

Mikala

Rothe Lund

HOVEDFORLØB 2



TRYKT

SPEEDBÅDS-BOGEN

Kapitel 5

Krav til ankerplads
Husk, at det er forbudt at forlade ankerpladsen skal være udendørs og mindst 200 m fra et søkabel.

Vælg en ankerplads, der er beskyttet mod vind på en passende vandtemperatur. Der skal være svajelås på ankeret.

Ved ankring: styk båden om og ligger stille på ankerpladsen. Båden agter over – bæk evt. en passende længde (min. 10 m). Hold ved at rulle i ankeret klampe om bord.

Slæbning

Slæbetovet bør have stor bremseevne, der opretter et tovtæt, der kan holde på isen. Den skal være af en passende længde (min. 10 m). Hold ved at rulle i ankeret klampe om bord.

I snævert farvand og i havn hold i den slæbte båd. Undgå fastgøres på siden af isen.

Slæbetovet bør fastgøres i nævnte lille båd, der skal styres, fordi agterenden ikke res på agterenden. Den skal pege ret agter ud fra den styring. Vær klar til at løse uventet situation skulde der være problemer.

Grundstødning

De mest almindelige årsager til usikkerhed om bådens position er optimisme rundt om hjørner.

Ved sejls med høj fart kan båden kan blive kastet i ror. De fleste tilfælde ingen fare for fri ved egen hjælp.

Undersøg først om båden eller motortænet er såvædt det er forsvaret til seje ved du forsøger at få båden fri som båden kom ind. En god måde mindre båden synker, og l

Kapitel 6 Styring og manøvrering

Indledning

Kapitlet omhandler nogle grundlæggende principper for styring og manøvrering samt forslag til nogle praktiske øvelser i sejls med speedbåd, hvor begreberne kan indøves. Til enhver båd hører en instruktionsbog.

Du opnår kun retine med at styre en speedbåd gennem praktiske øvelser. I de følgende kapitler, læs øvelserne, og læs kapitlet igen – så får du størst udbytte af kapitlet.

Lav først de øvelser, der kan gennemføres i jævn fart uden at pløje, før du begynder på de øvelser, der kræver høj fart og planing.

Før hver sejls: Kontrollér, at båden, sikkerhedsudrustet og motoren er i orden.

Under sejls: Tag det roligt og planlæg din næste manøvre i god tid. Sænk farten, hvis du har brug for mere tid til at overveje situationen. Styren ligger i roen og omhyggeligt.

Sikker sejls i høj fart forudsætter et frit og sikkert farvand, god sigt, rolig sø og konstant udslag.

For at undgå personskader er det vigtigt, at alle om bord sidder ned og holder godt fast. Føreren skal være opmærksom på andre om bord, inden der gives gas, fx: 'Hold fast – jeg giver gas'.

Udstyr og fysiske kræfter

Gear-/gasgreb

Gear-/gasgrebet regulerer motorens arbejde – gear, gas (omdrejninger) og trim. Grebet kan stå i NEUTRAL (frigear), FREM og BAK. I FREM og BAK kan du regulere gassen ved at skubbe grebet fremad og bagud.

Frigearsikring skal forhindre utilsigtet brug af gear og gas. Pres knappen opad for at sætte motoren i FREM eller BAK. Pres knappen ned for frigearsikring og, når motoren skal ud af frigear og sæt kun i gear, når motoren er i tomgang (laveste omdrejningen). Når du skifter til frigear, skal du ikke røre frigearsikringen – den udløses automatisk, og du kan både høre og mærke, at grebet bliver låst i frigear.

Frigeargas – må kun bruges ved start. Ved koldstart kan nogle motorer have brug for flere omdrejninger for at starte. Knappen kan kun presses ind, når motoren er i frigear. Pres knappen ind, og skub motorgrebet fremad.

Fig. 6.1. Greb i gear og gas

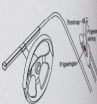


Fig. 6.1. Greb i gear og gas

Trimknop regulerer motorbenets / drejets stilling i vandet. Trimknoppen bruges til at bringe båden i balance – herom senere i kapitlet.

Rat
Speedbåde har ikke ror. Det er vandet fra propellen, der drejer båden.

Rattet er med kabel eller hydraulik (støfyldte slanger) forbundet med påhængsmotoren / drejet, og det er hele påhængsmotoren / drejet, der drejer. Det har yderste ringe eller ingen effekt at dreje rattet med motoren i frigear. Speedbåde kan kun drejes, når propellen drejer rundt.

Vær altid opmærksom på om motoren / drejet er drejet, inden du sætter i gear.

Når rattet drejes til styrbord, drejes propellen også til styrbord og slubber nu hækken (agterenden af båden) til bægård.

Det er altså ikke støvnen, der drejer, men hækken der svinger ud til den modsatte side. De fleste skader sker på hækken, fordi føreren kigger fremad og ikke er opmærksom på hækvens udsving. Sejl derfor aldrig tæt forbi andre skibe eller genstande. Dette udsving vækkes også fra lægning fra kaj samt slæbning.

Propellens virkning

Propellen består af nogle skråstillede propelblade, der presser vandet bagud og skaber en fremadrettet kraft.

Ud over den fremadrettede kraft skaber propelbladene også en siderettede kraft, **tværskibskraften**. Vandets tryk og modstand øges med dybden, så vandet yder mindre modstand på det øverste propelblad og større modstand på det nederste. Det presser propellen ud til siden, og dermed også hækken (bådens agterende). Båden drejer bedst til den modsatte side.

I højgear mærkes tværskibskraften mere tydeligt. Propelbladene drejer den modsatte vej rundt, og vandet presses fremad. Tværskibskraften trækker hækken den modsatte vej. Ved kraftige bremsemanøvrer vil hækken presses kraftigt ud til siden.

Tværskibskraften kan ophæves med dobbeltmotorer eller dobbeltpropeller, hvor propellerne drejer hver sin vej, eller med en trimtapp på antiventilationspladen over propellen.

Man må undersøge propellens virkning i den enkelte båd.

Styring og manøvrering

Øvelse: Bremsmanøvre
Sejl med lav fart. Tag gassen af, og sæt i FRI. (Frigearsikringen udløses automatisk). Vænt til motoren er i tomgang. Pres frigearsikringen opad, og sæt i BAK. Slip frigearsikringen og giv gas. Tag gassen af, og sæt i FRI, når båden ligger stille (frigearsikringen udløses automatisk).



Fig. 6.2. Hækken svinger ud under drejning

Speedbåde drejer omkring støvnen, og hækken svinger ud.

Øvelse: Sejls i lav fart med snæver plads, fx i havne

På lige strækninger: Sejl i gear og meget lave omdrejninger. Før drejning: Sørg for, at der er plads til hækvens udsving, og sæt i FRI for at sænke farten. Under drejning: Drej først på rattet stadig i FRI – båden drejer ikke endnu. Sæt derefter i FREM (giv evt. en smule gas), og båden drejer skarp og præcist. Tag gassen af og sejl videre.

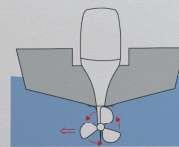


Fig. 6.3. Tværskibskraften med værestrekskræfter

Øvelse: Tværskibskraften

Sejl fremad i jævn fart med propellen i midtstilling. Sæt så motoren i FRI og BAK, giv modsat gas og se, hvilken side hækken slår ud til. Husk, at hækken slår ud til den modsatte side, når båden sejler fremad.

Speedbådsbogen

Lærebog til speedbådsprøven

Jørn Duffy Villumsen

Weilbach

Opgaven

Forlagsafdelingen hos Weilbach skulle have lavet en ny udgave af Speedbådsbogen, som skal bruges når man tager duelighedsbevis til speedbåd. Der skulle laves rettelser i samarbejde med forfatteren, udvikles nye figurer og så skulle layoutet optimeres, så bogen kunne fungerer både som fysisk og elektronisk bog.

Jeg har arbejdet selvstændigt på opgaven, i samarbejde med forfatteren og forlaget.

