Nepparnytt

Nummer 3 år 2012
Årgång 38

Ordföranden har ordet!

Målet med segling?

Seglare vad vill ni egentligen? Många vill uppleva nå´t häftigt, segla fort, plana med topphissad spinnaker, hänga och bli våt, andra vill uppleva vår fina skärgård. Segla solokör då det är svårt med gastar. Stor semesterbåt som många har, då blir det SRS. Storbåt, höga kostnader för nya töj och optimering av skrov och rigg.

Tyvärr så blir det inom en överskådlig framtid inga nya klasser som kan samla deltagare och få SM-status. SRS-kappseglingar har en mycket stor funktion att fylla men blir aldrig riktigt rättvist då man ej startar samtidigt och är på banan på olika tider, förutsättningarna förändras speciellt vid långa seglingar.

Personligen sätter jag bankappseglingen med en-typ som nummer ETT. Starten, rundningarna, trimmet, båthanterandet med snabba spinnakersättningar, vägval etc.

Vilken båttyp skall man välja om penningapåsen ej är för rund. Kölbåt med två ombord, trailerbar, liten segelyta och klassregler som i detalj styr utrustning, skrov och rigg, starkt klassförbund med SM-status. Möjlighet att campa under några dygn på sommaren. Vilken båttyp har allt detta???? Jo, vår Neppare.

/Nisse

Ordförande Nils Virving

I detta nummer

är vi glada och stolta att kunna presentera årets scoop inom segelsporten. Vi har en rykande färsk skildring från den första Neptunkryssarpokalen, som seglades 1942!! Författare är en av deltagarna - Ulf Freding - som dessutom vann den första delseglingen!

Därutöver kallelse till årsmötet, reportage och resultat från sommarens alla seglingar, den avslutande delen av Görans kanal-segling förra sommaren samt mycker mer.

Hoppas det kan ge lite seglingsglädje i höst-mörkret!

/Leif

Gefle Segel Sällskap

SM 2012 i Gävle

Årets seglingar om Svenska Mästerskapet i Neptunkryssare de 58:e i rak följd sedan 1945 gick i Gävle den 24 26 augusti i arrangemang av Gefle Segelsällskap. Den nedåtgående trend som finns i all kappsegling har tyvärr också drabbat Nepparklassen och endast 21 båtar var anmälda. Nu saknades av olika orsaker en del "säkra" båtar så omkring 25 borde det kanske ha varit men det är ändå en bit ifrån de 48 båtar som var med 1994 (och de 35 som var med då jag senast seglade SM i Gävle 1980).

Väderutsikterna för seglingarna såg inget vidare ut eller rättare sagt de var förfärliga. Prognoserna talade om massivt regn och total brist på vind. Regnet uteblev dock i stort sett helt och i stället fick vi faktiskt lite sol emellanåt. Vindarna blev också lite starkare än som förutspåtts även om de nog aldrig gick över 3 m/s vid något tillfälle. Att alla planerade 8 seglingar ändå kunde genomföras var en prestation av arrangörerna.

Nu över till seglingarna:

Första dagen bjöd på mycket svaga vindar med inslag av blekbälten och det kändes ibland rätt lotteribetonat. Speciellt vid kryssmärket låg stundtals stiltjebälten och kraftiga vindvrid. De som behärskade dessa

Foto: Mats Bernäng, Gävle

förhållanden bäst i den första seglingen var Rickard Holmlund och Anette Gibson i 240 som tog en säker seger före Petter Larsson/ Micke Sääf i 269 och Staffan och Birgith Eklund i 272. Största dramatiken i denna segling var nog att fjolårsvinnarna Rolf Erixon och Magnus Gustafsson i 205 blev påseglade av en babordsbåt på andra kryssen och fick nederdelen av genuan uppriven. De seglade dock vidare med sprucken genua (som tejpades ihop provisoriskt på andra länsen) och de kom i mål på 14:e plats.

Segling 2 var lika snurrig och vanns av 227 med Leif Bodinson/Anders Kling (som kommit på 19:e plats i första seglingen) före 272 och Göran Haglund/Per Sjöquist i 268. Notabelt här var att vinnarna från första seglingen nu kom först på 19:e plats!

Segling 3 spikades av verkliga veteraner Jerry Larsson och Lennart Hägre i 260 före M30-mästarna Totte Bergman/Daniel Ekstrand i 256 och med 205 som trea.

Efter seglingarna sökte fjolårsvinnarna Roffe och Magnus i 205 gottgörelse i första seglingen för att de utan egen förskyllan fått seglingen förstörd av en väjningsskyldig båt. Gottgörelse medgavs också och de fick en placering motsvarande medeltalet i dagens två andra seglingar. Roffe och Magnus som tidigare i år liksom förra året även vunnit SM i M22 och KM i A22 var därför åter med på banan ordentligt.

Dag 2 bjöd även den på lättvind även om det stundtals blåste lite mer ån dag 1. Även denna dag bjöd på stora omkastningar även om Roffe och Magnus nu alltmer började koppla greppet med spikar i både 4:e och 6:e seglingen. Även Staffan och Birgith visade fin lättvindsform och spikade 5:e seglingen. Nya på "topp 3-placeringar" var också Anders Hjelmblad/Ulf Tjernberg i 239 (3:a i segling 4), Stefan och Carina Fagerlund i 248 (2:a i segling 5), Björn

Roffe Plåt, S205 *Foto: Mats Bernäng, Gävle*

Karjel/Malin Göransson i 222 (3:a i segling 5) samt Christer och Myran Olsson i 228 (3:a i segling 6).

Läget inför **dag 3** var nu att 205 hade en liten ledning med 14 poäng före 272 och 260 som bägge hade 17 poäng. Även om Roffe och Magnus alltså hade ett lite övertag så var det långtifrån klart. Fjolårsmästarna visade dock än en gång sin klass genom en spik och en 2:a och blev klara mästare i år också. 272 hade åter en bra dag med en spik och en 5:a vilket medförde en silvermedalj. 260 hade dock en mindre lyckad dag men lyckades ändå

Svenska mästare i Neptunkryssare 2012: Rolf Erixon och Magnus Gustafsson

rädda hem en bronspeng till Nynäshamn. Nya på "3 i topp" sista dan var gamle starbåtsmästaren Börje Larsson med Martin Svenzon som besättning som kom 3:a i sista seglingen.

Notabelt är att förutom Staffan och Birgith i 272 (som hade en 10:a som sämsta placering) så var samtliga i startfältet nere på den bakre halvan i resultatlistan i åtminstone en segling vilket väl måste vara rätt unikt och visar vilka svårseglade förhållanden som rådde.
Stort tack till arrangörerna Gefle Segelsällskap som gjorde ett fantastiskt jobb och lyckades få till ett trevligt arrangemang och så långt möjligt rättvisa förhållanden på banan.

S 268 Göran Haglund

Staffan och Birgith Eklund fick bl a ta emot det nyinstiftade "Doppingens minnespris" till bästa mixade besättning.

Foto: Linda S Gunnarson, Gävle (även ovan)

NEPTUNKRYSSARPOKALEN 2012 i Nynäshamn - 100 år sedan OS-seglingarna 1912

S 39 Tonita paraderar framför alla klassiska jakter.

Då var det dags att få segla i Nynäshamn, troligen 2000-talets förnämsta regatta?

Klassiska båtar så långt man kunde se, och nästan bara träbåtar med undan tag för 14 plastic i Nepparklassen och några modernare 6:or vid NSS hamn. Lennart Hägres fina träbåt Doppingen nr 200 samt 39:an Tonita och 78:an Cici (tre trä) deltog också i Neptunkryssarpokalen.

Efter lördagens c:a tre timmar långa distanskappsegling som började med länsstart och nästan en timmes läns så passerade 228 först rundningsmärket syd Löviks norra häll tätt följd av 39:an, några båtar valde at kryssa ut mot Mysingen och andra väster ut mot Järflotta, Leif i 227 i Blå af avund valde det senare spåret och fick en knapp ledning vid kryssrundningen på Gårdsfjärden före jagande Tonita som seglat i mitten, och Lennart i Doppingen som valde Mysingspåret. Under slör/halvvind med mot Valsviken kunde Lennart effektivt segla till ledning genom en fin underbåge med mindre störda vindar från land, Lennart i Doppingen höll undan ända in i mål. 2:a 227 och 3:a 39.

