



Watski 2star Baltic

Sailracing with a friend - 27-31 maj

[Oxelösund >](#)

[Visby >](#)

[Oskarshamn >](#)

[Oxelösund >](#)

Sommaren 2009

Min gamla båt en Scampi IV från 1981, kan man verkligen kappsegla med den? En relik som Peter Norlin konstruerade 1969. Frågan ställer jag mig själv inför varje säsong. Jag försöker uppdatera min båt så gott det går och med det jag har råd att göra, men jag har en budget som självklart måste hållas.

Visst kan man kappsegla med en gammal båt, men kan jag göra det på bra och rättvisa villkor. Jag vill ju gärna tro att jag kan göra det och visst har det visat sig att man resultatmässigt kan hänga med. Min Bubbel vann t.ex. Gotland Runt 1998 och var topplacerad 1999 samt att vi var trea i Östersjömaran 2005. Frågan är bara om det krävs tur eller om båten verkligen är konkurrenskraftig. Jag hoppas alla förstår att jag hela tiden talar om LYS kappsegling.

För er som inte vet vad LYS står för så är det en handikappregel som bygger på en "Time Correction Factor", TCF, som Lars-Olof Norlin konstruerade. LYS eller Lidingö Yard Stick bygger just på resultat från kappseglingen Lidingö Runt. Varför just LR.

För att man skall kunna få en korrekt TCF skall den seglade banan vara rund och start och mål skall i stort sett vara på samma ställe. Resultatlistorna från en massa seglade Lidingö Runt blev en perfekt tidsbank att ösa ur ansåg Lars-Olov.

Den första formellt genomförda kappseglingen enligt det nya systemet LYS arrangerades givetvis av Lidingö Segelsällskap i september 1971.

Seglingarna jag deltar i idag seglas enligt LYS och då borde möjligheten att placera sig med en gammal båt vara minst lika bra som med en modern racer, eller är det inte det?!



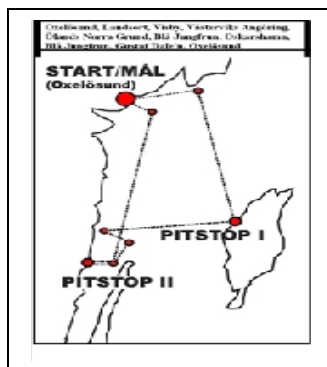
Ibland tror jag att svaret på frågan beror på vilket tillfälle frågan ställs och i vilken båt man sitter i kopplat till mitt senaste resultat. På gott och ont kan jag väl säga att ju långsammare båt desto fler vädersystem exponeras du för. Då menar jag att man deltar i en segling som håller på ett par dagar, man får så att säga mer tid på havet än dom snabba racerbåtarna. Sedan beror

resultatet på om dom fina vindarna kommer tidigt eller sent i seglingen. Vi får olika resultat och olika förmåner på grund av detta. Tittar vi på den extrema båten Datscha med LYS 1.55 så slog Bubbel henne med sitt LYS 1.09 i Watski2Star 2008, men jag är övertygad att 8 av 10 seglingar skulle vi få storstryk av en båt som Datscha.

Östersjömaran var om man vill en relativt rund bana med start och mål på samma ställe samt med kontinuerlig segling över ca 5 dagar. Om man jämför det med Watski2Star BalticRace som är efterföljaren till Ömaran så är förhållandet något annorlunda. Watski2Star är uppdelad på 3 legs med start och mål på varje delsträcka samt att nuvarande bana bildar mer en triangel än rundbana. Varje leg blir mer som en spikrak sträcka med ett par knixar på. Watski2Star är en hälften så lång segling på ca 300 NM mot 600 NM för Ömaran.

Om en vädersituationen förblir stabil med vindriktningar som mer gynnar den moderna racern så kommer bristen på variation att missgynna gammelbåtarna i Watski2Star.

Om vi leker lite med siffror från 2008 så skall Datscha segla ca 30 % snabbare än Bubbel. På sträckan Oxelösund – Visby tog för Bubbel ca 13 tim 15 min. Detta ger en LYS-tid på 14 tim 15 min. Datscha som på samma sträcka seglade på 9 tim och 53 min får en LYS-tid på 15 tim 20 min. Hade Datscha seglat på ca. 9 tim 15 min hade vi fått samma LYS-tid.



