



Rekognoscering

I en ukendt havn vil man normalt begynde med at skaffe sig et overblik ved at sejle rundt og se sig om. Man finder de frie pladser og vurderer, hvor man gerne vil ligge, hvor det er nemt at lægge ind og evt. også, hvor det er nemt at lægge ud igen. I denne fase kan man enten beholde begge sejl sat, så man er så manøvredygtig som mulig, eller sejle på storsejlet alene, hvorved man ofrer lidt manøvredygtighed mod at få en simple sejlhåndtering.

Ventemanøvrer

Forberedelserne kan tage tid, og derfor vil man ofte indlægge nogle ventemanøvrer i planen, hvor man finder et frit område i havnen og sejler frem og tilbage på halvvind. Sådanne manøvrer kan sejles med næsten enhver sejlføring. Et alternativ er at lægge op til fx en pæl, hvor man kan fortøje midlertidigt og ligge i vindøjet. Så har man ro til forberedelser og endda til at skifte sejlføring, hvis det skulle være ønskværdigt.

Ventemanøvrer kan ofte også bruges til at skabe ro i båden, hvis en situation bliver hektisk. Hvis skipper eller besætningen bliver presset og mister overblikket, kan man nogle gange genfinde det ved at trække tiden med nogle lette manøvrer.

GRUNDPRINCIPPET I INDLÆGNINGEN

Når man ved, hvor man skal ligge, og båden er klar, skal indlægningen udføres. Den primære plan, som i praksis kan bruges i langt de fleste situationer, får man ved at opdele indlægningen i fire faser:

- Man kommer som udgangspunkt sejlen med begge sejl.
- Man bjærger forsejlet og sejler videre på storsejlet, når der ikke skal sejles flere snævre krydsben.
- Man bjærger storsejlet og sejler det sidste stykke på plads på opskud eller driver på plads for vinden.
- Man bremser, så man får den sidste fart ud af båden, og får fortøjninger i land.



Det er standardforløbet, og det fører frem til fire centrale vurderinger, som er kernen i planlægningen.

Hvornår og hvor skal forsejlet bjærges?
Hvornår og hvor skal storsejlet bjærges?
Hvordan tager man det sidste opskud?
Hvordan bremser man båden til sidst?

Disse fire trin tilsammen kaldes herefter "fire-punkts-planen", og i det følgende analyseres spørgsmålene et ad gangen. Der vil også være nogle undtagelser, hvor der er grund til at afvige fra denne plan, men det vendes der tilbage til på side 105.

FØRSTE BESLUTNING: HVORNÅR OG HVOR SKAL FORSEJLET BJÆRGES?

Man vil gerne af med forsejlet så snart som muligt, fordi man derefter har et sejl mindre at håndtere. På den anden side giver forsejlet bedre krydsegenskaber.

Hovedreglen er derfor, at forsejlet skal ned, når man kan se, at der ikke er behov for flere snævre kryds i indlægningen.

I nogle tilfælde har man behov for snævre kryds hele vejen til pladsen, og i de tilfælde må man bjærge forsejlet passende sent, så man udnytter det i så lang tid om muligt.

Man skal på forhånd have en fornemmelse for, hvor godt båden krydser på storsejl alene. Hvis den krydser godt, har man ikke så meget brug for forsejlet. Beslutningen afhænger også af, hvilket forsejl man fører, som omtalt på side 20. En genua giver bedre kryds-egenskaber, men er også mere uhåndterlig. En del indlægninger kan klares for storsejlet alene, og derfor vil man ofte



overveje muligheden for at bjærge forsejlet, allerede før man går i havn, især hvis havnen er kendt, og manøvrerne er forudsigelige. Som led i den overvejelse skal man også vurdere forholdene udenfor havnen. Hvis der er kraftig vind og søgang, kan det være risikabelt at gå på fordækket, og da bør man vente med at bjærge forsejlet, til man er kommet i bølgelæ.

Da forsejlet kan bjærges i alle vindretninger – dog med lidt større besvær, hvis vinden kommer agterind – er man ret frit stillet med, hvornår og hvor man gør det, og det kræver normalt ikke nogen speciel manøvrering.

ANDEN BESLUTNING: HVORNÅR OG HVOR SKAL STORSEJLET BJÆRGES?

Næste trin er at bjærge storsejlet, og det kræver lidt flere overvejelser, for når man tager det sidste sejl ned, mister man næsten al sin manøvre-dygtighed.

