



Tålmodighet
og sjømannskap
satt på prøve i
grensesprengende

internett seilas



Seilerne i Watski TwoStar fikk oppleve hele spekteret av vær- og føreforhold – fra styrtregn til stjerneklart, og fra vindstille til sterk kuling. Og vi som ble igjen på land fikk komme tettere på seilernes opplevelser enn noen gang tidligere.

Med posisjoner, lyd, bilder og til og med video formidlet fra båtene, kunne hvem som helst følge regattaen «live», og det som ellers kunne blitt tre døgn i et informasjonsvakuum, ble i stedet en nervepirrende regatta gjennom vindstille og kuling.

VEKSLLENDE FORHOLD. Arrangørklubben Fredrikstad Seilforening hadde i år lagt opp startene slik at de langsomste båtene startet først og de raskeste til slutt. Båtene skulle derved komme mest mulig sam-

let i mål og rekke seilerfesten.

Med starter hele onsdagskvelden, samt natt til torsdag og torsdag morgen, kom 130 båter seg avgårde i retning **Arendal**. Første etappe var preget av vekslende vind og strøm, spesielt gjaldt det det siste stykket fra **Hankø** og inn til mållinjen i Arendal.

Forholdene gjorde at det oppstod et markert skille mellom båtene som startet onsdag kveld, og de som startet natt til torsdag og torsdag morgen. Båtene opp til og med klassen LYS 1,28-1,29 hadde brukbart med vind hele veien sør-øst, mens de største båtene, fra og med klassen LYS 1,30-1,32 tildvis hadde problemer med å holde styrefarten.

LANG FERD OVER SKAGERRAK. Etappen over fra Arendal til **Marstrand** «straffet» også de store båtene med sen start. Med et stort område rundt **Skagen** med oljeblankt hav og tett tåke, gikk det på tålmodigheten løs for mange.

Flere båter lå 8-10 timer med

null fart gjennom vannet, men fikk til slutt vind og kom seg inn til Marstrand. Mye tydet imidlertid på at de store båtens mulighet til å stikke av med overall-seieren var mikroskopiske.

MANNEFALL MOT HANKØ. Om forholdene frem til Marstrand hadde vært i roligste laget, var det stikk motsatte tilfellet på regattas siste etappe. Danske meteorologer hadde sendt ut kulingvarsel, og de fikk rett. Vinden dreide fra vest til nord, og enkelte båter rapporterte om kast på 19 m/sek.

En del av de større båtene hadde lagt ut fra Marstrand med store forseil, og med bare to mann i båten klarte de ikke å bytte til mindre seil. Resultatet var at disse båtene, pluss et par båter som var redde for å ødelegge utstyr, valgte å bryte seilasen og søke havn på svenskekysten. Noen gikk også til havn for å reparere eller søke ly, for så å fortsette da vinden hadde roet seg litt.

Første båt i mål på **Hankø** ble

LURINGEN (Finnulf 39) med **Tommy Bergmann** og **Ragnar Wisløff**, og de vant også overall-prisen.

UNIK INTERNETT-BEGIVENHET. 2005-utgaven av Watski Skagerrak TwoStar fikk en dekning på internett som man ikke har vært vitne til tidligere: med sporingsbokser om bord i alle båtene kunne man følge hver enkelt båt kontinuerlig gjennom hele seilasen, og ved hjelp av mobiltelefon og SEILblogg-tjenesten kunne seilerne formidle livet om bord på en helt ny måte.

GuardSystems, som leverte sporingsssystemet, hadde utrolige 1,73 millioner kartoppslag i løpet av det første døgnet av regattaen. SEILmagasinets egen statistikk indikerer at så mange som 7000 personer fulgte regattaen, mange av dem også nattestid. ■

TEKST & FOTO: Morten Jensen. Asbjørn J. Thorup, Jon Amtrup, Ivar Gilså, Per Ole Ranberg, Pål Silberg



MOT MÅL I SOL-OPPGANGEN: ADUNDAS med Halvor Smith og Eyvind Aker var i mål som båt nummer to av samtlige.

Kristoffer Spone klar for mer Mini Transat



ELLEN STYLE: Kristoffer Spone og Øivind Reed-Jenssen krysset mållinjen i stil for å feire sin debut og 2. plass i Mini klassen.

