

**Vilka är det som byltar på sig tjocka lager med varma kläder och sedan tar på sig dubbade golfskor och hjälm med skidglasögon för att utöva sin sport? Isjaksseglare förstås! Vi har varit på en hisnande fartupplevelse över spegelblank is.**

JANUARISOLEN HAR TVEKSAMT tagit sig upp över horisonten, och det tunna ljuset värmer bara en anings aning. För isseglarna på Öresjön strax intill Borås gäller det att utnyttja de få timmarnas tillräckliga ljus för att få lymtmetat av fartupplevelse tillgodosett. Redan i gryningen är de första på plats, och fler droppar in efterhand. Många reser åtskilliga mil, efter att ha tagit del av informationen på isseglarnas hemsida om var förhållandena är bäst just denna helg.

### **INTE BARA FARTFANTASTER**

Några har sina jakter på biltaket, medan andra har satsat på specialdesignade täckta släp för all utrustning. Bilar backas ända ner till iskanten och isjaksdelar baxas ut och monteras ihop av vana händer. Igenkännande nickar mellan de invigda blandas med uppskattande kommentarer om nya design- eller konstruktionslösningar. Isjaksseglarna är inte bara fartfantaster utan i de flesta fall också lite av uppfinnarjockar, ivrigt sökande efter ytterligare någon tiondels km/h att pressa ut sitt material. Viken fylls snart av segel – helvita i vanlig dacron, färggranna av vindsurfingmodell och så de brunaktiga, svarta eller genomskinliga i de senaste dukmaterialen. Alla seglarna byltar på sig tjocka lager med tröjor och stora skoteroveraller för att hålla kylan ute. Stövlarna förses med kraftiga broddar, ja, vissa har till och med snörat på sig golfskor med inbyggda spikar. Isdubbarna hängs på rätt sätt runt halsen och hjälmarna med tillhörande skidglasögon mot fartvinden kommer också på plats. Även den sista viktiga ingrediensen för en lyckad dag på isen infinner sig snart – vinden.

### **ISOPTIMISTEN EN INKÖRSSPORT**

Det är Niklas "Måns" Oskarsson i Väst kustens isjaksällskap som har bjudit in till provsegling av olika isjakter i samband med en av sällskapets tävlingar i regattaserien. Tanken är att få fler intresserade av den här fartfyllda disciplinen, och dagen före Seglings besök har ett stort antal juniorer från seglingsklubbarna på västkusten tagit chansen. Det finns till och med en mindre jakt som utformats speciellt för de yngsta seglarna, och till vilken man kan använda samma rigg som man har till sin optimistjolle på sommaren. Följaktligen kallas den för isoptimist: – Isoptimistklassen är en bra inkörsport till issegling för de yngre. Riggan monteras på kropp och planka som har ett fåtal begränsningsregler, och man kan därför lätt bygga den själv, berättar Lars Lantz från Väst kustens isjaksällskap. – Den seglar fantastiskt bra i förhållande till sin begränsade segelyta. Vi har skaffat ett par som jolleseglarna kan låna för att upptäcka hur kul det är att segla på is, fortsätter han.

### **SNABBARE OCH HÄFTIGARE ÄN JOLLAR**

Mina pojkar är inte sena att nappa. De förstår direkt hur ekipagen ska monteras ihop och riggas, och är redo för segling efter bara tio minuter. Principerna är desamma som vid jollesegling, men det behövs lite knuffhjälp i början för att komma iväg. Åtminstone för storebror Emil, som med sina närmare 60 kilo är i tyngsta laget för en isoptimist i de här vindarna – tre-fyra meter per sekund. Men väl iväg går det undan, uppemot 40 km/h! – Det var riktigt häftigt – mycket snabbare och en helt annan känsla än att segla jolle, är Emils utlåtande när han svänger förbi startplatsen, angelägen att snarast ge sig iväg ut på isen igen. – Men det var lite svårt att få stopp, konstaterar lillebror Erik skrattande när han kommer emot oss i full karriär strax efter, van vid att kunna gå upp i vind och stanna med en jolle hur lätt som helst. – Ja, och så kunde man inte släppa ut seglet helt på undanvind, utan var tvungen att kryssa där också för att hålla farten uppe, påpekar Emil.

