første kryssen. Den viste at det sjelden er bra å gå helt i midten eller helt på enten styrbord eller babord side. Midten er tabu fordi det ofte blir for mange slag, og dersom du ikke ligger helt i toppen, er det mye drittvind der.

Å gå helt ut på sidene gjør deg imidlertid veldig sårbar for vindskift. Spesielt dersom det er oscillerende skift, innebærer kantene en for stor risiko. Dersom det er vedvarende skift (for eksempel solgangsbris som inne i Oslofjorden vanligvis dreier fra sørøst til sørvest i løpet av en dag), mye strøm på en side, mer vind på en side eller lignende, kan det være at du må lengre ut på kanten, men gå aldri tidlig på lay-line. Dersom du gjør det, kommer du i en tap-tap-situasjon. Dersom du får en lifter, overstår du merket og taper meter i forhold til de i le av deg. Får du en header har du svært liten plass å slå utover på, og taper også da til de i le av deg.

MOT TOPPMERKET. Når du er halvveis på kryssen, kan du begynne å tenke litt på hvordan du vil komme inn til merket. Ennå er det mye som kan skje, og du vet ikke sikkert hvor høyt oppe i feltet du vil runde. Å runde det første kryssmerket som topp ti er noe helt annet enn å runde som mellom 30 og 40 i et stort felt.

Dersom du ser du kommer til å runde topp ti, vil det være viktig å posisjonere deg riktig i forhold til enkeltbåter slik at du greier å plukke en og en båt. Trening i små, jevne felt er god trening for slike situasjoner.

Runder du litt lenger bak, må fokus være rettet mer mot helheten/feltet, ikke bare én og én båt.

Det er mange måter å komme inn mot toppmerket på. Den vanligste er å legge seg på styrbord lay-line 100-150 meter før merket og håpe at vinden verken lifter eller header. Dette synes jeg er en svært passiv måte å nærme seg merket på, og dersom du ikke ligger helt i toppen, blir du ofte presset til enten å overstå mye eller å seile de siste 100-150 meterne i drittvind.

Det er færre som prøver å komme seg inn fra babord lay-line, så der vil du få mindre drittvind. Ulempen ved å komme til kryssmerket for babords halser, er at du kan få problemer med å finne en luke du kan slå inn i når du møter toget av styrbordsbåter, pluss at du kan komme i konflikt med de båtene som allerede har rundet.

Det kan ofte være bedre å komme inn for babord, måtte gå bak noen styrbordsbåter for så å slå seg inn til merket, enn å ligge lenge i drittvind på styrbord lay-line. En måte jeg ofte pleier å komme inn mot merket på, er å slå meg innover i banen i le av feltet mot slutten av kryssen, uavhengig om jeg er på babord eller styrbord side. Da tjener jeg i forhold til feltet dersom det kommer en header, mens kommer det en liten lifter taper jeg bare litt. Dersom lifteren er så stor at jeg står opp merket, vil jeg tjene masse.

Når jeg er ca. 50 meter fra merket, må jeg ta et valg; vil jeg komme inn for styrbord eller babords halser?

Hvis jeg velger å komme inn for styrbord, kan jeg gå ut på lay-line rundt 50 meter fra merket. Dersom jeg ønsker å komme inn til merket for babord halser, liker jeg å komme inn ca. 10 meter fra merket. Man må komme inn så nær at man greier å seile de resterende meterne til merket i drittvind, men man må passe på å ikke komme inn innenfor «tobåtlengde-sonen», for da mister man mange rettigheter.

MANGE FAKTORER. Det er ufattelig mange faktorer som må taes hensyn til når du velger hvordan du skal komme inn for merket. Hvor du ligger i feltet og hvordan vindskiftene er, er veldig viktig.

Dersom du greier å få det siste slaget opp mot merket på en lifter, vil du tjene mye i forhold til båtene på motsatt side, som avslutter kryssen på en header.

Strøm må også taes med i beregningen. Hva som ofte skaper mest ▶

1. KRYSS: Når feltet ennå er tett på 1. kryss er det viktigere enn på noe annet stadium av regattaen å ta de rette avgjørelsene og være i takt med vindskiftene.