Kristoffer Spone og Øivind Reed-Jenssen byttet båt bare ett døgn før start, og etter en litt treg start begynte de å få fart på MiniTransaten. Nå har Mini-seiling gitt mer-smak.

– Det var en veldig artig opplevelse å seile Mini. På mange måter kan det sammenlignes med å seile Melges 24. Båten er enkel, men det er veldig krevende å få den til å gå fort, sier den erfarne Melges-seileren Spone.

Både han og Reed-Jenssen innrømmer en veldig bratt lærekurve fra de satte seg om bord rett før start til de fullførte på en meget anstendig 2. plass i klassen over to døgn senere. Nesten hele veien kjempet de mot Thor Gunnar Andersen og Bo Mark Nielsen i Mrs. BANDOL. Mens Mrs. BANDOL er en proto med vannballast og mye større gennakere, er båten som Spone og Reed-Jenssen seilte en serieprodusert båt av typen Clase Zero, med

standard oppsett på seil og rigg.

– Det var vanvittig morsomt å seile båt mot båt, og vi visste hele tiden hvordan vi lå i Mini-fellet. Kryssegenskapene var ikke de beste, men ved å optimalisere utstyret og trene teknikk, skal nok både farten og høyden opp litt, sier Spone.

FRAM-rormannen og Melges 24 seileren har absolutt fått smaken på Mini-seiling etter sin debut i Watski Skagerrak TwoStar.

– Dette frister absolutt til gjentagelse. I fjor seilte jeg X-40 og det ble for mye krefter når det begynte å blåse. Med en Mini har du ikke mer krefter enn du kan håndtere, og fordi de er bygd for å seile over Atlanterhavet, føles det sikkert. Dessuten slipper du å bruke en formue på seil og utstyr. Hvis man skal drive med shorthanded-seiling i Norge er dette absolutt en klasse man bør henge seg på, sier Spone.

Hankø–Arendal: På rett sted til rett tid

SKARVEN og EUREKA er to nærmest identiske Elan 37er. De startet ved midnatt og hadde et relativt likt veivalg – bortsett fra på to kritiske steder. SKARVEN profiterte godt begge gangene.

Korteste vei eller inn mot Telemarkskysten?

Strømmen på strekningen Hankø – Svenner var beskjeden, og de fleste båtene valgte å gå ut i nærheten av Tristein, for deretter å legge kursen med den sørgående kyststrømmen og følge denne langs land fra Svenner og nedover Telemarkskysten. Denne strømmen var varslet sterkest rundt 3 n mil fra land (opptil 2 knop), men var nærmest null igjen bare 8 n mil fra land. Strømmen talte for å gå mot land, noe SKARVEN gjorde. Jørn Osnes og Hans Skaar var nesten kloss oppi Jomfruland før de la kursen nedover kysten.

– Vi var på rett sted til rett tid. Vi hadde bestemt oss for å gå ned til Jomfruland, men da vi attpåtil fikk et vindskift mot nordøst vi ikke hadde forutsett, fikk vi virkelig uttelling, forteller de. SKARVEN hadde vinden akte-

nom tvers, og kunne seile med spinnaker.

Lenger ut fra kysten lå EUREKA med Tor Hove og Terje Gilje-Sørnes i mindre strøm – og uten å få det samme, fine nordøst-draget fra Telemarkskysten.

– Vinden forsvant rett og slett, sier Terje Gilje-Sørnes.

I forhold til EUREKA hadde SKARVEN nå en ledelse på rundt én time på seiltid.

Det andre kritiske veivalget på etappen skulle vise seg å bli valget mellom Tromøysundet og Galtesundet på vei inn til Arendal. Når man kommer langs kysten nordfra, er veien gjennom Galtesundet ca. 50 prosent lengre enn gjennom Tromøysundet, men hele området var belemret med svak vind og relativt mye strøm. SKARVEN valgte å gå indre led gjennom Tromøysundet.

– Det så ut som det var vind gjennom hele sundet. Og i Galtesund ville vi få motstrøm dersom vi gikk utenfor Tromøya. For oss var valget enkelt, sier Jørn Osnes.

I EUREKA ønsket man å utnytte den sørgående kyststrømmen, men de ble

grundig lurt av lite vind og motstrøm i Galtesundet.

– Det gikk seint innover der. Vi hadde jo hatt litt medstrøm på utsiden av Tromøya, men den var det definitivt slutt på da vi seilte inn sundet, forteller Terje Gilje-Sørnes.