Efter målgång blev det väntan på andra start för Neptunkryssarna, de andra klassiska båtar seglade samma distansbana som vi nyss gjort. Vi mötte hela armadan på kryssen och nu kunde neptunkryssarbesättningarna följa seglingarna från "första parkett".

Båtar från förra sekelskiftet var med och seglade och nyare, X fenkölsracer, "skumslev" A22, SK15, SK30 samt flera större skärgårdskryssare upp till 95 m^2, R-båtar av olika storlekar bland annat

R12:an Heidi från Tyskland, kustkryssare m.m. Mycket sevärt.
Exempel på kända deltagande båtar:
Rush V, S24, med Jerry Larsson vid rodret, SK30 163 Pani, den enda Erik Nilsson-ritade skärgårdstrettian som finns kvar i Sverige, de övriga exporterades.

Den nybyggda och spetsgattade SK 30:an G300 KAA bygd av Thomas Larsson (den som vi för övrigt fick se under byggnation vid Neptunkryssarförbundets studiebesök för något år sedan).

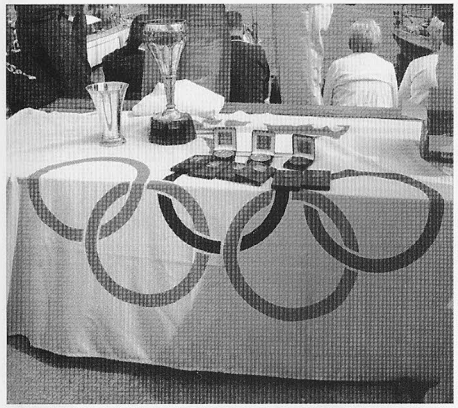
10:an Aaworyn S3 och många andra skönheter.
Mycket sevärt.
2:a Köret blev en kryss-länsbana. Vinden hade nu vridit mer mot väst. Tigth segling i rätt friska vindar. 268 Göran Haglund som går bra i frisk vind kom först i mål, tyvärr hade 268 dock tjuvstartat! 1.a kom 228 Christer med gasten Charlie, 2:a åter Leif nr 228 i Blå. 3:a 222 Björn Karjel i Belle Amie.

Efter seglingarna så samlades de 17 Neptunkryssarna på strategisk plats mitt i smeten, snacka om PR.

1000-tals besökare strosade runt och tittade på alla flytetyg i den för jubileet utbyggda hamnen.

Vi prånglade ut alla överexemplar av de senaste årens Nepparnytt, det ger förhoppningsvis ett intresse för presumtiva neptunkryssarseglare. (Vi har redan räknat in en ny neppeägare som fick inspiration av trailerbarheten vid regattan)

Start i tredje seglingen - Bedarön Runt på söndagen.



Det eleganta prisbordet gjorde att man fick en riktig OS-känsla!

3:e start på söndagen - Bedarön Runt.
Friska vindar med kryssstart mot södra udden på Yttre Gården, sedan en kort halvvind med efterföljande läns norrut väst om Tattran vidare mellan Sandskär och Lindskär, fältet var väldigt samlat med undantag av 39:an, 243 och 78:an som kommit på efterkälken.

Men vid rundningen vid kummeln Finnhällorna var hela fältet samlat och 243 lyckades genom en väl genomförd rundning segla upp till 6:e plats. Bra jobbat ! Vi i 39:an rundade i stort sett samtidigt men valde fel sida på kryssen och kom på 14:de plats. Göran Haglund i 269 Sjöfröken seglade strongt och blev etta i denna delsegling, Leif abonnerade åter på andraplatsen, trea 269 Petter i Iz-Iz.

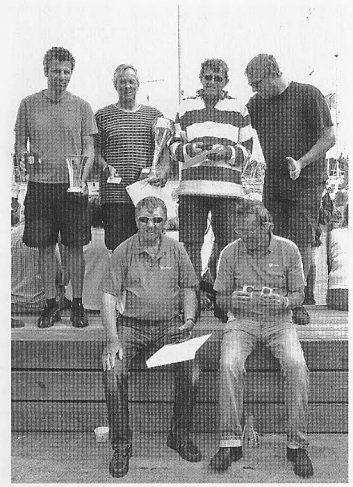
Grattis till 227 Leif och Anders som segrade i regattan.

Bra arrangemang av Nynäshamns Segelsällskap och andra medarrangörer, med närhet till restauranger, uppträdande m.m. under dessa seglingsdagar bidrog starkt till ett trevligt seglarminne. Vi hade också förmånen att få segla en uppvisningssegling (tune-up) under fredagen väldigt nära publiken i hamnen.

Deltagandet på Neptunkryssarpokalen tyckte nog alla var toppen kan man tänka, dessutom bra väder och vind, kul att träffa Er alla.

Till sist: " en hälsning till alla Gastar, ni gör ett värdefullt jobb ombord "

Gasta Vackert ! Kjell Gustafson



Medaljörerna: Ovan från vänster Anders Kling och Leif Bodinson S227, Lennart och Andreas Hägre S200 och sittande Nisse Virving och Björn Ribbhagen, S265.

SM Gävle

Antal startande: 21

Plac.	Båt	Rorsman / Gast	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Segl. 6	Segl. 7	Segl. 8	Totaltpoäng
1	205	Rolf Erixon / Magnus Gustafsson	4	5	3	1	12	1	2	1	17
2	272	Staffan Eklund / Birgith Eklund	3	2	10	2	1	9	1	5	23
3	260	Jerry Larsson / Lennart Hägre	4	4	1	6	18	2	13	8	38
4	256	Totte Bergman / Daniel Ekstrand	10	13	2	4	8	10	6	2	42
5	228	Christer Olsson / Myran Olsson	9	7	6	5	5	3	12	11	46
6	269	Per-Arne Larsson / Mikael Sääf	2	8	17	8	9	5	3	12	47
7	248	Stefan Fagerlund / Carina Fagerlund	6	12	14	11	2	8	8	4	51
8	239	Anders Hjelmblad / Ulf Tjernberg	15	10	5	3	4	12	OCS	7	56
9	265	Nils Virving / Björn Ribbhagen	11	11	4	7	11	4	18	14	62
10	227	Leif Bodinson / Anders Kling	19	1	9	9	13	18	5	9	64
11	268	Göran Haglund / Per Sjöqvist	16	3	15	15	7	20	4	6	66
12	264	Börje Larsson / Martin Svenzon	13	14	18	13	6	13	10	3	72
13	240	Rickard Holmlund / Anette Gibson	1	19	11	16	17	7	7	15	74
14	222	Björn Karjel / Malin Göransson	18	9	7	12	3	11	15	18	75
15	266	Björn Bostedt / Ulf Pettersson	20	6	16	18	19	6	11	10	86
16	243	Tomas Sundholm / Mats Lööf	7	17	8	14	15	16	14	13	87
17	39	Kjell Gustafson / Bengt Ström	5	20	12	10	20	15	9	19	90
18	244	Gustaf Sjöberg / Erik Sjöberg	17	16	13	20	10	14	20	17	107
19	246	Daniel Skaborn / Jakob Viketoft	8	15	21	19	16	19	17	20	114
20	232	Lars Hedblom / Bert Johansson	12	18	19	17	21	17	16	16	115
21	231	Claes Laurent / Anders Thalén	21	21	20	21	14	21	19	DNF	137

Båt 205 fick gottgörelse i segling 1

Pokalen Nynäshamn

Antal startande: 17

Plac.	Båt	Rorsman / Gast	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Totaltpoäng
1	227	Leif Bodinson / Anders Kling	2	2	2	6
2	200	Lennart Hägre / Mikael Hägre	1	5	9	15
3	265	Nils Virving / Björn Ribbhagen	4	7	5	16
4	239	Anders Hjelmblad / Ulf Tjernberg	5	4	8	17
5	269	Per-Arne Larsson / Mikael Sääf	7	9	3	19
6	266	Björn Bostedt / Ulf Pettersson	10	6	4	20
7	222	Björn Karjel / Lars Carlsson	6	3	13	22
8	228	Christer Olsson / Charlie Edlund	9	1	15	25
9	243	Tomas Sundholm / Mats Lööf	8	13	6	27
10	39	Kjell Gustafson / Bengt Ström	3	11	14	28
11	260	Niklas Åhlander / Antero Aro	12	8	11	31
12	268	Göran Haglund / Per Sjöqvist	13	OCS	1	32
13	240	Rickard Holmlund / Pontus Holmlund	14	12	7	33
14	245	Valter Saaristu / Roger Månsson	15	10	12	37
15	234	Hans Eriksson / Peter Degerfeldt	11	DNS	10	39
16	78	André Lindström / Andreas Granlund	16	14	16	46
17	274	Jan Detthoff / Lars Carlsson	17	DNS	17	52

Kallelse till Neptunkryssarförbundets årsmöte 2012

Härmed kallas medlemmarna i Neptunkryssarförbundet till årsmöte.

