

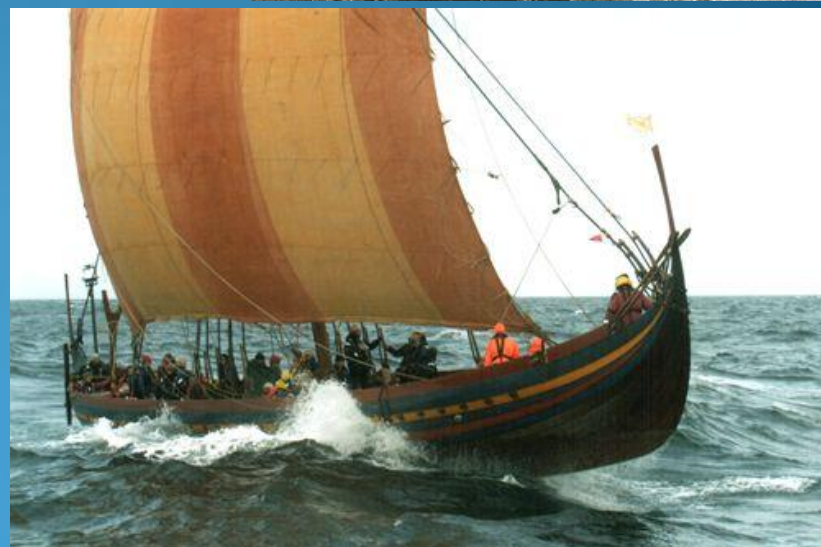
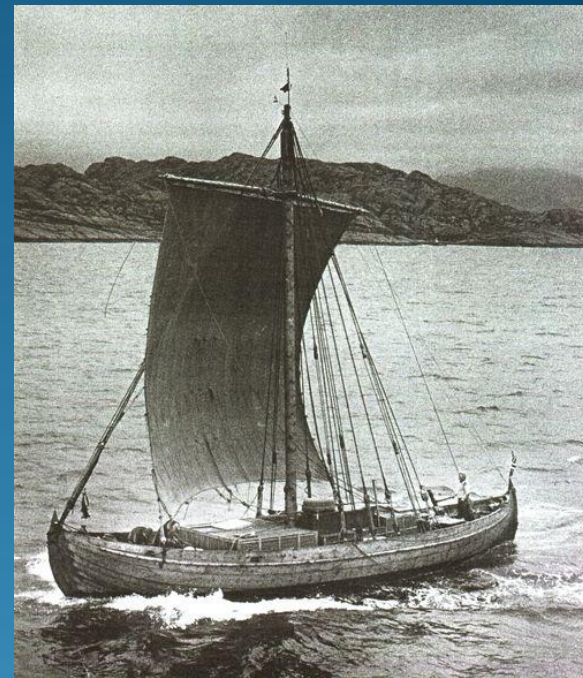
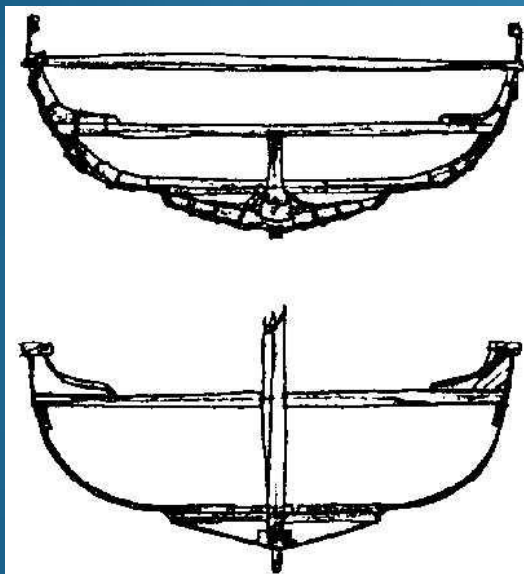
Instruktion til Meginjollen



Meginjollen



- Tegnet af Peer Bruun
- Inspireret af vikingeskibene



Mål og vægt

- Længde: 465 cm
 - Bredde: 162 cm
 - Skroghøjde: 70 cm
 - Vægt : 145 kg
 - Flydetanke: 300 liter
 - Ballast: 100 kg
 - Dybdegang: 30/68 cm
 - Sejlarial: 10 m²
-
- CE godkendt til 4 personer
 - Nypris – færdig jolle 72.500 kr.
 - Selvbyggesæt: ca. 45.000 kr.



UDSTYR:

2 stk. årer eller pagaer

1 stk. øsespande

4 stk. fendere

1 stk. anker m/tov

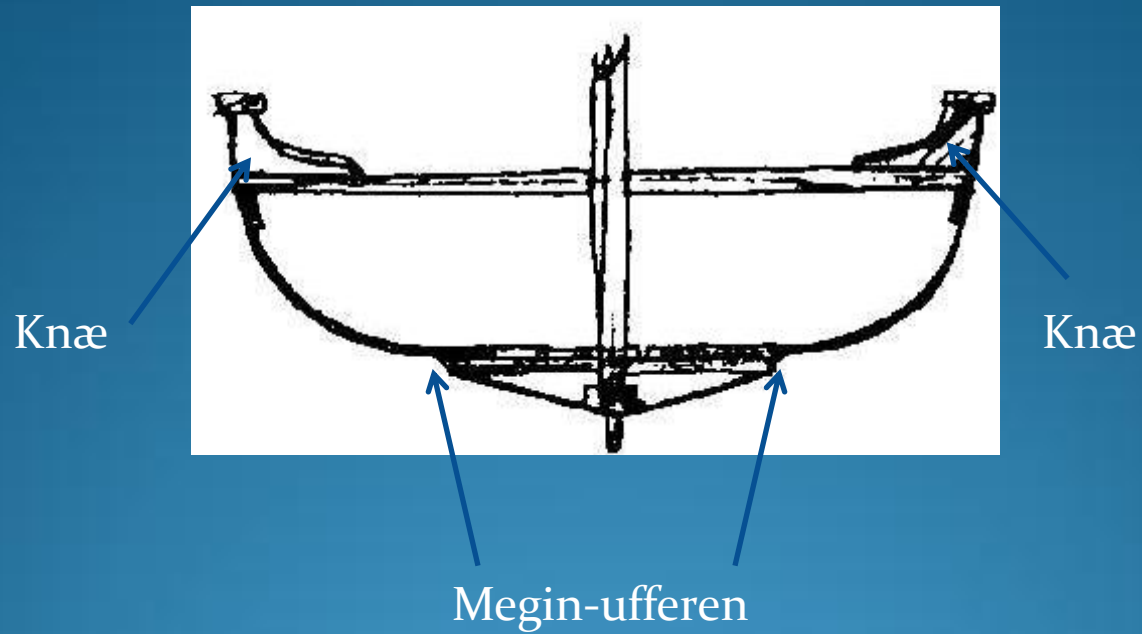
Fortøjningstov

1 sæt sejl

1 redningsvest pr. person



Skroget



Hvad hedder det?

