

# 606



ONE DESIGN

---

## Trimguide 1998

North Sails trimguide är skriven för att Du ska få ut den bästa prestandan av Dina North segel. Måtten och inställningarna är vad vi funnit snabbast för 606. Eftersom besättningsvikt, seglingsförhållanden och seglingsstil varierar kan Du upptäcka att inställningarna ska vara lite annorlunda just för Dig. Syftet med denna skrift är att presentera ett snabbt grundtrim och en bra utgångspunkt för finjusteringar. För fördjupning och förklaring av teorier och principer hänvisas till North U. Fast Course.

De senaste nio åren har vi varvat aktivt kappseglande i 606-klassen med att utveckla 606-segel och segeltrim. Erfarenheterna från denna tid har vi sammanfattat i detta häfte. Detta är andra versionen av vår trimguide. En förändring som vi tagit hänsyn till är den nya dubbelbotten som används i nyproducerade och ombyggda båtar. Förändringarna beskrivs i kapitlet 1, riggställning. Vi har även ändrat vår seglingsstil på kryss i hårdvind, se kapitel 2 segeltrim.

Segeldesign utvecklas kontinuerligt och de nuvarande modellerna är noggrant utprovade både i vårt desinprogram och på vattnet.

Vi hoppas att denna trimguide ska hjälpa Dig till mer framgångsrik och, mest av allt, roligare segling.

Se till att ha gällande klassregler till hands vid allt arbete med båten och dess utrustning.

Trimguiden är indelad tre delar:

1. Förberedelser .....
2. Segeltrim .....
3. Besättningsarbete .....

Trimguiden är skriven av Björn Österberg på North Sails i Stockholm.

Copyright © 1998 North Sails Sweden AB

---

## NORTH SAILS SWEDEN

Ångshydevägen 1  
181 31 **Lidingö**  
Tel 08-765 15 30  
Fax 08-765 15 70

Roddargatan 20, Box 300 77  
200 61 **Malmö**  
Tel 040-15 41 01  
Fax 040-15 32 18

Hälleflundregatan 24 D  
426 58 **V Frölunda**  
Tel 031-29 11 52  
Fax 031-29 61 52

Varvsholmen, Box 226  
391 22 **Kalmar**  
Tel 0480-41 12 99  
Fax 0480-41 12 99

# 1. Förberedelser

I detta kapitel går vi igenom riggställning och trimfunktioner som behövs för att få ut den bästa prestandan av Dina North segel. Tillräcklig riggsättning är viktig för fart och höjdtagning. I samband med träningsläger och andra tillfällen har vi mätt riggsättningen på ett 40-tal båtar. På många äldre båtar är det omöjligt att få mer än 150 kg spänning i toppvanten. På vissa båtar kan det förklaras med att mastfoten saknar stöd (maststötten vilar på mjukt skum), men vissa båtar får inte upp riggsättningen trots att allt ser ordentligt ut vad gäller rigg och maststöd. Troligtvis beror det på att dessa båtar helt enkelt blivit mjuka med åren. Båtar med den nya dubbelbotten, både nya båtar och ombyggda båtar får lätt upp riggsättningen till 400 kg. Förklaringen är att dubbelbotten fungerar uppstyvande för både mastfoten och själva skrovet.

## Riggställning

### Mastlutning:

606:an är som konstruktion välbalanserad, på gränsen till fallrigg. För att få det tryck på roderet som krävs för att ta bra höjd på kryssen måste masten lutas bakåt. Vi mäter detta mått med ett stålmåttband från mätbandet i mattoppen till akterspegelns överkant. Med förstaget hårt uppsträckt (max riggsättning, se nedan) ska måttet vara 8,20 m på dubbelbottnade båtar. På båtar som har problem med att få riggsättning bör måttet vara 8,25. Anledningen är att dessa båtar måste justera förstaget mera för att komma till rätt spänning. Större mastlutning har visa sig ge något bättre höjdtagning på kryss men sämre undanvindsfart. Med mindre mastlutning är 606:an neutral och besättningen "luras" att luta båten åt lä för att få tryck på rodrdet. För att få denna mastlutning måste vanten kapas på en del originalriggar. Med standardvantskruvar (14 - 20 cm) ska måtten mätt till centrum av hålen på ändstyckena vara följande:

|           |       |
|-----------|-------|
| Toppvant  | 5,97m |
| Undervant | 2,91m |
| Förstag   | 6,25m |

För att hålla riggsättningen bör wiredimensionen ökas till 4 mm 19 trådig alternativt 3,4 eller 4 mm Dyform, dvs 7 trådig wire.

