

Sejl, spørgsmål og svar omkring J80'eren

- Med en sæson, som giver dem som måtte have ønsker om at sejle kapsejladts nationalt og internationalt meget store muligheder, er det vigtigt, at man stiller med bedste udstyr. Især hvis man har ambitioner om at gøre en god figur. Selve båden er der ikke ret meget at optimere på, udover at den skal være ren og pæn i bunden, og masten skal være korrekt justeret. Det sidste kommer vi tilbage til.

- Flemming Djernæs, som har sejlet J80 i mange år, har deltaget i stævner i Tyskland (Kieler Woche blandt andet) samt en fortid i sejlbanchen, har været så venlig at svare på nogle spørgsmål angående J80 sejl. Det er svar, som forhåbentligt kan bruges, når der skal anskaffes sejl til båden.

Spørgsmål: Der er mange udbydere af J80 sejl. Er der nogen af disse, som du mener, har en konkurrencemæssig fordel frem for de andre ?

-

Svar:

- Hej Jens Kristian! Jeg må lige korrigere dig lidt, for nok har jeg sejlet i rigtig mange år, men J80'er har vi kun haft siden 2008.

Jeg mener, at J80-klassen er privilegeret ved at have temmelig mange sejlproducenter, der alle tilbyder nogle hurtige sejl, hvor fartforskellene er yderst marginale.

- Der har jo altid været knyttet en del "religion" til, hvilket mærke, den enkelte person ønskede indsyet i halshjørnet. Personligt mener jeg, at sejlmærket ofte får for meget kredit i forhold til mandskabets præstation, men for nogen handler det måske også lidt om, at man bedre kan tåle at tabe til nogen med nyere sejl, end tabe til et bedre mandskab?

- Det er min påstand, at de dygtigste sejlere vil være i stand til at lave topplaceringer med sejl fra de 4-5 bedste producenter. Også i J80-klassen er der "fabrikssejlere", som vi kaldte dem i gamle dage. De er nøje headhunted af de enkelte sejlofter og har det altså med at ligge front næsten uanset hvad, men selvfølgelig skal sejlene da også være i orden.

- Med de gode sejldesigns bliver det mere relevant at se på forskellene mellem kvalitet målt på materialetype, forarbejdning og pris.

Spørgsmål: Når man har besluttet sig for en sejlmager/producent, hvilket materiale skal man så vælge til fok og genakker ? Storsejls materialet er jo reguleret til Dacron, mens fokken kan være i lidt mere moderne materialer. Hvad er fordele og ulemper ved de forskellige materialer, og hvordan sikrer man sig, at man får et sejl som kan klare sig minimum en sæson på kapsejladtsbanen ? Dette gælder for både fokken og genakkeren.

- **Svar:**

Jeg besvarer lige fokken først. Det er i virkeligheden det sejl, der differencierer sig mest fra sejlmager til sejlmager, når vi taler om racing-sejlene i Kevlar.

- Man kan også vælge fokken i almindelig, hvid Dacron. KDY har gjort det til deres sejlere, og til det formål er det en rigtig fin løsning! Dacron er nemlig det materiale, der holder sig bedst, når man vel at mærke måler på holdbarheden set i forhold til samlet levetid. Dacron er ikke særlig UV-følsomt og kan bedre tåle at blafre i vinden, som det sker, når skolebåde træner forskellige manøvrer. Samtidig er materialet den billigste løsning af alle, MEN ulempen er jo, at dugen ikke er særlig formstabil. Allerede i løbet af første sæson vil faconen flytte

bagud i sejlet, hvilket giver dårligere højde og mere krængning. Derfor ser man ingen fokke i Dacron til de store kapsejladser.

Hvis vi herefter kigger på kevlarfokken, er der hele 3 forskellige fremstillingsmåder. Egentlig er der 4, men North Sails producerer ikke så små sejl i deres 3DL, så derfor regnes denne ikke med her.

Der findes de trioptimalt syede fokke. De er lavet af regulær sejldug i Kevlar. Sejlets mange baner er alle udlagt i trækretningen (trioptimalt) og er syet sammen med almindelig tråd. Typisk er sejlet optimeret vægtmæssigt ved at seilmageren anvender 2 dugvægte. En let dugvægt i sejlets front og midten af underliget, og en kraftigere dug i faldbarm, agterlig og skødebarm. (Det kan ret tydeligt ses på fotos i modlys af denne type sejl). Man har lavet sejl på denne måde i minimum 3 årtier. De mange sammensyninger giver øget stræk i sejlet, som derfor ikke bliver så formstabilt som de højteknologiske, stringede sejl. Mange syninger kan også betyde, at man kan få brug for at få sejlene set efter.

