

Jolleseglingens dramatik

Rickard Sarbys berättelse om Finnjollesegling är bearbetad av Bernt Andersson för Jolleseglarna Karlstads Kanotförenings (numera Karlstads Kappseglingförening/KKF) 100-årsjubileumsbok 2005.

”Till den sällan eller aldrig läser om segling, vill vi uppmana att läsa Rickard Sarbys helt igenom fascinerande berättelse om hur det är att segla jolle. Rickard var ju mannen som konstruerade Finnjollen till de Olympiska Spelen 1952 i Helsingfors, Finland.”



Bernt Andersson som här ses segla Finnjolle i Karlstad hösten 2014, tillhörde på 1960-talet Sverigeeliten i Finnjolle och var bl.a. reserv under OS-seglingarna i Japan 1964. Foto: Tonny Nyrén.

Vad är jollesegling?

Kappsegling med lätta centerbordsjollar är kanske den mest mångfasetterade av idrotter!

En lättvindsegling, i vindstyrkor från 1,5 m/s ner till stiltje, väcker hos den oinitierade åskådaren bara förundran. Hur kan seglare ägna sig åt något så långsamt och händelselöst och kalla det kappsegling? De tävlande, som slåss för att vinna en sådan segling, har inte långtråkigt en enda sekund. Varje onödig kroppsrörelse är inte bara onödig, den är farthämmande. Hjärnkontorets datamaskin snurrar på högvarv, följer konkurrenternas förehavande, som sannolikt leder till framgång. Minsta ändring i läget kräver nya överväganden och nya beslut. Maximitiden för en segling brukar vara 3 ½ timmar. Endast några få orkar hålla koncentrationen under så lång tid.

Psykisk styrka kan fälla avgörandet.



Två elever vid Seglarymnasiet i Motala, provseglar Finnjolle i maj 2015.

Foto: Torsten Jarnstam.

Vi dubblar vindstyrkan till 3 m/s och kommer in i nästa fas. Seglaren sitter på däck och måste ibland göra något för att jollen ska seglas upprätt. Åskådaren får en livligare bild av planlöst irrande jollar ibland kilometervis från varandra. Inte ens en erfaren seglare kan utifrån säkert bedöma deras inbördes placeringar, annat än när jollarna rundar något märke.

De tävlande däremot, vet mycket väl hur läget är i förhållande till medtävlare, hundratals meter avlägsna. I den vindstyrkan seglar alla nästan lika fort, det är lätt att segla, lätt att förflytta sig i olika riktningar. Nu är tävlingen som en drabbning i schack, där varje medtävlare spelar simultan mot alla de andra. Det gäller inte bara att segla fort – det gäller hela tiden att erövra gynnsamma positioner och blockera motståndarna från att komma i gynnsamma lägen. Nu är kappseglingen till stor del taktik, baserad på seglarnas speciella och svårlärda väjningsregler.

Den som bäst kan tänka ut och genomföra en taktisk plan, vinner.

Vi dubblar vindstyrkan igen, till 6 m/s och befinner oss mitt i nästa fas. Åskådaren är road. Alla rorsmän håller till synes på att falla överbord och tycks inte kunna ta sig ombord igen. Det han ser är Finnjolleseglarens vanligaste liv. Eftersom jollen saknar köl, måste något motverka vindtrycket i seglet och hålla jollen upprätt. Även det blir rorsmannens arbete. Fotfästen inombords – remmar, sadelgjordar eller liknande – ger honom möjlighet att till största delen hänga utanför jollen. Enbart taktiskt kunnande och koncentration räcker inte längre för framgång.

Nu krävs också kraft i alla muskler och fakirens uthållighet.

Vi tar ett djärvt språng till 12 m/s, till den dramatiska avdelningen, till kantringar och äventyr. Den normala mänskliga reaktionen – motvilja mot att falla i vatten – får åskådaren att spärra upp ögonen vid åsynen av någon präktig kullerbytta. Det har till och med hänt att känsliga åskådare tillkallat polis, för att avstyra övningarna...

De tävlande stortrivs – mer eller mindre – och samlar djupspetsade minnen för återstående liv.

Tekniken är nu "att överleva", d.v.s. att inte kantra och det är fråga om en fysisk prestation, parad med kallblodighet och reaktionsförmåga.



Patrik Jarnstam/SWE 10 tränar undanvind på Södjör'n i Karlstad 2013.

Foto: Tonny Nyrén.

