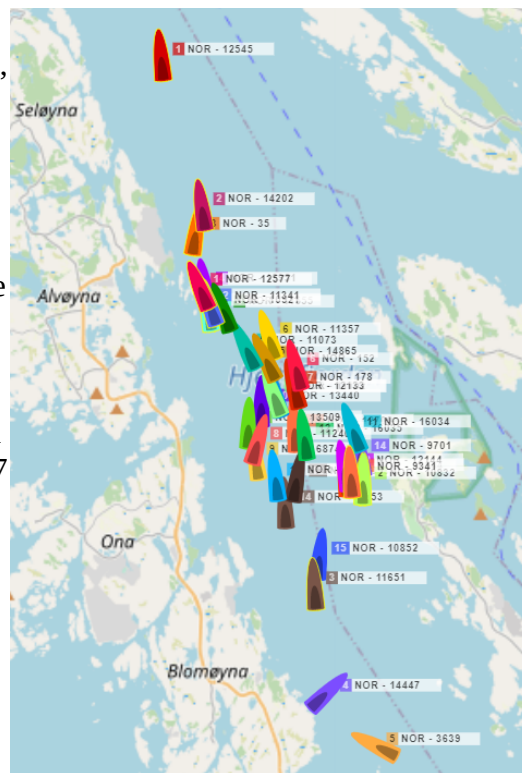


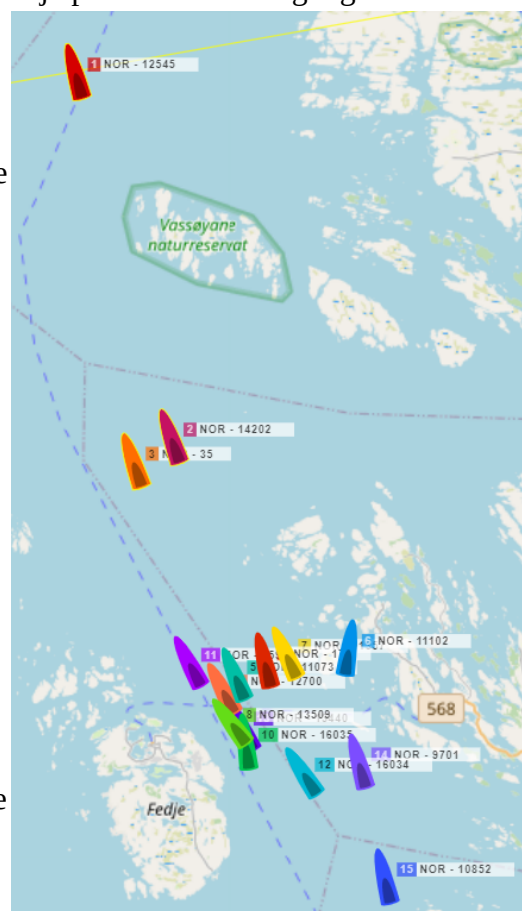
Etter 2 1/2 times segling var situasjonen slik det er vist på neste figur. Nordvesten hadde dreidd så pass mykje på vest, særleg der dei første båtane i feltet var, at dei fleste kunne stå rett mot Fedje. Dei fleste båtane i feltet var på dette tidspunktet vest og nordvest av Herdla, medan båten i tet hadde passert Mangerfjorden og var aust av Seløyna, medan dei siste båtane i feltet låg 7 nautiske mil lenger bak. Når strekket i feltet var så mykje større enn skilnadane i rating-tal skulle tilseie, så var nok det på grunn av at vinden tok seg opp noko jo lenger ut i Hjeltefjorden båtane kom. På det tidspunktet biletet til høgre viser, så hadde fremste båten ein fart over grunnen på 5.7 knop, medan dei siste båtane i feltet låg på under halvparten av dette, 2.5-2.7 knop.

Enno følgde alle båtane etter kvarandre som perler på ei snor, for enno hadde ingen av båtane måtta ta noko vegval; skal ein runda Geitene så må ein ut Hjeltefjorden, det er ikkje anna råd.