Tid: Lördag den 24 november kl 13.00
Plats: Upsala Segelsällskap (USS), Skarholmen, Uppsala

Dagordning:

1. Mötets öppnande
2. Godkännande av mötets utlysande
3. Upprättande av röstlängd
4. Fastställande av dagordning
5. Val av justeringsmän och rösträknare
6. Val av mötesordförande och mötessekreterare
7. Verksamhetsberättelse och ekonomisk rapport
8. Revisionsberättelse
9. Ansvarfrihet för styrelsen för verksamhetsåret
10. Val av funktionärer:
    a) Ordförande på ett år
    b) 4 styrelseledamöter på ett år
    c) 2 styrelsesuppleanter på ett år
    d) 1 revisor och en revisorsuppleant på ett år
    e) 3 ledamöter till tekniska kommittén på ett år
    f) 1 representant till seglardagen
    g) Redaktionsledamöter till NepparNytt
    h) Valberedning
    i) 1 PR-ombud
11. Budget för kommande verksamhetsår samt fastställande av medlemsavgift
12. Kommande seglingar
13. Motioner
14. Utdelning av priser och förtjänsttecken
15. Övriga frågor
16. Mötets avslutande

Fullmakter ska vara inlämnade till styrelsen senast 15 minuter före årsmötets start.

Välkomna! *Styrelsen*

Tekniska Kommittén

Här presenteras de motioner som lämnats in till Tekniska Kommittén och som kommer att behandlas på årsmötet.

Motion 1: Inlämnad av: TK och Stefan Glaas

Tillåt genua med trådar av polyester, armid, kolfiber (mylarsegel).
Motivering: Få ett segel som får en längre livslängd av prestandan av seglet

TK´s rekomendation: Tillstyrks
Ett provsegel har används under året och visar att seglets prestanda ej har förbättrats jämtemot dacronsegel.
En diskussion under behandling av denna motion om vad som kan tillåtas. Allt eller endast vissa material av trådar.

Se även separat artikel på sidan 15 respektive 16 om utvärderingen av provseglet och segelmakarnas synpunkter.

Motion 2: Inlämnad av: TK

Tillåt lösfotat storsegel.
Motivering: Blir ett lättare segel att trimma. Kan bli billigare när man köper nytt storsegel.

TK´s rekomendation: Tillstyrks
Ser ingen höjning i prestandan av seglet p.g.a att tillåta lösfotat storsegel.
Regeln ska skrivas så att seglet ej får hänga ned långt under bommen

Motion 3: Inlämnad av: TK
Tillägg i byggnadsbeskrivning att Iroko får användas där det står att Ek ska användas idag.
Motivering:
Det börjar bli svårt att få tag i bra Ek och det är svårt att limma ek.

TK´s rekomendation: Tillstyrks
Iroko har samma egenskaper som Ek och flera klassförbund har gjort samma ändringar i sina klassregler.

Motion 4: Inlämnad av: Lars Hedblom

Bättre förklaring av definition av GPS enligt regel C3.1 (b) (viii) och C3.2 (b) (ii).
Motivering:
Här kommer ett förslag på ändring av klassreglerna Del II Avdelning C3.1 (b) (viii) och C3.2 (b) (ii). Det dyker upp mer och mer GPS-baserad elektronisk utrustning på marknaden. Detta innebär att vi behöver definiera vad GPS är för något, eller specificera vilka GPS-baserade instrument som får användas.

Speedpuck från Velocitek är ett exempel på logg/kompass som är GPS-baserad. Är den att betrakta som GPS enligt klassreglerna? Jag tycker inte det! Ett annat exempel från samma firma är Prostart som har samma funktionalitet som Speedpuck men dessutom kan ge avstånd till startlinjen, vilket jag tycker är mer tveksamt.
Mitt förslag är att TK antingen definierar vad som menas med GPS, eller att man godkänner specifikt vilka instrument man får använda. Detta bör kunna göras löpande genom supplement till Klassreglerna eftersom teknikutvecklingen går så snabbt framåt och inte endast då det är regelår. Ett förslag till ändring är att det är tillåtet att använda GPS-baserade instrument som inte ger avstånd till inlagt läge eller position vid bankappsegling. D.v.s. de som endast ger kurs/kursändring och fart.

TK´s rekomendation: Tillstyrks
Ändring av klassreglerna C3.1 (b) (viii) till GPS som visar position eller med hjälp av positionsangivelse kan räkna ut avstånd från båten till ex märke, endsat tillåten vid distanskappsegling, ej bankappsegling .

Motion 5: Inlämnad av: Stefan Glaas

Hängband ska tillåtas för gasten.
Motivering:
Säkerhet, gasten sitter säkrare i byig vind. Rättvisa, dagens reglemente gynnar gastar med långa och starka armar som håller i backstagen.

TK´s rekommendation: Avslag
Om gasten får använda hängband får tyngre gastar en fördel i hård vind.

Motion 6: Inlämnad av: Stefan Glaas

Inga fall eller andra föremål ska få dras genom mastens botten in i ruffen.
Motivering:
En extrem och krånglig installation som få kan montera. Försvårar på- och avmastning samt ger en otillbörlig fördel med ett lägre luftmotstånd.

TK´s rekommendation: Avslag
TK anser att luftmotståndet inte är en otillbörlig fördel.

Motion 7: Inlämnad av: Stefan Glaas

Förluckan ska tåla gasten vikt.
Motivering:
Säkerhet, gasten kan skada sig om han trampar genom förluckan och faller ner i förpiken.

TK´s rekommendation: Avslag
Det finns en minivikt på förluckan, det är upp till var och en att se till att luckan fungerar tillfredställande.

Motion 8: Inlämnad av: Stefan Glaas

Träbåtar vars skrov har mättats med epoxi ska bära en straffvikt på 50 kg.
Motivering:
Rättvisa, dessa skrov suger inte åt sig vatten. En plastbåt tar upp ca 50 60 kg vatten i form av vattenmolekyler, (uppgift från Arne Olsen vid studiebesök). Detta även om botten behandlats med epoxi, vatten kommer ändå in via t.ex. kölsvinet.

TK´s rekommendation: Avslag
Det är tillåtet att epoxibehandla plastbåtar också.

Motion 9: Inlämnad av: Stefan Glaas

Plastbåtar ska få montera spant i skrovet.
Motivering:
Detta för att de ska få samma styrka i skrovet som de epoxiindränkta träbåtarna.

TK´s rekommendation: Avslag
Platsbåtens konstruktion är gjord utan spant och styrkan i en epoxibehandlad träbåt är inte möjligt att fastställa.

Motion 10: Inlämnad av: Stefan Glaas

Båtar med vita skrov ska vid SM bära siffror i fören för att lättare kunna identifieras vid tjuvstart.
Motivering:
Båtar med färgade skrov identifieras alltid medan båtar med vita skrov ofta kommer undan med sina regelbrott i starten.

TK´s rekommendation: Avslag
Enligt ISAF regulation 20 är ytan i fören reserverad för arrangören att ha reklam om dom så önskar.

Test av Laminatgenua

Iår så har S-269 använt en laminatgenua på prov för att se hur denna typ av segel uppför sig på neptunkryssaren.

Vi har även skickat in en del frågor till fyra segelmakare för att få deras uppfattning om detta. Deras kommentarer redovisas på de följande sidorna.

Våra uppfattningar angående laminatgenuan från 269

Den uppfattas som stelare än dacronen. Vi tyckte att den var lite svårare att slå med men man får testa in en bra teknik så fungerar det .

Det blir mycket veck på dacronen på den del som är akter om vanten men på denna så ser duken mycket men intakt ut.

Formen håller sig väldigt bra. Ser ingen skillnad från att vi började använda den i början av säsongen.

