



# På 2. kryss må du ha en plan

jolleseiling!



Mens aggressiviteten og fokuset på fri vind og fart i båten har høy prioritet på 1. kryss, gjelder det å få hodet ut av båten og tenke strategisk på andre kryss. Hvor lønner det seg å seile og hvor går konkurrentene, er spørsmål som bør oppta deg da.

TEKST:  
Kristian  
Ruth

**D**en andre kryssen begynner med rundingen av bunnmerket. Ofte er bunnmerket en «gate» – en port bestående av to merker – og da er det ekstra viktig å ha lagt en god plan for den andre kryssen.

Jeg pleier å tenke på gaten som en startlinje. Jeg spør meg selv: – Hvilket merke ville jeg startet ved dersom dette var en startlinje?

For å besvare det spørsmålet, må du ta hensyn til planen din. Er planen din å gå til venstre på kryssen, kan det være lurt å runde venstre merke (sett nedenfra) for lett

å komme ut på venstre side. Ellers så kan du runde det høyre merket og slå ganske rett etter rundingen. Ulempen da er at du må krysse igjennom lensefeltet (med mindre du ligger langt foran eller bak), og der er det mye drittvind.

Etter å ha tatt hensyn til planen din, må du ta hensyn til hvor du er på lensen og andre båter. Ideelt sett bør plasseringen din på lensen komme som et resultat av hvilket merke du vil velge, men selv synes jeg at det er vanskelig å se på lang avstand hvilket merke som er favorisert.

Hvis du også synes det, kan du posisjonere deg for å velge det mer-





DPI/FRANK FAUGERE

◀ **JEG HAR EN PLAN:** Når du møter båter på bidevind, spesielt når du har vikeplikt, er det viktig å ha klart for deg hvor du vil. Skal jeg fortsette på samme hals eller skal jeg slå? Svaret befinner seg inne i hodet ditt, og det er viktig at du, og ikke andre (les: styrbordsbåtene), styrer veivalget ditt.

ket, og at du har kontakt med resten av feltet.

**JEG HAR EN PLAN.** Den mye omtalte planen din må du ha tenkt ut på linsen. Det er mange variabler du baserer planen din på; vindens styrke og retning, strømmens styrke og retning, typografi (formen på land), bølger og andre båter. Du bør ha en mening om alle disse variablene, og meningen din bør være basert på blant annet **erfaring**.

Dersom det er første seilas for dagen, har du allikevel erfaringer fra 1. kryss og linsen, pluss at du kanskje har seilt på samme sted tidligere. Hvis det ikke er første løp for dagen, har du seilt akkurat sammen kryss før, og da har du i hvert fall mye erfaring å basere valgene dine på.

Fordi du hele tiden skal bruke erfaringene dine fra tidligere seilaser og legger, er det viktig å hele tiden evaluere hvorfor.

- Hvorfor lønte det seg å gå venstre på første kryss?
- Hvorfor lønte deg seg å avslutte linsen fra høyre osv.?

Når du vet hvorfor noe lønte seg, vil du kunne gjøre en kvalifisert gjetting på om det vil lønne seg igjen. Er det mer vind desto lengre til høyre i banen du kommer, vil det lønne seg å gå høyre på første kryss, venstre på linsen (høyre sett nedenifra) og høyre på 2. kryss. Har strømmen retning med vinden, og det er mest støy i midten av banen, vil det lønne seg høyre på første kryss, venstre på linsen (høyre sett nedenifra) og venstre på 2. kryss.

**VINDSKIFT.** Ofte er det skiftene som bestemmer hvilken side som lønner seg. Derfor er det svært viktig at du senest i det du runder bunnmerket, vet om du er på en lifter eller header. Aller helst skal du vite om du er på lifter eller header når du velger hvilket gate-merke du skal runde, men det kan være ganske vanskelig om du er langt foran.

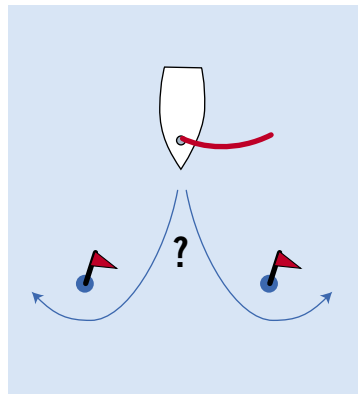
Dersom du er lengre bak, kan du se på kursene til de foran som har rundet merket.

**SLÅ RETT ETTER MERKET?** Dersom vi tenker oss at vi lever i en ideell

ket som passer best med planen din for andre kryss, for så å kunne posisjonere deg på nytt dersom du ser at det andre merket er veldig favorisert.