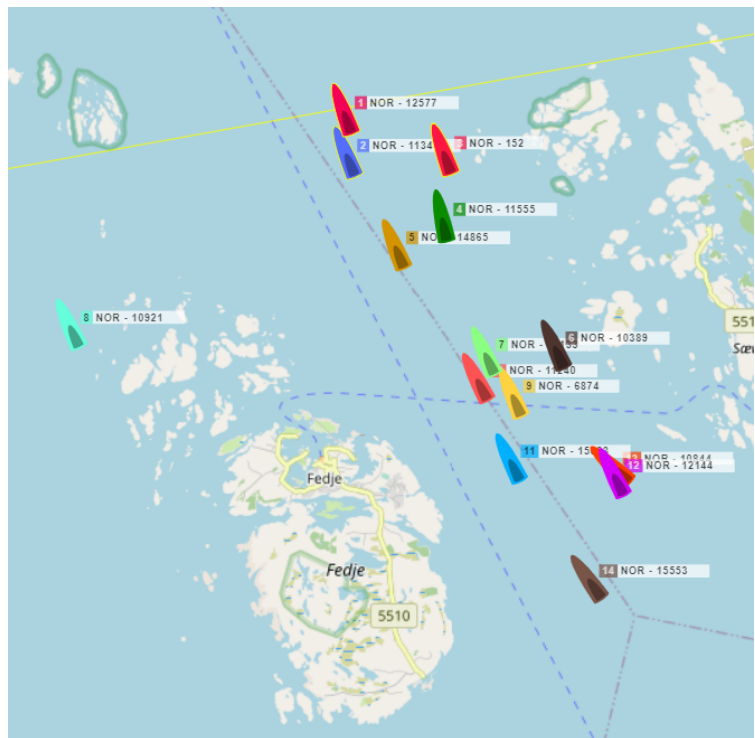
Etter fem timars segling er det så stort strekk i feltet at vi må sjå på ein klasse om gongen. Dette biletet visar situasjonen for dei største båtane; Swana har passert Fedje, har kome over Fensfjorden og ligg vest av Byrknesøy. Avstanden til båtane bak har auka monaleg, dei fleste båtane i klassen ligg ved eller nord for Fedje. Og på dette tidspunktet skjer det første vegvalet der ein eller fleire båtar vik av frå hovudfeltet: NOR11102 valde å gå gjennom øygruppa Rongevær, som er kortaste veg om dei også ville å gå innanfor Vassøyane. Også NOR-9701 valde denne vegen, medan alle dei andre tok hovudleia nordetter.

Svarte det seg å gå inn? Det ser ikkje slik ut i første omgang. NOR-11102 var plassert som nr 6 i klassen like før dei segla inn Rongeværleia. Då dei kom ut i Fensfjorden hadde dei falle til ein 10. plass, og då dei var komne på innsida av Vassøyane hadde dei falle vidare ned på ein 13. plass. Den andre båten som følgde etter hadde 14. og nest siste plass i klassen allereie før dei gjorde dette vegvalet, og kom ut av det med same plassering. Det er likevel ikkje så rart at nokon prøver seg på dette vegvalet, det har nemleg vist seg fordelaktig ved fleire tidlegare regattaer mot nord, truleg mest fordi det er marginalt kortare enn å gå den ytre leia. Men med dei vindtilhøva som var under denne regattaen, med slør som vart rommare og rommare så ein snart kunne setja spinnaker, var neppe Rongesundleia-Vassosen noko godt alternativ på vegen nord.



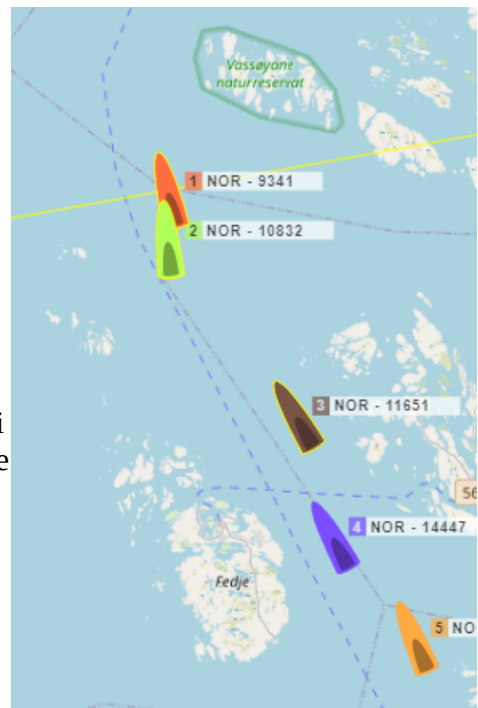
Kva så med dei to minste klassane?

