



FEIL VINKEL: Christen With erfarer at det ikke er svirvel på storseilshalingen, slik at drag-retningen blir riktig. Han stusset også noe over skipperens originale, men funksjonelle haling ned til blokka med tauklemme. With påpekte også at skjøtet begynte å bli flisete.



REKKEVAIERE: – Disse rekkevaierne er for slakke, påpeker Christen. Den øvre skal være stram, mens den nedre skal være slakkere, men ikke slakkere enn at den kan bøyes ned maksimum 5 cm mellom rekkestøttene.



VINSJER: Vinsjene om bord var ikke så al-ler verst smurt opp, men Christen ville sjek-ke at ikke pallene, som låser vinsjen, var inn-sauset i fett. – Bruk lite, men riktig, vann-fast fett, sa han.



FOKKESLØR: På fokkeslør er det om å gjøre å få skjøtpunktet lengre ut og lengre frem. For å få til det, festet Christen en kasteblokk ute i rekka. Det man oppnår er å få mer kontroll over akterliket av genuaen, slik at spalten mellom seilene blir jevnere. Legg merke til avstan-den mellom genuaens skjøthjørne og bommen og kurven på genuaens akterlik. På bildet til høyre er genuaen skjøtet med kasteblokk ute i borde.



Den store oppgaven

Dette er oppgaven Seilmagasinet serverte North Sails Christen With:

- En 1979 Maxi 108 med et «rustent» mannskap,
- Genua, storseil; 4-5 år gamle, spinnaker fra 1979!
- Lys-tall 1,16, «vist» lys-tall: 1,10, 1,11.

Det «rustne» mannskapet var som mannskap flest; mye erfaring, lite trening, men med desto større seilglede og interesse. Turseilere, kort og godt, som fra tid til annen deltar i en og annen regatta og sørger for at antallet som får premie, øker. Det store spørsmålet var: – Dette er båten, seilene, mannskapet. Hva i all verden gjør vi for at dette skal gå fortere?

Oppgaven var utvilsomt slik mange av Seilmagasinet lesere opplever utfordringen: Å få enda litt mer seilglede gjennom fart og måten båten beveger seg – enten det er på tur sammen med familien eller på regattabanen. Med andre ord: Lære å gjøre de riktige tingene, og vite hvorfor du gjør det, og hva det fører til når du gjør det.

Ekspert om bord

Fikk fasong og fart på en gammel dame

En gammel dame må strammes opp for at det skal bli fart og fasong på henne. Det erfarte vi da vi slapp seilmaker Christen With løs på en Maxi 108. Litt brutal synes vi kanskje han var, men du verden hvilke resultater han oppnådde!

TEKST: Per Ole Ranberg
FOTO: Morten Jensen

Prøver du å være lurere enn alle andre; da er du skikkelig ute å kjøre. De som er flinke og vinner regattaer, er ingen guder. De gjør også en masse feil. Målet for alle må være å gjøre minst mulig feil.

Det sier Christen With, North Sails og With Marine, en mann som har preget resultatlistene i vel en generasjon og som du nå blant annet kan oppleve som mannskap om bord hos kong Harald. Utsagnet hans faller under litt andre forhold enn kongelige omgivelser: en kald høstdag på Sandefjordsfjorden, et sted der Christen og søsteren Marianne (nå Davis) har høstet atskillig suksess på regattabanen.

BEGYNNELSEN. – Det første jeg gjør ombord i en båt jeg ikke kjenner fra før, er rett og slett å gå over båten. Se om tauverk, blokker, strekkfisker fungerer slik det skal. Grovtrimmen av masten tar vi ved bryggekannten, og deretter handler det om å seile, sier Christen With.

MER MASTETRIM. Den endelige trimmen av masten foretrekker Christen With å ta på fjorden. Vi lot ham få fritt spillerom med Maxi 108en som i en årrekke har tjent familiens turbehov, men som aldri har vært noe lyn på regattabanen. Om det har vært mannskapet eller båtens skyld er vi egentlig aldri blitt klar over, men det er jo alltid lettest å skyldte på båten. Eller er det kanskje noe med trimmen det har vært galt med?

Vi hadde ikke seilt lenge før Christen rett og slett demonterte akterstaget der ute på fjorden – for å få muligheten til å stramme det ytterligere. Akterstaget var rett og slett for langt, men ved å fjerne et skjøtstykke mellom festet og selve staget, lot det seg gjøre å oppnå et strammere akterstag.

En Maxi 108 har som kjent masthead-rigg, men etter å ha blitt behandlet av Mr With, hadde vi en umiddelbar følelse av at vi hadde en båt med brøkdelsrigg.

Trylleformelen lød på: Stramt akterstag (som igjen fører til at forstaget strammes/saggingen i genuaen blir mindre), slakkere akte undervant og

strammere fremre undervant. Og plutselig hadde vi fått en nydelig krumming av masten og et strammere forstag.

