



## Innhold

Målebrev er påkrevet sier NSF .....	1
Historikk .....	2
Hva gjør Sverige og Danmark. ....	3
Prismodell .....	3
Målesystemets fordeler .....	4
Målebrevet – hva får vi ut av det? .....	5
Målebrev forklaring .....	7
Polardiagrammet .....	9
Eksempel fra min egen båt.....	10

## Målebrev er påkrevet sier NSF

**Skal man stille i en NOR-rating regatta – kappseilas med ulike båttyper, kreves det i dag at man har et målebrev basert på Nor Rating ORC–VPP**

Å få et målebrev er ganske enkelt både for båter som er registrert i det gamle LYS systemer og for standard båter. Båter som tidligere har hatt målebrev i LYS systemet har allerede blitt konvertert til ORC–VPP. For andre er det etablert standardbåter. Standardbåter av samme type får samme måltall. Det er produsenten som har bestemt hvilket oppsett en standard båt skal leveres med. Dette medfører at båttypens standard måltall vil være det samme som for en båt med dypeste blykjøl, største standard seil, rod rigg og eventuelt karbonmast hvis båten leveres med dette som standard fra leverandøren. Men avviker din båt fra standarden så må avviket måles og rapporteres inn av sertifisert måler. Nye seil eller seil som avviker fra tidligere LYS målebrev eller standardseil skal måles og innrapporteres. Utstyret og seilene kan ikke brukes i regatta før nytt målebrev er utstedet og betalt. I 2016:(550kr før 1. Mai, 650kr etter)

Du kan også få laget et eget «shorthanded» målebrev dersom du for eksempel ønsker å bruke en selvslående fokk i stedet for en genoa når du seiler shorthanded. Dette krever at du registrer en båt til med ditt seil nummer men som får SH i stedet for NOR som landkode. Dette nå bestilles samtidig med ditt vanlige målebrev. (450 Kr)



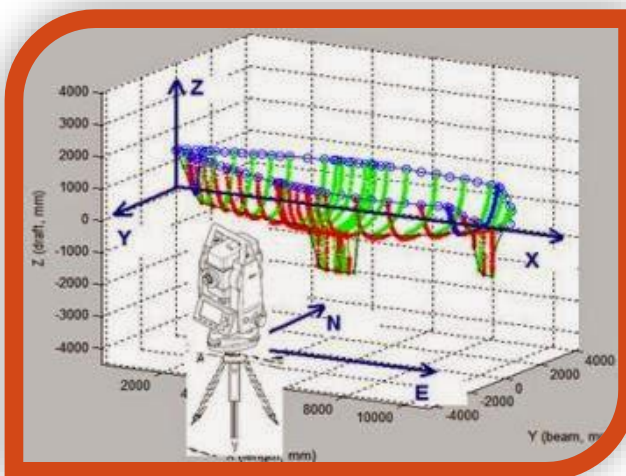
## Historikk

Det få ting som skaper så mye diskusjoner som rating tallene. Og fra utsiden kan det ofte virke som en unødvendig øvelse. For de av oss som er vant til de gamle LYS<sup>1</sup> tallene virker dagens system noe overdrevet. Lys systemet ble laget for å få en forenkling/ forbedring av de eksisterende måleregler, spesielt SCANDICAP. LYS systemet ble forvaltet av en gruppe med frivillige som ofret sin tid på seilporten. Disse ble organisert i en gruppe i NSF som fikk ansvar for å utvikle og forvalte LYS systemet. Det ble laget tabeller hvert år som justerte en båt sitt Lys tall basert på båttype, skrog og rigg samt resultater på regattabanen. Dette ble brukt av seilforeningen rundt omkring uten store kostnader for seileren eller for klubben. Den interne organiseringen av klasseklubben har vært litt rotete. Men fra 2004 er dette på plass

### . §13 Forholdet til Norges Seilforbund

NSF er overordnet organ for alle klasseklubber i Norge - også NOR Rating. På grunn av respittseilingens utbredelse i Norge kan styret i NSF utnevne en representant som har møte og talerett på NOR Rating sine styremøter.