Den mellomste klassen (NOR rating 0.951 – 0.994) var etter fem timars segling også komne til Fedje, som denne figuren visar. Også her var det ein båt som skilde lag med dei andre. Ingen let seg freista av Rongeværsløia, men NOR-10921 gjekk til havs sør for Fedje og heldt fram utanfor øyane nord for Fedje. Var dette eit smart trekk? Tja, noko gull-egg var det vel ikkje. Denne båten var nummer 6 i klassen då dei stakk seg ut sør for Fedje, og falt til ein 10. plass medan dei var utanfor øyane. Men så fekk dei fin skjering på vegen vidare nordetter, og då dei kom saman med resten av feltet i Straumfjorden to timar seinare, hadde dei igjen kome seg opp på ein 9. plass. Og feltet var tett, så det var ikkje snakk om noko stort tidstap på denne manøveren. Dei hadde vel kanskje kalkulert med at vinddreininga skulle stansa på vest, slik at dei skulle dra fordel av ei betre skjering på spinnakerleggen nordetter enn dei båtane som gjekk lenger inne, men sidan vinden heldt fram å dreia på V-SV og SV, så var det ikkje så mykje ekstra fart dei fekk ut av dette.



Etter seks timars segling var dei fem båtane i den minste klassen (NOR-rating < 0.950) også komne til Fedje, og alle desse segla hovudleia nordetter, ingen veik av korkje til høgre eller venstre. Men det var god strekk i dette feltet; medan dei to fremste båtane låg saman med den større klassen, var siste båten i klassen ca 6 km lenger bak. Då Fedje var passert var vinden rom nok til å setja spinnaker, også for desse båtane.

Det skjedde eigentleg ikkje så mykje dei neste 2-3-4 timane; alle båtane hadde fått opp spinnaker og dei aller fleste tok peiling på Straumfjorden, mellom Ytre Sula og Utvær. Berre tre båtar tok sikte på Ytre Straumsundet. Som venta var det dei to som gjekk Rongevær-Vassosen som heldt fram i denne indre leia, og dei fekk følgje av ein båt til i klasse 1. Dette vegvalet, Ytre Straumsundet eller Straumfjorden, er det mest skjelsettjande vegvalet på turen nord. Kortaste vegen er den dei tre båtane valde, men å velja Ytre Straumsundet inneheld alltid ein viss risiko. Er det nok vind der inne? Treff ein hurtigruta på det smalaste? Får ein motstraum?



Som nemnt så var dei tre båtane som gjekk Ytre Straumsundet allereie på dei siste plassane i klassen før dei gjekk inn i sundet, og når ein er sist i feltet har ein kanskje lettare for å ta radikale vegval enn om ein ligg trygt i front. Så medan dei andre båtane i denne klassen segla i 6-7 knop ute i Straumfjorden, heldt dei tre båtane inne berre 4-5 knop gjennom deler av sundet, og det såg med dette ut som om dei sementerte den svake plasseringa dei allereie hadde. Men kortaste vegen er

likevel ofte eit smart vegval, og dei fekk litt betalt for dette også denne gongen; straks etter runding av Geitene hadde to av desse tre betra si plassering i klassen frå 13. og 14. plass til 10. og 11. plass. Og han som framleis låg på siste plass og 8.3 nautiske mil bak leiaren i klassen då dei var inne i Ytre Straumsundet, hadde korta ned avstanden til 6.3 nautiske mil etter runding. Så sjølv om ikkje Ytre Straumsundet på veg nord slo heilt til denne gongen, så skal ein på ingen måte avskrive dette vegvalet.

Ved runding var det stort strekk i feltet. Den raskaste båten runda Geitene etter nokså nøyaktig åtte timars segling, altså kl 19. Den siste runda kl 23, etter 12 timars segling. Men vinden var framleis frisk på dette tidspunktet, og det var veldig rotete sjø. Store dønningar kom inn frå NV, medan vinden sette opp sjø frå SV, så særleg dei minste båtane hadde ein stri tørn med å få båten til å stå oppreist under spinnakeren, særleg på strekket frå Straumfjorden og opp til Geitene.

