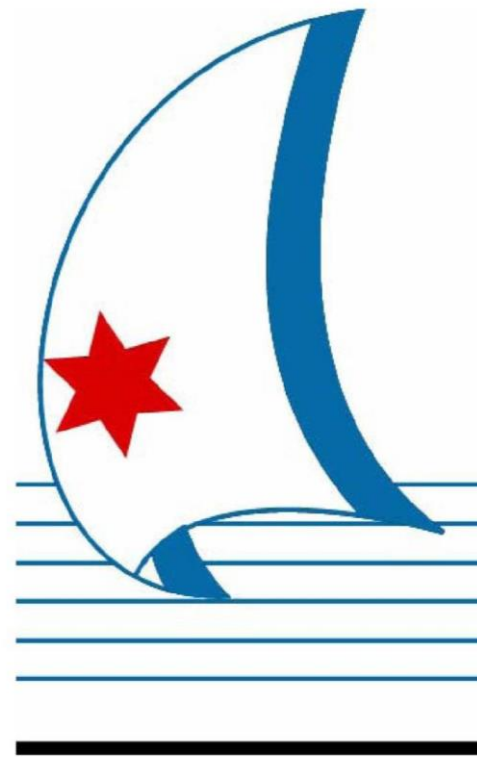


Pigesejlad's i
Thurø
Sejlkлуб

1983 ~ 2023



Indholdsfortegnelse

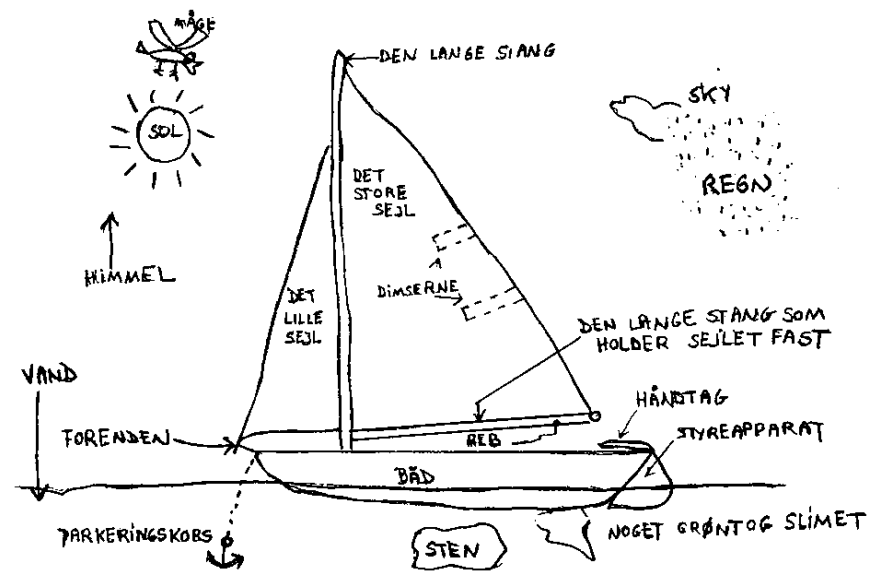
INDHOLDSFORTEGNELSE

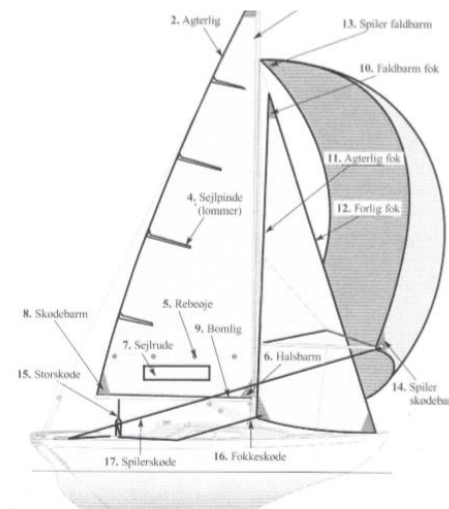
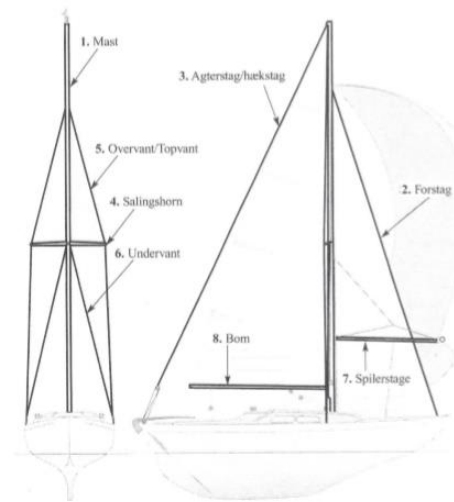
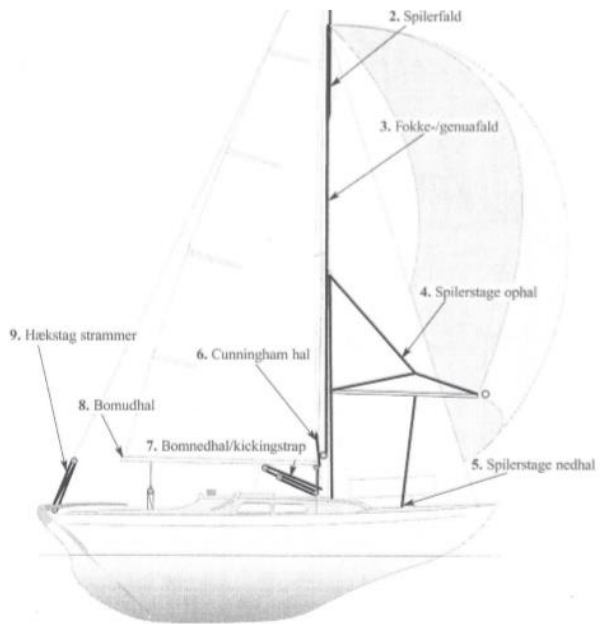
- Kort fortalt om pigesejlads side 3
- Et er skib at forstå, et andet er skib at sejle: fagbetegnelser side 4-5
- Forudsætninger for at sejle pigesejlads side 6
- Diverse knob side 7
- Vindretninger side 8-10
- Sejlads på havet side 11-12
- Lidt hjælpeinformationer side 13
- Forklaring på vinde i m/sek og i knob side 14
- Vigeregler side 15
- "Mand over bord" side 16
- Navigation side 17-19
- Specielle afmærkninger side 20
- Midtfarvandsafmærkninger side 21
- Båker side 22
- Søfartsstyrelsens afmærkning af danske farvande side 23
- Havnemanøvrer side 25-26
- Pigesejlernes kapsejlads side 27-28
- Motorlære side 29
- Specielle udtryk omkring sejlads side 30-31

Kort fortalt om pigesejlads

- Pigesejlerne i Thurø Sejlklub har eksisteret i mange år. Vi er en blandet skare af piger, som mødes hver onsdag aften og sejler. Nogle piger har sejlet mange år, og andre har aldrig sejlet, før de starter til pigesejlads, så pigerne er på forskellige niveauer. Aldersmæssigt er vi en skøn blanding af både yngre og ældre. Vi er landets største pigeafdeling med ca. 65 sejlere.
- Formålet med at sejle sammen er at dygtiggøre os, så vi får større glæde og tryk ved at sejle. Vi håber derved at medvirke til, at den enkelte sejler kommer til at fungere endnu bedre på en sejlbad, også når vi sejler sammen med vores egen familie og vore venner.
- Vi sejler både i privatejede kølbåde og i sejlklubbens både. Vi prøver at mikse besætningerne med erfarne og mindre erfarne sejlere. Vi forsøger at tage hensyn til, hvis nogle piger har et ønske om at være på samme bad. Piger, der aldrig har sat deres ben på en sejlbad før, vil få kendskab til en bad, og hvordan den sejles. Vi er ingen sejlerekole, men nogle piger, der har lyst til at sejle for hyggen og sammenholdets skyld. Hvis man ønsker at gå på sejlerekole, tilbyder klubben også det. Se information om sejlerekolens aktiviteter her på hjemmesiden.
- Programmet i løbet af sæsonen er en blanding af hyggesejlads, "mand over bord"- øvelse, boathandling i al slags vejr, kapsejlads og meget mere. Det er vigtigt, at man er tryk ved den skipper, man har, og er tryk ved at sejle på den bad, man er med på.
- Husk altid at melde afbud til din skipper, hvis du er forhindret i at komme til sejlads.
- Vi deler erfaringer om aftenens sejlads, når vi kommer på land igen. Der vil også være flere aftener i løbet af sæsonen, hvor vi tager forskellige temaer op, når vi kommer på land. Efter sejladsen mødes vi enten i klubhuset eller på grillpladsen ved klubhuset. Her hygger vi med lidt godt at spise og drikke. Bådene kan aftale fra gang til gang, hvad man medbringer til onsdagen efter. Det er besætningerne på bådene, der selv står for proviant, også til fællesspisninger.
- Vi starter med informationsmøde sidste onsdag i april måned og er på vandet første gang første onsdag i maj måned. Vi fortsætter med at sejle til slut september. I juli måned holder vi sommerferie.
- På informationsmødet får man at vide, hvilken bad man skal sejle på i sæsonens løb, og man møder alle tilmeldte piger.
- Hvis vejret en onsdag er for dårligt til at komme på vandet, har vi altid en plan B på land. Derfor er det vigtigt du møder op, også selvom vejret ikke umiddelbart er til sejlads.
- Hvis du selv har egen bad, du ønsker at bruge til pigesejlads, er det meget velkomment.
- Hvis man er ny pigesejler og er i tvivl, om man vil være pigesejler, er de første 2 gange til pigesejlads prøvegange. Herefter melder man sig ind via klubbens hjemmeside.
- Du kan kontakte en fra pigeudvalget, hvis du ønsker yderligere information. Du finder vores kontaktoplysninger her på hjemmesiden.
- Vel mødt til pigesejlads i Thurø Sejlklub.

Et er skib at
forstå, et andet
er skib at sejle





Nej, her er de rigtige betegnelser

Forudsætninger for at sejle pigesejlads

Du skal være medlem af Thurø Sejlklub.

Hvis du ikke er skipper på eget skib, skal du betale gastekontingent.

Du skal selv have sejlerøj inklusiv redningsvest (husk det er koldt på vandet).

Pigeudvalget forsøger at sammensætte besætningerne ud fra ønsker fra de tilmeldte.

Er du forhindret i at sejle, skal skipper have en melding.

Er hele besætningen forhindret, melder skipper afbud til pigeudvalget.

Mød til tiden. Sejlere af klubbåde skal møde tidligere for at rigge bådene til.

Rigtig god sejlads!!



Diverse knob som er værd at kende

Se beskrivelser på Dansk Sejlunions hjemmeside: <https://dansksejlunion.dk/viden-og-vedligeholdelse/knob-og-stik>

Ottetalsknob

Ottetalsknobet kaldes også for stopknobet, fordi du bruger det til at forhindre tovender i at løbe bagud af blokke og skødevogne.