I kombination med den kortare banan känner jag att det mer rättvisa förhållandet har försvunnit. Jag har seglat 6 st Ömaror och 2 st Watski2Star. Som det känns idag kommer vi aldrig att kunna placera oss i Watski2Star Baltic Race och därför kommer vi inte att segla den igen, tror jag.

Man kan ju segla enbart för att det är roligt, menar säkert en del av er, och strunta i resultaten. Absolut, och jag tycker Watski2Star är en rolig segling, men när förutsättningarna att placera sig har förändrats är det inte lika roligt längre.

BESKA DROPPAR

Stor irritations faktor som avgör vad jag kommer att segla i framtiden är rätt och slätt – **hur mycket kostar det** - i förhållande till det sportsliga utbytet.

Watski2Star

Startavgift	1900
Transponder hyra	300
Livflotte hyra	3100
Stockholm Radio	500
Klubbavg ansluten SSf	250
Nödraketer hyra	625
Handhållen VHF	1000

Totalt 7675 kr

Roslagen Sea Race

Startavgift	350
Klubbavgift SSf	250
2 röda handbloss	200

Totalt 800 kr

På detta tillkommer den normala säkerhetsutrustningen.

Ovanför har jag en liten sammanställning i kostnader kopplat till två olika kappseglingar, Watski2Star som jag tidigare beskrivit och den andra som heter Roslagen Sea Race. Roslagen Sea Race är en inom- och utomskärs kappsegling på ca 100 NM som seglas från Lidingö till Öregrund. RSR har en något lägre säkerhetsnivå än W2S.

Det som sticker i ögonen på mig är den enormt stora skillnaden i kostnader för att delta i dessa seglingar. Varför denna enorma skillnad i t.ex. startavgift. Kostnadstäckning kan väl alla arrangörer kräva och därmed lägga startavgiften på en viss nivå kopplat till ett tänkt startfält. Idag har OXSS och Watski2Star ca 125 startande som var och en betalar 1900 kronor. 237500 kronor ger detta i betalda avgifter. Ser en enorm nettovinst i detta om jag utgår ifrån att alla funktionärer arbetar ideellt. Stor potential att sänka startavgifterna med andra ord.

Sjösäkerhetskompaniet AB.

Säljer och hyr ut säkerhetsutrustningar. En liten presentation och reflektion kommer här.

Livflotte Plastimo 4pers

Inköpsvärde	12.000 kronor ca
Hyreskostnad	3100 kronor per vecka
Servicekostnad	2000 kronor vart 3:e år

Om jag enbart tittar på hyreskostnaden och jämför den mot vad produkten kostar i inköp så blir siffrorna rätt groteska.

En livflotte går att hitta för ca 12000 kronor. Hyreskostnaden för en vecka motsvarar ca 25 % av inköpsvärdet. Det tar uthyraren 4 veckors uthyrning för att intjäna vad en helt ny flotte kostar alternativt 4 stycken uthyrda flottor.

Om jag jämför med hyreskostnaden för en bil som i inköp kostar 160.000 kr så skulle den bilen i veckohyra kosta 40000 kronor. Jag bortser helt och hållet från eventuella servicekostnader då bilen och livflotten ligger på ungefär samma nivå.

Volkswagen Golf 1,6 multifuel

Inköpsvärde	160.000 kronor
Hyreskostnad	3080 kronor per vecka (Europcar)
Service per 2000 mil	2000 kronor

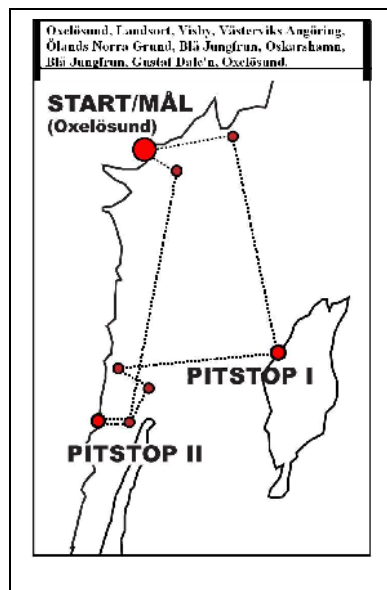
En Golf kostar ca 160.000 kronor vilket innebär att hyreskostnaden per vecka motsvarar ca 1.95 % av inköpsvärdet.

