



Nepparnytt

nummer 2 år 2013

årgång 39

Ordföranden har ordet

Vad händer med båtmarknaden? 70-talsbåtar som Scampi, Ballad, Maxi 77 osv har sjunkit 30-40% på några år. Lågkonjunkturen kan man inte enbart skylla på. Nej, de som är kring 40 och yngre har annat att göra än att slipa botten en aprildag vid en temperatur på +3 grader. Om man ska ut på sjön i sommar hyr man båt med två toaletter och minst 35 fot, har vi blivit för bekväma? Många hyr båt nere i Grekland eller fd Jugoslavien.

Jag deltog på Seglardagen i Göteborg i mars, mindre än hälften av klassförbunden var närvarande, ett dåligt omen. Ett starkt klassförbund som är aktivt är oerhört viktigt för båttypens överlevnad.

Nepparen har hittat sin nisch, SM, trailerbar, lätt att äga och segla, går att campa i mm. Det som är glädjande är att träbåtar tas om hand och renoveras, framförallt i Tyskland. Det är bättre än att des tår på något varv i Sverige och ruttnar bort. Var är alla ungdomar? För en billig penning kan en träbåt rustas upp och nya segel införskaffas.

SRS-talet har sänkts till 1,043 och utan spinnaker till 1,007. Enligt mitt förmenande bör det ner till 1,02. Det är därför av vikt att



*Ordförande Virving vid rodet
(för 44 år sedan!)*

så mycket info från kappseglingar samlas och sänds till SRS-kommittén efter årets seglingar!

Isen har nu gått även om det var segt i år. Ha en bra sommar och vis upp vår båt på bøljan!

/Nils

NepparNytt nr 2

Dags för ett nytt nummer av NepparNytt. Ett särskilt tack den här gången till de tyska nepparseglare som presenterar sig och sina båtar. Flottan i Tyskland växer stadigt och de tyska nepparseglarna börjar bygga upp en gemenskap.

Därutöver flera medlemmars beskrivningar från seglatser med andra båtar, inbjudningar till årets seglingar, en bokrecension mm. Trevlig läsning!

/Leif (red.)

SM I Uppsala 3 -6 juli

Den 3-6 Juli är det SM för Neptunkryssare och SM/KLM Mälarbåtar i Uppsala.

Neptunkryssaren fyller 75 år och ESK som arrangerande klubb fyller 100 år. Det kommer troligen att vara årets vackraste seglingar med långsmala båtar i många former. Vi hoppas på fina vindar, bra väder och många deltagare. Den

officiella inbjudan finns i förra numret av Nepparnytt och finns även på förbundets hemsida., neptunkryssarförbundet.se.

Hoppas att vi ses i Uppsala och om någon har funderingar kring SM:et, transporter, logi .m.m. så kontakta Mikael Sääf så ska vi lösa det på bästa sätt.

S-269 Mikael Sääf 070-4133275

Arköregattan

seglas i Arkösund lördag-söndag 3-4/8.

På lördagen kör vi en skärgårdssegling ca kl 1100 och på söndagen 2-3 bankappseglingar beroende på vind och tid.

Eventuellt kommer SM för Neptunkryssare att arrangeras av Norrköpings SS nästa år så kom och prova på vattnen redan i år! NSS är rutinerade arrangörerna efter att ha fixat SM i Express 2009, VM i E-jolle och Skol SM mm.

Boende finns på Arkösunds hotell och kan även fixas privat. Sjösättning fixas efter hur många som kommer, men det vore roligt med 7-10 båtar.

Varmt välkomna!

/S231 Claes Laurent



Sundsvalls Segelsällskap bjuder in till Neptunkryssarpokalen 10-11 Augusti 2013



Neptunkryssarpokalen kommer att seglas den 10-11 Augusti i samband med Vindhemsregattan. Kappseglingarna genomförs på Sundsvallsbukten i anslutning till Sundsvalls Segelsällskaps klubbhamn vid Vindhem på Alnös södra spets. På lördagen seglas 4 kortare bankappseglingar och på söndagen en längre bankappsegling i form av "Lunkentuss-seglingen".

Anmälan ska göras senast den 1:a Augusti via formulär på Sundsvalls SS hemsida – www.suss.y.se
Anmälningsavgiften är 400 kr om Anmälan och inbetalning av avgiften sker före 1:a Augusti.

