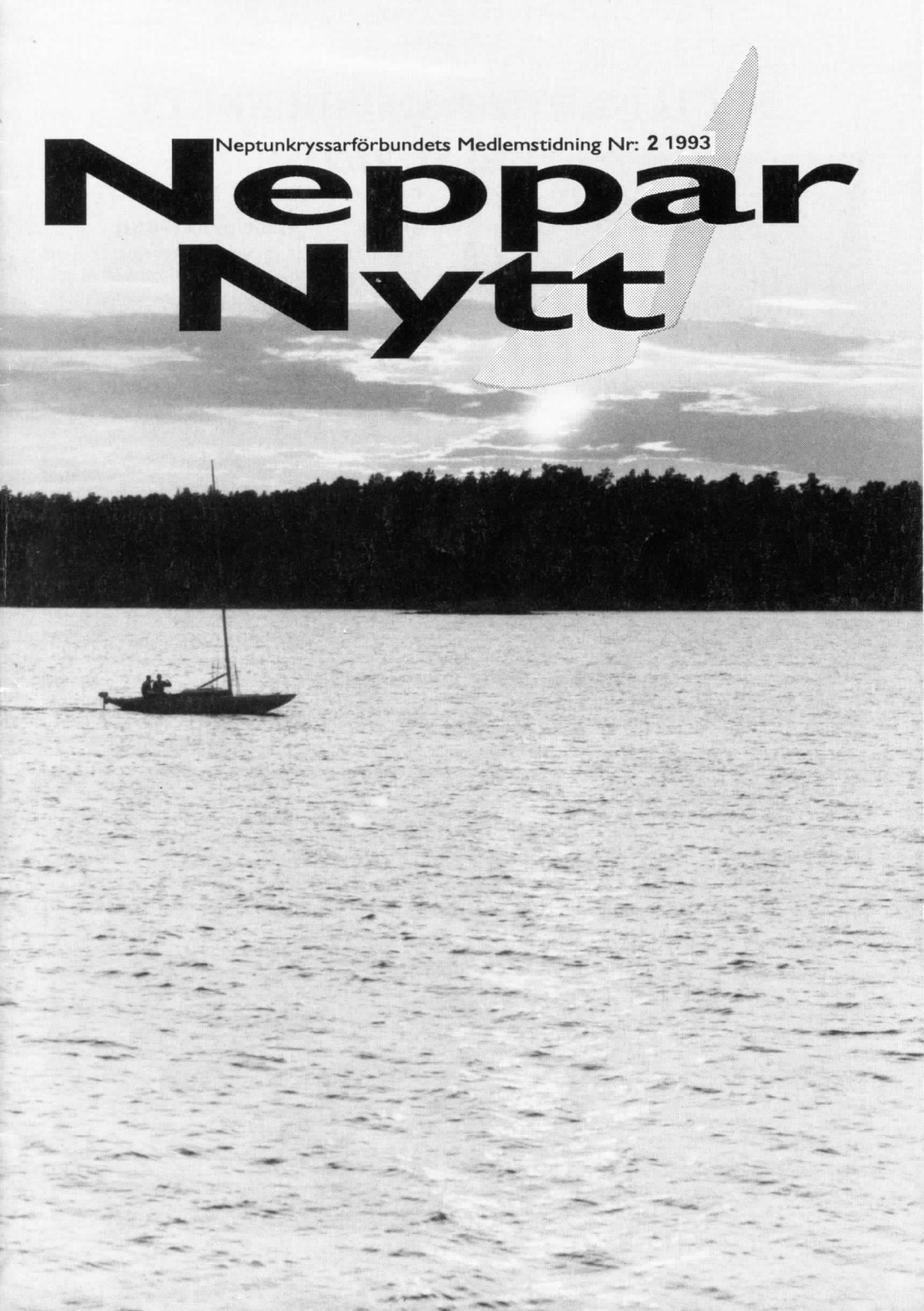
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 2 1993

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE 92/93

Ordf.
Leif Bodinsson
Skogsallén 9
132 46 Saltsjö-Boo
08-715 43 71
08-550 18 780 (fax)

Vice ordf.
Marie-Louise Goertz
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna
08-83 11 58

Sekr.
Gustaf Sjöberg
Box 110 10
800 11 Gävle
026-990 91

Kassör
Björn Eklund
Rosenborgsgatan 3 A
852 38 Sundsvall
060-15 19 31 (bost)
060-16 08 39 (arb)
060-17 02 83 (fax)

Led.o PR ombud
David Pettersson
Vaksalagatan 32
753 31 Uppsala
018-11 90 98

Suppl.
Ronny Löfqvist
Januarivägen 2 A
863 00 Sundsbruk
060-53 70 71

Suppl.
Kristina Vallgren
Bävervägen 46, 3tr
161 45 Bromma
08-704 23 53

Tekniska Kommittén

Ordf.
Anders Hjelmblad
Ankdammsgatan 40, 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58

Led.
Per Geijer
Myrsjövägen 8
132 37 Saltsjö Boo
08 - 715 92 04

Led.
Viktor Skoog
Ugglevägen 5
746 35 Bålsta
0171 - 555 96

Södra flottiljen

Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
122 35 Enskede
08-649 49 07

Sydöstra flottiljen

Richard Jacobsson
Föreningsvägen 30 C
613 00 Oxelösund
0155-322 61

Medelpads flottilj

Lars Carlsson
Box 292
851 05 Sundsvall
060-56 65 05

Redaktion Nepparnytt

Peter Lindström
Bävervägen 46, 3tr
161 45 Bromma
08-704 23 53

Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
122 35 Enskede
08-649 49 07

Marie-Louise Goertz
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna
08-83 11 58

Avgifter 1993

Medlemsavgift	110 kr
Båtavgift (en per båt)	60 kr
Frivillig avgift	25 kr
Postgironr	27 08 91-5

ORDFÖRANDENS SIDA

Hej!

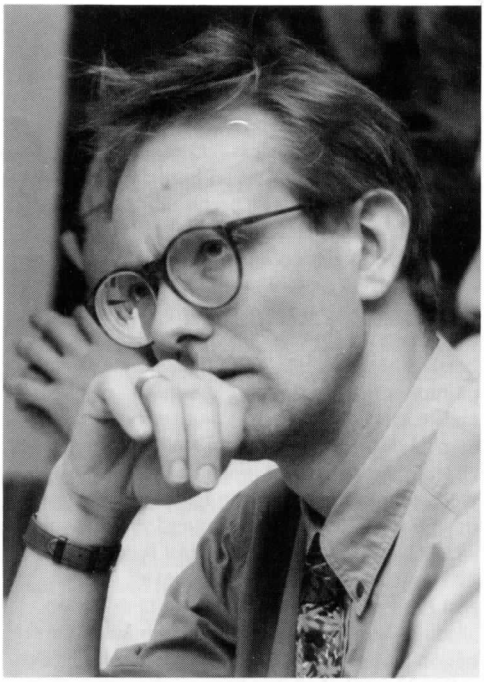
Nu är sommaren snart här. Inuti det här numret kan du läsa om ett flertal aktiviter som planeras inför sommaren.

Årets seglingar om SM och Nepparpokalen kommer att hållas i Nyköping vecka 27. Av de planer vi hittills tagit del av från arrangerande Nyköpings SS kommer detta att bli ett toppenarrangemang. Oavsett om du är nybliven neppeseglare eller gammal kappseglare, kom för att träffas, segla och trivas!

Ett sätt att trivas ännu lite bättre är att delta i de gemensamma eskaderseglingar flottiljen anordnar. Antingen till eller från SM-veckan eller i den fristående eskader som planeras i slutet av juli. Läs vad Niclas skriver i Södra flottiljens spalt och ta sedan kontakt med honom.

En nyhet för i år är att neptunkryssarna får chansen att visa upp sig under Stockholm Water-festivalen. Detta genom match-racingsegling på Riddarfjärden. Betoningen ligger på uppvisning och att skapa PR för klassen, så alla kan vara med och är välkomna. Vi får inte missa den här chansen att skapa PR så jag hoppas att så många som möjligt kan ta ledigt en eftermiddag och delta.

Apropå PR, när det här skrivs har båtmässan i Älvsjö nyligen avslutats. Som vi skrev i förra numret, och som ni som besökte mässan såg, fick vi i år möjlighet att ställa ut en neppare i samarbete med "Classic Boat Show". Denna arrangerades i huvudsak av museibåtföreningarna och var en stor framgång. Även neptunkryssaren fick stor uppmärksamhet och, åtminstone i början av veckan, var trängseln tidvis stor framför båten. Ett stort tack till alla de som hjälpte till att bemanna montern och i första hand till båtens ägare, Gunnar Kumlin, som lagt ner ett stort jobb på att göra i ordning henne inför mässan.



Till sist kan meddelas att det nu är klart att SM 1994 kommer att hållas i Stockholm och arrangeras av Stockholms SS ute på Rasta. Med stor sannolikhet kommer seglingarna att gå vecka 30. Så ta fram almanackan och pricka in den veckan redan nu!

