

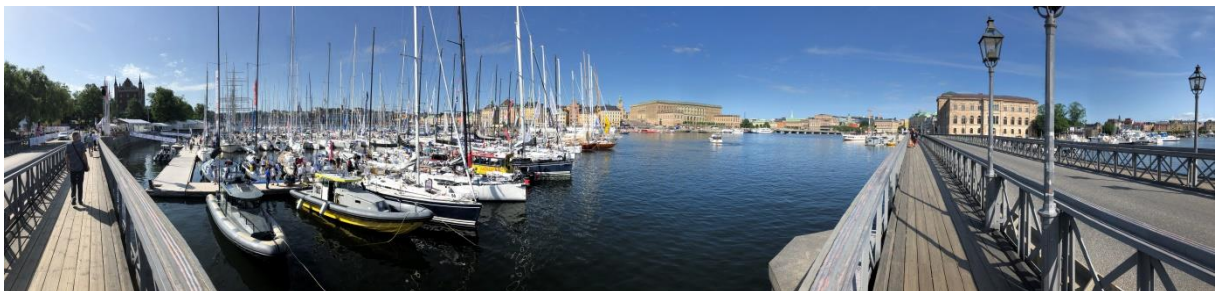
Med Anandra runt Gotland på ÅFOR 2019

När man träffar nya vänner och bekanta och berättar om att ens stora intresse är segling (och att man kappseglar rätt mycket) så får man oftast frågan om man seglat Gotland Runt (eller ÅF Offshore Race som det numera heter). Lite skamset har jag då fått medge att det har jag inte gjort men däremot seglat Neptunkryssar-SM 25 gånger och ytterligare ett antal SM, RM, NM och EM i andra klasser. Men det verkar inte så viktigt – har man inte havskappseglat runt Gotland så är man ingen riktig seglare!

Lite avundsjukt hade jag också hört och läst om Oriole II och andra Omega 42:or som varit med och seglat ÅFOR/Gotland Runt. Även om vi kappseglat lite smått med vår semesterbåt Anandra på klubbseglingar, Ornö Runt och Åland Offshore Race så har det aldrig blivit någon mer seriös satsning med henne. Det har också känts lite svårt att konkurrera med en 40 år gammal konstruktion mot modernare båtar. Men när väl tanken hade börjat komma på att få in ÅFOR i mitt CV för att en gång för alla få slut på frågorna, så hade vi ju faktiskt en båt som skulle duga att ta sig runt Gotland med.

Båten fanns alltså – men vilka skulle jag segla med? Ja, eftersom jag ban-kappseglar rätt mycket i Neptunkryssare så var svaret rätt enkelt – med andra Nepparseglare förstås! Efter diverse sonderingar förra hösten så hade vi faktiskt redan i vintras klart med den mycket kompetent besättning: Leif Bodinson, Anders Kling, Ulf Tjernberg, Micke Sääf och min egen Neppargast Per Sjöqvist från Sjöfröken II. Tillsammans har vi drösvis med SM-medaljer i Neppare och andra entypsklasser men den enda med något egentlig erfarenhet från havskappsegling var Uffe (men han har däremot desto mer erfarenhet, trots att han är yngst i besättningen).

Besättning och båt fanns alltså – återstod utrustning till både båt och besättning. Segelgarderober är ganska ny och även om den i huvudsak är tänkt för cruising så har vi ändå storsegel, spinnaker och Code 1 (som Uffe sytt) som är rätt nya och fullt OK för kappsegling. Den överlappande focken är också OK efter att Uffe gjort diverse modifieringar och reparationer. Dock måste säkerhetsutrustningen kompletteras med en mängd grejor som radarreflektor, handhållen VHF, Lifesling, nödraketer, träpluggar m.m. De flytvästar vi i vanliga fall använder vid bankappsegling duger heller inte för havskappsegling utan det ska vara uppblåsbara västar med nödljus och sprayhood (som märkligt nog för oss som är vana vid flytvästtvången vid bankappsegling faktiskt inte måste vara påtagna under kappseglingen!). En annan stor fråga inför ÅFOR var mathållningen ombord. Vi kom så småningom fram till att portionsförpackad mat i aluminiumformor som skulle värmas i ugnen borde vara det bästa. Matansvarig blev Per som fixade en meny bestående av lasagne och annat som kunde ätas med sked direkt ur formarna. Han skötte sedan också alla inköp och tillagning av maten.