OBS Vid efteranmälan efter den 1:a Augusti är Anmälningsavgiften 500kr

Anmälningsavgiften betalas in på Sundsvalls Segelsällskaps plusgiro **46 91 10-1**, och du anger ditt "namn" som meddelande vid betalningen.

Preliminärt tidsprogram

Lördag 2013-08-10

kl. 08:00 – 09:00 Registrering
kl. 09:00 Skepparmöte
kl. 10:00 Tid för första varningssignal
kl. 18:00 Regattamiddag

Söndag 2012-08-11

kl. 09:00 Skepparmöte
kl. 10:00 Tid för första varningssignal
Prisutdelning - snarast efter målgång

Officiell inbjudan kommer att finnas att hämta på Sundsvalls Segelsällskaps hemsida – www.suss.y.se
från och med 1:a maj. Seglingsföreskrifter kommer att finnas att hämta från och med 1:a augusti.
Information om regattamiddag och ev. Frukost och matpaket kommer att lämnas vid er anmälan.

Sjösättning/Upptagning

Sjösättning och upptagning med pelarkran ingår i anmälningsavgiften. Sjösättning sker i Sundsvalls Båtsällskaps hamn i Ortviken. Utsegling till Vindhem tar ca 45-60 min och ca 30 min för motor. Sjösättning är möjlig under hela fredagen och på söndagen är upptagning möjlig direkt efter prisutdelningen. Kontaktpersoner för sjösättning meddelas vid anmälan.

Boende

Då det också körs ett jolleläger denna helg så kan vi tyvärr inte erbjuda något boende i Vindhem. På Sundsvall City Hostel i centrala Sundsvall kan ni som seglar pokalen bo från 250 kr natt inklusive frukost i 4- och 8-bäddrum med eget badrum. (290 kr inkl sänglinne / 250 kr med eget sänglinne). Vid bokning ange **Björn Karjel** som "rabatt-referens"
Hemsida: www.sundsvallcityhostel.se, Tfn: 060–12 60 90

Övrigt

Om ni har några frågor så kontakta gärna oss:
Medelpads Neptunkryssarflottilj - Tomas Sundholm 070-350 82 85
Seglingsledare SSS – Håkan Enerud 070-620 52 93

Välkomna till Vindhem och Neptunkryssarpokalen

Sundsvalls Segelsällskap – sen 1877



Veteranbåten



Föreningen Veteranbåten är en ideell rikstäckande förening med uppgift att dokumentera fritidsbåtens historia och att medverka till att veteranbåtskulturen hålls levande enligt devisen

Värna - Vårda - Visa

Veteranbåten är en förening på stark frammarsch. Vi är nu över 2000 medlemmar spridda över hela Sverige. Vårt kansli ligger i klassisk marin miljö på Skeppsholmen i Stockholm. Vi är aktiva på en lång rad områden. Vi blickar bakåt och siktar framåt.

- Vi driver Fritidsbåtsmuseet i Västerås och utställningen i Båthall 2 på Galärvarvet i Stockholm.
- I Veteranbåtsarkivet har vi skannat långt över 23 0000 båtritningar och har världens största arkiv tillgängligt via vår hemsida.
- Veteranbåtsfonden hjälper till vid renovering och bevarande av äldre båtar.
- Tidningen Veteranbåten kommer ut med fem nummer om året, alltid fullmatade med aktualiteter och historiska återblickar.
- Vi arrangerar Veteranbåtsmötet vid Galärvarvet och finns på båtmässorna i Stockholm och Göteborg - bland mycket annat.
- På vårt kansli kan medlemmarna gå till källorna i ett omfattande referensbibliotek och bland äldre båttidningar.

**Bli medlem du också! 5 nummer veteranbåtskultur per år.
Sätt in 250:- på PG 204697-7 eller BG 5418-1128.**

Ansök om medlemskap på vår hemsida, så missar du inte nästa nummer.
Du kan också beställa tidigare nummer á 50 kr.

Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar
Slupskjulsvägen 42 Skeppsholmen
www.veteranbaten.se
info@veteranbaten.se 08-7837904



Nepparnytt-2 2013 sänds till alla i Neptunkryssarförbundets register!

Vi hoppas på Er hjälp att inventera hur båtbeståndet ser ut för närvarande.