Det har fra tidenes morgen vært diskusjon mye diskusjon om LYS<sup>2</sup> tallene. Det ble etterhvert ganske åpenbart at verden hadde løpt fra denne metodikken. Det ble derfor igangsatt en vurdering av



<sup>1</sup> LYS som er en forkortelse for Leading Yard Stick, tidligere Lidingö Yard Stick er et [handicap-system](#) som brukes innenfor [seiling](#). LYS-tabellene ble første gang utgitt i 1970 av den svenske båtkonstruktør [Lars-Olof Norlin](#). Han hadde utarbeidet tabellen ved å analysere resultatene fra regattaen [Lidingö Runt](#). Han satte sin egen båtkonstruksjon, [Allegro 27](#), til LYS 1,00. Forskjellige typer seilbåter tildeles LYS-tall som beskriver hvor fort båten går. Raskere båter har høyere LYS-tall og den korrigerede tid finnes ved å multiplisere den målte tid med LYS-tallet. En båt med LYS-tall 1,30 må for eksempel seile mer enn 30 % raskere enn en båt med LYS-tall 1,00 for å vinne over den. LYS-tabellen er empirisk, det vil si at den er basert på tidligere regattaresultater, mens nye konstruksjoner får beregnet et LYS-tall som justeres ut fra resultater på regattabanen. LYS 1,00 skal tilsvare båtens fartspotensiale ved en vindstyrke 5 m/s og utgjør ved en rundbane om lag 4,5 knops båtfart.

<sup>2</sup> Det ble stilt spørsmål ved både grunnlag, praktisering og dokumentasjon Høy fart i lansering av nye båtmodeller og små produksjonsserier fører til: Bruk av statistikk for å fastsette båtens fartspotensial blir umulig med gamle metoder Metodeutvikling har vært fraværende i en lang periode Mangel på troverdig statistikk har medført at alternative tilnæringsmåter har vært benyttet Tilnæringsmåtene har ikke vært nedfelt i klare retningslinjer Resultat: Kritikk, fokus på uklarheter og mangler

andre systemer. Alternativene som ble vurdert var DH i Danmark, SRS i Sverige og en variant av ORC, ment for bredde sport. NSF valgte det siste i deres begrunnelse heter det: *På grunn av hurtig utskifting av båtmodeller og få båter av den enkelte modellen, har det vært vanskelig å lage god statistikk. Moderne VPP systemer beregner båters fartspotensial på grunn av seilarealet, skrog, kjøll, vekt, mm. Disse beregningsmodellene er svært nøyaktige og gir et rettferdig uttrykk for båtens fartspotensiale under en rekke forhold. ORC har et stort internasjonalt erfaringsmateriale i grunnlaget og beregningsmetoden regnes som det fremste av denne typen*

Uansett system så ender det med at alle standardbåter, det vil si de som ikke har gjort endringer på skrog rigg og seil i forhold produsentenes standard båt, får samme måltall, mens de som har gjort endringer får et tilpasset måltall.

### Hva gjør Sverige og Danmark.

Svenske SRS går videre med og satser på prinsippene rundt det gamle LYS systemet (Kombinere måling og resultater) Dette er trolig en billigere måte å drive på, da det ikke er nødvendig å bruke eksterne modeller for å få dette til. Prisene for måling er omtrent på Norges nivå.

Men en forskjell er at SRS leverer ut en tabell hvert år med et måltall for alle standard båter. Det lages ikke en slik tabell i Norge eller Danmark. I Sverige er det gratis å benytte tallene fra standard tabellen, i klubbregattaer, det er også én pris dersom du ikke har endringer, og en høyere pris for å gjøre opptil 2 endringer pr år.

Dansk Handikap (DH) er en videreutvikling av Scandicap-regelen som var populær i Norge før LYS-systemet gjorde sitt inntog. Alle båter må måles i dette systemet, og båtene får flere måltall som anvendes etter type regatta og værforhold. Det er dansk Seilunion som utsteder målebrevet og det er gyldig når kappseilas avgiften på 250 kroner er betalt. Dette antar jeg at de kan de gjøre fordi de benytter dit eget VPP beregningssystem. Det er ikke empirisk, slik det svenske systemet og vårt gamle LYS var som tok hensyn til en båttype sitt regatta resultat.