Hela ÅFOR-flottan förtöjd vid Skeppsholmen. Foto: Anders Kling

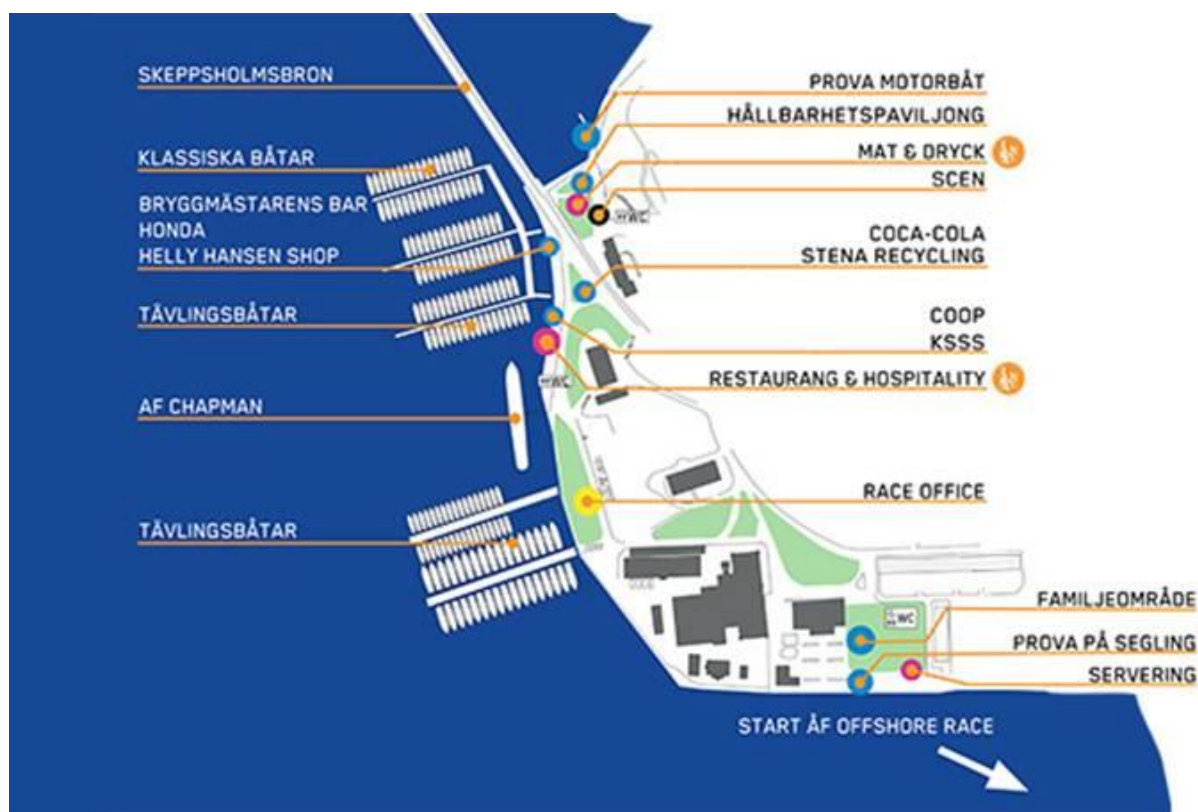
BÅTNAMN:				BRYGGPLATS:			
KLASS:				RAPPORTERINGSNUMMER:			
SKEPPARE:				MOBIL TILL BÅTEN:			
BESIKTNING UTVÄNDIGT				BESIKTNING INVÄNDIGT			
A	BENÄMNING	REF	KONTR	B	BENÄMNING	REF	KONTR
1	LÖSA NEDGÅNGSLUCKOR	3.08		1	KOKMÖJLIGHETER	3.20	
2	MANTÅGSLINOR	3.14		2	DRICKSVATTENTÄNKAR (+ 9L nödvatten)	3.21	
3	FOTLIST	3.17		3	GRABBRÄCKEN	3.22	
4	FAST NÖDLÄNSPUMP, två starka hinkar (> 9L)	3.23		4	LÄNSPUMP och två starka hinkar (> 9L)	3.23	
5	KOMPASS	3.24		5	MOTOR	3.28	
6	FALL	3.25		6	BRÄNSLESYSTEM (med bränslekran)	3.28.3	
7	LANTERNOR	3.27		7	GENERATORER, BATTERIER	3.28.4	
8	RESERV ANTENN för VHF	3.29		8	VHF MOTTAGARE (>25W)	3.29	
9	SEGELNUMMER	4.01		9	BÄRBAR VHF (vattenskyddad)	3.29	
10	DÄCKSÅKERHETSLINOR (4.04.1 a)	4.04		10	PLUGGAR AV MJUKT TRÄ	4.03	
11	BRANDSLÄCKARE 2KG PULVER	4.05		11	BRANDFILT	4.05.1	
12	TVÅ ANKARE (se NOTIC of RACE)	4.06		12	BRANDSLÄCKARE 2KG PULVER	4.05.2	
13	RADARREFLEKTOR	4.10		13	HÖGEFFEKTIV SÖKSTRÅLKASTARE	4.07	
14	NAVIGATIONSUTRUSTNING (även sjökort)	4.11		14	FÖRBANDSLÅDA med HANDBOK	4.08	
15	NÖDSTYRNING	4.15		15	MISTLUR	4.09	
16	BÅTENS NAMN (på utrustning)	4.17		16	SÅKERHETSUTRUSTNINGSPÅN	4.12	
17	SJÄLVREFLEKTERANDE MATERIAL (reflex)	4.18		17	FARTLOG	4.13.1	
18	NÖDPÅSE (Grab bag) (om den finns ombord)	4.21		18	EKOLOD	4.13.2	
19	LIVBOJ och KASTLINA (som nås av styrman)	4.22		19	VERKTYG och RESERVDELAR	4.16	
20	RECOVERY SLING (Ska ha flytkraft >90N)	4.22.8		20	HANDBLOSS (4st), ORANGE SMOKE (2st)	4.23	
21	SITTBRUNNSKNIV	4.25		21	FLYTVÄSTAR 150N ,GRENBAND och LJUS	5.01	
22	STORSEGL revbart, alt. STORM TRYSAIL	4.26		22	SÅKERHETSSELAR (ny Text)	5.02	
23	FÖRSEGL: Stormföck alt. Hårdvindsföck	4.26		23	RUTIN TRÄNING OMBORD	6.04	
24	Stabilitet - Monohulls	3.04					
24a	Vilken säkerhetskategori enligt ISO/EC uppfyller båten?	A / B					
Om inte ISO/EC verifiering föreligger, svara på frågorna nedan							
24b	Har båten ett gällande eller tidigare ORCi (IMS)-mätbrev	Ja / Nej					
24c	Har båten ett gällande IRC-mätbrev med deklarerat SSS >15	Ja / Nej					
24d	Finns i båtens grundhandlingar ett STIX-värde på 23 eller mer	Ja / Nej					
24e	Är båten en beprövad design från ett antal ÅF/Gotland F	Ja / Nej					
24f	Om inget ovan passar, begär ni dispens från kravet	Ja / Nej					
BÅTEN KLAR FÖR BESIKTNING: (Sign av Skepparen)							
<i>RÖD TEXT visar signifikant ändring.</i> Som referens skriver du ex: A1, A2.. eller B1 osv. beroende på invändig eller utvändig anmärkning Vid anmärkning skriver besiktningman tydligt så att missförstånd undviks. Skriv sedan din signatur med tre							
REFERENS / ANMÄRKNING							SIGN
Besiktning utförd av (KSSS Sign):							
Slutbesiktning utförd av (KSSS Sign):							

