

DANSK FRILUFTSLIV



– forum for natur- og friluftsliv

Medlemsblad, nr. 78

juni 2009, pris: 40 kr.

Temanummer om sejlads





www.danskfriluftsliv.dk

Formand:

Rasmus Simonsen,

tlf. 24 45 36 10

simonsenrasmus@gmail.com

Næstformand

Jesper Lind Nielsen

tlf. 51 51 42 04

thor_dk@hotmail.com

Kasserer:

Erik Jegsen,

tlf. 64 72 26 73

jegsen@privat.dk

Sekretær:

Dieter Toftkjær Sørensen

tlf. 20 82 56 71

toftkjaer@gmail.com

Mads Brodersen,

tlf. 64 48 15 85

info@friluftsskole.dk

Webmaster:

Jacob Steensen

Jacob_Steensen@hotmail.com

Redaktion og annoncer:

Martin Johnsen (ansvarsh.)

tlf. 23 82 70 10

mbjohnsen@gmail.com

Terkel Berg-Sørensen

Mads Brodersen

Grafisk tilrettelægning:

Kristian Dueholm Jensen

tlf. 22 97 41 03

dueholm@gmail.com

Bogklubredaktion:

Martin Johnsen

bogklub@danskfriluftsliv.dk

For- og bagsidefoto:

Bård Bakke

ISSN 0909 – 0614

I n d h o l d

3 Dette nummer af Dansk Friluftsliv

4 Nyt navn og nyt bomærke

5 Relevant læring

8 Historien om den færøske båd

11 Lindelse Nor på Langeland

13 Navigation ved sejlads

15 Lidt om regler

16 En blind passager

17 Boganmeldelser

Foreningens formål

Foreningens formål er at skabe, udbygge og vedligeholde kontakt imellem personer, der arbejder med vejledning og undervisning i natur- og friluftsliv. Foreningen skal arbejde for at styrke danske naturoplysnings- og friluftslivstraditioner i samarbejde med vore nordiske nabolande med det formål at skabe harmoni mellem menneske og natur såvel som mellem mennesker.

Bladet udgives af Dansk Friluftsliv og udkommer fire gange årligt:

nr. 79	okt.	2009	deadline	1. sep.
nr. 80	dec.	2009	deadline	1. nov.
nr. 81	marts.	2010	deadline	1. feb.
nr. 82	juni.	2010	deadline	1. maj.

Annoncering:

Det er muligt at annoncere i bladet. Prisen er 1500 kr. for en hel side og 900 kr. for en halv side.

Kontakt den annonceansvarlige for yderligere information om formater og priser.

DETTE NUMMER AF DANSK FRILUFTSLIV

Af Mads Brodersen

Nærværende blad handler for en del om sejlads og det friluftsliv, der lægger sig op ad sejladsen. Vi har bedt forskellige folk om at sende stof ind under temaet »sejlads«. Denne noget åbne overskrift har i denne omgang givet det følgende udsnit af artikler.

Kun Søfartsstyrelsen har fået en lukket opgave. Denne opgave handler om reglerne der knytter sig til småbådssejlads i forskellige sammenhænge.

Ideen til bladet kom af, at der efter undertegnedes mening er et kæmpe uudnyttet potentiale i sejlads med traditionelle brugsbåde og kopier af disse. I de senere år har der været en kraftig stigning i brugen af havkajakker. Dette er i sig selv positivt og jeg bruger da også selv havkajakkerne i mange sammenhænge. Derfor kender jeg også kajak-kens svagheder. En af de mest udprægede er, at alle skal mestre fartøjet for at kunne komme med på tur. Det er efter min overbevisning ikke forsvarligt at tage på tur med fuldstændig nybegyndere. Hvorimod f.eks. en meginjolle eller lignende bådtyper (smakkejoller) snildt kan sejles af en erfaren og samtidig medbringe en mindre gruppe. (4-5 voksne) uden forkundskaber.

Altså er behovet for erfaring ikke længere møntet på den enkelte, men kan ses i en bredere sammenhæng, når vi anvender bådene.

Dertil kommer hele den unikke kultur/naturhistorie småbådene repræsenterer, deres store rummelighed i forhold til udstyr, deres varierede muligheder for aktiviteter og det sociale fællesskab og/eller den sociale træning, der ligger i at sejle en båd sammen.

Man kan naturligvis fremhæve kajak-kens fordele frem for småbådene. F.eks. kan man hævde, at kajakker er billigere i anskaffelse, de er nemmere at vedligeholde og de er nemmere at flytte over land.

Men her må jeg opponere.

Hvis vi nu tager afsæt i meginjollen, som er en moderne kopi af en smakkejolle. Den er støbt i glasfiber (hvis den er på land mellem sejladserne = ingen vedligehold), og apteret med træ, efter købers ønske. Den koster ikke mere end 5 kvalitetskajak-

ker, der kan være 5 voksne i den, der kan være to på en bådtrailer (hvis man kender fidusen med at læsse i nøddeskal). Så alt i alt er der altså ikke så langt mellem bøvlet med kajakker og bøvlet med både - i min virkelighed.

Det handler nok mere om friluftsmode, vores kundskaber som vejledere og temperament. Derfor dette lille slag for sejladsen og et håb om, at det i fremtiden vil vrimle med småbåde i de danske farvande - det var jo sådan det var. Helt ærligt, det er fedt at sejle kajak, men var det nu lige det, der var vores (DK) historie og nedarvede erfaring? For at give et praksis eksempel har jeg bedt en gruppe, der var med på tur for nylig, om at skrive lidt til bladet. Denne artikel findes længere omme i bladet.

God vind.



Foto: Bård Bakke

DANSK FRILUFTSLIV



– forum for natur- og friluftsliv

NYT NAVN OG NYT LOGO

Af bestyrelsen

FORENINGENS NYE NAVN: DANSK FRILUFTSLIV – FORUM FOR NATUR- OG FRILUFTSLIV

På årsmødet fremlagde bestyrelsen et projekt, vi har arbejdet med det forgangne år. Det har gennem en årrække været et ønske, at foreningen fik sit eget logo. Der har været flere mere eller mindre heldige forslag på bordet, men der skete først for alvor noget i sagen, da Kamille Rohde trådte til som suppleant i bestyrelsen på årsmødet 2008. Mille har tidligere arbejdet i den grafiske branche og har med hjælp fra sit netværk udarbejdet udkast til et nyt logo. Vi har i bestyrelsen diskuteret, hvad der bedst symboliserer det, vi som forening arbejder med. Hvad symboliserer arbejdet med vejledning i friluftsliv?

Vi har valgt at medtage et bredt udsnit af de naturtyper og elementer vi arbejder i, det blev til vand (bølgen), landskabet/de åbne vidder (bakkerne), skoven

(træet), den frie luft (skyerne) og ilden (bålet).

Vi har tilstræbt, at logoet som helhed bliver et enkelt og genkendeligt symbol, som vil blive genkendt der, hvor vi som forening sætter vores fodafttryk. Vi håber, at I bliver lige så glade for det, som vi er. Logoet kan ses på hjemmesiden i farver.