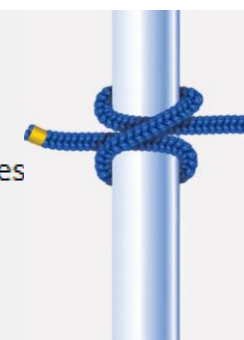
Pælestik

Med pælestikken får du en fast løkke, som altid kan bindes op - uanset belastning forinden. Pælestikken bruger du fx til at fastgøre skøder til forsejlet - e...



Dobbelt halvstik

Et dobbelt halvstik er velegnet, når du har lidt belastning på tovet. Det benyttes ofte ved fortøjning og til at fastgøre fendere, der hænger uden på skroget.



Dobbelt halvstik om egen part

Et dobbelt halvstik kan bindes "om egen part", det vil sige om tovværket selv. Det er relevant, når du skal fastgøre din forfortøjning til en pæl.



Flagknob

Når du skal forbinde to stykker tov med forskellig tykkelse, får du brug for flagknobet. Du laver en løkke med det tykkeste tov og binder selve knobet med de...

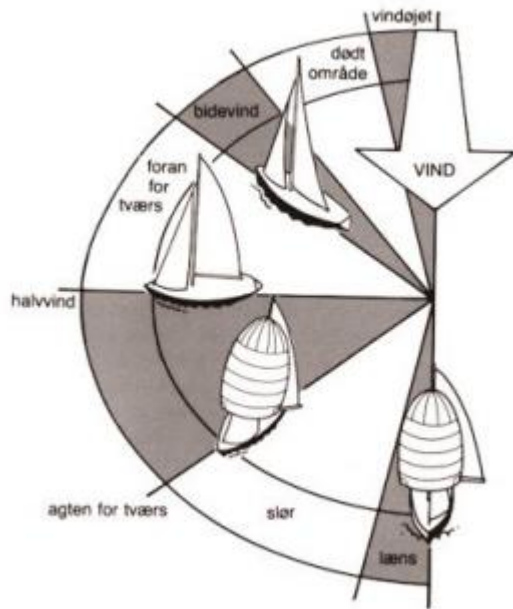


Råbåndsknob

Råbåndsknabet er to almindelige halvknuder bundet "modsat" oven på hinanden. Du bruger råbåndsknabet til at forbinde tynde tovværk.



Vindretninger



Bidevind

Ved bidevindsejlads hales storsejl og fok tot. Der justeres herefter for vind og sø. Bidevindkursen findes ved at skære op til båden retter sig op ved korrekt sejltrimning. Herefter faldes langsomt af, indtil båden kaster til. Dette er bidevindkursen. Tendensen til at falde af fra bidevindkursen kontrolleres regelmæssigt ved at skære op som ovenfor nævnt. Hvis båden da ikke straks retter sig op, er man faldet for meget af fra bidevindkursen. Efterhånden, som man bliver mere rutineret "bidevindsejler", holdes bidevindkursen ved regelmæssigt at skære forsigtigt op, til forliget på fokken begynder at leve og herefter at falde af igen.

Foran for tværs

Er sejlads ved alle vindretninger mellem bidevind og halvvind. Sejlene trimmes til kursen ved at slække ud, til de begynder at leve ved forligene. Herefter hales så meget hjem, at sejlene lige netop trækker fuldt ud.

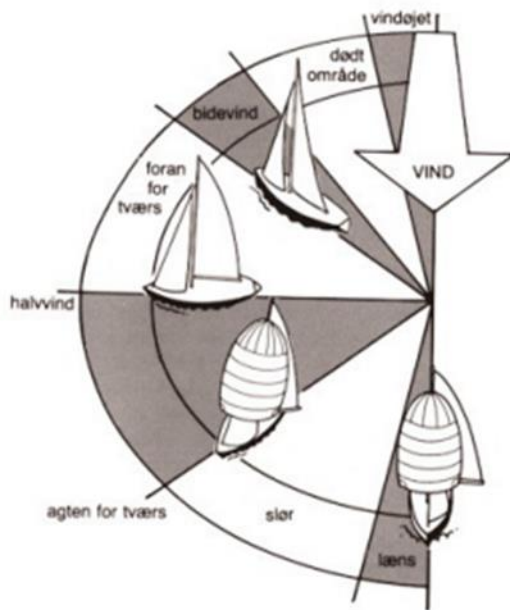
Halvvind (vinden tværs)

Er sejlads med vinden vinkelret på bådens længderetning. Sejlene trimmes som ved foran for tværs. En sejlbåds største fart opnås normalt ved vindretninger omkring halvvind.

Agten for tværs

Er sejlads for alle vindretninger mellem halvvind og læns. Sejlene trimmes efter de samme principper som ved foran for tværs og halvvind. Når vinden står så agterlig, at fokken kommer i læ af storsejlet, kan fokken med fordel spiles ved hjælp af spilerstagen.

Vindretninger fortsat



Læns (agten ind - slør - løbe for vinden)

Er sejladt med vinden agten ind. Storsejlet er slækket helt ud.

Fokken kan med fordel spiles til modsat side af storsejlet ved hjælp af spilerstage.

Læns kan være en vanskelig vindretning at sejle, da en ufrivillig

bomning i hårdt vejr kan medføre fare for besætningen, og at man mister riggen.

Rorgængereren skal derfor være agtpågivende overfor ufrivillig bomning.

Bomning afværges ved hurtigt at skære op. (huskeregel: Rorpind mod bom).

Kryds

En sejlbåd kan normalt ikke gå tættere til vinden end 45 grader. Begynder man yderligere at

pine båden til vinden, opnår man blot, at de krængende kræfter helt erstatter de fremad

drivende, og båden taber hurtigt fart. Piner man yderligere, løber vinden simpelthen ud af

sejlene, og båden retter sig op og ligger stille.

Når en båd drejes direkte op i vinden med blafrende sejl, siges den at "løbe i vindøjet".

Det er på den måde, båden hurtigst standses i havn eller ved en ankerplads.

Under sejladsen må man altså holde båden uden for det døde område ca. 45 grader på hver

side af vindøjet. Det er, når man sejler langs den usynlige kant af dette område, at båden ligger

bidevind.

Er man ikke i stand til at lægge kursen op - sejle i den retning, man skal på bidevind - må man

krydse. Båden sejles nogen tid bidevind på den ene halse, hvorefter man vender 90 grader over

til bidevind på den modsatte halse. På den måde zigzagges båden frem mod vinden - man

krydser. Strækningen mellem to vendinger kaldes et krydsben.

Det, man skal stræbe efter under bidevindsejladt, er, at finde den rette kombination af højde

og fart. Højden er den vinkel, man holder til vinden, og jo mindre vinkel desto højere holder

man.

Større højde betyder, at man får en lidt kortere distance at sejle. Til gengæld vil farten falde,

for med øget højde bliver der større krængende og mindre fremad drivende kræfter. Går man

for højt falder farten så meget, at krydset alligevel tager længere tid, selv om distancen bliver

kortere. Holder man for lavt (ringe højde) øges farten, men distancen bliver længere og

slutresultatet bliver også et tidstab.

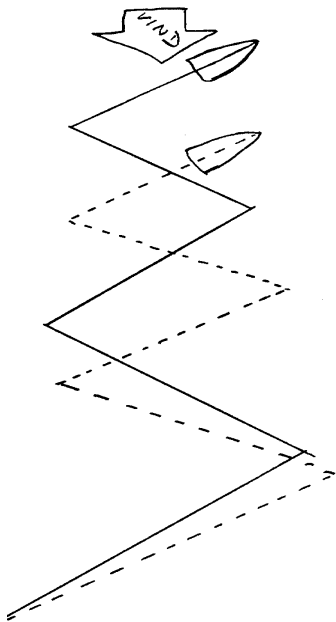
Vindretninger fortsat

Med andre ord:

At **krydse**: at skifte kurs, når man befinder sig alt for langt til højre for den retning, man ønsker at komme. Man vender altså, så man i stedet lægger sig for langt til venstre.

Krængning: udtryk, der anvendes i stedet for det mere nærliggende "slagside", for at det hele skal virke naturligt og ufarligt.

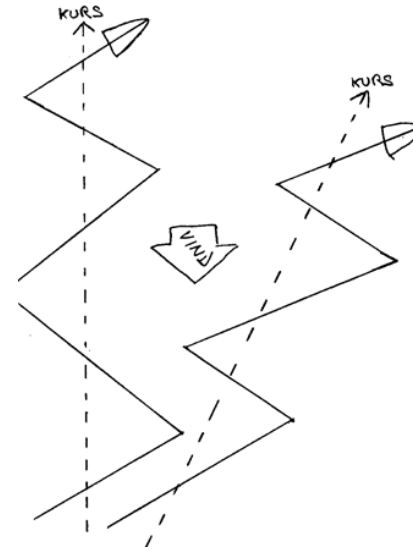
Krydstogt: fornøjelsestur på vandet med en eller flere deltagere. Et krydstogt må betragtes som værende vellykket, hvis det samme antal personer, der var med fra starten, kommer tilbage i nogenlunde samme forfatning (som da de sejlede af sted) et eller andet sted på beboeligt, tørt land med eller uden båd.



Tegningen til venstre viser forskellen mellem en båd, der går højt og en båd, som holder dårlig højde.

Selv om de holder samme fart, når båden med de gode krydsegenskaber længere frem for hvert krydsben.

Det varer ikke længe, før den er krydset fra den anden.



Krydsbenenes længde afhænger selvfølgelig af vindretningen.

Til venstre skal båden følge en kurs direkte op mod vinden, og den tager derfor lige lange krydsben.

Båden til højre følger derimod en kurs, som giver lange krydsben på bagbord halse og korte på styrbord.

Distancen bliver den samme, uanset om man deler krydset i to meget lange ben eller mange korte.

For ikke at fjerne sig for meget fra idealkursen vil man normalt vende jævnlige.

Sejlads på havet

Vendinger

I en bomning skifter båd & besætningen halse med vinden ind agten fra. Det kan være en vanskelig manøvre, fordi storsejlet pludselig kastes over, når vinden fanger "bagsiden". Her bommes fra agten for tværs styrbord halse til agten for tværs bagbord halse.

Stagvendingen er nemmere at udføre, idet sejlene jo møder vinden i forliget, hvor de er gjort fast og følger gradvis med over til den nye halse. I meget grov sø kan det ske, at båden bremses i stagvendingen og går i stå. Man kan så foretage en kovending, som består i at falde hele vejen rundt til plat læns, bomme og luffe op igen til bidevind på den nye halse.

Stagvende

Ved en stagvending forstås en vending med stævnen igennem vindøjlet. Manøvren startes med kommandoen: "**Klar vende**" fra rorgængereren. På denne kommando går gasterne til hvert sit skødespil og gør klar til vendingen. Ved læ spil ved at skødet frigøres fra klampen og holdes i hånden, og ved luv spil ved at skødet lægges to tørn om spillet.

Når dette er udført, melder gasterne hver for sig "**Klar her**". Gasterne holder sig herefter klar til vendingen, indtil rorgængereren ønsker at vende.