Den anden type, der kom på banen for vel omkring 6-7 år siden, ligner lidt til forveksling de højteknologiske, stringede sejl, som vi ser på om lidt. Mange små sejlofter, der ikke selv har en stringermaskine eller fx har købt sig adgang til at få dem produceret i fx Kina, laver disse sejl. Der er tale om ruller med sejldug, hvor trådene er udlagt i krydsende vinkler. Da der er tale om en ensartet kevlar-dug, vil der fx ikke være forskel på dugvægten i forlig kontra agterlig. Den valgte dugvægt vil således være bestemt af områderne med den største belastning, hvilket så medfører et tungere sejl en absolut nødvendigt. Sejlet er sat sammen i horisontale baner (crosscut) med Ultrabonding. En meget stærk limning, der ikke kræver vedligeholdelse. Sejlet er formstabilt, omend det ikke når de stringede sejls niveau. Da fremstillingsprocessen er meget mere enkelt end de tidskrævende syede, trioptimale sejl og højteknologiske, stringede sejl, bør prisen her ligge i den lave ende for Kevlar-sejl.

Endelig er der den 3. kategori, de stringede sejl, som kan opdeles i 2: Sejl, der er lamineret sammen under stort tryk fra en valse, og sejl, der er lamineret sammen under vakuum.

De "valselaminerede" sejl bliver oftest produceret i Kina. Det enkelte sejloft fremsender deres egen designfil til producenten, som leverer sejl til flere forskellige sejlofter. Hver enkelt tråd er udlagt præcist i strækretningen og i et antal, der svarer til belastninger. Derfor ser man mange tråde i skødehjørnet og færre tråde i forliget. Når film, tråde, lim, scrimlag (små kvadrater) og film er lagt sammen, kører en opvarmet valse hen over materialet, hvorefter limen aktiveres og delene bindes sammen. Grundet varmen, må valsen nødvendigvis køre med en vis hastighed, så mylarfilmen ikke smelter. Det enkelte punkt på sejlet bliver derfor kun udsat for et kortvarigt tryk, 2-3 sekunder. Når valsen kører hen over de enkelte tråde vil der typisk blive et mikroskopisk lille område foran- og bag trådene, hvor valsen ikke får presset materialerne helt sammen. Dette er i sagens natur ikke helt så optimalt og kan give anledning til en senere delimination. Det siges også, at trykket fra valsen påvirker trådene i negativ retning, idet trådene deformeres og taber noget af deres oprindelige styrke.

De "vakuumlaminerede" sejl bliver i sin opbygning lavet på samme måde, men her samles de enkelte lag med et vedvarende vakuumtryk, til de enkelte lag er limet sammen. En producent oplyser, at der kan sættes op til 9 ton tryk på pr. kvm. Det bevirker, at der ikke opstår de førnævnte luftlommer på hver side af trådene. Trådene deformeres heller ikke under vakuumpykket og vakuumtrykket er så stærkt, at folien ikke får mulighed for at krympe under opvarmningen, der skal aktivere limen.

For både valse- og vakuumsejlene gælder, at de produceres i horisontale baner, som bagefter limes (Ultrabondes) sammen. Som tidligere nævnt er det en meget stærk limningsform, som heller kræver efterfølgende vedligeholdelse.

- Det er af yderligere afgørende betydning for sejlets holdbarhed, at liggetiden overholdes. Liggetid er den tid, som ethvert stringsejl skal have lov til ligge for at hærde af, inden der arbejdes videre med materialet. Det er derfor vigtigt, du har tillid til, at din sejlproducent overholder denne liggetid. Vi taler her om 48 timer.

- En god måde at sikre sig dette er ved at bestille sin fok udenfor absolut højsæson, og her får du iøvrigt også sejlet billigere! En anden måde er at se på, hvor lang tids garanti, der ydes på delamination. Et par sejlofter reklamerer nu med 2 år på racingsejl og 3 år på cruising (Det regnes typisk for cruising, når et stringsejl har dobbelt Taffeta-lag).