### Prismodell

I Norge er må hver båt må ha et gyldig målebrev som løper fra 1.3 og 12 måneder fremover. Målebrevet aktiviseres, utstedes ved betaling. Uavhengig av

om du gjøre endringer eller ikke. Vi kan heller ikke la være å betale og benytte fjorårstall. Noen av oss synes dette er problematisk.

Kan jeg bruke fjorårets måltall f.eks. i klubbregattaer?

Nei. ORC VPP-formelen revideres hvert år, slik at alle måltall kan endres fra et år til et annet. Derfor blir det feil hvis man ikke bruker oppdaterte tall for å sammenligne båter.

Når det ikke er endringer, hvorfor skal man betale. Dette er ødeleggende for bredden i Tur&Hav mener mange. Dette må adresseres i de rette fora. Slik at priser blir tilpasset kostnadene.

Når Nor Rating i tillegg stadig øker avgiften øker irritasjonen kraftig. Det er lett å skjønne at vi ikke lenger kan regne med at noen entusiaster sitter på hjemmekontoret sitt for å forvalte et nasjonalt Respitt system. Men prismodellen er

vanskelig å forstå. Det er bare 1400 båter som får målt båten sine i Norge. I vår klubb er det 15 av 70. Med samme forholdstall for andre klubber betyr det at det er 6333 seilbåter i Norge tilknyttet en Seilforening. Lavere pris og annen repeterende pris bør sees på for å få med

flere til å dele kostnadene. Det er derfor god grunn til å se på prismodellen. Det vi kan se av regnskap og budsjett er at betalingen til ORC pr målebrev er rundt 250–300 kroner. Om dette er basert på en fastpris avtale eller pr målebrev vites ikke. I tillegg må NOR rating ha kostnadsdekning for sitt ressursbruk.



### Målesystemets fordeler

Vi ønsker alle så rettfærdige regattaer som mulig. Selv i våre uskyldige klubbregattaer ønsker vi det. Når vi måler målgangstider med sekundviser så er det alvor. Det er bare å konstatere at Nor Rating måtte gjøre noe, LYS

tabellene og metoden var ute på dato og ingen klarte å stå som rettferdighetsgarantister lenger. De kunne ha valgt noe annet, men gjorde det ikke. Vi vet ikke hva det blitt. Så nå vi gjøre det beste ut av det valget som ble tatt.

Vi må akseptere at noe av seiling nå skjer foran PC eller i dialog med seilmakere for å finne ut hva som lønner seg. Slik var det før også, men kraven har blitt skjerpet i og med at vi ikke lenger kan bruke data fra en tabell. Nå må du rapportere endringene på seil og rigg. Endringene blir behandlet av verdens største målesystem ORC. Dersom du ønsker det kan vi ORC kjøre prøveoppsett for 10 Euro. Da får du en ide om forskjellene på oppsettene før du velger ditt endelige oppsett..

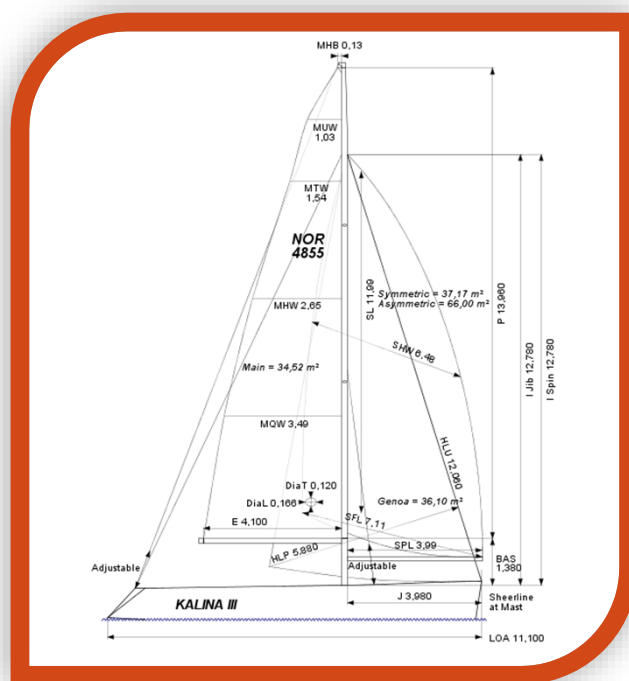
Når du har valgt det oppsettet du vil bruke i regattaer så betaler du målebrevet. ORC og NorRating bruker så litt tid på får frem resultatet.

