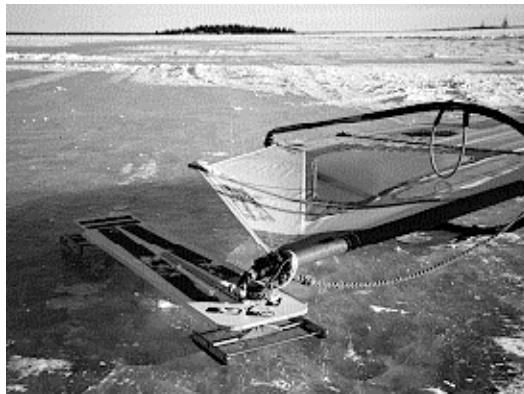


Surfa på isen

Bakgrund

1989 blev jag less på att hela tiden laga isjakterna jag seglade med då. Isjakterna var egna konstruktioner och jag tyckte att konstruerandet och byggandet var lika kul som själva seglande. I samband med att jag då började plugga blev det mindre och mindre tid till förfogande och när jag en toppenfin seglingskväll i november totalkvaddade min då bästa jakt bestämde jag mig för att det var dags att göra nåt till surfriggen i stället.



I grund och botten är jag jolleseglare och detta var mitt första år på bräda. I och för sig hade jag surfat en hel del på kompisars brädor men hade nu köpt en funboard. Jag tyckte att manövrarna var mycket svåra och var lite sur för att det gick att träna så sällan.

Sedan den där novemberkvällen har jag inte seglat isjakt en endaste gång. När jag kraschade jakten och gick och släpade på eländet i den friska vinden och på blank is började tankarna gro i roten och innan jag var hemma var jag så engagerad att jag helt enkelt lämnade jakten på isen och gick direkt till garaget för att sätta planerna i verket.

Jag letade reda på en gammal skateboard. Kapade upp ett plattjärn till medar och släpade till det lite snabbt på smärgeln, monterade dessa på trucksen (hjulupphängningarna) och sprang ned till isen för att känna om det skulle gå att styra och hur greppet kändes. Resultatet kändes hyfsat och jag letade reda på min rigg, monterade mastfoten på brädan och bara två timmar efter kraschen så seglade jag igen – men nu stående.

Den första versionen funkade hyfsat på en gång men nu har utvecklingen av våra brädor gått framåt en hel del.

Allmänt

I Luleå är vi ganska många som seglar på isarna vid det här laget och jag tror att issurfingen är en viktig anledning till att vi är en av de största och mest aktiva vindsurfingklubbarna i Sverige idag. Även om jag har upfunnit min bräda så är det inte något helt nytt och unikt. Det finns till och med serietillverkade brädor. FiberSpar tillverkar en bräda de kallar Freeskate och som kappseglas i internationella tävlingar världen över. Jag tror att Storbritannien och Canada är de aktivaste länderna. I Sverige seglas det mest isjakt och skridskosegling. Det finns ett förbund som dessa samlar under, Svenska isseglingsförbundet.



Vad är det då som gör issurfingen så kul? Efter att under flera timmar kring inspelningarna av förra höstens TV-program (1997) ha stötts och blötts med denna fråga kan jag fortfarande inte svara, men likheten med sommarens vindsurfing är slående, farten är hög, manöverbarheten är fantastisk och man lär sig manövrar och trick som man aldrig tidigare ens vågat drömma om att klara av på sommaren.

När det sedan är dags för sommarsegling så har man manövrarna i ryggmärgen och det är enkelt att prova och på något fantastiskt sätt så verkar de sitta nästan direkt. Vi har nybörjare som gör sin första funboardgipp under sin första vindsurfingvecka på vatten efter att ha issurfat idogt på vintern.



Seglingskänslan är exakt densamma som på sommaren och för den vane surfaren känns det fantastiskt att få hålla i riggen igen. Vinden behöver inte vara stark. 3 meter per sekund räcker gott för segling (TV filmen spelades in i 2-3 m/s) men det är nog som roligast vid 7-8 m/s.



Vi har trots massor av segling ännu inte haft några incidenter som kollisioner etc och heller inga allvarligare skador. Vi är dock mycket noga med att alltid använda hjälm och flera seglar även med armbågsskydd och knäskydd. Eftersom vi ofta seglar på nätter och kvällar använder vi positionsljus i form av rödblänkande cykellyktor som vi fäster högst upp på hjälmen.

När man börjar bli lite van issurfare lär man sig snabbt nya trick och manövrar. Några av de vanligaste vi kör idag är : gipp, 360, 720, duckgipp, slag, duckslag, leatucks (lä till lä slag), leagibes (lä till lä gipp), clew first 360, clew first jipp, clewfirst slag, stoppladd, sail 360, helikopterslag, etc.

Issurfingen är billig oavsett om man måste köpa utrustning. Vi beställer idag begagnade vågsegel från nittioalet och begagnade epoximaster vilket gör att priset för en komplett rigg ofta hamnar nere kring 1500 kronor. Till det kommer kostnaden för skateboardtrucks och material för bräda och medar.