En navneændring har også været diskuteret gennem en årrække. Blandt andet foranlediget af at vores virtuelle platform hedder www.danskfriluftsliv.dk. Desuden er vi lidt kede af, at den naturlige forkortelse af vores navn har været dansk forum... Der er desværre andre der har taget »patent« på det brand, og vi er mange som ikke ønsker at blive set under deres faner, hver gang vi i en hurtig vending skal forklare familien, hvad det er for et møde, vi skal til i weekenden.

Dog har det ligget os på sinde, at betegnelsen eller beskrivelsen: »forum« skulle bibeholdes i vores navn, for at understrege, at vi er og vil vedblive med at være et forum. Vi vil være en mødeplads for menings-, videns- og

erfaringsudveksling for vores medlemmer. Derfor indstillede vi til årsmødet at ændre foreningens navn til: *Dansk Friluftsliv – forum for natur- og friluftsliv*. Det er til stor glæde for bestyrelsen at årsmødet vedtog navneændringen og logoet, og vi håber at det bliver til gavn og glæde for foreningen, at vi nu får et mere tydeligt navn og enkelt logo.

Tidligere har der været talt om at lave tøjmærke til påsyrning med foreningens logo. Tiden er måske løbet lidt fra den trend, så måske vi skulle arbejde på at lave en trøje (af uld naturligvis) med broderet logo.

Hvis nogle af medlemmerne er ferme på fingrene, så lover vi, at den første strikkeopskrift til en trøje med foreningens logo bliver offentliggjort i bladet.

RELEVANT LÆRING

SEJL, SAMARBEJDE OG ÆSTETISKE OPPLEVELSER - ER DET RELEVANT LÆRING?

*Af VNT studerende og underviser
Bård Bakke fra UCSyd, Kolding
Lektor i naturfag.*

Hva skal man lære når man er i gang med en pædagog utdannelsen og arbeide i naturen med forskjellige bruker grupper? Dette spørsmål opptar meg meget og er noe vi diskuterer en del når vi arbeider med det nye linjefag VNT (Værksted Natur og Teknik) på pædagog utdannelsen. Det er løpende diskusjoner om resurser og fagforståelse innen for pædagog utdannelsen, de studerende møter forventninger til akademisk vinkling, ute på institusjonen skal de pædagogiske læreplaner implementeres og flere av mine kollegaer innefor de praktisk/musiske fag savner seriøsitet og tid til å arbeide med opplevelser, erfaringer og færdigheter. Mogens Hansen og senere Bendt Leicht Madsen påpeker at læring er en kompleks størrelse med mange perspektiver. De stiller 4 temaer opp for læring som vi kan bruke som en analyse av hvordan vi kan arbeide med læring hos barn, unge og alle oss andre. Læring handler om »at kunne« det å mestre noe, bli god til noe – utforske verden og tilegne seg kompetencer. Så er det vesentlig »at oppleve« få noen utfordringer, prøve noe som man ikke helt vet hvordan man mestrer – ha kroppen i spill og få nye inntrykk.

Vi skal også huske »at nyde« gi oss tid og lov til å sanse vår omverden smake, dufte og føle hva som er omkring og innen i oss. Det siste tema handler om »at forstå« – hva er sammenhengen eller meningen i det vi gjør og hva vi kommer fra, eller hvorfor er vi her og gjør de ting vi gjør. (Hansen, M 2003, Madsen, B.L. 2008)

Som et element i VNT undervisningen har jeg i samarbeide med Mads Brodersen arrangert seile forløp på Gamborg fjord. Vi har seilet meginjoller og en større smakkejolle samt arbeidet med reje strygning og fiskeri. Seil jollene har blitt brukt som transport middel i forhold til å være på tradisjonell høy skandinavisk friluftsliv tur med overnatning i Lavvu eller Gapahuk, mat på bål og leir hygge. Seiladisen i jollene gir mulighet for at de studerende får erfaringer med de 4 ovenstående temaer og for de fleste er det en ny opplevelse som gir mulighet for refleksjoner og analyse over læring, specifikt i forhold til seiling – herunder knop, det å manøvrere en båt med seil og avlesning av vind og bølger. Mere overordnet læring i forhold til å være en gruppe i en anderledes kontekst med et kulturhistorisk perspektiv. Meginjoller og andre smakke joller har jo vært transport middel og arbeidsredskap i flere tusen år i de indre danske farvann, det gir da et vist historisk vingesus over aktiviteten.

Her følger noen av de studeren-

des opplevelser av å være med på en 3 dagers tur i maj 2009:

»Det er svært å finne ord, der dekker, hvor eventyrlig smukt det er å seile for seil. Med ét tager naturen over og får på en befriende måde indflydelse på ekspeditionen. Man glemmer helt tid og sted og finder sig selv siddende dybt betaget af solens stråler i det sølvglinsende vand, sejlenes blafren når kursen ændres, den skiftende varme og kølighed på ens hud, bølgenes saglige vuggen, den forunderlige brusende lyd fra vandet når vinden fylder storsejlet, det smukke syn af marsvin der en kort stund bryder vandoverfladen, det fantastiske farvespil inde på land, de nyudsprungne bøgetræer stående i kontrast til rapsens højgule farve. Det er så fredfyldt, idyllisk og berigende at give sig hen.« (Marianne)

»Det handler om at overskride grænser. Det var grænseoverskridende, sjovt og spændende på én og samme tid! Det var 2 dages overnatning, samarbeide og en masse seilads i en lille Meginjolle! Jeg har aldrig prøvet at seile som sådan, så det var lidt vildt at tænke på, at jeg skulle ud og seile rundt midt i Lillebælt med andre studerende, som heller ikke havde den vilde erfaring. Jeg var faktisk meget utryk og begyndte at få lidt ondt i maven, som tiden nærmede sig, men det handlede jo om at vende den utryk og se det fede ved situationen (hvor

tit vil jeg lige få denne oplevelse tilbudt?) Ikke bare det at sejle, men det sammenhold vi får ved at opleve det her sammen. Jeg fik svømmevesten på og ud i en jolle; jeg overskred grænse nummer 1. Det viste sig, at det ikke var den største grænse, der skulle overskrides på denne tur for mig. Vi kom til Fænø Kalv; en ø uden noget toilet!! Ja dét var så udfordring nummer 2, og klart den største for mig! Hele turen handlede for mig om at overskride egne grænser eller i hvert fald flytte dem! Det allerbedste ved denne tur var oplevelsen.