### **ISABELLA – ENKEL OCH BILLIG**

Den vanligaste isjakten bland vuxna seglare är annars Isabellan - ett hemmabygge som kan se ut nästan hur som helst, men som alltid har en överbliven vindsurfingrigg som framdrivningskraft. Det finns färdiga byggsatser att köpa och man kan klara sig med ett par tusenlappar om man ändå har ett gammalt vindsurfingsegel liggande. Enligt Lars Lantz fungerar Isabellorna utmärkt när det är bra förhållanden; hård is och rejält med vind: – Det som har störst betydelse på alla jakter är medarna och riggen. På den här typen av jakter brukar det vara kortare och lite hemmafildade medar, och så flexar vindsurfingriggarna väl mycket och släpper en hel del effekt, förklarar han och upplyser sedan om att Isabellaseglarna ofta träffar andra ute på isen som seglar fortare, och då vill de göra det också. – Många börjar med Isabella och tar sedan steget till DN-jakten, som är den största kappseglingssklassen, säger Lantz.

### **DN – FÖR KAPPSEGLAREN**

DN-jakten är en gammal beprövad konstruktion från 1930-talets USA och seglas idag även i större delen av Europa. Den har en mast som böjer sig och öppnar upp seglet när den ska göra det, men inte annars. I gynnsamma förhållanden kan man segla i en bra bit

över 100 km/h med en DN-jakt. På 70-talet användes aluminiummaster, men numera är kolfibermasterna vanligast. Eller, rättare sagt, master av glasfiberarmerad polyesterplast med kolfiber för att styva upp i önskvärda partier. Även DN-jakterna kan man bygga själv, men Lars Lantz rekommenderar noviserna att istället köpa en färdigbyggd begagnad jakt för 20 000-30 000 kronor eller något däröver: – Då behöver man inte ställa sig och fila utan kan börja segla direkt från dag ett, samtidigt som man med största sannolikhet får igen pengarna när det är dags att byta upp sig, poängterar han. – Och så undviker man att missa olika detaljer som är viktiga, och som riskerar att andrahandsvärdet blir noll kronor. Ingen vill ju köpa en jakt som inte har fullgoda prestanda, menar han. Alltså – köp begagnat och segla för fullt, bygg sedan parallellt när du lärt dig principerna. Det finns detaljerade byggbeskrivningar att få från Svenska Isseglarförbundet och DN-klassförbundet.

### **KLASS III – KONSTRUKTIONSJAKTEN**

Den som inte nöjer sig med att bygga efter detaljerade ritningar, utan vill ta ut svängarna mer och hitta egna lösningar, sneglar nog hellre på Klass III. Den är sprungen ur DN-jakten, men kom ursprungligen till som en landjakt som nu konverterats till isjakt. En av de frälsta är Jan Fagerberg, som har seglat olika isjakter sedan 1972. Då ställde han upp i sin första tävling på Kungsbackafjorden, den gången i DN-jakt: – När konkurrenterna kom bärande på en DN-jakt under varje arm och jag knappt kunde lyfta min från marken, då insåg jag vikten av att kunna konstruera och bygga på rätt sätt, skrattar han. Året därpå satte han och kompisarna hjul på sina DN-jakter och seglade vid danska Lökken i augusti. Landalternativen utvecklades och modifierades sedan successivt från DN till de Klass III-jakter man ser idag: – Den är fantastisk att segla och den största jakten som man kan lasta själv på biltaket. Man sitter som i en racerbil och har det riktigt bekvämt. Och så är den snabbare än DN-jakten i de allra flesta förhållandena, marknadsför Fagerberg.

### **RIGGEN GÖR STOR SKILLNAD**

För en utomstående betraktare är riggen den mest påtagliga skillnaden jämfört med DN-jakten. DN-seglet är lågt och brett, medan Klass III-seglet är högt och smalt. Tillsammans med vingmasten bildar det en perfekt vingprofil som erbjuder mycket goda fartresurser, uppemot 130 km/h: – Mastens och bommens yta räknas in i de 7,35 kvadratmeter som hela riggpaketet får mäta, förklarar segelmakaren Roger Haag, själv hängiven Klass III-seglare och mannen bakom åtskilliga isjakssegel. Vid ett besök på Haag Sails loft demonstrerar Roger fi nesserna på ett Klass IIIsegel, med bland annat genomgående lattor vars spänning kan justeras med skruvar i akterliket. Seglet ska planas ut ordentligt så att det blir nästan helt platt, även det lite skillnad jämfört med DN-seglet på dryga sex kvadratmeter breddvid. Och utlagda breddvid varandra på golvet blir olikheterna extra tydliga. Men priset skiljer mindre och ligger för segel till båda jaktarna kring 6 000-7 000 kronor. En komplett Klass III-jakt kan kosta runt 35 000 kronor om man bygger den själv, annars närmare det dubbla.