Ved målgang i Arendal lå SKARVEN

om lag to timer foran EUREKA på seiltid. Det skal imidlertid sies at det ikke trer frem noen klar vinneroppskrift for innseilingen til Arendal når man analyserer resultatene. Det var store gevinster og store tap i både Galtesund og Tromøysund, noe som tyder på svært lokale og vekslende vindforhold.



LIKE BÅTER, ULIKT SPORVALG: På vei til Arendal hadde SKARVEN (rødt spor) og EUREKA (gult) – begge av typen Elan 37 – forskjellig strategi. Og begge steder profiterte SKARVEN; først ved Jomfruland og dernest ved Tromøya.

Outsideren tok favorittene

Jørn Osnes og Hans Skaar vant klassen LYS 1,28-1,29 i Elan 37en SKARVEN.

Denne klassen var regnet som en av de vanskeligste å hevde seg i, og Osnes/Skaar var regnet som outsiders, med blant annet Tor Hove i EUREKA og ELANOR med Lars Horn Johannessen i hver sine tilsvarende Elan 37er.

SKARVEN lå lenge an til å ta hjem overall-seieren, men måtte til slutt se seg slått av Tommy Bergman i LURINGEN.

SKARVEN vant klassen foran den svenske X-382en SNUBBLER med far og sønn Jan og Björn Svernhage om bord.



NESTEN FULL SKAAR: Jørn Osnes og Hans Skaar (bildet) greide nesten å ta pokalen hjem, men LURINGEN ble for smart fra Marstrand til Garnholmen.



FULLFØRTE: Lets Fly viste resten av deltagerne at det er mulig å seile stor båt i Watski Skagerrak TwoStar. Selv om de tok en liten pause i Lysekil, fullførte Lets Fly og nådde dermed sine målsetninger.

Lets Fly rekordsugen neste år

Racets største båt, LETS FLY, fullførte regattaen som planlagt. Med en liten, innlagt ekstrapause fullførte båten da andre måtte gi seg. Og mannskapet melder om deltagelse også neste år.

Sarpsborg-båten LETS FLY er definitivt ikke den båten som er best egnet for doublehanded-seiling.

Den 65-fots store båten er beregnet for et mannskap på rundt 15, men Geir Austvik og Thorgeir Martinsen seilte den gamle «broskrape» Skagerrak rundt alene.

– Vi fant ut at vi måtte spare båten, derfor la vi inn et ekstra lite

pitstop i Lysekil, forteller skipper Geir Austvik til SEILmagasinet.

– Det er jo en 20 år gammel båt, og når vi røk blokka på storeilskjøtet fant vi ut at vi trengte en pause, men vi var hele tiden innstilt på å fullføre.

LETS FLYS innlagte ekstra-stopp i Lysekil skapte noe forvirring hos regattaarrangøren, som kunne se på trackingen at LETS FLY lå langsiden i den svenske kystbyen. Derfor ble det i utgangspunktet antatt at LETS FLY hadde brutt.

– Vi tenkte på å melde fra om at vi hadde tatt en pause, men vi anså

oss som fortsatt i racet så vi mente det ikke var nødvendig.

Så etter ca. seks timer ved brygga i Lysekil, seilte LETS FLY videre mot Garnholmen hvor de passerte mållinjen lørdag kveld klokka 17:44:39.

– Vi er veldig fornøyde. Målet var å fullføre og det gjorde vi.

– Men vi stiller neste år også, og da skal det tas noen rekorder. Vi trenger bare noen riktige vindvinkler, så står rekordene for fall, avslutter Austvik.

Arendal-Marstrand: Høyst ulike strategier

Etappen fra Arendal til Marstrand er en åpen havstrekning på ca. 100 n mil uten de helt store navigasjonsmessige utfordringene. Med dominerende vindretning fra syd eller sydvest, blir gjerne hele etappen en lang slørelegg med genua eller spinnaker. Den viktigste strategiske faktoren blir, igjen, Skagerrakstrømmen.

Korteste vei eller ned i strømmen ved Skagen?

Mens store deler av rhumbline mellom Arendal og Marstrand går i områder med svært lite strøm, er det en østgående strøm som går fra vestkysten av Jylland, forbi Skagen og over mot svenskekysten. Mens regattaen pågikk var strømmen varslet å være inntil 1,5 knop, noe som kan gi svært kjærkommen fart mot mål dersom vinden er svak.