Jag vet att det finns många relativt nya neppeseglare runt om i Stockholmstrakten. Nu har ni chansen att först ställa upp för att lära i Nyköping i år för att sedan sikta högre upp i resultatlistan i SM-seglingarna på hemmaplan. SM -94 kommer att bli klassens femtionde SM. Vi kommer tillbaka i höst om vad vi planerar att göra utav dessa jubileumsseglingar. Ett mål är dock klart redan nu och det är att vi siktar på ett rekordstort startfält.

Segla väl!

Leif

MEDELEMSAVGIFTEN 1993

Jag vill här passa på och ge en liten förklaring till varför medlemsavgiften krävs in på våren och för vilken tid den avser.

Neptunkryssarförbunders "räkenskapsår" omfattar tiden Sept-Aug. Därmed borde medlemsavgiften också omfatta precis den perioden. Vi har dock valt att låta medlemsavgiften löpa helårsvis på kalenderår. Man betalar alltså sin avgift i början av 1993 för kalenderåret 1993. Nästkommande år får man alltså ett nytt inbetalningskort i slutet av december 1993 för att betala i börja av 1994. Om man så inte gör påminner jag lite försiktigt i mars-94 och sedan en lite kraftigare påminnelse i april/maj. Den som då ändå inte betalar sin avgift stryks ur registret innan seglingssäsongen på allvar börjar. Detta innebär också att om någon har kommit in som medlem under säsongen 1993 (tex juli) så har han, innan han stryks, fått **fyra nummer** av Neppar-Nytt och en möjlighet att göra sin röst hörd på **ett årsmöte**, och att ta del av en säsongs begivenheter i Nepparförbundet. Om någon kommer in som ny medlem under hösten (efter 31 aug) så räcker hans medlemsavgift in över hela nästkommande år.

Jag ska försöka vara så rättvis som möjligt men om någon har synpunkter i just sitt fall, så hör av dig. Ingenting ör omöjligt. Detta är bara ett försök att förklara vad man betalar för och hur jag avser att sköta registret.

En anledning till fel i registret är att medlemmar flyttar och inte anmäler adressändring. Detta medför att jag får ringa nummerbyrån, i värsta fall pastorsexpeditioner eller komunen för att få den nya adressen plus att jag måste skicka om en massa returer som dräller in hos mig. Ni underlättar enormt för mig om ni skickar flyttkort när ni flyttar, och ni får alla Neppar-Nytt i tid.

Vi skulle kunna underlätta mitt arbete genom att ta in personnummer i registret, med detta vill vi inte göra, utan hellre trassel! Dock helst flyttkort!!!

De fel ni ser i detta nummers register ber jag er att rätta till på postens flyttkort.

Till slut... ingen är ofelbar, allra minst jag. Blir det fel så kontakta mig så löser vi det hela. Borde ni ha fått ett Neppar-Nytt, men så ej är fallet så ring!

222-Björn

Lottbåt?

Förbundet har planer på att anordna ett båtlotteri med utlottning av en Neptunkryssare på vårt jubileums-SM 1994. Ett båtlotteri är ett tämligen stort ekonomiskt och arbetsbetungande åttagande och vi undersöker för närvarande vad en båt skulle kunna kosta, hur vi ordnar finansiering och hur lotterna skall säljas.

Det sista är det absolut viktigaste och fordrar att ett stort antal av medlemmarna är intresserade av att hjälpa till. Eftersom det dröjer tills nästa nummer av Neppar-Nytt kommer ut vill vi sprida idén redan nu och ber alla som vill hjälpa till att sälja lotter att kontakta Leif (08-715 43 71) eller Marie-Louise (08-83 11 58). Ju fler som anmäler intresse att hjälpa till, dessto större trygghet för oss att satsa på det här. Om vi går vidare, är tanken att börja sälja lotter under sommarens SM. Med hopp om tur.

Leif S-227

TILL MINNE AV EINAR PALME

Konstnären Einar Palme avled i februari 1993. Som väl alla i neptunkryssarklassen vet, föddes Neptunkryssaren genom att Einar Palme år 1937 gav båtkonstruktören Lage Eklund i uppdrag att rita en sjövärdig, grundgående båt som kunde rymma honom samt stafflier och andra målarattiraljer.

I Neppar-Nytt nr 1 -88 berättade Einar Palme, intervjuad av Thomas Hjelmblad och Kicki Vallgren, att 1937 var han och Lage Eklund nere vid Ålstens Båtklubb, där de såg en blekinge-eka som sedan Einar köpte. Sjömän som de var tillverkade de en mast för att kunna segla. Men det visade sig att masten blev för stor. Vi får rita en större båt, tyckte Lage Eklund, och så kom Neptunkryssaren till. Båten byggdes av Östhammars båtvarv 1938.

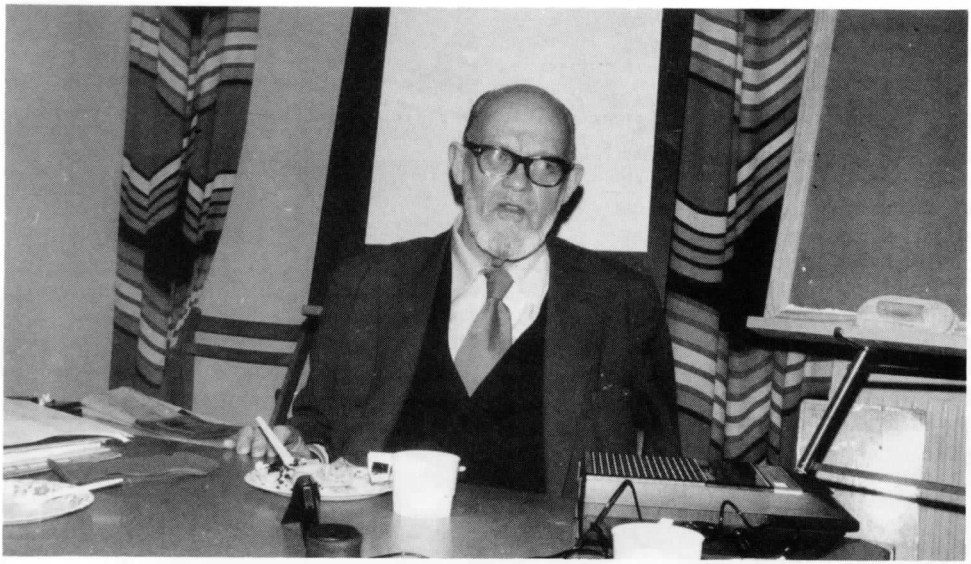
Dråpligt nog var masten för liten för Neptunkryssaren, men den här gången ritade man inte någon ny båt, utan man byggde istället en större mast."

Båtens egenskaper uppfyllde väl de krav Einar Palme ställt och han seglade Neptunkryssare nr 1 i tjugofem år. Utgångspunkten för alla turer ut i havsbandet var Sandhamn där paret Palme hade ett hus. Under åren har en stor del av Palmes målningar, ca 200 stycken, tillkommit i vikar och på skär ute i skärgården. Tyvärr finns sällan Neptunkryssaren med som motiv, då han oftast stod på skären eller satt i sittbrunnen och målade.

I intervjun ger Einar Palme också ett tips hur man håller värmen uppe i en Neppare. För att hålla fukten borta, och skydda de nymålade tavlorna, värmde han nämligen en tegelsten på primusköket och hängde sedan upp den, med en koppartråd, i rufftaket!

Sannolikt hade Palme ingen tanke på att den båt han beställde skulle utvecklas till en entypsklass som ännu femtio år senare är mycket livskraftig. Vi inom förbundet vill på detta sätt hedra minnet av Einar Palme och tacka honom för den båt han hjälpte till att skapa.

/LB



NOTERAT UNDER ARBETETS GÅNG

Jag har som de flesta kanske noterat tagit över medlems- och båtregistret nu i vinter. En syssla som de flesta kanske tycker vara rätt tråkig, men så inte jag. Mitt mål är ju hela tiden att få ett så riktigt register som möjligt, och med så många medlemmar som möjligt.

Jag har också i mitt sinne noterat några saker som ger en anledning till denna artikel.

Först och främst blir jag både glad och litet förvånad att det är så många tjejer som äger Neppare. Vi har nu under en längre tid påstått att vi är en tjejvänlig båttyp, och vårat båtregister visar på detta ännu tydligare. Tyvärr är kanske inte alla medlemmar, men även de saknade kan ju bli medlemmar!

Jag har också noterat att det finns flera medlemmar som äger flera Neppare. Ragnar Ahlander äger tex. en plast och en träneppare. Lasse Carlsson känner jag sen tidigare även om 75:an står på land just nu. 63:an och 142:an ägs också av samma skeppare, Mattias Edman. Vad beror nu detta på? Är det så att båtar är under omfattande renoveringar men att man ändå inte vill avstå från att segla Neppare under sommaren, eller är kärleken till båttypen så stor att man måste ha en Neppare på varje plats man vistas på? Ni som har flera Neppare är mycket välkomna att skriva några rader till Neppar-Nytt om varför... eller höra av er till mig ty jag är lite nyfiken.

En annan rolig detalj från registerarbetet är att vid jultiden kom in avgift från en gamal SM-segrare i klassen, nämligen Sten "Droppen" Lindgren. Dagen därefter kom medlemsavgift nummer två in, från Stens brorsa och gast på den tiden det begav sig,Sune Lindgren. Var det månne en tävlan dem emellan? Två bröder först, jag undrar om jag och min bror Staffan kan slå det nästa år, eller kan någon annan tex med sin Sambo?