Det vi har sett är att på en del ställen så har mylarfilen släppt. Enligt tillverkaren så är det slitage från vanten. Vi har skydd på vanten men seglen är mycket känsliga för att man drar runt seglet med lite våld runt vanten.

Seglet kommer att finnas till hands under årsmötet för den som vill titta på det.

/Petter & Micke

Utvärdering av laminatgenua och lösfotad stor - enkätsvar från fyra segelmakare

Detta är de frågor vi ställde till segelmakarna angående skillnader mellan dacron genua och olika typer av laminatgenuor:

- Prestandan = hur bra seglen håller formen, töjning m.m
- Livslängd = Hur bra seglen håller för slitage, nötning m.m
- Pris = Prisskillnad på de olika varianterna av segel

Vi ställde även frågan om hur de uppfattar skillnaden mellan lösfotat storsegel kontra icke lösfotat storsegel.

1. Svar angående Genua.

Doyle Sails

Dacronsegel

Prestanda

Prestandan på dacronsegel skiljer givetvis med material och skärning, men generellt sett är formen markant förändrat efter ett "normalt" SM, främst då akterliket tagit stor skada och fått en tydlig "hook". Dacronsegel har sämst prestanda av de dukar vi har tillgång till idag.

Livslängd

Livslängden på ett dacronsegel kan anses väldigt lång om man räknar tiden som seglet faktiskt går att använda utan att det faller i bitar. Om man istället anser livslängd vara hur länge seglet håller formen så pratar vi om 2-3 dagar med bansegling. Främst då den hårdvalsade segelduk som används till one design klasser tar mycket skada av slitaget mot riggen.

Pris

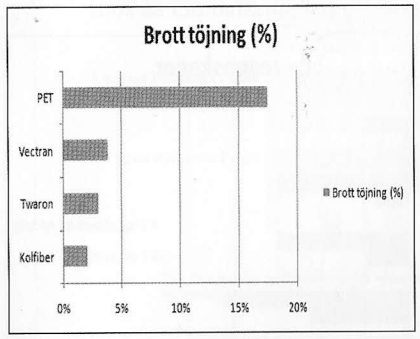
Det billigaste allternativet vid inköp av segel mycket beroende på att dacron oftast används i cross cut skärningar som sparar mycket tid i produktionen. Seglens begränsade formlivslängd gör dom dock till dyraste per seglad sträcka

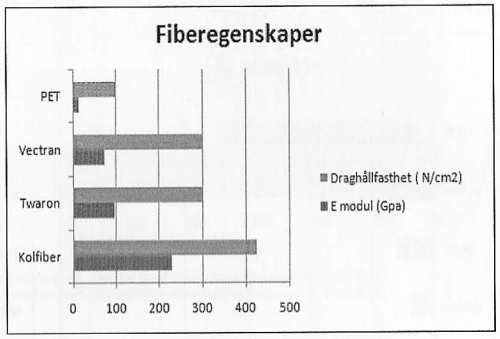
Segel med trådar av Polyester

Prestanda:

Polyester får anses som en "seg" fiber då den töjer sig mer än 15 % innan den faktiskt brister. Detta gör att formen laminatsegel av polyester kommer förändras när den

utsätts för belastning. Med tiden kommer fiberns "minne" tröttas ut och där med har seglet töjt sig permanent, Varpå prestandan försvinner . Dock håller Laminatsegel i polyester håller formen markant bättre än dacron i cross cut skärning, främst då laminatets fibrer är lagda i belastningens riktning. Detta gör att dessa segeldukar inte behöver hantera den diagonala töjningen som uppstår i dacronsegel vilket gör att de håller formen bättre.





Livslängd

Livslängden beror främst på hur ofta seglet uttsäts för krafter som är i närheten av fiberns brottgräns. fibern töjer sig relativt mycket innan den brister och i längden kommer seglet töja sig varpå livslängden kan anses slut.

Pris

Endast något över radiell dacron, materalen kostar ungefär detsamma per meter men olika produktionsmetoder för polyester i laminat något dyrare än dacron.

Segel med trådar av Armid

Prestanda

3 ggr starkare än polyester och med 9 ggr stummare gör att dessa segel håller formen större delen av sin livslängd.

Livslängd

Armidfiber är en grupp av fibrer där Kevlar, Twaron & tecnora är de vanligaste varunamnen. Samtliga har lite olika egenskaper i fråga om UV motståndskraft, flex, och styrka. Akilleshälen för denna fibergrupp är UV ljus. Med Armidfiber är det möjligt att bygga segel som tål höga laster och hantering fram till den punkt då solen brutit ner fibern, denna tid beror i sin tur på dukleverantörens val av filmer och limmer samt deras förmåga att hindra UV strålningen från att når fibern.

Pris

Ca 20-30% högre än Dacron

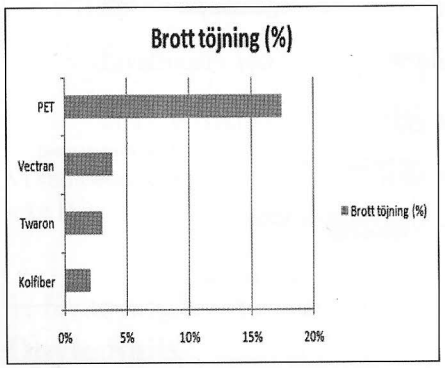
Segel med trådar av Kolfiber

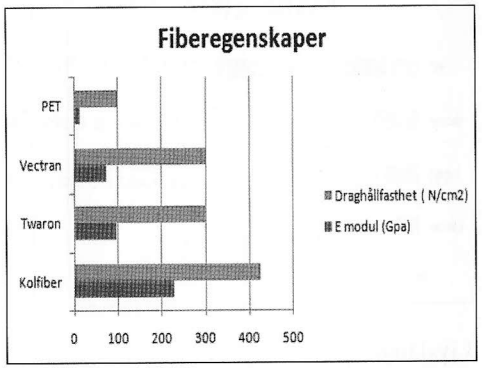
Prestanda

Mer än 4 ggr starkare än polyester och dubbelt så stum som Armid gör Kolfiber till den stummaste fibern som vi använder för segel idag, det betyder att dessa segel inte kommer töja sig och förlora formen.

Livslängd

Kolfiber lider av att den är känslig mot hantering och fysisk misshandel så som





fladder och slitage mot rigg. Detta problem löser man genom att blanda kolfiber med armidfiber för att skapa ett segel som är både stumt och hållbart.

Pris

CA 30-40 % högre än dacron

Gransegel

Dacronsegel

Prestanda 6
Livslängd 2
Pris Faktor 1,0

Segel med trådar av Polyester

Prestanda 8
Livslängd 4
Pris Faktor 1,15

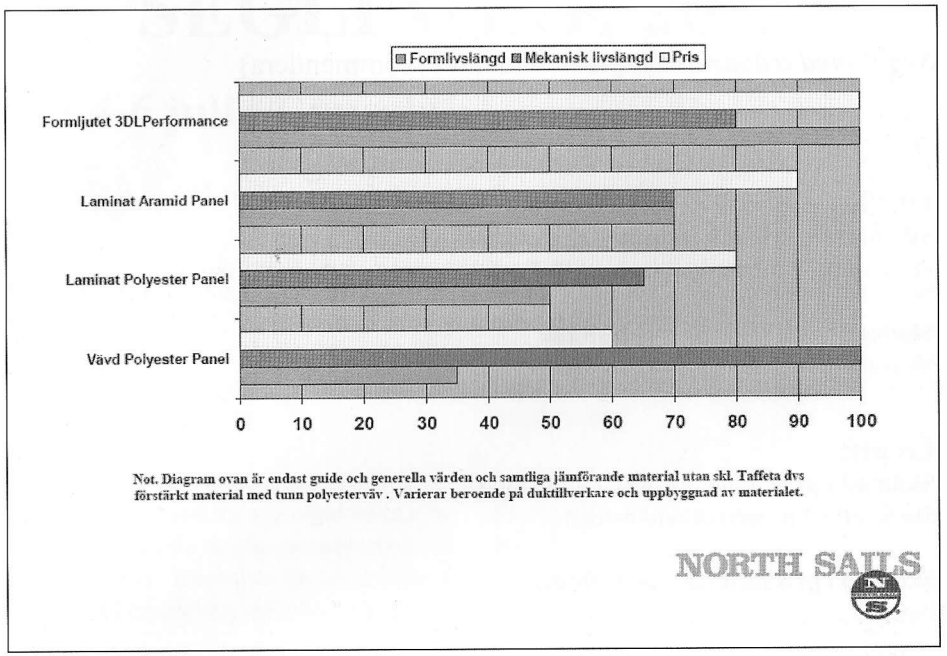
Segel med trådar av Armid

Prestanda 10
Livslängd 6
Pris Faktor 1,3

Segel med trådar av Kolfiber

Prestanda 10
Livslängd 7
Pris Faktor 1,3

North sails



Next sails

Dacronsegel

Prestanda; *En till två säsonger.*

Livslängd; *En till två säsonger...*
Pris; *Faktor 1,0*

Segel med trådar av Polyester

Prestanda; *Otroligt bra!*
Så länge trådarna är hela så är formen stabil.
Livslängd; *Detta är egentligen helt i individuellt,* ***fladder,*** *samt felskotat dvs man skotar alldeles för hårt då håller det inte. Hur man handhar seglet, så är man rädd om seglet så håller det.*
Men det får inte sitta uppe inrullat när man lämnar båten, utan att man har ett rullkapell på. Då går det fort, men detta gäller även för dacron.
Pris, *Faktor 1,2*