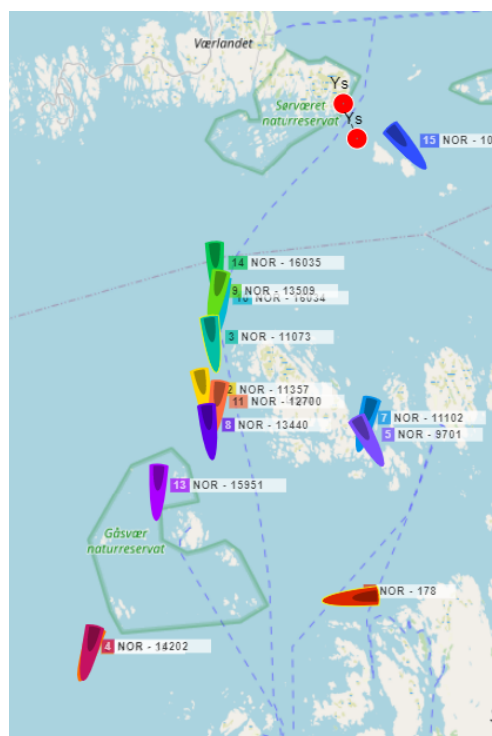
Kva så med turen sør att?

Medan nesten alle båtane følgde den ytre leia og «segla i tog» opp til runding, skjedde det mykje meir på turen sør att, for i tillegg til fleire ulike vegval på returen, fekk også båtane oppleve svært ulike vindtilhøve då. Medan den raskaste båten kom seg nesten i mål før vindstilla kom, og hadde fart i båten praktisk tala heile vegen, innhenta vindstilla alle dei andre, men på heilt ulike stader.

Etter runding måtte ein med ein gong ta stilling til om ein skulle velja å gå Ytre Straumsundet og i så fall, om ein skulle gå gjennom «Skomakaren», eit smalt sund på innsida av Ospa, eller om ein skulle returnera utaskjers. Her var det mange variantar, og medan alle tapte på å gå inn, varierte det kor mykje dei tapte, alt etter kva tid det skjedde.

I den største klassen var det tre båtar som valde å gå Skomakaren og Ytre Steinsundet, det var båten som etter runding leia klassen; NOR-178, og to av dei som gjekk Steinsundet også på vegen nord, NOR-9701 og NOR-11102. Og desse to, som ikkje låg særleg godt an då dei gjekk den indre leia på veg nord, fekk no revansj; ved passering Skomakaren kom dei seg opp på 5. og 7. plass i klassen. Det er denne situasjonen som er vist på figuren til høgre. Men kor lenge var Adam i Paradiset? Då desse båtane kom inn i sjølve Ytre Steinsundet tapte dei plassar til dei som gjekk utaskjers. NOR-178 gjekk berre ned til ein andreplass, medan dei to som kom etter var heilt nede på 13. og 14. plass då dei kom ut av sundet og ut på Sognesjøen.

I den mellomste klassen var det også tre båtar som våga seg inn i Ytre Steinsundet, og to av desse gjekk også Skomakaren. Og her var det båtar litt bak i køen som gjorde dette litt desperate vegvalet. NOR-10844 var nr 14. og sist i klassen etter runding. Då dei hadde passert gjennom Skomakaren hadde denne båten avansert til ein 2. plass! Og NOR-12144, som veksla mellom 7. og 8. plass ved runding, var på første plass i klassen etter å ha gått gjennom Skomakaren! Den tredje båten som gjekk inn i Ytre Steinsundet, etter først å ha kryssa seg ut og rundt Ospa og så gjennom Gåsværet, NOR-12577, var først i klassen ved runding, men var heilt nede på ein 8. plass då han gjekk rundt Ospa og gjennom Gåsværet. Men då han så gjekk inn i Steinsundet litt lenger sør, kom han opp på ein fjerdeplass att. Men det som såg så lovande ut i byrjinga vart ikkje nokon suksess likevel; då desse tre var komne gjennom Ytre Steinsundet og ut på Sognesjøen, var dei på hhv 4., 12., og 14. plass! Altså ingen suksess der heller.