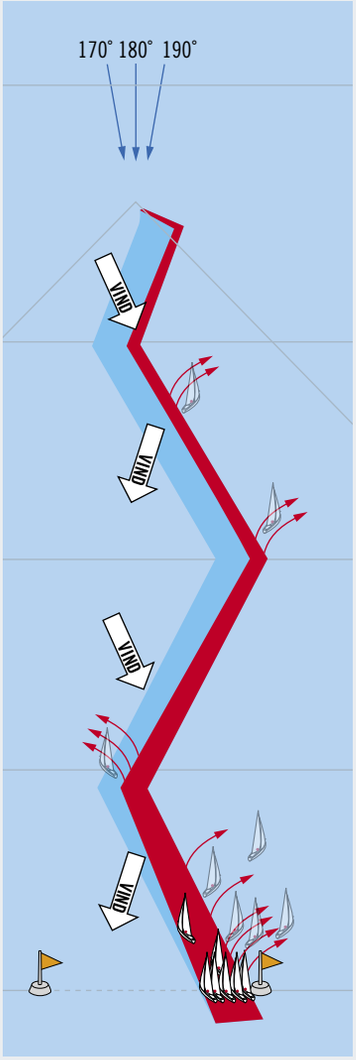
MORTEN JENSEN

Jolleseiling

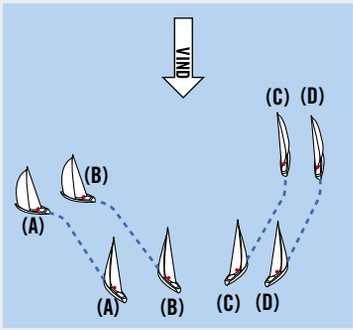
Kristian Ruth (19) fra Asker er en av landets beste jolleseilere og regjerende norgesmester i Europajolle, og her i SEILmagasinet vil han dele sine kunnskaper med leserne.