De som deltar i kappseglingar har förbundet god kännedom om, men det finns också andra anledningar till att man har båt. Rekreationsegling, eller kanske glädjen att vårda och rusta en liten och enkel men mycket god seglare.

Trots det står det en del båtar på land utan att användas, kanske beror det på tidsbrist eller svalnande intresse, eller kanske på grund av brist på träbåtskunskap.

Vissa är under renovering, andra är till salu. En del båtar har vi ingen aning om vart de finns!

Jag är övertygad om att **intresset för Neptunkryssaren kommer att öka**, så även för träbåtarna. I detta nummer så presenterar sig **Veteranbåten** som är tidskriften för Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar, där jag för övrigt också är medlem. (i Veteranbåten nr- 3 kommer en liten presentation av "Nepparen"). I veteranbåttidningarna kan man läsa om båtar som renoverats till toppskick, fast de stått i "ruttna raden" m.m.

Är din båt såld, eller till salu, eller frågor beträffande inventeringen?

Ring 070-543 34 36 eller meddela till kjellbirger@telia.com

Jag har även hand om medlemsfrågor för neptunkryssarna.

Kjell Gustafson
Tonita S-39

Neptunkryssaren en drömbåt?

Man behöver inte drömma om den, den är liten och nätt, billig i drift och underhåll, trailerbar, lätt att ta med sig till veteranbåtsträffar, eller kappseglingar. Relativt enkel att renovera då den är byggd på plankor, alltså lätt att komma åt att jobba. (de senaste åren har Neptunkryssare i trä vunnit SM i klassen)

Segelbåtens Dag 7-8 september 2013.

Vill du segla med din Neptunkryssare i trä och titta på många klassiska båtar?

På grund av att Danvikstullsbron renoveras "segelfrihöjd 11,30" så flyttar GYS Riddarfjärdsseglingarna till Saltsjön!

Hemmahamn för deltagande klassiska yachter blir Vasahamnen.

På lördagen arrangeras även en After Sail för att gaska upp deltagarna inför kvällens middagsaktivitet som kommer att arrangeras i Båthall 2.

För information och anmälningar riddarfjarden@gys.se



I Segling nr 3 i år fanns en fem sidor lång artikel om Rolf Erixon, de senaste två årens svenske mästare i Neptunkryssarklassen, samt dessutom i SK30 och M22. Oerhört kul att "vår" seglarprofil Roffe, och entypsseglandet på breddnivå, får den uppmärksamheten.

Här följer ett axplock ur artikeln men skaffa det aktuella numret av Segling och läs hela. Det är både Roffe och Segling värda!

/Leif

INFO FRÅN TEKNISKA KOMMITTÉN

Nu är dom nya reglerna godkända av Svenska Seglarförbundet. Dom har lagts upp/kommer att läggas upp på hemsidan. Det blev några fler ändringar i reglerna än vad som togs på mötet.

Detta beror på att SSF påpekade att vi ska kalla spinnakerbom för spinnakerbom och spirbom för spirbom. Tidigare så har vi kallat dom spirbom 1 och spirbom 2. Då blir det konflikter i redskapsreglerna så gjordes dessa ändringar.

Där det stod spirbom 1 så har det ersatts med spinnakerbom istället. Och så har det ändrats i texter med bara spirbom och där det står spirbomsbeslag.

Dessa paragrafer har ändrats i klassregler för Neptunkryssaren 2013 angående spinnakerbom:

C.6.4

F.1.2

F.5

F.5.1

F.5.4

F.5.5

Jag vill passa på att påpeka en sak som vi såg under förra årets SM.

Det fanns flera segel (storsegel, spinnaker) som saknade neppargaffel eller segelnummer.

Detta måste finnas i seglen enligt våra klassregler. Om ni får ett segel från segelmakaren där detta saknas så fråga dom hur dom kan mäta in seglet. Segelmakarna mäter själva in seglen och det ska göras enligt våra klassregler. Annars så är inte seglet godkänt. Ha detta i åtanke när ni köper nya segel.

Mikael Sääf S-269

Nytt tillägg till kappseglingsreglerna fr o m i år - rättelse:

Om flagga U har visats som förberedelsesignal, får inte någon del av en båts skrov, besättning eller utrustning vara i den triangel som bildas avstartlinjens ändar och första märket under sista minuten före båtens startsignal. Om en båt bryter mot den här regeln och identifieras ska den diskvalificeras utan förhandling, men inte om kappseglingen startas på nytt eller seglas om, eller om kappseglingen uppskjuts eller annulleras före startsignalen. Det här ändrar KSR 26 och KSR 29.1 gäller inte.