Ved svenskekysten dreier strømmen, og følger land nordover. Dette er svært viktig å ta hensyn til uansett om du velger korteste vei eller en underbue mot Skagen, for strømmen kan være kraftig (1-2 knop) og sette båten lengre nord på den svenske vestkysten enn du hadde planlagt.

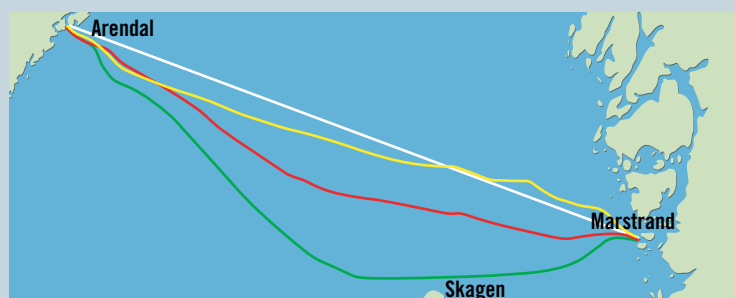
Overall-vinner LURINGEN (Finngulf 39, rødt spor) valgte et relativt konservativt spor over Skagerrak, med en underbue som skulle bety i alle fall noe nytte av strømmen rundt Danmarks nordspiss. Tommy Bergman og Ragnar Wisløff traff dermed også bra i forhold til strømmen på det siste stykket inn mot Marstrand.

AD UNDAS (Hanse 411, gult spor) har valgt et spor tilnærmet på rhumbline, men fikk merke strømmen på det siste stykket inn til Marstrand, og de måtte slite seg litt ned igjen i motstrømmen.

SKARVEN (Elan 37, grønt spor) hadde ett av regattaens mest ekstreme veivalg på denne etappen; langt ned mot Danmark for å få med seg strømmen. Interessant er det å se at ingen av disse tre båtene lå helt i toppsjiktet i sine klasser på etappen, bortsett fra LURINGEN, som hadde en tredje plass. AD UNDAS seilte definitivt for langt nord, mens SKARVEN – gitt vind- og strømforholdene – ikke fikk god nok uttelling for «omveien» om Skagen.



▲ STAYER-PRISEN: Gunnar Gundersen og Ann-Mari Jenssen ga seg aldri, selv om utstyr ble ødelagt underveis. De dro til land for å reparere, og kom til mål etter at festen på Hankø var over natt til lørdag. For sin vilje til å stå på der andre ville ha gitt opp for lengst, fikk de regattaens nyinnstiftete Stayer-pris.



▲ FRITT VALG: Strategisk sett er overfarten fra Arendal til Marstrand den mest spennende. Her må seilerne virkelig legge en strategi. LURINGEN har rødt spor, AD UNDAS gult, SKARVEN grønt. Lyseblå linje representerer rhumbline.

Ingen spøk for Jokerman men stiller neste år

50-foteren JOKERMAN var en av båtene som ikke sto løpet helt ut. Christen With forteller hvorfor.

– Det var virkelig råtne forhold utpå der. Egentlig ikke så mye vind, selv om vi så 30-tallet på instrumentene, men sjøen var ganske humpete. Det hadde blåst fra vest i mange timer, og med én knop medstrøm og den ferske kulingen fra nord som lagde nye bølger oppå det hele, ble det ganske humpete, sier Christen With, makker til Per Ottar Skaaret i X-50en JOKERMAN.

JOKERMAN var en av de store båtene som brøt årets Watski Skagerrak TwoStar, men With sier til SEILmagasinet at de stiller neste år.

– Per og jeg har lært mye, og morgenen etter vi brøt var det klart for oss at vi også stiller neste år.

– Vi følte vel egentlig at vi hadde bra kontroll og vi synes jo det var kjempegøy, fortsetter With.

– Vi hadde ikke fått meldinger om mer enn 20 knops vind, så vi hadde satt en treer, men når det frisket på og vi måtte sette fireeren, mente Per det ikke var ansvarlig å sende meg frem på fordekket for seilskift.

– Sånn i ettertid kan man kanskje tenke at vi burde fortsatt, det er jo et grusomt personlig neder-

lag å bryte. Men på den annen side når man er i tvil, er det rett å bryte en slik regatta. Det er forferdelig dumt å ikke ha brutt, om man var i tvil, og det ti timer senere blåser 40 knop og man ikke har kontroll, avslutter With.