Segel med trådar av Armid (inte att rekommendera)

Segel med trådar av Kolfiber (inte att rekommendera)

2. Svar angående lösfotat storsegel

Doyle:

Skillnad i prestanda lösfotat / ej lösfotat:
Prestandan är oförändrad men ett lösfotat storsegel är lättare att trimma

Skillnad i pris lösfotat / ej lösfotat
Vi skulle kunna sänka priset ca 200 kr

Gran:

Skillnad i prestanda lösfotat / ej lösfotat:
Större effekt på uthalet om lösfotat.

Skillnad i pris lösfotat / ej lösfotat:
Ingen

Next:

Skillnad i prestanda lösfotat / ej lösfotat;
Jag svarar, ingen skillnad, men det är lättare för segelmakaren att sy lösfotat. Men om man pratar med andra segelmakare så har dom nog en uppsjö av argument...

Skillnad i pris lösfotat / ej lösfotat*; Samma pris.*

Båtar till salu:

Neptunkryssare 255 till salu
Michael Burman 070-605 39 77 eller 0910-780488

Efterlyses:

En tysk ägare till neppare S173 vill gärna ha mer uppgifter om båten och tidigare ägare. Om någon sitter inne med information så kontakta:

Hans A. Gugelmann hans@gugelmann.de
> Galina Rosenbaum
> Ernst-Lehmann-Str.6
> 88045 Friedrichshafen
> Tel. +49(0)176-32510855
> Tel. +49(0)176-25068697

SEGLINGAR 2013

SM 4-6 juli i Uppsala

Planeringen av SM-seglingarna pågår för fullt.

Här hos Ekolns Segelklub,.ESK, som fyller 100 år 2013. Rregattan kommer därför att benämnas Ekolns Segelklubbs Jubileumsregatta och omfatta SM för Neppare och Mälarbåtar.

Vi räknar med att genomföra SM- seglingarna 4-6 juli med tre seglingar 4e och 5e juli och två den 6e. Seglingarna kommer att bestå av kryss - länsbanor. Onsdagen den 3 planerar vi en segling inför SM. Exakt hur den kommer att se ut är inte klart. På något sätt ska den hänga ihop med jubileumet.

Regatta middag efter avslutade seglingar och prisutdelning på lördag kväll.

Har ni önskemål på arrangemanget kontakta då gärna mig.

Ragnar Jalakas
Eskaderchef
Ekolns Segelklubb

Neptunkryssarpokalen 10-11 aug i Sundsvall

Neptunkryssarpokalen i Sundsvall den 10-11 augusti 2013! Det blev spikat i september.

Mycket välkomna alla!

Thomas och jag har åkt söderut nu i många år så nu är det "pay back time". Vi hoppas på rekordstort fält och vi ska göra allt för att det ska bli ett toppen-arrangemang. Pokalen seglas i samband med Vindhemsregattan och Lunkentuss-seglingen. En segling som vi också seglar om.

/Björn K

Neptunkryssarpokalen nr VIII. "Eric Hällström Minnespris", ständigt vandrande.

Något om Neptunkryssarpokalen nr 1, 1942

Det börjar 1938 på hösten. Lage Eklund hade lånat Sk 55 Eva en stor del av sommaren. Han tyckte hon läckte ovanligt mycket vid segling. Detta var samma år som Einar Palme och Lage E diskuterat lämplig båt för Einar P. Nu utvecklades en båt som till slut blev Nepparen.
Hösten kom och sedan ESK skaffat sin fina lyftkran, hyrde fader Sixtus plats för Eva och byggde sin egen slip.

Våren kom och jag skulle för första gången få vara med vid vårutrustningen. Min uppgift blev att skrapa bort allt löst i botten. Vad hände? Jo, skrapan for rakt genom bordläggningen i spunningen. Mahognyn hade frusit sönder. Tur att det inte hände när Eva låg i sjön.
Båten blev nu stående på land till dess fader Sixtus med goda vännen Sven Thorells hjälp fick tag på hans släkting som varit timmerman på fullriggare. "Gubben Olsson" tog några mått, sågade till bitarna och det passade trots alla vinklar i det närmaste perfekt på en gång. Endast små justeringar behövdes.

Eva blev liggande på land till våren 1942 då hon var färdig för sjösättning.

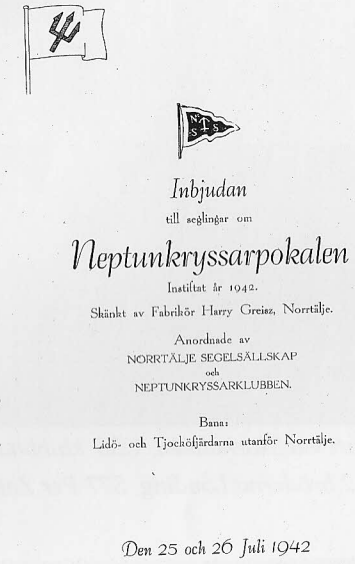
Junioravdelningen i USS var vana vid att Eva alltid var moderfartyg då juniorbåtarna så behövde. Fader Sixtus skötte juniorerna med både stränghet och noggrannhet. En junior sa en gång "Ja, nu ?? slipat men jag ger mig f-n på att Sixtus inte är nöjd ändå". Under åren 1939-41 gastade jag åt Arne Brandt på hans neppare nr 6 Daina som hade varit USS lottbåt 1939. Även 1940 års lottbåt blev kvar i USS, mycket för att vår dåvarande ordförande gick i borgen för grabbarna.

Ulf Freding med den första Neptun-kryssarpokalen som på Ulfs initiativ åter skänkts till klassen av Per Zaines söner.

1942 års lottbåt, nr 23, var vi ett gäng juniorer som hjälpte till med lottförsäljning och skötsel av åten där den stod på land utanör Flustret i Uppsala.
För min del var jag heltänd på att sköta om den hela tiden. En dag hade styrelsen möte och diskuterade eventuellt deltagande i två kappseglingar i Norrtälje och i Sandhamnsregattan.
Man bestämde sig för deltagande i båda regattorna men vilken besättning? Efter mycket diskuterande tyckte majoriteten i styrelsen att två något äldre juniorer

skulle det vara och i så fall de som varit mest aktiva. Man valde Per Olov Agge och Ulf Jansson (senare Freding). Dessa bådas föräldrar började nu planera vad grabbarna behövde i matväg, kläder och övrig utrustning.

Per Olov som sommarjobbade hos USS-medlemmen Sven Wolrath på Ramsta Årby Säteri. Sven W var av den gamla stammen. Det var uppställning varje morgon där var och en tilldelades sitt arbete för dagen. Per Olov skulle gå på den ena sidan av dyngkärran och sprätta dynga. Han hatade jobbet och visste inte till sig. En dag kom Wolrath ridande, sa åt Per Olov att snarast ringa sin pappa, vilket ha i glädje att slippa dyngan gjorde så fort han kunde. Han blev glad över vad som bestämts angående lottbåten och visste inte hur fort han skulle ta sig hem.