Det var så fedt at prøve at være sammen med nogle i 2 døgn, det var jo lidt anderledes end at tage i biffen 2 timer en aften. Vi

var 'låst fast' på hinanden i de timer, vi var ude at sejle, hvilket gjorde man fik set nye sider af hinanden. Jeg fik overskredet nogle grænser og er virkelig glad for jeg tog med!» (Birgitte M)

»Der er en vis stilhed, når man sidder i sådan en megin jolle. Det giver ro og tid til at tænke, samtidig med at man skal arbejde sammen. Ens krop fyldes med en følelse af fred, man har ikke brug for at tænke på alle de problemer, man måske har - for man kan ikke gøre noget som helst, når man sidder ude midt i vandet. Man bliver på en måde nødt til at være afklaret med, at man skal være i nuet, og se og være i den kontekst man er i.« (Anette)

Det å »være i det« og selv prøve og fejle, under sikre rammer, er et verdifuldt tema som mine erfaringer og de evalueringer vi har med de deltagende studerende fremhever. Det gir et stort udbytte faglig, socialt og personlig for de studerende som er med i denne form for friluftsliv. Det gir innblik i det å tilegne seg noe nytt, og konteksten er veldig god i forhold til å diskutere, hvordan vi kan arbeide med forskjellige faglige aspekter av VNT undervisningen. Omgivelsene og opplevelsen av å »være i det« har en æstetisk verdi og stort inspirations potentiale. Der er masser av teknikk i å få en jolle til å bevege seg, som man gjerne vil, under sejl eller med årer. Natur og friluftsliv kan diskuteres ut fra hvilken målgruppe vi har med, hva er lærings målene – natur og miljø, social adferd, eller kultur forståelse. Sist, men ikke minst, er der god mulighet for å reflektere over egen rolle og læring om seg selv. For eksempel hvordan vi fungerer i pædagog rollen i praksis, hva er vi inspirert av når vi er i samspill med andre – vejleder, medopplevende, instruktør eller kontrollør.

REFERENCER:

Værksted, natur og teknik. 2007. Achton, O. Dinesen, B. Gaarde, B. Hansen, T. og Madsen, B. L. Kroghs Forlag.
 »Børn og natur – hvorfor og hvordan? – om naturfaglig dannelse for børn og unge. 2003. Redigeret af Jørgen Løye Christiansen, Trine Hyllested, Søren Nielsen, Albert Chr. Paulsen, Birthe Petersen, Udgivet af CVU Sjælland i 2003.



Foto: Lars Andersen, Bård Bakke og Kristian Dueholm Jensen



HISTORIEN OM DEN FÆRØSKE BÅD

Af Ólavur á Heygum

OMKRING ÅR 850 UDVANDRER VIKINGER FRA NORGE MOD VEST, HVOR NOGLE BLIVER FASTBOENDE PÅ FÆRØERNE. DE SEJLEDE I ÅBNE SKIBE, LIGESOM BÅDENE PÅ FÆRØERNE HAR SAMME SPRING OG FORM. MENNESKETS EGENSKAB TIL AT OMSTILLE SIG HAR ALTID PRÆGET UDVIKLINGEN TIL AT KLARE SIG I DE GIVNE OMGIVELSER.



FÆRINGERNE VIDEREUDVIKLER VIKINGESKIBET

Ætlingene, (efterkommere) fra de første vikinger, måtte bygge deres både med et meget ringe råmateriale. Træer vokser som bekendt ikke op til himlen og slet ikke på Færøerne. Det er det våde fugtige klima, som giver træer meget dårlige betingelser for at gro. Man vidste fra Norge, at da man skulle lave tolde (åregaffer), så fandt man træ med delte grene i en V-form. På Færøerne havde man kun det træ, som drev ind som drivtømmer fra ishavet og som var drevet ud fra de russiske floder og ud til havet. Man savede møjsommeligt drivtømmeret ud i planker. Tolden var lavet af eg med slidskinne på lønningen og slideplader på årerne. Kølen savede man i kileform og tre dele, så afpassede man den til, at den fik det spring, som er kendetegnet for færøbådene. Det viste sig så også

at være en fordel, da et stævne blev knust ved en uheldig manøvre i klipperne, ja så kunne man nøjes med at skifte den del af stævnet, som skaden var på. Toldene og slidepladerne går som regel hurtigt op i slitage, så man havde altid en reservetold eller åreplade på færøsk (árakeytar).

BÅDEN SOM TRANSPORTMIDDEL OG TIL FISKERI

Overalt, inden der kom veje, var båden det eneste transportmiddel for at færdes imellem øerne og i lange fjorde. Der er endnu nogle helt gamle handelspladser med bygninger. De lå altid helt nede ved stranden, så da bådene kom for at handle, var der ikke ret langt at bære proviant og andre vigtige gøremål. Fiskeriet blev efterhånden det vigtigste hovederhverv, hvortil færøbåden var helt unik. Dens sødygtighed og manøvremlig-

heder er helt fantastiske. Man kunne manøvre den helt tæt til kysterne og afpasse bølgerne, så man lynhurtigt kunne få den op på land, inden den næste bølge fik fat i den. Men var man uheldig blev en sådan båd knust til pindebrænde. Det var som regel også dygtige søfolk, som vidste hvad de havde med at gøre. Man kan nok sige, at færøbåden, indtil fiskekutterne kom sidst i attenhundredetallet, var det fartøj, som holdt liv i de små hjem på Færøerne.

På et tidspunkt i tyverne begyndte man at installere indenbordsmotorer i færøbåden. Deraf benævnelsen »Instalerin-gur«. Disse både blev bygget en hel del kraftigere med spanter og borde, for at kunne tåle rystelserne fra motoren. Denne type har været brugt helt op til nyere tid. Da så glasfiberbådene indtog markedet, og dermed alle fiskerbåde til kystfiskeri på Færøerne, findes der nu meget



få maskindrevne færøbåde til-
bage.

KAPRONINGSBÅDEN PÅ FÆRØERNE

Man mener, at kaproningen op-
stod, da man i gamle dage mød-
tes i Nolsøfjord på vej ind til
Thorshavn for at handle. Unge
mennesker dengang havde også
kappestrid i årerne og kunne
ikke modstå fristelsen for at se,
hvem der kom først til Thors-
havn. I 1933 blev Færøernes
Roforbund stiftet og de havde
kaproning flere steder, hvor de
til sidst i Thorshavn ved Olai-
dagen 28. juli afholdt finalen for
de færøske mesterskaber. Det gik
hårdt for sig en gang imellem:
Min far fortalte en gang, da han
deltog om at vinde 5. ejerpokal
på rad, at de var faret vild i tå-
gen og fik en længere rotur end
ventet. De roede som gale, og i
kampens hede var bukserne gle-
det ned om bagen. Rorsmanden
piskede dem frem og gav ordre
til, at man først måtte trække
bukserne op, når de havde pas-
seret målstregen - ellers ville de
blive smidt over bord. De roede
med bukserne nede til målstre-
gen og vandt.