Hul til for-stag
og fok

Flydetank

Knæ

Mastetoften

Bundbrædder
og ballast

Flydetank

Bjælken

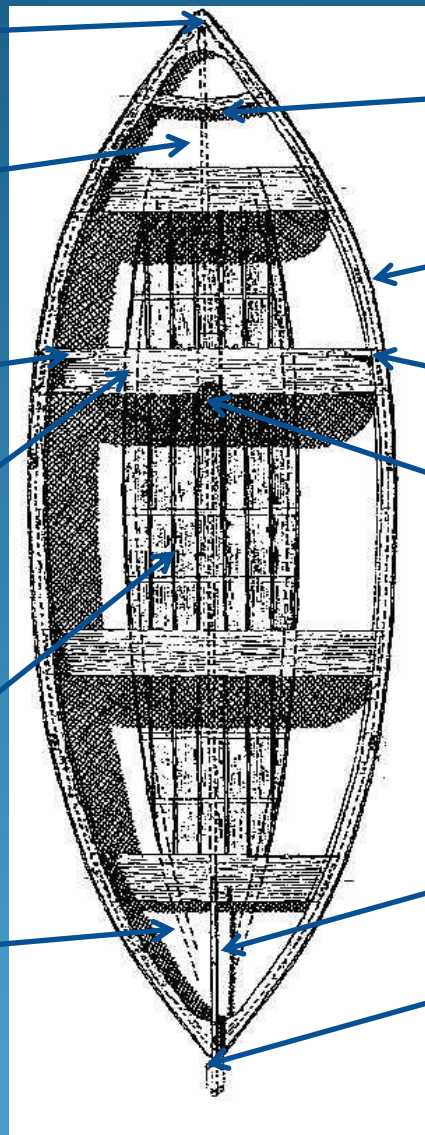
Essingen og
federlisten

Knæ

Mastehul

Rorpind

Ror



Hvad hedder det?

Storsejl

Sprydstrage

Storsejlsfald

Ræbe snore

Storsejlskøde

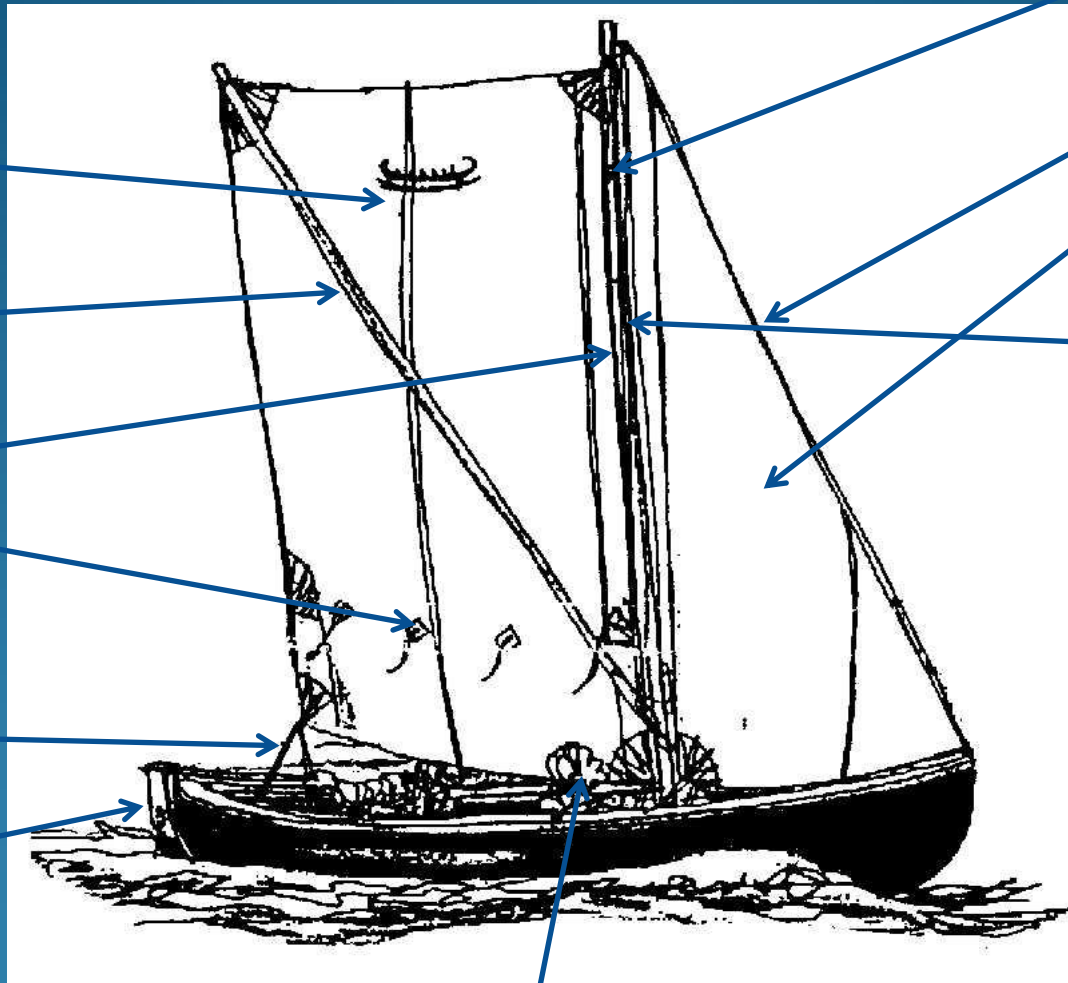
Ror

Masten

Forstag

Fok

Fokkefald



Besætningen sidder i bunden på
bundbrædderne



Tilrigning af jollen

- Fortøjningstov monteres for og agter. Fenderne sættes ud
- Jollen isættes uden ror og mast.
- Ror monteres med rorsplitten.
- Forstaget monteres i toppen af masten – husk evt. vindviser