Konstruktion

Bräda

De flesta av oss bygger idag våra brädor själva. Vi använder plywood som byggnads-material. Erfarenheten säger att det är bättre att limma ihop två stycken 10mm skivor än att använda 20mm. Bäst är att kunna använda en vattenfast plywood men det är inte nödvändigt. Det funkar utmärkt med en målad vanlig furuplywood också.

Brädans längd bör vara mellan 120 och 140 cm. Vi har lite olika längder., min egen är 135 cm. Betänk att lång bräda får större svängradie än en kort men också är mer lättseglad. Brädorna är cirka 30 cm breda och som halkskydd ovanpå använder vi oss av maskinslipband. Många sätter också en liten metallist centrerad i brädans längsled för att kunna stödja klacken mot när det är snöigt ute.

Själv har jag också monterat 20 mm vinkelprofiler i aluminium på långsidorna av brädan och på så sätt både styvat upp den, skyddat plywooden mot slag och fått en bra kant att skrapa av skorna mot.

Det är mycket bra om brädan sviktar lite grand. Det gör den bekvämare och mer förlåtande men också mycket mer lättseglad då det inte är lika lätt att få sladd som det är på en stum bräda.

Mastfot

Mastfoten placeras så nära som möjligt akter om främre trucken och fästs enklast genom samma skruvning som på sommarriggen.

Trucks

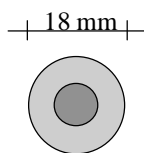
Trucks köper man på någon sport- eller skateboardbutik eller kanske helst begagnade på anons. Tänk då på att de inte skall vara från en barnskateboard. Dessa håller inte. Påfrestningarna är mycket stora.

Truckarna monteras så nära brädans ändar som möjligt. Max 10 cm.

Det är viktigt att de placeras mitt i brädans längsled monteras i exakt samma linje – var noga det lönar sig!

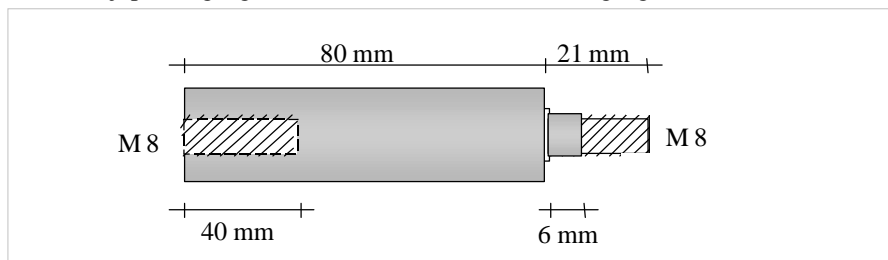


Adapter



Eftersom de flesta trucks är ganska smala, ger en spårbredd på 16-20 cm, har vi valt att bredda dem. Vi har låtit göra adapters som breddar trucksen 80mm åt vardera håll. Detta göra mina trucks får en totalbredd på 32 cm och medarna hamnar på så sätt utanför brädan. Kolla vilken gäng det är på truckarnas axlar. Det är ofta en UNC och inte millimeter. Det går att gånga om UNC-gängen till m-gäng även om det inte blir snyggt, men det håller.

M8-M8 adapter med 18 mm diameter och 80 mm extensionslängd. Hondelen med 40 mm djupt M8-gängat hål. Handelen 21 mm med M8-gäng.



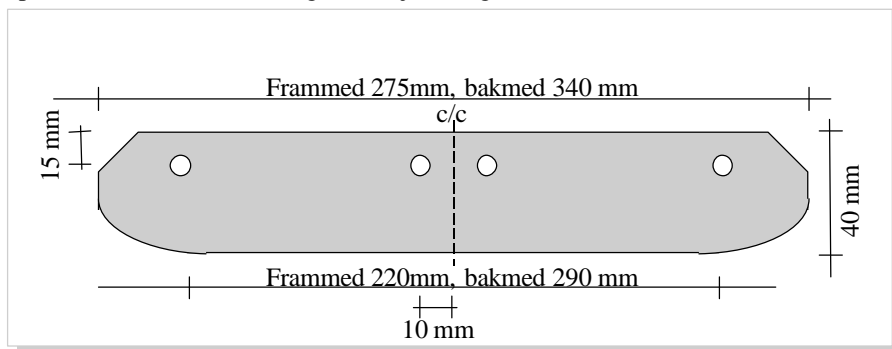
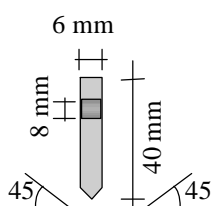
Andra seglare har valt andra modeller för att göra sina adapters men detta har funkat bra för mig.

För att truckarna skall hålla och att vi skall kunna justera medarnas riktning har vi monterat tvärstag mellan medarna, se medar.

