

# ALENE I TRAPEZ

**VI VAR EN SLAGS TREKANT – BÅDEN OG MIG – ALTSÅ GEOMETRISK. RIGGEN VAR DET ENE BEN. BÅDEN DET ANDET. DET TREDJE BEN VAR MIN UDSTRAKTE KROP.**

TEKST ØYVIND BORDAL FOTO KEVIN LUCAS/WWW.AUSSIESINACTION.AU/PER HEEGAARD

Der var lagt op til en serie ufrivillige dukkerter, afbrudt af længerevarende, paniske forsøg på at kontrollere en løbsk jolle. Det blæste friskt på Hellerup havn. Mit gamle trapezbælte var fundet frem og støvet af: Jeg skulle møde Contender – en meget usædvanlig konstruktion. Der findes ikke ret mange enmandsjoller med trapez, og af dem er Contender den eneste, der rigtig har opnået international udbredelse. Den er faktisk heller ikke nogen ny opfindelse: Contender kom på banen allerede i 1968, hvor Ben Lexcen (ja, ham med vingekølen) tegnede den til en konkurrence om fremtidens olympiske enmandsjolle.

### KONTANT KONTAKT

Der skulle mirakler til, hvis jeg skulle komme tørskoet gennem dagen. Men det var sådan set heller ikke målet. Målet var at bare indimellem få lov til at mærke suset – suset fra at plane vildt af sted, stående dér, med hele kroppen udenfor båden, ude over vandet, og kontrollere ror og storsejlskøde. Mens jeg kunne nyde synet af det smalle skrog, der inde for mine fødder, flyver over bølgerne. At stå i trapez er en helt særlig fornemmelse og adskiller sig fra andre måder at befinde sig i båd på: Man har en anden, kontant kontakt med båd og rig – man hænger jo faktisk direkte i masten, med fødderne stemt

mod båden. Man mærker dermed begge dele meget tydeligt. Det visuelle er også en vigtig del – der ude ser man det hele sådan lidt udefra, og det er en nydelse i sig selv.

### OM LIDT BLIR DER STILLE

Der lå den så i solen, lav og smal, med staget kulfiber mast, lagt ekstremt langt bagud, trapezline og krog, samt en af de længste rorpindsforlængere jeg har set. Den skulle jeg komme til at fægte voldsomt med senere. Den aktuelle anledning – mit første møde med Contender – var en træningssamling i Hellerup, med deltagelse af nogle Århus-sejlere, samt et par tyske

Søren Andreasen er en af verdens bedste Contender-sejlere. Han var behjælpelig med råd og vink. Her er han "in the groove". (Læs afsnittet om trim og teknik for forklaring).





## LAD OS VENDE TILBAGE

Engang var det nemt at sejle. Man skulle bare hejse sejl, trille jollen i og suse af sted med de andre.

Nu er bådene vokset. Det samme er udgifterne. Men antallet af egentlige sejltimer er gået den modsatte vej. Rigtig mange har forladt sejlsporten på den konto.

Men vejen tilbage er kort. For jollerne findes jo! Og rundt omkring er folk ved at finde tilbage. De sejler vildt og stærkt. Der er action, konkurrence og krop. Økonomisk er det endda meget overkommeligt. Og tiden bliver brugt på at sejle.

Vi ser nærmere på de danske jolleklasser, der nu trækker gamle sejlere ud af carporten og ned på havnen igen. Øyvind Bordal besøger jolleklasserne og sejler med. Følg serien her i Bådmagasinet SEJL.

sejlere. Vi var 10-12 både i alt. Men ak; sejlsporten er oh så skrøbelig, eftersom den er underlagt naturens luner. Inden vi rigtig kom i gang, var der stort set ikke mere vind. Dagen bød på en række lærerige oplevelser, men altså ikke det kick jeg kom efter. Og som, i parentes bemærket, er det centrale en teknisk udfordrende bådtype, som Contender kan tilbyde. Så lad os endelig spole frem til klimaks.

## SÅ KOM DAGEN

Klimaks kom flere uger senere. Jeg havde bedt om lov til, at komme ud at sejle en dag det blæste. Jeg syntes ikke jeg kunne lave den tekst

du er i gang med at læse, uden at have prøvet dét. Og en dag passede det hele sammen. Jeg kunne komme ud at træne med Søren Andreasen og Jens Langendorf, en anden erfaren og dygtig Contender-sejler. Vinden var sydlig, omkring 6 sekundmeter, med 7-8 indimellem. Ikke rigtig meget vind, men nok. Nok til fuld trapez. Nok til at plane. Og også nok, skulle det vise sig, til at præstere en "teabag" eller to. Hvad der gemmer sig bagved dette mystiske begreb, opklares lige om lidt.