### **ÄNNU FLER ALTERNATIV**

En annan jakt som funnits länge är den så kallade XVjakten, med 15 kvm segel. Den är en större och tyngre tvåmansisjakt, som i huvudsak seglas av holländare och på andra sidan Östersjön. Dess motsats är den nyare Blokarten, som inte fått något verkligt genomslag i Sverige ännu. Utomlands seglas den i både öken och på land, och i Alporna har det jaglats Blokartmästerskap på snö: – Den verkar stå still när isarna är mjukare, och riggen flexar och ger efter väl mycket, bedömer Lars Lantz och konstaterar med ett raljant leende att en sitter i och en knuffar på de flesta Blokarter han sett. Desto fartigare är det att segla Kitewing, en disciplin som har kommit starkt på senare år, och som stötts av Issegelförbundet. Sommartid används Kitewing för surfing och den attraherar främst ungdomar som tycker att traditionell isjakt är ett för stort steg att ta. Kitewing skruvas enkelt ihop med några rör och hålls i lä om seglaren. Man kan segla även med snowboard eller skidor på fötterna, och då går det att hoppa och flyga en liten bit om man är duktig: – Ofta ställs tävlingarna med vanlig isjakt in när det snöar, medan vi kan segla för fullt med Kitewing, säger Lasse Wall och tillägger att man kan köra samma tricks som med skateboard eller snowboard. På kappseglingsbanan är Kitewing lika snabb som det klassiska skridskoseglet med förhöjda skridskor: – Skridskosegling är väl den äldsta formen av issegling, och en bred grupp ägnar sig åt detta. Kitewing är egentligen en del av skridskoseglingen, förtydligar Lars Lantz.

### **BEDÖVANDE FARTUPPLEVELSE**

När vinden infinns på Öresjön får jag själv prova på en DN-jakt. Den styrs med en rorkult som är direkt kopplad till den främre styrmeden, och seglet skotas ner så att bommen vilar mot axeln när man ligger ned. Det är inte så komfortabelt, och efter ett tag förstår jag varför många av seglarna har spänt en grov gummicord mellan hakremmen och ett midjebälte. Nackmuskulerna sätts på prov när man ligger rakiång och ska hålla huvudet uppe, med hakan mot bröstet för att se framåt. Men fartupplevelsen är bedövande, och jag är tacksam för skidglasögonen. Det sjunger i medarna när jag accelererar snabbt iväg, och jakten känns varken instabil eller speciellt svårseglad. Visserligen blir jag omseglad av flera av de andra DN-jaktarna, men jag är helt nöjd med min egen fart. Att mina pojkar inte syntes till på ett bra tag, annat än som vita streck fram och tillbaka ute på isen, det är inte svårt att begripa. De vill såklart utnyttja tiden till så mycket segling som möjligt innan mörkret faller. I likhet med de invigda uppskattar vi dagens extremt fina förhållanden: – Isen ska inte vara alltför hård, för då kan det vara svårt att behålla greppet. Det bästa är vårt blankis, konstaterar Lars Lantz och säger att sedan handlar resten "bara" om laminär strömning. – Kryss är lättast, för där märker man direkt hur farten varierar när seglet gradvis planas ut med hjälp av mastens böjning och seglets kurva. Undanvinden är svårare, för det går inte att falla av för mycket utan att den skenbara vinden och därmed hastigheten minskar, förklarar han.

### **LÅNGA RESOR OCH MYCKET VÄNTAN**

Issegelare är ett tålmodigt släkte, vana vid att resa långt och vänta länge på perfekta förhållanden. När VM och EM den gångna säsongen skulle seglats i Tyskland så snöade den tilltänkta sjön igen redan första tävlingsdagen: – Till sist hamnade vi i Motala, där vi kunde segla i två dagar innan isen sprack sönder. Det är höga insatser och taskiga odds, konstaterar Lars Lantz och skrattar igen. VM och EM i DN-jakt seglas varje år, med 200 seglare i fyra grupper. VM alternerar mellan Europa och USA. På SM deltar från 30 och uppåt det dubbla antalet jakter. I fjol var isarna i större delen av Sverige snöbelagda, men det gick ändå att genomföra den planerade tävlingsserien: – Vi fick nog 20-25 dagar på is, och det kan bli mer om man har fl exibel arbetstid. Vädret har ju inte koll på när det är lördag och söndag, så det är en klar fördel om man har möjlighet att åka den dagen isen är fin, säger Lantz och tillägger att han inte har lyckats hitta någon sysselsättning som är mer rogivande än att segla isjakt. – Det är bara här och nu som existerar, man kopplar av fantastiskt från allt annat.

TEXT & FOTO: JOAKIM HERMANSSON