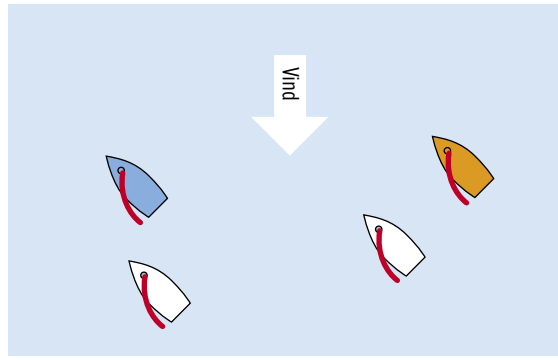
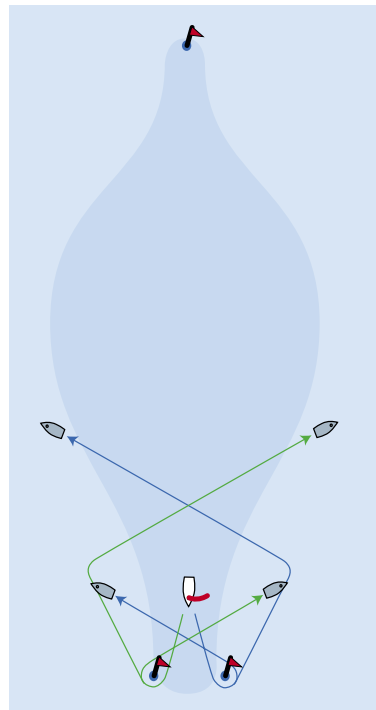
Hva alle de andre båtene velger er også viktig. Det er både fordeler og ulemper ved å velge et merke som få andre tar. Dersom det er få som velger merket til venstre, vil du sannsynligvis kunne seile siste del av linsen i ganske fri vind, samt at du nesten er sikret fri vind oppover på kryssen. Ulempen er at det er få ganger alle andre tar feil og du velger riktig, og derfor er sannsynligvis det høyre merket favorisert, eventuelt høyre side på kryssen.

Velger du et merke som mange andre tar, vil du seile i mye dårlig vind på slutten av linsen, du vil måtte posisjonere deg for å få en bra runding, og du vil kanskje måtte seile et stykke på kryssen i dårlig vind. Fordelen er at du sannsynligvis velger det favoriserte mer-

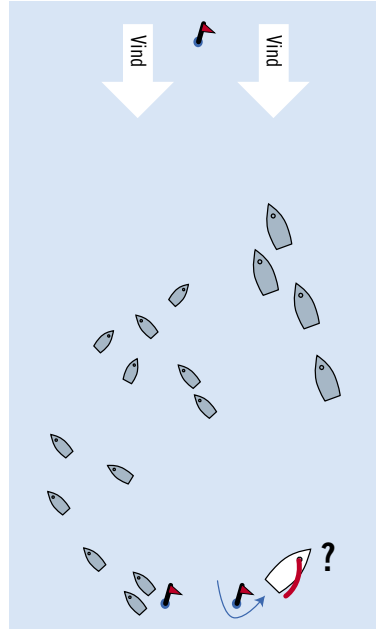
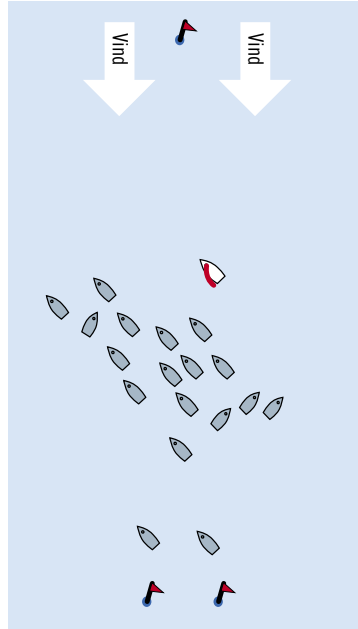


▲ **HVILKEN VEI?** Se på «gaten» som et startmerke. Hvor vil du starte her?

► **FORMEN PÅ ET LENSEFELT:** Feltet er bredest på midten, og smalest i kantene. Man ser klart at båtene som krysset lensefeltet rett etter merket måtte seile mindre distanse gjennom lensefeltet. Fordi avstanden mellom båtene er størst helt foran og helt bak, er det lettere for dem å krysse lensefeltet.



◀ **AKTIV OG PASSIV DEKKING:** Aktiv dekkning (blå), gjør at båten bak høyst sannsynlig slår. Passiv dekkning (orange) bruker du dersom du vil at den bak deg skal fortsette for de halsene han har.