▲ **BRØT:** X-50en JOKERMAN, med Per Ottar Skaaret og Christen With om bord, så seg nødt til å bryte regattaen. Men de har lært mye av årets Watski Skagerrak TwoStar.

Etappen fra den svenske til den norske seilermetropolen hadde tre begrensninger: innenfor (østsiden av) Väderöarna, utenfor (vestsiden av) alle Hvaler-øyene, samt innenfor (østsiden av) Søsterøyene. Også her er strømmen en viktig faktor, den renner i all hovedsak nordover svenskekysten og bøyer av mot Vestfold-kysten når den nærmer seg grensen til Norge.

Inn eller ut etter Väderöarna? En-

nurlighet med strømmen er at det danner seg en bakevje i området rundt Persgrunnen, Grisbåderna og Kosterøyene. Dette gir motstrøm hvis man går den rette linjen fra Väderöarna til Hankø, og det er derfor nødvendig å velge mellom å gå ut i havet, eller gå kloss opp i land. Den varleste vinddreiningen fra vest mot nord talte for å gå inn mot land, så det store spørsmålet var om strømfordelen ved å gå ut i Skager-



SPJÆRET STORSEILET: FORZA med Harald Grimrud og Anders Stenholt spjæret storseilet på siste etappe, men fullførte likevel regattaen.

Resultater



Karl Otto Book

MINITRANSAT: 1) SIRIUS YACHT SERVICES (Clase Zero) Jon Amtrup/Karl Otto Book. 2) FAIR PLAY (Clase Zero) Kristoffer Sponø/Øivind Reed-Jensen. 3) MRS BANDOL (minitransat) Thor Gunnar Andersen/Bo Mark Nielsen. 4) UBU (Pogo 6.5) Daniel Fagerström/Patric Grund. 5) ISHTAR (Mini 6.50) Hans Christian Braarud/Peter Jespersen.

LYS 1,15-1,20: 1) RABBAGAST (CB33) Thorstein Tønnesson/Pål Tønnesson. 2) HAVHEXA (X-102) Arne Sommerfelt/Ole Schjøning. 3) SPLEIS (Albin Stratus) Kai B. Hannestad/Jens Brovold. 4) SIV BONITA (Bavaria 38) Trond Åsvoll/Lars Ingeberg. 5) JOLLY YACHT (First 31.7) Martin Sørensen/Steinar Støre. 6) MADONNA (First 31.7) Pål Bratbak/Pauline Book-Bratbak. 7) VENTOTENE (Hallberg Rassy 46) Peter Ruzicka/Håkon M. Nissen-Lie. 8) FELICIA III (Omega 34) Eirik Brekke/Øystein Brekke. 9) FOX RIDDERS (First 27.7) Hans Ulrik Grünert/Thomas Karterud. 10) MARTINE (Dehler 343) Geir Inge Juriks/Erik Andre Juriks. 11) ANASTASIA (Bavaria 34) Kjetil Ingeberg/Arve Hallseth. 12) GEIRSHA (First 31.7) Thorleif Thorleifsson/Tobias Thorleifsson. 13) TARZAN (Beneteau First 31.7) Morten Ingebreten/Mathis Hordvei. 14) SAGENA (Jeanneau Sun Kiss 45) Simen Løvgren/Espen Bernhardsen. 15) WE NIDIGO (Athena 34) Gunnar Gundersen/Ann-Mari Jenssen.

LYS 1,21-1,24: 1) X-Treme (X-332) Jarle Kristiansen/Erik Kristiansen. 2) BLÅ (X-332) Øyvind M. Vedeler/Karl-Einar V. Jensen. 3) AQUARIUM (Centurion 42) Pål Stiansen/Pål Terje Christensen. 4) GESCHWINDT (X-3/4 ton) Per Haugen/Thomas Robberstad. 5) FRØNNA (Hansson 31) Arild Heldal/Anne Heldal. 6) EXITA (X-332) Svein Arild Nilsen/Tormod Lie. 7) FLYING CLOUD (Sweden Yachts 390) Per Hertzberg/Helge Nordal. 8) FAISK (X-332) Ole Birger Lie/Ottar Haugerud. 9) BLAA (Dufour 34) Hans Thomas Gaarder/Knut Amundsen. 10) BRIGODOON (Dufour 385) Bjørn Nilsen/Gina Lillemark Nilsen. 11) MARIELLA (Bavaria 40 AC) Tore Omdahl/Olaug Stokkan. 12) MEGREZ (Omega42) Arnt Fremstad/Ola Tobias Fremstad. 13) BLAAST (X-332) Thor Nesje/Stig Nordal. 14) LUPI (First38) Bjørn E. Børresen/Eva S. Mellgren. 15) EMPIRE (Bavaria 42 AC) Eivind Bøgerud/Heidi Våge. 16) MARITA (Beneteau Oceanis 430) Petter Hegle/Knut Erik Hjorth.