## NU RYKKER DET!

Men altså, spol frem til klimaks: Det rigtige højdepunkt, mit "Contender moment of zen", kom på vej ind mod Hellerup efter denne trænings-sejlsads. Skarp slør, sol, modlys over de lave bølger. Vinden øgende en smule. Generelt er der rigtig meget bøvl med at sejle, der kan være langt mellem snapsene. Men der er også de gyldne øjeblikke, dem hvor det hele bare er rigtigt. På vej ind mod Hellerup havn den dag havde jeg et af dem i den lånte Contender. Faktisk D-1, den første der kom til Danmark. Jeg var væltet et par gange, nok til at vide hvor man lettest brænder fingrene, og havde fundet en slags balance i trapezen. Jeg var blevet i stand til at bevæge mig nogenlunde frem og tilbage og ud og ind, og styre trykket i storsejlet med skødet, samtidigt med at den anden hånd styrede båden op og ned i bølgerne. Det var lige nøjagtig dét, der skulle til, for at få det spinkle fartøj til at plane. Der var en balance i det hele, selv om der var kræfter nok i båden, til at en fejl ville sende mig på hovedet i vandet. Jeg stod med strakte og samlede ben, helt på tærerne, og rykkede bagud, som farten steg. Vandet rasede forbi under min ryg. Nu sker det, tænkte jeg. Lidt mere ind på skødet. Jeg blev hejst op, lidt højere op i luften, farten steg, jeg kunne falde

af med bølgerne, og nu gik det løs for alvor: Vi skød af sted, D-1 og jeg, vinden var frisket ekstra og der var hvide skumtoppe. Vi var en slags trekant, båden og mig – altså geometrisk. Riggen var det ene ben. Båden det andet. Og det tredje ben var min udstrakte krop. Det hele hang perfekt sammen, det virkede, det lod sig kontrollere, og resultatet var fart. Masser af fart! Der ude fra trapezen så jeg det hele, vandet, sejlet, stævnen der pilede over bølgerne, og sollyset der glimtede. Jeg stod med det hele i hænderne, lidt op og ned med kursen, lidt ud og ind på skødet. Fart og balance. Det var en fysisk nydelse, jeg mærkede det helt ned i maven, det var én lang jubel på skarp slør, en rus næsten fra Middelgrundsfortet og til indløbet til Svanemøllehavnen, hvor vinden blev svagere og mere ustabil. What a ride! Der fik jeg rigtig prøvet Contender. En af årets bedste sejloplevelser, en af dem der vil blive sendt i indre genudsendelser, igen og igen, igennem den kommende lange vinter.

## SJÆLDEN KOMBINATION

Lidt mere nøgternt sagt: Slør i frisk vind med en Contender er, kære læsere, en oplevelse fra sejlsportens øverste hylde. Nej, hvor er det fedt! Det er ikke noget man bare gør, båden er meget teknisk krævende, men omvendt: Hvis man ikke har noget i mod at bade og er i besiddelse af en våddragt, så er det jo bare at gå i gang. Man kan heller ikke windsurfe de første gange man får afprøvet vandkvaliteten. Og indsatsen indledningsvis bliver betalt mange gange tilbage, når man får det lært bare nogenlunde. Selv kunne jeg komme relativt hurtigt i gang, eftersom jeg har erfaring både med ror-pind og trapez – godt nok ikke i samme båd, men alligevel: Det var en fordel. For det er en sjælden kombination, at skulle hele tre ting på





Jeres skræmte medarbejder forsøger at finde balancen i let vejr. Bemærk rorpindsforlængerens længde.

én gang: Punkt ét: Være alene. Punkt to: Stå i trapez. Punkt tre: Styre båden. Men det er meget effektivt, og meget sjovt. Og så svært er det heller ikke at mestre det, tilstrækkeligt til at det virker. Måske er det lidt underligt, at ikke flere entypeklasser har forsøgt sig med samme koncept? Der er dukket engelske modeller op gennem de sidste år, hovedsagligt fra RS og Laser, men ideen har ikke fået international udbredelse i stor stil så langt. Enmandsjoller med trapez er forblevet et nicheprodukt. Men godt at de findes!