Bryter vi ner hyreskostnaden i vad en veckas uthyrning kontra slitage påverkar respektive produkt så blir jämförelsen än mer grotesk.

Vad kan man mer säga än att jag allvarligt funderar på att vid min pension starta upp en konkurrerande uthyrningsverksamhet av livflottor och hyra ut till halva priset av vad ***Sjösäkerhetskompaniet AB*** debiterar idag.

Är man kappseglare och anlitar detta företag skall man också vara medveten om att nämnda företag håller sig med differentierade priser. Priserna stiger med mer än det dubbla under Watski2Star eller GR.

Got the picture????!!!!



Årets Watski2Star hade förändrats till i år. Istället för att angöra Borgholm som vi gjorde 2008 skulle banan gå via Visby, Västerviks angöring, Ölands Norra Grund, Blå Jungfrun och, till Oskarshamn. Anledningen var rädslan för Kalmarsund och/eller att man möjligen saknade en medsponsor i Borgholm.

Bortsett från att årets bana mycket påminde om leken Följa John, så var den helt ok. Alltid trevligt att komma till nya hamnar.

Starten för årets W2S gick av stapeln den 27 maj 2009. Sedvanlig tillsegling i friska vindar på sisådär 17 timmar från min hemmahamnen Kopparmora BK till Oxelösund SS. Stack hemifrån 0600 och var framme 2300. Numera väljer jag om möjligt att gå innanför Öja och via Stendörren till OXS. Förutom att den vägen är helt fantastisk vacker så spar vi säkert ett par timmar på det vägvalet

Väl framme i OXS vid 23-tiden så blev det taktiksnack i goda vänners lag om kommande segling i någon eller några timmar innan bingen väntade. Tidigt upp kommande morgon för att fixa det som måste fixas och invänta genomgången för årets Watski. Mycket folk i omlopp men ganska lite snack besättningar emellan. Anspänningen var hög och alla viskade försiktigt om den tuffa vindprognosen som vi alla lyssnat av på radion. Det riste och ven ordentligt i riggarna den här förmiddagen och både Micke och jag kände en viss anspänning. Känslan av att kasta sig frivilligt ut i ett inferno var påtaglig.

Som vanligt fick vi en genomgång om regelverket och dom säkerhetsregler som gäller samt att en meteorolog från SMHI gav oss den väderbriefing vi behövde.

Frisk till hård vind från start huvudsakligen från SV var beskedet. Vi förväntade oss vindar på ca 15-17 m/sek direkt från start. Personligen kan jag tycka det är jobbigt att direkt från start ha fullt klös i lådan i stället för att sakta komma in i seglandet, hitta rytmen och därefter spotta i nävarna och ta sig an kulingen. Nu skulle vi få 17m/sek direkt.

Kompis Dagge ringde innan start och frågade hur vi hade det. Självt befann han sig i Nyköping för att sjösätta sin SwedenYacht. Sjösättningen blev dessvärre inställd den här dagen pga för hårda vindar. Med lite oro i rösten frågade han hur vi uppfattade situationen och den aktuella väderbilden.

Leg 1 Oxelösund - Visby

Ut till start i tid, men inte för tidigt den här gången. Det blåser 17 m/sek och vi går ut med 1 rev i storen och genua 3 förberedd på fördäck. Bansträckningen är mot nordost via Landsort angringsfyr, en högersväng och sedan direkt VBY för det första pit stoppet av två. Riktningen till första märket och den sydvästliga vinden skulle kunna möjliggöra spinnakergång till första rundningen. Ska vi satsa på det, eller??!!



Prestarten blev ovanligt stökig på grund av den hårda vinden. En sekunds ouppmärksamhet och 3:an snurrade upp sig runt förstaget. Enkelt åtgärdat men det var just en sådan dag.