Många andra faktorer än vindens styrka ger varje kappsegling dess speciella karaktär. Vattenytans storlek, hav eller insjö, regn eller solsken, vindriktning – frånlands- eller pålandsvind – antalet deltagare och deras kvalifikationer. Variationsmöjligheterna är oändliga.

Det kan aldrig bli två likadana kappseglingar.

Hur kommer man i gång?

Liksom de flesta andra tävlingar på bana börjar kappseglingen med en start. I vårt fall rakt mot vinden och man har rätt att passera startlinjen där man tror det är bäst. När startfältet når femtiotalet jollar och däröver blir det i praktiken trängsel vid vissa ställen, hur lång startlinje man än lägger. I en sådan situation tvingar väjningsreglerna alla eller nästan alla att gå över linjen på styrbords hals, d.v.s. med vinden in från höger.

Före starten vet alla nästan säkert var det är bäst att starta. Endast en kan erövra den platsen.

De övriga finner sig ha börjat med en liten felkalkyl och får lägga sig i kö, med allt sämre utgångslägen. Kappsegling har en egenhet i jämförelse med annan bantävling.

Deltagarna måste göra spurten först! Sekunderna före starten och de första fem minuterna efter start har den största betydelse för slutresultatet, särskilt om fältet är stort. De, som på den stunden lyckas slå sig fram till fri vind, har ett kraftigt övertag. De andra kommer knappast att lyckas helt i den seglingen.

Hur slår man sig fram? Antag att en av de bättre rorsmännen nödgats starta rakt akter om någon annan. Ligger han på kryss i kölvattnet från den andre, har han mycket små utsikter att komma förbi. Det finns dessutom ofta jollar på alla sidor. **En skicklig rorsman finner eller skapar ändå plats** för en vändning, som går så till att han, från att hänga utanför skrovet på ena sidan, tar sig in, lättar på skotet, dyker under bommen och skotar in seglet samtidigt som han glider ut till hängning på jollens andra sida. Vid 4 m/s eller mer tar hela manövern 2 ½ sekunder.

Efter vändningen har vår man vinden in från vänster och är väjningsskyldig för alla mötande jollar. Han måste vara beredd att vända igen efter bara några sekunder. Efter dessa två vändningar har han kanske kommit femton meter längre efter, men nu ligger han inte i kölvattnet. Läget kan vara mycket förbättrat eller också måste vändningarna upprepas tills han når fri vind.

I vindstyrkan 6 m/s seglas banan på ungefär en och en halv timme. Under den tiden ska rorsman segla **kryss**, rakt mot vinden, hängande i knäveckan utanför jollen, 3x20 minuter. Man avlöser med **slörbogar**, diagonalt med vinden, samt en **länsbog**, rakt med vinden, då ansträngningen flyttar sig till armar och överkropp och uppblandas med balansövningar.

Ungefär vid den vindstyrkan har rorsman nått sin prestationsgräns på kryss. Han kan inte hänga ut mer även om vinden ökar till 10 m/s. Snarare mindre, därför att balansen kräver större uppmärksamhet. Teoretiskt skulle den som är tyngst och kan luta sig längst ut, tåla den hårdaste vinden. Ambitiösa försök har gjorts att hänga rätt ut från jollen med raka ben, men våra knän viker sig tyvärr åt fel håll.

Rorsman hänger nära vattnet, för det mesta översköld av skum och vågor lever han ett vått liv. Hur vått?

Betydligt våtare än simning!

Redan när det blåser 4 m/s är rorsman våt och skulle sedan inte bli våtare av att vinden ökar. Seglarna upptäckte snart en våt kropp väger mindre än en våtare kropp. Den normala klädseln innefattade väl alltid en tröja och slutade med ett regnställ – som uteslutande fungerar som ett vindskydd. Så började man dra på sig ytterligare en tröja och en tröja till och så på huvudet i sjön före starten. Eller tröjorna i sjön innan man kryper i dem.

Det blev många goda extra kilon och under seglingen är det ingen risk att tröjorna torkar sönder. Det orättvisa var att en storvuxen seglare kunde samla på sig mer vatten än en spenslig. I praktiken har den orättvisan utjämnats på ett helt annat sätt – genom bättre möjligheter till trimning av segel och rigg.

Konkurrensen hårdnar. Det blir nödvändigt att segla allt mer för att hålla fysik, balans och taktik i topptrim. Tävlingssäsongen har tänjts ut och räcker nu från iskant till iskant.



Fr. v. ser vi Henrik Rydell/SWE 16 och Ulf Bjuréus/SWE 66 på seglar in till hamnen under sista SM-dagen i Nynäshamn 2012.