Det mycket omfattande besiktningsprotokollet. Allt kollades dock inte utan skepparen fick intyga att allt var OK och sen kollade man vissa punkter.

Vid förberedelserna inför ÅFOR fick vi mycket goda råd från Omega 42-konkurrenten Lars G Karlsson (SWE 106 Oriole II) som vi skulle tampas med runt Gotland. Vi har dessutom exakt samma SRS-tal (1,028 där vi har tyngre båt men lite mer segel) så mellan oss var det först till mål som gällde.

Starten för ÅFOR sker sedan några år från Strömmen inne i Stockholm och alla båtar som ska vara med ska ha förtöjt vid tillfälligt utlagda pontonbryggor vid Skeppsholmen senast fredag e.m. Starten går inte förrän på söndagen men säkerhetsbesiktning, sponsoraktiviteter etc. tar lite tid. Vi kom dock redan på torsdagen för att kunna klara av säkerhetsbesiktningen i god tid om något skulle behöva kompletteras. Besiktning både utom- och inombords kunde klaras av under en halvtimme på torsdag kväll (när besiktnings-mannen väl hittat Anandra som till skillnad mot alla moderna båtar låg förtöjd med stäven mot bryggan). Jag var lite nervös inför besiktningen men den gick bra förutom det att det life-sling jag köpt i själva verket visade sig vara en uppblåsbar livboj och att bäst före datum på nödljuset på min flytväst gått ut. Men efter kompletteringar i Hjertmans tält (och 1 500 kr fattigare) så blev vi godkända att få starta.

Under fredag och lördag kunde vi sedan ta det lugnt och det var väldigt trevligt att sitta i solen på Anandra och ta emot besök ombord av gamla (och en del nya) bekanta som gick omkring på bryggorna för att titta på alla båtarna.