Kompisen Micke stod vid rodet vid starten i år. Vi var tämligen överens om att vi skulle prioritera en säker start i stället för att söka spetsen. Det blåste på ordentligt och en viss anspänning kände vi nog av allihop.

Pang och iväg var vi. Konstigt hur en viss oro innan start direkt försvinner efter skottet och går mot total fokusering och noll oro. Nu är det tävling.



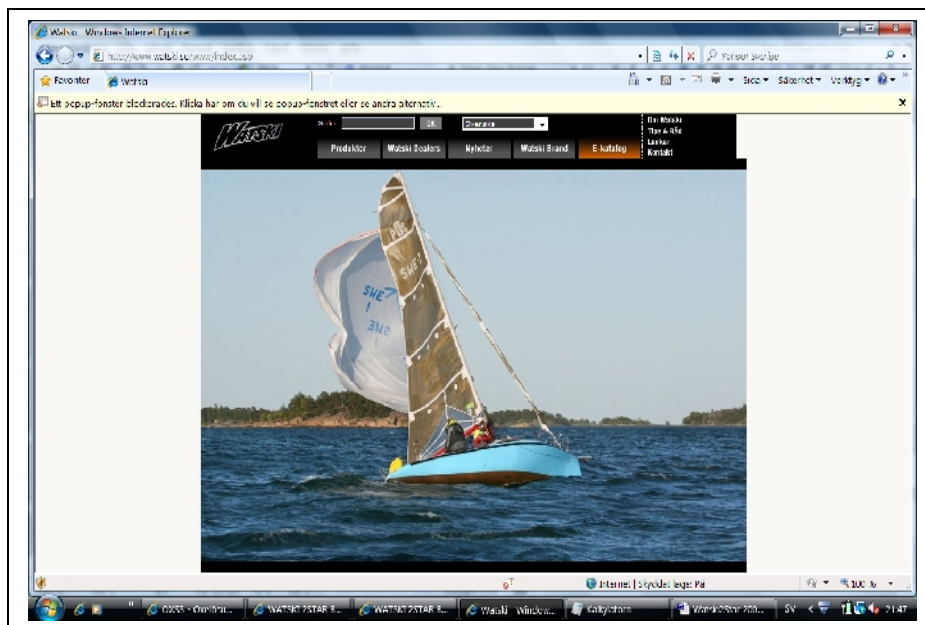
Mot Grässkäret i den tuffa SV kulingen. Figheten var på G och adrenalinet pumpade. Tufft motstånd som alltid när starten gick. Stressen stod sig tills vi rundade Landsort Angöring för att därefter långsamt avta. IW31 såg vi inte skymten av och vi undrade om något hänt henne, hon borde ligga nära då hon har samma LYS som vi. Bubbel trimmades ut efter rundningen för den långa sträckbogen mot Visby. Vi hittade perfekta trimmet och seglade båten

utan tryck i rodret och utan hjälpande hand höll hon kursen helt perfekt. Micke jublade. Vinden stod sig fortfarande och SV 15-17 m/sek rådde ute på havet. Prognosen sa att det skulle vrida något mot syd och avta lite grann vilket skulle innebära att vi gick från en öppen bog med en relativ vindriktning på ca 50-60 grader till ren kryss mot slutet innan målgång i Visby. Inte mycket att göra på sträckan rent taktiskt utan det vara bara att gasa så mycket det gick. Återigen, när man sitter i låglysaren i startgruppen får man finna sig i att dom övriga glider ifrån en, så även den här gången.

Rent taktisk skulle vi kanske hållit en liten överkurva från rhumbline för att slippa kryssen den sista timmen in mot målet. Det är alltid en avvägning hur man skall förhålla sig till det och vi trodde att vi skulle hinna i mål innan vridningen kom. Tyvärr gjorde vi inte det och förlorade säkert 20-30 min på det.

Vi seglade delsträcka 1 på 14 tim 36 min. Vår placering blev 13 av 92 startande. Bra!!

Vi kom till Visby klockan 06:36 och gick till kaj utan dröjsmål. Vi förtöjde och försökte gå till vila direkt. Om exakt 5 timmar skulle vår nästa start vara. Vi hade inte sovit någonting på första sträckan så vi behövde verkligen vila.