Idet rorgængereren fører pinden i borde i læ side, kommanderes "**læ**". Samtidig hales storskøde og læ fokkeskøde hjem, så sejlene trækker længst muligt i vendingen. Idet fokken passerer vindøjlet frigøres fokkeskødet i læ side, og når vinden har ført fokken forbi masten, hales hurtigt hjem i modsat side.

Til hjælp ved stagvending kan fokken evt. bakkes (få bagluft i sejlet)

Bomme

Ved bomning forstås en vending gennem vindøjlet med vinden agten ind. Manøvren startes med kommandoen "**Klar bomme**" fra rorgængereren. På denne kommando går gasterne til hver sit skødespil og gør klar til bomning.

Ved læ spil fatter gasterne skødets tamp og forholder sig afventende. Herefter meldes fra begge gaster "Klar her". Rorgængereren påbegynder manøvren med kommandoen "luv". På denne kommando falder hun langsomt af, idet hun slækker storskødet ud til læns. På samme måde slækker læ gast ud på fokkeskødet. Når fokken søger til modsatte side, holdes kursen, og luv gast lægger to tørn om spillet og overhaler fokken efter at læ gast har slækket helt ud. Samtidig hales storsejlet helt hjem, og der falder yderligere af, indtil vinden fanger på modsatte halse. Herefter slækkes hurtigt ud til den ønskede kurs. I hårdt vejr kan det være forbundet med risiko for båd og mandskab at foretage en bomning, hvorfor det kan være nødvendigt at stagvende i stedet. Det vil dog som regel være mest behageligt at bomme, da man derved undgår at skulle arbejde sig mod vinden, og i moderne både med relativt små storsejl og uden tidligere tiders lange bomme og gafler, er risikoen meget begrænset.

Sejlads på havet ~ fortsat

Manøvrering ved hjælp af sejlene

Hvis man skal manøvrere båden, hvor der er snæver plads, skal man tage sejlene til hjælp. Farten kan mindskes ved at holde kurs og slække sejlene, således at de trækker med en mindre del af arealet.

Ved vindretninger omkring læns mindskes farten ved at kanthale sejlene. Hvis båden ved anløb af bolværk har for meget opskud, kan man i let vind bremse den ved at presse bommen ud til luv. Ønsker man at skære op, hales storsejlet kraftigt hjem, og fokken slækkes helt ud. Ønsker man at falde af, slækkes storsejlet, og fokken bakkes. At have fokken bakket vil sige at have fokken halet til luv side. I almindelighed bakkes fokken ved at foretage en stagvending uden at overhale fokken. Det bruges. Hvis man ønsker at ligge bak.

Bremse båden ved zigzag-manøvre

En zigzag-manøvre er en manøvre, der bruges til at tage farten af båden. Manøvren udføres med slækkede sejl ved, at man lægger rorpinden i læ og holder den der, til båden ligger på modsatte halse. Herefter lægges rorpinden i borde i modsatte side til den oprindelige kurs er fundet. Såfremt man stadig har for megen fart, gentages manøvren,

Med andre ord:

Bom: Horisontalt monteret stang, hvorpå man har monteret et sejl. Anvendes under krydsninger. Når båden går over stag, skal man passe på at besætningsmedlemmerne ikke får bommen i hovedet og går i dørken.

Sejltur: I sin grundbetydning en rejse fra punkt A til punkt B, afbrudt af uventede landkendinger eller ophold på punkterne K, Q og Z.

Strøm: Er den kraft, der fører båden bort fra den retning, det var meningen den skulle sejle, eller hen mod et farligt område.

Lidt hjælpeinformationer

Bidevind

Let vind (0-3 sm)	Mellemvind (4-6 sm)	Frisk vind (7-10 sm)	Hård vind (over 10 sm)
Storsejl Flyt skødepunktet til luv for midten Slæk skødet, så tvist fremkommer Slæk en smule på faldet Slæk bomudhalet Slæk kickingstrappen Ingen cunningham	Storsejl Skødepunktet på midten Hal faldet til folder og rynker forsvinder Hal bomudhalet til folder og rynker forsvinder Hal en smule i kickingstrappen, så bommen støttes Hal cunningham en smule	Storsejl Skødepunkt en smule til læ for midten Slæk på skødevognen i pust Hal i faldet til sejlet er helt i top Hal i bomudhalet til underliget er helt strakt Hal i kickingstrappen, så sejlet flades helt ud Hal kraftigt i cunningham Reblin klar til 1. reb	Storsejl (med 1. reb) Skødepunkt til læ for midten Sæt reblin klar til 2. reb ... iøvrigt som under 'frisk vind'
Fok Normalt skødepunkt Slæk lidt ekstra på skødet Slæk en smule på faldet	Fok Normalt skødepunkt Hal faldet til folder og rynker forsvinder	Fok Normalt skødepunkt eller en smule agterud Hal kraftigt ind i faldet	Fok Normalt skødepunkt eller en smule agterud Hal kraftigt ind i faldet
Andet Agterstaget må kun støtte mastetoppen Besætningen flyttes mod læ	Andet Hal lidt i agterstaget til svag mastekrumning opnås Besætningen overvejende til luv	Andet Hal kraftigt i agterstaget Besætningen op til luv Hvis båden krænger for meget må der rebes	Andet Hal kraftigt i agterstaget Besætningen op til luv Hvis båden krænger for meget må der rebes

Halvvind

Alle vindstyrker
 Skødepunktet mod læ
 Slæk udhal
 Ingen cunningham
 Hal kickingstrap
 Ingen reb (under kapsejlads)
 Slæk agterstag

Hård vind:
 Vær klar til at slække skødet i pust

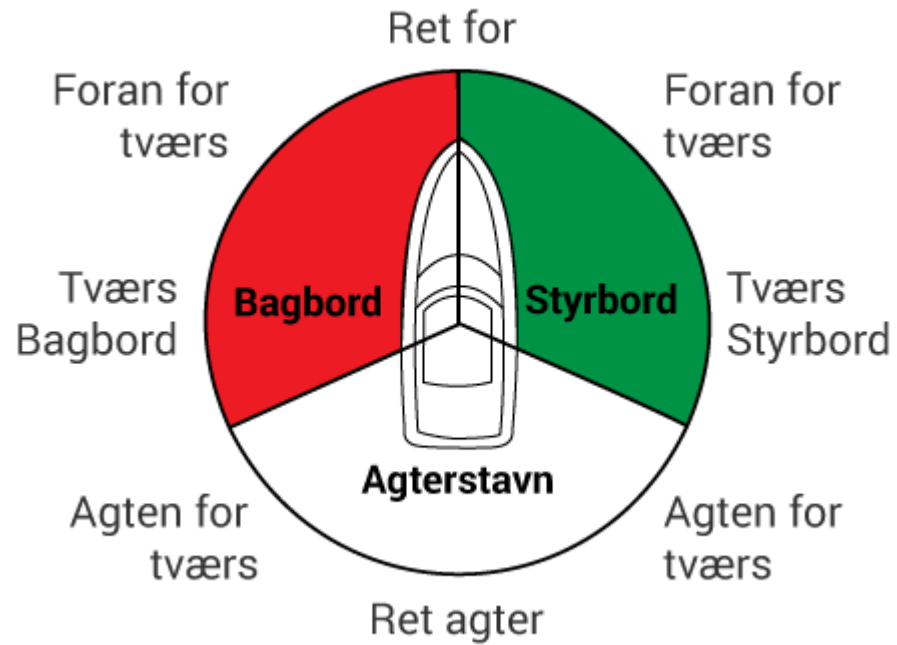
Sejl-trim (generelle regler)

B10

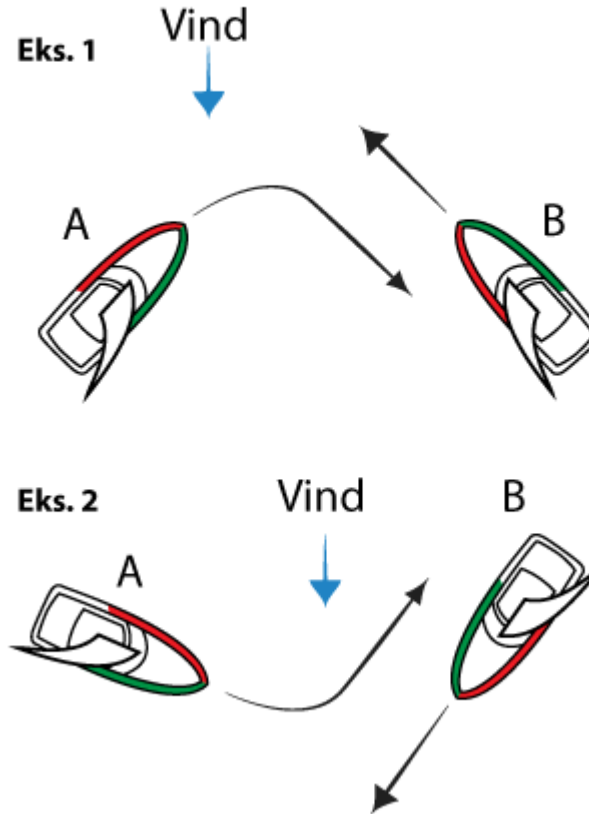
Forklaring på vinde i m/sek og i knob

m/sek	knob	Bølgehøjde m*	Betegnelse	Beskrivelse
0 – 0,5	0 – 1		Stille	Havblik
0,5 – 2	1 – 3	0,1	Næsten stille	Små krusninger
2 – 3	3 – 6	0,2	Svag vind	Kattepoter
3 – 5	6 – 10	0,6	Let vind	Små bølger brydes
5 – 8	10 – 15	1,0	Jævn vind	Længere bølger. Flere hvide kamme
Sejlads Vanskelig				
8 – 10	15 – 20	2,0	Frisk vind	Bølger med lange hvide kamme overalt
10 – 13	20 – 25	3,0	Hård vind	Større bølger med hvidt skum
Sejlads Farlig				
13 – 15	25 – 30	4,0	Stiv kuling	Søen rejser sig. Skum i striber
15 – 18	30 – 35	5,5	Hård kuling	Søen er betydelig. Skum i tætte striber
18 – 22	35 – 43	7,0	Stormende kuling	Skum blæser af toppen på søerne
22 – 29	43 – 56	9,0	Storm	Høje søer brydes. Havet hvidt af skum
29 – 32	56 – 64	11,5	Stærk storm	Skum flyger i vinden
> 32	> 64	14,0	Orkan	Meget høje søer. Sigtbarheden nedsat