Foto: Johan Forsman

Är det inte kallt att jämt sitta i vatten?



Martin Pluto/SWE 60 kryssar under Solsta-regattan i juni 2015.

Foto: Tonny Nyrén.

Spänning och ansträngningar värmer

Vindfattiga dagar i säsongens början eller slut kan vara besvärliga. Men när det blåser så att rorsman får anstränga sig blir vattnet utspätt av svett – oavsett årstiden. Vindguden undrar ibland om seglaren verkligen anstränger sig till det yttersta och provar med en liten extra puff, som blåser omkull jollen.



"Efter en liten vurpa" kämpar Patrik Jarnstam/SWE 10 för att resa sin Finnjolle

Foto: Tonny Nyrén.

Ibland lyckas seglaren hålla sig kvar på skrovet och kan snabbt resa jollen. Ibland lyckas det inte! Det är kappsegling, det är bråttom, det gäller att kvickt komma upp. Seglaren chansar på att klättra upp från läsidan i stället för att simma runt till lovartsidan. Upplättringen blir inte så snabb som det var tänkt. Dåligt fotstöd i vattnet, slipprigt och halt överallt också en nu alldeles olämplig klädsel, som i uppstigningsögonblicket ökar vikten kanske 20 kg. Våra kroppskrafter är vanligen avpassade efter kroppsvikten och klarar helt enkelt inte övervikten.

Vindtrycket mot skrovet och rorsmans vikt samverkar till att pressa ner seglet, så att jollen vattenfylls allt snabbare och snart ligger med masten rakt ner. Ansträngningen vid vanlig hängning utanför jollen kan inte jämföras med den energiexplosion som fordras för att nu ställa allt till rätta. Ibland lyckas rorsman inte ens ta sig upp på skrovet utan måste låta sig bärgas.

De nervkittlande bogarna

Några ord bör också sägas om de behagliga bansidor där man seglar i medvind. **Möjligen behagliga till 8 m/s!** Därefter är länsbogarna med vinden rätt akterifrån mycket av kuddkrig på såpad stång, med vinden som förrädisk motståndare.

Slör i hård vind är samma slit som på kryssen, förutom att jollen nu är vinglig och måste balanseras med ständiga kropps- och roderrörelser. Vid tillräcklig hastighet börjar jollen rutscha över vattnet. Sjöfolk kallar händelsen för **planing**. Jollen seglar ifatt och över vågorna i skyar av skum och ger seglaren en säregen känsla av flykt. Hastigheten är kanske inte mycket att skryta med i rymdåldern. I bästa fall 15 knop (ca 28 km/tim.) Men färden över det ständigt sviktande underlaget, osäkerheten av att sällan se något genom skummet, närheten till vattnet och kallsuparna, ger en förbluffande fartupplevelse. **När jollen flyger fram som snabbast är kantringen som närmast!**



Engelsmannen Tim Tavinor/GBR 9 "fångad" under Engelska Mästerskapen 2015.

Foto: Tonny Nyrén.

Kontrasten mellan planingens härliga kontrollerade flykt och kantringens tvärstopp och kaos ger en chock, som man aldrig tycks vänja sig vid.

Den kantringen sker oftast så, att masten lägger sig *mot* vinden. Samtidigt slungas rorsman iväg åt samma håll. Sekunderna är verkligen dyrbara just då. Vind-trycket ligger nu mot jollens däck, seglet har ingen tendens att sjunka och jollen vattenfylls mycket sakta. Efter endast några ögonblick är jollen på väg att driva bort med vinden. Rorsman, i gummistöv-lar, tröjor och regnställ, är ingen snabb-simmare.

Det blir några desperata simtag för att nå jollen. Många har snöpligt misslyckats. Vattenvana, simkunnighet och flytväst ger seglaren full säkerhet... **men det är så genant att fullt påklädd plaska omkring i sjön utan båt.**



Patrik Jarnstam/SWE 10 i röda toppluvan, har det jobbigt för att få nå sin Finnjolle "som är på rymmen". Foto: Tonny Nyrén.



Björn Allansson/SWE 6 "in action" under Europamästerskapet i Helsingfors, Finland i juli 2011. Foto: Torsten Jarnstam

Artikel – utifrån Bernt Andersson bearbetning av Rickard Sarbys berättelse – har av Torsten Jarnstam den 24 januari 2016 kompletterats med bilder som fotograferats av Tonny Nyrén, Johan Forsman och Torsten Jarnstam.