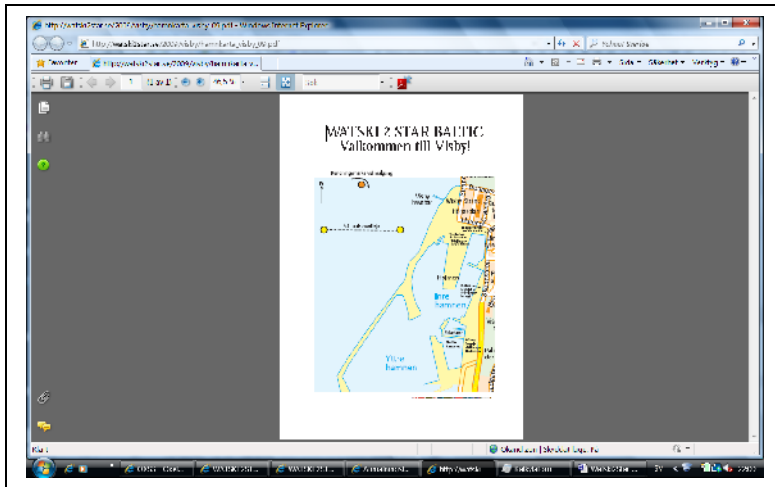
Om vi använde spinnakern efter starten från Oxelösund? Oh nej, inte när man seglar shorthanded. Seglar man på bara två gubbar måste man använda hjärnan och minimera riskerna, inte göra för många segelbyten samt noga planera sin vila. Fyra gubbar på däck och spinnakern hade

suttit som en smäck. En båt försökte lite övermodigt att sätta sin gennaker i den hårda vinden, det var ett One Off bygge på 24 fot. Tror dom tvingades bryta ganska omgående efter start. Det blåste för mycket för den lilla båten.

VBY

Äntligen vila. Lite mat i magen, torka upp så gott det går och snabbt ner i bingen. Arrangörernas aktiviteter vad det än må vara tror jag ingen av deltagande seglare orkar medverka i. Sova är det som gäller och här kan vi kanske få oss 3 timmar i bingen. Klockan 06.36 gick vi i mål och nästa start utanför piren skulle ske klockan 11:36.

Helt plötsligt ringer min mobil och väcker mig. Trodde först det var larmet som jag satte innan vi somnade. Det var Hasse och Gösta från Impuls som ringde. Var är Ni hörde jag



Hasse säga. Men, vi ligger två båtar ifrån er, svarade jag. Nä, det gör Ni inte för vi har redan startat, blev svaret. Jag blev iskall. Siffrorna började snurra i huvudet för att försöka finna ut hur mycket före oss Impuls hade varit till VBY. Impuls har 1,14 i LYS och hade som sagt varit före oss, det visste jag. Snabbt frågade jag Hasse vilken starttid dom hade. Klockan 10,28 blev svaret men vi har inte kommit så långt. Det

blåser kanske 3 m/sek här ute, sa Hasse. Vi tycker vi borde se er vid start nu. Hur mycket är klockan kontrar jag. Svaret kom direkt, klockan är 11:05 sa Hasse. Jag skrek till Micke att vi startar om 30 minuter, och här ligger vi och sover. Katastrof!! På med kläderna, upp på bryggan för att dra landströmmen, göra loss båten och lägga ut. Micke startade motorn och vi var på väg ut till start inom loppet av 5 minuter. 25 minuter till start och det tar en stund till startlinjen som ligger utanför och norr om piren. Konstaterade direkt att det inte blåste speciellt mycket och vi hade fortfarande ett rev och genua 3 på fördäck.

Leg 2 Visby – Oskarshamn

När jag ryckte markströmmen frågade jag en funktionär som stod på bryggan om dom hade en prognos. Sydvästlig vind mellan 12-24 m/sek framemot eftermiddagen, kvällen. Hoppsan var min reaktion och gav mig till minnes vår kappsegling 2007 som vi avslutade utanför Gustaf Dahlens fyr i 24 m/sek och gigantisk sjö. Tog direkt beslutet att mörka för Micke. Man vet ju aldrig om kompisen hänger med om det blir för jävligt där ute på havet. 12-24 m/sek kändes iofs som en rejäl gardering från SMHI, men vädersituationen skulle visa sig vara instabil med ganska mycket sol, CB, regn och blåst. Förmiddagen hade som sagt lätta SV vindar med solsken. So far so good.