### Spänning:

Mastfotens infästning bör även kontrolleras. Riggsättningen trycker masten ner mot däck. Kraften överförs till maststötten som i sin tur vilar på dubbelbotten. På gamla båtar finns bara skum mellan maststötten och kölen. Om skummaterialet sugit vatten sjunker det ihop när riggsättningen ökar. Lösningen är att ta upp en inspektionslucka bredvid stötten, avlägsna det blöta skummaterialet och sätta dit en stötta så at masten får en stum förlängning ända ner till kölens överkant.

Slitaget är stort vid förstagsgenomföringen i stäven, därför bör riggsättningen endast justeras på undanvindar då förstaget är löst sträckt. Problemet kan undvikas genom att byta rörgenomföringen i stäven mot en blockskiva.

Utväxlingen på riggsättningen som justeras med wiren under fördäck bör vara minst 6 ggr. Det är viktigt att enkelt kunna avläsa riggsättningen, tuchmarkeringar på en talja alternativt skalan på en utväxlingsbox fungerar bra.

För att mäta riggsättningen använder vi en riggsättningsmätare typ Loos (Finns hos North Sails Nynäshamn). Med löst häckstag spänner vi förstaget tills rigglutningen blir 8,20 m, mätt enligt ovan. Spänningen i toppvanten ska då vara ca 330 kg. Efter att ha noterat läget på riggsättningstaljan släpps riggsättningen till drygt 100 kg på toppvanten. Detta läge används i lättvind och gör att förstaget "saggar" ca 10 cm åt lä på kryssen. Vid ca 7 m/s används max riggsättning. I hårdare vindstyrkor sträcks förstaget upp ytterligare genom att häckstaget sträcks. Den styva mastprofilen gör denna metod effektiv.

Undervanten ska ställas in med förstaget spännt till max riggsättning. Tanken är att undervanten sätter stopp för mastens böjning just där storseglet är helt plant. Masten böjs genom att dra mycket hårt i häckstaget. Förblir storseglet buktigt är masten inte tillräckligt böjd, och undervanten måste släppas. Uppkommer rynkor från mastens mitt till skothornet böjer masten för mycket och undervanten ska spännas åt. Är undervanten för löst ansatta böjer masten även åt lä på mitten och "stänger" spalten mellan fock och stor vilket minskar båtens fart.

## Trimfunktioner

### Häckstag:

Trimning av häckstaget är nyckeln till båt fart i mellan och hårdvind. Det är därför av största vikt att häckstaget har tillräcklig utväxling (minst 8 ggr) och är enkelt att justera i alla lägen, även när man hänger på kryssen. Genom att börja utväxlingen som en hanfot över rorkulten kommer häckstaget i båtens mittlinje och kan användas som referens för hur bommen är skotad i förhållande till båtens mitt.

### Storskotning:

Storskotskenan bör vara längre än originalskenan för att i lättvind kunna skota bommen nära båtens mittlinje utan att sträcka akterliket. I hård och byig vind måste rorsman kunna "spela" med skottravaren för att undvika att båten kränger till i byarna. En skotskena som sträcker sig ända ut till bordläggningen tillsammans med en kullagrad travare som justeras med 3 gångers utväxling tillfredställer dessa krav. För att underlätta rullvändningar är det bra om travarlinan är en slinga så att läsidan kan lossas från lovart (se kapitel 3, besättningsarbete).

### Bomuthal:

Den eliptiska fotvåden i storseglet ger en stor jämn buk då uthalet på bommen är insläppt. När uthalet sträcks för kryssen planas segets nederdel ut med hjälp av bomuthalet. Utväxlingen bör vara 6 gånger och justeras från antingen undersidan bommen (vilket fungerar bra så länge uthalet sträcks innan upprundning) eller nerdragen till skarndäck på båda sidor om masten. Tuschmarkeringar eller en trimskala vid bomnocken är till hjälp vid uthalstrimningen.

### Cunningham:

Storseglets cunningham används på kryss i vindar över 5 m/s för att flytta buken framåt samt att plana ut seglet. En talja med 3 gångers utväxling som justeras antingen av fördäcksgasten eller rorsman behövs för cunninghamtrim.