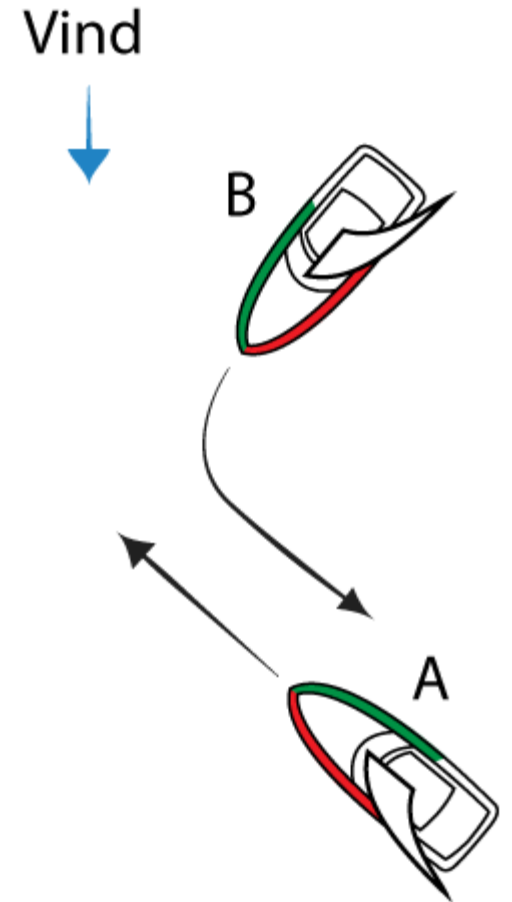
Vigeregler de mest enkle



Bagbord viger for styrbord

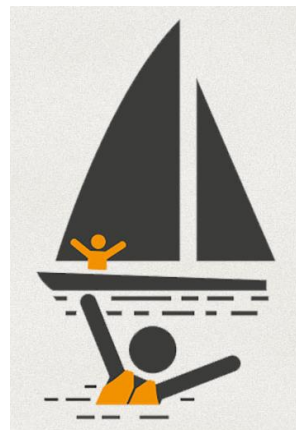


Luv viger for læ



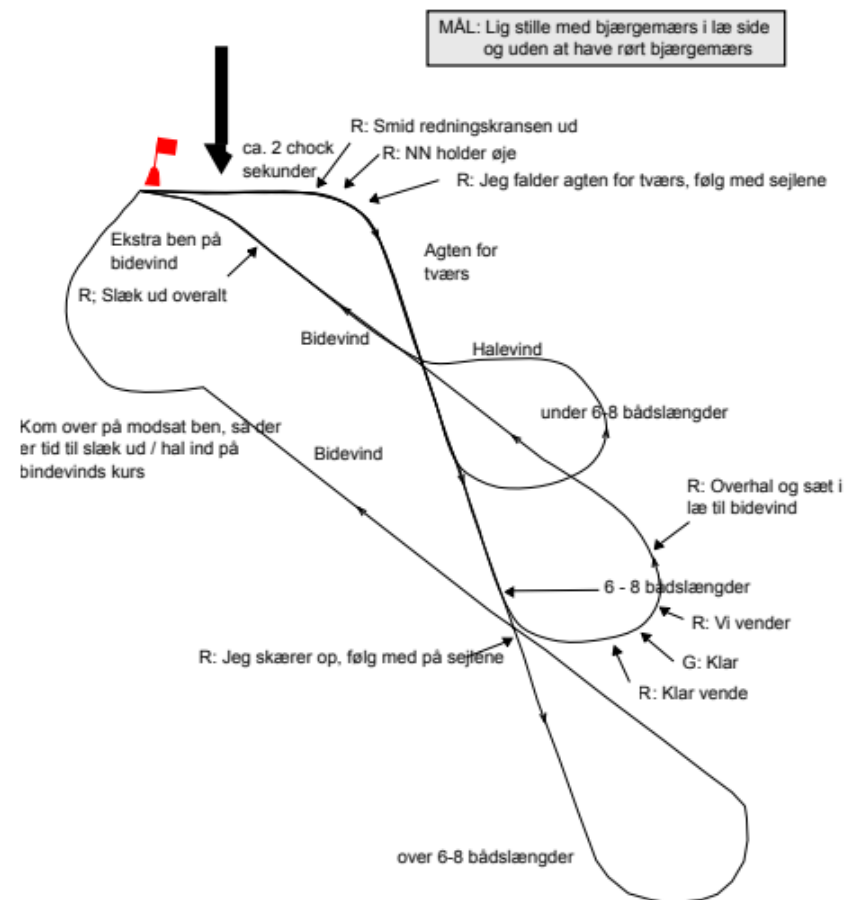
Mand over bord

Læs vigtig information fra Søsportens Sikkerhedsråd [her](#)



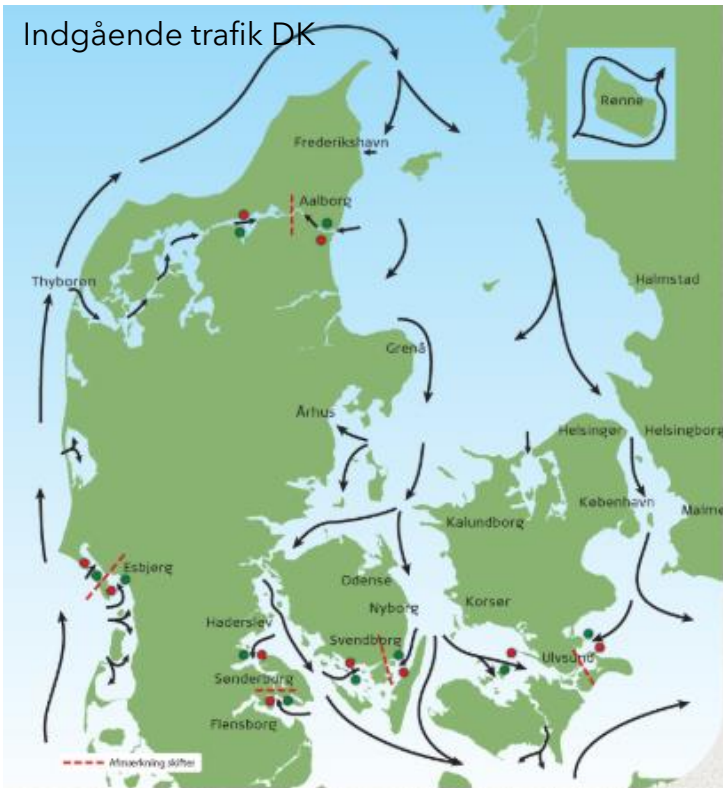
Manøvrer

Mand over bord (Ottetal)



Navigation

<https://www.respektforvand.dk/sejlertesten/farvandsafmaerkninger>

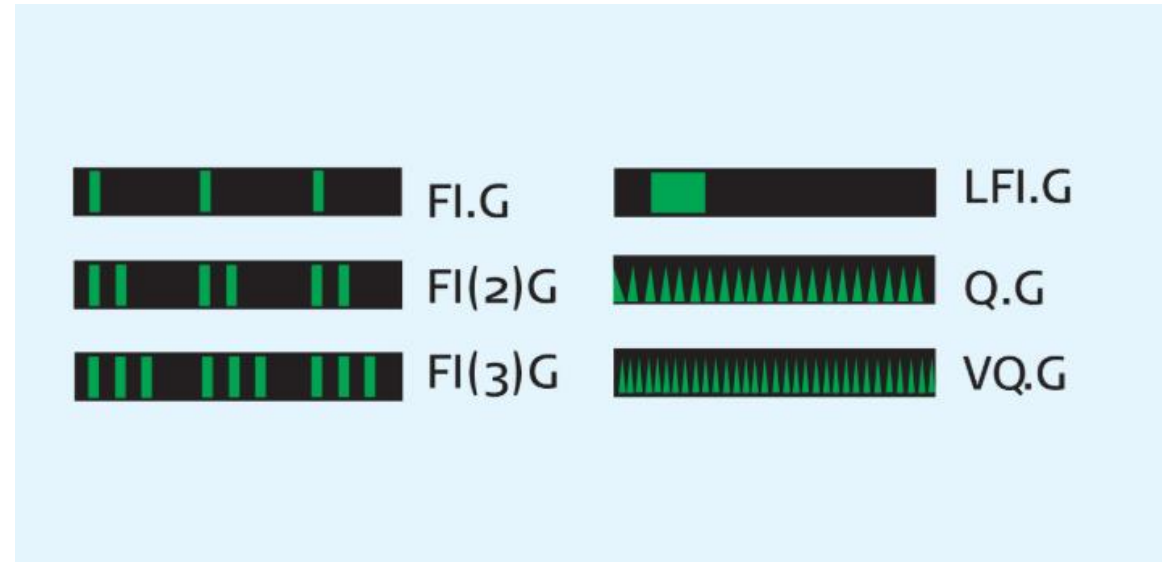
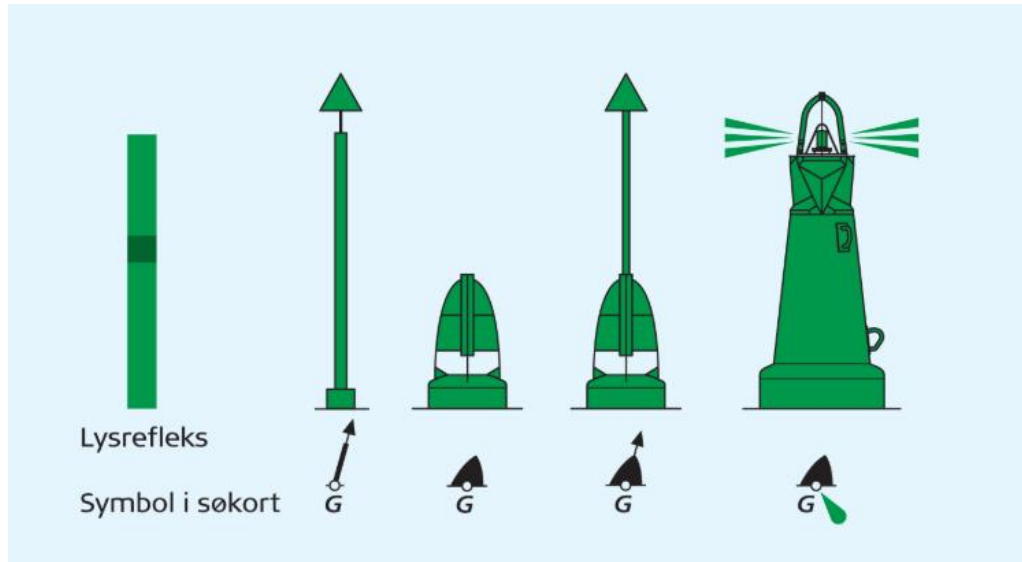