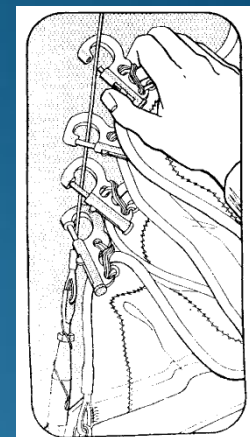


- En person rejser masten i mastefoden, og holder denne fast i mastehul-let, medens den anden person fastgør masten ved hjælp forstaget gennem hullet i stævnen til bjælken med en besnøring.



Tilrigning af jollen

- **Fokken** gøres klar på forskibet. Dens karabinhager monteres på forstaget.
- Fokken fastgøres i forliget gennem hullet i stævnen med en besnørring om bjælken – 10-15 cm. over essingen.
- Fokkefaldet sjækles fast/pælestik til faldbarmen, husk at se op om faldet er frit.
- Fokkeskødet gøres fast i skødebarmen.
- Fokkeskøderne føres gennem skødeviserne på begge sider af mastetoften. Der bindes et ottetalsknob for enderne, for at skøderne ikke skal løbe ud.
- Fokken hejses helt op ved hjælp af faldet.

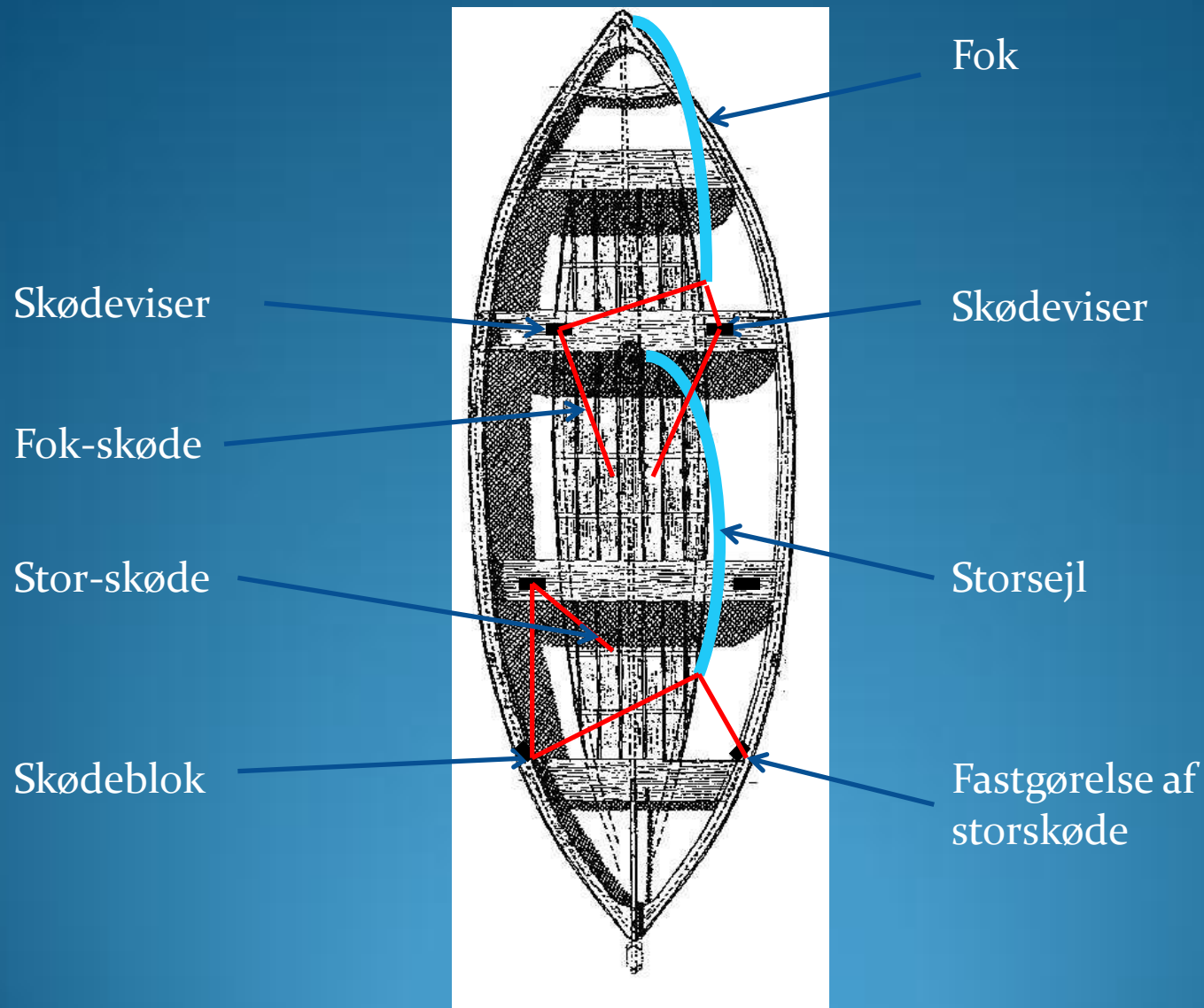


Tilrigning af jollen

- **Storsejlet** sættes bedst i vindøjet, er dette ikke muligt skal det være så tæt på vindøjet som muligt.
- Her skal bruges 2 personer.
Sprydstagen monteres i toppen af sejlet. Storsejlfaldet sjækles/pælestik fast til faldbarmen .
- Masteliget monteres med gliderne i skinnen på masten samtidig med at storsejlet hejses.
- Sejlet hales helt op ved hjælp af faldet.
- Sprydstagen sprydes til masten ved hjælp af **gordelstropen**.
- Nedhalet snøres og den nederste ring lises fast til masten.