Programmer

Under produktionen af bogen, har jeg gjort brug af InDesign til opsætningen og Illustrator til illustrationerne.



Kernefagligheder

I mit trykte produkt har jeg valgt at fokusere på *grafisk produktionsforståelse, typografi og ombrydning og grafisk design.*

Gammel udgave

Kapitel 6

- Trim af båden**
Det er vigtigt at trimme vinklen mellem motorbenet / drevet / drevet ud (op) og ind (ned) med trimknappen på motorgrebet - se fig. 6.1.
Trimmer man for langt ind, risikerer man at sejle stævnen ned i bølgerne - se fig. 6.8. Trimmer man for langt ud, løfter stævnen sig, så båden ikke kan plane ret godt, det går langsommere, og man kan også miste udsynet - se fig. 6.9. Samtidig kan propellen komme så højt op, at den arbejder i en blanding af luft og vand, og derved går den op i omdrejninger. Det kaldes, at propellen ventilerer.
Båden skal trimmes, så stævnen peger 3-5° over vandret - se fig. 6.10.
- Trimflaps**
På nogle speedbåde kan man justere sidebalancen ved hjælp af trimflaps, som er placeret i begge sider på hækken. Uheldig sidebalance skyldes hovedsageligt vindtrykket eller dårlig vægtfordeling. Speedbåde krænger imod vindretningen ved sejlsjæds i sidevind, fordi man styrer kontra mod vindtrykket og dermed lægger båden ind i et konstant drej, hvilket får båden til at krænge - se fig. 6.11.
For at modvirke sidevind skal den luv trimflap trimmes ned - se fig. 6.12. I speedbåde uden trimflaps må man forandre vægtfordelingen.

Fig. 6.8. Drevet ind - stævnen ned

Fig. 6.9. Drevet ud - stævnen op

Fig. 6.10. Drevet trimmet - stævnen 3-5° over vandret

Øvelse: Trim og planing
Trim motorbenet ud, og giv gas til planing. Mærk, at båden har svært ved at plane og styre.
Tag gassen af, trim motorbenet ind, og giv gas til planing. Mærk, at båden har lettere ved at plane, men stævnen peger nedad. Trim motorbenet, så stævnen peger 3-5° over vandret.

Øvelse: Sidebalance
Sej med jævn fart med vinden ind fra siden ind, og giv gas til planing. Trim motorbenet og find marchfart. Bemærk nu sidebalancering og evt. trimflaps til at korrigere side.

NOTE:
Ventilering og kavitering
Selv fagfolk bruger udtrykkene ventilering i flæng - selv om der faktisk er en forskel. Ventilering kan ske, når propellen er for tæt på vand og trækker luft ned, så propellen arbejder i en blanding af vand og luft. Derved bliver vandmodstanden mindre, og motoren går op i omdrejninger.
Kavitering kan ske på bagsiden af propellen af undertryk. Forsiden af propelbladet trækker luft ned, og samtidig opstår der et undertryk på bagsiden af propelbladet. Hvis undertrykket bliver for stort, vil vandet koge og der vil komme lufthuller på bagsiden af propelbladet. Det kan skade propellen i form af tæring.

34

Ny udgave

Styring og manøvrering

Øvelse: Trim og planing
Trim motorbenet ud, og giv gas til planing. Mærk, at båden har svært ved at plane og styre.
Tag gassen af, trim motorbenet ind, og giv gas til planing. Mærk, at båden har lettere ved at plane, men stævnen peger nedad. Trim motorbenet, så stævnen peger 3-5° over vandret.

Øvelse: Sidebalance
Sej med jævn fart med vinden ind fra siden. Trim motorbenet ind, og giv gas til planing. Bemærk nu sidebalancering. Brug vægtfordeling og evt. trimflaps til at korrigere sidebalancen.

39

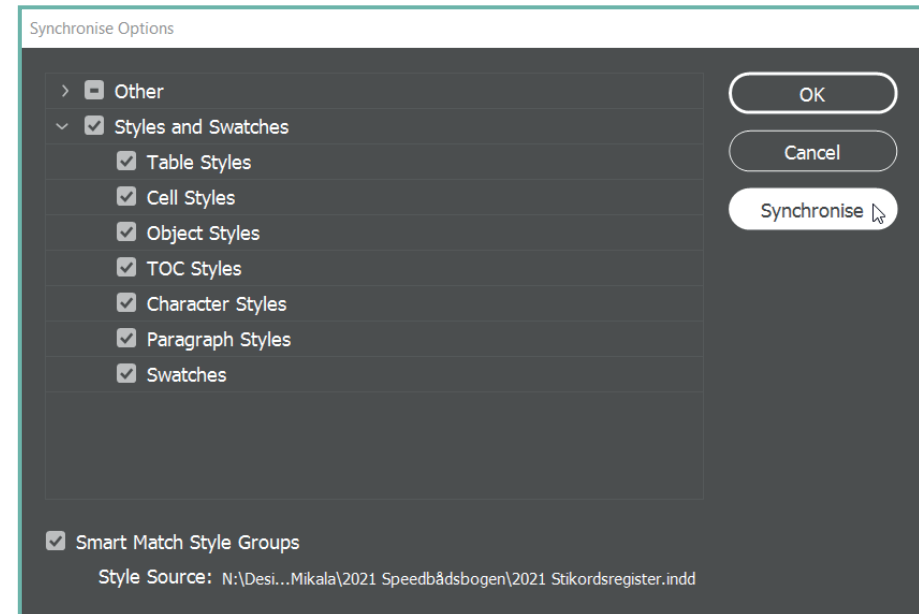
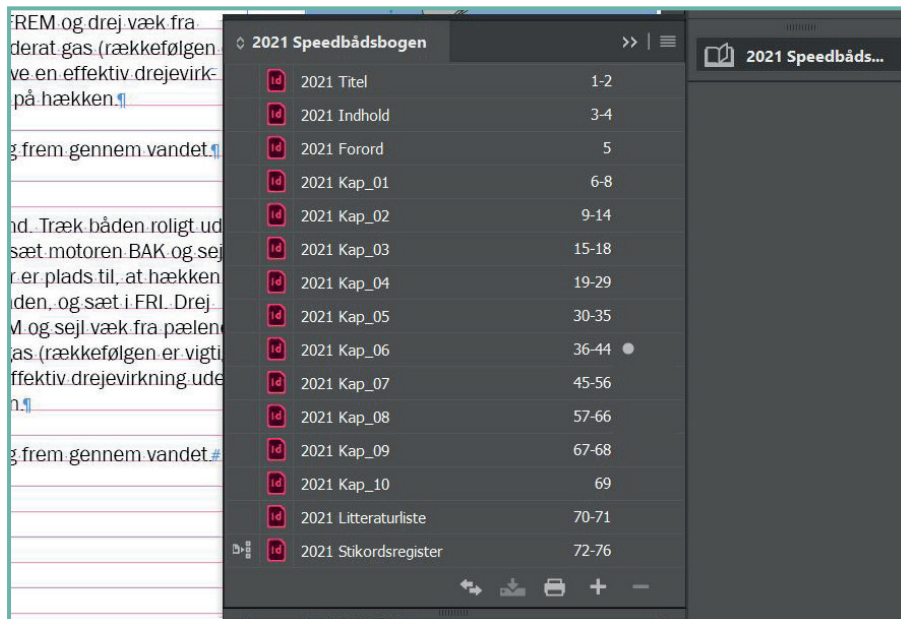
Opbygning af en bog

I udarbejdelsen af Speedbådsbogen, har jeg inddelt mine dokumenter i kapitler. Derefter har jeg samlet dem i det der hedder en InDesign Book. Hvis man så skal rette i et bestemt kapitel, behøver man ikke at gå hele bogen igennem.

Det gør man ved at gå op i **File ► New ► Book...**

Derefter tilføjer man de dokumenter man ønsker skal være i bogen.