## IKKE SÅ HÅRDT FYSISK

Misforstå mig ikke: Det er ikke kun slør i frisk vind det hele. Kryds er også godt. Faktisk rigtig godt: Det virker i det hele taget noget mere intelligent at stå i trapez, end at hænge lårene i laser, undskyld kære Lasersejlere – som man jo gør i de fleste enmandsjoller. At stå i trapez er simpelthen meget mere effektivt, og meget mindre fysisk anstrengende – om end mere teknisk krævende. Man skal være i bedre træning for at sejle en Finnjolle eller en Laser effektivt i hård vind, end en båd som Contender. Og

Contenderen sejler let fra dem begge to. Den kan også plane (helt eller delvis) på kryds, men så skal det blæse lidt mere.

## TEABAG

Men hvad var det nu for noget med den ”teabag”? Vel – jeg havde hørt om det inden, men først da jeg selv fik prøvet det, forstod jeg hvor træffende udtrykket er. En ”teabag”, eller at ”teabagge”, er at sejle slør, stående i trapez, og så opleve at båden sejler væk fra dig. Du mister den, så at sige. Båden falder af med en bølge. Men det gør du ikke. Lige pludselig er dine fødder ikke på kanten mere. De hænger i luften. En meget besynderlig fornemmelse: Der hænger man så i nogle sekunder og fægter med fødderne flyvende i den løse luft. Følelsen svarer meget godt til den, en tepose må have, når den bliver dyppet i vandet, svingende for enden af en snor. Det sjoveste er dog at man dybest set stadig sejler båden – i nogle lange sekunder. Du hænger jo i trapezen, og har stadig både rorpindsforlænger og skøde i hånden. Erfarne sejlere er som regel i stand til at styre båden ind under sig igen, og få kontakt med

fødderne. Men indimellem går det altså galt. Så ender man i vandet, og trækker masten mod sig, så båden vælter. Tricket er vistnok at skære op med roret, og trække sig ind med skødet.

## VÅD, MEN STOR FORNØJELSE

Alt i alt: Contender er en våd fornøjelse, og en båd der udfordrer dit eventuelle akrobatiske gen. Men den kan, som det forhåbentlig fremgår af ovenstående, tilbyde sejleroplevelser i den ultimative topklasse. På de følgende sider kan du læse mere om, hvordan man sejler den, hvor i landet det foregår, og hvad det koster at komme i gang.

## CONDENDER

Længde . . . . .	4,87 m
Bredde . . . . .	1,5 m
Vægt . . . . .	.83 kg
Sejlareal . . . . .	10,8 m <sup>2</sup>





## CONTENDER ER 90 % TEKNIK OG 10 % TRIM. SÅ DET ER PÅ DEN FØRSTNÆVNTE AFDELING, DET ER SMARTEST AT LÆGGE HOVEDFOKUS.

På kryds handler det meget om at placere vægten rigtig, selvfølgelig ud og ind i trapez, men mindst lige så meget i langskibs retning. Fødderne skal vandre frem og tilbage: Frem når farten falder, tilbage når den stiger. I vindstødene, når du er "overpowered", gælder det om at slække lidt ud på skødet, falde af, og accelerere. Når farten er godt oppe, træk skødet ind igen og søg op mod vinden. Det hele mærkes på roret – generelt sejler man med en anelse luvgherrighed. På kryds i blæsevejr gælder det om at sejle båden, så man er "in the groove". Med det menes, at man styrer bådens gang i vandet – og ikke omvendt. Vigtigst er det at båden er i balance, dvs. at man har den helt rigtige indstilling af sværdvinklen, at man står længere tilbage, og at man har den rette tension på kicken. Ideelt set bør man styre båden ved hjælp af benene: Når pustet rammer båden og man forsøger at skære op, trykker man vægten frem på den forreste fod. Når båden er faldet af, så lægger man trykket på bagerste fod igen. Hvis man gør det rigtigt, planer båden, og man er "in the groove". Man kunne selvfølgelig også bare bruge roret til at styre med, men det bremser farten, og så kommer "groove" stemningen ikke.

