

Tarantella II

NJKs mest framgångsrika havskappseglingstå

Swan 37:an Tarantella II från 1970 med Leif Ramm-Schmidt som skeppare har under år 2007 upplevt sin mest framgångsrika kappseglingssäsong genom tiderna. Det blev seger i samtliga tävlingar hon deltog i. Hur är det möjligt att en båt med 38 år på nacken fortfarande kan klara sig så bra bland moderna racermaskiner?

Framgång i havskappsegling beror inte endast på en bra båt, utan det är fråga om ett samspel mellan ett stort antal faktorer – och nog lite tur ibland. Leif Ramm-Schmidt beskriver här hemligheten bakom framgångarna, och redogör för årets mest spännande segling.

För att få en bild av orsaken till framgångarna under år 2007 måste vi blicka litet längre bakåt i tiden.

Tarantella II:s framgångar började genast efter sjösättningen 1970, då med min pappa Heinz som ägare och skeppare. Jag var själv 21 år och min yngre bror Michael 17 år. Vi var naturligtvis med som gästar. Vi hade havskappseglat med Swan 36:an Tarantella I under tre år före det. Och seglat hade vi redan från babyåldern. Att vi seglat hela vårt liv är otvivelaktigt en delorsak till våra framgångar.

Efter framgångarna i början av 1990-talet, då Tarantella vann Gotland Runt två år i rad, beslöt pappa sälja båten. Han hade kappseglat färdigt, trodde han.

Det fanns flera utomstående köpare, som absolut ville ha denna då redan legendariska båt, och affären var nästan klar, men jag, tillsammans med min familj, lyckades i sista stund avvärja försäljningen – båten stannade i familjen. Jag blev således med kort varsel ägare till Tarantella och skeppare i andra generationen.



Tarantellas tredje Come Back

Till att börja med hade jag inte för avsikt att fortsätta kappsegla, utan båten skulle främst användas för semestersegling, något som mina föräldrar också kunde dra nytta av.

Men då min son Henrik år 1999 kom fram med förslaget att vi igen skulle börja kappsegla hade jag svårt att tro att det skulle vara möjligt. Båten hade då semesterseglat i flera år och utrustats med alla möjliga bekvämligheter ombord och vägde säkert för mycket. En ordentlig bantningskur var ett måste.

Seglen var 10 år gamla eller ännu äldre, och kunde knappast användas för kappsegling. Båtens botten skulle kräva en noggrann översyn, skot, fall och beslag måste förnyas. Instrumenten var fortfarande original Brooks & Gatehouse från 1970. Allt detta skulle kosta en hel del.

Men pappa och också Michael blev eld och lågor över tanken. Och desutom fick jag hela familjens stöd. Visst skall vi starta Tarantellas tredje Come Back! Kostnaderna är en bagatell, för vi skall skaffa en sponsor! Ett villkor är att



Skipper Leif Ramm-Schmidt

vi bara satsar på att vinna. Så hade det nog alltid tidigare varit i den här familjen.

På jakt efter sponsorer

En budget uppgjordes. Potentiella sponsorer listades. Ett sponsorprospekt trycktes. Det var olika prislappar på storsegel, spinnaker, skrov, bom, kläder, vimplar m.m. Men inte var det så lätt att få några sponsoringar, och vi fick back på nästan alla håll.

För att få en känsla för kappseglandet igen beslöt vi – trots att vi hade gammal utrustning – att delta i tre kappseglingar redan sommaren 1999. Henrik hade många goda vänner, av vilka flera redan hade kappseglingserfarenhet. Utmärkande för gänget var att killarna passade bra ihop och var fulla av entusiasm. Här fick vi stommen till besättningen, som på Tarantella normalt består av 6 personer. Framgångarna var dock högst nöjaktiga med 7:e placering i



Vår Gotland Runt-besättning 2000 i enhetliga dresser. Henrik RS, Heinz RS, Marcus Moltubak, Michael RS, Mikko Brummer, Leif RS och Tapio Lehtinen

Esbo-Hogland Race, 6:e i Pentala Race och 2:a i HTTP:s skärgårdssegling, säsongens sista tävling.