SEILENE. Christen With legger ikke skjul på at seilenes tilstand er avgjørende for båtens potensiale.

– Men det handler også om hva vi kan gjøre med seilene; om det er tilstrekkelig å dra saftig i et fall eller i et uthal for å forbedre seilets form. For som tilfellet er i forhold til mastetrimmen: folk er generelt altfor redde for å stramme vant, stag og fall. De er redde for å ødelegge båten, sier Christen With og legger til at han har til gode å oppleve at noen har klart akkurat det.

– Det kan være at vi kommer med forslag til omsøm av seilene. Hovedsaken er at de prioriteringer vi foretar sammen med båtieren samsvarer med de ambisjonene båtieren har. Det samme gjelder forslag om seilkvaliteter i forhold til ambisjoner og kunnskapsnivå.

SKROGET. – Slim og groe i bunnen på båten er helt utelukket, sier Christen

With og synes kostnadene ved et ekstra opptak og spyling kan være verd pengene i forhold til gleden ved å seile en båt som er ren i bunnen.

– Videre ville jeg tatt fatt i propellinstallasjonen. En fast propell er rett og slett en kjempebrems.

VEKT VIKTIGERE ENN DU TROR. Christen With er ikke i tvil om at vekten om bord i de fleste båtene spiller større rolle enn mange vil innrømme. Selv peker han på at vekt selvfølgelig også har en opplagt fysisk virkning.

– Tenk bare over at dersom du har et anker i baugen – eller dreggekasse på hekken, øker du båtens pendelvirking. Baugen går høyere opp, og lenger ned i bølgene. Detsamme gjelder hekken. Når det gjelder tungt utstyr om bord er det i disse områdene av båten det er viktigst å unngå dem, understreker han.

– Er båten tung akter, vil det øke motstanden i vannet.

Med andre ord gjelder det å redusere pendelvirkingen, og for å gjøre det må du flytte på vektene. Før starten på seilassen eller regattaen flytter

du det tunge ankeret eller dreggekassen ned i båten, for eksempel oppå kjølen.

– Er derimot vinden jevn og bølgene svært moderate spiller disse tiltakene mindre rolle, understreker With.

REGATTAEKSEMPELET. Christen viser til turseileren som deltar i Færderseilasen.

– Du starter ikke i Færderseilasen med full dieseltank og full vanntank. Tenkt deg en Optimistjolle-seiler med to liter vann om bord. Han eller hun er ikke blid. Vekt påvirker båtens stabilitet, og vekt du kan plassere på eller under dørken midtskips, vil bidra til å stabilisere båten.

– Du tar heller ikke med deg Deichmannske bibliotek på en slik seilas. Bøker kan fort utgjøre 300 kg, og selv om du ikke merker det, utgjør en slik vekt minutter i en langseilas, sier Christen, og viser samtidig til at det ikke er tillatt å flytte gjenstander under regattaen i den hensikt å påvirke stabiliteten.

PLASSERING AV MANNSKAPET. – Om du ikke kan flytte gjenstander, er det viktig at mannskapet er flyttbart, sier With



DYPE OG FLATE SEIL: Trimmen på disse to bildene er vidt forskjellig, men kanskje ikke like lett å oppdage med en gang. På bildet til venstre er bomthalet på storseilet slakt og storseilet blir dypt i nedre del. På det samme bildet er skjøtpunktet flyttet frem, slik at genuaen blir rund i formen. Dette er en trim for lite vind. I sterkere vind må kraften tas ut av seilene. På bildet til høyre er bomthalet trukket ut til merket og masten er bøyd. Det gir et betydelig flatere seil. Samtidig er genuaens skjøtpunkt flyttet akterover. Det gjør genuaen flatere og mer åpen i akteriket, spesielt i toppen av seilet. Sammenlign avstanden mellom genuaens akterlik og lesiden av storseilet, så ser du det.

som gjerne ser at mannskapet er plassert i le i lite vind.

– Seilene er tunge, og vekten av dem gjør at de står lettere når båten krenger litt, sier han.

– I lite vind trenger du heller ikke hele vannlinjen. Flytter du mannskapet forover i båten, oppnår du mindre våt flate. Dette gjelder også på lens, flytt gjerne mannskapet foran masten på lens, sier Christen With, som aller helst hadde sett at rormannen også kunne plassere seg selv foran løygangen.

– I mye vind er det viktig at mannskapet er aktivt, sier han.

– Dersom halve Færderseilasen består av kryss og lens i mye vind og mannskapet «ikke flytter» på seg, har du i alle fall gitt bort en time, sier han, og anslår at forskjellen mellom mannskap på ripa eller ikke i slike tilfeller vil utgjøre 1/10 knop i båt fart.