Det smarte ved at lave en *book*, er blandt andet at sidetallene bliver opdateret automatisk og den justerer selv ombrydningen af siderne.



Man vælger et af dokumenterne i sin bogfil til at være formatkilde, og man kan til enhver tid vælge en ny formatkilde. Det betyder at hvis man laver en ændring i eksempelvis en paragraph style eller en af sine swatches, kan man flytte formatkilden til det dokument og derefter vælge at synkroniserer sine dokumenter. Så vælger man i **Synchronise Options** hvad der skal medtages, og når man så synkroniserer dokumenterne i bogen, erstattes de angivne og alle dokumenterne stemmer overens. Det kræver dog man har været konsekvent i brugen af ens farvevalg og ens navngivning.

Filhåndtering er vigtigt, når man har med store opgaver at gøre.

Udregning af ryg

For at kunne beregne rygbredden på en bog, skal man kende antallet af sider i bogen og papirets gramvægt og bulk. Informationen om papiret får trykkeriet i datablade fra deres papirleverandør.

Speedbådsbogen har disse data:

Sider: **76**

Papir: **120g** Ubestrøget Offset

Bulk: **1,19**

Formlen lyder sådan:

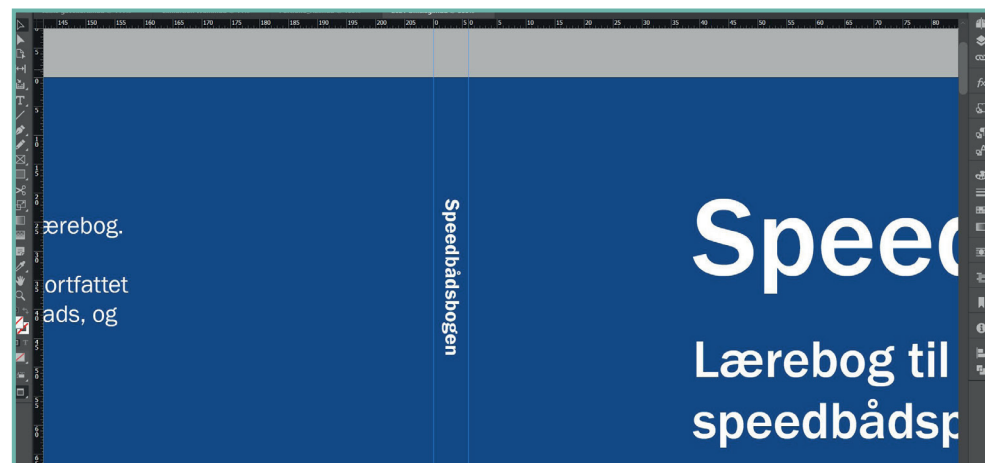
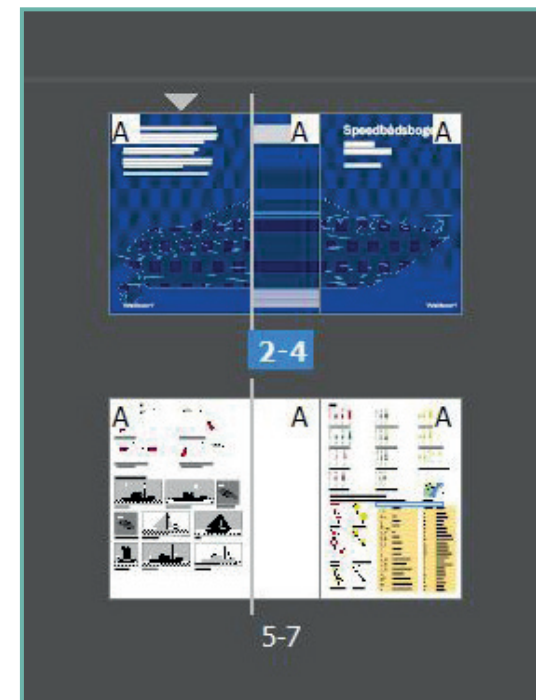
$\text{antal sider} / 2 * \text{gramvægt} * \text{bulk} / 1000 = \text{rygbredde}$

$76 / 2 * 120 * 1,19 / 1000 = \underline{5,43 \text{ mm}}$

I praksis lægges der lidt til i rygbredden, da man skal tage højde for lim og papiret der skal bruges til omslaget. Jeg fik derfor mine mål til omslaget fra trykkeriet og så blev ryggen **6 mm**.

Det er derfor altid en god idé at bede trykkeriet om at udregne ens rygbredden, for at få et mere præcist tal.

Hvis man laver 3 sider til omslaget, er det nemmere at styre bredden på ens ryg, uden at det påvirker resten.



Paragraph styles er vigtige

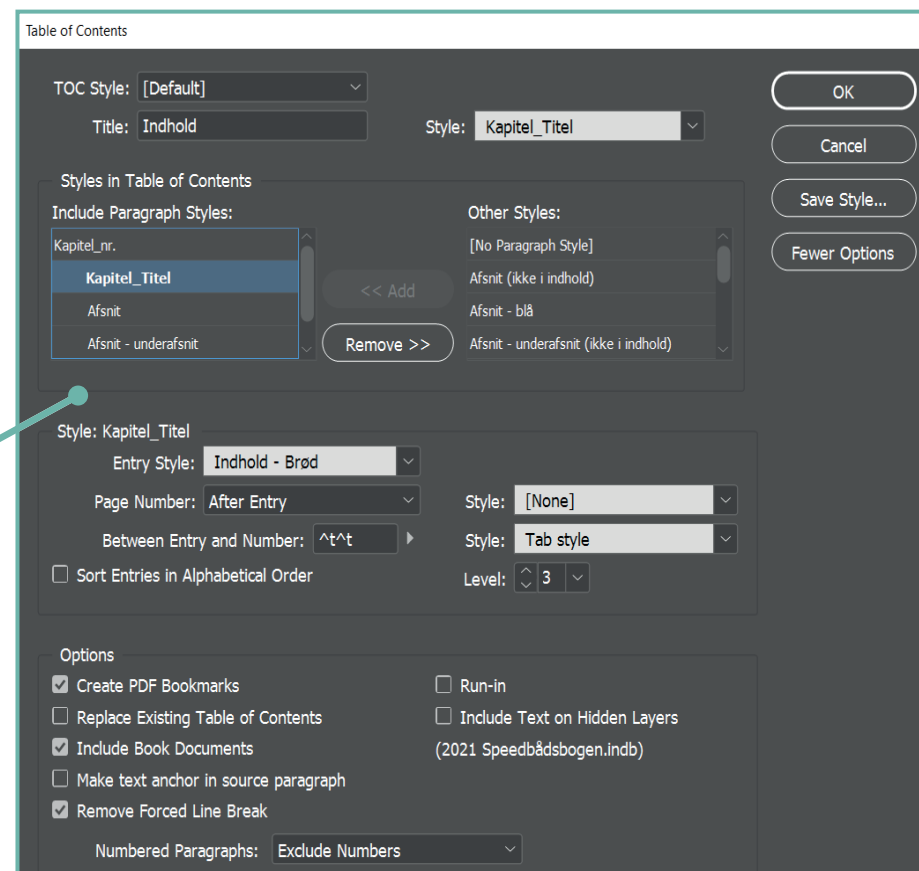
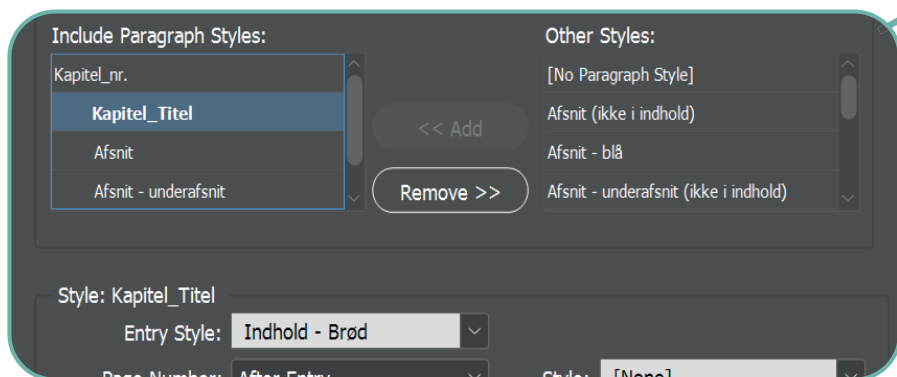
Når man har med store opgaver at gøre, lærer man vigtigheden at ens navgivning af paragraph styles skal være hensigtsmæssig og man skal være konsekvent med brugen deraf.