KAPRONING MED FÆRØBÅDE I DANMARK

I 1987 fik jeg den ide, at det
kunne være sjovt at prøve med
kaproning i Danmark med
færøbåde. Jeg var på det tids-
punkt medlem i en af hjem-
stavns foreningerne i Danmark
samt medlem med lystbåd i
Hundige Bådeklub. Hundige
havn var med på ideen. Jeg fik
så en aftale med Hedin Mor-
tensen fra Færøernes Idrætsfor-
bund om, at de ville organisere
lån af færøbåde. Så en dag i maj

1987 stod 4 stk. 8-mannafard
lånt gratis fra færøske roforenin-
ger og fri transport med Faroe
Ship. Der blev etableret et træ-
ningsprogram i 3 uger imellem
forskellige herboende færing-
er ligesom en del studerende også
var med. Det blev simpelthen
alle tiders scoop med ca. 2000
mennesker som tilskuere. Efter-
følgende samme år blev forenin-
gen Neystid i Ishøj stiftet med
undertegnede som formand.
Således er det blevet til en tradi-
tion at holde stævne her i Ishøj
havn en gang om året. Senere er
der kommet flere foreninger til,
hvor der også afholdes stævner.
Her en oversigt for i år:

- Tvørabátastevnan, Køben-
havns Nordhavn, 30. maj
- Færø Regatta, Ishøj havn, 13.
juni.
- Knørrur Regatta, Sydhavnen,
29. august.
- Færøforeningen Sorø Sø, 12.

september.

- Deltagelse til Vetranbåtdagen
i Karlskrona, 28. juni.

Man kan blive medlem i alle
roforeningerne. 10-mannafa-
ret har følgende hjemmeside:
www.tvorabaturin.dk og klub-
hus på Vesterhavsvej i Køben-
havns Nordhavn

Da jeg var ansat i kriminalfor-
sorgen, som fængselsfunktionær,
arrangerede jeg flere roture med
foreningens 10-mannafar. En
gang lånte vi sejlførende færø-
både fra Vikingeskibshallen og
gennemførte kaproning (omtalt
i 2 Nyt i kriminalforsorgen 12,
årgang 4/99).

Så får I ikke mere for den 25-
øre, som alligevel ikke kan bru-
ges i dag.



Foto: Ólavur á Heygum

LINDELSE NOR PÅ LANGELAND

Af Lars Andersen

Som ny medejer af en fin gammel Limfjordssjægte skulle jeg på dagsfart med min medejer, Inga, en stovt tidligere grisebonde fra en fin gammel familiegård på Sydlangeland. Hendes sejlads-erfaring gik mest på havkajak og robåd, 4 med styrmand, så det var begrænset, hvad hun vidste om at sejle for sejl.

I en mild søndenvind stævnede vi ud fra Ristinge Havn og sejlede nordpå, ud ad det gravede løb. Kort efter, at vi havde passeret den nordligste bøje i løbet øgedes farten mærkbart, og vi skød nordpå med en, for den gamle stive træbåd, forbavsende god fart. Mens vi sejlede, fortalte Inga om de forskellige gårde inde på land og lidt om folkene i dem. Hun var forbavsende velbevandret i de lokale historier, selv om hendes eget sted lå mere end 10 km derfra. Efterhånden blev Strynø større og tydeligere, og vi snakkede om, hvad vi skulle videre på turen.

Da klokken allerede var ved at være mange, blev vi enige om, at vi ville vende om og prøve at nå hjem til Ristinge endnu i dag. Og som sagt så gjort. Vi vendte »Suleima« og satte kursen så sydligt, som vi kunne for vinden, hvilket ville sige ret imod det sydøstre hjørne af Strynø. Vi holdt ret på hjørnet og gik ind til 2 meter vand og vendte så kalorius. Første gik det ikke, så vi måtte den anden vej rundt og lave en bomning. Ikke nogen fin vending. Lidt voldsom og med lidt voldsomme rulninger. Der var noget at *arbejde med*, snakkede vi om. Så satte vi kursen mod det nordvestre skovhjørne af Lindelse Nor, hvor kabelbåken til Strynø-kablet stod placeret. Det var det sydligste vi kunne gå, hvilket ikke var særligt højt på vinden. Efterhånden som vi sejlede over strædet, kunne vi ikke engang holde skovhjørnet oppe. På 2 meter vand på Langelands-siden vendte vi og denne gang på den rigtige måde. Men stor var vores overraskelse, da vi nu havde det samme sydøstre hjørne af Strynø som mål for vores nye kurs. »Hvad fanden er der galt«, sagde jeg, men vi sejlede troligt videre derudad.

Efter at have sejlet frem og tilbage mellem Strynø og Langeland i længere tid (man kommer til at



tænke på en gammel sang fra Fanø), fandt vi langsomt ud af, at vi drev - nordpå. Væk fra Ristinge og op imod Rudkøbing. Med pæn fart faktisk. Det havde vi nu ikke meget lyst til, så vi besluttede os for at vende »Suleima« og sejle hende ind i Lindelse Nor, for dog ikke at drive længere nordpå end nødvendigt. Så måtte vi se at skaffe os hjem, så godt vi kunne, og så sejle skibet hjem til Ristinge en anden dag.

Kort efter at vi havde entret ind i Lindelse Nor, flovede vinden først hen og siden lagde den sig aldeles. »Hvad gør vi nu« spurgte jeg Inga. »Det ser ikke ud til at der kommer vind mere før aftenbrisen, og det er der 4 timer til.« »Jamen vi har da årer«, svarede Inga resolut. Som roer i Rudkøbing Roklub var det den naturligste ting for hende, at begynde at ro et seks meter langt tungt klinkbygget træskib med sejl. Jeg håbede stadig på vind, men Inga tog en af vores fine nyindkøbte træarer frem og satte den i åretolden forrest ved masten. Og langsomt fik hun fart i skibet. Da det gik op for mig, at konen havde fat i noget fornuftigt, pakkede jeg sejlene sammen og satte mig til at ro ved den bagerste åretold. Og så gik det fremad. Vores patent af et autopilotsystem holdt kursen, sådan nogenlunde og Inga og jeg drev på årerne og båden skød snart en god fart. Vi snakkede om, hvilken af de mange vige på sydsiden af Lindelse Nor, vi skulle vælge til at lægge båden for svaj i, og valgte at gå på vestsiden af Lindø, hvor der går vej helt til vandet.

Pludselig lød der larm, og rundt om et lille næs kom der to vandscootere strygende for høj fart. De havde set os komme roende og ville hen og studere os nærmere. Rundt og rundt om os sejlede drengene, mens de nød deres fart og deres fartøjer.

Snart vendte de næsen sydpå mod kysten, hvor vi kunne se røg fra en grill og havebord og parasol slået op på en helt ny badebro, der skød ud fra land. De voksne, sikkert drengenes forældre, sad og nød aftensolen og stegte bøffer på grillen til aftensmad. Herligt, men ikke for vore sultne maver, desværre. Da vi var på prajehold af broen, fortalte vi om vores »ulykke« og spurgte dem, om vi kunne få lov til at lægge båden for svaj ud for deres strand. Og det fik vi heldigvis lov til. Snart vadede vi i land med vore tasker og vort grej. Vi ville ikke efterlade noget andet end sejlet, så vi måtte gå flere gange for at få det hele i land. Heldigvis var vandet lunt her i bugten og det var sommer og vindstille, så humøret var rimeligt højt. Vi fik snart ringet efter en bil, og så gik det hjem til aftensmad og en lang snak om, hvorfor vores første sejltur gik så galt.