Inbjudan
till seglingar om
Neptunkryssarpokalen
Instiftat år 1942.
Skänkt av Fabrikör Harry Greiez, Norrtälje.
Anordnade av
NORRTÄLJE SEGELSÄLLSKAP
och
NEPTUNKRYSSARKLUBBEN.
Bana:
Lidö- och Tjocköfjärdarna utanför Norrtälje.
Den 25 och 26 Juli 1942

Under tiden grejades båten färdig. Birger Pettersson hade beställt ett antal segel av i prima engelsk bomull av Örtengrens segelmakeri för Neptunkryssarklubbens räkning. Ett sådant fick USS köpa till lottbåten. Segeln skulle hissas enligt "äldre gubbars" anvisning. Deras anvisning var jag inte nöjd med. "Jag skall be Knutte (Freding) instruera dig", sa fader Sixtus. Knutte (=morbror), gammal A22-seglare i ESK visade mig hur seglen skulle sträckas. Vilken skillnad på en gång!

Nu var det dags att bära ombord allt som skulle med, kläder, mat mm. Bland annat två dynor från Eva, passade nästan perfekt.

Så var det dags att ge sig iväg. Sten och Harry Bertze väntade på oss i Stavsund (före Skokloster) med Stens neppare nr 7 Margita. Färden blev söderut, Erikssund, Skokloster, Sigtuna, Tärnsund och övernattning vid Almare stäket. Broöppning, vidare över Görväln, Nockeby bro, Liljeholms bro och därefter slussen. Nu bar det ut i saltsjön, förbi Waxholm, norrut förbi Furusund och till slut Gräddö. där vi skulle sälja lotter innan vi dagen efter räknade med att komma till klubbholmen Flaten. I Gräddö glömdes spritköket på på grund av lottförsäljningen och maten blev vidbränd.

När vi kom till Flaten blev vi fundersamma över de fint klädda och förnäma Nepparseglarna, bland annat från KSSS. Hur skall vi "ungtuppar" klara oss mot dem? Vi skall förhoppningsvis inte vara alltför lång efter hoppades vi. Vi får väl se i morgon.

Start vid Skarholmen, USS klubbhamn. 1940-tal. S111 Ulf Freding, S42 bröderna Landing, S77 Per Zaine och S78 Sten Bertze m fl.

Kappseglingsdagens morgon, en vind på 5-6 sekundmeter. Starten blev en sydvästlig slörbog mot Enskärspricken. Sten bra i starten, vi inte sist men bra nära. Vi hängde med de andra och diskuterade kommande kryssbog. Den väg vi talade emellan oss om var full av grund på ca " -1 meters djup, utan tvekan den snabbaste vägen. Skulle vi chansa eller? Vi skämtade och sa oss klara grunden om vi passerade på en vågkam. Jo, vi vågade till slut. Det visade sig vara snabbaste vägen och inga grund låg i vår väg.

Helt plötsligt låg vi först. Sten upptäckte vår manöver och följde efter. Han slog i ett kör då vi försökte bevaka vår ledning. Med lite större erfarenhet tog han in på oss, men för varje slag blev vi också mer och mer säkra.

Vi hade tur för inga grund låg i vår väg med den fördelen att i första seglingen blev vi etta. Sten tvåa. Birger Pettersson trea, Sigfrid Törnqvist fyra, Olof Lilja femma och Harry Greitz sexa.

I mål kom vår ordförande Gösta Söderberg för att gratulera, men hutade åt oss för att riskera lottbåten som vi gjort. Vi var lite kaxiga och svarade "Det gick ju bra, det är huvudsaken".

Vad de övriga konkurrenterna sa vet vi inte. Den enda som yttrade sig var Birger P. Han sa bara "Ja, dom där seglen skulle jag egentligen ha haft".

Dag två seglades samma bana men i omvänd riktning. Vinden hade nu ökat till 9-12 m/s och var västlig. Vår start blev bättre än gårdagens men Sten var som vanligt först av alla.

Alla Nepparna var mycket jämna. Vi låg tvåa hela tiden. Harry Greitz gick bättre i dag och kom trea. Birger P "GävlePelle" fyra, Sigfrid Törnqvist femma och Olof Lilja sist.

Totalt vann Sten pokalen då hans sammanlagda tid var snabbast. USS lottbåt 1942 blev tvåa.

Intressant att båtarna överlag klarade andra dagens rätt hårda vindar så galant.

Efter denna regatta bar det av till Sandhamn för regatta där men det är en annan historia.

Ulf Freding, Uppsala 2012

Sten Bertze

Inför Neptunkryssarpokalen 1944 hade intresset växt till sig ordentligt och inte mindre än 18 båtar fanns på startlinjen. Ssegrade gjorde Per Zaine, USS, med "Lu-Lu" efter en hård duell med Sven "Sleven" Säfwenberg från Gefle SS med S24 "Sleven VI".

Nya körkortsregler för bil (B-behörigheter)

Riksdagen har beslutat om nya bestämmelser på körkortsområdet. En av förändringarna är att det blir möjligt att köra tyngre fordonskombinationer med B-körkort. De nya reglerna införs den 19 januari 2013.

Kravet på att släpfordonets totalvikt inte får överstiga dragfordonets tjänstevikt tas bort. B-behörighet kommer fortfarande att ge rätt att dra ett lätt släpfordon som väger högst 750 kg i totalvikt, men även tyngre släp än 750 kg totalvikt (till exempel 1 500 kg), förutsatt att dragfordonets och släpvagnens sammanlagda totalvikter inte överstiger 3 500 kg.
Behörigheten B kommer även i fortsättningen att ge rätt att köra tre- och fyrhjuliga motorcyklar. Behörigheten A, om den tas efter den 19 januari 2013, kommer inte att ge rätt att köra fyrhjuliga motorcyklar.

En speciell variant av körkortsbehörigheten B införs utökad B-behörighet(Utökad B-behörighet gör det möjligt att köra fordonskombinationer där bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt är högst 4 250 kg.
För att få utökad B-behörighet kommer det att krävas att föraren genomgår ett särskilt körprov. Du kan även göra körprov för utökad B vid samma tillfälle som det vanliga körprovet för B. Körprovet genomförs då i två delar, den första delen innehåller körning med enbart en bil och den andra innehåller körning med tillkopplat släp. Både kunskapsprovet och körprovets första del (för B-behörighet) måste vara godkända för att du ska få gå vidare och genomföra den andra delen.
Åldersgränsen kommer att vara 18 år. Utökad B-behörighet kommer att markeras på baksidan av körkortet med villkorskod 96.

Viktigt att ta hänsyn till dragbilens begränsningar (Det är viktigt att komma ihåg att bilens maximala släpvagnsvikt också gäller som begränsning. Med det menas de tekniska förutsättningar som din bil har, till exempel bilens dragkula.
Mer information om hur tung släpvagn din bil får dra hittar du på Transportstyrelsen webbplats.

Att övningsköra(Du har rätt att börja övningsköra för den utökade B-behörigheten när du är 17 år och 6 månader.

Förändringar för behörighet BE(Körkort med behörighet BE som utfärdas från och med den 19 januari 2013 ger inte rätt att dra släp med en totalvikt över 3 500 kg. För att dra så tunga släp krävs då någon av behörigheterna C1E, CE, D1E eller DE.
Översikt över de nya behörigheterna (Pdf-fil, 85 kB, öppnas i nytt fönster).
För dig som redan har en B- eller BE-behörighet(Tänk på att om du redan har ett körkort med behörighet B eller BE, gäller de regler som fanns när du tog ditt körkort. En grundläggande princip inom körkortslagstiftningen är att du aldrig förlorar den rätt att köra ett fordon eller en fordonskombination som du en gång skaffat dig (under förutsättning att du inte får ditt körkort återkallat). Det innebär följande:

- Du som har tagit körkort med behörighet B före den 1 juli 1996 och haft det i obruten följd sedan dess har inte någon övre begränsning för vad din personbil får väga.

Körkort med behörighet BE som är utfärdat före den 19 januari 2013 ger fortsatt rätt att dra släp oavsett vikt.

Nu blir det alltså enklare att köra med släp -kan vi hoppas på fler seglare som åker till seglingar på annan ort?