Processen til oprettelse af en indholdsfortegnelse, afhænger af ens brug af paragraph styles. For at lave en indholdsfortegnelse går man op i **Layout ► Table of content...**

For at lave den for hele bogen, ikke kun det dokument man står i, sætter man flueben i **"Include Book Documents"**. Titlen på indholdsfortegnelsen giver man en style, man har predefineret i forvejen.

Selve indholdet består af de styles man medtager. Dvs. hvis jeg ønsker at overskriften på det enkelte kapitel indgår i indholdsfortegnelsen, vælger jeg at tilføje **"Kapitel_Titel"**, som jeg har kaldt min style. Man giver den så en separat style, man har lavet specifikt til indholdsfortegnelsen.

På den måde kan man styre layoutet og opbygningen og hvis man vil lave ændringer, kan man gøre det efter at indholdsfortegnelsen er genereret og opdaterer den valgte style.



Layout optimering

Da man i højere grad bruger digitale løsninger, er det vigtigt at man tænker på opsætningen af de enkelte sider, med hensyn til læsbarhed. Man skal både kunne læse og forstå bogen som en tryksag, men også som en e-bog, hvor man ikke nødvendigvis ser hele siden af en gang.

Det tidligere layout var opsat i 2 spalter. Teksten og tilhørende figurer kom derfor under hinanden og man skulle rulle op og ned i e-bogen hvis man ville læse og se figuren samtidig.

Det nye layout har delt tekst og figurer op, så, de så vidt som muligt, følger hinanden. Tekst spalten er gjort breddere og fylder nu ca. 2/3 af siden, mens figur spalten fylder ca. 1/3. Enkelte steder er opdelingen brudt, hvor det gav mening. Som eksempelvis hvis illustrationen skulle have mere fokus, en gruppe figurer blev opsat som en helhed, eller et skema/tabel skulle have mere plads.

Som undervisningsbog er forståelsen af materialet vigtigt. Der er derfor tilføjet pædagogiske elementer, der er med til at fremme læsbarheden.

pr. time er vist i skemaet ved forskellige hastigheder.

Benzinforbruget i sømil pr. liter viser, hvilken fart der giver god og dårlig brændstoføkonomi. Man kommer længst (1,4 sømil pr. liter) ved at sejle 5 knob ved 2000 omdrejninger, og det er dyrest at give fuld gas – 0,5 sømil pr. liter benzin. Et godt kompromis mellem fart og økonomi er her ca. 4000 omdrejninger, ca. 12 knob, 1,1 liter pr. sømil (10,5 liter i timen). ▶

Påhængsmotor

Brændstofsysteem

Få et overblik over systemet ved at følge benzinens vej fra brændstoftanken gennem motortilslutningen. | Fig. 4.6 ▶

Sømil pr. liter

fx: distance 20 sømil
(1,1 liter x 20 sømil) + 50% reserve
= 33 liter.

Du skal selv finde brændstofforbruget for din egen motor på din egen båd.

ømil pr. liter benzin. Et
her ca. 4000 omdrejning
er i timen). ▶

Vejledende pil, der er farvekoordineret med den boks der henvises til.

Figurhenvisning, med pil mod den tilhører figur.

ing, hvis din mobiltelefon
dbyder. Dækningskortet v
ker. | Fig. 4.6 ▶

Mobiltelefon

Mobilten er en fri, privat tovejssamtale. Kun din valgte modtager kan tale og lytte, og derfor er der ingen andre, der ved, om du faktisk har brug for hjælp.

Du har kun mobildækning, hvis din mobiltelefon har kontakt med en mast fra din teleudbyder. Dækningskortet viser, hvor langt til søs mobildækningen rækker. | Fig. 4.6 ▶

Hvis du ringer **1-1-2**, vil en indbygget funktion i din mobiltelefon (**AML** - Advanced Mobile Location) automatisk oplyse din position til alarmcentralen via din mobiltelefons gps (uanset om du har tilsluttet gps'en eller ej). AML-funktionen sparer meget tid, og alarmcentralen kan endda bede dig tænde for mobilens kamera for at få et visuelt overblik over din situation.


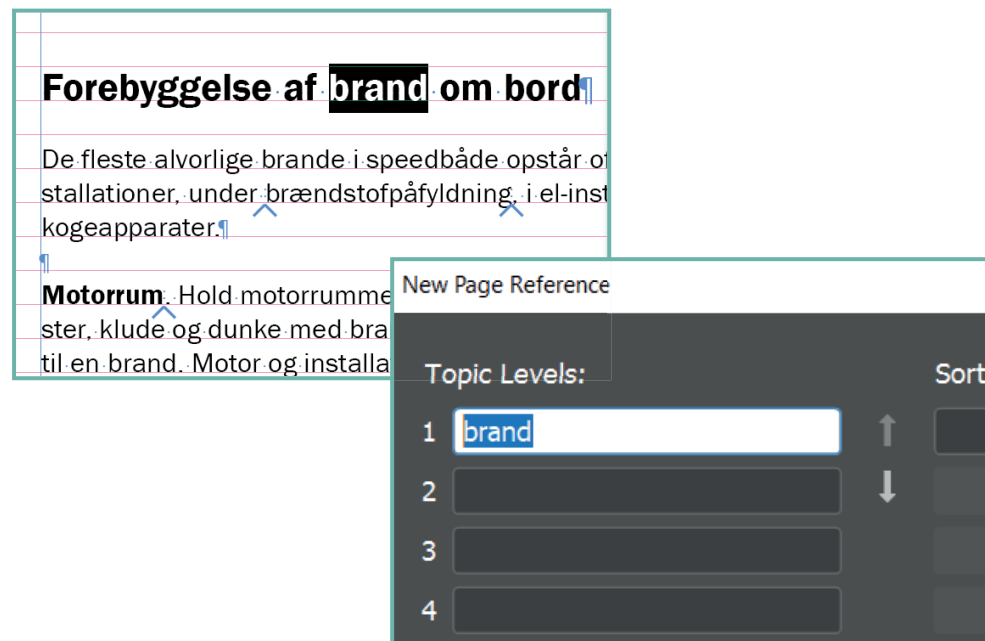
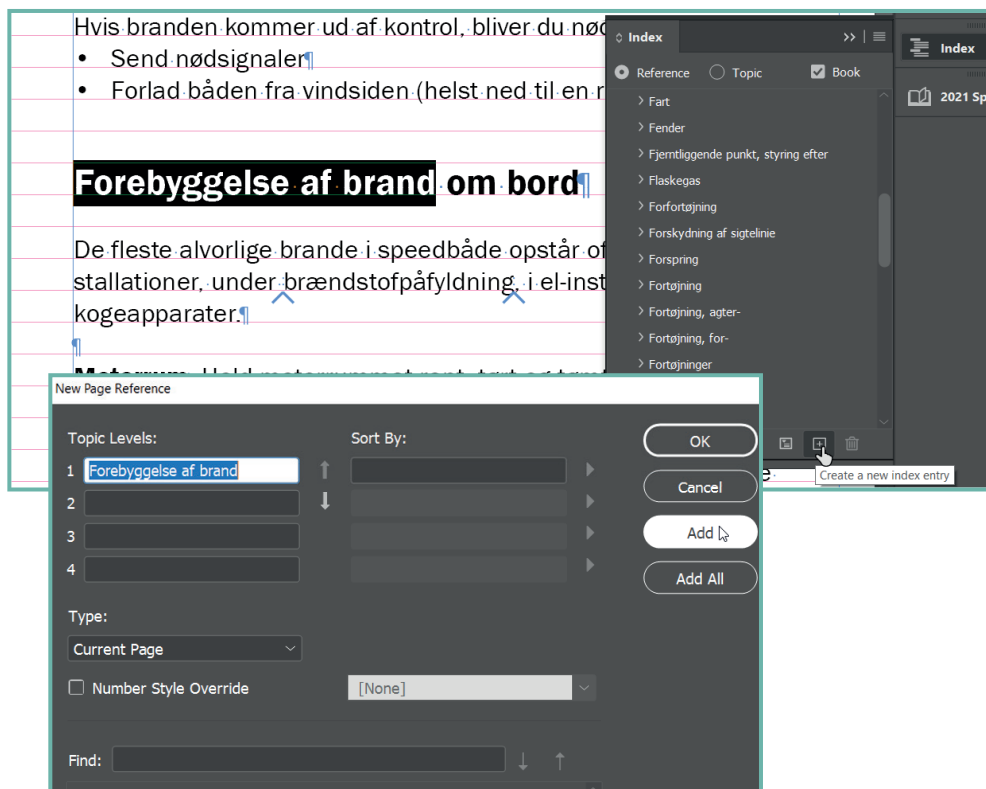


