

Fokus på tursejlads...

Artikel nr. 6

Jeg går og glæder mig til den kommende sejl sæson og tænker på de mange muligheder, der ligger i kombinationen: "En folkebåd... og en hel sommer forude", det er en dejlig tanke!

Egentlig er næsten alle folkebåde egnede til tursejlads uden større ændringer eller investeringer. Her tænker jeg på kortere ture, men ønsker du en længere tur på 2 - 4 uger og over længere distancer, er der flere tiltag, som vil gøre turen og livet ombord mere bekvem. I mine tidligere artikler har jeg givet inspiration til hvordan, der evt. kan ændres flere ting ved sejlhåndtering og indretning, vel at mærke uden at båden mister sin status som klassebåd.

Vi har med stor glæde sejlet længere ture i vores folkebåde. For at det skal være en succes, har vi forberedt os på flere punkter og en stor del af langturssejlads i en lille båd, som folkebåden, er planlægning efter vejrets luner. Det skal være en leg med elementerne og ikke en kamp imod elementerne. Folkebåden kan sagtens klare hårdt vejr, men er ikke behagelig på kryds i 2 - 3 meter høje bølger over lange distancer. Så det er en god ide at holde sig opdateret på vejrmeldingen for det område der skal sejles i. Dette gælder jo for alle både, men både i vores størrelse er ret påvirkelige og bevæger sig meget i høj sø.

Langturssejlads

Har vi mulighed for en langtur på 3 - 4 uger er der som regel et mål vi drømmer om, et område vi vil lære bedre at kende eller gense. Dog er det altid en god ide at tænke på en "plan B". Et andet område, helst i en anden retning, der kan bruges, hvis vind og vejr ikke arter sig som håbet. Lad ikke sommerturen blive en fiasko hvis drømmen er Skagen og Læsø, og vejret er langt mere komfortabelt til at nyde den Tyske Østersøkyst og Rügen. Så et godt råd er, tag søkort med til et stort farvandsområde, og det er stadig en god sikkerhed at medbringe papirkort, selv om de fylder meget. Jeg har underst en løsning på opbevaring af søkort i forrummet.



Det er ikke alle besætninger der holder af meget lange dagssejladser på 10 – 12 timer, eller måske 1 – 2 døgn uden stop. Så derfor er det en god ide at alliere sig med en erfaren sejlerven de 2 - 4 første dage af ferien, til en hurtig transportsejlad frem til det ønskede farvand, ferien skal nydes i. Her kan der byttes mandskab for så at fortsætte ferieturen i det tempo, alle ombord nyder mest. Den fremgangsmåde har vi nydt godt af mange somre; det har øget aktionsradius, og givet os mange fine oplevelser i Norge, Sverige og Tyskland.

Vi har foretaget et par mindre tiltag der gør en længere tur bekvem. Vi har fx installeret et cigartænderstik til 12 Volt. I det stik oplader vi mobil, kamerabatteri og VHF radio. Den håndholdte GPS Navigator kan tillige sættes til her med en forlængerledning. Det gør os uafhængige af strømstik i havnene, hvis vi ikke kommer i land i 2 – 3 døgn. De nævnte apparater forbruger jo kun milliampere.

Vi har 10 – 12 liter vand med pr. døgn; vi forventer at sejle uden forbindelse til land, det

er tilstrækkeligt under transportsejlads. Vi har præ-fabrikerede retter mad til de første dage, der hurtigt kan varmes under urolige forhold. Vi har slingregrej på vore to kogeblus. Slingresejl på køjer er en stor hjælp, der gør at vi kan holde tasker og andet på plads og det giver overblik over grej og udstyr nat og dag.

Nu lyder det måske som om, vi prøver at lege bjergbestigere på vore langture! Det er slet ikke tilfældet... når to deler tørnen, har vi fire timer ved rorpinden og fire timer frivagt til afslapning, søvn og spise. En folkebåd kan sagtens sejles af én mand/kvinde, og der er ikke langt at kalde på forstærkning. Det er vejret og bevægelser, der trætter besætningen, og er det magsvejr kan vi holde til mange timers sejlads. Vi lægger som regel vore kurser sådan at der er havne eller ankerpladser vi kan vælge at bruge, hvis vejret taler for det.

Motorsejlads

På længere ture er motoren god for at nå de lange stræk på en acceptabel tid. Jeg har ejet en del motorer til mine 3 folkebåde. De første motorer var med indbygget tank og det er ikke praktisk når distancen kræver påfyldning til søs, så en separat tank er absolut at foretrække. Jeg har en 13 liter tank og medbringer en ekstra 10 liter dunk på de lange ture; den er bekvem, hvis der skal bæres benzin fra en tankstation oppe i land. Som tommelfinger-regel kalkulerer jeg 2 liter benzin i timen ved $\frac{3}{4}$ speed.