Tyvärr måste jag be om ursäkt för att rutan "nya medlemmar" i Neppar-Nytt ej finns med just nu. Det beror på att jag inte ännu funnit något bra sätt att hålla reda på vilka som har blivit nya medlemmar när jag registrerar in dom. Jag har ju nu registrerat alla medlemmar på nytt i mitt nya dataprogram. Jag ska försöka bättra mig till hösten, men vill på detta sätt ändå hälsa alla nya medlemmar välkomna till Nepparförbundet.

222-Björn

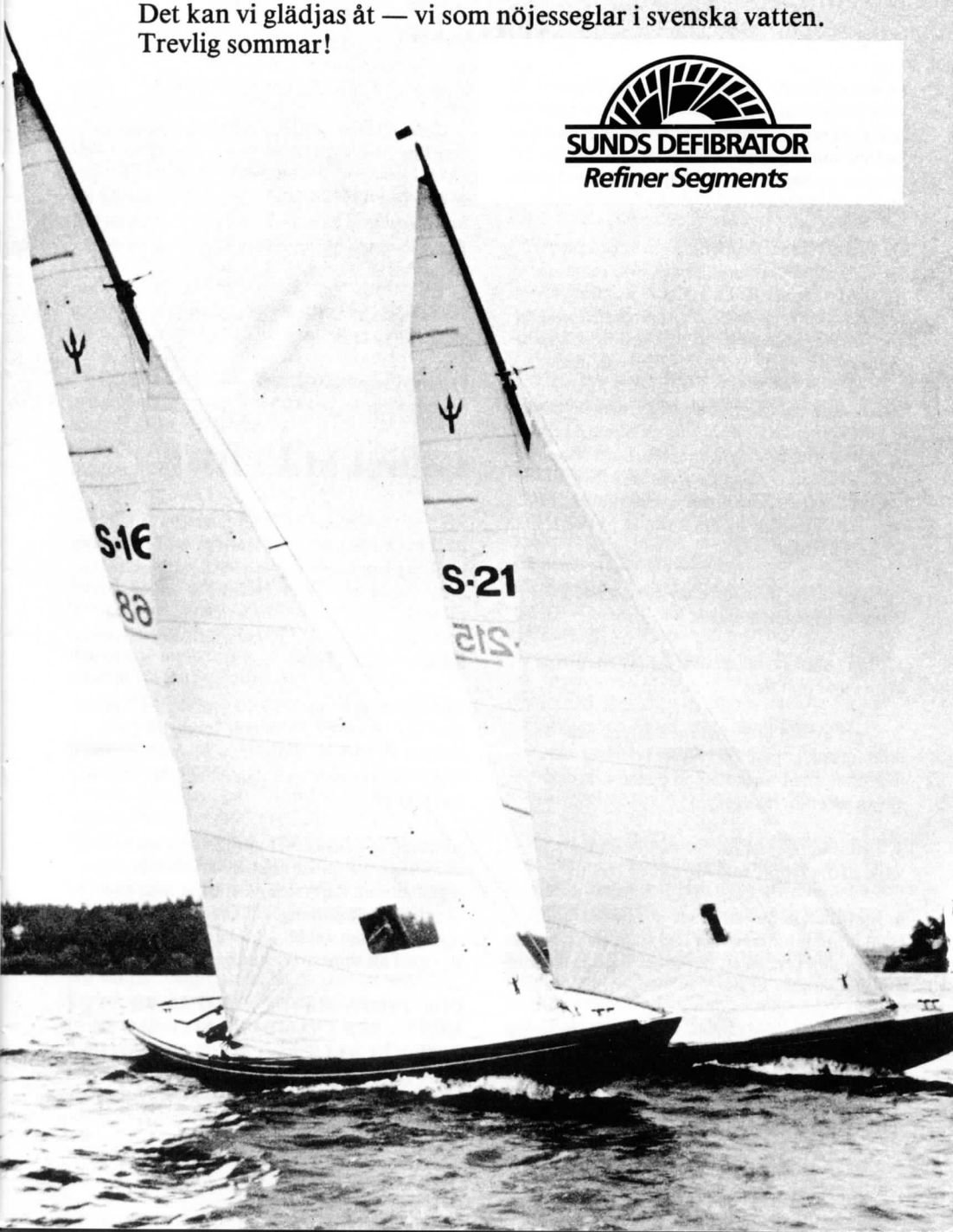


Med den termomekaniska högutbytesprocessen från Sunds Defibrator är det möjligt att tillvarata ca 95 % av vedråvaran vid tillverkning av pappersmassa. Utan kemikalietillsatser och miljöpåverkande föroreningar.

Det kan vi glädjas åt — vi som nöjesseglar i svenska vatten.

Trevlig sommar!

SUNDS DEFIBRATOR
Refiner Segments



NÅGRA TIPS FÖR INTRIMMNING AV SEGEL.

Dessa regler äro utarbetade på erfarenheter från våra förnämsta kappseglare. Vad avser vissa detaljer kanske meningarna äro delade, men i huvudsak kan sägas att dessa principer äro de gängse, godtagna av våra kappseglare vid trimning av nya segel.

Då seglet lämnar segelmakaren är det mycket för litet och omöjligt att sträcka till märkena. Att med våld utsträcka seglet är absolut förkastligt och spolierande, utan denna sträckning skall komma successivt genom försiktig insegling.

Tiden, som behövs för intrimmning av stället, är helt beroende på dess storlek samt dukens tjocklek. Vindens styrka samt luftens temperatur äro faktorer, som också spela in. För ett storsegel till en 22:a anses c:a 70 timmar vara nog. En stjärnbåts ställ är inseglat på ungefär 40 à 50 timmar.

I övrigt kunna följande vara av nytta då man trimmar in det nya seglet:

1. Segla aldrig med ett nytt segel i hård vind - även i slör och läns.

2. Segla ej dikt bidevind med seglet. Slör är den lämpligaste bogen. Storseglet bör dock vara mer än normalt inskotat, då buken i regel är större på ett nytt segel.

3. Lattorna få ej nå till botten i fickorna. Använd gärna lattor, som äro av 3/4 längd.

4. Mastliket hålles alltid väl sträckt, däremot skall alltid bomliket vara löst samt slakt angjort vid bomnocken, så att bomliket själv så småningom får sträcka ut sig.

5. Undvik att vända genom vind utan gör hellre kovändning.

6. Låt aldrig ett nytt segel bliva vått eller fuktigt. Tänk på kvällsdaggen.

7. En fock bör inseglas med lätta skot.

8. Om seglet blir vått, slacka genast på nockbenslingar och fall.

9. Ha alltid vid intrimmning av ett nytt segel ett reservsegel till hands, så att man genast kan skifta om man blir överraskad av hård vind eller regn.

Detta är saxat ur Neprunkryssarklubbens årsskrift 1943.

Dacron i segel tilläts 1956.

Giltigt MÄTBREV

Jag vill här passa på att påminna alla om det här med att ha ett giltigt mätbrev på båten. Som de flesta kanske känner till skall våra båtar numera mätas vart 5:e år. Dessa mätningar (som till största delen består av kontroller på rigg, däck och utrustning) får bara utföras av licensierade mätningsmän.

Vid mätningen upprättas ett protokoll i 2 exemplar. Det ena skall du ha och det andra skall skickas till undertecknad. Om din mätningsman saknar sådant protokoll, tag då kontakt med undertecknad.

Kontrollera också att dina segel är inmätta och stämplade. Se till att ordna med mätbrev och segelmätning tidigt, tex i samband med eller straxt efter sjösättning. Ju längre du dröjer desto svårare kan det bli att få tag på en mätman i och med att semestrarna börjar.

OBS! INGEN MÄTNING KOMMER ATT KUNNA SKE I SAMBAND MED SM. SE TILL ATT ALLT ÄR I SIN ORDNING INNAN DU ÅKER DIT!!!

Anders S-239

OM TUREN ATT HA OTUREN PÅ RÄTT STÄLLE.

Med facit i hand borde jag inte ha sjösatt i fjol. Premiärseglingen, Lidingö Runt, höll på att sluta i totalt haveri. På kryss i 10-12 m/s, upptäcker vi plötsligt att masten lutar mer än normalt. Vid kontroll visar det sig att vantskruven till förstaget (som jag glömt att säkra vid påmastningen kvällen före), har gängat upp sig och endast hänger i trädäcket. Lätt att åtgärda! Fem minuter senare smäller det till som ett pistolskott och lovarts backstag slits sönder. Vi slår och faller av samtidigt som vi konstaterar att vi seglat färdigt för den dagen.

På vägen hem filosoferade jag om att med så mycket elände på premiärseglingen kunde det inte bli mycket värre.(Gud så dum man kan vara.) Samtidigt som Anders fick höra slutpläderingen på min filosofiska utläggning såg vi Windexen på ett mycket stilfullt sätt lämna sin plats i masten och med ett "plopp" landa en båtlängd bakom oss.