– For å gjøre det er behagelig for mannskapet kan du kjøpe plater med lukkede skumceller de kan sitte på. Da slipper de å ha den skarpe fotlisten gnagende mot baksiden av låret. Samtidig isolerer platene mot det kalde båtdekket.

TUR ELLER REGATTA. Vinden er aldri helt jevn. Den har løyer – når den blåser på sitt laveste i forhold til gjennomsnittsvinden – og rosser, vindkast som er sterkere enn gjennomsnittsvinden.

– I en regatta tilpasser du seilføringen og formen på seilene til løyene. Da vil du seile med maksimal kraft når du trenger den som mest, når vinden er lav. For at ikke kraften skal bli for stor i rossene, lar du for eksempel storseilet blafre litt når de kommer. På tur derimot, rigger du båten for rossene, noe som gjerne er litt for lite seilføring og for flate seil utenom rossene. Det går ikke så fort, men det er mest behagelig slik.

– Det viktigste, sier Christen With, – er at du styrer på kregingen, og ikke på lusene. På tur er dette viktigere enn ellers, og det blir mye hyggeligere om bord om du setter deg en grense på for eksempel 15–20 graders kreging. De som er om bord slapper mer av, og du kan sitte på dekket uten å holde deg fast.

– Generelt er folk altfor redde for å dra i skjøtene eller stramme vant eller stag. Når jeg har gått om bord i en ny



DRASTISK TIL VERKS: Det gikk ikke å stramme akterstaget nok om bord i Maxi 108en. Christen fjernet et skjøtestykke under hydraulisk-pumpen, og derved ble staget kort nok til at akterstaget (og derigjennom forstaget) ble tilstrekkelig stramt og masten fikk en kurve som flatet storseilet.

STRAMT OG SLAKT FORSTAG: Den vanligste trimfeilen er at man seiler med for slakt forstag. På en masthead-rigget båt som Maxi 108 strammes forstaget ved at man strammer akterstaget. Et for slakt forstag gir en for dyp genua, og en dyp genua gir mye kregende kraft og dårlig høyde. På bildet til venstre kan du se hvordan forstaget bøyer av mot le, mens det på bildet til høyre er tilnærmet rett. På bildet til venstre ser du hvor mye mer seilet ligger innpå rekka enn på bildet til høyre.

båt, har det aldri hent at jeg har slakket på et uthal, sier Christen With.

EN PRIORITERINGSSAK. – Seiling er komplisert, understreker Christen With og legger vekt på prioriteringen.

– For båteieren generelt gjelder det hvor mye tid vedkommende vil sette av til trening, hvor mye tid vedkommende vil bruke om bord og for eksempel hvilket budsjett han eller hun opererer med.

– Når du så kommer i en regattasituasjon, er det fort gjort å glemme ting. Du blir hele tiden utsatt for impulser utenfra. Da er det viktig at du har tatt deg tid til gode forberedelser, for eksempel gjennom å delegere oppgaver til mannskapet på forhånd. Dette gjelder i like stor grad når du skal seile tur.

La noen ta seg av ryddingen om bord, andre holde rede på konkurrentenes posisjoner, noen skal ha ansvaret for kartlesingen, studere tidevannstabellen og ha oversikt over værmeldingene. Det er opptil deg som skipper å bestemme hvordan fordelingen skal være, men uansett seilas vil du oppleve at mannskapet (eller familien!) syns det er morsomt og givende å ha en oppgave om bord. I stedet for å få kastet oppgaven i fanget fem minutter før du slipper fortøyningene. ▶



◀◀ **FORNØYD:** Skipper Per Ole Ranberg var svært fornøyd over å kunne stå til rors i en veltrimmet båt etter at den var blitt «behandlet» av Christen With.

◀ **FOR SLAKKE VANT:** Langt de fleste seiler med for slakke vant. Så var også tilfellet i Maxi 108, og det måtte atskillige tårner på strekkfiskene før Christen synes vantene var stramme nok.



HØY OG LAV SPINNAKERBOM: Er spinnakerbommen for høy (bildet til høyre), blir toppen av spinnakeren for flat og ineffektiv. En tommelfingerregel er at de to hjørnene på spinnakeren skal ha samme høyde. På bildet til venstre er skjøthjørnet litt i høyeste laget. Ved å flytte skjøtpunktet lengre frem (ved hjelp av et barberhal) ville spinnakerens akterlik blitt enda penere.

HOLD DEG TIL OPPGAVENE. – Og har du fått en oppgave om bord, gjelder det å holde seg til oppgaven, understreker Christen.

– Ikke løp vekk fra posisjonen din, men spør deg selv hva du kan gjøre for å løse et eventuelt problem ut fra den posisjon du har. Skal noen løpe til for å hjelpe, må det være en som ikke har noe å gjøre, sier han.