Afmærkning efter IALA system A

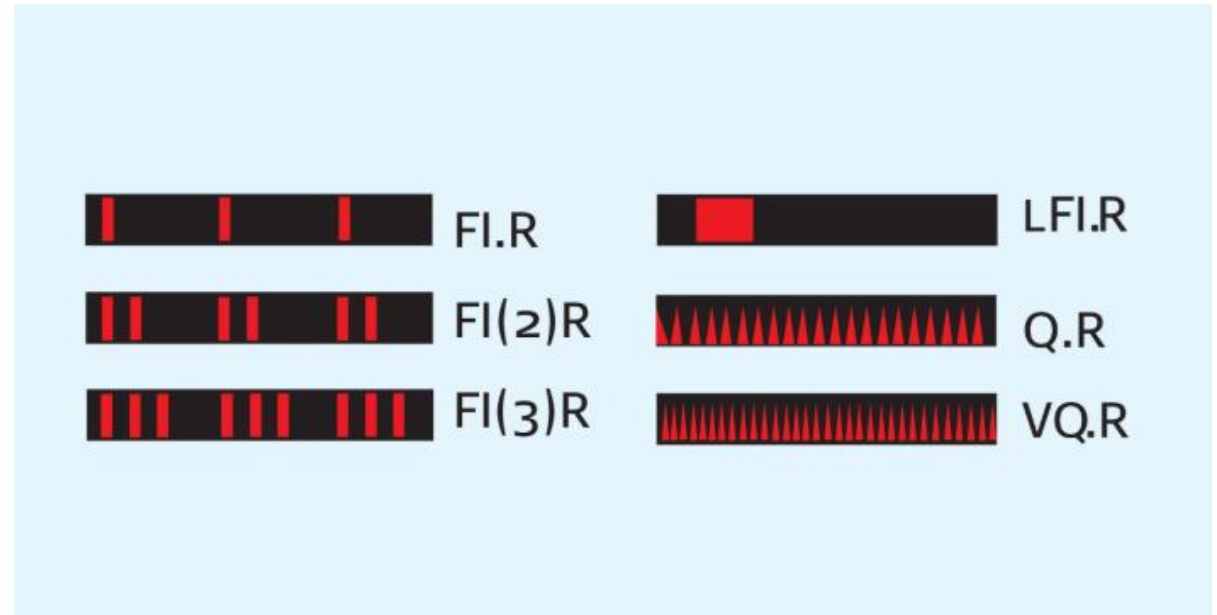
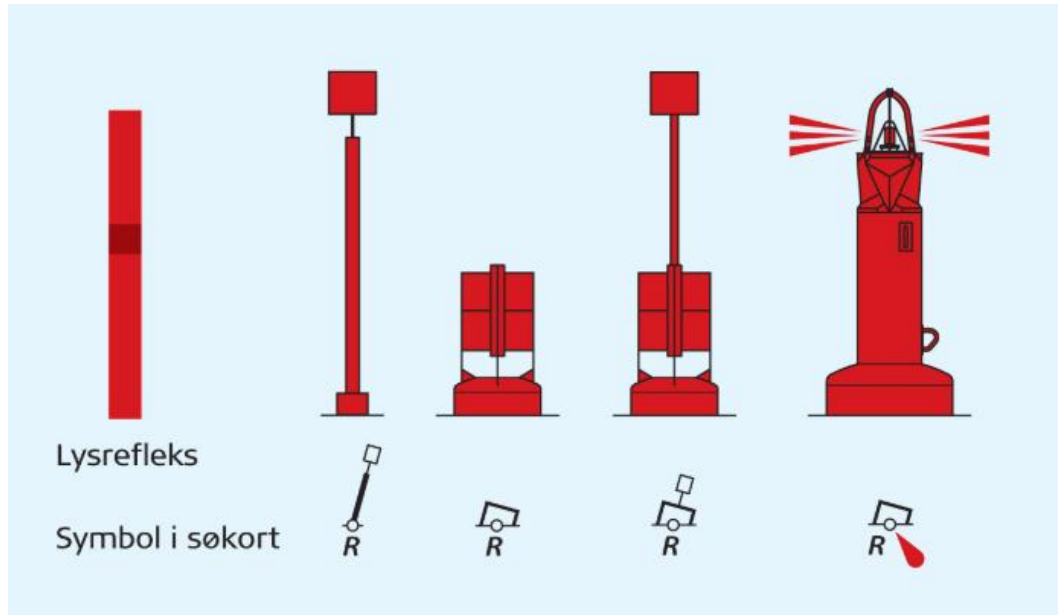
Topbetegnelse:	Sømærker	Lysrefleks
2 sorte kegler	N kvadrant:	1 dobbelt blå over 1 gult bånd
	E kvadrant:	2 blå bånd
	S kvadrant:	1 gult over 1 dobbelt blå bånd
	W kvadrant:	2 gule bånd

Lysets farve:
hvid

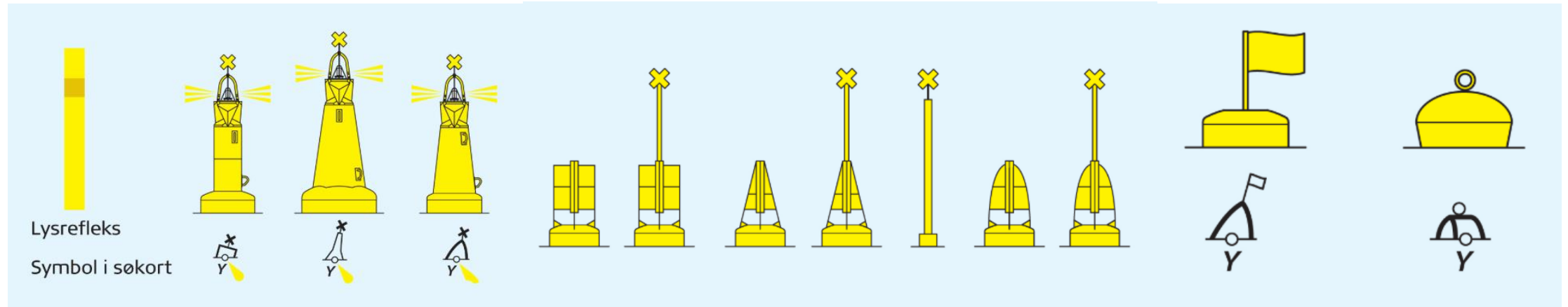
Navigation fortsat: grønne (styrbord) sideafmærkninger



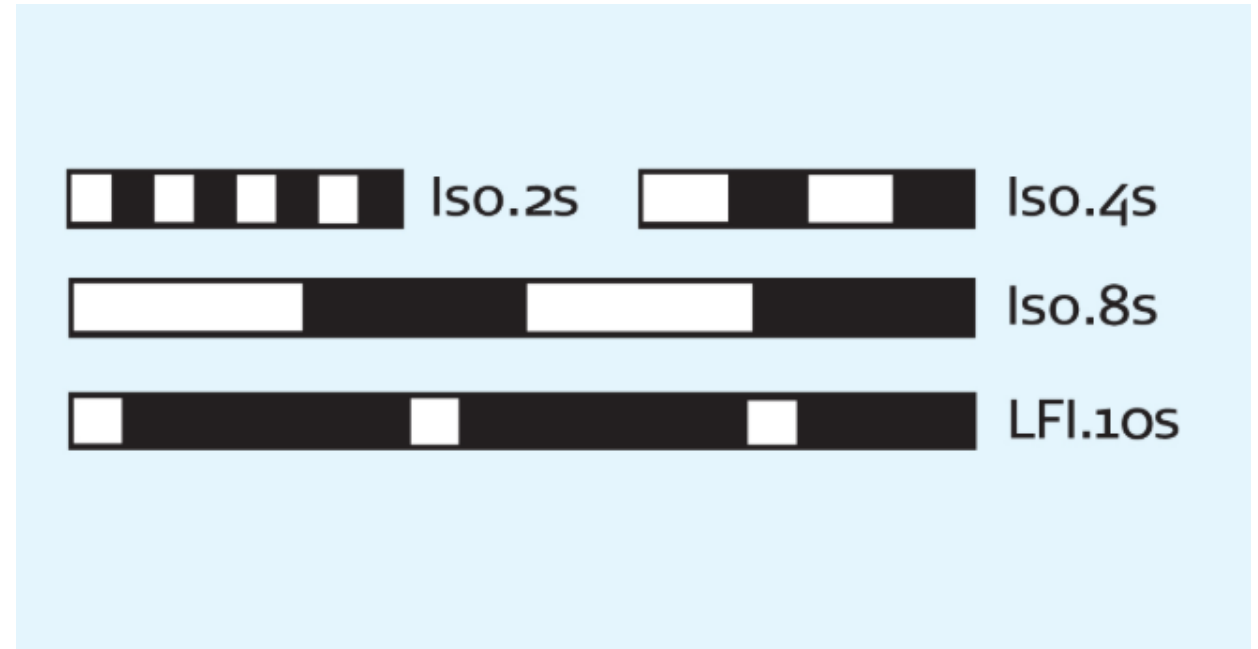
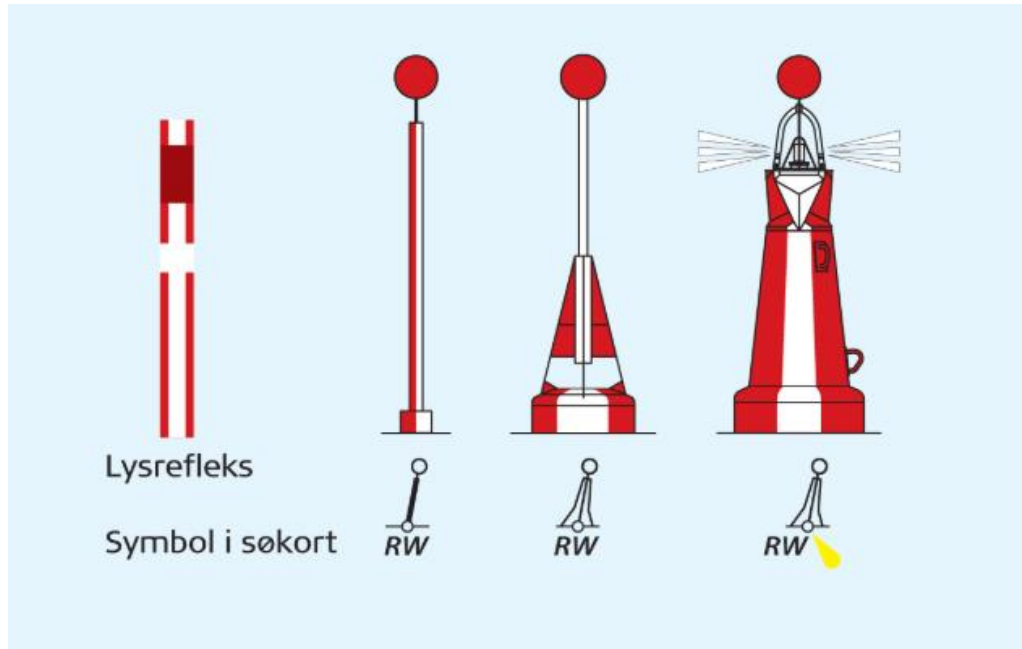
Navigation fortsat: røde (bagbord) sideafmærkninger












Specielle afmærkninger



Midtfarvandsafmærkninger



Båker

	Fast afmærkning på land	kabelbåker	Militære båker	Rørledninger	fredningsområde
forbåke					
bagbåke					Er båkerne med hvidt kors, er det i forbindelse med gravelinjer.

Søfartsstyrelsens afmærkning af danske farvande



I denne publikation fortælles om alle typer afmærkninger.