Senere forsøgte vi at sejle »Suleima« hjem i alt for meget vind, men måtte opgive og lægge hende for svaj igen, denne gang på den østre side af tangen til Lindø. Og igen måtte vi ringe efter en bil i utide. Et par dage senere kom der en sommerstorm, som rykkede ankeret løs fra bunden og drev »Suleima« helt ind på stenene i bunden af den inderste vig af Lindelse Nor, hvor hun fik et grimt skrab af at ligge og gnubbe på stenene en hel nat. Til sidst fik vi hende endelig bjerget, sat sejl og for en frisk nordvestbrise sejlede vi den fineste tur helt tilbage til Ristinge Havn, hvor fiskerne grinende tog imod os. »Hvor har I dog været hele ugen«, spurgte Freddy med et stort smil. De vidste det godt, de skiderikker, for fiskerne på Ristinge ved det meste af hvad der rører sig i hele det Sydfynske Øhav.

Foto: Lars Andersen



NAVIGATION VED SEJLADS

Af Lars Andersen

Sejlads er en herlig form for friluftsliv. Guderne siges at mene, at »den tid man bruger på sejlads ikke medregnes i ens livslængde, men lægges gratis til«. Så skønt er det at sejle på de blå bølger. Men engang imellem er det rart at vide, hvor man befinder sig, derude. Til den brug har vi navigationen.

Fra gammel tid har det sejlende menneske altid haft behov for at kunne navigere. I den simpleste form er det blot, så præcist som muligt, at finde ud af, hvor man er netop nu, og hvilken vej man bevæger sig og med hvilken hast. I en båd i dagslys og klart vejr på kendte vande er det nemmest. Jeg er her. Jeg ved at det erfaringsmæssigt tager x antal timer at komme i havn herfra og hvis vejret holder, er jeg hjemme ca. kl. xx. Men der skal ikke så meget til, før behovet for andet en ens erfaring, synet og uret ikke rækker til at bestemme ens fart, retning og forventet ankomst. Tåge, mørke, strøm eller stærkt ændrede vindforhold kan hurtigt forstyrre sejlerens hensigt og ønsker, samt hans viden om, hvor han er på vej hen. De naturgivne forhold kan vi som sejlere ikke ændre på, og har man ingen motor på båden, må man give sig i elementernes vold, eller sejle til nærmeste kyst og afvente bedre forhold.

De simpleste redskaber til navigation er altså: synet, uret og erfaringen. Med synet kan man se kendte steder på land, bøjer, fyrtårne eller andet, som man

kan bruge som kendingsmærker. Med uret kan man måle forbruget af tid på at lave et kryds eller en udsejlet distance. Og med sin erfaring og sunde fornuft kan man så skønne sig til det, man gerne vil.

SØKORT

Søkort eller landkort over det farvand, som man skal sejle på, bør være en naturlig del af ens udrustning. Kort er i dag så let tilgængelige, da det bl.a. i høj grad kan udskrives fra Internet-



tet, kopieres fra vejkort eller på anden måde skaffes billigt til veje. Har man et stort og blivende behov, bør man anskaffe sig et søkort fra KMS over farvandet. Søkort findes også digitale, f.eks. fra Dansk Sejlerunion.

KOMPAS

Et redskab man ikke bør undvære på havet er et kompas. Kompasset kan være et lille håndholdt spejderkompas eller et stort fastmonteret kompas, der er rettet for deviation og med pejleudstyr. Begge dele er udmærkede, blot husk, at store unormale metalmængder i nærheden af kompasset kan give massive fejl i kurser og pejlinger. Historier om folk, der sejlede på grund og først bagefter kom til at se at redskabsskassen stod helt tæt ved kompasset og havde givet en stor kursfejl, er set for tit. Til motorløs sejlads i jolle eller kajak er et lille fastmonteret kompas at foretrække men et håndholdt med sigtespejl er også rigtig godt. Kompasser kan f.eks. købes i Spejdersport.

GPS'en er i dag så almindelig og så rimelig billig at det bør være enhver skibsejers ejendom. GPS'en bør dog aldrig være det eneste navigationsmiddel man råder over. GPS'er er jo alle elektriske og kan derfor kun bruges, så længe der er strøm på. Selv om satellitterne er militære (USA) er der meget længe imellem at de bliver slukket. Så i det daglige må de regnes for meget sikre og tilgængelige for alle, også os almindelige civile.

GPS'en virker ved at den modtager signaler fra en række satellitter placeret i omløb om jorden i baner ca. 35.000 km over jordoverfladen. Disse sig-

naler bliver så brugt til at lave trigonometrisk beregning af GPS'ens position på jorden. For at lave en sikker position i 2D skal GPS'en kunne »se« mindst tre satellitter, og skal højden over havet med (ved vandring i bjerge f.eks.) skal GPS'en kunne se 4 satellitter. Selv en lille GPS i en mobiltelefon vil kunne give dig din position med en nøjagtighed på 5 til 25 meter. På havet er det nemt at få et super godt signal, da der ikke er bakker eller bygninger til at skærme for satellitterne. Her vil præcisionen, selv med en billig GPS være helt nede på få meter. GPS'er fås i dag også med kort i. F.eks. Garmin har både modeller med vektor-kort og modeller med topografiske kort. Endelig er der PDA'er, (små håndholdte PC'er), som kan indeholde egentlige navigationsprogrammer, som Det Levende Søkort eller OziExplorer. En meget anvendelig PDA til navigation, både til vandring, cykling, bil- og bådture, er den belgiske Mitac Mio A701. Denne PDA indeholder ved køb allerede et særdeles brugbart bil-navigationsprogram, men da den har et Windows Mobile styresystem kan man let selv installere andre programmer i maskinen. Dens eneste væsentlige mangel er, at den har et stort strømforbrug, hvorfor man må have ekstra strøm til rådighed på ture i én eller anden form, f.eks. den helt nye iWalk, der har 6 x opladning til mobiltelefonen eller til GPS'en. Man kan også anvende et solpanel, Silva Solar II, der giver 13,6 V og 350mA (4,75W) ved fuld sol. Dette solpanel kan placeres på fordækket på båden eller kajakken og kobles sam-

men med iWalk'en, således at man har strøm hele tiden.

DUELIGHEDSBEVIS

Skal man navigere meget og skal man især have ansvar for elever eller kunder på friluftsture til søs, bør man supplere sin kunnen med et egentligt kursus i navigation. Det laveste trin der tilbydes i sejlklubberne er Duelighedsprøven. Navigationsdelen kan tages sammen med den øvrige undervisning i motorlære, sejlads-forståelse og signal- og sømærkelære. Alt sammen nyttige ting at kunne til søs. Næste trin i kurser for amatører er Yachtskipper 3. Derefter følger Yachtskipper 1, med de højeste krav til ens kunnen og med stadigt sværere emner. Allerede i Yachtskipper 3 er der en del stjernavigation efter tykke tabeller eller med PC-hjælp.