DEBRIEFING. – Like viktig er det å ta seg tid til å gå gjennom seilassen, enten det er tur eller regatta, etter at du har lagt til i bøya eller ved brygga, sier Christen With.

– Ta en kald øl om du har anled-

ning til det, snakk om hva som gikk bra, og hva som gikk dårlig – og tenk over hvorfor nettopp det gode eller dårlige skjedde. Det gjelder å jobbe med det som gikk dårlig; og det kan like gjerne være øyeblikket da du og familien skal legge til og du uten å tenke deg om forutsetter at resten av familien kan tenke hva du tenker og vil gjøre mens båten er på full fart mot brygga....

Da lyset gikk opp over Sandefjordsfjorden

Du har sikkert opplevd det selv. Du har en båt, det er nesten forutsetningen at du har en båt. Eller i alle fall tilgang til en båt. Med mast og seil. Slike båter har ofte noe som blir kalt lys-tall. Ikke slik å forstå at tallene i seilet eller på båtsiden lyser. Nei, dette er et tall som forteller hvor fort din båt skal gå i forhold til andre båter. Og er du som meg, og som kanskje de aller aller fleste, har nettopp din båt ikke levd opp til sitt lys-tall. Bare din, ikke alle de andre.

De andre, de har nyere seil, de tømmer båten selv for dopapir når de legger ut på en turseilas som alltid ender opp i form av en konkurranse med nærmeste båt, de har en skrogform som passer vær og føreforhold akkurat den dagen – og jammen har de ikke den lokale mesteren som mannskap, akkurat den dagen også...

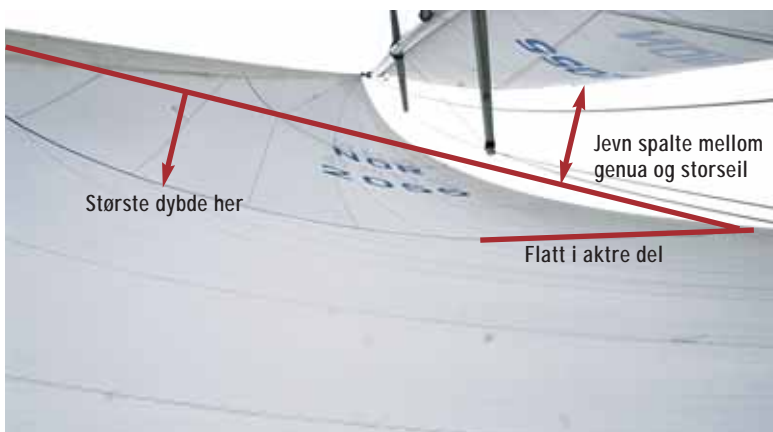
Da tenker du som så at; det nytter ikke. Jeg kan ikke konkurrere mot flatbåninger, det nytter ikke når konkurrenten har seil som ser ut som om de har sklidd gjennom den nærmeste koksbingen i fargen eller lyser som himmelen der elgen står i solnedgangen.

Sånn har jeg det. Jeg, unnskyld vi, har en båt som en gang ble kjøpt fordi det var god plass til å bo om bord i den. Men, båten har ikke bare plass, den har et lys-tall, og hver gang vi har prøvd båten med lys-tallet, har ikke akkurat tallet på resultatlisten lyst over båten og dens mannskap. Det var derfor vi ropte på hjelp, hjelp fra noen som kan noe og som atpåtill kjenner fjorden, Sandefjordsfjorden – der vi seiler på vestsiden, og ser sola stå opp på østsiden etter å ha feiret at vi, – seilte på vestsiden.

MASTEKURVE: Kikk opp langs hulken i masten. Da vil du se om masten er rett sideveis eller ikke. Her ser det ut som toppen av masten faller av mot le, hvilket betyr at overvartene må strammes.



GENUAEN: Sømmene eller de markerte buslinjene i seilet gir deg en god indikasjon på hvordan dybden fordeler seg i seilet. I en genua skal største dybde ligge ca 1/3 fra forliket, og seilet skal være flatt i aktre del, for ikke å sende turbulent vind inn i storseilet.



STORSEILET: I storseilet kan det dypeste punktet ligge lengre akter enn i genuaen. Ca. midt i seilet, eller litt lengre frem, er en grei tommelfingerregel. Dybden bør ikke være mer en 12–13%. Dybden er forholdet mellom lengden på korden (linjen fra masteliktet til akterliket) og avstanden fra korden og ned til seilduken (pilen). Dybden i dette seilet er ca. 12,7%.



SE PÅ SEILET: Ved å kikke opp i seilet fra underkant av bommen (eller fra dekket og opp i genuaen) får du et fint bilde av seilenes form.