### Kicktalja:

Kickaljan används framförallt till att justera storseglets twist på undanvind. På branta hårdvindsslörar måste kicken kunna släppas helt i situationer då båten är på väg att skära upp. En kicktalja med 8 gångers utväxling som kan släppas från en hängande position rekommenderas.

### Fock-

skotpunkter:

Fockskotskenornas placering varierar på båtar av olika årsmodeller. Avståndet från båtens mittlinje till akterkanten av skotskenan ska vara 47cm. Detta innebär för de flesta båtar att skenan flyttas in något mot båtens mitt.

cunningham:

Liksom på storseglet regleras fockens djup och bukposition med cunningham. Taljan bör ha minst 3 gångers utväxling för att trimningen inte ska bli "ryckig".

### Spinnaker

Tweekers:

Tweekers eller suggor till spinnakergajarna används i flera syften:

1. Lovartsgajen hålls alltid nersuggad för att komma ur vägen för besättningen.
2. Lovartsgajen avlastar spinnakerbomsnedhalet som kan hållas lös i manövrar.
3. Genom att sugga ner läskotet innan en gipp får fördäcksgasten lätt tag på den nya gajen.
4. På länsar i hårdvind suggas både gaj ock skot, vilket ger en stabil och lättseglad spinnaker.

## 2. Segeltrim

606:an har liten segelyta i förhållande till sin storlek och är därför underriggad i lättvind. I hårdvind är båten mer lik en jolle och trivs med plana segel. Detta ställer krav på framförallt storsegelet som måste ha stor buk i vissa förhållanden, men även kunna planas ut helt i hårdvind.

I vindar mellan 3 till 6 m/s utnyttjas den maximala kraften i North seglen. I lättare vindar måste akterliken "öppnas" för att hjälpa vindens strömning runt seglen. I hårdare vindar måste akterliken åter öppnas men nu på grund av att besättningsvikten inte klarar av att hålla båten upprätt.

Våra erfarenheter från de senaste årens hårdvindsseglingar är att båtens lutning är mycket kritisk. Om lutningen kan begränsas till ca 15 grader balancerar båten mycket fint samtidigt som kjölen får bra grepp i vattnet (mindre avdrift). För att kunna segla båten så plant har vi frångått fullhäng, typ Soling, och istället använt vanligt "jollehäng". OK, det är jobbigare, men vi är övertygade om att det ger resultat.

### Storsegel

#### Design:

Norths storsegel är formgivna med relativt mycket buk i övre delen och plana i undre delen. Tanken är att seglets övre del ska ge den kraft båten så väl behöver. Den plana undre delen gör att bommen kan skotas högt i båtens mittlinje utan att akterliket "stänger" och bromsar. En lika viktig sak som formgivningen är vådlayout och dukprestanda. Genom att använda duk med mycket exakta töjningsvärden uppnås den stora trimbarheten. Från att ha stor och jämn buk för lätt vind och skvalpig sjö kan seget trimmas helt plant för hårdvind.

#### Lättvind:

I riktigt lätt vind, 0-2 m/s trimmas storseglet med tanke på att akterliket ska öppna så mycket som möjligt. Travaren hålls ca 50 cm i lovart om mitten och storskotet ska vara ansatt så att bommen står ca 40 cm i lä om båtens mittlinje. Bomuthalet släpps in ca 4-5 cm från mätbandet. Häckstag, cunningham och kicktaljan är helt lösa.

När vinden ökar till 3 m/s skotas storseglet hårdare så att bommen närmar sig båtens mittlinje. Telltalen vid mittenlattan ska stå bakåt men den övre telltalen kan då och då vika bakom seglet. Vid ca 4 m/s sträcks skotet ytterligare och travaren släpps ner till ca 20 cm i lovart om mitten. Skotet kan nu sträckas så att översta tellisen hela tiden är ligger vikt bakom akterliket. Bommen ska nu vara i båtens mittlinje. Bomuthalet sträcks till 2 cm från bandet, häckstaget sträcks upp så att slacket försvinner, cunningham ska fortfarande vara lös.

