

## Kompasset

### - medlemsbladet for Roskilde Sejlklub genopstår

I mange år havde Roskilde Sejlklub et medlemsblad – Kompasset, men efter at den digitale kommunikation med hjemmeside og nyhedsmail tog over, døde den gamle form for medlemsblad.

Flere har påpeget, at der går noget tabt og at et medlemsblad udfylder en anden rolle end nyhedsopdateringer og informationer på hjemmesiden. Et medlemsblad er vigtigt for fællesskabet og et samlende kulturelement, der er værd at lægge kræfter i.

### Særnummer om issejlads

Derfor har Sven taget initiativ til det første nummer af det genopståede medlemsblad ”Kompasset”, som her udkommer med et særnummer om isbådssejlads.

Hensigten er, at der i løbet af året kommer yderligere numre med et sikkert godt langt interval og med indhold, der bestemmes af, om medlemmer fatter pennen og bidrager med store og små artikler og nyheder. Vi udsender de løbende numre elektronisk i et udskriftvenligt format men håber, at der er stof nok til, at vi ved årets udgang kan samle de bedste artikler i et flot trykt årsskrift.

Der er historier derude, der venter på at blive fortalt, og der er særprægede og enestående personligheder i vores kreds, ja sågar personer, der prøver at være helt almindelige, hvis bedrifter og indsats det vil være på sin plads at brede ud til os alle. Vi har en del til fælles, nemlig vores interesse for vandet og vores fjord, og netop ens interesse er jo det, det er sjovest at læse om.

PS Meld dig meget gerne frivilligt som medlem af redaktionen, ordblindhed ingen hindring – henvend dig gerne til Sven Scharling, 40303729

Sejlerhilsen Normann - formand for Roskilde Sejlklub

## Is ingen hindring

Af Sven Scharling

Vi sejlere plejer at pløje os langsomt afsted i vandet, men en sjælden gang kan man glide oven på vandet. Nogle af sejlklubbens medlemmer er umulige at holde fra vandet. Blæst, regn og kulde forhindrer dem ikke i at bedrive deres sport, selv is på fjorden kan ikke stoppe dem. Anders Jensen er en af dem, og han har dyrket issejlads siden 1983, omend ikke hvert år.



Anders Jensen ved sin isjagt. Bagved Svend Toftegård.

### Isbåd v.s. isjagt

Kompassets udsendte støder ind i Anders, mens han lige har samlet sin isbåd på isen ved Veddelev. Det er jo usædvanligt, for det er første gang i syv år der er tyk nok is, til isbådssejlads.

Men sig mig Anders, hvad med politiet, de uddeler for tiden bøder henne ved Strandengen til folk, der vover sig ud på isen? (Der er godt nok kun 10 cm vand de første 100 meter ud, men ordensmagten er nidkær, og så må de rigtige forbrydere vente). ”Ser du Sven, en Isjagt er et fartøj, og derfor ikke underlagt de bestemmelser,” svarer Anders. Han bruger bevidst betegnelsen ”isjagt”. Det er måske for at undgå forvekslinger, så folk ikke tror, at vi har at gøre med noget, der kan spises, altså en ”isbåd”.



Lay-out'et i en isjagt



Der er en særlig stemning på isen

### Standard konstruktion fra 1936

Klokken er 11 lørdag formiddag og foreløbig er der kun tre Isjagter på isen, men en time efter kan man tælle 15 her på den indre fjord. Vinden er for svag, så meget af tiden går med at holde stille eller at prøve at løbe båden i gang, men isen er i hvert fald god. Om mandagen kommer der vind, og isbådene virrer nu frem og tilbage på fjorden som hidsige insekter med en svag summen og bumlen ligesom gamle dages bumletog. Med en enkelt undtagelse er alle bådene ens, det er de såkaldte DN'ere, som har den sjove oprindelse, at avisen Detroit News omkring 1936 udskrev en konkurrence om den bedste isbåds konstruktion til at sejle på Lake Michigan, og resultatet er gået verden rundt som en fantastisk en-mands båd, som selvbyggere kan lave, og som er hurtig og let at transportere.



Tre isjagter på perfekt sort is (vist fra 2012)

### 100 km/t for sejl

Anders fortæller, at DN'eren sagtens kan komme over de 100 km i timen. "Sidste gang, jeg brækkede masten på isjagten var farten ifølge GPS'en 88 km i timen, det var så 3. gang, den knækkede," beretter han. I blank is – sort is på isbådssprog – med blot 5-6 sm vind er der, hvor de fleste master brækker, for det er der, hvor man opnår den ekstreme fart i forhold til vindhastigheden.