Någon månad senare skulle det seglas i Waxholm, Classic Yacht Festival. Facit av lördagens seglingar: ett avslitet akterstag , delar av den nya Windexen i sjön (jag undrar hur många arbetstillfällen jag har räddat på Windexfabriken) samt ett tappat spinnfall. Jag började nu så smått att tvivla på mina filosofier från våren och såg med viss bävan fram emot söndagen då Gunilla och jag bestämt oss för att ta revansch från lördagen. På väg ut ur hamnen seglandes endast på storen i lätt vind, får Gunilla en lätt tusch av bommen i huvudet, far framåt och slår hakan i skenan som ruffluckan löper på. Resultat: Rikligt med blod, fem veckors sjukskrivning samt en astronomisk tandläkarräkning.

Nu var jag riktigt orolig,nästa segling var SM. En hel vecka med möjligheter att ha sönder både sig själv och båten. Dessutom började det bli problem att hitta gast. Med lite övertalning ställde Martin upp, först när han tackat ja berättade jag om säsongens tidigare eskapader.

Om man nu skulle följa den haverikurva som säsongen inletts med så borde jag förlisa med båten i slutet på veckan. Men det blev ett SM som visade att en olycka kan bli till en seger.

Pokalseglingarna gick dåligt. Smågrejor gick sönder hela tiden och vi seglade som krattor. SM-seglingarna började än värre. Strax före starten i segling två fick jag närkontakt med bomnocken. Kvällen innan hade jag haft samma form av kontakt men med duschgolvet varför huvudet började kännas lite tungt att segla omkring med ,varför vi bröt. Segling tre överlevde vi visserligen men knappast med en placering som gjorde oss stolta.

Segling fyra började riktigt med en hygglig start och en fin placering i fältet upp mot första märket. En bra rundning följdes av en slör i mycket lätt vind. Ett vindvred fick bommen att skaka till och Pang så var det klippt igen. En snabb koll berättar att det var en bult i det gamla rullrevsbeslaget (det ända originalbeslaget på hela masten) som brustit. Givetvis ingen standardbult köpt på Watski utan en egensinnig liten sak specialgjord enkom för mitt beslg. Seglandes på genuan i spöregnet mot hamnen började det hela gå upp för mig. SM:et var slut för vår del, mitt i industrisemstern skulle det vara omöjligt att hitta någon som kunde hjälpa oss. Det gick helt enkelt inte att kappsegla en meter utan att just den lilla skruven byts ut.

Efter vad som tycktes vara en evighet låg vi till slut i hamnen. Funktionärer från ESK som började bli ganska vana vid att se oss komma inlinkande i hamn långt före alla andra kom ner till båten och undrade vad som felades den här gången. Jag förklarade att en speciel bult i bomfästet brustit och knappast skulle gå att ersätta så att vi kunde delta i fredagens sista två seglingar. Diskussion utbröt på bryggan, någon sprang och ringde, kom tillbaka och frågade en annan i gänget om han kunde skjutsa mig till stan. Snabb demontering av beslaget från bommen och full fart in till stan eller till en verkstad

på universitetet för att vara mer exakt. Mannen som stod och väntade tror jag kallas för Pelle "Kola" seglade för USS och förfogade över en verksad som kunde ha gjort mig ett mindre flygplan om jag hade haft tid att vänta. Väl på plats började Pelle att mäta och plocka fram material, upp i fräsen och svarven och vips hade han gjort en ny bult. Vid frågan vad det hela kostade skakade han bara på huvudet och önskade mig lycka till. Det konstiga var att jag aldrig såg hans vingar så jag antog att han hade dem under den blå arbetsrocken.

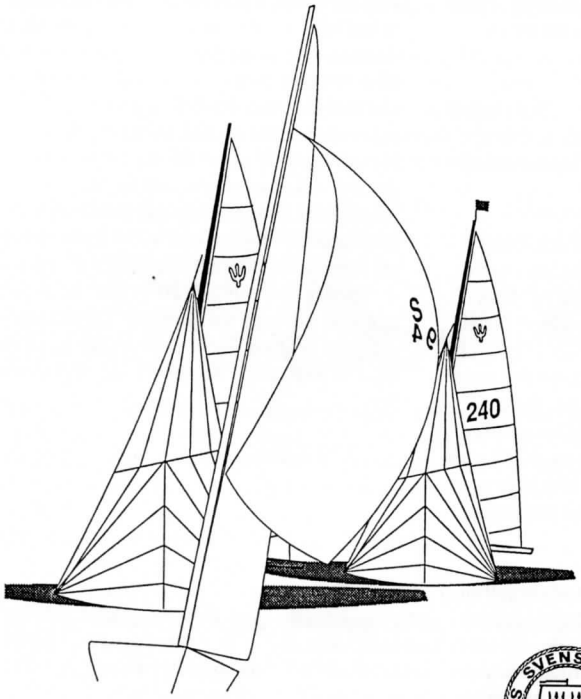
Full fart tillbaka till hamnen och montering på båten. Väl färdiga kunde vi höra målskottet i den segling som vi brutit i tron att det var vår sista i det SM:et. Det blev lite svårt att förklara varför vi hade brutit, när de andra kom i hamn, ingenting var ju trasigt på båten. Martin och jag kunde på kvällen konstatera att skulle man ha otur så skulle man ha det hos Ekolns Segelsällskap för där kunde man greja underverk medans man väntade.

Sista dan hade 196:an vadslagning om vi kunde genomföra två seglingar i rad utan att bryta. De förlorade, men det var på gärdesgården. Slutplaceringen på SM blev riktigt bra förutsatt att man vred resultatlistan 180 grader. Höstens tre regattor seglades med bra placeringar och utan att en grej gick sönder!!! När det jävlades som mest kom jag vid flera tillfällen att tänka på en fras som Per Anders i S-223 lärt mig; för var det nu, fast djävligare var det deståvärre, men så här jävla sämre har det ta mig fan aldrig varit dåligt.



Seglardagen

27-28 mars 1993 Sundsvall



Jag har i skrivande stund just kommit tillbaka från två dagars konfererande uppe på Södra berget här i Sundsvall. Här följer nu en i all hast skriven rapport om vad som där tilldrog sig som är av inresse för oss. Som synes av loggon för denna helg var vi "väl representerade". Förutom denna loggo fanns det en utställning bestående av bla bilder från vårat SM-91. En diaprojektor visade också många fina färgbilder på Neppare bakom podiet där SSF:s ledning satt.

De kappseglingsbanor som vi nu har vant oss vid under många år (olympiska banor) ser ut att försvinna så småningom. Redan nu kan man segla SM på Luleåbanor (kryss- och länsbana) och liknande och en utbildning av funktionärer är på gång för ytterligare nya bantyper. Platsen i denna tidning medger inga ritningar men de nya bantyperna som dyker upp består ofta av bara kryss och länsmärken, men kanske 2 kryssmärken som man själv kan välja vilket man vill runda. Därefter ner till 2 länsmärken, vilket

också är valfritt vilket man vill runda. Tar du det högra märket tar du det om styrbord. Tar du det vänstra märket gör du en babordsrundning. Nytt blir också att målgången kan bli en läns. Start och mållinjen ligger alltså på samma ställe.

Banorna blir också kortare. En segling kan ta mellan en halv och en timme, och istället seglar man flera seglingar. Ett SM kan bestå av 10 seglingar.

En annan nyhet, som förmodligen i första hand bara berör mästerskap, och med större fält är gruppindelningar, typ ishockeyns seriesystem och kval.

Man delar in startfältet i 2 grupper om kanske 15 båtar i varje. De sju främsta båtarna i varje grupp efter en segling går til "grupp A" resten til "grupp B". Nästa segling sker samma urval, dvs. den sämre halvan i "A" åker ner i "B" och tvärtom. Tanken med detta är att även om man skulle segla dåligt ända fram till näst sista heatet så ska man kunna ta sig till den slutliga finalen. Min beskrivning här är ej exakt då minnet sviker mig lite om detaljerna. Det hela påminner mig dock mycket om hur curlingsporten har sina tävlingar upplagda.

Vidare strävar man efter att lägga seglingarna nära land för publik och press.

Alla dessa ideer kommer från de ökade krav som finns att sälja seglingen som en publiksport. Sponsorer, TV etc kräver förändringar och även om vi inte hör till det mest TV-bevakade klasserna i världen så medför det hela att vi kan skräddarsy våra mästerskap mer och kanske göra seglingen bra mycket roligare.

Utöver detta togs det beslut om att ett körkort till sjöss typ "Blått kort" ej kommer att införas. Däremot komer SSF att ta fram ett utbildningspaket för nybörjare inom kappsegling. Regler och kännedom om bantyper är huvudpunkter i detta paket.

Som alla förstår diskuterades det mycket annat också, men deta var vad jag såg som mest intressant för just oss.

Jörgen Sundelin flög upp till Seglardagen också för att presentera landslaget i segling och vad dom har för sig. Trevligt att höra men jag ifrågasätter lite grann det kloka i at bränna en massa pengar i flygresor etc för att under en timme stå och hålla ett litet föredrag. Har SSF verkligen så gott om pengar?