VIKINGERNES NAVIGATION

Allerede vikingerne var dygtige til navigation. Deres kunnen bragte dem vidt omkring, bl.a. fra Norge til både Island, Grønland og videre helt til Vinland (USA). Erik den Rødes ældste søn Leif tog på togt over Atlanten med 35 mand i en knarre, for at undersøge det land, som Bjarne havde set, da han kom ud af kurs under sejlads fra Island til Grønland. På Grønland er fundet resterne af et »solkompas«, som de har brugt til de lange rejser.

LIDT OM REGLER

LIDT OM REGLER - MED VENLIG DELTAGELSE FRA SØFARTSSTYRELSEN (SFS)

Med henvisning til Dansk Fritidsliv – forum for natur- og fritidslivs (red) skrivelse af 12. maj 2009 samt telefonisk samtale tidligere vedrørende forespørgsel om gældende bestemmelser for sejlads med mindre fartøjer, herunder for efterskoler og lignende institutioner samt sejlads med gæster i forbindelse med naturvejledning, kan vi oplyse følgende:

Som udgangspunkt er enhver form for sejlads med betalende gæster at betragte som erhvervssejlads. Sådanne sejlads med fartøjer, der ikke er synede og godkendt iht. gældende regler, er ikke tilladt. Det skal i den forbindelse bemærkes, at der tillige er krav til antal og uddannelse af besætningsmedlemmer på erhvervsfartøjer.

Regelgrundlaget fastsættes af SFS. Til orientering nævnes regelgrundlaget for mindre skibe nedenfor:

1. Ønskes fartøjer udlejet uden fører er vilkårene for udlejning reguleret af udlejningsforskriften, som findes i Meddelelser fra Søfartsstyrelsen L tekniske forskrift nr. 4 af 1. maj 2004 om fritidsfartøjers bygning og udstyr m.v. I forbindelse med udlejning af mindre fartøjer skal der endvidere ansøges om tilladelse til udlejning fra fast plads ved det stedlige politi.

Endvidere skal der gøres opmærksom på uddannelseskrav m.v. til førere af visse motordrevne fritidsfartøjer med en bruttotonnage under 20 (Speedbådsfører-bekendtgørelsen) Bekendtgørelse nr.185 af 26. marts 1999.

2. For fartøjer med et dimensionsstal under 20 (længde x bredde iht. reglernes definitioner), som ønskes udlejet med fører, er regelgrundlaget: Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 10 af 2.december 2003 om mindre fartøjer, der medtager op til maksimalt 12 passagerer.

3. For fartøjer der med et dimensionsstal på eller over 20 (længde x bredde iht. reglernes definitioner), som ønskes udlejet med fører med op til 12 passagerer, er regelgrundlaget: Søfartsstyrelsen Meddelelser F for fartøjer op til 15 meter og i tillæg hertil Søfartsstyrelsens tekniske forskrift nr. 10 af 2. december 2003 om mindre fartøjer, der medtager op til maksimalt 12 passagerer.

Fartøjer med dimensionsstal under 20 skal endvidere være CEMærket i henhold til Teknisk Forskrift Nr. 4 af 1. maj 2004 Fritidsfartøjers bygning og udstyr m.v. eller godkendt i henhold til Nordisk Bådstandard. De nævnte forskrifter kan søges på www.sofartsstyrelsen.dk. under Regeldatabasen: <http://sfsrdb.schultz-online.dk>. Du efterlyser i din henvendelse endvidere hvorledes efterskoler,

højskoler og lignende institutioner skal forholde sig.

Vi kan oplyse, at bestemmelserne vedrørende erhvervsmæssig sejlads ligeledes er gældende for institutioners/skolars sejlads med elever.

Selvom der ikke er tale om forhold, hvor der direkte opkræves betaling for sejladsen, og der dermed ikke er indbygget en direkte økonomisk interessekonflikt mellem reder/institutionen, fartøjets fører og passager/elev, har passagerer/elever krav på et særlig højt beskyttelsesniveau. Endvidere har elevernes forældre krav på, at der udføres tilsyn med elevernes aktiviteter på institutionen, herunder at skibenes besætning er i besiddelse af de fornødne kvalifikationer til at varetage elevernes sikkerhed og sundhed i forbindelse med sejladsen. Derfor er Søfartsstyrelsens tekniske og uddannelsesmæssige krav generelt højere for erhvervsfartøjer end for fritidsfartøjer.

Søfartsstyrelsen var i løbet af 2007 i tæt dialog med Sekretariatet for Efterskoleforeningen for at sætte fokus på gældende bestemmelser for sejlads med mindre fartøjer. Efterskoleforeningen orienterede i den forbindelse bl.a. sine medlemmer i deres nyhedsbreve. Endvidere har Søfartsstyrelsen i samarbejde med Sammenslutningen af Mindre Erhvervsfartøjer orienteret om gældende regler på området ved artikler i sammenslutningens blad.

EN BLIND PASSAGER

Jeg har ad omveje fået kontakt til hr. Thomsen sidste efterår. Det har udviklet sig, og vi har haft flere samtaler hen over vinteren, som jeg har nydt. Poul Thomsen er en af min barndoms helte og har i min voksne tilværelse naturligvis også fyldt en del, hvorfor det er med stor fryd, at vi her kan præsentere en af hans små oplevelsesberetninger (Mads Brodersen).

Af Poul Thomsen

Flere steder i litteraturen er der beskrevet, hvordan fugle kan trættes under flugten over havet og ganske udmattede slå sig ned på skibe undervejs. F.eks. fortæller Johs. V. Jensen i en af sine dejlige myter om en lille flok dværgfalke, som på træk i hårdt vejr søgte fodfæste på den damper, han var om bord i ud for Kreta. Ofte er det jo store skibe i åbent hav, som modtager disse overraskende besøg af fugle, der er langt fra land, og som er gjort unaturligt »tamme« af nød og træthed. Men mindre kan nu også gøre det - mindre skibe og mere hjemlige farvande - hvad den følgende beretning skal bevidne:

Hanne og jeg er de lykkelige ejere af en motorsejler, »Havhesten«, som vi rider på bølgerne med hver sommer, og med mængder af dejlige naturoplevelser i kølvandet. En af de mere markante fandt sted en julidag for et par år siden under en sejlads i Kattegat få sømil fra land.

Vejret var stille og varmt - så det kan ikke være det der var forklaringen på den udmattelse, som tydeligt var ved at sende en lille rødhals til havets bund. Den sås pludselig nogle hundrede meter agter ude, idet den med opbydelsen af sine sidste kræfter, flyvende ganske få centimeter over havoverfladen, prøvede at indhente det frelsende skib. Det var åbenbart, at den ikke havde overskud til at komme på højde med skibet, som sejlede 6-7 knob for motor, så vi sprang ind og tog farten af, så den arme lille stakkel kunne nå op til os.