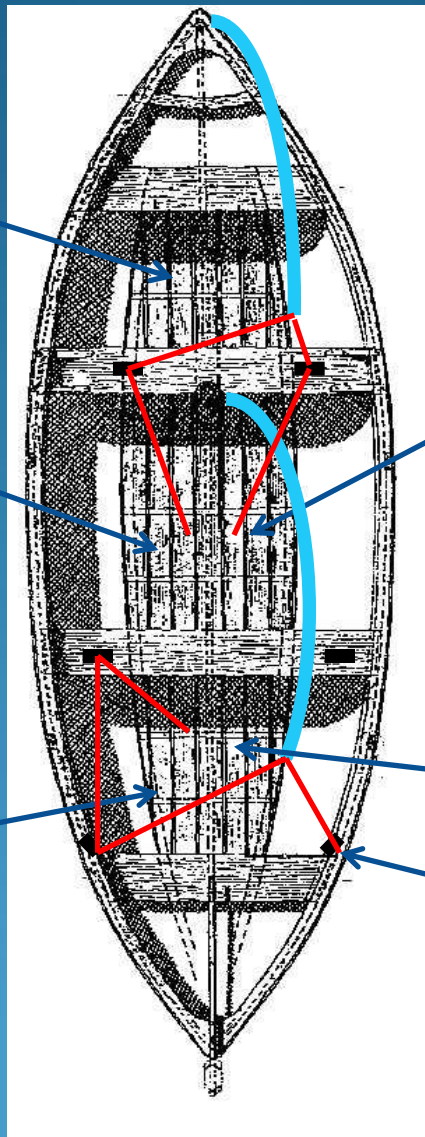


Skødning



Placering af besætning

Der må højst være 4 voksne personer i båden eller 1 voksen og 4 børn.



5. Ankergast. Kan undværes

3. Forgast

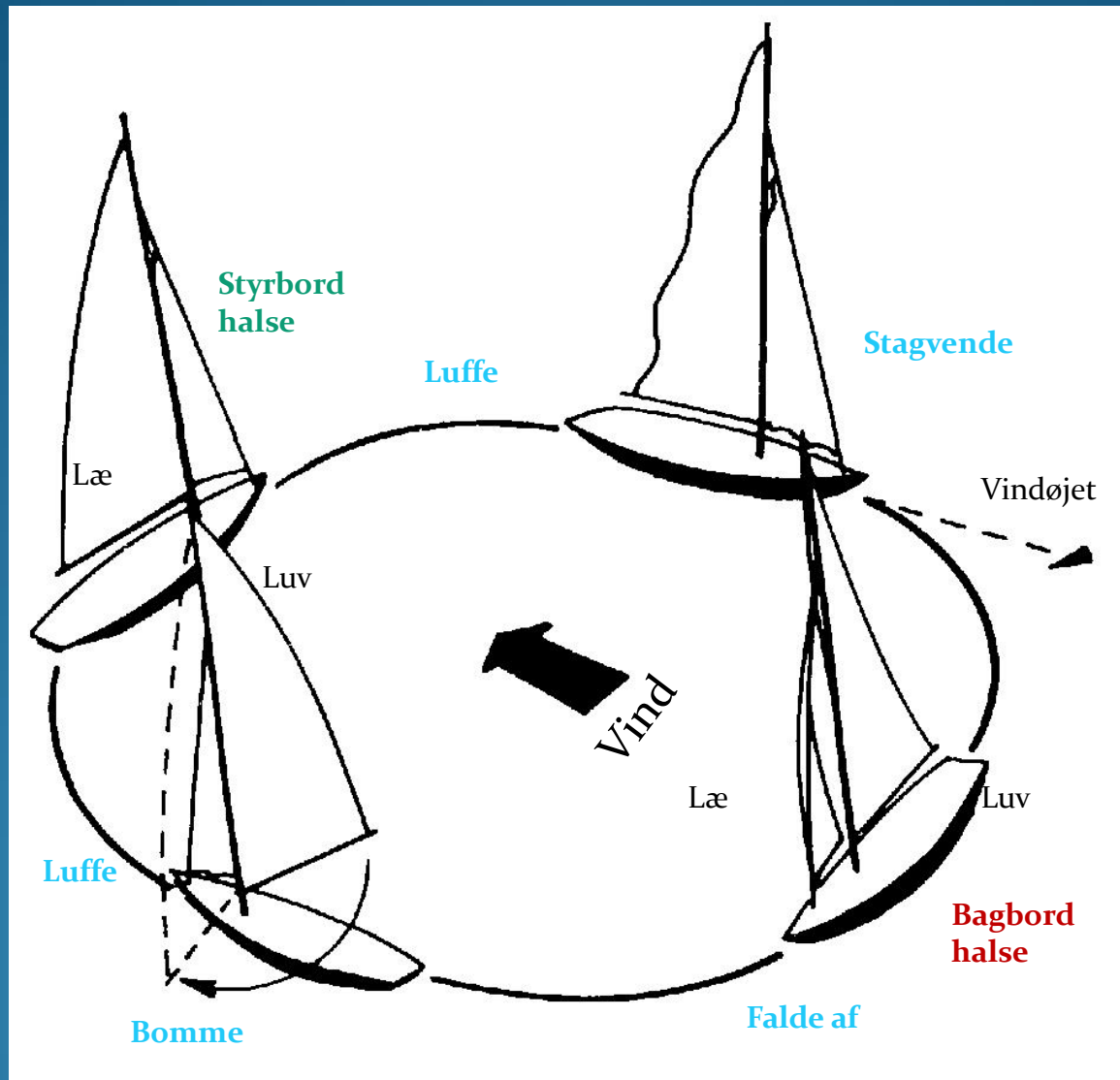
2. Forgastens opgaver er på forreste del af skibet. Han har ansvaret for forsejlet (fokkens) stilling under sejladsen. Det er også forgastens opgave at holde skibet klar af bro, passe fortøjning ved afgang og anløb af bro. Forgasternes skal også sørge for den rigtige vægtfordeling.