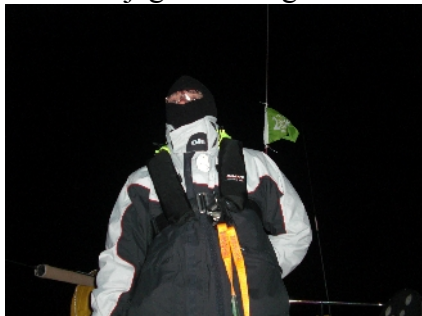
Vi hann till start ganska precis. Starten gick, svetten lackade då jag kämpat med att slå ut revet, stuva undan 3:an och få upp genua 1, allt medan Micke styrde.

Vi hade som sagt en sydvästlig vind på ca 3 m/sek direkt från start och vi skar linjen på en babordsbog. Kursen skulle ta oss norr om Västerviks Angörning som var nästa märke. Vi ville

dock positionera oss västerut så fort som möjligt då vi visste att vinden skulle vrida på syd senare under dagen och därefter vrida mot NV. När vridet kommer kan vi utan slag bära upp till rundningen. Vet inte om Klabbe i HIQ missat prognosen för han for iväg på en styrbordsbog söderut, vilket verkligen var åt fel håll.

Vi startade som sagt som 13 båt från Visby vilket innebar att nästan hela fältet var bakom oss en stund till. HIQ for iväg åt sitt håll, vilket jag inte förstod, och resten av fältet började så småningom komma ifatt oss. Lätta vindar är kanske inte det mest idealiska för en Scampi och det skulle vi ha ett tag till. Det var bara att bita i det sura och kämpa på.

Åskmolnen kom så småningom med omväxlande lätta och lite hårdare vindar, sol in emellan och regn därefter. Vinden vred fram på eftermiddagen som prognosen sagt och vi hade inga problem att hålla upp till Västerviks angöring. Kvällen började så småningom att lägga sig och vinden började öka. Av trötthet höll vi en lite för låg kurs in mot Västerviks angöring och fick pina sista 20 minuterna mot rundningen. När vinden ökade så vred den också mot väst och spinnakern förbereddes uppe på däck för att hissas. Mörkret var här och lanternorna föröver tändes en efter en. Sjön började bygga på och vi såg fram emot en rätt tuff spinnakergång ner till Blå Jungfrun. Rundningen Ölands Norra Grund hade strukits, men just nu visste jag inte riktigt varför.



Varför kommer inte spinnakern upp!

Rundningen närmade sig och jag fördäckade. Kopplade spinnakern för hissning bara för att upptäcka att höljet på fallet släppte någon meter upp. UV strålningen hade tagit mitt fall. Vad sjutton gör jag nu. Vågar jag hissa spinnakern, frågade jag mig själv. Tankarna snurrade och när man är trött och sliten så går allt lite långsammare än vanligt. Hissa går nog, men kommer jag att få ner spinnakern. Höljet på fallet skulle med största säkerhet korva upp sig i masttoppen vid en nedtagning. Fram med en slavlina och dra ur fallet. Sagt och gjort. Vinden ökade nu på till ca 12-14 m/sek VNV och sjön byggde på ytterligare. Loggen började visa 7-10 knop med enbart full stor och genua 3. Surfarna var fina och vi hade full kontroll på båten vilket kanske inte några av konkurrenterna hade med sin blåsor uppe.

Inget bra reservfall i båten och jag vågade inte använda genuafall 2 till spinnakern. Litade inte på det i den hårda vinden. Nu var goda råd dyra. Båtarna framför oss hade nästan alla sina spinnakrar uppe, men inte vi. Tog fram kniven och började skala fallet. Ingen dum ide förutom att det tar en stund att rensa 35 m fall. Det är 30 NM mellan Västerviks angöring och Blå Jungfrun. Vi skulle segla sträckan på ca. 3,5 – 3,75 tim. Fort gick det trots allt. Innan tankearbetet, skalningen och fallet var på plats igen hade vi Blå Jungfrun ganska nära.