Fest på kvällen och en del korridorsnack hörde också till. Jag fick även den nyheten att under de närmaste veckorna börjar man bygga en eller två Neppare i Luleå. Det var med viss stolthet jag fann att vi fanns med både på bild och i sinnet hos många delegater på detta möte. Det goda rykte vi verkar ha förpliktigar, men ger oss också möjlighet att bygga vidare på Nepparens framtid. Låt oss ta till vara den möjligheten! Jag tror att vi bäst gör det genom att förnya vårt sätt att kappsegla enligt en del av förslagen ovan och att vi gör det snabbt. Vi ska visa att vi är väl framme! Dessutom blir det roligare segling. Intill dess seglar vi på så mycket vi kan enligt de gamla väl beprövade sätten.

222-Björn

REGELBOKEN 93-96
RING SSF, 08-605 63 25

Medelpads flottilj

MEDELPADS NEPPARFLOTTILJ

Under den gångna vintern har vi inte gjort mycket. Det sista som hände var att vi arrangerade en Match-racing-final nere i Sundsvalls inre hamnbassäng för de bästa entypskappseglarna i distriktet, oavsett man seglade H-båt, Neppare, IF eller Express.

En serie under säsongen 1992 beräknad på LYS mellan entypsbåtarna i stan gav ett antal besättningar som sedan gjorde upp om segern i 2 Neppare och 2 H-båtar. Nepparna mötte varandra och H-båtarna varandra. Alla besättningar fick segla i båda båttyperna. Detta väckte SuSS:s intresse för detta, varför vi under 1993 ska göra om samma sak fast i SuSS:s namn och med deras hjälp.

Nu till sommaren hoppas jag att alla blir klara med sina båtar i tid för den första kappseglingen, vilken ärJuniregattan den 5/6.Därefter följer Klingerfjärden Race helgen därefter, följt av Alnön runt den 19/6.

Klassen här i Sundsvall har ju krympt något sen förra året och jag hoppas att vi alla kan ställa up och och visa att vi fortfarande är "going strong". Att utrusta båten i tid och vara med under våren är det bästa sättet att själv ha kul och samtidigt få klassen att växa igen här i stan.

Våra uppskattade träningsseglingar under onsdagskvällarna kommer vi att återuppta under maj månad. Vi tränar under ett par timmar mellan 18.00 och ca:20.00 varefter vi samlas runt en brasa med korv och dryck. Detta höll på tills slutet av september ifjol och ska alltså fortsätta till våren.

Seglingar av intresse för oss i Medelpad är:

5/6	Juniregattan	Entyp i S-valls inre hamn		
12-13/6	Klingerfjärden race	Bankappsegling i Söråker, SSMK	GKC	
19/6	Alnön runt	SuSS, Vindhem (Fest efteråt)	GKC	
7-8/8	Vindhemsregattan	SuSS, Vindhem (Regattamiddag efteråt) Även Norra Mästerskapet.	GKC,OKC	
28/8	Örundan	Alnö båtklubb	GKC	
4-5/9	DM	Söråkers SMK, Vindhem		OKC
11/9	Gubben race	Alnö Båtklubb (Ärter & punch efteråt)	GKC	
18/9	Klampenköret	Njurunda Båtklubb	GKC	
25/9	Rödön runt	Söråkers SMK	GKC	

Utöver detta finns Nattkappen, men jag vet inte vilket datum, troligtvis andra helgen i september. Detta är en kappsegling på fredagskvällen som avslutas med Surströmmingsskiva.

Om någon utomstående är intresserad att komma hit vill jag rekommendera Vindhemsregattan, Klingerfjärden och DM, samt kanske även Alnön runt. Den sista mest för att den är så väldigt trevlig. Påminner en hel del om typ: Lidingö runt

Fotnot: OKC= Ostkustcupen, utlyst av Nepparförbundet. GKC= Guldkusten Cup

236-Lasse

SM-93.



Medan alla ni nepparseglare i vårt avlånga land lägger sista handen vid vårrustningen av era båtar, arbetar vi i Nyköpings Segelsällskap för högtryck med att förbereda ert Svenska Mästerskap. Några förberedande möten har hållits och en kärntrupp har bildats, under våren och försommaren kommer denna att utökas, för att lagom till SM utgöra en fullständig arrangörs stab med allt från tävlingsledare till bartender.

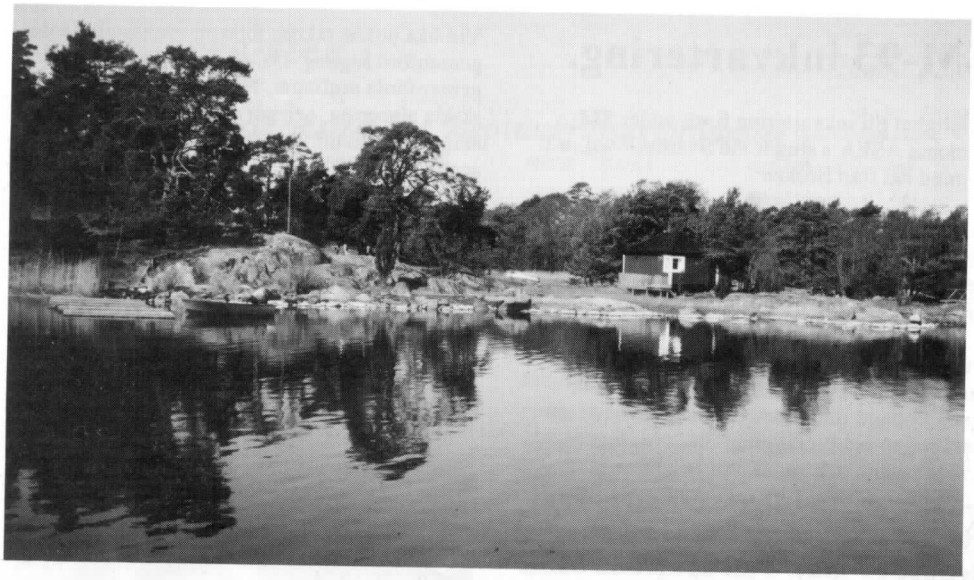
Nyköpings segelsällskap är en pigg 104 åring med fina seglartraditioner främst inom bankappsegling där vi har haft Svenska Mästare i bla. Folkbåt, A22 och Rival. Under 60 och 70 talet hade nepparen ett starkt fäste i Nyköping med ett tiotal aktiva besättningar sedan dess har intresset för Neptunkryssaren varit dåligt men vi hoppas på åtminstone en deltagare från NySS i årets SM.

Nu är det i stället M30 och Rival som samlar de största startfältet på våra klubbseglingar. Vi har även en mycket aktiv ungdoms sektion med allt från nybörjare till landslagets seglare, första veckan på sommarlovet samlas alla dessa för det traditionella seglarlägret på Broken.

Under åren har NySS fått ett gott rykte som arrangörsklubb både på jolle och kölbåtssidan. På meritlistan står bla. SM i E-jolle, int. SM för Laser, SM för M30, Rival, Safir och Smaragd. 1991 arrangerade vi en skärgårdskryssarvecka där ca 100 st vackra Skärgårdskryssare tävlade under 1 solig vecka i juli i denna vecka ingick även A22:ornas kryssarpokal.

Bas för nästan all denna verksamhet är vår klubbholme Broken, som ligger ca 8M sydost om Nyköping.

Broken köptes av NySS 1962 av direktör Nils Palme på Änga gård efter att klubben arrenderat ön sedan 1957, köpesumman var 65.000:- billigt kan man tycka men säkert en ofantlig summa på den tiden. Den första byggnaden på ön blev "hurran" som är belägen längst in i östra viken, den är numera klubbvaktens tjänstebostad. Något klubbhus började dock ej byggas förrän 1969 pga. att det ekonomiska läget inte var det bäste efter inköpet av Broken. Under tiden byggdes en dansbana samt redskapsbodar och toaletter. Numera finns även en pontonbrygga och träbryggor i östra viken. Pågående projekt är en bastu som vi hoppas ska stå klar till



sommarens SM seglingar, undertecknad lämnar dock inga garantier för detta. Jag kan i alla fall garantera att vi i NySS ska göra allt vi kan för att ni ska få fina seglingar, bra arrangemang och en trevlig samvaro i en fantastisk skärgårdsmiljö.

Väl mött på Broken i Juli.

Hälsningar Nyköpings Segelsällskap/Mikael Larsson



SM-93 inkvartering.

Möjlighet till inkvartering finns under SM-veckan i ASEA:s stugor vid Svärdsklova, ca 1 M med båt från Broken.

Det är 6-8 bädds stugor med kylskåp i enklare pentry, typ vandrarhem. Dusch och toalett i separat byggnad. Medtag egna lakan. Det finns möjlighet att hyra lakan för 100:-/vecka.

Stora grillar utanför. I förra nepparnytt skrev jag att det fanns en liten affär där, men den finns troligen inte kvar och resturangen är endast öppen vid beställning. Stugorna kostar 450:-/ person och vecka. All betalning skall ske 30 dagar i förväg. **Intresseanmälan till Richard och Anita snarast eller senast 10 maj. Tel: 0155/322 61.**

PS. Transport mellan Svärdsklova och Broken sker med småbåtar.