Medar

Medarnas längd varierar mellan fram och bak. Bakmedarnas huvudsakliga roll är inte att styra utan att skapa sidstabilitet och förhindra sladd utan att för den skull gå tungt i isen. Frammedarna är kortare, eftersom trycket är lägre på dem har de annars lätt att sladda, kortheten gör också att de är lätta att vrida i isen och det blir således lättare att svänga.

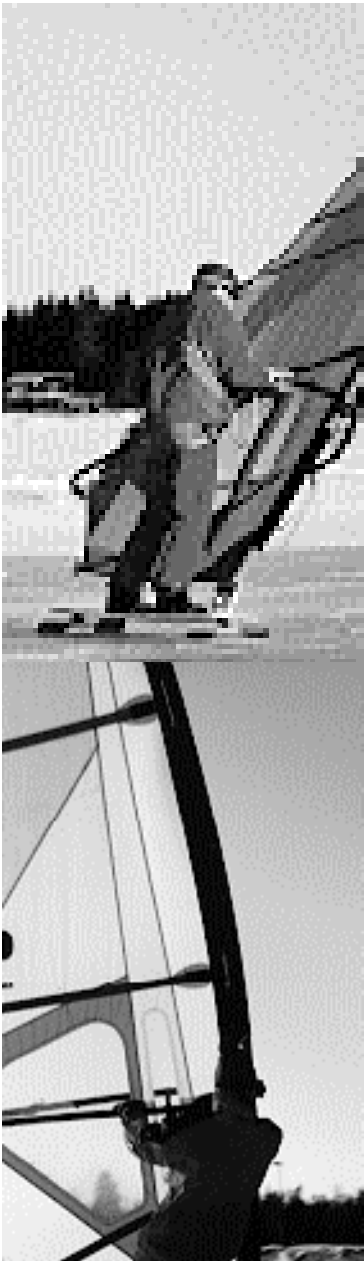
Medar formas ur 6 mm plattjärn med 40 mm bredd. Frammedar med en längd av 275 mm och bakmedar med en längd av 340 mm. Hål 8 mm borras för montering på trucks samt för montering av viddjustering (toe in). Modellen nedan är vändbar.



Jag använder mig av frammedar som är 275 mm långa med en åkyta på 220 mm. Bakmedarna är 340 mm med en åkyta på 290 mm.

Det är inte bara viktigt att ha en bra rundning i framkanten av meden, det är också viktigt att man har en svag krökning på medens hela ägg. Mitten bör vara cirka 1 mm högre än ändarna. Detta för att meden lätt skall kunna röra sig över ojämnheter och inte hugga i isen. Som referens kan sägas att långfärdsskridskor har mellan 25 och 40 meters radie.

Monteringen av meden är ytterligare en viktig faktor. Infästningen skall vara placerad cirka en centimeter akter om centrum på åkytan. Detta för att göra meden "lätt i framkant" så att den lättare går över ojämnheter.



Medarna slipas med en 90-gradig egg, som en kniv. Många har provat skridsko-slipning med tyvärr dåliga resultat. Idag kör alla med "knivslipade" medar. Vinkeln bör dock inte vara skarpare än 90 grader då den tenderar att gå för djupt i isen.

Medarnas slipning, rundning och montering är de absolut viktigaste faktorerna för en bra fungerande bräda.

De flesta av oss använder vanligt plattjärn i medarna men det börjar komma medar i rostfritt och till och med borstål. Höjden på medarna är 40 –50 mm. Med högre medar bryts axlarna lätt.

Segel och rigg

De flesta av oss använder vågsegel från tidiga 90-talet. Oftast gamla avlagda. Storleken varierar mellan 3,5 och 5,5 kvadratmeter. Det är mycket sällan lönsamt med större. Friktionen är så låg att man får bra fart redan i låga vindhastigheter med litet segel. De små seglen är också roligare att träna manövrar med. Cambers är något som verkar fungera dåligt. Vi seglar mycket fort i relation till vindhastigheten varför den relativa vindriktningen blir nästan rakt framifrån riggen och buken på cambersegel tenderar att stalla.

Farterna är fantastiskt höga och vi seglar ofta väl över 50 km/h. Det är inte svårt att nå 70.

Jag hoppas att detta givit dig en bild av hur vi bygger våra brädor och vad som vi idag vet påverkar prestandan. Som sagt så seglar vi alltid med hjälm och tänker man sig att använda selen - det är då det går riktigt fort - ja då är hjälmen ett måste.

Det vore jättekul att höra av dig om resultatet och om det blivit någon kul surfing.

Jag heter som sagt Joakim Wiklund och du når mig på följande sätt

Trollnäs vägen 28, 972 51 LULEÅ

0920-102 31, arb 0920-752 51, nalle 070-69 752 51

epost: joakim.wiklund@ltietoenator.com, eller Jowi@home.se

Mer surfing från Luleå hittar du på: <http://lvk.unx.nu>

Lycka till med bygge och segling.