Visst förlorade vi distans till framförvarande båtar, men kanske inte så mycket som man skulle kunnat förvänta sig.

Runt ön, men inte för nära sydsidan som har en del grund. Fortfarande i gott sällskap skotade vi hem för sista biten in till Oskarshamn. Vi skar mållinjen 04.32. Så när som på någon minut tog den här delsträckan 17 timmar att segla.

Upp till sekretariatet för att lämna målgångskortet. Besättningen framför mig fick info om var duschen låg någonstans, men efter en kort betänketid svarade dom tack, men nej tack, vi duschar i båten:/ Man inser här att man seglar under olika förutsättningar speciell om vi jämför med gänget i sin Elan 410.



Dom enda som var vakna i Oskarshamn vid den här tiden var sekretaerriatet och den lokala korvgubben. Jag tror faktisk han fick sälja lite korv. Vilken lirare, han hade stått på torget med sin korvvagn sedan klockan 0100. Det är ta mig sjutton strongly. Vadå arbetslös???

Vi följde samma exempel som övriga och gick snabbt och la oss för att sova. Den här gången var vi nogna med att sätta alarmer på våra respektive telefoner .

Resultatmässigt på sträckan var det en katastrof för oss. Sträckan har med all tydlighet gynnat höglysarna, vi stackare i gammalbåtar och låga LYS hamnade längst ner i resultatlistan. Fram till Västerviks Angöring handlade det mycket om lättvind blandat med hårdvind och kraftiga vindvridningar i anslutning till bymolnen. Här skulle man dessutom ha turen att befinna sig på rätt sida om dessa CB'n när dom kom vandrande. Väldigt svår sträcka och inte alls vårt väder tillsammans med allt strul ner mot Blå J.

LEG 3 Oskarshamn – Oxelösund



Vi skar startlinjen exakt 09:32 efter 5 timmars vila. Starten låg utanför hamnen till vänster precis utanför vågbrytarna som skyddar Oskarshamns hamn.

Starten var på sekunden och vinden stod sig fortfarande bra. Banan gick nu spegelvänt tillbaka mot Blå Jungfrun och därifrån direkt till Gustaf Dahlen, via Kränkan och Grässkäret in till OXS.

Vi jobbade hårt på sträckbogen till BJ och vidare norr ut. Vinden mätte ca 7-8 m/sek och i NV riktning. Kort långa slag upp mot och norr om Ölands norra udde. Vädret var soligt och vackert, en fantastisk dag. Vindriktningen gjorde att dom långa slagen blev mot NO och vi slickade alltså Ölandskusten under några timmar.

Som vi redan visste började vinden successivt avta och en oro började smyga sig på precis som förra året. Skulle vi hinna i tid till deadline för året W2S. Klockan 0800 söndagen den 31 maj måste vi vara i Oxelösund annars är det kört. Vi hade ca 46.5 timmar på oss innan grinden stängs. Skulle vi hinna in i mål? Vi har ca 100 NM framför oss och normalt sett skulle vi klara sträckan utan problem. 100 NM tar mellan 20-30 timmar beroende på vår relativa vindriktning och styrka.

Dom första 10 timmarna gick galant och vi kryssade på i det fina vädret. Hängde med bra och livet lekte.



Full fokus och kursen norr ut. Vi hade vid det här laget naturligtvis hamnat längst bak i fältet. Jämtaliga LYS båtar som Cumulusen och IW var i närheten men annars började det bli tomt på havet.