Anandra på kanalen loggbok från en hemresa del 2

Text och foto: Göran Haglund och Ewa Haglund Toll

1/9 Borensberg Norsholm, 17 slussar, 26,0 nm
Besättningen var nu förstärkt med jobbbarkompisen Arne (visserligen grytgubbe men juste ändå). Vaknade till en dimmig morgon (vädermässigt alltså). Vår förra konvoj hade lämnat Borensberg redan på måndagen och den nya bestod bara av Anandra och en gammal engelsk plastbåt från 60-talet. Skepparen var på väg hem efter att under 3 månader ha gått genom Kielkanalen, rundat Brittiska öarna (via Caledonian Canal), seglat över Nordsjön och sedan via Trollhätte kanal och Vänern nu nått Borensberg. Nu hade han en gast med sig men en stor del av färden hade han seglat ensam.

Dimman lättade och vi gav oss iväg vid 9-tiden till den första slussen inne i Borensberg. Denna är en av de två slussar i kanalen som sköts med handkraft och Arne fick som yngste man i besättningen hjälpa slussvakten vid gångspelet. Nivåskillnaden i denna sluss var docl inte mer än 0,2 m. Sen följde en lång sträcka med 7 fjärrstyrda broar innan lunchstopp i Ljungsbro och godisproviantering på Cloettafabriken (4-5 kg vilket precis räckte resterande resan hem).

På eftermiddagen följde en rad slussar som avslutades med den berömda slusstrappan i Berg (7 slussar) ner till sjön Roxen. Här tog det lite längre tid än beräknat efter det att det blivit strömavbrott två gånger och slussportarna inte kunnat öppnas. Över Roxen blev det motor i brist på vind och efter en sista slussning i Norsholm blev det dags för natthamn. Dagen avslutades med ärtsoppa, plättar och varm punsch!

Per till rors

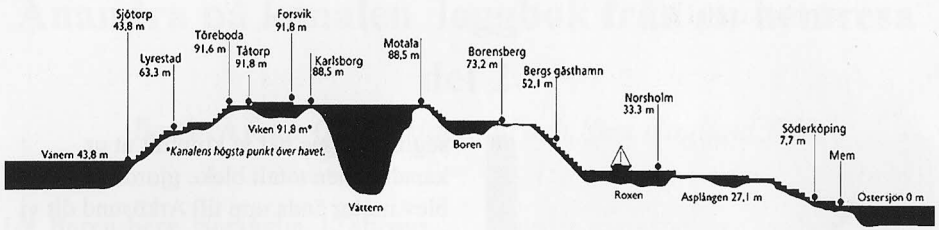
Dimma på kanalen

2/9 Norsholm Mem, 14 slussar, 15,2 nm Mem Arkösund, 20,0 nm
Åter en dimmig morgon och vi får order av slussvakten att gå nära slussar och broar så att han kan se att vi är på ingång. Vid lunchtid när hälften av slussarna avverkats fick vi lägga till medan vi mötte en konvoj på 12 segelbåtar på väg hem till Linköping samt kanalbåtarna Diana och Wilhelm Tamm. Blev rejält sug i kanalen när dessa passerade. Vi låg bra förtöjda men inte vår konvojkollega som fick en rejäl smäll när den gled ut mot Wilhelm Tamm när den passerade.

Proviantering i Söderköping följdes av en regnig etapp till sista slussen i Mem där det blev besättningsbyte. Av mönstrade Aren och Ewa och på mönstrade ordinarie neppargasten Per. Efter allt motorbåtsåka var vi naturligtvis seglingssugna när vi kommit ut ur kanalen men totalt bleke gjorde att det blev motor ända upp till Arkösund dit vi kom i mörkret vid 9-tiden.

3/9 Arkösund Askö, 36,8 nm
Bleke på morgonen. Byte från självslående till 110 % fock (som visade sig vara helt oanvänd när vi tog upp den ur säcken). Dieseltankning för säkerhets skull men efter bara ett par hundra meters motorgång kom en lätt bris och det gick att börja segla. Vinden ökade långsamt från SO och vi hade fin halvvind över Bråviken, förbi Oxelösund och V Stendörren upp till Askö där vi tog natthamn i viken på NO sidan.

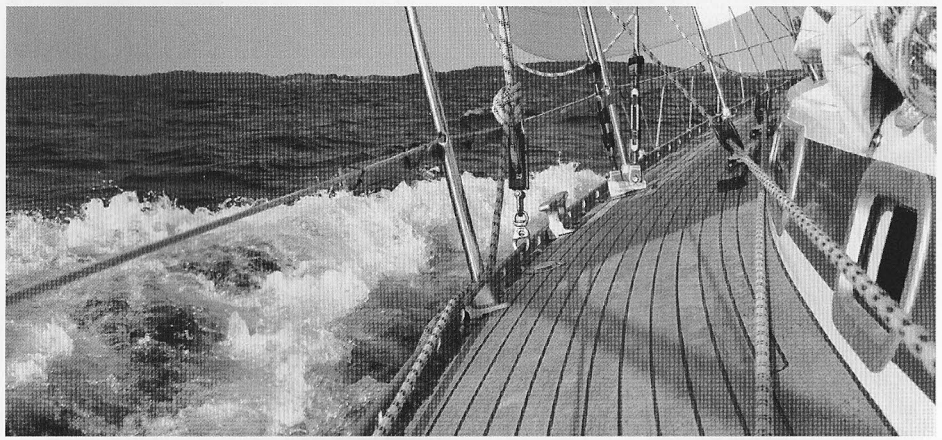
Möte med Wilhelm Tham



4/9 Askö Vissvass, 42,9 nm

Solig morgon med vind som ökat till ca 10 m/s. Dikt bidevind ner till leden. OK med fulla ställ men skulle man kryssat hela dagen hade det kanske varit läge för ett rev. In i Herrhamraleden och sen brant slör uppför Mysingen. Senare lunchstopp på Kapellön utanför Muskö åtföljt av bergsbestigning upp till Älvsnabbenmonumentet. Lite trassel att få ut rullfen (vi hade använt fel fall visade det sig) men sen fin segling förbi Dalarö i vind som ökat lite ytterligare. I Vissvass kunde vi lägga oss mellan bommarna på den lånade platsen på brygga 2. Väl hemma kändes det nästan lite sorgligt att vårt "hemtagningsprojekt" var slut. Göta Kanal var verkligen en upplevelse och vi gör gärna om kanalturen någon gång i framtiden också.

Göran Haglund och Ewa Haglund Toll



Fin gång på Mysingen

Ekolnregattan 2012

Veckan innan SM seglades Ekolnregattan i Uppsala. 1-5 sekundmeter, mulet och sol lite om vartannat med sedvanliga ekolnvrid satte besättningarna på prov. Att hitta dom bästa vriden och vindstyrkorna första dagen gjorde S-272 Staffan och Birgith Eklund med serien 1-1-1-3 och dom tog hem vandringspriset som ledare fösta dagen. Tvåa S-269 Per-Arne Larsson och Mikael Sääf 3-3-2-1 och trea S-228 Christer och Myran Olsson 2-2-4-3. Dag två började med ösregn under natten men lagom till frukost så lättade regnet och 7-8 m/s vind stod över fjärden. Men lagom till start så hade det mojnat och var nere på 2-3 m/s. Under dagen så pejlade startfartyget en skillnad på 90 grader i vinden. Med banändringar i båda racen på söndagen så blev banorna väldigt bra i dom svåra förhållanderna. Under båda racen så kom det stora vrid och vindstyrkan varierade från bra seglingsvind till lättvind. 272 behärskade vindarna bäst också på söndagen och vann Ekolregattan totalt. Hela resultatlistan finns under kappsegling / resultat 2012på hemsidan.

/Micke

Vindhemsregattan återuppväckt!

Sundsvalls SS hade i år tagit upp den traditionella Vindhemsregattan på seglingsprogrammet efter några års uppehåll.

Seglingarna genomfördes med en SRS-klass och en klass för Neppare, som samlade fem båtar. Fyra banseglingar på lördagen och en längre distanssegling på söndagen. Alla seglingar med mål och start direkt utanför Vindhem med banor på de fina seglingsvattnen utanför Alnön, publikvänligt och bekvämt för seglarna.

Trots fyra seglingar på lördagen fanns t ex tid att gå in i hamn för lunchpaus. Bra arrangemang och lagom lätta vindar, 2-4 m/s, innebar seglingar som gjorde det möjligt för flera av deltagarna att träna ihop sig, såväl inför SM som till kommande klubbseglingar. Extra kul var det med ett inhopp av några juniora seglare som lånat Lasse Carlssons båt.