Omgående slog den sig ned på lønningen - PUHA! Lettelsen var ligefrem til at tage og føle på, som den sad der og pustede ud, mens dens lille bryst gik som en blæsebælg. Da den var faldet til ro, kom udmattelsen. Den lukkede øjnene og svajede - vi var helt nervøse for, om den skulle

dratte udenbords. Og som om den selv havde haft tanken, slog den pludselig øjnene op og fløj - lige igennem den åbentstående kahyts dør og ned i bagbords køje. Nu ville den åbenbart se dyner! Vi diskuterede længe, hvor den kom fra - havde det ikke været om sommeren, ville vi have troet, at den var på træk - men det bliver ikke opklaret. Nok er det, at efter en times tid dukkede vor lille passager op fra kahytten, ganske tydelig atter frisk og udhvilet. Jeg sad ved rorpinden agter, da den først fløj hen og satte sig på knoppen af flagspillet, som en lille juvel over det vajende danske splitflag - hvilket billede. Et par minutter senere svang den sig op i luften - og landede oven på mit hoved! Der gik et, to, tre minutter, hvor jeg sad og styrede, ganske tryllebundet, med den ubeskrivelige fornemmelse af bittesmå fine fuglefodder i mit hår - i en følelse af øjeblikkets nærhed og gavmildhed, som naturen og dens væsener en gang imellem kan give os. Først da den med et skarpt TEKK lettede og svirrede ind mod den disede kystlinie, vågnede jeg op af fortryllelsen og sagde til Hanne, som under hele episoden havde siddet helt urørlig og stirret ufravendt imod mig: »Hvad sagde den?«, »Den sagde TEKK«, sagde hun, »og jeg tror, det betyder TAK«.

P.S.: Fotografiapparatet? Det lå selvfølgelig derhjemme. Men billedet af den lille gæst om bord befinder sig nu, skarpt og farvestrålende i Mindets Album.

Med sommerhilsner, Poul.



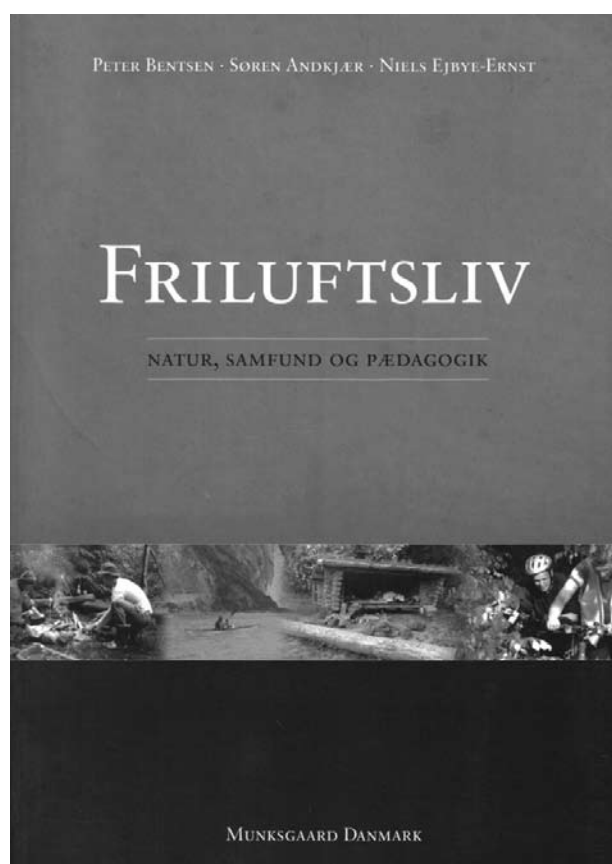
Foto: Kristian Dueholm Jensen

BOGANMELDELSER

Af Martin Johnsen

I indeværende artikel har du mulighed for at læse to boganmeldelser. Begge bøger er nye i friluftsverdenen, hvorfor de er værd at bruge et par minutter på. Bo Fisker anmelder *Friluftsliv - natur, samfund og pædagogik* af Bentsen, Andkjær og Ejby-Ernst, mens undertegnede anmelder *Havqajaq – teori og praksis* af Lysgaard.

God fornøjelse.



FRILUFTSLIV – NATUR, SAMFUND OG PÆDAGOGIK

Af Bo Fisker

Titel: *Friluftsliv – natur, samfund og pædagogik*
(bogen er på dansk)

Forfatter: Peter Bentsen, Søren Andkjær og Niels Ejby-Ernst

Forlag: Munksgaard.

Udgivelse: København 2009,

Sider: 215 og en hjemmeside:

www.munksgaarddanmark.dk,

ISBN: 978-87-628-0758-7.

Pris: Købes billigst på www.elounge.dk - 311 kr. inkl. fragt.

Bogen er en lærebog om friluftsliv og pædagogisk arbejde i naturen rettet mod pædagog- og læreruddannelsen samt studerende fra andre uddannelser med interesse for friluftsliv.

Bogen er opdelt i tre dele og indeholder 15 kapitler med en grundig, legitimerende og informativ indledning. Bogen afsluttes med et efterskrift, en velskrevet opsummering af bogens pointer.

Bogens tre hoveddele består af: 1) Friluftsliv, historie og samfund - her tager forfatterne fat i friluftslivets historie og samfundsmæssige udvikling; 2) Friluftsliv, pædagogik og didaktik - om de pædagogiske refleksioner, der har betydning for et friluftsliv, som i stigende grad er blevet institutionaliseret og 3) Friluftsliv, fortællinger og analyse som er opbygget af en række praksiseksempler, som analyseres af forfatterne med udgangspunkt i de to forudgående afsnits udvalgte vidensområder. Del 3 er suppleret med en hjemmeside, www.munksgaarddanmark.dk, hvor der er flere analyser og eksempler på friluftslivets mangfoldige fremtrædelsesformer.

Bogen er skrevet i let læseligt sprog, som dog hæmmes af mange gentagelser, retfærdiggørelser for hvorfor der er truffet de forskellige valg samt gentagende forsikringer om at friluftslivets normative æra er forbi. Bogen indeholder et veludviklet note- og henvisningsapparat, herunder skal det fremhæves at der findes litteraturlister efter hvert kapitel samt de forskellige faktabokse, der understøtter teksten. Bogens problematiseringer af de forskellige temaer er med til at underbygge det moderne mangfoldige friluftsliv.