1. Rormanden sidder altid med ryggen mod vinden og ser på sejlet. Rorsmanden har funktion af styrmand, og det er hans kommandoer der skal følges under sejladsen ved forskellige manøvrer.

4. Skødegastens opgave er at passe storskødet og dermed storsejlet under sejladsen. Det er også hans opgave sammen med forgasten at holde den rigtige vægtfordeling i båden. Kan undværes.



Sømandsbegreber



Sømandsbegreber

Styrbord: Er bådens højre side set fremefter.

Bagbord: Er bådens venstre side set fremefter.

Læ og luv: Læ er den side, hvor man føre storsejlet, siden modsat hvor vinden kommer fra.
Luv er den modsatte side, den side vinden kommer fra.

Halse: Når vinden kommer fra bådens **styrbord side**, er man på styrbord halse.
Når vinden kommer fra bådens **bagbord side**, er man på bagbord halse.

Vindøjet: Er den retning, hvor vinden kommer fra.

At luffe: Vil sige, at ændre kurs op mod vindøjet - gå tættere til vinden.

At falde: Vil sige, at ændre kurs bort fra vindøjet.

At stag-vende: Vil sige, at vende båden til ny halse gennem vindøjet.

At bomme: Vil sige, at bringe båden på ny halse ved, med vinden agterind, at lade bommen passere bådens læng-deakse indtil storsejlet fyldes på ny.



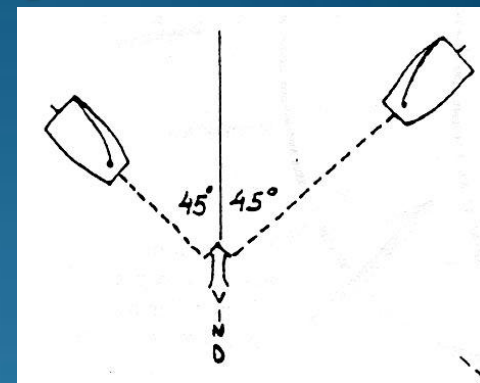
At sejle bidevind og at krydse

Da du selvfølgelig ikke kan sejle ret op imod vindøjet, må du i stedet sejle så tæt til vinden, som det er muligt - dette kaldes at sejle bidevind.

Når et mål imod vindens retning skal nås, kan du sejle bidevind først på f.eks styrbord halse, stagvende og derefter sejle bidevind på bagbord halse.

Denne siksak-sejlads kaldes at **krydse**. Om det er muligt at slå et eller flere kryds, afhænger af forholdene.

At beregne, hvornår målet kan holdes oppe, er en øvelsessag. En MEGIN jolle kan gå ca. 45 gr. til vinden, d.v.s. at målet kan holdes oppe, når du over skulderen i en vinkel på 90 gr. på jollen kan pejle målet – tænk på afdriften.



At sejle bidevind og at krydse

Sejlene skal hales godt hjem, og det er her rorsmanden kommer på opgave.

Under bidevind styring er det en god regel at styre ved at se efter fokkens forlig eller storsejlets mastelig (inden ved masten).

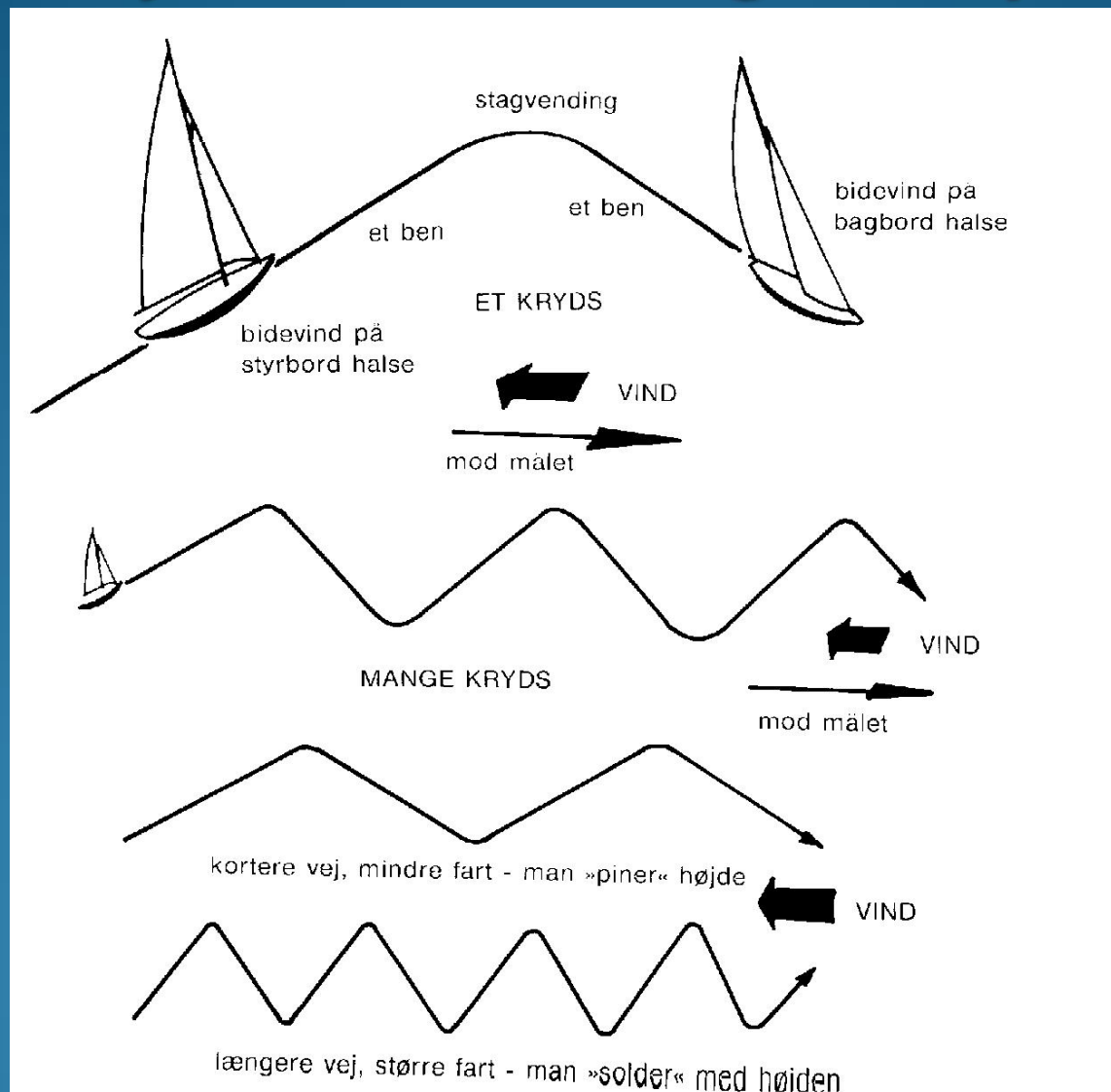
Sejler du for højt vil den forreste del af fokken "bule" den forkerte vej, storsejlet vil begynde "at leve" inden ved masten, fordi vinden får fat på sejlets bagside.

