Jolleseiling!

Hold fokus

helt til siste slutt

Starten er viktigst; det er der du legger grunnlaget for et godt utgangspunkt. Men det gjelder å holde fokus helt til mål. Verdifulle poeng kan vinnes – eller tapes – på de siste metrene.

TEKST: Kristian Ruth

De fleste trapesbanene som seiles internasjonalt, avsluttes på sløren, mens i Norge er det ofte at man også har en liten siste kryss. Det er praktisk for arrangøren, i og med at de kan bruke startbåten også som målbåt, samt at det er lettere å se seilnummerne.

TIDLIGERE ERFARINGER. Det er svært viktig å kunne ta lærdom av tidligere erfaringer. Dersom du har seilt en trapesbane med ytterloop, vil

MORTEN JENSEN

den andre lensen foregå på samme sted som den første lensen; det vil si at du har vært igjennom mange av de strategiske utfordringene ved den lensen en gang tidligere i seilasen.

Hva som lønte seg på første lens, vil være viktig når du bestemmer deg for hvor du vil gå på andre lens. Selv om du har seilt innerloop, er det viktig å ta med tidligere erfaringer når du bestemmer veivalget, (se SEILmagasinet 2005/6) selv om relevansen er litt mindre enn dersom du har seilt akkurat samme lensen en gang før.

FORT FRI. I det du runder kryssmerket, må du ha planen din klar. Ofte kan det lønne seg å skjære mye rett etter merket, slik at du viser tydelig til alle andre at du ønsker å gå ut på en kant. Dette gjelder faktisk enda mer på første lens enn andre lens, i og med at det på andre lens som oftest er større avstand mellom båtene.

Hvis du ikke vil ut på en kant, kan det være en mulighet å gå i midten av banen på lensen. Da kan du seile mange meter kortere enn de som går lengst ut på sidene. Hvis du ligger litt bak i feltet, kan det også hende at du har kunnet seile lensen med fri vind.

HØY ELLER LAV KURS. Kanskje det aller viktigste å vite når du runder kryssmerket, er om du er på høy eller lav kurs i forhold til vindkantringene. Er du på en lifter (romming) for styrbords halser når du runder kryssmerket, vil det som oftest lønne seg å jibbe etter at du har rundet.
Runder du derimot på en header (skralling), er det ofte lurt å ikke jibbe etter merket. Dette fordi du da vil få best skjæring mot merket, se tegning. I **Laser**-klassen, hvor man som oftest ønsker å skjære negativt, vil det bli motsatt, jibbe på header og gå på lifter. (For mer om lens, se SEILmagasinet 2005/5).

INGEN «FUCK UPS» VED MERKET. Når man seiler med flere starter, hender det at flere felt kommer samtidig ned til lensemerket. Den ene gruppen skal runde og begynne å sløre, mens den andre gruppen skal opp på kryss etter rundingen. Da blir det ofte kaos, se tegning.

Dersom det er «gate», og du er blant dem som skal opp på kryss etter rundingen, bør du vurdere å ta det venstre gatemerket (høyre sett ovenifra). Dette merket bruker ikke gruppen som skal sløre etter runding, og kaoset ved dette merket vil forhåpentlig være begrenset.

Dersom du velger det høyre gatemerket (venstre sett ovenifra), må du for all del passe på at ingen av båtene i den andre gruppen får plass for deg! De skal sløre etter merket, og når innerste båt vil sløre etter merket, mens du vil krysse, sier det seg selv at det må bli problemer.

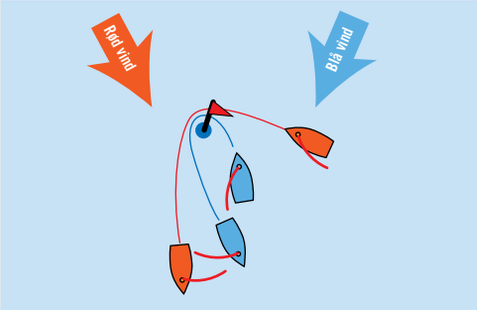
SISTE SLØR. Den siste sløren er veldig ofte preget av overbue. Dette er viktig å tenke på når du, på lensen, planlegger sløren. Legger du deg i overbuen, vil du som regel hverken seile deg mye opp eller mye ned.

Et alternativ til å legge deg i overbuen, kan være å skjære enda høyere opp og legge deg godt over overbuen. Du må ligge så langt oppe at de foran deg ikke blir fristet til å loffe opp og «stenge døra» for deg når du tar dem igjen. Dette er et alternativ du kan tenke på til den første sløren også.

