

# Midwinters 2015

## Vad vi lärde oss på KWRW med J/70 SWE 601 "Rocad"

Vi hade inställningen att se den här resan som ett träningsläger. 8 dagars segling med de bästa båtarna är ju ett tillfälle som inte återkommer varje vecka...

Vi teamade direkt upp med Team Helly Hansen (USA 2) som blev våra "coacher" under resten av tiden. Dessutom hade vi bra hjälp Ed Furry, "Sail 22" med sin välfyllda rullande butik där vi gjorde dagliga inköp för att pimpa båten steg för steg. När vi riggade båten passade vi på att märka upp trimreferenser:

- Fockskot, både på läsidan och för "in hauler" lägen
- Spridarreferens, 16", 46 cm ut från masten. Där satt vi även en trimskala
- Fockskenan, där vi även borrade upp "½ håll", synliga håll framför blocket
- Fockfall med trimskala



Första dagens segling blev en avrostning där vi mest seglade omkring och njöt av de varma vindarna. Nästa morgon körde Tim en genomgång av riggtrim. De kör med en fast förstagslängd 54", 1385 mm mätt enligt "swing metoden". Eftersom masten står på däck och inte påverkas av däcksgenomföringen får undervanten en väldigt viktig roll för mastens böjning. Även i riktigt lätt vind behövs spänningen i toppvanten för att inducera mastböj. I hård vind är det undervanten som ger utväxling på häckstagssträckningen och överför den kraften i förstaget. Allt detta betyder att toppvanten aldrig går under 18 och aldrig över 28. Däremot jobbar undervanten i ett mycket större register. Den lösaste inställning som går att mäta med riggspänningsmätaren är 7 i undervanten. Den används i vindar upp till 6 knop, 3 m/s.. I riktigt lätt vind kan man lätta ytterligare i undervanten från trimguidens 18/7 läge. Vi lättade ytterligare ett varv i undervanten på onsdagens race som vi lyckades vinna. I lättvind handlar det om att hitta tillräckligt med sagg för att få kraft ur focken och böja masten så att storseglet blir så plant som möjligt i mitten och neråt. Om storen är för bukidig och stänger i akterliket så hänger inte vinden med på läsidan.

När vinden sedan ökar kommer 5 m/s läget med 22/12, 7 m/s läget med 24/16 och hårdvindsläget med 28/24. Med besvärlig sjö kan man höja vindstyrkan för en given riggspänning, båten behöver mycket kraft för att komma genom vågor. I riktigt hårda vindar kan man spänna undervanten ytterligare. Det var något vi aldrig provade. Fredagens race var i 8 – 11 m/s och där gick vi väldigt bra med 28/24.

En sak vi fick byta direkt (ett av besöken hos Ed) var häckstagets grovjustering. Det som följer med båten ger inte tillräcklig spänning i hårdvind. Lösningen är att byta till en hanfot som avslutas med en ring och en 3:1 talja som knyts till ena sidan i aktern. I 7 m/s och uppåt ska i princip hela häckstagslattan vara utböjd redan innan häckstagslinan börjar sträckas.



Efter denna "crash course" i riggtrim var vi ute och seglade med ett 25-tal båtar där Helly Hansen var klart snabbast. Vinden låg runt 6 – 8 m/s och vi märkte direkt att nyckeln var att jobba med fockskotet hela tiden för att skapa kraft i vågor och öppna spalten i vindbyar. HH kör med två olika positioner på besättningen i mellan/hårdvind. I starter och tigha lägen sitter #1 och #2 med benen utåt medan #3 och rorsman kör benen inåt. När det blir lite längre "raksträckor" flyttar #1 in benen på skandäck och #3 flyttar ut benen. #3 fortsätter att trimma focken kontinuerligt och nu med skotet bakom ryggen. Rorsman hjälper till med winchhandtaget när det är dags att ta hem.

För att skota focken finns tre varianter: Handskotning i lä skoträtta upp till ca 5 m/s. Därefter går många båtar över till "banjo" system a al Melges 24. Då behövs sen extra uppsättning skoträttor. Skotet sätts i rättan på lovartssidan och trampas ner för att sträcka hem det sista. I hårdvind funkar det bra med winch. HH kör direkt från handskotning till winch vid ungefär 6 m/s. De har dubbla handtag och hållare för handtagen på bägge sidor.



Tekniken med fockskotning är att hålla lovartsskotet konstant och jobba med läskotet hela tiden. Lovartsskotet används som inhauler för att minska skotvinkeln. Graden av inhauler beskrivs lite olika i trimguiderna. Den enklaste verkar vara att mäta avstånd till ruffen vid gränsen till halkskyddet. Max inhauler är ca 25 mm och används i platt vatten och 4 – 6 m/s. Vi fick aldrig prova en så tigt inställning eftersom vi hela tiden hade ganska jobbig sjö, även i lättvind. Vi körde 50 mm i alla vindstyrkor vilket verkade fungera bra. Lovartsskotet drar snett framåt vilket gör det händer två saker när man justerar läskotet; dels blir focken djupare i undre delen, dels ökar twisten och därmed spaltens storlek. Det är lätt att förstå att aktivt fockskot synkat med storsktstrim är tricket i +6 m/s och vågor.