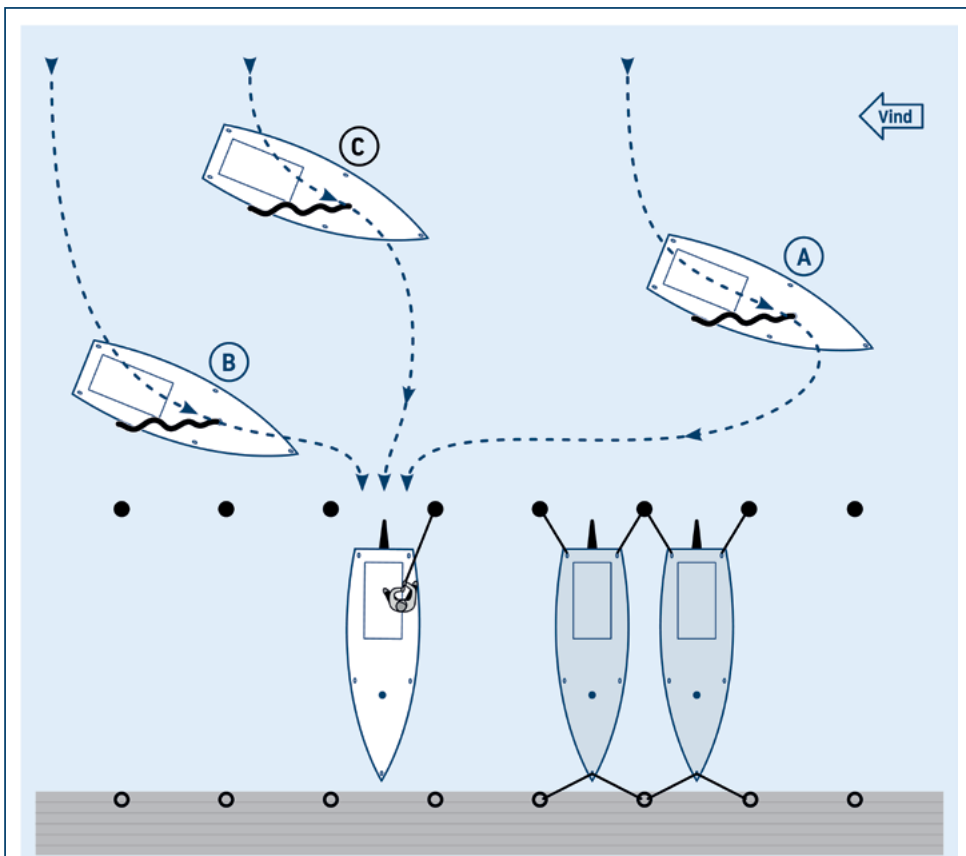
Hovedreglen er, at man bjærger storsejlet, når man er **sikker på** at have opskud nok til at komme på plads.

Her menes, at man skal have fat i noget, hvorfra båden kan trækkes helt til land. Man har sjældent glæde af at få fat i fx en fortøjningsbøje, hvis man ikke kan trække båden videre ind derfra.

Man skal derfor foretage en vurdering af opskuddets længde på samme måde som ved almindelige bøjepoplægninger. For at gøre det, må man primært vurdere vinden, for den har stor betydning for placeringen og opskudsdistancen.

I nogle vindretninger er det ikke nødvendigt at bjærge storsejlet med det samme. I stedet kan man i første omgang tage kraften ud af sejlet ved at slække storskødet. Men overvejelsen og beslutningen er stadig den samme: Hvornår og hvor behøver man ikke mere træk fra storsejlet?

Figur 33 viser eksempler på tre forskellige steder, man kunne vælge at tage storsejlet ned.



Figur 33: Bjærgning af storesejl

Figuren viser tre eksempler på steder, hvor man kunne vælge at bjærgne storesejlet.

- A:** På plads med vinden agter. Der vil være et langt opskud, så storesejlet kan tages ned et stykke fra pladsen. Båden må drejes ud i et ret skarpt sving for at få sejlet ned, og det vil tage en del fart ud.
- B:** På plads med vinden foran. Opskuddet vil være kort, så storesejlet tages sent – måske først helt henne ved pladsen – hvis der ikke er risiko for, at bommen svinger ind i noget.
- C:** På plads med vinden tværs. Der skal tages højde for sideværts vindpres, som kan få båden til at drive og falde af.