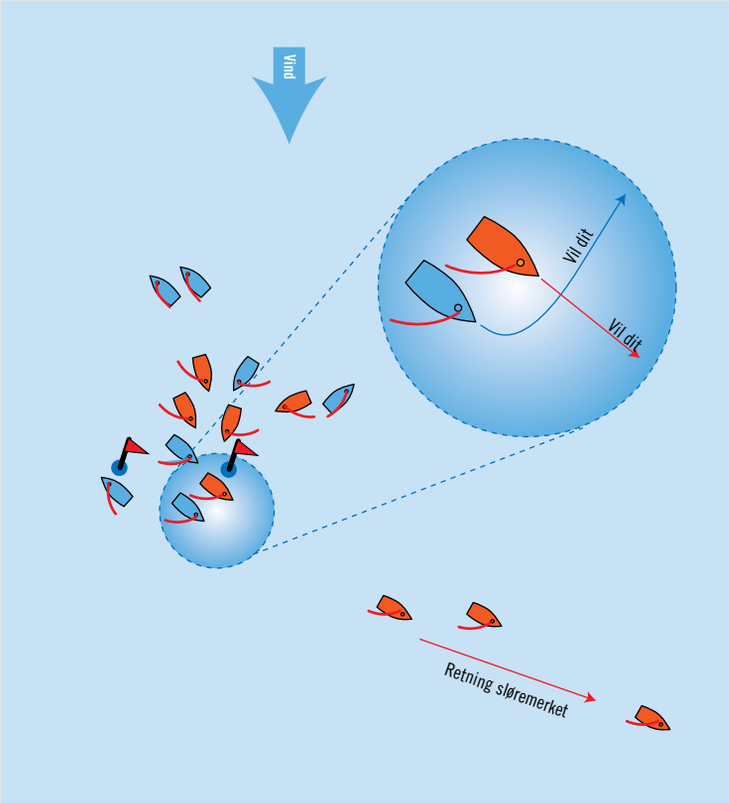
Noen ganger kan det være lurt å ta underbue. Spesielt om overbuen går høyt over «rumbline» (en tenkt rett strek mellom merkene) kan det være mange meter, og båter, å tjene. Hvis du skal ta underbue, er det viktig å gå for det 100%, og falle mye av tidlig på sløren. At du raskt kommer unna resten av båtene gjør at du fort får fri vind.

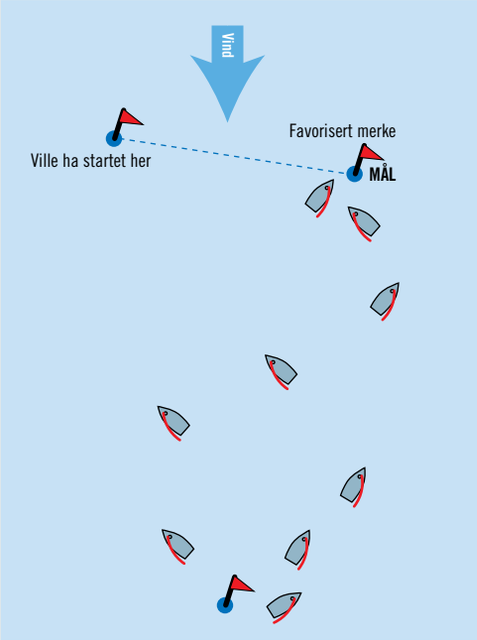
Det er viktig at du greier å beholde den frie vinden så lenge som mulig på sløren, og derfor er det lurt å sikte litt under sløremerket, for så å skjære mye på slutten. Dersom det er målgang på sløren, kan det være lurt å gå i mål ved le-merket, så slipper du å skjære opp til feltet i det hele tatt.

FULLT FOKUS PÅ SISTE KRYSS. På trapesbanene er ofte den siste kryssen svært kort, og mange seiler den «halvt i svime». Med fullt fokus ▶



◀ **JIBBE ELLER IKKE?** Blå båt runder kryssmerket på en lifter. Han jibber og skjærer mot merket. Rød båt runder kryssmerket på en header, jibber ikke, men skjærer mot merket.





▲ **FULLT KAOS:** Når to felt som skal hver sin vei runder samtidig, blir det kaos. Røde båter skal på siste slør, mens de blå båtene skal opp på siste kryss. Skal du opp på kryss kan det være lurt å ta det venstre merket (høyre sett ovenifra) eller i hvert fall ikke få noen rød båter innenfor deg ved det høyre merket.