Efter säsongen 1999 lyckades vi bättre med våra sponsorer. Tack vare pappas stora hjälp nappade Bukowski på erbjudandet och blev huvudsponsor för projektet. För Bukowski passade det bra att sponsora en båt som hade antikvärde och som redan blivit ett samlarobjekt! Fyra nya segel beställdes hos WB-Sails. Storseglet och två genuor gjordes i den nya töjningsfria Cuben Fiber-duken, medan den nya vita floatern gjordes i superlätt Airix-fiber. Bukowskis logo applicerades på skrovet, storseglet och alla tre spinnakar.

Vi lyckades också få med flera bispensorer. Nu var den finansiella sidan tryggad.

Besättningen erhöll seglings- och representationskläder av Cottonfield. Dessutom skaffades enhetliga oljeställ och flytvästar. Detta gav projektet en professionell karaktär.

Tarantella var upptagen på Lindgrens varv över vintern för olika



Segeberbesättningen i IMS FM 2007. Övre raden: Marcus Moltubak, Henrik RS, Juhana Salminen. Nedre raden: Christian Öller, Leif RS, Michael RS

reparationer och speciellt för en fullständig renskrapning av botten. En ny bottenfärg från Hempel's applicerades och slipades flera gånger för att ge en så hal yta som möjligt. Propellern och axeln behandlades med ett hemligt medel för att hindra snäckbildning.

Samarbetet med vår huvudsponsor fortsatte ända till år 2005. Bland de större anskaffningarna vi gjorde var en ny lättare mast år 2001 med tre par spridarare, som ersatte den tidigare "telefonstolpen". Dessutom skaffades ytterligare nya segel.

Att avtalet tog slut behövde inte betyda slut på kappseglandet. Vi började genast söka efter ny sponsor. Denna gång var det betydligt lättare, och vi var lyckliga över att få Ålandsbanken som vår sponsor.

Resultaten förbättras gradvis

Framgångarna år 2000 var nöjaktiga. I Gotland Runt blev vi 11:e och i Esbo-Hogland Race 16:e. Lyckligtvis blev det seger i Helsinki Tallinna Race som enda tröst, samt några andra placeringar. I IMS-rankingen var vi 4:e i klass IMS 3.

År 2001 deltog vi första gången i Offshore Week (IMS FM). Här slutade vi som 6:e. I Gotland runt blev vi bara 12:e efter att vi seglat bort oss på slutra-



Omstart vid Hogland, FortinaFun passerar oss

kan. Framsteg kunde dock noteras i de övriga seglingarna, där vi uppnådde fyra segrar. I IMS-rankingen blev vi 3:e i klass IMS 2.

Följande år blev det andra plats i Gotland Runt, seger i Esbo Hogland Race och 2:a i IMS rankingen i klass 2. En klar förbättring hela tiden.

Äntligen år 2003 fick vi vår efterlängade seger i Gotland Runt.

Och nu år 2007 kan vi ståta med seger i samtliga tävlingar vi deltog i, inklusive IMS FM som vi nu vann första gången i båtens historia.

Vad är orsaken till dessa framsteg?

Båten och seglen

Vi seglar enligt IMS-regeln, numera ORCi, som ger båten ett handicap, vilket möjligast väl skall avspegla båtens prestanda. Regeln baserar sig på VPP-formeln (Velocity Prediction Program). Dessutom möjliggör regeln olika handi-

cap vid hård och svag vind och olika vindvinklar. Tarantella är en utpräglad hårdvindsbåt men i gengäld en långsam svagvindsbåt. Regeln beaktar dessa skillnader och strävar efter att besättnings kunskaer ska avgör framgångarna. Därför har vi möjlighet att klara oss bra också i svaga vindar. Detta är inte möjligt med entalsregler såsom LYS och IRC.