#### Mellanvind:

Vid 5-6 m/s planas storseglet ut något genom att böja masten med häckstagssträckaren. Skotet sträcks så att övre telltalen viker bakom seglet ca 50% av tiden. Hårdare skot gör att höjdtagningen prioriteras. Bommen ska vara i båtens mitt. Uthalet sträcks ända till mätbandet och cunningham justeras så att det mesta, men inte alla rynkor från masten försvinner. Detta trim behålls upp till den vindstyrka då besättningen inte längre kan segla båten utan krängning. Beroende på besättningsvikt brukar detta inträffa vid 6 - 8 m/s.

För att minska den krängande kraften och öka farten vid denna vindstyrka sträcks häckstaget. Följande uppnås:

1. Storseglet planas ut
2. Storseglet twistar och spiller vind i toppen
3. Bommen kan hållas kvar nära mittlinjen, vilket ger bra höjd
4. Riggspänningen ökar

Häckstaget är den huvudsakliga trimfunktionen i mellan och hårdvind. Genom att sträcka häckstaget i vindbyarna hålls båten plan och farten maximeras.

I lägen då det är värdefullt att gå extra högt, (tex efter en rundning med en båt framför eller i lä,) släpps häckstaget lite så att akterliket stänger och båten kan seglas högt utan att tappa drivet. Genom att "spela" med häckstaget kan storseglet trimmas för att prioritera extra fart eller extra höjd.

Vid ca 7 m/s kan även cunningham sträckas hårt så att alla rynkor försvinner. Buken flyttas då framåt och akterliket öppnas ytterligare.

### **Hårdvind:**

I vindar över 8-9 m/s ska storseglet vara nästan helt plant. Bomuthal, cunningham och kicktaljan ska vara hårt ansatta. Kicken gör att masten böjer mer i nedre delen. Travaren ska vara i mitten av båten så att bommen står ca 20 - 30 cm i lå om mittlinjen. Hur mycket kraft storseglet ger regleras i första hand med häckstaget. Var inte rädd att dra lite extra i häckstaget! I byig vind är justering av häckstaget inte tillräcklig snabbt för att hålla båten plan, utan även travaren måste justeras. Travaren släpps så att båten får fin balans. Speciellt i besvärliga vågor (vilket ofta inträffar vid dessa vindstyrkor) är det viktigt att båten inte är lovgurig. Rätt trimmad löper båten genom vågorna. Om båten känns "trög" eller lovgurig är det ett tecken på att storseglet ger för mycket kraft. När storseglet är riktigt trimmat, dvs plant och med öppet akterlik, ska båten kännas välbalanserad och lättstyrd.

### **Undanvind:**

På slör och läns ska storseglet trimmas bukigt för att ge båten extra driv. Den eliptiska fotvåden i North storseglen ger en stor och jämn buk i nedre delen av seglet.

Direkt efter kryssrundningen släpps häckstag och cunningham helt. Bomuthalet släpps in 5 -8 cm från mätbandet. Kicktaljan justeras så att den översta lattan är parallell med bommen. På branta slörar, speciellt i hårdvind, måste kicken släppas så att trycket helt försvinner ur seglet. Detta för att undvika att båten blir lovgurig och skär upp, (broachar). På slörar i hårdvind behöver inte bomuthalet släppas in, kraften i storseglet är ändå mer än tillräcklig.

## **Fock**

### **Design:**

Focken har en rund framkant som är lätt att styra efter. Undre delen av seglet kan skota plant och medger en smal skotvinkel (se förberedelser). Övre delen är formgiven för att tåla mycket twist. Sammantaget är focken lätt att trimma från bukig med mycket kraft i lätt/mellanvind till plan och twistad i hårdvind. Med den mastlutning vi rekommenderar kommer underliket vid segling att ligga an mot däcket hela vägen bak till skothornet.

### **Lättvind:**

I vindar mellan 0-3 m/s ska riggsställningssträckaren i förstaget ska vara så löst ansatt att förstaget saggas ca 10 cm åt lå. Detta ger focken extra buk och förliket blir lätt att styra efter. Skotningen ska vara lös så att underliket böjer av 10-15 cm åt lå. Skotpunkten justeras så att förliket slår in jämnt när båten lovas upp. Slår det in i toppen först, är skotpunkten för långt bak och vice versa. Med detta trim ska telltalen vid översta lattan stå bakåt. Om telltalen viker bakom seglet ska skotet släppas något. Även cunningham ska vara löst ansatt, lite rynkor ska synas vinkelrät ut från förstaget.