### Rævejagt på isen?

Men hvad får en mand med kone og børn til at kaste sig ud i noget så letsindigt som isbådssejlad? "Det spændende ved isbådssejladsen er naturligvis farten, og det på forunderlig vis at stryge afsted, hvor man ellers plejer at sejle," siger han. "Men måske det afgørende er det sociale sammenhold, for isbådsfolket holder hvil en gang imellem og står sammen på isen og "sparker dæk" og udveksler tips og søforklaringer." (Kompassets udsendte korrespondent har fx personligt i isbåd på vej til Gershøj forfulgt to ræve tæt på, der spænedede rask afsted over isen. Det var ærligt talt lidt synd for bæsterne).



Henrik og Merethe Laurent (2012)

### Skøjterne skal slibes og stå helt parallelt

Isbådsfolkene er som regel også sejlere i vand, der er smeltet, og ikke blot på vand, så det er folk, der kender hinanden. Der er noget at snakke om indbyrdes, for der er behov for at dele tips og tricks, da det fordrer en hel del indsigt, for at få jagten til at sejle hurtigt. Konkurrencen er knivskarp, alle bådene er i samme klasse, og der er tydeligvis prestige i at sejle stærkt. Deres udsendte har selv med skam at melde oplevet konkurrenterne stryge forbi sig. En stor del af hemmeligheden ligger i slibningen af skøjterne, som sædvanligvis er af pladejern. Styreskøjten, den forreste, skal slibes på en anden måde end de to sideskøjter, som i øvrigt skal slibes, så der er en kurve, et "bundlinjespring", og enderne skal fx ikke være skarpe. Og så afhænger slibningen desuden af isens kvalitet og tværbjælkens elasticitet. De tre skøjter skal være pinligt parallelle, hvilket er lidt af en kunst i sig selv. Vi taler om millimeter. "Der er altid mulighed for optimering, det er lidt af en viden-skab, de helt små detaljer kan være afgørende," tilføjer Anders.



Deres udsendte, Bjørn og Allan Kloster, xx og Merethe Laurent (2012)

## Sikkerhed

Men hvad så med sikkerheden, risikerer man ikke at falde igennem isen? ”Noget af det mere risikable er såkaldte fuglehuller. Det er huller i isen, som fuglene søger at holde åbne. Det lykkes så i en tid, men når de giver op, og isen fryser til, er der måske kun 2-3 cm tyk is. Det er svært at se, og pludseligt plumper man i. Jeg har prøvet det et par gange. Det kan være decideret livsfarligt, hvis der er meget fart på, og man fx risikerer at komme ind under isen. Jeg har altid tørdragt på indenunder for en sikkerheds skyld. Og man sejler aldrig alene, men følges ad. Hvis man er røget i et fuglehul, er det ikke så svært at få båden op igen, for her er isen som regel tyk helt hen til kanten. Det er også afgørende at have et par ispigge med til at hale sig op på isen med. Når man ser civilister spadsere på isen i suttesko, med barnevogne og på skøjter, så har de aldrig sørget for den sikkerhed.”



Isbåde ved Frederiksborgvej 2021

## Isjagt spiser ikke brød

Men Anders, er det trods alt ikke lidt skørt at have en isbåd liggende og fylde op nu med global warming? ”Det er rigtigt nok ikke hver vinter, forrige gang var vist i 2013, men ekstreme vejrforhold bliver hyppigere, så vi vil nok også fremover igen se solid is på fjorden. Og Isjagten spiser ikke brød og kræver ikke havneplads, så den kan godt hænge og vente i garagen. Nogle år er der mulighed for at sejle på Arresø, selvom isen ikke er til det her i fjorden. Men man skal være forsigtig, for deroppe er der metangas nogle steder, der bobler op og giver usikre huller,” slutter Anders.

## En kongelig affære

– lang tradition for isbådssejlad på Roskilde Fjord

Der er lang og endda royal tradition for isbådssejlad på Roskilde Fjord. På vores hjemmeside [www.rosejl.dk](http://www.rosejl.dk) kan du bl.a. se filmklip hvor Kong Christian X er i festligt lag i havnen (i området omkring Vikingemuseet) inden sejlad med isbåde på Roskilde Fjord. Mange er mødt op for at kigge på. Inden afgang pjattes der en del til ære for fotografen. Optagelserne stammer fra isvinteren 1941-42. Det er kongens isbåd, den der har X-tallet i sejlet.



På hjemmesiden finder du også øvrige historiske film om isbådssejlad på Roskilde Fjord – bl.a. en fin Politiken reportage-film fra 1954

## Roskilde Sejlklub har fået donation af to isbåde og har nu tre.

En af sejlklubens aktive medlemmer, Helge Hansen har netop doneret to isbåde til Roskilde Sejlklub så klubben nu har tre. Isbådene er af typen med optimistjolle sejl. Når isen tillader det igen vil Helge og Bo Varming gerne stå for at introducere i såvel sikkerhed som sejlad af klubbens isbåde.