Når dette sker, falder du lidt af, (trækker ind i rorpinden) indtil "bulen" og storsejlet ikke længere lever ved masten.

Er sejlet halet for meget hjem, vil du opdage, at der kan sejles tættere til vinden (du har bedre højde), men jollen mister fart. Du opnår altså at gøre vejen kortere, men farten bliver ringere.



At sejle bidevind og at krydse



At sejle bidevind og at krydse

Frisk vind, fladt vand = Høj fart og god højde

Frisk vind høj sø = Ikke så højt, men mere fart så du ikke brem-ses af bøl-ger-ne

Let vind = Mindre vind er mindre fart og mindre højde.

Endvidere må her siges, at en jolle som MEGIN jollen som er et bredt fartøj med lille dyb-gang, ikke kan sejle så højt som et smalt fartøj med stort dybdegang (kølbåd).



Rumskødssejlads

Rumskødssejlads vil sige al anden sejlads end bidevind.

I modsætning til bidevind styrer du her en fast kurs.

For at opnå højeste fart må du slække mest muligt på sejlene til et punkt, lige før sejlenes forlig lever.

Rumskødssejlads deles groft op i tre kategorier:

- Plat læns
- Agten for tværs
- Halv vind



Plat læns – Agten for tværs

Ved **plat læns** er storsejlet firet helt ud, således at sejlsplanet er vinkelret på jollens længdeakse.

Da storsejlet vil tage vinden fra fokken, bør denne sættes til luv, evt. ved hjælp af en stage.

På læns må styres omhyggeligt, når vinden er frisk.

Jollen vil ustandselig prøve at skære ud til en af siderne, hvorefter vinden kan få fat i bagsiden af sejlet, og en pludselig hård bomning kan forekomme, med deraf følgende risiko for, at riggen bliver flået i stykker eller jollen kændre.

Det kan derfor anbefales at sejle en smule agten for tværs, d.v.s. at vinden komme ind skråt bagfra.



Stagvending

Stagvende vil sige at sejle jollen fra bidevind på én halse, luffe op til vindøjet, passere dette og falde til igen til bidevind på ny halse.

-Sagt på alm. landkrabbe sprog. Når du skal vende båden, f.eks. på kryds, skyde rorpinden fra sig, dreje op forbi vindøjet, og sejle en anden retning med vinden ind fra den anden side.

En stagvending udføres således:

Rorsmanden vaskoer besætningen med ordene: "Klar vending" - venter til de er klar, siger "Vend" - samtidig med, at han lægger rorpinden roligt mod læ (skyder rorpinden fra sig).

Jollen vil nu dreje op til vindøjet, og når jollen har placeret vindøjet slæges fokken af - den skal være med til at hjælpe stævnen rundt (du bakker fokken en lille smule).

Storsejlet hales hjem på den nye halse. Rorsmanden og evt. besætningen har samtidig gået over i den anden side af jollen og anbragt sig igen med vinden i ryggen.



Bomning

Bomning vil sige, at bringe jollen på ny halse ved, med vinden agterind, at lade bommen passere jollens længdeakse, indtil sejlet fylder på ny halse.

På landkrabbe-sprog:

Når du vender så vinden kommer bagfra - sejlet kommer hurtigt og pludseligt.

En korrekt bomning foretages således:

Jollen sejler med vinden agterind på f.eks. styrbord halse, en evt. stage i fokken tages ned, storsejlet hales hurtigt hjem, rorpinden lægges let mod luv (du trækker rorpinden til dig), og idet sejlet passerer jollens længdeakse slækkes af på storskødet, men der holdes lidt igen, da bomningen ellers vil blive for kraftig, men fare for skade på riggen.

Du bør også her som ved stagvending, varsko besætningen, så de kan dukke sig og ikke få sejlet i hovedet.



At mindske fart

MEGIN jolle for sejl alene er sværere at stoppe. Her skal der handles med omtanke i de enkelte situationer.

1. Båden kan sejles i vindøjet.
2. Du kan ligge bak. D.v.s at du bringer jollen på bidevind kurs, haler stor-sejlet godt hjem og overhaler fokken mod luv.
3. Du kan slække ud på sejlene (ved al anden sejlads end læns).
4. Du kan kanthale sejlene. Det vil sige at hale sejlene helt flade (ved læns).



Hold udkik

Besætningen må hele tiden holde øje med, hvad der sker i sejlområdet, således at den kan nå at afværge kollision med andre :

- fartøjer
 - sømærker
 - bundgarn o.lign.
- Yderligere må du holde øje med vanddybden og ændringer i vejrforholdene.



SØMANDSKNOB

Råbåndsknob:



Anvendes når to liner af samme art og tykkelse skal forbindes sammen. (Liseline.)

Pælestik:



Man får et godt fast øje på en line. Det bedste til f.eks. fortløjning. Fastgøring af storskøde. Fastgøring af sejl til fald.

To halvtik om egen part med rundtørn:



Anvendes når man vil binde fenderen til langremmen .

Dobbelt halvtik:



Knob til at fastgøre en line til pæl eller spir. F.eks. til at fastgøre fortløjningsline. Afslutning af besnøring på Bjælken. Det er bedst, hvis man slår to ekstra halvtik om egen part.