LYS 1,25-1,27: 1) LURINGEN (Finn-gulf 39) Tommy Bergmann/Ragnar Wisløff. 2) AD UNDA (Hanse 411) Halvor Smith/Eyvind Aker. 3) SLAPPA (X99) Tobias Brodtkorb/Audun Tobias Brodtkorb. 4) VANNHØNA 3 (X-99) Espen Sanderberg/Edle Røbsahm. 5) BELUNCA (Bianca 414) Frode Gunnestad/Martin Lindeberg. 6) BLUE NOSE (J/92) Cato Zahl Pedersen/Rune Werner. 7) FOX LADY (X-332 Sport) Svein Wright/Terje Johannessen. 8) TUSEFRYD (Finn-gulf 391) Narve Johannessen/Jostein Weum. 9) CINDERELLA MAN (Elan 36) Lars Johansson/Øystein F. Thorup. 10) VERANTA (Swan 411) Øyvind Songe-Møller/Kristin Songe-Møller. 11) FRIENDSHIP



Tommy Bergmann

(Alltiet 35) Morten Kjøpke/Kjetil Skogsholm. 12) CAPRICIO (Victory 42) Otto Book/Børge Midtgaard. 13) ARTEMIS (Contrast 400) Geir Gramdal/Peder van der Hagen. 14) LEKEN (J/92) Bjarne Birkeland/Bjørn Forslund.

LYS 1,28-1,29: 1) SKARVEN (Elan 37) Jørn Osnes/Hans Skaar. 2) SNUBLER (X-382) Jan Svernhage/Bjørn Svernhage. 3) VENUS (CB 365) Egil Norli/Truls Erik Olsen. 4) EUREKA (Elan 37) Tor Hove/Terje Gilje-Sørnes. 5) ELANOR (Elan 37) Lars Horn Johannessen/Hans Olav Kvalvaag. 6) LATX (X-362 Sport) Espen Clason/Thomas Føyen. 7) LILLE MY (Elan 37) Trygve Røste/Christian Johnsrud Madsen. 8) FRI AV FJERHOLMEN (Dehler 36) Jan Petter Rød/Hans Kristian Rød. 9) MAGGY V (First 456) Petter Mowinkel/Marius Nissen Lie. 10) MODESTY BLAISE (Dehler 36) Odd-Øivind Kure/Jon-Anders Kure. 11) BLUE VOYAGER (Hanse 411) Johnny Rugås/Gjert Aaby. 12) LISE (N-Yachts 41) Ketil Johansen/Dan Kyrre Stangebye. 13) FORZA (Grand Soleil 40) Harald Grimrud/Anders Stensholt. 14) TY (First 36.7) Ole-J. Midttun/Kenneth Midttun. 15) JANIE RUNAWAY (First 36.7) Erling Gevik/Jonas Heggli. 16) FESTUS (Elan 37) Christian Hansson/Erik Thrane. 17) BLUE DANCER (Wasa 420) Ole-Johan Austad/Lise Strid.

LYS 1,30-1,32: 1) NOR-X (X-37) Otto Backe/Ketil Fridheim. 2) ELANA (Elan 40) Sveinung Torgersen/Hans Jørgen Bauck. 3) BLÅ STAR (Dehler 39) Kjell U Sandvig/Hans Olaf Mathisen. 4) KONSTANSE (Bavaria 38 Match) David Kristianslund/Arild Andresen. 5) LETMATCH (Bavaria 35 Match) Sverre Tangerud/Bjørn Møland Pedersen. 6) KOJAN (Dehler 39) Dan Hammar/Göran Dal. 7) RUNBOUT (Bavaria 35 Match) Bjørn Malm/Henrik Næss. 8) TUSSI (Sun Fast 40) Dag Trætten/Hallvard de Bruyn. 9) BALOD (X-412) Torger Lien/Inge-Magnar Oleud. 10) DILL (X-119) Arne Hammersland/Finn Thon.