- Fordelen ved en fok i Kevlar er dens fantastiske formstabilitet. Selv, når du sejler i krap sø, vil fokkens facon stå knivskarp uden at vandre frem og tilbage som Dacron-fokken. Kevlar er desværre mere UV-følsom end Dacron og tåler heller ikke så gerne knæk. Lad derfor aldrig en Kevlar fok sidde ubeskyttet på forstaget, når du ligger i havn. Vi bruger selv et Furlcover. Det er langt nemmere og mere skånsomt at montere, end at skulle rigge fokken af og på.

- Husk, at når du trækker i fokkefaldet for at flytte faconen frem, så vil der ikke ske ret meget yderligere ændring på sejlet, når først folderne er trukket ud. Det skyldes Kevlar-trådenes store styrke. Kig derfor på sejlet, mens du øger faldspændingen.

- For at øge Kevlarsejlets holdbarhed, kan sejlet tilføres et lag Taffeta. Det er et vævet Polyestermateriale som Dacron. Vores båd er de eneste, der indtil videre har sejlet i kapsejlsfelterne med en fok med Taffeta, men det kan bestemt anbefales. I vores fok er Taffetalaget placeret mellem folierne, men kan også være placeret på den ene side. Med Taffetaen i midten bliver fokken ens at se på fra begge sider. Er Taffetaen placeret på en side, vil denne side være mat, mens "folie-siden" er blank. Det finder jeg lidt forstyrrende at kigge på, når man krydser. Taffetaen øger sejlets vægt med ca. 65 gram/kvm. Kun i absolut tynd luft (under 2 m/sek.) kan det være lidt sværere at se indslag ved forliget. Selvfølgelig koster det lidt ekstra med et lag inside Taffeta, men det er kun ganske lidt at se, at vi har brugt fokken rigtig meget i 2009. Jeg er overbevist om, den uden problemer kan tage minimum 1 sæson mere.

-

- Så er det genakkeren.

Til banesejls skal der anvendes en Code 2, som giver de bedste muligheder for at sejle dybt på en Up & Down bane. Alle producenter laver deres genakker med trioptimale baner, så det giver sig selv her.

-

- Vi har selv 2 genakkere. En i 0,6 oz og en i 0,75 oz dug. Hvis man kun vil have en genakker, vil jeg anbefale, man vælger 0,75 oz.

Vores lette genakker bruger vi op til ca. 8 knob vind. Den lidt tungere dug er selvfølgelig også stærkere, og i helt let luft er det nok et spørgsmål om, at du må sejle 1-2 grader tættere til vinden for at få den til at stå.

-

- Det er min oplevelse, at der kan være ret stor forskel på den håndværksmæssige udførelse. Hvis sejlmageren/syersken ikke har været præcis nok og lagt hver enkelt bane med korrekt overlæg, vil det få betydning for faconen. Der findes også eksempler på, hvordan de enkelte baners unøjagtige placering har medført, at en limning ikke bliver dækket af nabobanen. Det kan i værste fald få fatale følger, hvis overlappende i et område ikke er store nok.

- Hvis vi skal nævne skolebådene også, vil jeg til dem anbefale 0,9 oz.

-

-

Valget af en Code 2 er et "must" til en Up & Down sejladsserie, men en Code 5 til mere skærende kurser eller sågar en Code 0 er også et super-sejl. Til dine Two Star sejladser, burde du i virkeligheden også overveje at købe en sådan. Vi har fået lavet en Code 0 på 31 kvm. Den er designet til at bovsprydet skal køres 80 cm frem. Vi turde ikke mere a.h.t. belastningerne i bovsprydet. Med bare små 20 grader slæk med 6 knob vind flyver vi med lidt over 7 knobs fart. Det er da rimelig OK! Sejlet måler ind lavere en genakkeren, så på DH straffes vi ikke for den.

Hvis man lige skal runde storsejlet, så tillader reglerne jo både sejlsælde, forligstov, reb eller ingen reb.

Sejlerskolen eller turstellet kan/bør vælges med sælde og et enkelt reb! Sældeerne gør håndteringen meget lettere, og har sejlet fået nogle år på bagen, er sejlet blevet dybere. Derfor kan det være godt med et enkelt reb. Et reb kan forholdsvis billigt eftermonteres. Sælde skaber mere turbolæns bag masten. Derfor er denne løsning ikke optimal i forhold til kapsejlad. Købes storsejlet som nyt med sælde, vil jeg anbefale en lidt blødere dug end den man normalt bruger til race. Racingdugen er nemlig med hård coatet overflade. Det gør den mindre egnet til at blive foldet i zig-zag.