Vejret

Inden du står til søs betaler det sig derfor at vide, hvordan vejret bliver. Radio-vejrmedlinger, specielt med forudsigelse af vindstyrke og -retninger er nyttige, men ofte er de meget generelle.

Vejrmedlinger fra lokalområder er mere nyttige. Disse kan findes på nettet.

Tænk på besætningen, og sejl så vidt muligt ud på "kryds", så kan du altid sejle på en lænser hjem.



Vindstyrker

Beaufort	m/s	knob	km/t	Betegnelse	Virkninger på havet	Virkninger på land
12	>32	>63	118-	Orkan	Luften fyldt med skum og sprøjt	Voldsomme ødelæggelser
11	29-32	56-63	103-117	Stærk storm	Overalt frådende skum	Skader på huse og i naturen
10	25-28	48-55	89-102	Storm	Brødsøer, havet næsten hvidt	Træer rives op med rødder
9	21-24	41-47	75-88	Stormende kuling	Høje bølger, toppene "brækker"	Vinden rusker i træer og buske
8	17-20	34-40	62-74	Hård kuling	Skumstriber og sprøjt overalt	Besværligt at gå i det fri
7	14-16	28-33	50-61	Stiv kuling	Bølgerne tårner op, toppe brydes	Trættende at gå mod vinden
6	11-13	22-27	39-49	Hård vind	Store bølger, skumsprøjt	Blæsten hviner i ledningerne
5	8-10	17-21	29-38	Frisk vind	Overalt hvide skumtoppe	Tykke grene bevæger sig
4	6-7	11-16	20-28	Jævn vind	Lange bølger, hyppige skumtoppe	Flag strækkes, grene bevæger sig
3	4-5	7-10	12-19	Let vind	Enkelte hvide skumtoppe	Vimpler strækkes, flag løftes
2	2-3	4-6	6-11	Svag vind	Korte småbølger	Vimpler løftes, flag rører sig
1	1	1-3	1-5	Næsten stille	Små krusninger	Vimpler og løv rører sig svagt
0	0	0	<1	Stille	Vandfladen spejlblank	Ingen



Cumulus skyer

Fint fejr.

Foreløbig rolige vejrforhold.

Ingen store vindstyrker.



Disse skyer har vind i kanten og mindre vind lige under skyen.



Disse skyer varsler kraftig vind, regn, torden - sejl ind til nærmeste bred. – Hvis du ikke kan nå det, så ræb sejl.



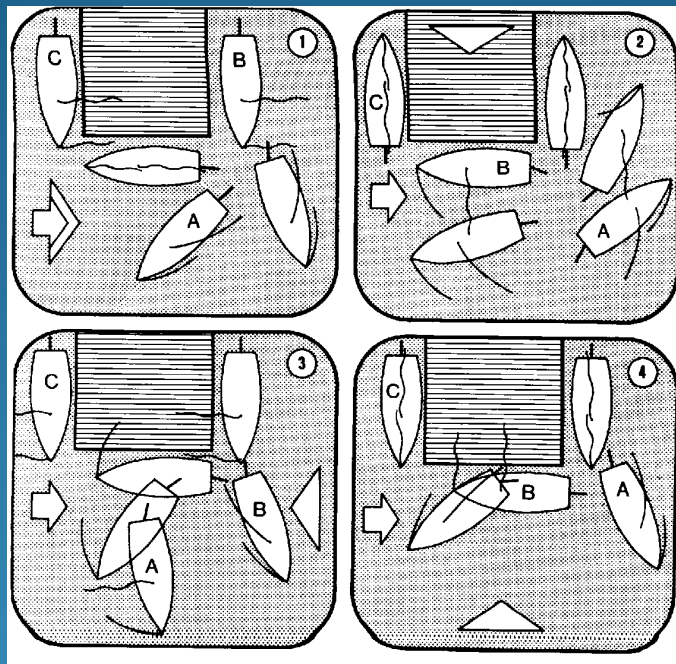
SØSÆTNING OG AFGANG

Søsætningen af båden er den sidste forberedelse inden sejladsen. For at gøre dette ordentligt og godt, må man udføre godt sø-mandsskab og have omtanke, fordi vind og strøm kan variere meget, og det samme kan stedet for søsætningen.

Det er lettes fra en bro, hvor gasten kan holde båden.



SØSÆTNING OG AFGANG



På båden A, fig. 1-4, er besætningen klar over at sejlene skal hejses i vindøjet, både for at nedsætte besvær og slid, men også for at holde båden klar af broen.

Næstbedst er placeringen af båden B hvis strømmen er stærkere end vinden.

Båden C trykkes ind til broen af strømmen.

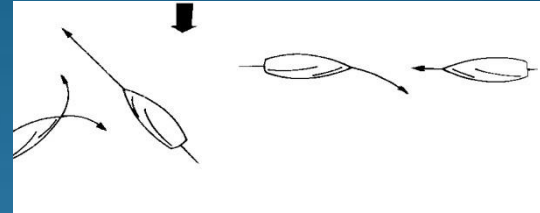
Båden A fig. 3 anvender alene fokken, og styrer op i vinden før storsejlet hejses. Dette skal dog undgås ved MEGIN jollen, da det næsten er umuligt at hejse sprydstagen på åben vand.



VIGEREGLER

Modsat halse reglen:

En båd på bagbord halse skal holde af vejen for en båd på styrbord halse.



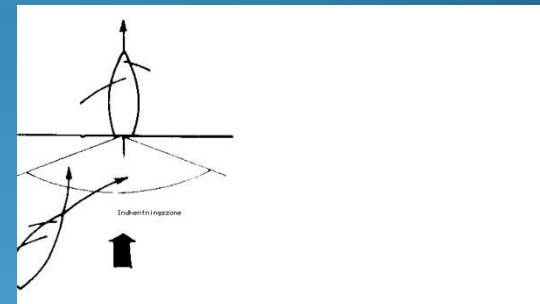
På samme halse:

Den båd, der er til luv, skal holde af vejen for den, der er til læ.