Båten är gammal, och det måste vi finna oss i. En gammal båt kan dock iståndsättas så att den försätts i ursprungligt skick. Eller ännu bättre skick. Framst avser jag vårt byte av masten år 2001 till en lättare och slankare, dessutom stagad med tre par spridare. Den nya masten var drygt 40 kg lättare och tyngdpunkten var nästan en meter längre ner. Detta minskar pitchingen i sjögång avsevärt. Båten måste naturligtvis mätas om, och vi fick ett klart straff i vårt GPH-tal.

Men lika viktigt är att seglen är i toppskick, de skall ha optimal storlek för de olika vindförhållandena och de skall skotas rätt. Med gamla urblåsta segel kan man inte vinna. Vi har därför satsat på de bästa racing-segel vi kunde komma åt. Vår segelmakare sedan 1990 har varit WB-Sails. Vi började med att göra storseglet och genuorna i Cuben Fiber, en duk som är lätt och synnerligen formstabil. Senare har vi övergått till Cuben CarboFiber, där dukens formstabilitet baserar sig på kolfiber. Dessa dukar har en ännu bättre formstabilitet. Fördelen märks speciellt vid vindstyrkor i övre ändan av seglets vindspektrum. Det betyder mera framdrivande kraft och mindre krängning.

Ett rent och halt botten är ett måste för en kappseglare. Vi brukar dyka för att polera och putsa botten ren före varje viktig kappsegling. Vi har att tacka en av våra mångåriga gästar för jobbet, han är också dykare. Någon gång händer det att skippers själv får göra putsandet. Då gör jag det som fridykning, och hoppas att vattnet inte är speciellt kallt.

Onödig utrustning måste sättas iland. Vi har plockat ut både värmare och autopilot. Och naturligtvis alla onödiga skruvar, muttrar, verktyg, kryddburkar, tandborstar m.m. Vid tömningen av onödig utrustning efter semestersegelatsen får vi ofta ihop 100–200 kg. Bränsle- och vattenmängderna mäts noga och minimeras. Gastarna får ta med sig bara en begränsad mängd persedlar. Vi har gemensamma reservkläder.

Strategi och navigering

Navigeringen är nuförtiden en rutinsak

tack vare GPS: främst menar jag att det är lätt att hitta vändmärkena. Men alla använder inte sin GPS så effektivt som man kunde göra. Vi har en GPS-plotter och noterar strömförhållanden och små vindkantringar som beaktas vid beslut om vändor och vägval. Kryssvinklarna kan mätas noggrant och optimeras för olika vindstyrkor. Inverkan av olika segelställningar kan kollas med 0,01 knops noggrannhet o.s.v.

Vid val av strategi försöker vi beakta alla gamla och nya råd. Vi följer ofta "Rhumb-line-teorin", går på kryss mot det håll vinden förväntas vända mm. Men ett råd är viktigast av alla. Det är kommodor Ramsays regel: "Placera dig alltid mellan konkurrenterna och märket!"

Strategin diskuterar vi med hela besättningen, så att vi är överens om saken. Detta är en viktig sak så att alla kan bindas till beslutet.

Gastarna och provianteringen

Gastarna är absolut den viktigaste orsaken till goda framgångar. Tarantella seglas normalt med en 6-mannabesättning. Vi har haft turen att få hålla samma stamgästar, ca 10 killar år efter år. Vi har själva skolat gastarna under flera års tid. Då majoriteten av gastarna kan båten perfekt och känner hennes prestationsförmåga, går manövrerna perfekt.

Tarantella-andan beror till stor del på att vi satsar fullt på framgång. Vi siktar alltid på att vinna. Vi jobbar tillsammans för detta mål och har bl.a. en gemensam gastträff på vintern. Där ska par vi kampanjan för nästa säsong – och har jätteroligt tillsammans.

Michaels roll vill jag speciellt betona. Han är vår huvudroresman och det är speciellt hans uppgift att se till att båten hela tiden drivs fram med maximal prestation. Om något blivit ogjort eller behöver justeras, låter han det nog höras. Han är en hård pådrivare, här i helt positiv mening. Vi har aldrig haft dispyter ombord, och humorn brukar svalla fritt.