OSTKUST-CUPEN

I 1993 års Ostkust-cup kommer följande seglingar att ingå:

5-6 juni DM Uppland, Uppsala SS

19-20 juni Vikingaregattan, VSS, Stockholm

7-8 aug Vindhemsregattan, Sundsvalls SS

21-22 aug Ekolnregattan, Ekolns SK, Uppsala

4-5 sep DM Medelpad, Söråkers SMK, Sundsvall

18-19 sep Höstrasta, Stockholms SS

I år seglar vi för femte säsongen om Ostkust-cupen. Reglerna är enkla. Alla som är med, såväl rorsman som gast, får poäng efter hur många båtar man slagit. Sex seglingar ingår i cupen varav tre räknas.

Vid lika poäng räknas först en eventuellt fjärde genomförd segling. Därefter ser man till antalet genomförda seglingar. Nästa steg är bästa enskilda placering, och går det ändå inte att särskilja ser man till vem som varit rorsman i flest seglingar.



Södra Flottiljen.

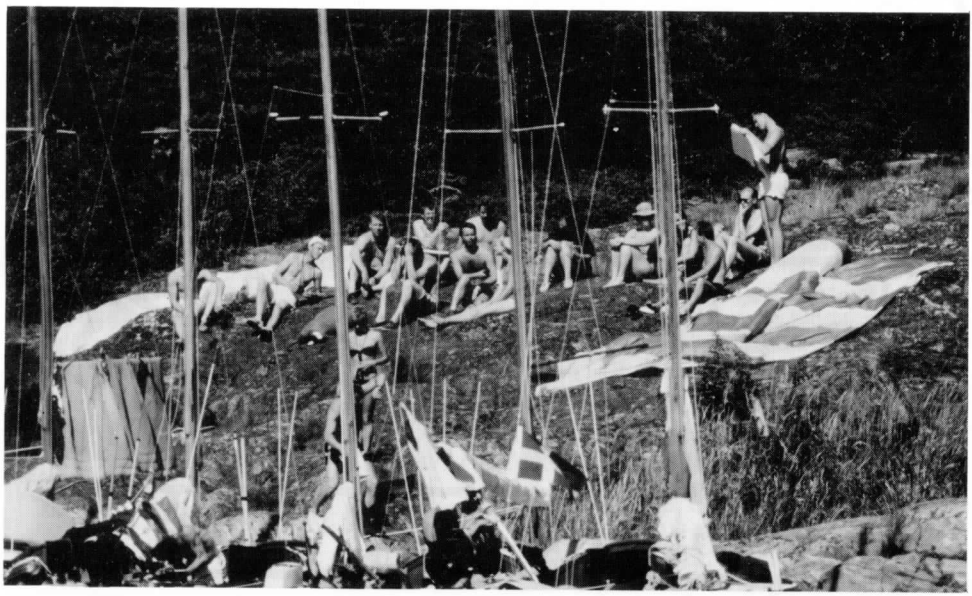
1993 inleddes för flottiljens del med traditionellt vinterblot i slutet på februari. 29 gamla, nya och blivande neppeseglare mötte upp till en kväll i de italienska färgerna. En mycket trevlig kväll (sa folk i alla fall) som höll på att ta slut innan den hade börjat. Tre dagar innan fick vi veta att vattenledningen till Sigridsberg brustit och om vi behövde vatten så fick vi ta med det själva. Eftersom pasta stod på menyn blev det till att släpa dunkar för glatta livet. Med Susanne som organisatör och konstruktör av maten kunde kvällen trots allt bara sluta lyckad.

Allt för Sjön öppnade i år den 5 mars med lite färre stora motorbåtar, fler träbåtar och framför allt en Neppe. Själv stod jag flera pass och har aldrig tidigar upplevt ett sådant intresse i någon av våra tidigare montrar på mässan. Ca 250-300 Nepparnytt gick åt tillsammans med en stor del av den nytryckta broschyren. Köper en bråkdel av alla som var intresserade en Neppare så blir det mycket nytt folk i klassen.

Veckan efter båtmässan startade flottiljen sina kurskvällar med Peter Sundelin först ut på plan. 14 seglare kom för att lyssna på förbundskaptenen som gav råd kåsserade och svarade på frågor. Onsdagen därpå satt återigen seglare samlade i Götas klubblokal, den här gången 26 stycken nyfikna som en gång för alla ville veta hur man rustar och underhåller sin träbåt. Båtbyggare Thomas Larsson och färghandlare Örjan Isaksson rätade under kvällen ut ett flertal frågetecken.

Sista kvällen samlades 13 personer hos Anders Lewander på Segelshoppen, Råseglarhuset. Segalteori blandades med trimråd och praktiska anvisningar hur man lagar och underhåller segel. Tyvärr missbedömde vi i flottiljstyrelsen intresset för kurserna varför det kom betydligt färre än vi räknat och budgeterat för. Hoppas att det blir fler i framtiden så att vi har råd att fortsätta med kurserna.

Vad gäller framtiden så har ett utskick till Stockholmsseglarna redan gått ut med vårens och sommarens plander. Årets kappseglingar återfinns på annan plats i tidningen.



Den 10 augusti kl. 15.00 under Stocholms Waterfestival kommer Nepparna tillsammans med 5:a klassen att segla matchracing på Riddarfjärden. Klasserna seglar var för sig varannan segling på en kryss läns bana längs Norrmälarstrand. Tävlingsvärdet är kanske inte så stort på en segling på Riddarfjärden men PR-värdet är desto större.

Gemensam segling till och från SM planeras. Vad vi hoppas mycket på är eskadern som startar den 24 juli och därefter kajkar kring i Stockholms skärgård. Vi skall ordna mötesplatser till slutet av veckan så att den som vill kan ansluta i slutet på veckan. Den som vill göra oss sällskap och inte bor i Stockholmstrakten hör av sig till någon av oss senast i början av juni (v 22). Om programmet för våren och sommaren ser löst ut så beror det på att det här skrevs i slutet av mars då våra planer inte hade tagit så fasta former. Hör av er om Ni undrar över någonting och lycka till med sjösättningen.

176-Niclas

Stockholmscupen

Poängberäkning av Stockholmscupen för Neptunkryssare.

Rorsman och gast får lika många poäng.

För varje delsegling gäller:

* 3 poäng för genomförd start.
* 2 poäng för målgång. (båt som diskvalificeras erhåller ej målgångspoäng.)
* 1 poäng för varje slagen båt. (Båtar som bryter eller diskvalificeras anses vara slagna. Båt som ej erhållit startpoäng räknas ej som slagen.)

Delseglingspoängen summeras och den seglare som har flest poäng har vunnit. Om flera seglare har samma poäng jämförs deras högsta delseglingspoäng, högre poäng placeras före. När den sista delseglingspoängen är lika jämförs den näst sista o.s.v.

När särskiljning inte kan ske enligt ovan placeras seglarna lika. (D.v.s att en besättning som seglat tillsammans hela säsongen placeras lika.)



Sagan om min jungfrufärd i en neppare

eller

var allt verkligen mitt fel?

Det var en gång en Neppe som varit i min ägo några timmar och som skulle förflyttas från Åvaviken i Saltsjön till Ängby båtklubb i Mälaren en solig junidag när flaggorna vajade. Om jag vetat vad som väntade mig hade jag nog transporterat henne på trailer. Fast besluten som jag var att klara premiärturen helt på egen hand lossade jag förtöjningarna och gav mig iväg. Konststycket att hissa seglen i den mer än rätt så kraftiga bris som rådde var förenat med vissa svårigheter. Båten gjorde några tvära 360 gradersgirar på egen hand men jag **klamrade mig fast runt masten** och kunde snart återta befälet över rorkulten. Satte så kurs norrut och seglade med god fart i västlig bris i en timme eller två.

Först senare den sommaren skulle jag lära mig att backstagen skall spännas i lovart och inte i lä, men det är en helt annan historia. Försökte vänja mig vid tanken att vara befälhavare över eget skepp och kände mig rätt så nöjd. Tuggade skeppsskorpor och sjöng högt för mig själv.

I höjd med Älgö plockade jag ner seglen och fick igång motorn. På Baggensfjärden var sjön krabb. Båten rullade i längs och sidled. När propellern kom upp ovanför vattnet hördes ett öronbedövande vrål innan den kom under vattenytan igen. Detta hände några gånger, utan att jag förstod styrkan i sjuvkrafterna som skapades när motorn fick vattenmotstånd igen. Plötsligt **bröts ett av motorfästets armar av med ett brak**. Motorn hängde nu, fortfarande vrålande på högsta varv, halvvägs under vattnet en säkerhetstamp. I sista stund lyckades jag hindra den från att dränkas av Baggensfjärdens vågskvalp.

Timmen började bli sen. Fick söka nödhamn i Neglingeviken. Gjorde en **tveksam tilläggning** på Skärgårdskrogens Privata gästbrygga. Ringde efter hämtning och fick tillåtelse att lägga båten över natten vid en brygga strax intill. Under förflyttningen dit kom jag underfund med hur **svårt det är att paddla en Neppare**. Lyckades inte förflytta henne någon meter i rätt riktning men ganska många i fel. Fick nog av den ojämna kampen mot naturen och slängde mig helt sonika i vattnet. **Bogserade båten sista biten simmandes med en tamp i munnen**. Fick sedan erfara att det inte är alldeles lätt att ta sig upp i en Neptunkryssare från vattnet utan hjälp. Tvingades istället kravla mig upp på betongpontonen jag förtöjt vid. Min tillvaro förmörkades ytterligare av ett antal sylvassa snäckor som befolkade pontonen under vattnet och där jag tog spjärn med fötterna. **Genomblöt med blödande fötter och ilsken som ett bi** tog jag så emot min bror och hans flickvän som kommit till undsättning.