Storsejlet til kapsejlad kan tilvælges med rude i underliget, "crashwindow" og der kan også tilvælges vindue, så man kan se fokkens afstand fra saling, når man sidder på luv dæk. En blok til fokkeskødet kan så monteres i det pådeye, som er monteret på dækket. Med lidt øvelse, kan fokketrimmeren trimme fra luv.

Sejlsælde i underliget hører fortiden til! Få sejlet leveret med en velcrowebbing. Et bånd, som kører gennem ringen i skødehjørnet og under bommen. Denne webbing giver mindre friktion end den gammeldags metalsælde, så du får meget lettere ved at justere på dit bomudhal. Som ekstra sidegevinst er det meget lettere at afmontere det rullede storsejl fra bommen. Man løsner bare sjæklen i halshjørnet og trækker sejlet bagud til ringen/webbingen er fri! (Modsat vej når der skal tilrigges!)

Spørgsmål: Er det din vurdering, at der er sejlmagere, som har et bedre design end andre på eksempelvis fok og genakker? Og er der nogen, som er mere around en andre ?

Svar:

Jeg synes, det er vanskeligt at fremhæve den ene frem for den anden, når det gælder fokken rent fart/trimmæssigt, men vi har da konstateret forskelle med genakker, hvor der er nogle designs, der er bedre til at sejle dybere end andre. Kan man sejle dybt, så giver det selvfølgelig en fordel - også i infigtsituationer med dine konkurrenter. Man opdager det hurtigt på en bane, hvem der kan - og hvem, der kan lidt bedre! (Jeg må have med her, at vi efter Als Rundt 2009 talte med den tyske mester og tidligere VM 3'er, Peter Hecht. Vi blev da stolte over at høre ham sige: "Tiefer und schneller. Ich kann das nicht verstehen!")

Spørgsmål: De fleste store sejlmagere tilbyder one-design løsninger til J80'eren. Er der begrænsninger i disse set-ups afhængigt af sejlforholdene ? Der tænkes her på, at et sejl til fladt vand på en tysk sø, jo ikke har samme power som et sejl dedr skal kunne sejle i eksempelvis store bølger/dønninger i åbent farvand.

Svar:

Køber du et one-design set-up, så skulle du ihvertfald m.h.t. fokken og storsejlet meget gerne stå med en løsning, der kan trimmes ind til de forskellige forhold, du her nævner. Det er jo heller ikke kun på de tyske søer, der er fladt vand og ingen vind. Det har vi bl.a. også i

Sønderborg engagn imellem!!! Der findes deciderede sø-sejl med lavere dugvægt og mere facon, men ikke til J80 klassen, som jo også er begrænset til køb af 1 sejlttype pr. år.

Nej, -båden har jo en meget trimbar rigning, så jeg må gentage mig selv, at det er min erfaring, at ihvertfald 4-5 sejlmagere har vældig godt styr på deres design, så vi sejlere kan indstille dem til de skiftende forhold. De fleste store sejlofter har deres egen trimguide. Har et sejloft en trimguide, er det normalt et meget godt tegn på, at sejloftet har arbejdet indgående med deres designs. En trimguide er bestemt værd at følge.

Spørgsmål: Hvor produceres sejlene henne, og hvad skal man være opmærksom på ved køb og modtagelse af et nyt sejl afhængigt af hvor det kommer fra? En del sejlmagere får produceret i Kina.

Svar:

Jeg kunne her tilføje Sydafrika og Tyrkiet, men der bliver da også produceret sejl i Danmark. Blandt producenter af stringsejl har Elvstrøm, som indtil videre den eneste europæiske producent, sin egen produktion kørende i Aabenraa. Flere danske sejlofter laver enten helt eller delvist sejlene til J80. Spørg din seilmager, hvor sejlene er lavet. Det skal han oplyse dig.

Som tidligere skrevet kan der opstå problemer, hvis liggetiden (hærdningstiden) ikke er overholdt. Især hvis sejlene følgelig skal op i et koldt lastrum på et fly til Europa. Er sejlet ikke fuldstændig afhærdet, vil der højst sandsynligt opstå problemer for hurtigt.

Ved modtagelsen af et nyt sejl vil jeg selv kigge sejlet grundigt efter. Hvis det er et stringsejl, vil jeg prøve at vride lidt i sejlet og se, om der opstår anden farvning i sejlet. Er det tilfældet, kunne det tyde på, at lamineringen ikke er god. Se også om der på siderne af de enkelte tråde er tegn på anden farvning (lysere), hvilket igen kan være tegn på delamination.