Fig. 4.6. Mobiltelefon med dækningsområde til søs (grøn = dækningsområde)

Oprettelse af et index

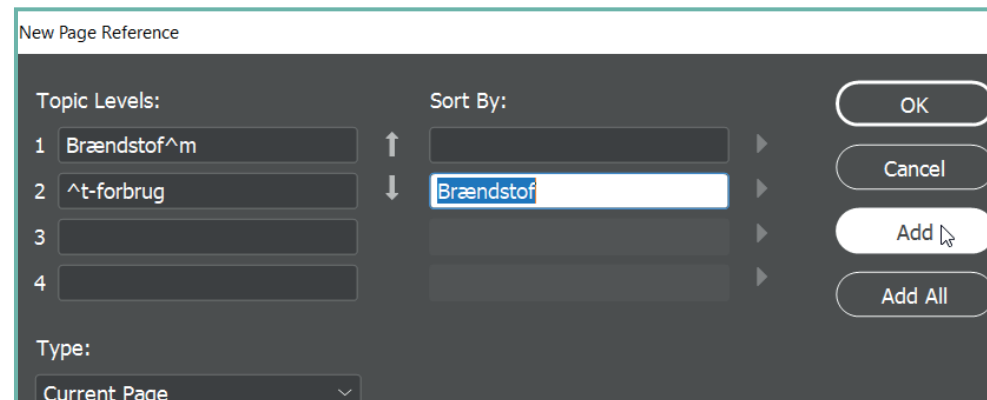
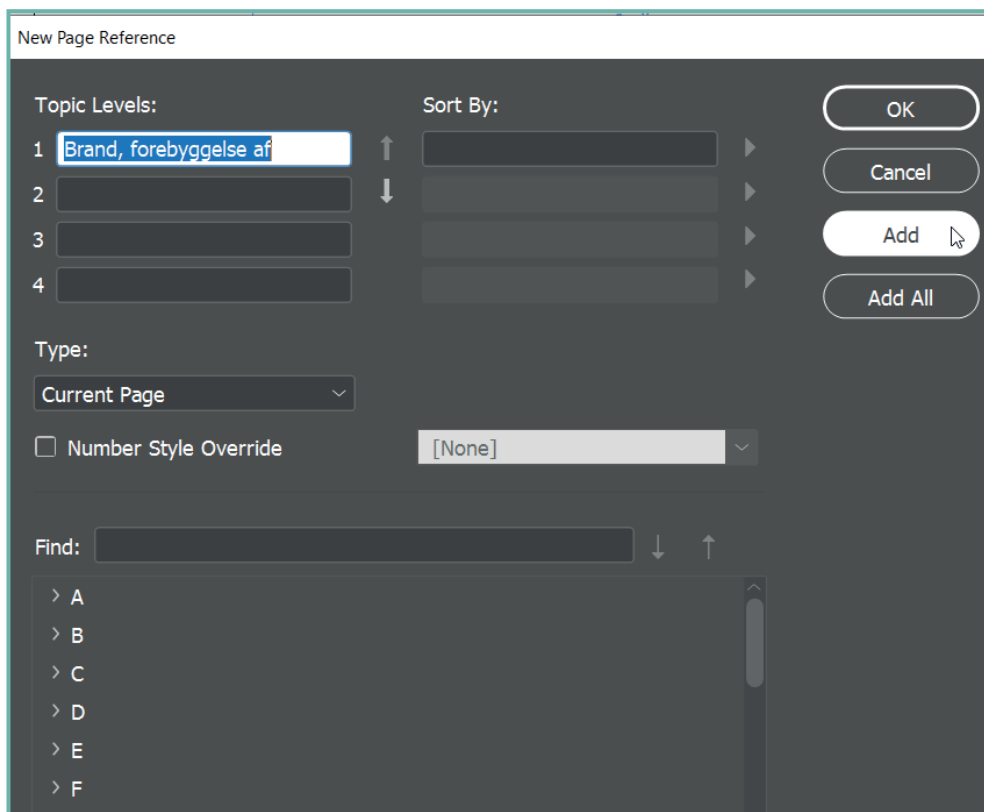
For at kunne oprette et stikordsregister, også kaldet et indeks, skal man først lave indekxsmarkører i sin tekst. Det gør man ved at markerer det/de ønskede ord og **Create a new index entry**. Derefter kan man så vælge hvordan det skal stå i registret og enten vælge **Add** eller **Add All**. Add All vælger alle tilfælde af den markerede tekst i de åbne dokumenter.



Når man markerer et ord og vælger **Create a new index entry**, tager den ordet som det står i teksten. Der skal man huske at ændre til stort begyndelses bogstav, hvis det er det man har valgt, for at indexet ser ens ud og ikke skifter mellem store og små begyndelses bogstaver.

En gang i mellem er det en god ting at nogle opslag står under forskellige stikord. Et eksempel kunne være hvis man ønskede **Forebyggelse af brand**, til at stå under **F**, men også under **B** for brand.

Det gør man med den samme selektion, men under 2 forskellige navne. På den måde hvis man leder efter information om brand generelt, kan man finde **Brand**, **forebyggelse af**.



Hvis man vil lave sit stikordsregister mere overskueligt, ved eksempelvis ord der starter med det samme, kan man lave et overemne for ordene og inddele det under samme "tag". Et ord som brændstof er der både noget generelt, men også ord der starter med det.

Efter at have markeret det ønskede ord, vælger man **1 level**, i dette tilfælde **Brændstof**. Der har jeg tilføjet et **em space**, for det ikke går sammen med det andet stikord. I **2. level**, definerer man resten af ordet. Der har jeg indsat et **tab** for at rykke ordene ind og lave en overskuelig opsætning. Til sidst skal man vælge at det skal sorteres efter **Brændstof**, så det lander det rigtige sted under **B**.

Bremsemanøvre	37
Brændstof	13, 14
Brændstof	
» -forbrug	38
» -påfyldning	17, 18
» -regnskab	9, 10, 13, 14, 65
» -slange	13
» -tank	10, 13, 14, 17
Bundart	57
Bundart	68

Nye illustrationer og farver

For at lette indlæringen af fagstoffet i bogen, har man tidligere lavet farvede kasser, med hver deres betydning. Dette står beskrevet i bogens forord.

Gul = Definitioner, regler, skemaer og vigtige råd

Blå = Eksempler, huskeregler, baggrundsstof og øvelser

Øvelserne skilte sig ikke nok ud fra de andre blå kasser, så de har fået deres egen farve **Grøn**. På den måde når man hurtigt bladre igennem bogen, har man lettere ved at finde hvad man leder efter, ved blot af afkode de forskellige farver og deres betydning.

bog for den nye speedbådsfører.