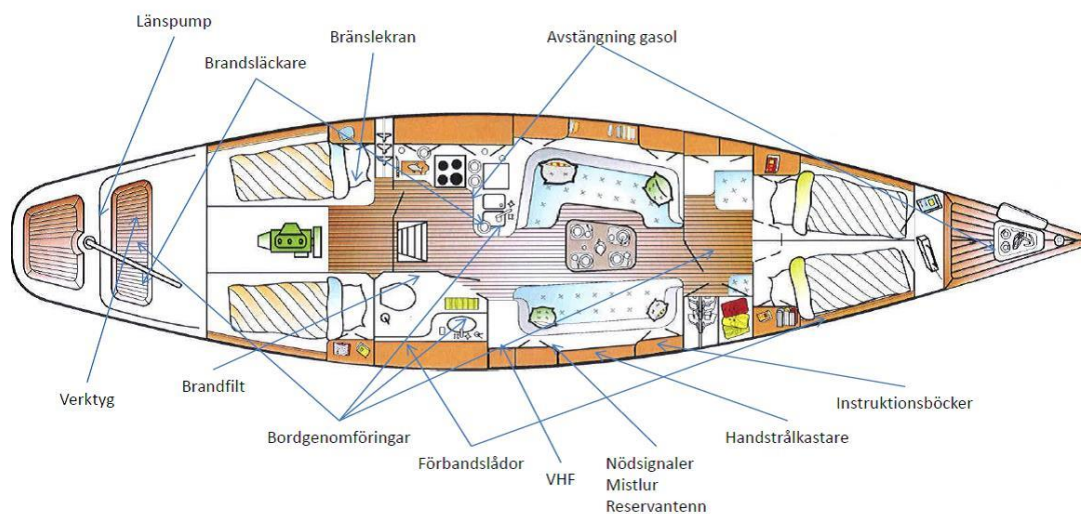


Race Village på Skeppsholmen. Vi låg vid bryggan närmast norr om af Chapman

Omega 42 SWE 303 Anandra

Call signal SE2573

MMSI 265687520



Stuvningsplan för Anandra



Hela besättningen uppställd på fördäck på Anandra inför start. Fr.v. Leffe, Göran, Anders, Per, Micke och Uffe. Foto: Björn Svedemar

Vi seglade i klassen SRS C med 40 startande båtar som i sin tur var uppdelad i två startgrupper. Vår starttid var 11.30 på söndagen och inför start gällde det att hålla tungan rätt i mun när man skulle gå in i olika zoner vid vissa tidpunkter före start. Och man fick heller inte sätta segel förrän man var i zonen närmast startzonen 10 min före start.



Anders och Uffe släpper förtöjningarna. Foto Björn Svedemar



Det gällde att hålla tungan rätt i mun i de olika zonerna och inte sätta segel för tidigt. Foto: Ewa Toll

Vinden låg på mellan O och SO vilket innebar att det kunde läa lite från Söders höjder. Vår plan var att starta långt ner i lä där vi bedömde att det blåste bäst och sedan begära plats för hinder när vi kom ner till den förbjudna zon som ligger närmast Skeppsholmen, Kastellholmen och Djurgården fram till Beckholmsvarvet. Startdisciplinen var väl inte den bästa med en massa skrik och kiv och vi kom väl inte iväg så jättebra i själva starten. Däremot fungerade vår plan att gå långt ner i lä för att få bättre vind alldeles utmärkt. Vi behövde heller inte begära plats för att slå nere vid avspärningen i lä eftersom alla lovartsbåtar av någon för oss obegriplig anledning slog över till babord långt tidigare än de egentligen behövde. Så vi kunde i stort sett ensamma segla på helt ostört längst ut på babordssidan. Här ryckte vi också rätt rejält på Oriole II som valde att starta längre upp i lovert.



Spänt ombord inför start! Foto: Ewa Toll



Vår plan att gå på babordssidan av banan fungerade bra. Foto: Björn Svedemar

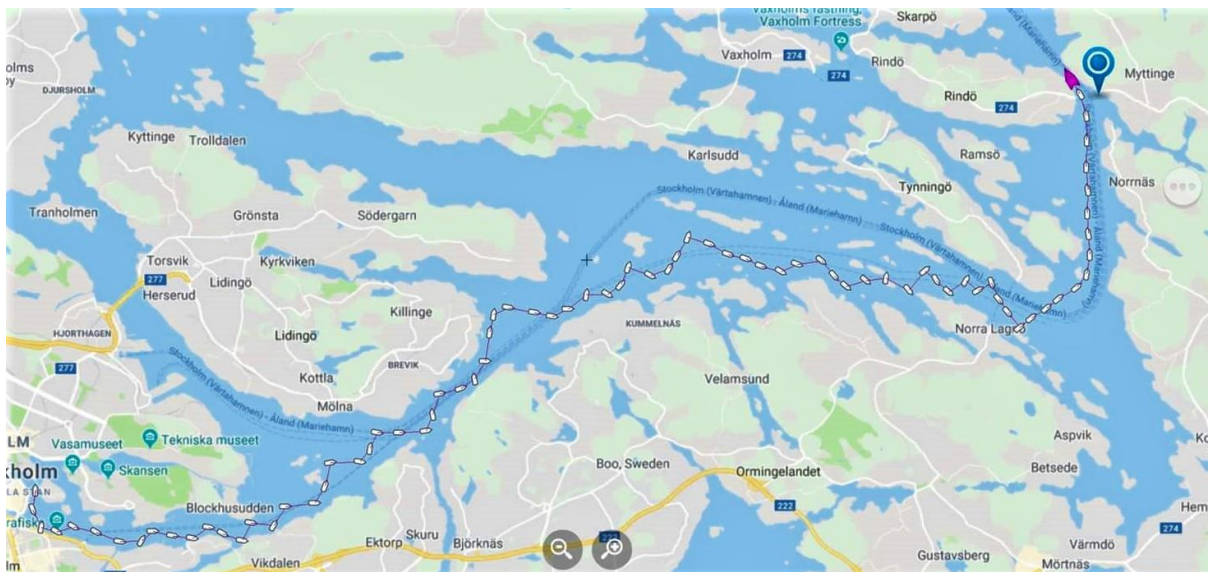


Bra tryck och lyft närmast Beckholmen. Foton: Ewa Toll



Trångt på Strömmen. Någonstans finns vi. Foto: Ewa Toll

Vinden vred sen inte helt oväntat emot genom Halvkakssundet och även ner mot Torsbyfjärden så det blev många slag innan vi så småningom kunde hissa spinnaker en kort bit från Oxdjupet upp mot Saxarfjärden (enda gången vi fick lufta blåsan visade det sig i efterhand). Här hade vi också tur som fick gå ganska ostörda genom Oxdjupet. Bara 10 minuter senare hade det tjocknat till rejält.