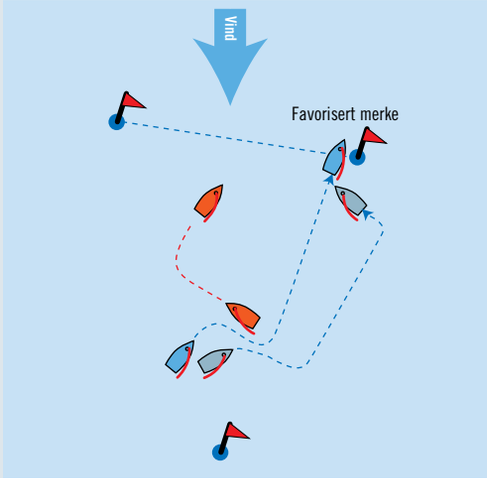
◀ **MOTSATT STARTLINJE:** Hvis dette hadde vært en startlinje, ville jeg helt klart tatt en le-start, rent strategisk. Derfor går jeg i mål ved lo-merket.

her også, kan du ofte ta et par poeng, og hvis du tar et par poeng på hver siste kyss, blir det mange poeng totalt.

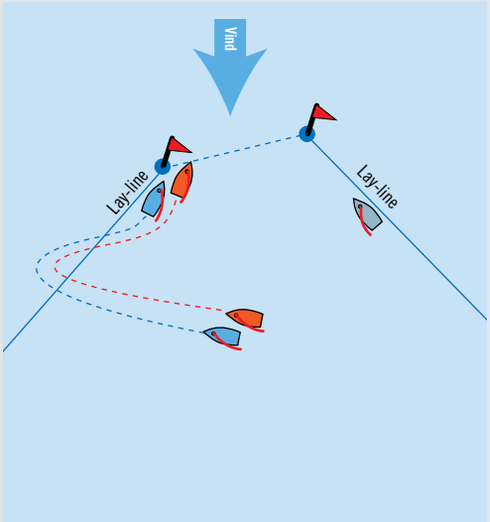
Hvor ofte har du ikke tittet på en resultatliste i etterkant og sett at et par poeng opp ville gitt et helt annet resultat?

MÅLGANGEN. Først må du se på målinjen og bestemme deg for hvilket merke du tror er favorisert. En målinje er alltid litt (eller mye) skjev, og det er svært få ganger at det rent strategisk ikke lønner seg å gå i mål ved et av merkene.

Jeg pleier å se for meg målinjen som en startlinje. Etter mange hundre, om ikke tusen, starter, synes jeg det er ganske greit å se hvilket merke jeg ville ha startet ved, bare ved å se på kursen på båten min. Deretter går jeg i mål ved det merket jeg *ikke* ville startet ved. ■

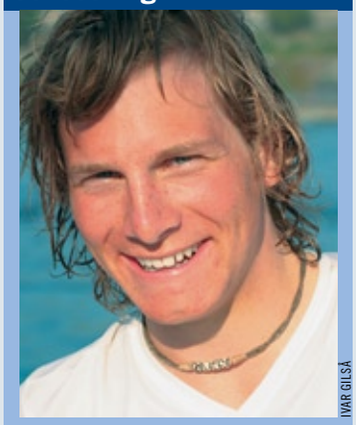


◀ **GÅ BAK:** Du ligger på babords halser, står opp lo målmerke, som du mener er favorisert, og en styrbordsbåt kommer mot deg. Du må for all del passe på at den ikke blir fristet til å slå. Du må si klart i fra at du går bak og begynne å vike tidlig.



◀ **LÅSE KONKURRENTENE:** Den blå båten har tatt le-slag på deg, og dere nærmer dere babord lay-line. Det er et godt stykke ned til neste båt, så alt det handler om nå er å komme før den båten i mål. Babord merke er favorisert, og det du gjør er at du kjører den blå båten utenfor lay-line, til du er 110% sikker på at du står opp merket, slår, kjører fart etter slaget og går i mål. Hvis han overlapper deg i lo må du gi ham plass for målmerket, men det gjør ikke så mye fordi du ligger en halv båtlengde foran.

Jolleseiling


IVAR GILSÅ

KRISTIAN RUTH (20) fra Asker er en av landets beste jolleseilere og regjerende norgesmester i Laser. I SEILmagasinet deler han sine kunnskaper med leserne.

TIDLIGERE ARTIKLER

2004/8: Vinnersjansene 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
2005/6: Ha en plan på 2. kryss
2005/7: Morsomst av alt: Lagseilas