Et punkt jeg har fokuseret en del på, er vibrationer og støj. De 1-cylindrede motorer, vi har sejlet med i mange år, rystede så meget, at mange genstande ombord raslede og frembragte støj. Når det har stået på i 4 – 6 timer, trætter det og tager noget af fornøjelsen ved at sejle. Vi søgte så efter en 2-cylindret motor, og da den blev installeret på hækken, gav det en markant forandring, og vibrationer er nu minimeret til et helt acceptabelt niveau. Det er en 6 HK to-takts motor der vejer 28 kg, og den er tung at få ombord, men den holder hækken godt nede i vandet, så propellen ikke tager luft. For at lette ryggen, når motoren skal trækkes op på hækken, bruger vi F-Centralens taljesystem; det virker godt, og hvis det surres stramt efter låsepinden er sat i, hindrer det at hele motoren bevæger sig langs kibs i høj søgang. Ved køb af motor er det vigtigt at sikre sig, at der ikke er hindringer i motorbeslaget, så motoren ikke kan dreje så meget, som den er konstrueret til. Man bør prøve motoren på båden og vurdere om den drejer uhindret og hvis ikke, om der kan foretages modificering af beslaget, inden den købes.

I det område vi sejler (Sydfyn), er det desværre udbredt med tyveri af påhængsmotorer. Så derfor har jeg og mange andre forsøgt at sikre os mod dette ved at graffiti-spraymale motoren overalt.



Når en ny eller brugt motor er testet, og den fungerer tilfredsstillende, vil jeg råde til, at den strippes for mærker og evt. striber på motorkappe, hvorefter hele motoren affedtes og spraymales grim med en passende farve til bådens trim. Det fratager de fleste tyve lysten til at forsøge et videresalg eller en total afrensning og omlakering.

Forluge

En forluge er praktisk på tursejlad. Her tænker jeg på lys i forrum og ventilation på varme dage. Det er naturligvis en ulempe hvis lugen ikke er tæt, og vi har da også været nødsaget til at forbedre pakningen, så den slutter helt tæt.

Vi nyder, at der kan skabes ventilation, og vi har endda en vindfanger i tynd spilerdug, der kan sættes hen over lugen, så vinden ledes ned i båden.





Det er tillige praktisk med en forluge med bekvem adgang til forrummet, når vores gummibåd ligger længst fremme på forkøjen. Hvis vi ønsker mørke ombord, har vi en kanvaspresenning der holder lyset ude og desuden gør den glatte plexiluge skridsikker under sejlads.

Fortøjning

Når vi på ture oplever mange forskellige havne og fortøjer de steder, hvor en lille folkebåd passer ind, bliver vi nogle gange udfordret med dårlige bolværker der kræver lidt fantasi. Ligger vi med siden til kajen, hvad vi som regel prøvet at undgå, er et par pæle ret vanskelige at fendre af på. Så prøver vi at finde en rafte eller et af fiskernes paunbrædder. Det hænger vi i et par liner fæstnet på båden så pælen er midt for, således at den følger båden op og ned. Nu har vi muligheden for at hænge vore fendre mellem båd og rafte eller bræt.



Vi oplever også at agterfortøjninger ved langskibsfortøjning, går fra klampen på agterdækket, ind over cockpittets agterhjørne, til pæl eller ring på bolværk. Det giver problemer, når vi sætter teltkahytten op, men vi har løst det ved at montere et øjebeslag på agterdækket i hver side.



Disse øjebeslag har vist sig meget anvendelige til flere formål. Udover at styre agterfortøjningerne, er det beslag nærmest motoren velegnet til at bruge ved fastlåsning af motor med kæde. Under sejlads med vores gummibåd på slæb, er det modsatte øjebeslag godt til slæbelinen, der holder gummibåden på afstand af motorben og propel. Grunden til at vi ikke har valgt klamper i stedet for øjebeslag, er for at undgå at liner fanges under manøvrer.

Næste blad

Jeg vil komme lidt ind på hvordan, vi har indrettet vores kogeblus og andre praktiske hjælpemidler i pantryet. Jeg kommer også ind på, hvordan der sikres en tør luge i kahyt og tørre kistebænke.

Jeg håber at møde rigtig mange folkebådssejlere på tur i sommeren 2015. God vind!

Lars Bræstrup

E-mail: labra1048@gmail.com