### **Mellanvind:**

När vinden ökar till Ca 4 m/s kan riggsställningen ökas så att saggat i förstaget minskar till ca 5 cm. Cunningham sätts åt något, precis så att rynkorna försvinner. Skotet sträcks så hårt att telltalen är på gränsen att vika bakom seglet.

I och med den hårdare skotningen måste skotpunkten flyttas bakåt ca 2 cm för att förliket ska slå in jämnt. När vinden ökar behålls detta trim förutom att riggsställning och cunningham sträcks

### **Hårdvind:**

Liksom med storseglet ska även focken planas ut och twistas i hårdvind. Riggsställningen ska sträckas till maxläget, (häckstaget hjälper också till,) cunningham sträcks hårt och skotpunkten flyttas ytterligare ca 2 cm bakåt. Den övre delen av förliket slår nu in lite tidigare än den nedre delen vid lovning. I riktigt hård och byig vind kan det löna sig att släppa skotet något för att ytterligare öppna spalten mellan stor och fock för att på så sätt få en mer lättkontrollerad båt.

### **Undanvind:**

På läns i lätta vindar kan focken tas ner då den annars stör spinnakern. När focken är hissad på undanvind ska den alltid hållas löst skotad. Är focken överskotad gör turbulensen på fockens läsida att spinnakern blir orolig.

## Sammanfattning krysstrim

| Vindstyrka m/s             | 0-3  | 4-7            | 8-10                         | 11-           |
|----------------------------|--|----------------|------------------------------|---------------|
| Riggspänning, toppvant     | 120 kg   | 250 kg         | 330 kg                       | 330 kg        |
| Bomuthal, från mätband     | 4 cm   | 2 - 0 cm       | 0                            | 0             |
| Storskot, bommens position | 40-20 cm i lä  | I båtens mitt  | 10-20 cm i lä                | 20-40 cm i lä |
|                            | Se även trimguiden för hur telltales används             |                |                              |               |
| Storskotstravare           | 50 cm i lovart   | 20 cm i lovart | 0 -10cm i lä                 | 10-20cm i lä  |
| Häckstag                   | Löst   | Se trimguide   |                              |               |
| Cunningham, Storsegel      | Löst   | Lite rynkor    | Inga rynkor                  | Hårt          |
| Kicktalja                  | Löst   | Just ansatt    | Sträckt vid hård skotning    |               |
| Fockskotning               | Så hårt som möjligt utan att telltale viker bakom seglet |                |                              |               |
| Fockskotpunkt              | Jämmt inslag vid lovning                                 |                | Något tidigare inslag i topp |               |
| Cunningham, fock           | Små rynkor   | Inga rynkor    |                              | Hårt          |

## Spinnaker

### Lättvind:

Tumregeln är att hålla spinnakerbommen på samma höjd som lähornet och i 90 graders vinkel mot windexpilen, dvs den skenbara vinden. I vindar under 3 4 m/s innebär det att spinnakerbommens ytterände är något lägre än vid masten.

På länsar ska skärningsvinkeln anpassas så att draget i spinnakerskotet aldrig släpper helt. Detta kräver bra kommunikation mellan gast och rorsman, se kapitel 3.

### Mellanvind:

I mellanvind kan tumregeln följas vilket innebär att bommen pekar något uppåt. På länsarna kan lä sugga (tweek) sättas an ca 50 cm ovanför däck för att stänga läliket.

### Hårdvind:

På branta slörar är det viktigt att bommen står ca 15 cm i lovart om förstaget. lä sugga ska vara helt släppt och bommen pekande något uppåt. På länsarna suggas läskotet ända ner till däckshöjd för att på så sätt stabilisera spinnakern. Se även kapitel 3, besättningsarbete.

### 3. Besättningsarbete

Enligt klassreglerna får 606:an seglas av antingen två eller tre personer. I detta kapitel ger vi förslag på hur besättningsarbetet delas upp i en tremannabesättning. För tvåmannabesättningar gäller i princip att gästen sköter både mitt- och fördäcksgästens uppgifter. Rorsmannen i tvåmannabesättningen bör dock sköta spinnakerfall i hissning och nedtagning samt spinnakerskot och gaj i gippen. Rorsmannen får även sköta travarlinan till storskotskenan själv.

Uppdelningen i en tremannabesättning är förslagsvis följande:

#### **Rorsman:**

Förutom styrningen sköter rorsman storskot, justering av storskotstravaren och häckstag. Vid spinnakerhissning tar rorsman hem i spinnakergajen.