Emnerne i bogen er behandlet og forklaret sådan, at stoffet kan læses og forstås uden forudgående kendskab til sejlads. For at lette indlæringen er bogen rigt illustreret med farvelagte tegninger og farvefotos. Som læsevejledning er vigtig tekst fremhævet med gul baggrund og uddybende tekst sat med blå baggrund. Derudover er øvelser sat med grøn baggrund.

Bagerst i bogen er der litteraturliste og Web-henvisninger til supplerende læsning.

Der er lagt vægt på, at Speedbådsprøven er en praktisk prøve med et rimeligt kendskab til regler og søsikkerhed. Bogens indledende kapitler om Fartøjskendskab, Motor, Brand, Søsikkerhed, Sømandskab bør læses inden sejlads.

Gul baggrund
Definitioner, regler, skemaer og vigtige råd.

Blå baggrund
Eksempler, huskeregler og baggrundsstof.

Grøn baggrund
Øvelser

Styring og manøvrering

Trim af båden
Det er vigtigt at trimme vinklen mellem motorbenet / drevet og bådens længdeakse. Man kan trimme motorbenet / drevet ud (op) og ind (ned) med trimknappen på motorgrøbet - se fig. 6.1.

Trimmer man for langt ind, risikerer man at sejle stævnen ned i bølgerne. | Fig. 6.8 ▼

Trimmer man for langt ud, løfter stævnen sig, så båden ikke kan plane ret godt, det går langsommere, og man kan også miste udsynet. | Fig. 6.9 ▼

Samtidig kan propellen komme så højt op, at den arbejder i en blanding af luft og vand, og derved går den op i omdrejninger. Det kaldes, at propellen ventilerer.

Båden skal trimmes, så stævnen peger 3-5° over vandret. | Fig. 6.10 ▼

Fig. 6.8. Drevet ind - stævnen ned | **Fig. 6.9.** Drevet ud - stævnen op | **Fig. 6.10.** Drevet ud over vandret

Øvelse: Trim og planing
Trim motorbenet ud, og giv gas til planing. Mærk, at båden har svært ved at plane og styre.
Tag gasen af, trim motorbenet ind, og giv gas til planing. Mærk, at båden har lettere ved at plane, men stævnen peger nedad. Trim motorbenet, så stævnen peger 3-5° over vandret.

Trimflaps
På nogle speedbåde kan man justere sidebalancen ved hjælp af trimflaps, som er placeret i begge sider på hækken. Uheldig sidebalance skyldes hovedsageligt vindtrykket eller dårlig vægfordeling. Speedbåde krænger imod vindretningen ved sejlads i sidevind, fordi man styrer kontra mod vindtrykket og dermed lægger båden ind i et konstant drej, hvilket får båden til at krænge. | Fig. 6.11 ▶

For at modvirke sidevind skal den lav trimflap trimmes ned. I speedbåde uden trimflaps må man forandre vægfordelingen. | Fig. 6.12 ▶

Fig. 6.11. / sidevind | **Fig. 6.12.** Lav trimflap modvirke sidevind

Øvelse: Bremsemanøvre
Sejl med lav fart. Tag gasen af, og sæt i FRI. (Frigearsikringen udløses automatisk). Vent til motoren er i tomgang. Pres frigearsikringen opad, og sæt i BAK. Slip frigearsikringen og giv gas. Tag gasen af, og sæt i FRI, når båden ligger stille (frigearsikringen udløses automatisk).

Fig. 6.2. Hækken svinger ud under drejning
Speedbåde drejer omkring stævnen, og hækken svinger ud.

Ventilering og kavitering
Selv fagfolk bruger udtrykkene ventilering og kavitering i flæng - selv om der faktisk er en forskel.
Ventilering kan ske, når propellen er for tæt på vandoverfladen og trækker luft ned, så propellen arbejder i en blanding af vand og luft. Derved bliver vandmodstanden på propellen mindre, og motoren går op i omdrejninger. Det kan skade motoren.
Kavitering kan ske på bagsiden af propelbladet på grund af undertryk. Forsiden af propelbladet trykker på vandet, og samtidig opstår der et undertryk på bagsiden af propelbladet. Hvis undertrykket bliver for stort, vil vandet koge og fordampe, og der vil komme lufthuller på bagsiden af propelbladet. Det kan skade propellen i form af tæring.

Øvelse: Sidebalance
Sejl med jævn fart siden. Trim motorbenet til planing. Trim motorbenet rekt trim, og find midsidebalancen. Brug trimflaps til at korrigere.

Trimknapp regulerer motorbenets / drevets stilling i vandet. Trimknappen bruges til at bringe båden i balance - herom senere i kapitlet.

Rat
Speedbåde har ikke ror. Det er vandet fra propellen, der drejer båden.
Rattet er med kabel eller hydraulik (oliefyldte stanger) forbundet med påhængsmotoren/drevet, og det er hele påhængsmotoren/drevet, der drejer. Det har yderst ringe eller ingen effekt at dreje rattet med motoren i frigear. Speedbåde kan kun drejes, når propellen drejer rundt.
Vær altid opmærksom på, om motoren/drevet er drejet, inden du sætter i gear.
Når rattet drejes til styrbord, drejes propellen også til styrbord og skubber nu hækken (agterenden af båden) til bagbord. ▶

Det er altså ikke stævnen, der drejer, men hækken der svinger ud til den modsatte side. De fleste skader sker på hækken, fordi føreren kigger fremad og ikke er opmærksom på hækens udsving. Sejl derfor aldrig tæt forbi andre skibe eller genstande. Dette udsving er vanskeliggør også fralægning fra kaj samt slæbning.

Øvelse: Sejlads i lav fart med snæver plads, fx i havne
På lige strækninger: Sejl i gear og meget lave omdrejninger.
Før drejning: Sørg for, at der er plads til hækens udsving, og sæt i FRI for at sænke farten.
Under drejning: Drej først på rattet stadig i FRI - båden drejer ikke endnu.
Sæt drevet i FREM (gør evt. en smule gas), og båden drejer skarpt og præcist. Tag gasen af og sejl videre.