### Målebrevet – hva får vi ut av det?

Du får alle målene til båten oppsummert i et bilde som vist til høyre.

På neste side er oppsummeringen av målebrevet. Seilnummer, båt- navn, skrogmål, vekt mm. Det er greit å kontrollere at disse målene er de korrekte.

NOR Rating er i utgangspunktet et "single-tall system", dvs. at hver båt får tildelt ett måltall som benyttes under alle forhold. Måltallet er OSN (Offshore Single Number) som ORC VPP beregner. Tallet er basert på et snitt av fartspotensialet for seks ulike vindvinkler under tre ulike vindstyrker fra 8–16 knop under



<i>Sann vind (knop)</i>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>16</b>
<b>Vekt</b>	0,25	0,50	0,25
<b>Kryss VMG</b>	40%	30%	20%
<b>60 grader</b>	5%	15%	20%
<b>90 grader</b>	5%	10%	15%
<b>120 grader</b>	5%	15%	20%
<b>150 grader</b>	5%	15%	15%
<b>Lens VMG</b>	40%	15%	10%



offshore forhold. Vektingen er gitt i tabellen t.h. Det er lagt vekt på kryss (40%) og lens (40%) i mindre vind, mer vekt på slør og seiling på rommere kurser i høyere vindhastigheter. På denne måten skal noe av effekten av planing bli tatt hensyn til i modellen. Men et single-tall system kan aldri bli rettferdig under alle forhold. Størst vansker blir det når båtene har veldig ulike egenskaper. Noen båter vil være gode lettvindsbåter andre er gode hardværsbåter, noen er gode på kryss, andre på slør og lens. Tabellen viser modellen for beregning av OSN, altså NOR Rating måltallet, med vektingen av ulike vindvinkler under ulike vindstyrker. *NOR Rating har også lagt til rette for bruk av "Tre-tall system" for lett, middels og sterk vind for foreninger som vil bruke dette ved baneseilas under stabile vindforhold.*

<b>BOAT</b> Name <b>Kalina III</b> Sail Nr <b>NOR 4855</b>		<b>GPH</b> <b>643.9</b>	<b>HULL</b> Data File 41012      LOA 11.100m Offset File S8801.BOF      MB 3.234m Displacement 5,107kg      Draft 2.037m			
<b>CLASS</b> Class <b>WASA 360</b> Designer <b>Leif Angermark</b> Builder <b>Wasa Yachts</b> Series <b>01/1980</b> Age Date <b>01/1982</b> Age Allowance <b>0.487%</b>		IMS Division <b>Cruiser/Racer</b> Dynamic All. <b>0.085%</b> Fwd Accom. <b>Yes</b> Construction <b>Light</b> Fiber Rigging <b>No</b> Aramid Core <b>No</b> Crew Arm Ex      Carbon Rudder <b>No</b> Light Stanchions				
<b>COMMENTS</b>		IMSL 8.898m VCGD -0.059m Sink 16.21kg/mm RL 8.103m VCGM -0.012m WS 22.27m <sup>2</sup> LSMO 8.719m Displacement/Length ratio 7.7049				
<b>PROPELLER</b> Installation <b>Strut</b> PRD 0.400 Type <b>Folding 2 blades</b> PIPA 0.0032		<b>CENTERBOARD</b> <b>N/A</b>				
<b>SCORING OPTIONS</b>						
	<b>COASTAL / LONG DISTANCE</b>			<b>WINDWARD / LEEWARD</b>		
Time On Distance	<b>627.7</b>			<b>700.9</b>		
Time On Time	<b>0.9558</b>			<b>0.9630</b>		
Triple Number	Low	Medium	High	Low	Medium	High
Time on Distance	<b>737.8</b>	<b>570.5</b>	<b>508.7</b>	<b>958.5</b>	<b>706.0</b>	<b>609.5</b>
Time on Time	<b>0.9149</b>	<b>1.1831</b>	<b>1.3270</b>	<b>0.7042</b>	<b>0.9561</b>	<b>1.1074</b>

## Målebrev forklaring



Tid for å seile 1  
nautisk mil i  
sekunder beregnet av  
VPP programmet.  
Farten er beregnet  
med optimale seil og  
oppgitt vekt for din  
båt.