#### **Mittgäst:**

Vid stagvändning i lätt och mellanvind drar mittgästen över travarlinan till nya lovatssidan. I spinnakersättningarna ser mittgästen till att spinnakern inte fastnar i hissningen, när spinnakern är nästan uppe tar mittgästen tag i skotet och tar över gajen från rorsman. Under spinnakersegling sköter mittgästen både gaj och skot. Vid nedtagning släpper mittgästen spinnakerskotet och hjälper till att mata ut det så att fördäcksgästen lätt kan samla ihop spinnakerns underlik.

#### **Fördäcksgäst:**

På kryssarna sköter fördäcksgästen fockens skotning och trimmning. Cunningham för både fock och stor, riggspänning, kick och bomuthal hamnar också på fördäcksgästens lott. Fördäcksgästen har även hand om spinnakerbom och spinnakerfall.

Efter lite träning ska arbetsfördelningen fungera så att varje besättningsmedlem kan koncentrera sig på sin uppgift och "snacket" kan hållas till ett minimum. Manövrarna måste naturligtvis anpassas individuellt för varje besättning, men här följer några tips från våra egna manövrar.

#### **Stagvändning:**

Rorsman koncentrerar sig bara på styrningen, mittgästen sköter travarlinan. I lätt och mellanvind "rullas" båten genom att alla tre i besättningen samtidigt går upp på lovarskanten. Först går rorsman över till nya lovatssidan för att kunna se telltalsen. Sedan följer fördäcksgästen som skotar focken några cm lösare än "fullt". Mittgästen sitter kvar längst och drar över travarlinan så att bommen hamnar ca 10 cm längre åt lä än vid vanlig segling.

Rorsman tar över travarlinan och behåller detta trim till full fart uppnåts. Därefter skotar fördäcksgästen in focken de sista centimetrarna och rorsman drar upp travarlinan.

#### **Spinnakersättning:**

Efter kryssrundningen är det viktigaste för rorsman att välja spår med hänsyn till andra båtar och därför får rorsman inte blanda sig i förberedelserna för sättningen. Det kan ofta löna sig att vänta med hissningen, speciellt på branta slöror, tills båten befinner sig i en bra position. På slöror ska alltid bommen vara satt innan hissning, men på länsar kan bommen lika gärna sättas efter hissning.

Ibland kan det även vara fördel att gippa i samband med hissningen. På korta länsar ger en gippsättning ett bra utgångsläge för att få innerplats vid nästa märke. När spinnakern hissas innan bommen är satt lutas båten åt lovert så att spinnakern inte störs av storseglet.

#### **Gipp:**

Längsgippar är enkla. Både gaj och skot hålls nersuggade. Spinnakern hålls stabil och fördäcksgästen får tag på nya gajen. I lätt vind kan rorsman ta in storbommen till båtens mitt och hålla kvar den där under gippen. Spinnakern får då fri vind under hela manövern och riskerar inte att säcka ihop.

Slörgippar kräver mer träning. Skotet får inte suggas för tidigt om slören är brant. Akterliket på spinnakern stängs då för mycket och båten bromsas upp. Det är först när rorsman faller av inför gippen som skotet suggas ner. Sen blir det brottom! Fördäcksgästen gippar bommen, mittgästen drar runt spinnakern med gaj och skot. Den av mitt- och fördäcksgästen som först blir färdig lossar den nya läsuggan, så att rorsman kan lova upp på den nya slören.

#### **Spinnakernertagning:**

Spinnakern ska alltid tas ner i lovert. Spinnakerfallet ska vara väl förberett, ett bra sätt är att lägga ut fallet i vattnet över lä reling. Spinnakerbommen tas ner, utan att störa spinnakern. På läns lutas båten åt lovert så att

spinnakern inte lås av storen. På slöror skotar mittgasten in lovertshornet någon dm så att hornet kommer precis på förstaget. På detta sätt kan spinnakern seglas utan bom tills fördäcksgasten stoppat undan bommen och är klar att ta ner spinnakern. Mittgasten släpper skotet och matar up det så att fördäcksgasten får ihop spinnakerns underlik. Om fördäcksgasten inte hinna bli färdig i tid tar mittgasten hand om focken i rundningen.

***Vi på North Sails önskar lycka till med 606-seglingen!***