Stor tak til Helge for donation og ikke mindst for at ville stå til rådighed for isbådsaktivitet i klubben.



En af de nu tre isbåde som vi har i klubben

## Formanden på glat is - en drengedrøm går i opfyldelse

Af Normann Sloth

Jeg er af min gast og gode ven Morten Lomholt inviteret til at prøve at sejle isbåd. Morten er med i et "isbådskonsortium" hvor de er fem medlemmer der deler tre isbåde. Det er ikke ofte at alle tre har mulighed for at sejle samtidig, så det er rigtig smart med deling og godt for mig da der er ledigt plads til en tur på Arresøen.

Fuld af forventning og med en sommerfugl i maven begiver jeg mig mod Arresøen og efter instruktion, issyle, sikkerhedshjælm, pigsko, kasteline og flyde-dragt bestiger jeg fartøjet, og med stor ærefrygt er jeg klar til min første tur, der forgår i en af konsortiets ældre DN isbåde- og tju hej hvor det går. Jeg er helt forundret over hvor godt styr, der er på båden, og hvor enkelt det er at sejl/skøjte fartøjet.



Deres udsendte på glat is

På samme måde som i hurtige trimaraner etc. sejles der aldrig læns, for selv om vinden kommer bagfra er forskellen mellem den relative vind og den sande vind så stor. Så jeg starter med agten for tværs og hurtigt får justeret sejl ind til først halvvind og så bidevind, efterhånden som hastigheden øges og vinkel til vinden mindskes og hurtigt er hastigheden flere gange vindens – se faktaforklaring nedenfor.

Efter et par ture forsøger jeg at sejle lidt om kap med en af de mere moderne DN både, og selv om den over en længere distance vender før mig, er jeg ganske godt tilfreds. Jeg oplever i øvrigt, at det næsten er nemmere at bomme end at stagvende isyacten. Morten mener nu, at jeg er fuld kompetent is-skibsfører til at avancere over i en nyere DN isbåd, og ja den er da absolut også mere potent, reagerer hurtigere og har en ekstrem lav bom der udfordrer nakkemuskulaturen, da ligestillingen medfører, at hagen skal helt ned på brystet, og styrthjælmen gør god gavn ved vendingerne. Min drengedrøm er til fulde gået i opfyldelse.

Tak for et par fantastiske dage på isen, tak Morten og tak isbådskonsortiet og tak for et par fantastiske dage på isen. Nu endnu en grund til personlig indsats mod den globale opvarmning.

P.s. Er der nogen der har en isbåd til salg?



En af konsortiets tre isbåde

## Hurtigere end vinden - og lidt om forskel på sand og relativ vind

Af Normann Sloth

Ved isbåde, trimaraner og øvrige ekstreme både opnås den største hastighed på en agten for tværs, d.v.s. vinden ca. 30-45 grader agterfra. Man starter med delvis udfiret sejl og accellererer derved båden. Efterhånden som hastigheden øges, kommer den relative vind mere og mere forfra, og den relative vindhastighed øges. Til sidst sejles båden foran for tværs/bidevind med en meget kraftig relativ vind, og derfor meget hurtigt, faktisk meget hurtigere end den absolutte vindhastighed. Teoretisk kan man sejle op til 5 – 10 gange hurtigere end vindens hastighed.

I diagrammet repræsenterer vektoren TW hastigheden og retningen af den sande vind, BV repræsenterer fart og retning af båden og AW repræsenterer

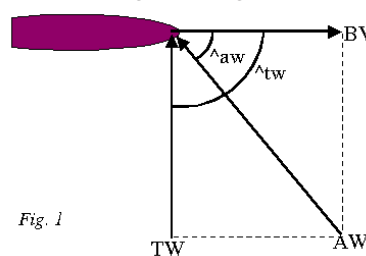


Fig. 1

hastigheden og retningen af den faktiske vind. TW har en længde svarende til 20 knob, der kommer fra syd. BV har en længde svarende til 15 knob, der går mod øst.

AW er resultatet af vektoraddition og repræsenterer den faktiske vind i forhold til båden. Dens længde repræsenterer 25 knob. Vinklen mellem AW og BV er vist som  $\alpha_{aw}$ , er 53 grader. Den faktiske vind har derfor en hastighed på 25 knob, der kommer fra en retning 53 grader syd for øst.

Det er den faktiske vind der påvirker sejlet og ikke den sande vind og det er derfor, at det er så vigtigt at forstå, hvordan det virker.