BOAT							
Name	Pasito			Certificate Number 10092			
Sail Nr	NOR 13524			Issued On 22.02.2015			
<b>TIME ALLOWANCES</b>							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat VMG	1251,4	1034,3	913,1	829,5	773,7	749,8	739,6
52°	813,5	684,6	604,7	564,3	543,4	531,9	525,6
60°	766,7	648,2	578,7	548,4	530,6	518,4	508,1
75°	732,0	619,9	562,2	536,8	520,2	505,8	482,3
90°	743,2	630,3	568,0	540,7	523,3	507,2	473,0
110°	835,8	691,3	602,0	556,4	532,8	515,0	480,7
120°	897,2	731,4	632,3	570,6	540,9	521,6	486,9
135°	1017,1	802,5	685,9	605,1	559,2	534,6	499,4
150°	1155,8	889,9	746,6	654,2	588,1	551,6	512,7
Run VMG	1321,0	1092,8	925,5	715,8	637,1	580,8	528,3
<b>Selected Courses</b>							
Windward / Leeward	1286,2	1018,5	869,3	772,7	705,4	665,3	634,0
Circular Random	1064,4	847,4	727,0	654,3	608,1	577,8	541,8
Ocean for PCS	1131,0	882,5	741,5	653,9	596,3	556,5	503,1
Non Spinnaker	1064,4	847,4	727,0	654,3	608,1	577,8	541,8
<b>Velocity Prediction in Knots for True Wind Speeds</b>							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat Angles	43,6°	41,8°	41,5°	41,7°	39,6°	39,0°	38,7°
Beat VMG	2,88	3,48	3,94	4,34	4,65	4,80	4,87
52°	4,43	5,26	5,95	6,38	6,63	6,77	6,85
60°	4,70	5,55	6,22	6,56	6,78	6,94	7,09
75°	4,92	5,81	6,40	6,71	6,92	7,12	7,46
90°	4,84	5,71	6,34	6,66	6,88	7,10	7,61
110°	4,31	5,21	5,98	6,47	6,76	6,99	7,49
120°	4,01	4,92	5,69	6,31	6,66	6,90	7,39
135°	3,54	4,49	5,25	5,95	6,44	6,73	7,21
150°	3,11	4,05	4,82	5,50	6,12	6,53	7,02
Run VMG	2,73	3,59	4,36	5,03	5,65	6,20	6,81
Gybe Angles	167,1°	170,9°	174,0°	175,7°	176,1°	178,2°	179,4°

Beregnet tid i  
sekunder for å seile en  
nautisk mil på en  
standard bane

Beregnet optimal  
kryssvinkel ved  
forskjellig hastighet

Maksimal  
båthastighet ved  
forskjellige  
vindstyrker og  
vindretninger  
beregnet av VPP  
programmet.

Beregnet optimal  
vindvinkel på lens ved  
forskjellig hastighet

## Polardiagram, beregning av optimal fart og vindvinkel

Nytt i 2015 er at alle de viktige beregningene som ligger til grunn for ratingen, eller måltallet gjøres tilgjengelig på målebrevet som vedlegg.

Disse tallene kan brukes for å beregne hvilken fart og vindvinkel du skal kunne oppnå med din båt.

Husk at dette forutsetter gode seil, en ren og slett bunn og konsentrasjon fra din side. Tallene er ikke tatt fra designerens datagrunnlag, men er beregnet ut fra de data som målerne har lagt inn for din båt.