Eksempler på fyr, båker og bøjer

FYR

- Ledefyr
- Vinkelfyr

BØJER

- Med lys
- Uden lys



Havnemanøvrer

ANLØBE HAVN

Hvis båden er udstyret med motor, kan denne anvendes i forbindelse med anløb af havn. Efter at have passeret havneindløbet med som minimum største sejl sat og motoren gående, bjærges sejlet/sejlene, og man sejler på plads for motor. I særdeleshed ved anløb af fremmede havn er denne metode anbefalelsesværdig. Man kan også sejle helt på plads for sejl med motoren gående i tomgang. Motoren kan så umiddelbart benyttes, hvis bådens opskud er fejlberøget. I den efterfølgende beskrivelse af anløb af havn forudsættes, at man ikke anvender motor.

HAVNEPLADS MED PÆLE.

FRALANDSVIND.

Man nærmer sig pælene på en foran for tværs. Når man er ud for sin plads og har tilstrækkeligt opskud til at nå in mellem pælene, slækkes sejlene, så de ikke træk ker, evt. bjærges sejlene. Der styres herefter ind mod luv pæl, og en gast, som står klar på fordekket, tager fortøjningen fra pælen og bremser om nødvendigt båden ved hjælp af fortøjningen. Fortøjningen tages nu fra læ pæl, og en gast i stævnen haler herefter båden ind langs indhalerlinen. Fortøjningen sættes. Der hales ud, og agter fortøjningerne sættes så tilpas slække, at de ikke hindrer bådens naturlige bevægelser ved forskellig vandstand.

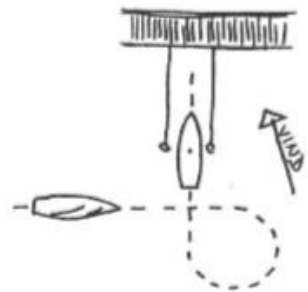
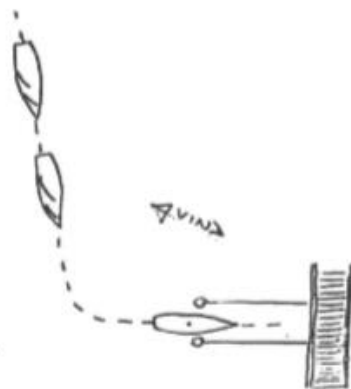
Det er normalt bedst at krydse agter fortøjningerne og føre fortøjningerne så langt ud til siderne, som nabobåden tillader. Båden skal kunne følge ændringerne i vandstanden.

Fortøjningerne lægges i klyds, såfremt de ikke kan gå i en ret linie fra båd (klamper) til pæl/bro uden at blive skamfilet på skandekalste eller evt. søgelænder. Der skal således altid anvendes klyds, når bådens dæk ligger højere end broen.

Båden affændres med mindst 2 fædre i hver side.

PÅLANDSVIND.

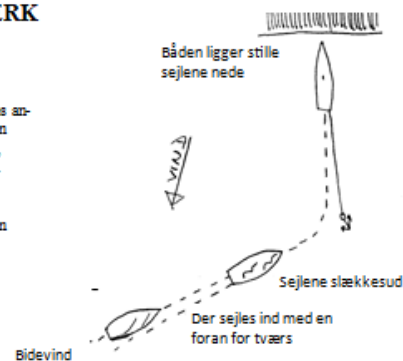
Man sejler langs pælerækken ca. 1 båds længde fra denne. Lige, idet man har passeret sin plads, skæres man kraftigt op og lader sejlene gå, når de lever. Herefter fortsættes rundt til stævnen peger mod broen. Man styrer nu mod luv pæl og fortsætter manøvreren som beskrevet under "Fralandsvind".



HAVNEPLADS VED BOLVÆRK

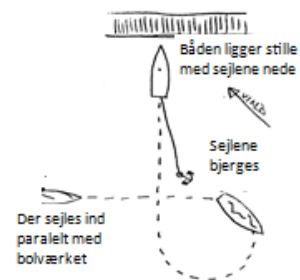
FRALANDSVIND

Inden anløb til bolværk påbegyndes, klargøres anker og to fortøjninger. Herefter sejles ind på en foran for tværs, og der slækkes ud på sejlene, når opskuddet er passende til at nå bolværket. Ca. 3 båds længder for bolværket lader man ankeret gå. Båden styres mod bolværket, og sejlene bjærges. Opbremning af båden kan om nødvendigt foregå ved hjælp af ankeret. En gast i stævnen tager fra ved bolværket og holder fast i dete, til båden er fortojet.



PÅLANDSVIND.

Inden anløb til bolværk påbegyndes, klargøres ankeret og to fortøjninger. Endvidere klargøres til at lade sejlene gå. Man sejler nu ind parallelt med bolværket (halvvind) i en afstand ca. 3 båds længder fra dette. Når man er ud for det sted, hvor man ønsker at ligge, skæres man op og lader hurtigt sejlene gå, når båden er i vindøj. Herefter fortsættes rundt, til stævnen peger mod bolværket. Man retter nu op, lader ankeret gå og fortsætter ind på opskuddet.



PARALLELT MED BOLVÆRK.

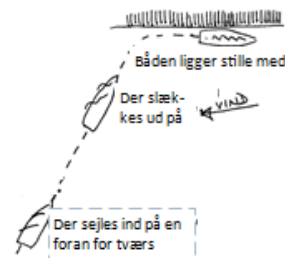
Inden anløb klargøres fortoejninger, og der affændres på siden mod bolværk. Der sejles herefter ind mod bolværket på en foran for tværs.

I passende afstand slækkes ud på sejlene, og der løbes ind for opskud.

Umiddelbart inden bolværket nås, styres båden parallelt med dete, og opskuddet skal nu passe, så båden ligger stille på den ønskede plads.

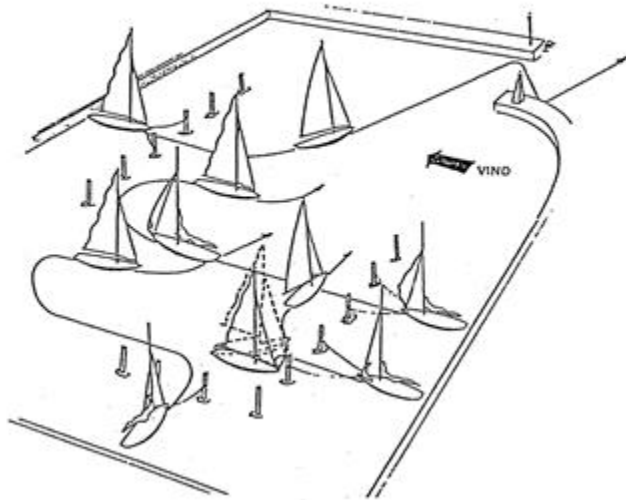
Har vinden retning mod bolværket skal sejlene bjærges inden dette nå.

Ved fortøjning langs bolværk anvendes spring udover for- og agterfortøjning.

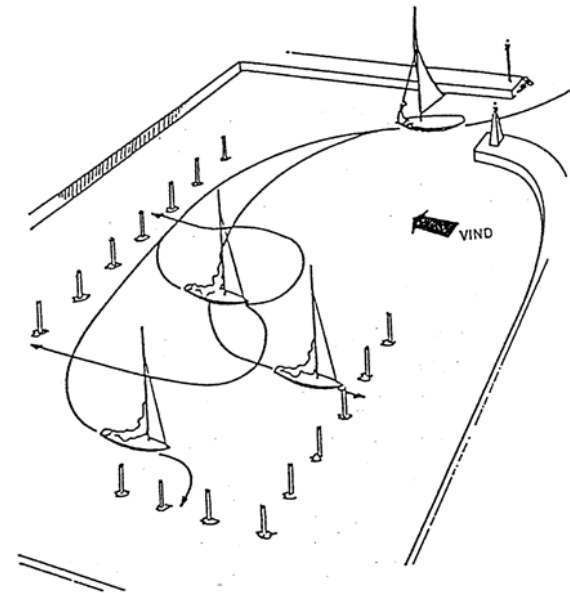


For udadgående fra havn (der lettes) for indadgående (der anduves)

Der Lettes



Der anduves



Pigesejlerens kapsejlad

Inddeling af både

Bådene inddeles så vidt muligt efter type/design. Dette kan mange gange være svært, da bådene er så forskellige, som de er. Der tages hensyn til, at store og små både ikke starter samtidig, da det kan give kaos på startlinjen.

Der tages hensyn til:

Lystal/DH mål/Thurø-lystal

Hvis en båd er målt af en klubmåler, er disse registreret i DS. Hvis selve båden med sejl ikke er målt, bruger man en tilsvarende båds tal. Dette er ikke altid optimalt, da der kan være mange ændringer i den aktuelle båd:

Sejlareal/mastehøjde, med spiler/uden spiler etc.

Der er udarbejdet et sæt lystal, Thurø Lystal, som vi sejler efter. Disse er udarbejdet som et resultat af mange års sejlads på klubbens mandagssejladser.

Signaler:



START AF KAPSEJLADSER

En kapsejlad skal startes ved anvendelse af de følgende signaler. Tider skal regnes fra de synlige signaler, der skal ses bort fra manglende afgivelse af et lydsignal.

Signal	Flag og lydsignal	Minutter før startsignal
Varselssignal	Talstander 1 hejses samt 1 lydsignal	5*
Klarsignal	Signalflag P hejses 1 lydsignal afgives	4
Et-minut-signal	Klarsignal nedhales, 1 langt lydsignal	1
Startsignal	Talstander 1 nedhales samt 1 lydsignal Samtidig hejses talstander 2	0

* eller som angivet i sejladsbestemmelserne

Varselssignalet for hver efterfølgende start gives samtidigt med startsignalet for den foregående start. DVS: Varselssignal for 2. start = Startsignal for 1. start.

ANDRE HANDLINGER, SOM KAPSEJLADSKOMITÉEN KAN UDFØRE FØR STARTSIGNALLET

Før eller samtidigt med varselssignalet skal kapsejladskomiteen signalere eller på anden måde tilkendegive den bane, der skal sejles, hvis sejladsbestemmelserne ikke allerede gør det. Den kan erstatte et banesignal med et andet eller signalere, at en afkortet bane, som beskrevet, vil blive anvendt (vise signalflag S og afgive 2 lydsignaler) og signalere, at personligt opdriftsmiddel kræves (vise signalflag Y og afgive 1 lydsignal)

Kapsejladsbanen

Der sejles på en bane, som består af 4 punkter mærket fra 1-4.

Der startes fra Grastenbroen og en udlagt båd, der markerer henholdsvis start-/mållinje.

Punkterne 1 og 4 er udlagte TSK-bøjer ved henholdsvis Valborgs Kasse og Valdemars Slot. Punkt 2 er Thurø Rev-bøjen og punkt 4 bøjen ved Stenodden.