Vårt AIS-spår ut till Oxdjupet. Hela tiden vred vinden emot. Bild från Marinetraffics hemsida.



Glada miner under kryssen. Foto: Anders Kling



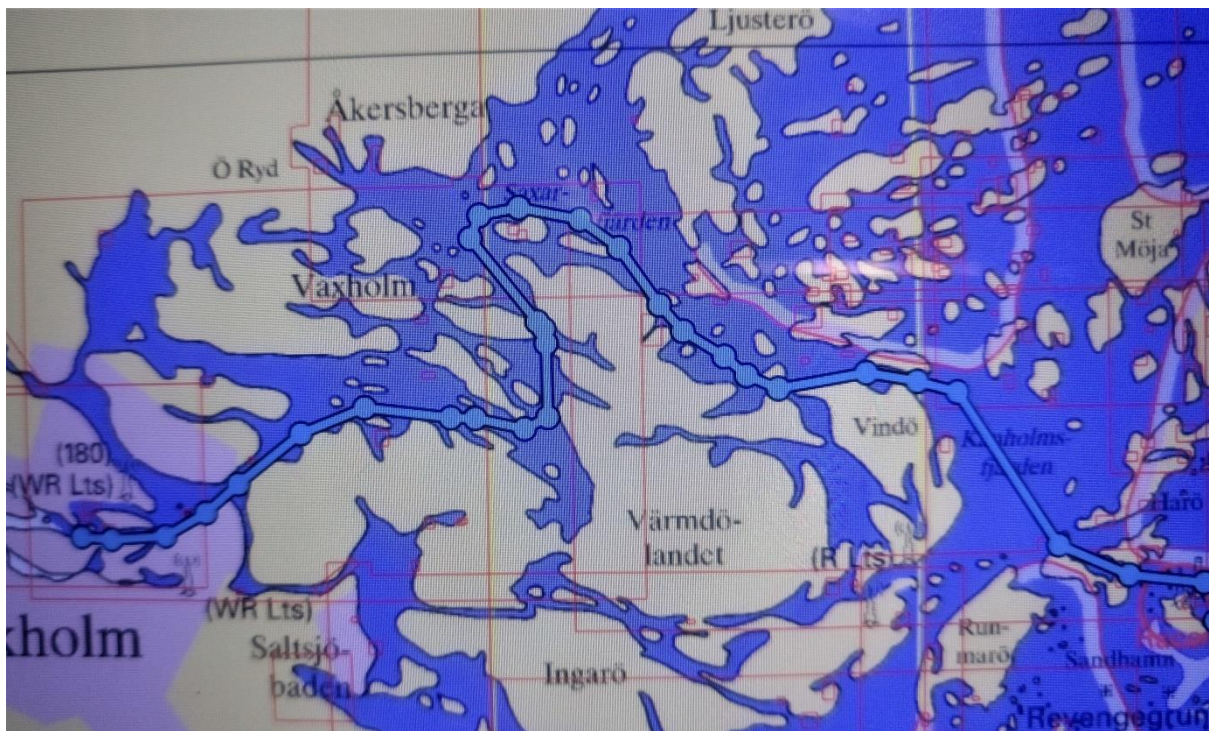
Kort spinnakersegling efter Oxdjupet. Vi hade tur som hann före bröten längre bak. Foto: Anders Kling

Förutom några korta sträckbogar blev det sedan kryss hela vägen tills vi gick ut på havet N om Sandhamn. Här var det många av våra konkurrenter som kryssade ner mot Almagrundet medan vi valde att lägga oss på ett långt styrbordsslag ut på havet (med kurs mot Estland!) förlitande oss på de samstämmiga väderprognoser som spådde omslag till V under natten samtidigt som den skulle öka till kuling-styrka. Hela vägen ut genom skärgården hade vi sakta med säkert plockat placeringar och vi märkte att vi hade stor nytta av våra erfarenheter från bankappsegling av att aldrig segla i skiten från

andra båtar etc. Det var faktiskt förbluffande att se hur många duktiga seglare låg och seglade i skiten utan reflektera över hur förödande för fart och höjd det är.



Omega 42 är en fantastisk kryssbåt (även om det finns de som påstår hon går lågt vilket vi inte håller med om), därav de glada minerna. Vi plockade hela tiden placeringar under kryssen ut från Stockholm. Foto: Anders Kling



Och så här ser hela rutten ut genom skärgården ut i paddan. Nästan hela tiden vred det emot så att det blev kryss!