Storsejlet og genakkeren vil jeg tjekke m.h.t. syninger og overlæg. Se, om lidselinen er syet ordentlig fast i toppen og der fx ikke er syninger fra kantbåndet i agterliget, der har fået fat i lidselinen. Klassemærke SKAL være blå. Sejlnummer og trimstreger er frit valg. Husk den blå sejlknop og rekvirér J80 label fra J80-klubben. Denne label syr man selv ind i halshjørnet. Du kan sikkert få din seilmager til at sy mærket i, men det er DIG, der skal skaffe mærket fra J80 klubben. (Du har vel fået dem hjem nu, JK?)

Spørgsmål: Når man er færdig med at sejle, er det så nødvendigt at afmontere eksempelvis en 'Pentex' fok og rulle den for at forlænge levetiden ?

Svar:

En Pentex fok folie er identisk med folien på en Kevlarfok. Pentex er forstruktet Polyestertråd. Det er noget mindre UV-følsomt en Kevlartråde, men det er HELT FORBUDT at lade den sidde indrullet på båden, når den ligger i havn. Hvis du fx lader en Kevlar fok sidde på rulleanlægget i 2 dage, vil du helt tydeligt kunne se, at de bageste ca. 25 cm er blegnet i forhold til resten. Udover risikoen for delamination, sker der også det, at Kevlartråden mister sin styrke, når den udsættes for UV. (Ja, jeg ved godt, der også sker UV-nedbrydning under sejlads, men undgå altid UV, hvor man kan).

Spørgsmål: Herunder hvor vigtigt er det at følge sejlmagernes tuning guides ? De fleste tuning guides arbejder med forbøjning af masten, dette medfører at storsejlet bliver dybere når der skødes ud. Hvad er baggrunden for dette valg, da man med ubegrænset forstagslængde jo kan lægge masten så meget ned man ønsker.

Svar:

- Vi har selv haft stor fornøjelse af at følge den udarbejdede tuning guide til vores sejl. Både indstilling af rig og sejl giver en et "forspring" i forhold til selv at skulle opfinde den dybe tallerken. De anbefalinger, jeg har læst og hørt om taler til fordel for en forstagslængde på 10,02 til 10,04 meter fra pin til pin. Denne længde kører vi med under alle forhold og giver en god rorbalance og højde. Klassereglerne foreskriver iøvrigt, at man ikke må ændre på forstagslængden i en sejladsserie - kun sidevantene må justeres. Gennemføringen i ruffet er i den grad paskram og derved opstår den forbøjning, de gode sejlproducenter har matchet med deres forligskurve.

- Meget forkurve giver skam også dybde/facon i storsejlet, når der er skødet hjem! Masten på J80 er meget trimbar, så hvis riggen spændes op, hækstaget strammes, Cunningham og udhaltottes, så er man alligevel i stand til at tage al trykket ud af sejlet, når der er meget luft. Dette underbygges meget godt ved, at de færreste har monteret reb i storsejlet! Designernes valg af forkurve skyldes formentlig, at man vil tilføre J80 ekstra power for at kompensere for den lille fok. Resultatet er jo, at J80 også sejler forbløffende godt i helt let luft. Når vi taler tuning guides, må det uundværlige redskab, en rigspændingsmåler, også nævnes. Læs din sejlmagers tuningguide og se, hvilken type rigspændingsmåler, der er blevet anvendt i guiden.

Spørgsmål: Med rulleforstaget og den heraf følgende stive forlig, hvor vigtigt er det at arbejde med fokkefaldet under sejladsen ? Flytter det dybden på fokken mindre end normalt, og gælder dette også for eksempelvis 'Pentex' ?

Svar:

- At vi har profilforstag ændrer ikke ved, at der bestemt også skal arbejdes med fokkens faldspænding. At forliget er lavet af et alu-profil betyder på ingen måde, at forliget ikke kan falde ud til læ (forstagszag). Prøv fx at stille dig op til forliget og se udfaldet, når du sejler bidevind i fx 8 knob vind og helt løst hækstag! Dette "zag" bestemmes jo primært af, hvor lidt hækstag, du har sat på og vindens tryk, men vantes spænding har også indflydelse sådan, at en løsere rig giver mere zag end en hårdt sat rig. Det skyldes de meget bagudvendte salinger.