Skam den som ger sig. Dagen efter var jag omplåstrad och fast besluten att fortsätta färden. Tog mig utan större problem in i Baggenstäket efter att ha blivit någon timme försenad av **saneringsarbete i kölsvinet**. (Lägg aldrig en båtmotor ner utan att stänga bensinkranen!) Eftersom det alltid är motvrid i sund av Baggensstäket bredd blev jag tvungen att kryssa. Upptäckte snart att den myckna utprickningen i nyss nämnda sund inte står där för skoj skull och noterade att jag inte längre gjorde någon fart genom vattnet. En **grundstötning** varje sommar hör väl till tänkte jag och lite sand putsar kölen.

Blev bogserad ur dyn av ett gäng unga grabbar i en motorbåt. De lät mig hänga med ända till i höjd med Fisksätra. Där satte jag åter segel men erfor snart **nya svårigheter** i Skurusundet

där båtar, svallvågor och motvrid stod som spön i backen. Fick ny bogsering och kunde snart skönja Stockholms ström. I Hammarbykanalen förbarmade sig en snäll farbror i en Albin Viggen och slängde åt mig en tamp. Slussningen gick utan problem men på Årstaviken **upphörde bogseringen och vinden precis exakt samtidigt**. Kom en halv distansminut på tre timmar och ägnade mesta tiden att försöka intressera förbipasserande båtar för ett litet bogseringsprojekt. De vinkade glatt tillbaka!

Slutligen fick jag bogsering av en Albin 25:a som skulle ända till Ängby och tog mig på släp hela vägen. Vid midnatt kunde jag så förtöja i Ängby båtklubb. Framme! På kajen mötte mig då båtvakten med ett **basebollträ** dinglande bakom ryggen. Besättningen på Albin 25:an hade anat oråd och bussat båtvakten på mig! Fick förklara att jag fått lov att låna en plats i några dagar, att jag och familjen haft båt i klubben i **15 år**, och att det faktiskt var jag som skulle gå vakt påföljande natt!

Min jungfrutur med Schillaci var till ända. En sådan ansamling av dåligt flyt, bristande timing och egen dumhet har jag som tur är varit förskonad från sedan dess. Vi ses på SM - Med mottot "**inte sist i år heller**" skall 29:e platsen från i fjol försvaras!

Hej hopp.

Fredrik- S-171 Schillaci

KLARAR DU EN PROTEST
UTAN NYA REGELBOKEN ?

SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET

De nya kappseglingsreglerna
finns för försäljning hos
Svenska Seglarförbundet

Ring 08-605 63 25 eller faxa 08-605 63 31
Din beställning - snarast!

VÄL MÖTT PÅ
KAPPSEGLINGSBANORNA!

KAPPSEGLINGSPROGRAMET

Skellefteå

28/4 Upptaktsträff med startförfarande, kl 19.00.

28-29/5 Träningsläger för Neppare, Kurjan, Skelleftehamn.

31/5 Pokalsegling, 15.00, Kurjan, Skelleftehamn, Olle Forsgren.

4/6 Minnessegling SP 1, kl.19.00, Team Strul, Kurjan, Skelleftehamn.

11-13/6 Compass Cup, KBK, Kåge.

19/6 Kågetrofén SP 2-3, kl 10.00, KBK, Kåge.
20/6 Reservdag Kågetrofén.

7/8 Skötgrundet Runt SP 4, kl 10.00,Viderlund/Calypso, Kurjan, Skellefteå.

12/8 Buresvängen SP 5, kl 18.30, BBs, Bureå.

14/8 Årskappseglingen SP 6,7, kl 10.00 G Fredriksson, Hans Burman, Kurjan, Skelleftehamn.

15/8 Karneval Race-jipposegling för alla, utan spinnacker, kl 12.00, Bill Lidman, Kurjan, Skelleftehamn.

18/8 KM 1, kl 18.30, Mikael Burman, Kurjan, Skelleftehamn.

23/8 KM 2,kl 18.30, Lars Jonsson, Kurjan, Skelleftehamn.

28/8 DM Neppare, kl 10.00, Team Rönnlund, Kurjan, Skelleftehamn.

29/8 DM Neppare, kl 10.00 U Marklund/P Helander.

4/9 KM 3 och KM 4, kl 10.00, Bill Lidman, Kurjan, Skelleftehamn.

5/9 reservdag KM 3 och 4.

I Skelleftehamn-Posten Cup ingår seglingar märkta SP 1-7. OBS! Man räknar 3 av 7 st delseglingar.

Öppna kappseglingar är : Pokalseglingen, Minnessegling, Kågetrofén, Skötgrundet runt, Buresvängen, Årskappseglingen.

Sundsvall

5/6 Juniregattan, bankappsegling, Sundsvalls segelsällskap, 060/587001.

12-13/6 Klingerfjärden Race, Bankappseglingtotallys, Sösmk 060/41016.

19/6 Canon Race/Alnön Runt, distanssegling, Sundsvalls Segelsällskap, 060/587001. Efter seglingen serveras Pytte Panna och sup.

15-17/7 Ulvö Regattan, 0660/42445, bansegling om mer än 5 båtar, distans segling om mindre än 5 båtar.

7-8/8 Vindhemsregattan, bansegling, Sundsvalls Segelsällskap, 060/587001. Efter seglingarna är det regattamiddag. Ingår i Ostkustcupen och är 1993 års Norra Mästerskap.

28/8 Örundan-Alnö Runt, distanssegling, Alnö Båtklubb, 060/557201.

4-5/9 DM bansegling, ingår i ostkustcupen, Sösmk, 060/41016, plats: Vindhem.

11/9 Gubben Race, distanssegling, Alnö Båtklubb, 060/557201. Efteråt serveras ärtsoppa och punsch.

13/9 Klampenköret, bansegling med fasta märken inomskärs. SNBK, 060/30235.

25/9 Rödön Runt, distanssegling, Sösmk, 060/41016.

Stockholm

15/5 LIDINGÖ RUNT
Runt Lidingö, Lidingö Segel Sällskap
Klass: Entyp, LYS, IMS, DH, IOR
Anmälan: På särskild blankett från Lidingö SS, Box 1113, 181 22 LIDINGÖ.
Tillhanda: 930430
Avgift: 225:- efteranm t.o.m. 7/5 dubbel avgift.
Upplysningar: 08-765 05 09, 19-21
Övrigt: Anm.blanketter finns hos Skandia Sveavägen, Watski Erstagatan, Starex Fleminggatan 17 & Kommendörsgatan 26, Byggplast, Sjöboden Lidingö. Prisutdelning 15/5 kl 19.00 i LSS hamn i Kyrkviken.

29/5 GÄLNANREGATTAN
Nässlingen, Trälhavets Båtklubb
Klass: Entyp, minst 10 båtar.
Anmälan: Tel 08-540 626 17.
Fax 08-540 857 50. Pg 13345-4. Skriftligen till Trälhavets BK, Box 473, 184 26 ÅKERSBERGA.
Tillhanda: 930518
Avgift: 200:-
Upplysningar: 08-540 626 17
Övrigt: Regattan vänder sig främst till båtar av skärgårdskryssartyp.

19–20/6 VIKINGAREGATTAN
Ekholmen, Ö Saxarfjärden, Vikingarnas Segelsällskap
Klass: SK 30+22, M22, Safir, R 5, IF, Neptun, Folkbåt, Smaragd, NF, 606, H-båt, LYS.
Anmälan: Tel 08-604 40 45, 99 34 16 18–21. Pg 6222469-6 Anders Kriström. Skriftligen till U Jansson-Kriström, Lysviksgatan 33, 123 42 FARSTA.
Tillhanda: 930614 kl 21.00
Avgift: 175:-
Upplysningar: 08-604 40 45, 18–21.

4–5/9 RIDDARFJÄRDSREGATTAN – SEGELBÅTENS DAG
Riddarfjärden, Gaff Yacht Society
Klass: R-yachter, R 5, 5.5, M22, M30, Stare, Drake, Neptun, 11 metre
Anmälan: Pg 342225-0 SBD
Tillhanda: 930825
Avgift: 200:-
Upplysningar: 08-661 82 70

11–12/9 ÅSS ÖPPNA SEGLING
Södra Björkfjärden, Årstavikens Segelsällskap
Klass: Kölbåtar entyp.
Anmälan: Tel 08-88 12 62 efter 18.00.
Tillhanda: 930906
Avgift: 185:-
Upplysningar: 08-88 12 62 efter 18.00.

18–19/9 SSS HÖSTSEGLINGAR
Södra Björkfjärden, Stockholms Segel Sällskap
Klass: Entyp minst 5 båtar, IMS.
Anmälan: Tel 08-26 15 32, 10–14.
Pg 2841-5, Skriftligen till SSS, Vikavägen 3, 161 40 BROMMA.
Tillhanda: 930914
Avgift: 220:-
Upplysningar: 08-26 15 32, 10–14.