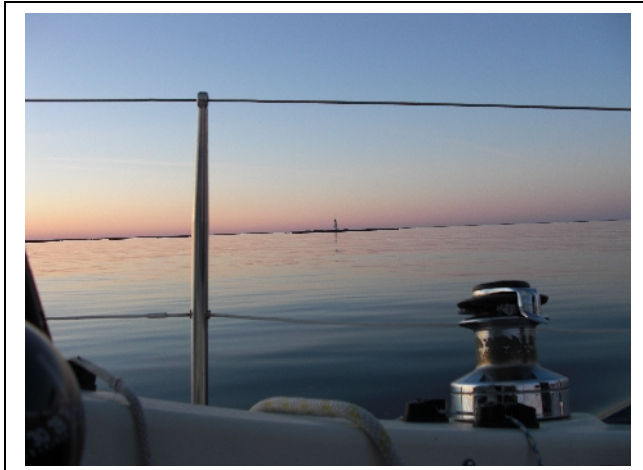
Vinden började avta och snart hade vi samma situation som året innan med väldigt lite vind, men vi tog oss fortfarande fram. 85 distans senare och efter ca 19,5 timmar rundade vi Gustaf Dahlen. Det ger oss en

snittfart på 4.4 knop.

Vinden på sträckan hade vridit mot NO vilket möjliggjorde spinnakergång efter rundningen av GD. Nu var det bara upploppet kvar in mot Oxelösund. Spinnakern satt när den skulle men vår oro att hinna i mål var stor. Nu började vindkrusningarna att bli svagare och svagare. Vi hade rundat GD vid 1700-tiden och starkare vind än vi hade just nu förväntade vi oss inte. Vi tog vara på varje krusning vi såg och spinnakern drog lätt. Inne från Nyköping kom ett lastfartyg på kollisionskurs. Jag hade bestämt mig att här väjer inte jag, inte idag, jag har inte tid med det. Jag tog fram mistluren och tjöööt som en galning och se det hjälpte, fartyget väjde. Helt enligt sjövägsreglerna på öppet vatten, skall tilläggas.

Klockan började nu gå mot 1945 och vinden försvann. Vi talar nu om noll, nada, zero vind, inte ens en fjäderlätt pust gick att hitta. Vi parkerade innanför Grässkaret och kom ingenstans.

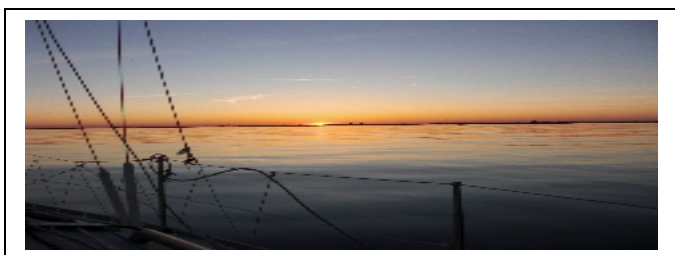
Jag ringde in till tävlingsledningen och frågade efter lokal expertis huruvida vi kunde påräkna



någon kvällsbris eller inte. Ove Söder tillika tävlingsledare menade att vi inte skulle räkna med att någon vind skulle dyka upp ikväll, inatt eller imorgon bitti. Vi satt ett tag och funderade på vad vi skulle göra och beslutet växte sakta fram.

Kappseglingen var i det här läget redan över för oss. Dom större och snabbare båtarna hade dom flesta redan gått i mål, även dom i väldigt lätta vindar.

Vi kastade in handduken och med järngenuan tog vi oss in till Femöre.



Vi hade 3 NM kvar av årets Watski2Star Baltic Race, vi såg målet,

när vi meddelade tävlingsledningen att vi bryter och kommer in och bastar, äter pytt i panna och tar en starköl därtill.

Cumulusen, IW 31 plus några till tvingades göra samma sak.

Surt sa räven men kappseglingen var redan över och det var ingenting vi kunde göra åt situationen. Det var väl här fördelen visade sig med att segla en kappsegling där man räknar resultaten för varje delsträcka. Går det åt skogen på en delsträcka är man fortfarande kvar i racet. En framskjuten placering kanske det inte blev, men man får nu glädja sig åt delresultaten. Totalt 13 plats på första sträckan bland nästan 100 startande är helt ok för mig.



Årets totalvinnare blev Dehler 36 RUT.

Grattis säger vi!!



Tack för den här säsongen och tack Kopparmora BK för att Ni låter mig ha båten hos Er

Staffan Sollerhag / Scampi IV Bubbel

Micke Strömberg