Forfatterne har høje ambitioner på egne vegne og dermed også over for læserne. Det er godt, at der nu er udgivet en bog, som sammen med de sidste par års udgivelser inden for området, prøver at samle de sidste 20 års debat og udvikling på en analyserende måde. Jeg vil her fremhæve

det pædagogiske perspektiv som det væsentligste for bogen - ikke mindst del 2. Hvis jeg skal pege på et område, der kunne have fortjent en mere dybtgående fremstilling, vil jeg pege på kapitel 10 - Friluftsliv, tid og rum, ikke mindst når netop naturen/landskabet fremhæves som noget essentielt for langt de fleste fremtrædelsesformer af friluftsliv. Hvis det så ses i sammenhæng med den fremtrædende rolle sikkerhedsproblematikken tildeles og igen tager forfatterens pointering af at langt det meste friluftsliv ikke er risikobetonet, ja så ville det have været godt med et mere uddybende kapitel om rummets betydning i et pædagogisk perspektiv. Del 3 kan vel bedst betegnes som en række eksempler på friluftslivets fremtrædelsesformer analyseret med udgangspunkt i de valgte vidensområder og metoder der er fremstillet i bogen.

Jeg anbefaler med stor glæde bogen - ikke mindst som en fremragende problematiserende opslagsbog, som på bedste vis giver inspiration og forstyrrelse til at læse videre i den henviste litteratur. Den giver som helhed et godt fundament for at arbejde med en velbegrundet friluftspraksis vel vidende, at det netop kunne begrundes og gøres på en anden måde. Jeg håber, at mange studerende og andre friluftinteresserede vil bruge bogen og blive inspireret til at fordybe sig i Friluftsliv, natur, samfund og pædagogik.

Tillykke Søren, Niels og Peter.

HAVQAJAQ – TEORI OG PRAKSIS

Af Martin Johnsen

Titel: Havqajaq – teori og praksis (bogen er på dansk)

Forfatter: Jes Lysgaard

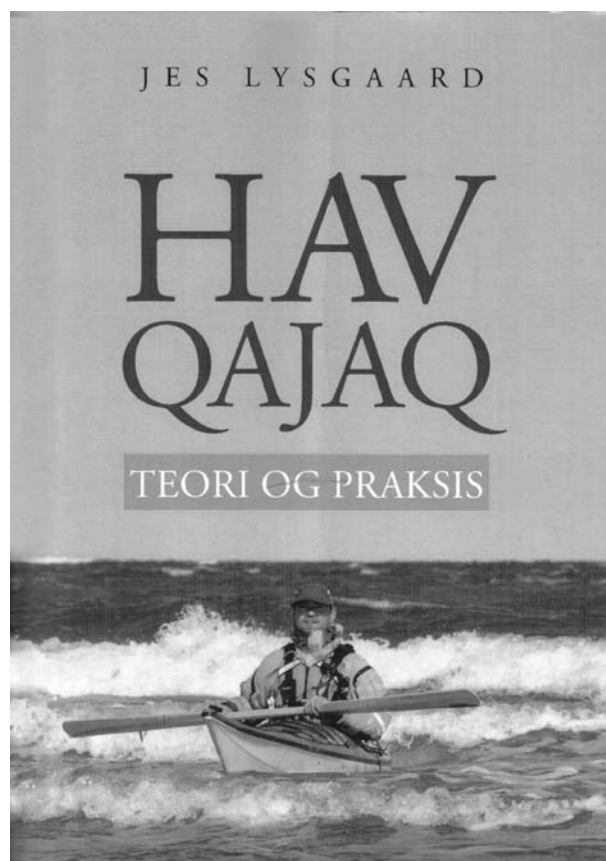
Forlag: Books on Demand (www.bod.dk)

Udgivelse: 2008. Sider: 264

ISBN: 978-87-7691-256-7

Pris: Købes billigst på www.elounge.dk - 256 kr. inkl. fragt.

EN HURTIG GENNEMGANG af bogen siger mig, at det er en af de mere omfattende kajakbøger, der er skrevet på dansk. Et godt førsteangstindtryk. Indholdsfortegnelsen er meget ambitiøs - hele 8 sider og næsten 40 kapitler. I



indledningen står der, at bogen er tiltænkt nybegynderen såvel som den øvede havkajakroer - og emnerne i bogen spænder over den basale viden til mere avancerede teknikker.

BOGEN ER OPBYGGET med en fin progressivitet. Der er de kapitler, der skal være i en all-round kajakbog (historie, anatomi, bundprofiler og stabilitet, materialevalg, reparationer, kajak- og sikkerhedsudstyr, førstehjælp, roteknikker, redninger, navigation, bølger og strøm, kajakmeteorologi, påklædning, hypotermi og hedeslag, udstyr på turen, lejrLiv, turplanlægning mm.). Af mere specielle kapitler, og det som gør denne bog lidt speciel, kan nævnes træning og skadeforebyggelse, kajak-strækøvelser, af sted alene, økoration, gruppedynamik, børn og kajak samt Zen og kunsten at ro en havkajak. Når det er sagt, synes jeg dog, at nogle kapitler er en smule tyndt skrevet med for lidt indhold og vægtningen af de enkelte kapitler kunne være anderledes - eksempelvis fylder kajakmeteorologi 20 sider, mens af sted alene og økoration fylder henholdsvis 1 og 4 sider. DER ER RIGTIG MANGE GODE overvejelser gennem bogen. Bl.a. en del cases, hvor forfatteren deler ud af sine egne erfaringer på både godt og

ondt. Det virker gennemtænkt og troværdigt og får læseren til at reflektere over sin egen kajakpraksis. Der er også flere gode pointer undervejs - bl.a. under redningsøvelserne, hvor man som læser bliver gjort opmærksom på, at man skal mestre teknikkerne til fulde for at få glæde af dem i situationer, hvor det virkelig gælder - man kommer jo som kærtret roer op igen i det vejr, der kærtrede en!

Kapitlet om avancerede teknikker bygger på Nigel Fosters tanker om økonomisk og effektiv roning - herunder adskillige billedillustrationer af selvsamme. Det tekniske bygger bl.a. på optimal udnyttelse af vinden i forbindelse med manøvrering - herunder er der en god illustration lige til at kopiere, laminere og tage med ud i kajakken, som træningsværktøj.

Under udstyrsgennemgang redegør forfatteren også for hvilke detaljer han synes der er (u)praktiske i forhold til diverse - efter prioriteten: Sikkerhed,

praktisk, behageligt. En fin måde at gennemgå et ellers normalt, efter min egen mening, småkedeligt emne.

BOGENS STÆRKE SIDER er efter mening: 1) At den er så vidt favnende som den er - den dækker mange aspekter i forhold til det at ro i havkajak som kan være til gavn for både nye som erfarne, 2) At den er på dansk og 3) At den er baseret på egne erfaringer, hvilket gør den troværdig (MEN som også gør at bogen ikke kan stå alene!)

Jeg giver bestemt gerne bogen mine bedste anbefalinger - en rigtig god dansk havkajakbog, som med garanti dækker behovet for den almene kajakroer, og som mere erfarne kajakfolk, herunder instruktører og vejledere, kan hente inspiration i til undervisningen.

Godt gået Jes - et flot stykke arbejde!



Afsender:
Rasmus Simonsen
Thorsø Skovvej 2 D
8600 Silkeborg