Under kryssen genom skärgården hade det varit
 alla man på däck som gällde men när vi nu
 kommit ut på havet körde vi igång med vårt
 planerade vaktschema med tre man i varje vakt.
 Så när jag, Per och Uffe gick och la oss på söndag
 kväll så låg vi på en lång, behaglig styrbordsbog i
 ca 5 m/s och ingen sjö. När jag vaknade i
 förpiken efter några timmars sömn låg vi på
 halvvind med kurs rakt söderut, hade tagit in två
 rev på storen och båten for (i vart fall som man
 uppfattade det inifrån ruffen) helt okontrollerat i
 vågorna. Att ta sig ut ur förpiken var ett äventyr
 och jag blev ordentligt blåslagen medan jag
 klädde på mig underställ, sjöställ och flytväst –
 en operation som tog minst en kvart när man
 samtidigt försökte hålla i sig så gott det gick.
 Under tiden hördes på VHF-en anrop till
 sjöräddningen om roderhaverier och mastbrott
 så hade man inte förstått det av båtens rörelser
 så blev man nu uppmärksam på att det blivit
 rätt stökigt.

Vi hade innan pratat om att alla som gick upp på fördäck måste använda sina säkerhetselar och vara kopplade till båten men nu var det inget snack om annat än att ständigt vara kopplad så fort man stack upp huvudet ur ruffluckan. Positionsförändringar i sittbrunn, t.ex. vid rorsmansbyte, kunde bli lite knöliga med säkerhetslinor som gick kors och tvärs men om man hjälptes åt med omkopplingarna (varje lina har två hakar utöver den som sitter fast i flytvästselen) så gick det bra.



Så här kan man se ut sedan man försökt ta sig ut ur förpiken vid rejäl sjögång. Foto: Selfie av Göran Haglund



Och så här var det i sittbrunnen. Notera selarna som alltid var kopplade. Foto: Göran Haglund

På morgonen passerade vi Gotska Sandön på ostsidan och fick väl en aning sjölä även om det inte direkt kändes så. När vi sen närmade oss Fårö så såg vi både visuellt och på AIS att många bröt och gav sig in mot Fårösund (det visade sig sedan att hela 99 båtar bröt, de flesta just vid Fårösund på måndagsförmiddagen). Bland dem tyvärr Oriole II sedan deras nya fock skörat. Själv tyckte jag det var rätt jobbigt här – speciellt som jag insåg att det skulle bli väldigt dåligt med mat och sömn framöver – men ingen i besättningen sa ett ord om att bryta. Så det var bara att bita ihop och segla på. Det blev rätt snabbt väldigt blött ombord. Vi kunde inte ha sprayhooden uppe eftersom den störde sikten för rorsman och då sjöarna bröt över båten med jämna mellanrum så fick vi in väldigt mycket vatten inombords genom ruffluckan, speciellt när man öppnade den när man skulle upp eller ner för att försöka sova/vila eller gå på toaletten. Men även på andra ställen kom det in vatten t.ex. genom hål i masten där vattnet sedan skvätte ut genom hålen för tie-rodsen och hamnade i ansiktet på den som sov i sjökojen på läsidan. Vi fick också senare in en del vatten pga. en kulventil för handfatet på toaletten som lämnats öppen. Så det blev en del pumpande för att bli av med vatten (och rensande av botten silen på pumpslangen som sattes igen av hundhår gång på gång).

Redan efter Fårö så hade vi fått skota hem lite mer och närmast oss bidevind när kursen blev mer mot SV. När vi kom ner till Östergarnsholm så vred vinden också mot SV så det blev pinkryss ner mot Hoburgen. Konstigt nog kändes det faktiskt lite bättre med kryss än halvvind. Det blev lättare att behärska krängningen (vi hade redan revat så mycket vi kunde och någon mindre fock – mer än stormfocken – hade vi inte) och blev även lättare att styra i sjön för att undvika de värsta brottsjöarna. Käket var dock ett bekymmer – att gå ner och fixa käk, även om det bara innebar att värma alu-formar i ugnen, var inte att tänka på. Att vistas nere ruffen (för annat än att försöka sova/vila i sjökojerna eller gå på toaletten) var förenat med stor risk att slå sig rejält och dessutom ökade risken för sjösjuka. Vi hade visserligen satt på oss sjösjukeplåster före start och de fungerade bra men det var ändå så att de flesta av oss fick sjösjukekänningar om vi var nere i ruffen mer än 10 min (annat än för att inta horisontalläge). Så vi fick klara oss med Pers pizzabullar och dricka i plastflaskor. De termosar med kaffe vi haft med oss hade vi tömt för länge sen och att koka vatten till nytt kaffe var inte att tänka på. Men det gick att segla även utan kaffe även om man längtade efter en varm kopp Java!