Fockfallets justering är inga krångligheter. Löst fall med större sagg och sträckt förlik, utan rynkor, från ca 7 m/s och uppåt. Vi använder en skala på masten med knappt 40 mm lägre hissning i riktig lättvind till läget med där rynkorna försvinner.

Storseglets trim kan beskrivas som tre olika "modes". Upp till ca 5 m/s används storskotet för att få rätt twist. Nästa läge från 5 till ca 7 m/s är det häckstaget som prioriteras. Vid 7 ca m/s, eller när seglen ger för mycket kraft, sätts kicken hårt och då är häckstaget i princip på max. Återigen blir storskotet prio. Upp till "over power" läget hålls bommen nära mittlinjen. I hårdare vindar hamnar bommen i en position där båtens lutning är under kontroll.

En väldigt viktig parameter för J/70 verkar vara båtens lutning och rodertryck. I vindar upp till ca 5 m/s behöver båten en lätlutning för att hålla tillräckligt rodertryck. Om båten under en sekvens seglas för upprätt förloras rodertrycket och båten kommer "ur spår". Besättningen får helt enkelt inte sitta still. Vem eller vilka i besättningen som jobbar med balansen kan variera i olika vindstyrkor. I 4 – 5 m/s var det # 3 som med en låg stående position försökte vara steget före med kroppsvikten. I hårdare vind kan båten seglas med mindre lutning. Här känns båten mer "normal" och det gäller att jobba med fock- och storskot precis som i en tvåmansjolle.

På undanvindarna finns två seglingsätt. I lättare vindar seglar man båten lågt, gärna med lite lovartslutning. När vinden är tillräckligt stark seglas båten med planing i brantare vinklar. På engelska är benämningen "VMG mode" och "On the Step". Vi kallar det för plogning respektive planing. Spinnakern skotas med ett öga på inslaget i förliket. Här gäller det att våga släppa tillräckligt snabbt när en vindby träffar båten och den skenbara vinden vrider med. Skotet kan ofta släppas mer än man tror. I övre vindregistret av plogandet, 4 – 6 m/s kan halshornslinan släppas upp en liten bit. Så länge spinnakern förlik känns stabilt och halshornslinan går rakt upp fungerar det att släppa mellan 10 – 25 cm. Vid plogning rullas focken in. Håll ett öga på storens så att kicken inte är för hårt ansatt, akterliket ska alltid hållas "levande".

Övergången till planing sker någonstans vid en vindstyrka där man kör kickskotning på kryss. Besättningsvikten flyttas bakåt och storskotet trimmas av # 3 som flyttar längs bak i båten. Vid planing lämnas focken utrullad. Kicken ska vara väldigt lös i planingsläge. Det ger manöverutrymme för styrning. Storen trimmas väldigt mycket in och ut för att hålla båtens lutning konstant. Även på undanvind kan man öka farten ordentligt med en aktiv förflyttning av besättningsvikten. Båten är fantastiskt kul i planingsläge. Med koordinerad styrning, trimning och besättningsvikt finns det massor att vinna i jakten på vågornas utförsbackar.



Summa summarum en fantastisk vecka där vi fick öva i alla vindar från 2 – 11 m/s. Två svenska båtar, vi och SWE 713 med Magnus Tyreman och familjen Johannisson, fick en perfekt "shake down". Stämningen i klassen är fantastisk där alla delar med sig av erfarenheter och tricks. Båten är hur kul som helst att segla. Den kanske känns lite underriggad i lättvind men det är å andra sidan väldigt kul och utmanande att hålla fart i de förhållandena. Vi hängde också en del med besättningen på den Italienska båten, Europamästarna, som efter en hel del dramatik vann regattan. Delar av den besättningen känner vi från X-35 segling. Intressant i sammanhanget är att de seglade med en Fransk J/70 och Seldénmast. De hade en 11 plats som sämsta placering. Det lär bli en hel del jämförelser när vi får mäta och väga de olika masterna senare i år.

Vi slutade på en 14:e plats i totalen. I race 2 fastnade vi i en hummertina precis i starten och började gå baklänges just när startfältet accelererade iväg. Tog en skön seger i onsdagen lättvindrace och vann

"Mount Gay Rum Day" med fina priser i flytande form. Tjuvstartade i fyra av racen. I tre av dessa hörde vi återkallelsen på VHF:en och vände tillbaka. I det 9:e racet där det blåste 10 m/s hörde vi inte vårt stävnummer och seglade vidare till vad vi trodde var en ganska stor seger. Med andra ord fick vi träna mycket på "recovery". Rekordet där blev i sista seglingen där vi efter en OCS startade 2 minuter efter signalen och kämpade oss till en 13:e plats. "Ingenting är Omöjligt" som Gunde säger. Nu är båten på väg till Antwerpen för framtida äventyr i Europa.



USA 94 i ett lite jobbigt läge när en Pelikan åker snålskjuts på spridaren...