Overhaling:

Når en båd indhenter en anden båd, skal den indhentende båd som hovedregel holde af vejen.



Et hvert maskindreven skib skal holde af vejen for en sejlbåd under sejl.

Der er bare den regel, at lystsejler skal respektere både i erhvervsmæssig fart, færger og lign.



Sideafmærkning

Sidemærkningen

mærker på hhv SB (grøn) og BB side (rød) af et løb.

Bem: Grønne lystønder afgiver grønt lys, røde lystønder rødt lys.

Sømærker på styrbords side

Lysets farve: grønt



Sømærker på bagbords side

Lysets farve: rødt



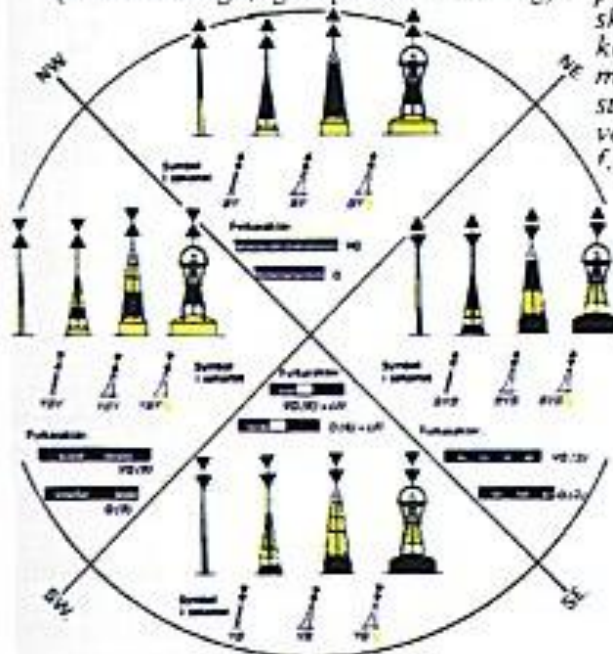
Her skal **røde mærker** holdes på **bagbords** side ved indsejling, og **grønne** mærker skal holdes på **styrbords** side ved indsejling.



KOMPASAFMÆRKNINGER

Kompasafmærkning (gul/sort) bruges til afmærkning af landløse grunde samt til anduvning og på steder, hvor sejløbet ændrer retning.

Huskeregul for kompasafmærkning:
Topbetegnelserne for N-mærket, peger opad og S-mærket peger nedad.
(sort bemaling følger spidsernes retning).



Derimod kræver Ø og V mærkerne lidt hukommelse - derfor:
Topbetegnelsen på Ø-mærket danner bogstavet Ø (med lidt fantasi), og V-mærket danner dobbelt V med spidserne mod hinanden.

Under sejlads i farvandene vil man kunne komme ud for at topbetegnelsen på afmærkningen mangler eller er beskadiget. Alligevel vil man af sømærkets farver kunne se, på hvilken side, man skal passere det, idet farverne på stagen, (gul og sort - i søkortet angivet ved bogstaverne Y og B), står i kortet, f.ex. Y.B.Y. = gul-sort-gul.

◀ Lysets farve: hvidt
Topbetegnelse: 2 sorte kegler
Lysrefleks: blå og gule

Sømærkets farve: gul

Topbetegnelse på kapsejladsmærker

Eksempel:



Kompasafmærkninger benyttes til afmærke lavt vand. Et sømærke skal altid passeres således, at du sejler nord om et nordmærke, øst om et østmærke o.s.v.



Afrigning

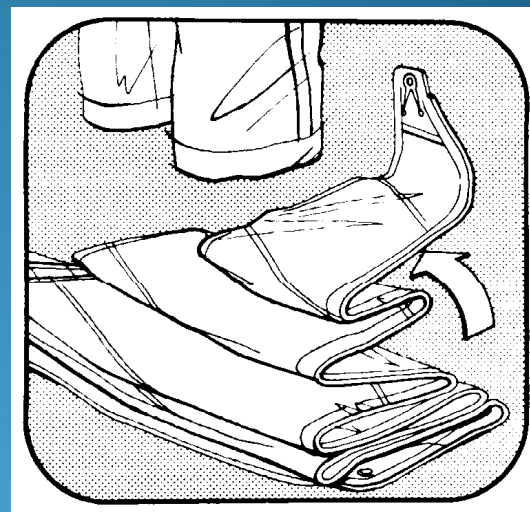
Når du kommer hjem efter en forhåbentlig god sejlads fortøjes MEGIN jollen til broen.

Blæser det og båden ikke skal benyttes samme dag, tages den på land på ophaler-vognen.

Den skyldes og rengøres.

Tovværket lægges sammen og sammen med udstyret i øvrigt, gøres klar til næste sejlads. Sejl hænges til tørre hvis de er våde.

Når sejlene skal lægges sammen efter endt sejlads lægges de sammen som vist på tegningen. Så de altid lægges i de samme folder



DIN OG BESÆTNINGENS SIKKERHED

Du skal kunne svømme mindst 200 meter.

Du skal altid bære redningsvest også på både-broen.

Du må aldrig stå op i båden.

Bland ikke sejlads med spiritus

Lyt til vejrudsigten

Ved kæntring skal du blive ved jollen.

Sørg for at båden er i orden inden du går ud

Overhold søfartsreglerne

Se efter om jollen er i orden inden du går ud



JOLLENS SIKKERHED

Jollen skal have en fangline på 5 m.

En øse skal være fastbundet til jollen.

Medbring altid anker, ankertov og et sæt åre og åregafler.

Hold jollen i god sømandsmæssig stand, efterse og vedligehold tovværk



VEDLIGEHOJDELSE AF MEGIN JOLLEN

Skroget er af glasfiber og skal blot vaskes og poleres en gang i løbet af sæsonen. Specielt efterse, og fjerne begyndende alger på bunden.

Træværket er gran og eg. Dette behandles og rengøres et par gange om året med sæbevand. Alm. sæbespånér opløst i varmt vand. Sæben trækker snavset ud af træet, samtidig med at sæben konserverer træet og beskytter dette.

Roret er lakeret som det eneste på jollen og dette kræver lakering en gang om året.