I ruffen blev det snabbt rörigt och med tiden rätt blött. Men är man bara tillräckligt trött så kan man sova ändå. Sjökojen i lovart förstärktes med en dyna mot bordet. Foto: Göran Haglund

Rundningspricken vid Hoburgen passerades skymningen på måndagskvällen och vi kunde falla av till halvvind på kurs mot rundningsmärket utanför Visby. Här bedarrade vinden lite ett tag och vi kunde slå ut ett rev men blev tvungna att ta in det igen senare under natten. Visbymärket hittades i mörkret och färden fortsatte norrut. På morgonen mojnade det lite, vi kunde slå ut bägge reven och kunde sätta code 1:an i ca en halvtimme. Vi fick till och med i oss lite riktig frukost med kaffe vilket uppskattades av hela besättningen.

Sen – i höjd med Gotska Sandön – hade vi sen plötsligt 14 m/s rätt i näbben igen. Det var bara att plocka coden, ta in bägge reven och bita ihop. Här gjorde vi väl sen kanske vårt enda strategiska misstag. Vi hade utifrån väderprognoserna pratat om att lägga oss på ett slag in mot svenska kusten för att sen få ett lyft mot Almagrundet när vinden senare sannolikt skulle vrida mot NV (den låg nu på N). Den X99 som vi legat och fajtats med ända sedan Östergarnsholm valde också att gå in mot kusten men vi såg på AIS att de flesta av våra konkurrenter låg betydligt längre österut än vi. Vi visste att vi låg rätt bra till och ville gärna bevaka vår placering och inte ge oss ut på något osäkert äventyr på kanten. Vi valde därför att ligga och slå fram och tillbaks med rätt korta slag på rumblin rakt mot Almagrundet i stället (det visade sig efteråt att X99:an seglat en dryg kvart snabbare än oss till Alma).

Efter några timmar kom sen vridet till NV och vi kunde börja sträcka direkt mot Alma i en vind som långsamt avtog. Efter Alma blev det några krysslag innan vi slutligen kunde sträcka in mot målet vid Skanskobb precis utanför Sandhamn dit vi anlände kl. 21.52 på tisdagskvällen efter knappt 2,5 dygns segling.



Almagrundet är nära. Vinden har mojnät lite och reven är utslagna. Foto: Göran Haglund



Anandra mellan Almagrundet och Skanskobb. Foto: Henrik Trygg



På väg mot mål. Rynkorna i focken är UV-skyddet. Foto: Henrik Trygg



Mot målet i solnedgången. Foto: Henrik Trygg



Ett glatt gäng efter målgången i Sandhamn. Foto: okänd

Alla var naturligtvis mycket trötta och hungriga men alltför mycket uppe i varv för att direkt kunna äta och sen gå och lägga sig. I stället blev det öl, whisky och gulaschsoppa i ruffen fram till halv två på natten. Då däckade alla och sov gott hela natten trots att det mesta ombord inkl. dynor, sovsäckar, kuddar etc. fortfarande var mer eller mindre blöta (ändå det första vi gjort sedan vi lagt till i Sandhamn var att dra på värmaren för fullt).