Otto Backe

LYS 1,33-1,35: 1) GOEVENNER (First 40.7) Elling Rishoff/Morten Wergeland Brekke. 2) ROARING FORTIES (Baltic 52) Peter Brandt/Brian Raastad. 3) BJØRNSTJERNE (First 40.7) Christian Hall/Trystve Sundby Hall. 4) BACCUS (First 40.7) Tore Kandahl/Lasse Klopbacken. 5) ILLE MORO I (Bavaria 42 Match) Ludvig Daae/Harald Bjørke. 6) BAGATELLE (X-40) Bülck/Gardthausen.

LYS 1,36-1,73: 1) PIXELINE (X-442) Henning Hansen/Arve Roaas. 2) MOONSHINE (IMX-40) Blumencron/Florian Weser. 3) BLUE FLYER (X-442) Erling Høyte/Sverre Johnsen. 4) FÆRDER IV (IMX 40) lens Ludvig Høst/Herman H. Foss. 5) FLIRT (J-133) Lasse Berthelsen/Eivind Astrup. 6) QUANTUM SAIL DESIGN GROUP (Dan Sails 45) Jan B. Hansen/Paul Harder Cohen. 7) LETS FLY (X one off) Geir Austvik/Thorger Martinsen.



Henning Hansen

FLERSKROG: 1) SKAGERRAK (Dragonfly 1200) Jens B. Thuesen/Tina Thuesen. 2) DRAGONFLY (Dragonfly 920e) Jan-Kristian Vedeler/Bjørn Buvoll.

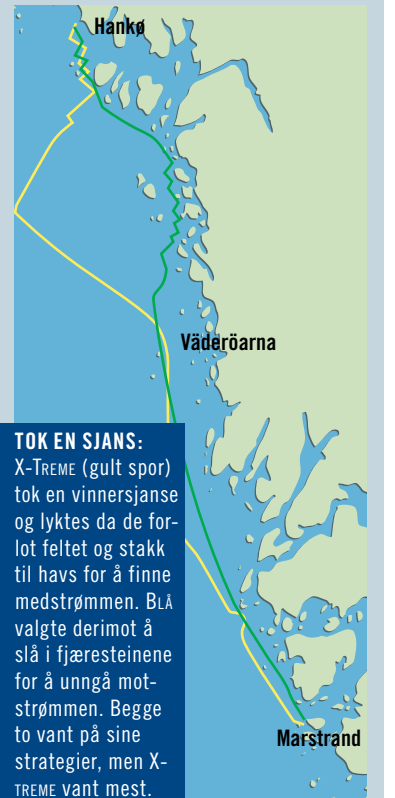
Marstrand-Hankø

rak igjen var stor nok til å veie opp for vinddreiningen.

De to X-332'ene X-TREME og BLÅ valgte hvert sitt ytterpunkt på denne kryssen. X-TREME, som lå et stykke bak BLÅ, valgte å «sjansje» på å ta et langt slag ut i Skagerrak for å få medstrøm, og de stod nesten opp Søsterøyene på dette. Det er viktig å kjenne strømmen og det var viktig å gå langt nok ut. Det var dessuten viktig å ta slaget inn mot land igjen på det rette stedet, hvis ikke kunne strømmen gjøre at du plutselig har retning mot Moss i stedet for Søsterøyene. Og det skjedde med noen.

BLÅ valgte å legge mer vekt på vinden, og gikk helt inn mot land for å slippe unna den verste motstrømmen. Der var imidlertid vinden svakere, og båten hadde heller ikke noe særlig glede av medstrøm.

X-treme seilte seg opp fra 4. plass til 1. plass på sitt valg, men likevel; at to så vidt forskjellige veivalg ikke gir større forskjell, viser at navigasjon fortsatt ikke er noen eksakt vitenskap. Taperen på etappen var de som ikke turte å gå til noen av ytterlighetene, og som valgte å slå rundt et spor rett mot mål.



TOK EN SJANS: X-TREME (gulit spor) tok en vintersjans og lyktes da de forlot feltet og stakk til havs for å finne medstrømmen. BLÅ valgte derimot å slå i fjæresteinene for å unngå motstrømmen. Begge to vant på sine strategier, men X-TREME vant mest.