- Du skal have meget forstagsudfald i let luft og et løst sat fokkefald - gerne med lette, vandrette folder langs forliget. Det genererer et større tryk, øger farten, så du ad den vej kan opbygge højden. Samtidig med det løse hækstag og forstagsudfald, flyttes skødepunktet frem, så du får en dybere fok. Det løst satte fald giver en dybere indgang i fokken, hvilket samtidig gør det lettere for rorsmanden at styre.

- Et hårdere sat hækstag medvirker til at reducere forstagsudfaldet og flader fokken. Med skødeskinen vælges dybden og faldspændingen bestemmer, hvor sejlets dybeste punkt skal være (sejlets facon). Alle tre ting har stor indflydelse på hinanden, og har også stor indflydelse på storsejlet. Du kan iøvrigt fint sammenligne din fokkeskødeskinne med bomudhalets betydning for storsejlet. I let vind skal løjgangen skal have en ordentlig tur til luv og storskødet slækkes så meget, at bommen ikke kommer over bådens centerlinie. Når vinden øger, køres løjgangen gradvist mod læ og skødet tottes. Husk så tilsvarende at totte Cunning, fald og bomudhal.

- Det er vigtigt at justere faldspændingen i forhold til vinden og bølgerne. I kraftig vind med kropsø, kan det bestemt anbefales at slække ganske lidt på faldet, så indgangen bliver dybere og rorsmanden dermed får et bredere spor at styre i. I kraftig vind på fladt vand, kan der tottes mere i faldet. Det kræver en mere præcis styring, men bør også være muligt på det flade vand. Der gælder ingen særlige regler for din "Pentex". Teorierne er gældende for alle materialetyper!

- **Spørgsmål: Genakkeren får jo båden op i et andet gear, hvad er den bedste anbefaling med hensyn til trimning og skæringsvinkler ? Hvordan ved man at man har ramt rigtigt ? Og kan det trænes på anden måde end ved kapsejlads ?**

- **Svar:**

- Det var fandme nogle gode spørgsmål, og vi arbejder stadig på at finde "sandheden!" Min bedste anbefaling er, at det er trimmeren, der hele tiden arbejder med skødet og giver besked til rorsmanden om hvornår, der er tryk, og hvornår der ikke er. Kim (der trimmer vores genakker) siger bare "op" eller "ned" alt efter, hvad jeg skal styre. I trykkene forsøger vi at sejle dybere og sejle højere, når vinden løjer. Jo mindre vind, desto større vendevinkel når vi bommer.

- Vi sætter tack-linen løst, - ca. 15 fra bovsprydets blok i vind op til 12 knob. Fra 12 - 16 knob ca. 30 cm fra blokken. Herover helt i bund. Hvis tacklinen er slækket, totter vi den helt op inden en bomning, og slækker den igen efter bomningen. Det mindsker risikoen for problemer med en snoet genakker om forstaget.

- Vi sejler på vores indhøstede erfaring, fornemmelser, og tager selvfølgelig meget bestik af vores nærmeste konkurrenters kurs og fart under kapsejladsen. Som helt ny J80-sejler blev man jo fartafhængig, men man indser hurtigt, at man skal arbejde meget med at finde vej "ned". Det lønner sig at sejle dybt i de rigtige perioder. Besætningen skal sidde til luv med luv krængning. Det giver neutral rorpres. I helt let luft, hvor genakkeren har svært ved at flyve, vil læ krængning kunne hjælpe til, at sejlet står. Jeg har desværre ikke nogle mere "videnskabelige" inputs her.

- **Spørgsmål: Uanset hvilke sejl man har valgt, hvor vigtigt er det så at finde rundt på banen, samt læse sejladsbestemmelserne ☺?**

- **Svar:**

- Der findes gudskelov mange folk, der er klogere end mig på dette område. En af dem er sejlsportsforfatteren, Bill Gladstone, der siger, at det vigtigste i kapsejlads er evnen til god boathandling, dernæst boatspeed og sidst taktikken. Men har du ikke læst sejladsbestemmelserne og derfor starter i en forkert start, - ja, så er "læs sejladsbestemmelserne" nok alligevel vigtigst! Lad denne pointe være mit beskedne bidrag til den skrevne "sejlvidenskabelige historie".

-

- God sejlsæson 2010 til alle.
Flemming (ProJect2, DEN 1028)

-