Uppsala

15/5 Slottsrundan, distanssegling. Uppsala SS.

23/5 Vårcupen, distanssegling. Ekolns SK.

5-6/6 DM, bansegling. Uppsala SS.

14/8 Kräftköret, distanssegling. Uppsala SS.

21-22/8 Ekolnregattan (Södra Mästerskapet), bansegling. Ekolns SK.

28/8 Strömmingssnurret, distanssegling. Uppsala SS.

5/9 Knut Fredings minne, distanssegling. Ekolns SK.

26/9 Höstcupen, distanssegling. Ekolns SK.

Anmälningar till ovanstående regattor görs till respektive klubb:

Uppsala SS
Skarholmen
756 53 Uppsala
Kontaktperson: Christer Wallsten 018-32 02 80

Ekolns SK
Kontaktpersoner:
Christer Stening 018-42 90 25
Jan Werner 018-50 14 79

BÅTAR TILL SALU

S-4
Fullt utrustad, täckställning, 4 segel, 4 hkr motor.
Pris: 19 500:-
08-823387

S-9
Pris: 25 000:-
018-12 37 93

S-44
Gott skick, grönmålad.
Lasse Åhlund 0155-28 53 50 (kväll)

S-53 "Sjöfågel"
Nytt storsegel -89, ny genua -90.Distansprisvinnare -86, -87. Rikligt med utrustning, gott skick.
Pris: 30 000:-
Tomas Eriksson 08-91 46 33 (kväll)

S-94
Pris: 27 000:-
08- 34 18 61

S-102
Pris: 7 000:-
08-771 00 11

S-107
Byggd -46 i Östhammar. Stor + 2 genua + 2 fock + spinnaker. Nytt däck och helrenoverad -90. Kök, motor, bomtält.
Pris: 21 000:-
Calle Lönnqvist 08-767 62 60 (kväll)

S-110 "AMIE"
Bo-Göran Andersson 0155-33602

S-122
Pris: 10 000:-
08-38 14 88

S-166
Byggår -51 fernissad furubåt totalrenoverad 91-92, fullständigt kappseglings- och familjeutrustad.
Pris: 28 000:- (Kan diskuteras)
08-27 35 66 Jacob Nordström

S-168
Kappseglingsutrustad, aluminiumrigg.
Pris: 30 000:- inkl. trailer
Ulf Sjögren 018-32 02 28 (kväll)

S-174
Byggd -52. Semester- och tävlingsutrustad, fint skick. 5-faldig SM-vinnare.
Conny Kjellberg 018-32 08 80 (kväll)

S-175
Pris: 21 000:-
08-85 88 93

S-180
Crister Olsson 018-24 74 02

S-236
Pris: 50-60 000:- beroende på utrustning.
Lasse Carlsson 060-56 65 05

S-238
Pris: 60 000:- (ingen prutmån) 0243-603 15

Prylmarknad

SÄLJES

Spinnaker litet seglad.
Hinken 08-25 22 64

Fock 800:-
Anders Hjelmblad och
Marie-Louise Goertz 08-83 11 58.

KÖPES

Stor och genua sökes till Amiraya S-66.
John och Susanne Blomqvist
08/7969059 arb, 08/6584631 bost.

Du som har en gammal uppsättning segel. Stor, fock, genua. Allt eller något av detta . Allt för att komma igång i sommar att segla Neptun. Stig tel. hem 08-94 06 85

Efterlysning!!!

Ni som har Nepparfilmer, video eller smalfilm, kontakta David Pettersson, Vaksalag 32, 753 31 Uppsala. Tel 018-11 90 98.

Olika Banor

Hur ofta har det inte hänt att man dryga timmen före första start funderat över skillnaderna mellan olika banor. Hur var det nu det var? Neapelbanan som vi ska segla, har den ett eller två slörvarv? Nej,

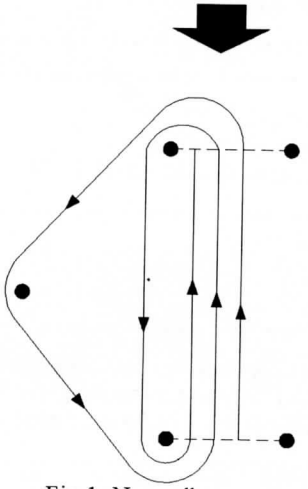


Fig 1. Neapelbana.

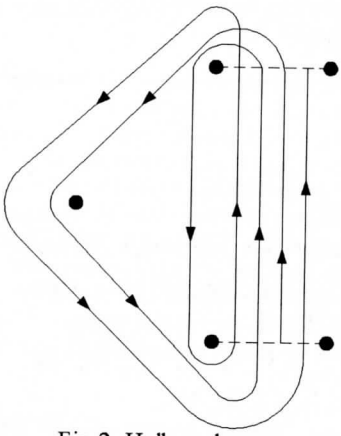


Fig 2. Hellerupbana.

ett är det nog, för visst är det Hellerup som har två slörar? Eller är det

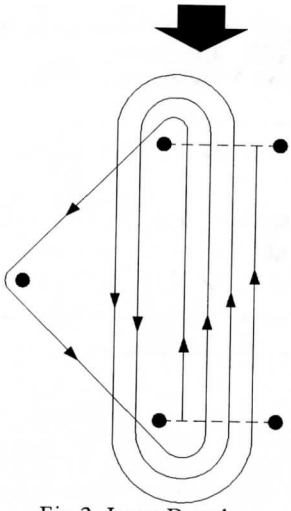


Fig 3. Long Beach.

Travemündebanan som har två slörvarv? Som tur är finns det ofta en skiss över banan i seglingsföreskrifterna och då rätas frågetecknen ut.

I Svenska Seglarförbundets reglemente finns de olika banorna beskrivna och delar därur återges nedan. Aktuella banor för oss Nepparseglare är följande sex: Neapel, Hellerup, Long Beach, Kiel, Travemünde och Los Angeles. Att notera är att namnen endast är nationella beteckningar och alltså vad man kallar banorna här i Sverige. Man skulle kunna dela in dessa banor i två kategorier, den ena (Neapel, Hellerup, Long Beach) där rundningsmärke 1 och 3 är del av mål- respektive startlinje och den andra typen (Kiel, Travemünde, Los Angeles) där start- och mållinje är friliggande.

Neapelbanan, se fig 1, börjar med en kryss som följs av två slörben varefter men åter kryssar upp till märke 1. Därpå följer länsen och sen sista kryssen in i mål.

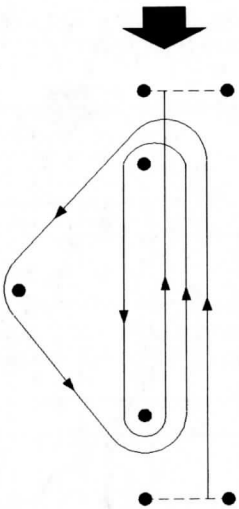


Fig 4. Kielbana.

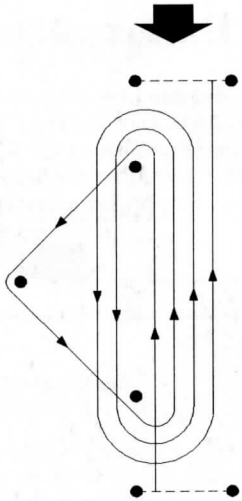


Fig 6. Los Angeles.

Märke 3 utgör läboj på startlinjen och märke 1 läboj på mållinjen. I Hellerup, fig 2, seglar man som Neapel med den skillnaden att man lägger till ett slörvarv. Denna typ av bana förekommer oftast på mindre vatten där det är svårt att lägga ut det långa kryssben som Neapelbanan kräver.

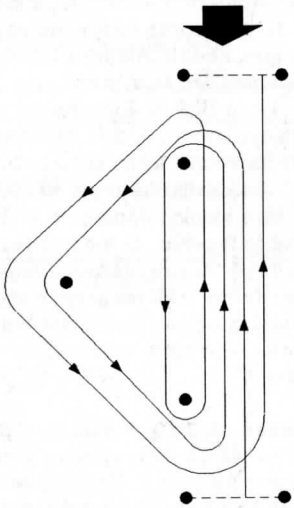


Fig 5. Travemündebana.

Byter man ut det sista slörvarvet på Hellerupen och i stället seglar ett extra länsvarv kallas banan Long Beach, se fig 3.

Vi övergår nu till de banor som har friliggande start och mållinje. Kielbanan, fig 4, motsvarar Neapel med ett slör- och ett länsvarv. Travemündebanan, fig 5, är lik Hellerup och har alltså 2 slörvarv medan Los Angeles , fig 6, motsvarar Long Beach med sina två länsvarv.

De olika typerna av banor ger naturligtvis olika långa banben om totallängden ska vara samma. Neptunkryssarna ska segla banor som är 10 distansminuter vid mästerskapsseglingar vilket betyder att om man seglar en Neapel eller Kielbana ska kryssbenet vara 1,85M. För Long Beach och Los Angeles ska kryssbenet vara 1,35M och för Hellerup och Travemünde endast 1,30M. Vi syns på några av banorna i sommar! Vilken var det nu som var vilken???

Marie-Louise o Anders i S-239 "Banana Split"