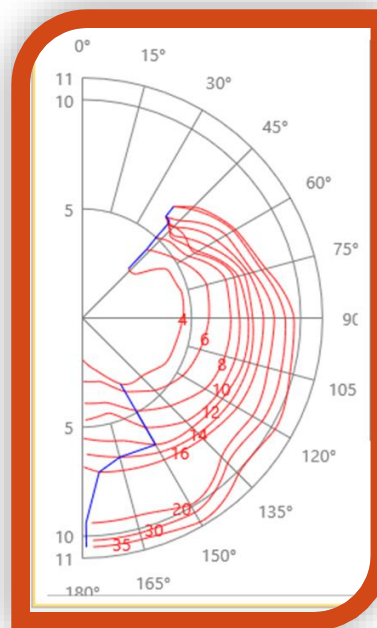




## Polardiagrammet

Polardiagrammet er som dere vet en tabell over forventninger. Forventninger til hvilken hastighet din båt kan oppnå ved en gitt vindhastighet og vindvinkel. Tabellen viser VMG verdiene for Kryss og Lens, Dvs hastigheter mot vinden/merke. Tabellen til høyre og er fra en testkjøring i ORC test system, med oppsett med full genoa, og deretter et oppsette hvor Genoa er byttet ut med selvslående fokk. Diagrammet til venstre er mitt eksisterende polardiagram, ment som eksempel. Med full genoa skal jeg eksempelvis kunne oppnå en hastighet på 4,85 knop VMG med en vindvinkel(TWA) på 40,9 grader i 12knops vind. Bytter jeg Genoa med en selvslående fokk oppnår jeg 4,66 knop, men jeg må øke vindvinkler til 41,8 grader. Flere seilprogram (Expedition) og mobil apper (iRegatta) gir mulighet for å bruke ditt eget polardiagram som referanse til hvor fort du seiler båten din.

Beklager folkens. Ønske dere gjerne tilbake i tid, men elektronikken har kommet for å bli.



Velocity Prediction in Knots for True Wind Speeds							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat Angles	42.7°	42.2°	42.3°	40.9°	40.1°	39.6°	39.6°
Beat VMG	3.41	4.05	4.56	4.85	4.99	5.07	5.08
52°	5.19	6.16	6.76	7.03	7.14	7.20	7.24
60°	5.50	6.48	6.97	7.22	7.36	7.44	7.50
75°	5.78	6.71	7.13	7.41	7.64	7.82	7.97
90°	5.74	6.70	7.16	7.46	7.69	7.96	8.37
110°	5.44	6.58	7.14	7.52	7.91	8.24	8.57
120°	5.23	6.37	7.03	7.41	7.76	8.14	8.87
135°	4.67	5.71	6.61	7.11	7.46	7.82	8.59
150°	3.93	4.98	5.89	6.67	7.12	7.45	8.15
Run VMG	3.41	4.31	5.11	5.85	6.52	7.01	7.67
Gybe Angles	146.5°	151.3°	152.8°	157.8°	180.0°	180.0°	180.0°

Figur 2 Med full genoa

Velocity Prediction in Knots for True Wind Speeds							
Wind Velocity	6 kt	8 kt	10 kt	12 kt	14 kt	16 kt	20 kt
Beat Angles	43.3°	41.9°	42.6°	41.8°	40.6°	39.9°	39.2°
Beat VMG	3.12	3.75	4.24	4.66	4.91	5.02	5.10
52°	4.78	5.70	6.44	6.86	7.08	7.17	7.24
60°	5.08	6.05	6.72	7.07	7.28	7.41	7.50
75°	5.34	6.36	6.95	7.24	7.49	7.71	7.98
90°	5.51	6.62	7.16	7.45	7.58	7.75	8.24
110°	5.49	6.64	7.19	7.58	7.94	8.24	8.56
120°	5.31	6.46	7.09	7.48	7.87	8.28	8.86
135°	4.79	5.87	6.75	7.21	7.57	7.96	8.76
150°	4.01	5.05	6.01	6.78	7.21	7.54	8.27
Run VMG	3.47	4.37	5.20	5.96	6.60	7.07	7.75

Figur 1 Med Kryssfokk

## Eksempel fra min egen båt.

Dette er ment som eksempel på hvordan det går an å benytte testmålebrevet. Jeg har mine eksisterende måltall med **kryssfokk** og en test målebrev med full **genoa**. Til høyre har jeg tidsdifferensen for 10 timers seilaser og 2 timers klubbregattaer. Hensikten min med å gjøre sammenligningene er for å finne ut hvilket oppsett det vil lønne seg å ta ut målebrev for. Jeg har planer om å delta i Færder seilaser og i klubbregattaene, Two Star, i det minste. Om jeg skal seile med eller uten spinnaker, fullt mannskap eller shorthanded, er et valg jeg kan gjøre ved påmelding i den enkelte regatta. Påstanden nedenfor kan være sanne, men er helt avhengig av omstendigheter.