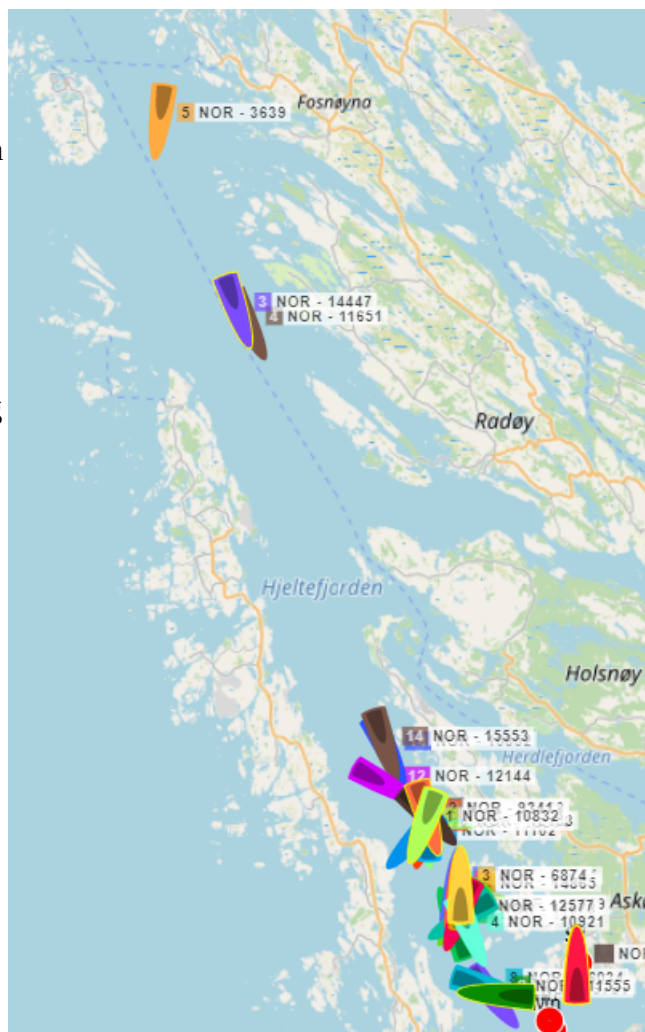
I den minste klassen hadde også båtane litt ulik tilnærming til returen. Dei to båtane i teten av klassen, og som låg praktisk tala likt ved runding, valde ulike løp. NOR-9341, som leia klassen ved runding, gjekk Skomakaren og Ytre Steinsundet, medan NOR-10832, som kom hakk-i-hel, valde å kryssa seg ut og gjekk Straumfjorden. Dette var eit klokt val, for midtvegs i Ytre Straumsundet tapte NOR-9341 førsteplassen, og låg bak heilt til stilla tok begge to nede i Hjeltefjorden. Også lenger bak i dette feltet var det litt ulike vegval. NOR-11651, som låg som tredje båt i klassen ved runding valde å kryssa seg ut og rundt Ospa, men gjekk deretter inn i Ytre Steinsundet, medan NOR-14447, som låg på plassen bak ved runding, gjekk Skomakaren og deretter inn i Steinsundet. Dette vant denne båten stort på, samanlikna med den andre, for ved inngangen til sjølve Steinsundet hadde dei bytt plassering, og NOR-14447, som låg fleire mil bak ved runding, hadde nesten teke att NOR-11651 ved inngangen til Steinsundet. Men klokaste valet gjorde kanskje likevel den aller siste båten i feltet, som etter runding kryssa seg heilt til havs att. Han var nummer fem og sist i klassen ved runding, men åt seg sakte men sikkert inn på båtane framfor, og sjølv om han kom sist i mål, etter nesten 29 timars segling, så kom han seg opp på ein fjerdeplass ved målgong.

Men før mållina kunne kryssast skjedde det mykje dramatisk på fjorden; praktisk tala alle båtane måtte gi tapt for stilla, og låg og rak i timevis før vinden kom att ut på laurdagen. Den raskaste klassen kom seg nokolunde heilskinna i mål, men dei to andre klassane hadde 0 på vindmålarer og 0 på loggen, nokre i ein time eller to, dei siste i feltet noko lenger. Kartet til høgre viser situasjonen etter 21 timars segling, altså kl 9 laurdags morgonen. Nokre båtar har gått i mål, men alle som enno ikkje er i mål ligg praktisk tala i ro, enten det er ved Fedje, ytst i Hjeltefjorden, eller berre nokre få hundre meter frå mållina. Siste båten hadde på dette tidspunktet enno nesten 8 timar med reking og segling framfor seg før mållina endeleg var passert. Men nesten alle hadde tålmod nok til å venta på vinden; berre ein båt braut medan dei låg slik og rak.

Oppsummering:

For denne regattaen synes det vera liten tvil om at beste vegvalet var å gå utaskjers, og å unngå tronge sund, som Rongeværsløia og Ytre Steinsundet. Men det å gå ein «omveg» rundt Fedje for å koma endå lenger ut, syntes heller ikkje betala seg.

Slik var det denne gongen, gitt dei vindtilhøva som var under regattaen. Neste gong kan det vera andre vegval som viser seg å vera «det rette».



Harald Gjøsæter
Askøy Seilforening