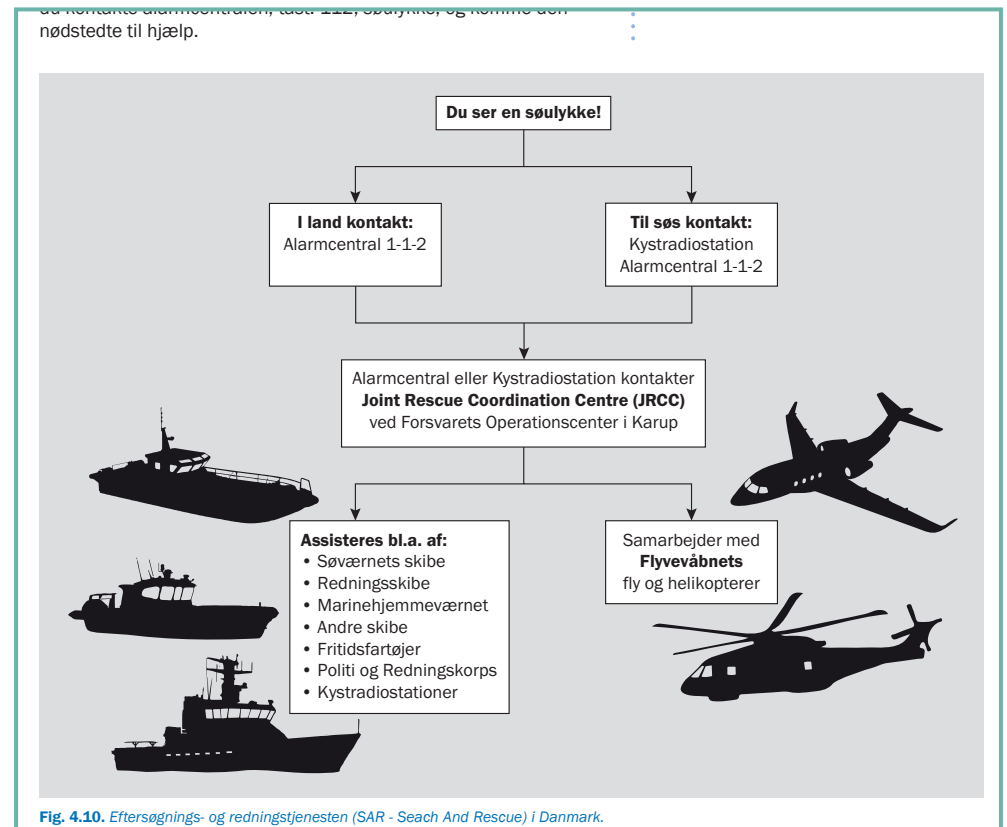
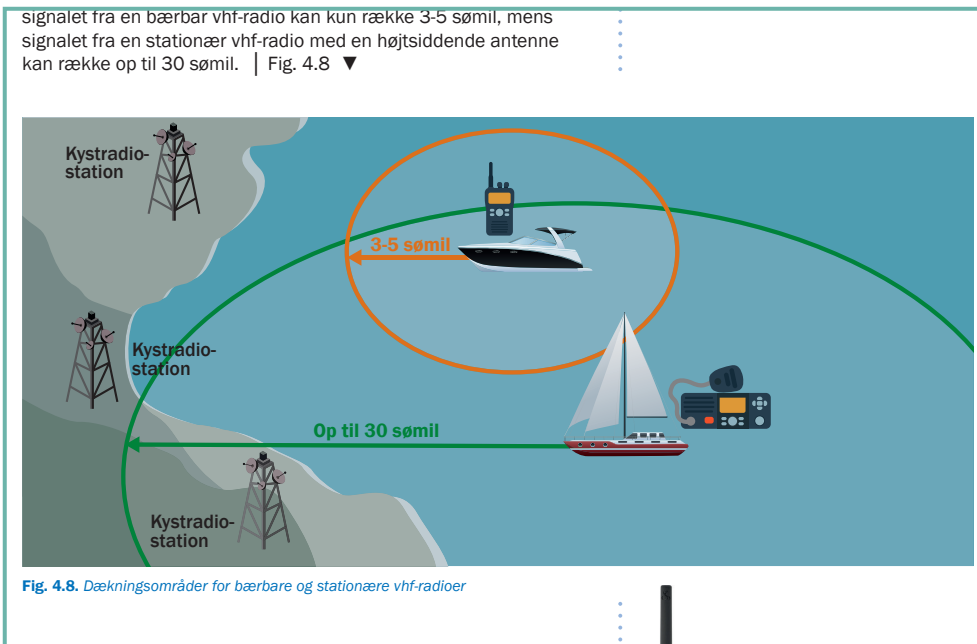
Fig. 6.3. Tværskibskraften med venstreskæret-propel

Propellens virkning
Propellen består af nogle skråstillede propelblade, der presser vandet bagud og skaber en fremadrettet kraft.
Ud over den fremadrettede kraft skaber propelbladene også en siderettede kraft, **tværskibskraften**. Vandets tryk og modstand øges med dybden, så vandet yder mindre modstand på det øverste propelblad og større modstand på det nederste. Det presser propellen ud til siden, og dermed også hækken (bådens agterende). Båden drejer bedst til den modsatte side.
I bakgear mærkes tværskibskraften mere tydeligt. Propelbladene drejer den modsatte vej rundt, og vandet presses fremad. Tværskibskraften trækker hækken den modsatte vej. Ved kraftige bremsemanøvrer vil hækken presses kraftigt ud til siden.
Tværskibskraften kan ophæves med dobbeltmotorer eller dobbeltpropeller, hvor propellerne drejer hver sin vej, eller med en trimtrap på anti-ventilationspladen over propellen.
Man må undersøge propellens virkning i den enkelte båd.

Øvelse: Tværskibskraften
Sejl fremad i jævn fart med propellen i midtstilling. Sæt så motoren i FRI og BAK, giv moderat gas og se, hvilken side hækken slår ud til.
Husk, at hækken slår ud til den modsatte side, når båden sejler fremad.

Sammen med diverse rettelser, havde forfatteren også skrevet et par nye afsnit og ønskede illustrationer dertil. Han havde selv kommet med nogle ideer og skitser, og så var det min opgave at visualiserer dem.

Til en af illustrationerne, der skulle illustrerer dækningsområder for VHF-radioer, fokuserede jeg på den faglige forståelse, over det visuelt tiltalende. Illustrationen har ikke så mange detaljer, VHF-radioerne er simplificerede, men man kan stadig afkode hvad de er og hvor de dækker.



Til en anden af dem, valgte jeg at tage nogle eksisterende billeder, lave en grov **Image trace** og rettede dem derefter til, så de stod klart og tydeligt som silhetter. Grunden til at jeg valgte silhetter er for ikke at fremhæve navne og modeller på de enkelte transportmidler, men stadig gøre det tydeligt hvilken slags skib, fly eller helikopter der menes. Det gør illustrationen tidsløs, da det ikke er forbundet til noget bestemt.

DIGITALT

BILLEDE TIL JOBOPSLAG

Grupper

Events

Hashtags, du følger

Se mere



0:00 / 1:55

Livestreaming NO-GO Bruger I også Zoom eller Teams?

Læs mere

5 · 2 kommentarer

Synes godt om Kommenter Del Send



Weilbach

815 følgere

3u ·

We are recruiting for Lead/Senior Software Developers at our UK subsidiary, [CherSoft Ltd.](#)

Are you a senior software developer who is experienced in working with Web, Desktop and Cloud technology in the .NET and Azure ecosystems? If so, and you would like to learn more, click the link below.

[#azure](#) [#recruitment](#) [#software](#) [#shippingindustry](#)

[Se oversættelse](#)



Lead/Senior Software Developer Roles

chersoft.com · 2 min. læsetid

19 · 1 kommentar

Synes godt om Kommenter Del Send

Cecilie Håkansson synes godt om dette



Henrik Vestergaard Stockholm · 3.+

Promoveret



For dry cargo operators
CleanQuote: Create a request for dry bulk
chemicals in less than 2 minutes



Er du AutoCAD-bruger?

Få ny udgave af e-bogen: 34 tips alle
AutoCAD-brugere bør kende



Invitation fra LinkedIn

Annoncér på LinkedIn. Skab nye kunder
til din virksomhed. Prøv det nu.

Om Tilgængelighed Hjælp

Privatliv og vilkår Annoncepræferencer

Annoncering Forretningsydelse

Få LinkedIn-appen Mere

LinkedIn Corporation © 2021

Opgaven

Under en snak med marketing-gruppen, blev vi enige om at lave et standart billede til brug i jobopslag på blandt andet LinkedIn.

Da Weilbach også har et software firma i England, ville det være passende at have et billede til Weilbach A/S og et andet til Chersoft.

Programmer

Under produktionen af billedet, har jeg brugt Photoshop.



Kernefagligheder

I mit digitale produkt har jeg valgt at fokusere på kernefagligheden *grafik og billedbehandling*.