	Oppsett		Justert Tid 1 timers seilas		
Oppsett	Med/Spin	U/Spin	M/spin	u/Spin2	Dif
Genoa	0,9558	0,9289	01.54.42	01.51.28	00.03.14
Kryssfokk	0,9409	0,8989	01.52.54	01.47.52	00.05.02
Diff	0,0149	0,030	00.01.47	00.03.36	
% Fordel Kys	1,6 %	3,2 %			
Klubbregatta 2 timer		02.00.00			
Justert Tid	00.00.00	01.51.28			
	Oppsett		Justert Tid 10 timers seilas		
Oppsett	Med/Spin	U/Spin	M/spin	u/Spin2	Dif
Genoa	0,9558	0,9289	09.33.29	09.17.20	00.16.08
Kryssfokk	0,9409	0,8989	09.24.32	08.59.20	00.25.12
Diff	0,0149	0,030	00.08.56	00.18.00	
% Fordel Kys	1,6 %	3,2 %			
Færder 10 timer	10.00.00	10.00.00			
Justert Tid	09.33.29	09.17.20			

- Dersom det blir mye vind så vil et lavt måltall være en fordel, både med og uten spinnaker. Nær maksfart og lavt måltall.
- Dersom det blir lite vind og mye kryss så vil full Genoa være en fordel.
- Lite Vind og mye slør/lens så vil kryssfokk med spinnaker være en fordel, (nær maksfart og lavt måltall)
- Dersom jeg seiler alene eller med 2 om bord så er kryssfokk en fordel. Lavt måltall og mer effektiv båthåndteringen kan oppveie noen av fordelene med full genoa.

Velger jeg å seile med full genoa, bør jeg kanskje investere i et shorthanded målebrev med kryssfokk slik at dette kan benyttes i slike regattaer.

**En stor svakhet ved å at kostnadene for endringer av målebrev er så høye er at den gemmene hop, som jeg tilhører kvier seg for å gjøre endringer eller ta ut Shorthanded målebrev og i ytterste konsekvens heller kutter ut regattaseilingen**

**Ett måltall for hele sesongen har omtrent samme konsekvens som å velge samme skismøring for hele sesongen. På den annen side så konkurrer du stort sett mot andre som også har valgt en skismøring for året. Hvilken som er best er overlatt til værgudene.**

Vindforholdene på de korte kveldsseilasene har som oftest mye eller grei vind til å begynne med og døende vind utover kvelden. Da er det bare å vinne starten for deretter seile forter enn alle andre slik at du ligger langt fremme og helst i mål når vinden dør ut. De siste 100 meter i vindstille og motstrøm kan ta lang tid. Kommer man ikke langt nok før vinden dør ut så må vi ha mye duk for å ta igjen noe av det tapte. Men man er stort sett lost.

På en to timers regatta viser tabellen at mindre seilføring med fokk gir en «gevinst på 2 minutter, dersom vi seiler med spinnaker. Uten spinnaker øker gevinsten med 1,5 minutter til 3,5 minutt. Naturlig nok. Da blir det store spørsmålet: seiler jeg 2-4 minutter fortere med Genoa. I løpet av en time. Avhengig av vindforhold selvfølgelig, men det vil være ens stor fordel i slutten av regattaen. Samtidig er båthandlingen mer krevende. Og kan fort gå utover både høyde og fart. Men alt i alt vil jeg nok helle til å melde meg på klubbregattaen, shorthanded med full genoa med Spinnaker. Resultatene med bare kryssfokka på de korte seilasene er midt talt nedslående.

Ser vi på en 10 timers seilas, slik som Færder seilasen har vært de siste årene, så er det bare 9 minutters forskjell mellom full Genoa og Kryssfokk når vi seiler med spinnaker. Uten Spinnaker øker dette til 18 minutter. Kryssfokka er lite effektiv i lite vind, og vi kan ikke regne med at Færder seilasen skal gi slør/ lens ned til runding hvert år. Derfor går jeg for full genoa uten Spinnaker under Færder seilasen.