Tidligere artikler
2004/8: Vinnersjansene avgjøres i starten

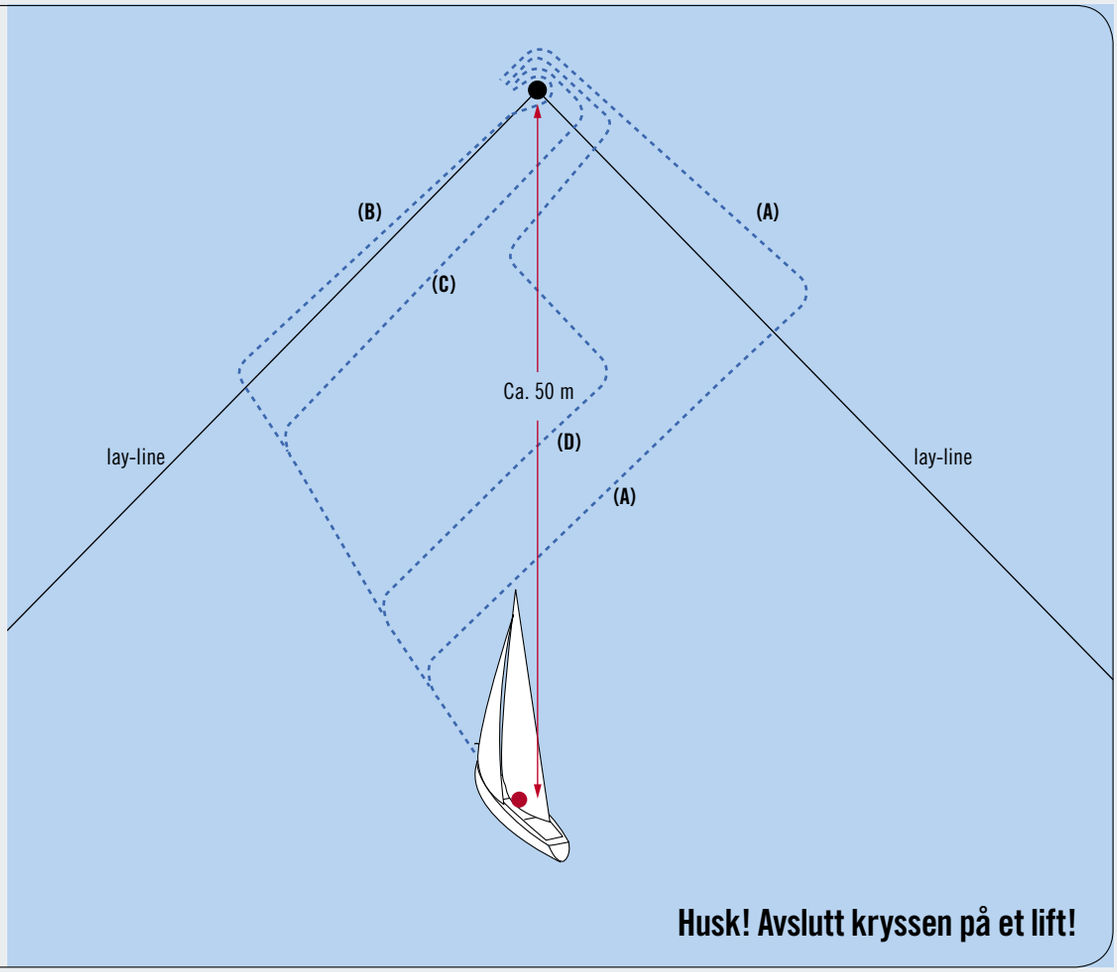
IVAR GILSÅ



OSCILLERENDE VIND: Et (forenklet) eksempel: Vinden ligger på ca. 190 grader i starten og de første meterne. Deretter dreier den til ca. 175, deretter tilbake til 190 og ved kryssmerket er vinden ca. 170 grader. Den blå streken er der hvor du seiler, og den rød er der feltet er. Jo tykkere den rød streken er jo større er feltet. Pilene ut fra feltet indikerer båter som forsøker å slå seg løs for å få fri vind, men da slår de i utakt med vinddreiningene og gjør feil og faller bakover. Derved blir hovedfeltet mindre og mindre.



HEADER OG LIFTER: To båter seiler parallelt oppover på kryssen. Når det kommer en header, tjener le-båten (A) i forhold til lo-båten (B). Når det kommer en lifter tjener lo-båten (C) i forhold til le-båten (D). Fordi du nesten alltid seiler på lifter, og forventer en header, lønner det seg som oftest å ligge i le.



kaos på kryssmerket, er når strømmen presser båtene som kommer for styrbords halser ned mot merket. Da kan det være lurt å enten komme inn for babord halser 10-20 meter fra merket eller å seile rundt klyngen ved merket ved ikke å slå over til styrbord halser før du tror du overstår merket mye.

Hva slags bane du seiler bør du også tenke over når du vurderer hvordan du skal komme inn til toppmerket. Seiler du en trapesbane med ytterloop, vil de sløende båtene lage mye drittvind ved babord lay-line. Seiler du innerloop kan det oppstå mange farlige situasjoner med lensende båter dersom du velger å komme inn på babord lay-line.

ANGRIP FRA KANT. Det er en enkel huskeregel jeg lærte av **Christoffer Gundersen**, som ble verdensmester i Europajolle 2004. Helt oppe ved merket vil midten av banen være full av drittvind fra kryssende båter og skvalpesjø fra kryssende og eventuelt lensende båter (ved innerloop). En av kantene, enten styrbord eller babord vil få avsluttet på lifter og dersom du er i midten vil du tape til en av kantene nesten uansett.

NESTE LEGG. Allerede før du har rundet kryssmerket, må du begynne å tenke på neste legg. Dersom du seiler ytterloop, er neste legg en slør. Du bør gjøre deg noen tanker om hvor merket ligger, hvordan vinden vil være (vindskift og -rosser), hvordan de foran deg går, hvordan de bak deg kommer til å gå og så videre.

Alt dette skal jeg ta opp senere. Til slutt vil jeg bare minne deg om at det i seiling ikke finnes noen fasit, og alt som står her, er basert på mine egne og andres erfaringer. ■

Strategi mot bidevindsmerket

Når du kommer ca. 50 meter fra merket, må du gjøre et valg med hensyn til hvordan skal du komme inn til merket? Du har 4 «hovedvalg»:

A Slå og gå ut på styrbord lay-line.
B Fortsette og gå ut på babord lay-line og komme for babord helt inne ved merket.
C Fortsette og slå ca. 10 meter fra babord lay-line og komme inn for babord omtrent 10 meter fra merket.
D Slå deg opp i midten av banen.

DET FINNES FORDELER OG ULEMPER MED ALLE VALGMULIGHETENE:

Fordel A: Du slår lite og unngår midten der det er mye drittvind og skvalpesjø (spesielt ved innerloop).
Ulempe A: Du overstår merket, og hvis du ikke overstår må du seile i mye drittvind. I tillegg er du utsatt for vindskift.
Fordel B: Du slår lite og unngår midten. Dessuten er det mindre drittvind på babord lay-line enn styrbord lay-line.
Ulempe B Du får problemer inne ved merket når du kommer for babord. Du er utsatt for vindskift og ved ytterloop får du drittvind fra sløende båter.
Fordel C: Du må seile lite i drittvind, og du er heller ikke så utsatt for vindskift.
Ulempe C: Du får litt drittvind fra båtene på babord lay-line, og du får problemer med lensende båter (ved innerloop).
Fordel D: Du er klar for å tjene på hvert eneste vindskift.
Ulempe D: Det er mye drittvind og skvalpesjø i midten (spesielt ved innerloop). Du må slå mange slag, og du vil sannsynligvis tape til en av kantene fordi de vil få avsluttet på en lifter.

Annonse