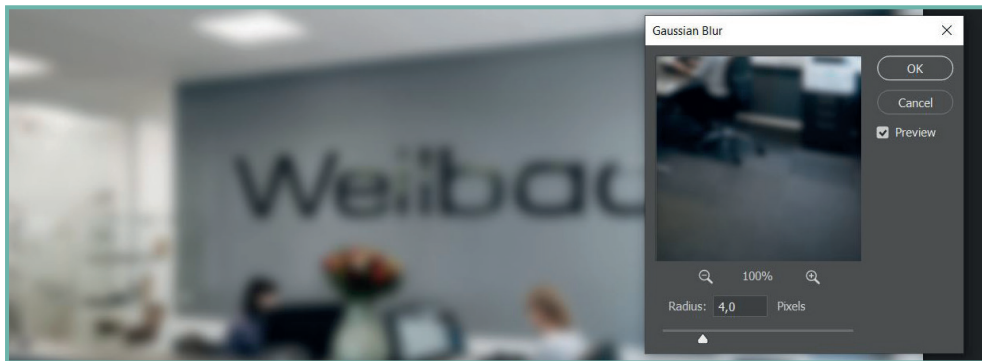
Brugte elementer



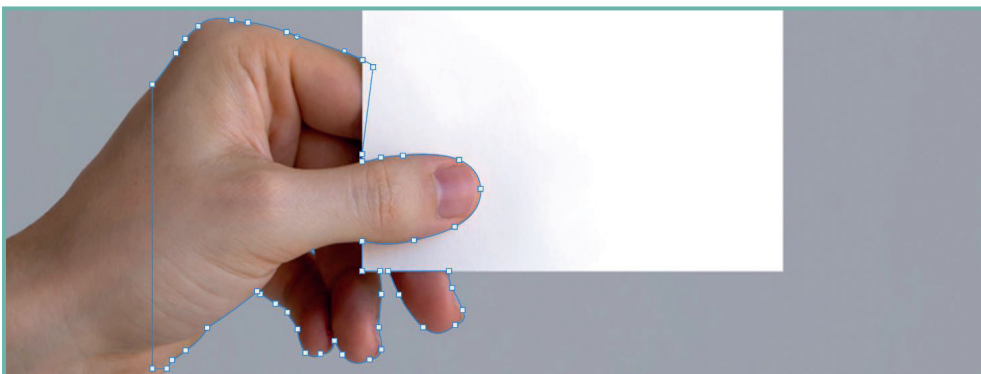
**WE'RE
HIRING**



Som baggrund valgte jeg at tage et billede af receptionen i Weilbach's Lyngby kontor med deres logo. For ikke at skabe for meget fokus på personerne, men mere en atmosfære, har jeg brugt **Gaussian Blur** til at gøre billedet en anelse utydeligt.



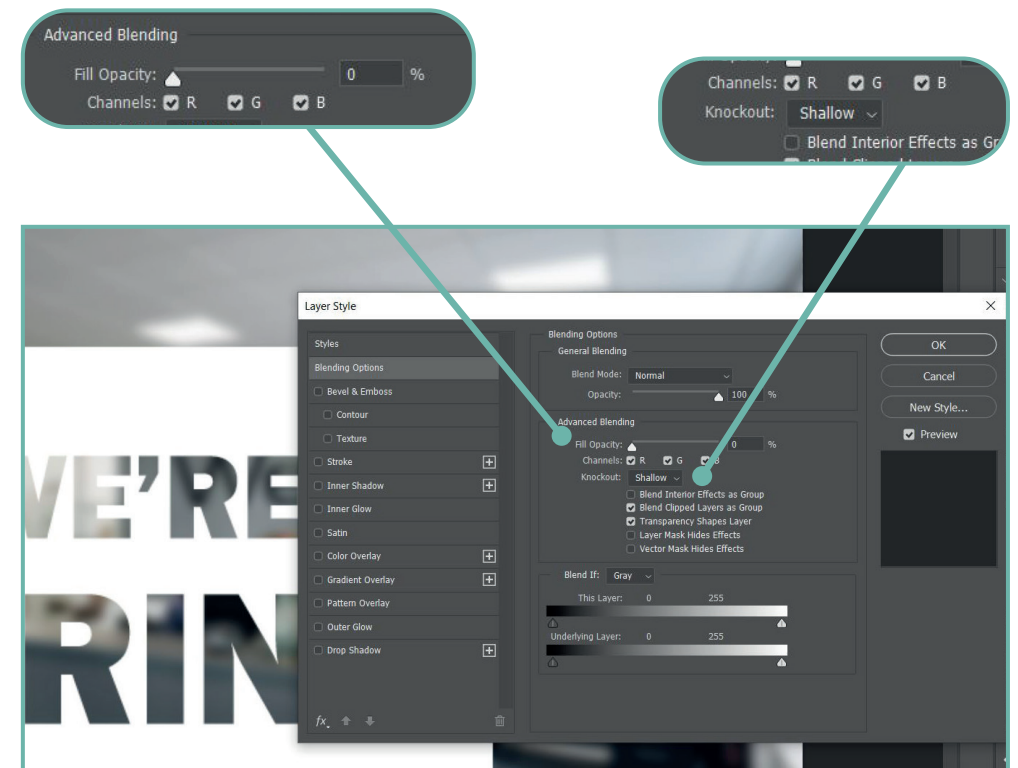
Derefter brugte **Pentool** på et gratis foto, til at fritlægge det område af hånden jeg ønskede at bruge og lavede en **Vector Maske**.



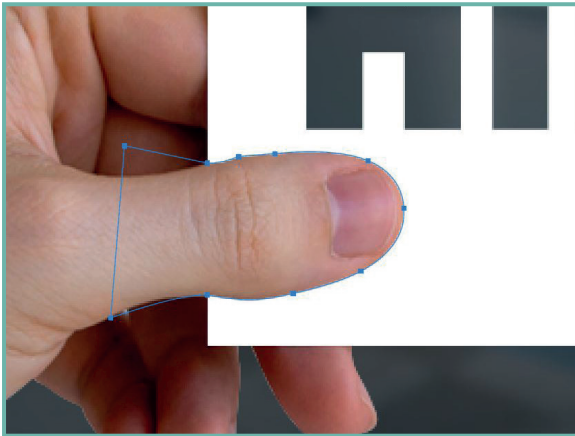
Jeg lavede min egen firkant til kortet som hånden skulle holde, for derfor at få min ønskede størrelse.

Til teksten brugte jeg fontet **Franklin Gothic (Heavy)**, da det er en god solid font, med en rimelig tykkelse på bogstaverne.

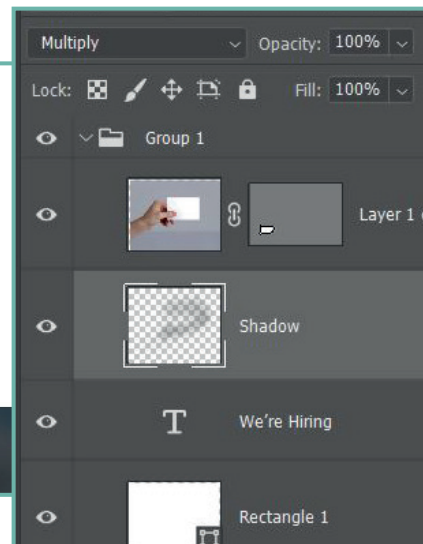
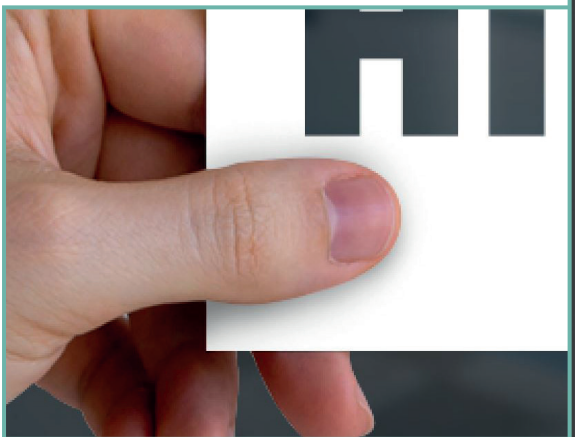
For at få bogstaverne til at "slå hul" i kortet, gik jeg ind i **Advanced Blending** og tog **Fill Opacity** ned på 0% og satte **Knockout** til Shallow.



For at få fingeren på de rigtige side, kopierede jeg laget med hånden og ændrede masken til kun at være tommelfingeren.



Jeg brugte en brush med lav **Opacitet** og **Hardness**, til at give en blød skygge og satte lagets **Blending Option** til at være **Multiply**.



Versioner

Weilbach ▶



Chersoft ▶





April • 2022