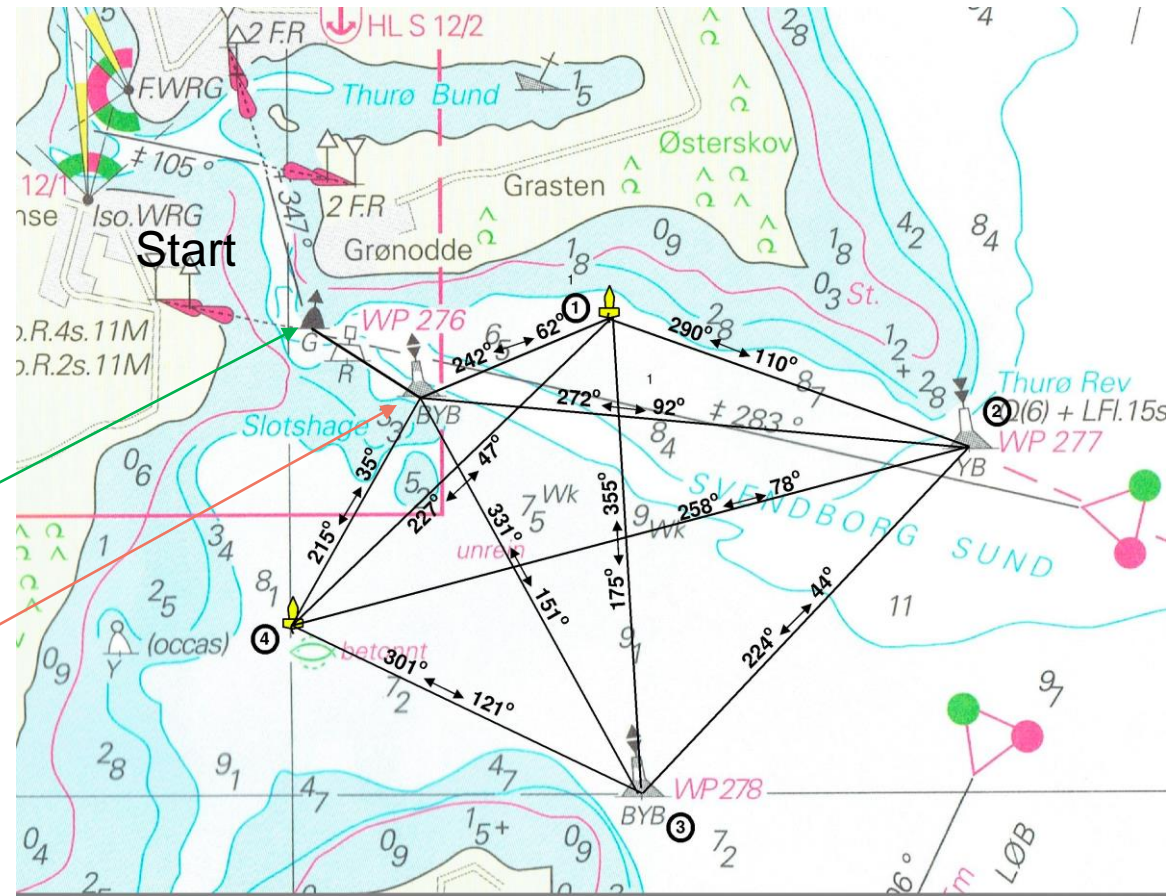
Omsejlingspunkterne angives fra dommerbåden. Ligeledes oplyses på hvilken side, man skal have mærkerne.

Styrbord markeres med grønt flag.

Bagbord med rødt flag.

Den grønne bøje, der markerer styrbords indsejlingsbøje ved Grønodde, skal respekteres.

Østkvaldranten BYB i Lunkebugten er omdrejningspunktet, og skal altid passeres den mest besværlige vej rundt.



Motorlære

Motor check liste

Start check:

Før start af motor checkes følgende:

Smørelie - brændstof - luft - vand - strøm.

Motor olie

Der skal være olie på motoren for at der ikke skal blive alvorlig skade på motoren. Normalt er olie pinden mærket med to streger eller et "skraveret" område hvor niveauet er angivet. Man ser efter niveauet på følgende måde: motoren skal være stoppet og den skal have været stoppet i et stykke tid -5-10 min. Olie pinden tages op og tørres af i en klud, sættes tilbage på plads, tages op igen og niveauet aflæses. Niveauet skal være mellem de to streger/i det skraverede område. Hvis det er under skal der hældes ny olie på inden motoren startes. Hvis ikke "brænder" man motoren af, og det bliver en dyr reparation/ny motor. Hvis der er for meget - skal man tage en dråbe på sin finger og mærke om olien er "glad". Der kan være vand i olien, hvilket gør olien "mælket" og i sidste ende hvid - det er selvfølgelig ikke godt.... Der kan også på nogle motorer være diesel olie i smørelien og olien vil miste sin smørende effekt - det kan man tydeligt mærke hvis man tager en dråbe på sin finger og mærker om den er "glad"/smørende. Hvis man er kommet til at hælde for meget olie på sin motor, bør man suge det op igen ellers vil motoren forbrænde den overskydende smørelie og det kan give aflejringer på ventilerne og dermed en dårlig ydelse / skade på motoren.

Brændstof

Se efter, om der er brændstof på tanken. Det kan være svært at bedømme niveau blot ved at kigge ned i tanken, så man må ty til andre midler. Enten kan man have en tank måler eller man kan have en pejle "pind". Hvis man bruger en pind, skal den være ren, så man ikke forurener dieselen.

Luft

Er "stop" håndtaget skubbet tilbage på plads? Hvis det er trukket, lukkes for luften til motoren, og den vil ikke køre.

Kølevand

Der er to måder en motor køles på
Søvands kølet: hvor man bruger havvandet til at køle motoren med. Havvandet sendes direkte gennem motoren.

Ferskvandskølet: Vandet, der køler motoren er ferskvand. Når ferskvandet cirkulerer i motoren bliver det varmet op og man anvender så havvand til at køle ferskvandet med i en varmeveksler. På en ferskvands kølet motor skal man se efter at der er vand på ekspansionsbeholderen. De er ofte af gennemsigtig plastik, men der findes også nogen, hvor man er nødt til at tage låget af for at se niveauet - dette må man ikke gøre, når vandet er varmt, da det så vil sprøjte op

gennem åbningen og kan give forbrændinger - vandet kan være 80 grader varmt.

Der skal til alle typer af motorer komme køle vand ud et eller andet sted. Det mest almindelige er sammen med udstødningsgassen.

Batterier

Er hoved afbryderen tændt? Mange både har et service batteri og et start batteri. Start batteriet skal være tændt.

Så skulle man kunne starte...

Så rensen er:

Smørelie - brændstof - luft - vand - strøm.
Hvis disse fem ting er ok - kører motoren.



Motorproblemer under sejlads med motor

Hvis den ikke kører eller stopper utilsigtet, så er der her et par almindelige fejlgang mulige løsninger på dem:
Det er en betingelse, at de ovennævnte ting er checket og fundet i orden inden skemaet tages i anvendelse.

Fejl	Mulig årsag	Udbedring
Motor drejer rundt, når man forsøger at starte, men springer ikke i gang.	Motoren får ikke brændstof, se efter hanen på tanken. Brændstof filter blokeret af snavs Luft i brændstof system	Åben for hanen. Skift filter Løse brændstof røret på dysen og start motoren, hold en klud for og tøm motoren indtil der ikke er bobler i brændstoffet. Spænd omløber igen. Gentag for alle dyser. Check håndtag er i korrekt position.
Motor drejer ikke rundt	Ingen strøm på batteri. Der skal komme en "klik" lyd, når man forsøger at starte. Det er et relæ, som leder strømmen til starter motoren, hvis det ikke trækker, er der som oftest ikke nok strøm på batteriet.	Lad batteriet op. Anvend Service batteri til at starte på.

Under sejlads hoster motoren et par gange og går derefter i stå. Der har ikke været noget unormalt indtil da.	Ingen brændstof. Enten tom tank eller filter blokeret.	Check tank efterfyld evt. Skift eller by-pass filter.
Motoren begynder at ryge unormalt meget og båden sejler langsommere end normalt Evt. ryster roret	Skruen er ikke ok. Sandsynligvis har noget tang /tovværk sat sig i skruen.	Hvis det er en tang, kan det nogen gange "bakkes" af. Tovværk kræver en tur i vandet. Medbring en kniv.
Motoren ryger unormalt meget og lyder mærkeligt, når den får omdrejninger. Ydelsen på motoren er faldende.	Motoren bliver for varm se efter kølevand. Der skal til alle typer af motorer komme køle vand ud et eller andet sted. Det mest almindelige er sammen med udstødningsgassen. Lær hvor meget det er under normale omstændigheder - så er det en hurtig ting at checke.	Hvis motoren er saltvands kølet - se efter filteret, der sidder lige efter søvandsventil hvor vandet kommer ind. Ikke all både har et sådant, men det er en god ide at have det. Pumpen (følg slangerne) kan også være stoppet. Hvis motoren er ferskvandskølet gælder ovenstående + check niveau i ekspansions tank og at ferskvandspumpen fungerer
Roret ryster meget når der slæes bak, og der går lang tid inden båden begynder at bakke	Skruen klapper ikke rigtig ud, som oftest pga skaller, der har sat sig på / i skruen	Rens skruen et par gange i løbet af sæsonen, når der bades alligevel. Foretag en bak manøvre på et sted, hvor der er god plads, så man ved at skruen er ok inden det bliver kritisk.

Specielle udtryk omkring sejlad

Ordliste

Afdrift	Sideværts bevægelser på grund af vind og strøm.
Agterstag	Wire fra mastetop til hæk. Kaldes også: lænsestag, slørstag, hækstag. Se <i>stag</i> .
Agten for tværs	Sejle med vinden med agten fra i en vinkel noget mindre end 90 grader.
Agter	Bagud, bagved.
Agterlig	Agterste kant på et sejl.
Anduve	Nærme sig land.
Aptering	Bådens indretning om læ.
Bagbord	Venstre. Modsat <i>styrbord</i> .
Baldet fok	<i>Fok</i> der føres på <i>luv</i> side, idet <i>luv</i> folkesejde er halet <i>tot</i> .
Barm	Et hjørne af et sejl.
Bekneb	Et <i>fald</i> eller <i>skode</i> går i bekneb, hvis det kommer i klemme.
Bidevind	Sejle så tæt til vinden som muligt.
Blafre	Når et sejl stilles lige i <i>vindøjlet</i> , blafre det. Hvis en del af sejlet <i>fylder</i> , så <i>lever</i> den resterende del af sejlet.
Blok	Hjul indfarter i et hus, hvorigennem tovværk føres.
Bom	<i>Rundholdt</i> der holder et sejl udspilet.
Bomdirk	Wire fra mastetoppen til bommen, som forhindrer at bommen 'falder ned', når stor-sejlet bjerges.
Bomme	Vending fra den ene <i>halse</i> til den anden med vinden <i>agter</i> in Kaldes også at <i>kovende</i> . Modsat <i>stagvende</i> .
Bommedhal	System til ændring af <i>svænehalsens</i> højde over dæk.
Bomstol	Støtte for bommen på <i>ruffet</i> , når der ikke sejles.
Bomudhal	Wire til at strække storsejlets <i>underlig</i> .
Bord	Planke i et træskrog.
Bov	Bådens skrog fra stævnen til der hvor rundingen hører op. Altså den forreste runding af skibssiden i hver side.
Bund	Skroget under vandlinjen.
Bådshage	Langt skaft med metalhage. Anvendes i nødtilfælde til at udrede <i>fald</i> der har sat sig i <i>bekneb</i> eller til at samle genstande, der er tabt udenbords, op igen.
Centerlinie	Bådens centerlinie på langs.
Cockpit	Den åbne afdeling <i>agter</i> , hvor man styrer og opholder sig.
Cunningham	Et hal til at strække storsejlets <i>fortig</i> .
Drivanker	Flydende anker til at holde bådens stævn eller <i>hæk</i> mod vindretningen i stormvejr. (f.eks. en udspejndt sejlbugpose).
Dørk	Gulv.
Ende	Kort stykke tovværk.
Fald	Line eller wire til at hejse sejl op med.
Faldbarm	Det sejlhjørne, hvor <i>faldet</i> fastgøres.
Falde (af)	Ændre kurs væk fra vinden.
Fender	En slags puder, som beskytter <i>fribordet</i> ved fortojning til mole eller andre både.
Flove	Vinden tager af i styrke, lægger sig eller løjer.
Fok	Mindre <i>forsejl</i> eller <i>stagsejl</i> . Hvis et forsejl overlapper storsejlet, kaldes det en <i>genaa</i> .
Foran for tværs	Med vinden ind forfra i en vinkel noget mindre end 90 grader.
Forhale	Flytte en båd fra et fortojningssted til et andet.