KSSS bjöd på korv och öl efter målgång. Foto: Per Sjöqvist

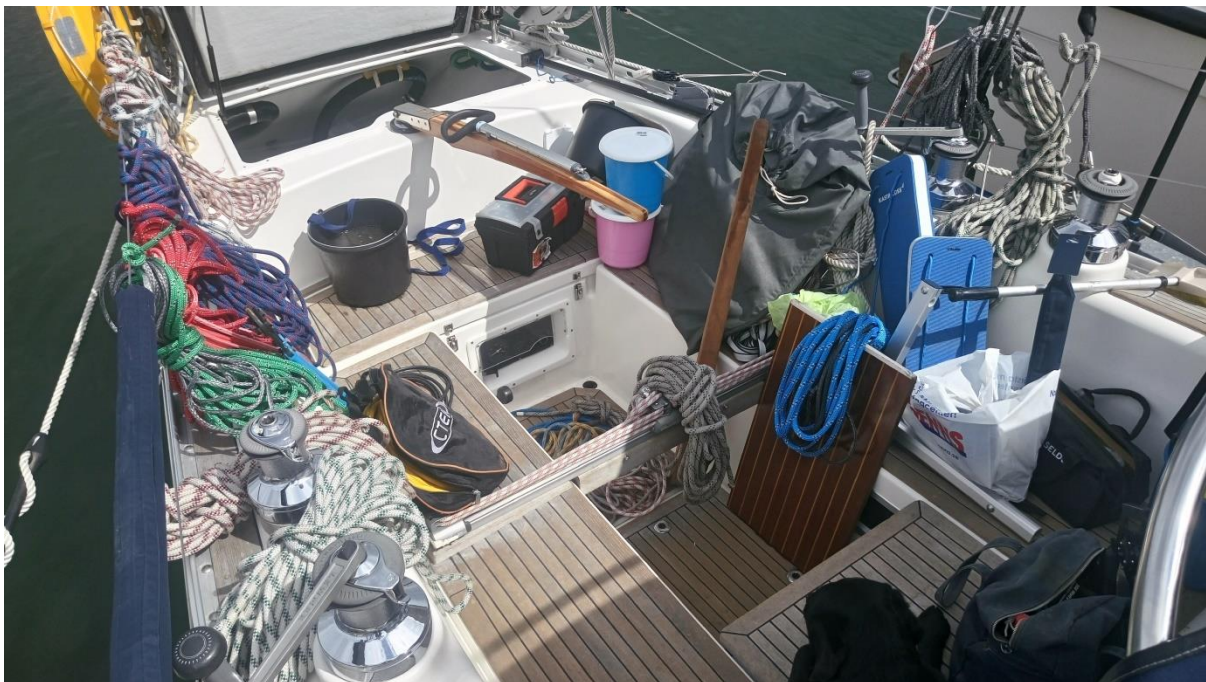


Gulaschsoppa och öl på nattkröken är inte fel! Foto: Anders Kling

Resultatet blev en 8:e plats i SRS C (40 startande) och 49:e totalt (av 225). Mot bakgrund av att vi alla ombord (utom Uffe) var rena rookies när det gäller havskappsegling – och dessutom seglade en cruisingbåt ritad för mer än 40 år sedan – så kan vi inte vara annat än väldigt nöjda med det. Vi gynnades självfallet av att det var ett av de tuffaste ÅFOR/Gotland Runt som seglats med nästan 100 båtar som bröt. Båten är stabil och tung, ingenting gick sönder och besättningen tuff och van vid att segla i hårt väder. Vi hade det nog blötare än de flesta med en tung båt med rätt låga fribord, som oftare gick igenom vågorna än över dem, men samtidigt är den lättstyrd och kursstabil. Många rapporterade om medelvindar på 17-18 m/s med uppåt 22 m/s i byarna. Det kanske var en del lokala variationer för vi hade aldrig så hård vind. Vår vindmätare låg för det mesta mellan 10 – 14 m/s med enstaka toppar på uppåt 16 m/s. Även om också vi tyckte att det blåste mycket så upplevde vi nog ändå att det inte var vinden som var det jobbiga utan i stället sjön som hela tiden bröt över båten och gjorde det väldigt blött både i sittbrunn och i ruffen. Det var också besvärligt att vara i ruffen och det blev dåligt med mat och sömn. De flesta av oss hade också mer eller mindre kortvariga känningar av sjösjuka, trots plåstren.



Mycket att torka både i ruffen.....



...och i sittbrunnen. Notera saknad matararm och lock på främre babordsvinschen.

Är det något vi skulle gjort annorlunda och finns något på båten som skulle behöva fixas. Rent taktisk finns nog inte så mycket vi kunde gjort bättre mer än att vi kanske skulle fullföljt vår ursprungliga tanke att slå in mot svenska kusten på vägen upp i stället för att bevaka vår position mot båtarna längre österut. Sen kanske vi i några lägen var lite bekväma och borde ha slagit ut ett rev tidigare när det blev lite öppnare in mot Visby och upp mot Sandön på tillbakavägen. På båten var det som ovan nämnts inget som gick sönder (förutom att vi tappade matararm och lock på en av vinscharna nere vid Hoburgen sen locket skruvat upp sig utan att vi märkt det – men det var inget stort problem eftersom vi har en rejäl spinnakervinsch som vi kunde använda i stället). Däremot skulle behöva flytta luftningsslangarna till vattentankarna för nu fyllde vi vattentankarna baklänges med saltvatten när vi låg nedkrängda så mycket och så länge som vi gjorde. Vidare bör vi komplettera med en eldriven länsypump, det blir jobbigt att pumpa manuellt när det kränger och slänger.

Blir det något nytt ÅFOR-deltagande i framtiden? Jag vet inte just nu. Årets segling kändes lite som ett Vasalopp (under loppet tänker man "Aldrig mer" men sen står man där på startlinjen i Berga By nästa år igen i alla fall och mycket riktigt har halva besättningen inkl. skepparen också åkt Vasaloppet ett antal gånger). Mycket skulle ju bli enklare nästa år vad gäller planeringen och all nödvändig säkerhetsutrustning är ju anskaffad. Det vore också kul att segla under mer "normala" förhållanden där vägval, taktik m.m. kanske blir lite viktigare. Frånsett skärgårdssträckan blev det nu mera "hålla i sig och åka" (vilket ju inte var så "bara" med tanke på att rekordmånga bröt). Så vi får väl se – men kan jag få samma eminenta besättning som i år så är det ju frestande. Men inte 2020 – då krockar ÅFOR med SM i Neptunkryssare och eftersom hela besättningen seglar Neppare så blir det lite svårt att få ihop det!

För den som vill se en kort film från ÅFOR (där vi är med rätt länge efter ca 2,19 minuter av filmen) så finns en länk till filmen på hemsidan (se "Film från ÅFOR" under Nyheter på www.omega42.se).

Göran Haglund, SWE 303 Anandra



Anandra på väg ut genom skärgården. Foto: Björn Svedemar