**SIKKER POSISJON:** Her har førstemann tro på at høyresiden vil, av en eller annen grunn, lønne seg. Kanskje forventer han et skift mot høyre? Uansett, her ligger han og kontrollerer feltet fra høyre side, og dersom han har rett, og høyre side lønner seg, vil han ligge enda lengre foran. Dersom han tar feil, og venstre side er favorisert, taper han litt, men han er fremdeles med helt der fremme.

**MED FASITEN PÅ HÅNDEN:** Her har du fasiten foran deg. Kursene på båtene foran deg forteller deg vindretningen på de forskjellige stedene på banen, og gjør at du har mye mer informasjon å basere valgene dine på enn det de foran deg har. Her er det tydelig en stor lifter på styrbords halsen på høyre side. Hva med å seile bort der og få med deg det skiftet?

verden, med helt rett bane, ingen andre båter, like forhold over hele banen og oscillerende vindskift (veksler frem og tilbake, i motsetning til vedvarende skift som dreier mer og mer en vei), bør du runde på en header og slå umiddelbart etter merket.

Dette blir som det jeg skrev i artiklene om start og 1. kryss: Er det le-favorisert startlinje grunnet at man er på header på styrbord halser, må du prøve å slå over til babord halser så fort som mulig.

Seiling hadde vært veldig lett dersom vi hadde levd i en ideell verden, og dette med å slå rett etter bunnmerket er faktisk ofte ganske dumt. Drittvinden fra de lensende båtene er ofte sterkere enn gevinsten du får ved å ta slaget. Hvor mye drittvind du får, varierer med hvor i feltet du ligger (se tegning).

**KONTROLL PÅ FELTET.** Dersom du ligger bra an, ønsker du å kontrollere konkurrentene bak deg. Hva det vil si å ligge bra an, må stå i forhold til ambisjonene og målene dine. Noen ønsker å kontrollere feltet når de ligger som nummer 20, mens andre vil være misfornøyde med å ligge 20.

Å kontrollere er egentlig veldig enkelt, bare ligg mellom de du vil kontrollere og neste merke. Problemet er bare at dersom du hele tiden bare passer på de bak, og de bak slår bra på skiftene, vil de hele tiden seile litt kortere enn deg, fordi du venter med å slå til de også får skiftet. Jeg tror det er svært viktig å greie å holde fokus fremover, på å seile best mulig for å ta igjen de foran deg, i stedet for å hele tiden se deg over skuldrene. Det er viktig å tørre å være den første som slår, selv om du ligger bra, for leder du, er du førstemann som får skiftet, og da bør du også være førstemann til å slå.

Ofte splittes feltet, og blir du liggende å kontrollere i midten, hender det ofte at sidene tar deg igjen.

**PLANEN DIN I FORHOLD TIL FELTET.** I seiling gis det ikke ekstrapoeng for å vinne med mange minutter, du trenger bare vinne med et par centimeter. Derfor er det ikke noe poeng i å banke høyre kant om du leder, med mindre ikke alle andre gjør det, men dersom du har tro på høyre side kan du kontrollere feltet fra høyre.

**IKKE TRO PÅ JULENISSEN.** Du har sikkert opplevd det selv. Du ligger veldig dårlig an, på andre kryss kliner du ut på motsatt side av alle andre og tjener masse. Slike hendelser husker man, men hvor ofte skjer slikt?

Å ha som plan å gå motsatt av alle andre, vil som oftest bare føre til at du kommer enda lengre bak. Selv om du ligger dårlig an, bør du følge planen din, og heller vente på at de foran deg skal gjøre feil. Når du ligger bak, har du faktisk en enestående sjanse. Løfter du blikket, kan du se vindforholdene på hele banen ved å se på kursene på båtene foran deg. Da sitter du rett og slett med fasiten rett foran øynene!

**RUNDINGEN AV TOPPMERKET.** Når du skal runde toppmerket, gjelder alle de samme faktorene som ved første kryssmerke, bare at det nå er lengre mellom båtene. Samtidig som du nærmer deg merket, må du gå i gang med å lage en plan for neste legg, den siste lensen. ■

## Jolleseiling



IVAR GJUSA

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

### Tidligere artikler

- 2004/8:** Vinner sjansene avgjøres i starten
- 2004/9:** Tankeeksperiment på første kryss
- 2005/1:** Fysisk trening er grunnlaget ditt
- 2005/2:** Sett deg mål!
- 2005/3:** Råd til optimistforeldre
- 2005/4:** Heng med på sløren
- 2005/5:** Teknikken teller på lens