Forlig	Forreste kant på et sejl.
Forsejl	Sejl som sættes længst fremme. Se <i>fok</i> , <i>genaa</i> .
Forstag	Wire fra <i>stævn</i> til mastetop. Kaldes også folkkestag.
Fribord	Skroget fra vandlinjen til dækket.
Friske	Vinden tiltager i styrke.
Fylde	Et sejl der ikke <i>blafre</i> eller <i>lever</i> . Vinen fylder det.

Gast	Besætningsmedlem.
Genaa	Stort forsejl. Se også <i>fok</i> .
Gods	Se <i>Løbende gods</i> , <i>Stående gods</i> .

Halsbarm	Det nederste, forreste hjørne i et sejl.
Halse	Den side vinden kommer ind på båden fra. En båd er altid på en halse, undtagen når den <i>stagvender</i> eller <i>bommer</i> . <i>Styrbord</i> , når vinden kommer ind fra styrbord, og <i>bagbord</i> , når vinden kommer ind fra bagbord. Vinden kommer in omtrent vinkelret på <i>centerlinjen</i> .
Halv vind	Rille på mast eller bom, hvorigennem sejlets tovværkslig føres.
Hulkel	

Hæk	Bådens agterste (bageste) del.
Hækstag	Se <i>agterstag</i> .
Højde	At holde højde vil sige at sejle så tæt til vinden som muligt.
Håndliste	Gribeliste på <i>ruff</i> og andre passende steder.

Kappe	Den del af et sejls <i>agterlig</i> , der krummer udenfor en ret lime fra <i>skodbarm</i> til <i>faldbarm</i> .
Kattepoter	Meget svag vind, der kun i spredte plotter at små krusninger giver sig til kende på vandets overflade.

Kicking-strap	Taljesystem ellign., der går fra <i>macrefod</i> til et lille stykke ude på bommen. Holder bommen nede ved sejlad på <i>lærk</i> .
----------------------	--

Kinning	Den synlige grænselinie mellem himmel og hav.
Klaumpe	Ofte T-formet metal- eller træbeslag, der anvendes til fastgørelse af fortojningstov, <i>skoder</i> , <i>fid</i>

Klart skib	når alt er ryddet op og på plads.
Klos	Klos op ad - tæt op ad.

Klosrebe	At <i>rebe</i> så meget som muligt.
-----------------	-------------------------------------

Klys	Beslag af form som en kæbe med to flanger hvori fortojning lægges.
Knob	Sæmil i timen.

Kordel	Trosser og wirer snoes af <i>kordeller</i> .
Kovende	Se: <i>bomme</i> .

Kovs	Ring der kan indsyes i toy eller wire for at skabe et solidt øje.
Krapse	Mindre bølger med kort afstand mellem bølgetoppene.

Krydse	Skifte <i>halse</i> ved bidevind-sejlad.
Kvejlse	Oprulle tovværk.

Leider	Stige eller trappe.
---------------	---------------------

Let	En båd som er fri af land eller bund.
------------	---------------------------------------

Leve	Et sejl <i>lever</i> , nå vinden ikke <i>fylder</i> det helt ud. F.eks. hvis man sejler for tæt til vinden eller der ikke er skødet rigtigt. Se også <i>blafre</i> .
-------------	--

Lidselme	Tynd line indsyet i løbegang i sejlets <i>agterlig</i> . Bruges til at andre agterligets stramning.
-----------------	---

Lig	En kant på et sejl.
------------	---------------------

Lod	Dybde måler (som regel skkolod).
------------	----------------------------------

Log	Fartmåler.
------------	------------

Los	Fortøjninger kastes 'los'. Når alle fortøjninger er kastet los er båden <i>let</i> .
------------	--

Specielle udtryk omkring sejlads... fortsat

Luffe Ændre kurs nærmere til vinden. Også at skære op.
Luv Kaldes også luvart. Den side vinden kommer fra. Modsat læ.
Luvrig Båden vil selv dreje op mod vinden, når roret slippes. Modsat *lægirig*.
Læ Den side der vender væk fra vinden. Den side hvor storsejlet føres. Modsat *huv*.
"Om læ" betyder nede i kahytten.
Lægirig Båden vil selv dreje væk fra vinden, når roret slippes. Modsat *huvrig*.
Læns Vinden rammer båden næsten agten fra. Se også: *plåt læns*. Vinden rammer båden næsten agten fra. Se også: *plåt læns*.

Løbende gods *Fald, skoder* og alle bevægelige tove eller wirer, der er i forbindelse med sejl, flag o.s.v.
Løje Vinden tager af i styrke, lægger sig eller *flover*.

Mastefod Skinne til mastefastgørelse i dæk eller i ruf

Opskud Den fremdrift der er i båden efter at sejlene er holdt op med at trække.

Pantry Køkken.
Pariseroje Ring i sejlbugen til fastgørelse af tovværk.
Pejling Måling af en retning.
Plåt læns Der sejles med vinden nøjagtig *ret agter*.
Pullert Fortøjningspæl.
Pos Spand

Rebe Reducere sejlarealet.
Rebehuller Huller i storsejl til *rebeliner*.
Rebeliner Limer til at *rebe* storsejlet ned med.
Ret agter Vinden rammer båden nøjagtigt agten fra.
Ruf Kahyttens overbygning.
Rullereb Rebningsmetode hvor storsejlet rulles rundt om bommen.
Rumme inden rummer, når den under sejlads ændrer retning, så den kommer mere agten fra. Modsat *skralle*.
Rumskods En hvilken som helst kurs som ikke er *bidevind*.
Rundholt Rund stang, Leks. mast eller *born*.

Salingshorn Tværstivere som holder *vantene* ud fra masten og forbedrer mastefastivningen.
Sejlbomme Lange, smalle lommer indsyet i sejlets *kappe* til at holde *sejlpindene*.
Sejlpinde Flade pinde som stikkes ned i *sejllømmerne* og giver sejlet en jævn kurve.
Sejsinger F. eks. sejlstrimler til at fastgøre sejl til *bom* eller *stag*.
Servlæns Vandet kan selv løbe ud, eks. fra *cockpit*.
Sjækel Stærk metalbøjle med en bolt.
Skot Væg i skrog.
Skralle Vinden skraller, når den under sejlads ændrer retning, så den kommer mere forfra. Modsat *rumme*.
Skydekappe Skydeluge i *ruffet* over kahytsnedgang.
Skære op Ændre kurs nærmere til vinden. Også: at *luffe*.
Skæring Sejle med spiler så tæt til vinden som muligt. (ca. halvvind).
Skøde Tovværk til regulering af sejl.
Skodbarm Det sejlhjørne, hvor *skodet* fastgøres.
Skodeviser Blok eller øje som et *skode* løber let igennem.
Slække Fire ud på tovværk. (kaldes også 'stikke ud'). Slækt er det modsatte af *tot*.
Slor Sejlads mellem *halv vind* og *læns*.
Solde Man 'solder' med højden, når man ikke sejler tæt nok til vinden.
Spil En anordning til hjælp ved haling af *fald, skoder* o.lign. Det er indvendigt forsynet med pæler, så det ikke kan gå 'baglæns'. Med et par torn om spilkoppen har man et sikkert tag på tovværket.

Spiler Meget let og stort sejl, der næmest har facon som en del af en ballon. Anvendes til sejlads med vinden fra *ret agter til tværs*.
Spilerstage Træ- eller metalstage der bruges til at 'udspile' en *spiler* eller en *genua* mod *huv* når der sejles *rumskods*.
Spleisning Sammenføjning af to tove eller wire ender ved at sno *kordellerne* ind og ud mellem hinanden.
Sprayhood Sejldugskaleche over kahytsnedgangen.
Stag Wirer til støtte for masten langskibs.
Stagvende Vending fra den ene *halse* til den anden mod vindretningen. Kaldes også 'gå over stag' eller bare 'vende', modsat *bomme*. Se *slække*.
Stilke ud Høje. Modsat *bagbord*.
Styrbord Lige netop fart nok til at båden lyster roret.
Styrefart Den forreste del af båden.
Stævne *Vant, stag* og alle tove eller wirer det holder *rundholterne* på plads.
Stående gods Det beslag der forbinder *bommen* med masten.
Svanehals I sømil - 1852 meter.

Takling Omvikling med gam af en overskåret tovendte for at undgå at tovet løber op.
Talje Et system af blokke der forøger trækraften.
Tamp Den løse (ikke fastgjorte) ende af tovværk. Ikke at forveksle med *ende*.
Tilrigge Gøre båden sejlklar.
Tofte Siddebænk i en båd.
Topvant Det *vant* der når højest op på masten i hver side.
Tot Halet så stramt som muligt. At totte er det modsatte af at *slække*.
Trimme Alle ændringer der kan foretages for at få båden til at sejle bedre.
Trimline Se *lideline*.
Tværs Vinkelret på bådens *centerlinie*.
Tørn Eller rundtørn. At lægge tovværk en hel gang rundt om en *klampe*, *pullert* eller et *spil*.

Underlig Nederste kant på et sejl.
Undervant Det nederste *vant* i hver side. Det går ofte op til omkring *salingshornet*.
Vant Mastefastivning. Wirer på tværs af bådens *centerlinie*.
Vantskrue Regulerbar skrue til fastgørelse af *vant* i dæk.
Vindøjet Den nøjagtige retning som vinden kommer fra.

Ærebostik Hvis det på *bidevind* kniber med at ligge et mærke op, kan man holde sejlene godt *flåde* og til slut stikke båden i vinden. På *opkuddet* kan man så ligge mærket op måske hvis man er heldig.

Og rigtig mange flere afhængig af besætning/skipper