Men för att humöret skall vara gott är det viktigt med näringsrik och god mat. Detta är en sak min fru Marja och jag satsar speciellt mycket på. Om det kunde jag skriva en helt egen historia men är tvungen att lämna denna till en annan gång.

Årets mest spännande kappsegling

Volvo Hogland Race på 155 nm den 8–10.6.2007 blev igen en framgång för Tarantella, då vi förnyade vår seger från föregående år. Vår hårdaste konkurrent Tom Finell med båten FortinaFun besegrades med en futtig minut i beräknad tid. Seglingen kändes som en thriller från start till mål.

Början gick bra för Tarantella, vi rundade Kotkan Portti som första båt i seglad tid, knappt före estniska Lady Bird och Alfa Romeo. Detta har vi inte lyckats med tidigare. FortinaFun och alla våra konkurrenter låg här klart efter i beräknad tid.

Seglingen visade igen sin traditionella sida med bleke och oberäkneliga vindar bakom Hogland. Det är här racet oftast avgörs. Vi fastnade på östra sidan av ön där vi försökte hitta vind nära stranden. Havet låg spegelblankt framför oss, men bakom oss fanns det ännu ett

klart drag. Med hjälp av den lätta vinden samlades minst 100 båtar här för omstart, innan det uppstod en landbris framför oss. FortinaFun, Merinna och Minnamari var mera lyckosamma och lyckades passera oss bara 100 meter längre ut från stranden.

Vårt vägval efter öns södra udde var avgörande. Det har flera gånger förr visat sig att man inte skall gå nära den västra sidan av ön, också vid västliga vindar. Det borde ju bli förstärkta vindar på lovertssidan, men ön är 156 meter hög, vilket tycks skapa besynnerliga backvindar. Därför tog vi ett långt slag ut mot sydväst efter rundan av den södra udden, t.o.m. så långt att VMG:n på GPS:n visade minusfart och vi fick en öppen bog mot nästa märke.

Merinna och flera andra av våra konkurrenter tog kortaste vägvalet längs västra sidan av ön, och fastnade där tillsammans med en stor klunga andra båtar. FortinaFun gjorde som vi men vände något tidigare mot Kotkan Portti, och kunde nu hastigt passeras tack vare vår mera västliga position som klart gav starkare vind och fördelaktigare kryssvinkel. Också Minnamari passerades långsamt.

Vid Kotkan Portti var Minnamari 2 minuter och FortinaFun 9 minuter bakom oss, vilket betydde nästan 30 minuter före i beräknad tid. Vi var tvåa.

Det var stick i stäv kryss mot Borgå Kalbådan, och det utlovades ökande vind med vridning mot norr. Tarantellas bästa sida är hård kryss, och detta började ge oss hopp.

Vi seglade som unga gudar och då vi rundade Borgå Kalbådan kunde vi inte mera sikta FortinaFun ens i kikaren.



Tarantella startar i Offshore Week 2007

Tidigt på söndag morgonen rundade vi Gråskärsbådan, varifrån det är ca 10 sjömil i mål. Vinden hade vridit ytterligare mot norr, och vi kryssade i god fart mot Enskär. Vårt nya storsegel fungerade till belåtenhet. Vid Enskär kunde vi i morgongryningen sikta fyra båtar långt i öster, en av dem måste vara FortinaFun.

Då vi närmade oss målet hörde vi mellantidsrapporten på VHF för FortinaFun och kunde hastigt räkna ut att de ledde oss med ca 5 minuter i beräknad tid.

Efter målgången gick vi ut på Gäddviksstranden för att följa med

båtarna som gick i mål. FortinaFun skulle få 1 timme och 10 minuter i respit av oss. De kom dock oroväckande fort upp, men på slutrakan var de tvungna att göra ett litet slag, och korsade mållinjen 1 timme och 11 minuter efter oss. Segern var vår!

Det visade sig att vi vann IMS Over All, och var dessutom snabbaste Swanen i racet.

Nu ser vi fram emot nya utmaningar.

Leif Ramm-Schmidt