På slør er det godt at stå lidt højere i trapez, jo lettere vind des højere. Her gælder ellers det samme: Så snart du planer, ryk bagud. I hård vind står man helt bagerst på agterdækket. Klassen har i en vis udstrækning beholdt de gode gamle sløreben under kapsejlads, efter-



En velkendt situation, selv for øvede Contender-sejlere. Der skal ikke så meget til. Men det er let at komme på benene igen.

som det er en kurs hvor båden både er teknisk udfordrende – og ski.. sjov.

At bomme er hverken lettere eller sværere end i andre joller, bare man husker at lægge den kæmpelange rorpindsforlænger bagud i den rigtige vinkel (for højt, så bliver den ramt af bommen, for lavt, så rammer den vandet). At lave en god vending er svært: Man skal ind fra trapez, bagom skødet-arrangementet, som er placeret langt agter – og så skal rorpindsforlængerens komme med på den rigtige side, dvs. bagom alt. Og så skal man ud i trapez igen. Gør man det stille og roligt, efter "én ting af gangen-konceptet" er det egentlig ikke så svært. Men at gøre det hurtigt og i én glidende bevægelse – det er svært! Men vigtigt, hvis man vil gøre det godt i kapsejlads. Vendingerne er dyre i en båd som Contender.

Contender har staget mast, pga. trapezen.

Trimlinerne er ellers de basale: Kick, cunningham, bomudhal. Der er ingen egentlig løjgang, kun en hanefod (line). Trimlinerne er placeret, så de kan nås og styres ude fra trapez. Hovedsagligt handler det om at trimme på kicken. Den skal groft sagt passes – ikke for meget, ikke for lidt. På kryds skal den spændes godt op, især hvis det blæser. Cunningham bruges, når båden ikke kan holdes nede. Kicken bruges en del også på slør, det letter kontakten med båden og minimere risikoen for "teabagging" (Se artikeltekst). Husk at slække den inden bomning, der er plads nok under bommen. Sværdets vinkel er også en trimfunktion, der har betydning i Contender. Man vinkler sværdet en del op på kryds – og mere, jo mere det blæser. Mange sejler med sværdet godt nede på slør og læns. Det giver mere tryk, og mere stabilitet.

(Kilde, Søren Andreasen).

## HVOR & HVOR MEGET?

Der findes to aktive Contender-miljøer i Danmark. På Sjælland er det i Hellerup Sejlklub nord for København, hvor der findes 17 både – heraf 12-13 aktive sejlere. I Jylland handler det om Århus havn. Her findes syv både, hvoraf alle er aktive sejlere. Begge steder har Contender-klubben en jolle, man kan få lov at prøvesejle. Derudover er der nogle enkelte, spredte både i Fåborg og Jyllinge, men ikke nogen organiseret aktivitet.

Contender-sejlere er ofte på vandet både til træning og aftenmatcher. Der afholdes to-tre årlige, fælles danske træningssamlinger med op til 20-25 deltagere, i 2009 skal Danmark stå for det officielle verdensmesterskab. Det foregår 25.-31. Juli 2009 i Sønderborg Yacht-Club. Ellers sejles

der stævner både i Kerteminde Hellerup, Århus, Skælskør, Sønderborg – og i det nordtyske. Der er mange Contender-sejlere i Tyskland, og en del kontakt mellem de to lande.

Klassen oplever øget interesse og vækst i disse år, selv om det stadig ikke er nogen voldsomt stor klasse i Danmark. Alligevel kan det være svært at finde brugte både. Der ligger nemlig ikke en masse gamle skrog rundt i haver og ved sommerhuse, som det er tilfælde med andre jolleklasser. Mange ønsker at finde en billig båd til 12-15.000 kr., så man kan komme billigt i gang. Men med mindre man er heldig at rende ind i en etableret dansk Contender-sejler, der skal opgradere sit grej, skal man til Tyskland, Holland eller England.

Hvis man kontakter klasseklubben, hjælper de gerne med at finde den rigtige båd.

En begynderbåd med alu-mast koster fra 10.000 til 20.000 kr. En båd med kulfibermast og i acceptabel kapsejlads-stand koster fra 25.000 til 50.000 kr. Med en sådan kan man vinde det meste. En ny båd, komplet med kulfibermast, kulfiberbom, sejl, jollevojn, presenning osv. koster 65.000 kr. Brugte sejl i god stand handles i omegnen af 2-3000 kr. Danske Elvstrøm laver nogle af de bedste Contender-sejl.

Mere info: [contender.dk](http://contender.dk)  
Den internationale Contender-klasse bor på: [contenderclass.org](http://contenderclass.org)