Gästfriheten var som vanligt total och som gästande båt fick vi ynnesten att vinna sammanlagt. Vi hoppas verkligen att arrangörerna fått blodad tand och ser fram emot kommande års Vindhemsregattor. Till dessa hoppas vi både på fler båtar från Sundsvall och fler gästande besättningar.

/S227 Leif

Resultat:

1. S227 Leif Bodinson/Anders Kling
2. S 243 Thomas Sundholm/Olle Bergman
3. S222 Björn Karjel/Malin Göransson
4. S249 Lars Carlsson/Arne Kappinen
5. S236 Rickard Pettersson/Erik Norin

Årets avslutning Höstrasta 2012

Tretton besättningar kom till årets höstseglingar, alla båtar på trailer. Minst sex båtar hade på papperet chans att ta hem årets höstrasta, det skulle visa sig att seglingarna blev mycket jämna. På lördagen blåste det väst till nordväst 1-4 m/s. 180 knep segling 1 och 3 medan 265 lyckades med att ta hem segling nr 2. Vindarna på Björken pendlade som vanligt i riktning och styrka. Björkö-tricket gick hem några gånger. På lördagskvällen samling i klubbhuset för middag och genomgång av dagens seglingar.
Söndagens vindar hade ökat till 10-12 m/s och sydligt. 269 och 227 trivdes bäst i den hårda vinden, och fördel att gå på kryssen mot lovartslandet. Vi hängde med bra men fick vid två tillfällen knut på genuaskotet, något som aldrig hänt tidigare. När alla fem seglingar genomförts stod 180 och 269 på samma poäng men 180 vann på grund av bätter inbördes möten. På tredje plats respektive fjärde plats kom 265 och 227. Debutanten Göran Waldelius med 253 visade vid några tillfällen bra båtspeed men behöver träna lite mer.
Stockholms SS med Ove i spetsen fixar alltid bra banor. Upptagning och sjösättning gick snabbt. Alla nöjda, och vi lär ses vid nästa års höstrasta, och även då som största klass. Grattis 180!

/Nisse

Rafflande avslutning i Neptun Cup

Höstrasta var även sista regattan i Neptun Cup.
Nisse har ovan skrivit ett referat från seglingarna .Inför sista racet så ledde 180 med 7 poäng förjd av en trio med 8 poäng som bestod av 227, 265, 269.
Sista racet var således avgörande. Inte bara för regattan utan för hela årets ranking i Neptun Cup.
Ställningen i Neptun Cup inför Rasta var följande:

Rorsmanscupen Per-Arne Larsson, 46p
Leif Bodinson, 46p, Christer Olsson, 44p
Nils Virving, 42p.
Gastcupen var det två som kunde vinna Mikael Sääf, 46p Björn Ribbhagen 42p.

Såväl rorsmanscupen som gastcupen var alltså öppen och hängde på sista seg-lingen.

Hur det gick i HöstRasta och Neptun Cup finns på nästa sida.

/Micke

Rorsmanspris

Neptun Cup 2012

Placering	Båtnr	Rorsman	Saltsjöbadsregattan Stockholm	USS Regattan Uppsala	Pokalen Nynäshamn	Vindhemsregattan Sundsvall	Ekolnregattan Uppsala	SM Gävle	SSS Hölstrasta Stockholm	Totalpoäng
1	269	Per-Arne Larsson	4	7	13		6	16	12	58
2	227	Leif Bodinson	7	5	17	5		12	10	56
3	265	Nils Virving	6	8	15			13	11	53
4	228	Christer Olsson	3	9	10		5	17	8	52
5	272	Staffan Eklund		10		7		20		37
6	266	Björn Bostedt		6	12			7	9	34
7	39	Kjell Gustafson	5	4	8		4	5	4	30
8	239	Anders Hjelmblad			14			14		28
9	222	Björn Karjel			11	3		8	6	28
10	243	Tomas Sundholm			9	4	3	6	3	25
11	205	Rolf Erixon						21		21
12	240	Rickard Holmlund			5			9	7	21
13	260	Jerry Larsson						19		19
14	256	Totte Bergman						18		18
15	268	Göran Haglund			6			11		17
16	248	Stefan Fagerlund						15		15
17	78/260	Niklas Åhlander		3	7				5	15
18	180	Oskar Röös							13	13
19	264	Börje Larsson						10		10
20	232	Lars Hedblom	1	2			2	2	2	9
21	246	Daniel Skaborn		1			1	3		5
22	234	Hans Eriksson	2		3					5
23	244	Gustaf Sjöberg						4		4
24	245	Valter Saaristu			4					4

Gastpris

Neptun Cup 2012

Placering	Båtnr	Gast	Saltsjöbadsregattan Stockholm	USS Regattan Uppsala	Pokalen Nynäshamn	Vindhemsregattan Sundsvall	Ekolnregattan Uppsala	SM Gävle	SSS Hölstrasta Stockholm	Totalpoäng
1	269	Mikael Sääf	4	7	13		6	16	12	58
2	265	Björn Ribbhagen	6	8	15			13	11	53
3	227	Anders Kling			17	5		12	10	44
4	228	Myran Olsson	3	9			5	17	8	42
5	272	Birgith Eklund		10		7		20		37
6	200/260	Lennart Hägre			16			19		35
7	266	Ulf Pettersson		6	12			7	9	34
8	39	Bengt ström	5	4	8		4	5	4	30
9	239	Ulf Tjernberg			14			14		28
10	205	Magnus Gustafsson						21		21
11	243	Mats Lööf			9		3	6	3	21
12	222/249	Lars Carlsson			11	2			6	19
13	256	Daniel Ekstrand						18		18
14	268	Per Sjöqvist			6			11		17
15	200	Mikael Hägre			16					16
16	248	Carina Fagerlund						15		15
17	180	Mats Rimmö							13	13
18	227	Stefan Glaas	7	5						12
19	222	Malin Göransson				3		8		11
20	264	Martin Svenzon						10		10
21	228	Charlie Edlund			10					10
21	78	André Lindström		3	2				5	10
23	240	Anette Gibson						9		9
24	232	Bert Johansson	1	2			2	2	2	9

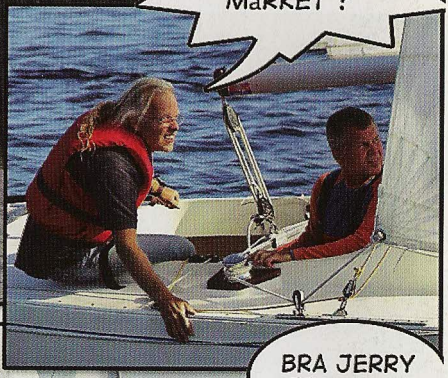
Regler för Neptun Cup

Vilka seglingar som ingår i cupen bestäms varje år av Neptunkryssarförbundet
Det finns två priser för Neptun cup. Ett Rorsmanspris och ett Gastpris. Dessa priser tillfaller den Rorsman och Gast som har den högsta poägen när cupen är avslutad.
För varje delsegling får man platspoäng. Ex 10 startande båtar får 1:an 10 poäng och sista plats ger 1 poäng. Vid lika poäng så är det den som har högst poäng vi SM som får den högra placeringen.
Om ingen har varit med på SM så är det den som har högsta platspoängen i en annan segling som får den högsta placeringen. Om detta inte kan avgöra så får man lika placering
Om en person både är rorsman och gast under cupen så är det flest regattor som man deltagit i som Rorsman/Gast som avgör vilket pris man tävlar om
Om man är Rorsman i en tävling och gast i en tävling så är det den med högsta platspoängen som avgör vilket pris man tävlar om. Om detta inte kan avgöra så är det den tävling som man först seglade på säsongen som avgör vilket pris man tävlar om.
Vandringspris för Rorsman är gamla priset för Neptun Cup. Vandringspris för Gast är gamla priset för Stockholmscupen.
Ingraveringar sker med årtal, Namn, Båtnummer, och båtnamn.
Har man seglat på flera båtar så graveras båtnummer in men inga båtnamn.

Och var är vinden....

Foton från SM, ovan och tv Mats Bernäng, Gävle. Neptunkryssarpokalen nedan Mats Åhlander, Nynäshamn och Roger Månsson, nederst.

SM 2012



FOTON; LINDA.S.GUNNARSON IDÉ KJELL GUSTAFSON