Den här regeln finns i SSFs Kappseglingsregler appendix S §11.3 (och inte S6.11 som tidigare angetts).

KASSÖRENS AVDELNING

Med detta nummer av Nepparnytt följer en påminnelse för de som ännu inte betalat sin medlems- och båtavgift. De flesta anger på betalningen vad syftet med betalningen är, som t.ex. "medlemsavgift" eller dylikt. Vore bra om alla gjorde det för ibland kan det vara en bokavgift som oftast är på ett liknande belopp. Är då svårt för mig att avgöra vad som avses.

Nytt för i år är att vi vill att även alla gästar på SM har medlemskap i Neptunkryssarförbundet. Det är en hel del

utlägg även för förbundet vid SM. Sedan ska man självklart stödja den klass man seglar i.

Det kommer en hel del förfrågningar från utlandet om hur man betalar sina avgifter från t.ex. Tyskland. Har skrivit en liten anvisning på engelska som jag brukar maila till de som undrar. Så kontakta mig så skickar jag den.

Stefan Glaas

Neptunkryssaren fyller 75 år!

*Det ska vi fira under festliga former -
reservera **lördagen den 16 november**,
då planerar vi samkväm och middag
i samband med årsmötet.*

Mer info kommer senare.

Med Neppargenua jorden runt

Recension av boken

Bortom den västra horisonten

- *Lunkentuss klassiska världsomsegling*
Gunnar Dahlgren & Dag Ekholm

1962 lämnade Gunnar Dahlgren och Dag Ekholm hemmahamnen i Sundsvall för att under tre år segla jorden runt. Båten var den egenhändigt ombyggda sjövärnskosten Lunkentuss ursprungligen ritad av den kände båtkonstruktören Knud H. Reimer (S 30, många skärgårdskryssare etc.).

Boken om Lunkentuss skriven av Gunnar Dahlgren utkom ursprungligen 1967 men har nu utkommit i en ny upplaga kompletterad med bl.a. Dag Ekholms resebrev, tidigare ej publicerade bilder m.m.

Bengt Jörnstedt har skrivit förordet och även efterord där han beskrivet hur Lunkentuss nu renoverats till nyskick och fått en plats i ett glashus i hemstaden Sundsvall.

Trots att världsomseglingen inte skedde för mer än 50 år sedan så känns det som att läsa om en svunnen tid utan gps, vhf, satellittelefoner, Internet, bloggar m.m. I stället är det sextant, kompass, död räkning och brev för kommunikationen som gäller. Allt går i ett lägre tempo i en - som det känns - enklare och mer okomplicerad värld. Civilisationen har inte nått särskilt långt vare sig i Västindien eller Söderhavet och även om byråkratin även då kunde vara besvärlig så var tempot ett annat så man kunde stå ut med lite fördröjningar.



Boken är trots - eller kanske beroende på - det låga tempot väldigt spännande och underhållande och som en riktigt bra deckare vill man inte lägga den ifrån sig utan bara läsa en sida till, och en till, och en till.

Efter att ha läst t.ex. makarna Mårtensson i mitt tycke rätt gnälliga bok (där mycket tid ägnas åt dålig mat och undermålig mat på lyxrestauranger) om sin världsomsegling

för några år sedan med en 62 fots Hallberg Rassy med alla moderna bekvämligheter så är det befriande att läsa om några vanliga grabbar från Sundsvall (utan stora ekonomiska resurser) i en 27 fots ombyggd koster utan bekvämligheter som möter svårigheter med en helt annan inställning.

Jag rekommenderar i allra högsta grad den här boken. Den köps enklast på nätet genom t.ex. Bokus men kan också köpas direkt från Bengt Jörnstedt på Aqua Perla Förlag (http://www.lunkentuss.com/nya_boken.htm).

Pris 260 kronor vid köp direkt från Bengt.

Det där med Neppargenuan då? Jo, Gunnar och Dag hade faktiskt Neppare ett tag på 50-talet och var bl.a. med och seglade SM i Nyköping. Då gjorde man dessutom en liten avstickare till Gotland men var hemma i Sundsvall igen efter tre veckor i Nepparen. Det var en gammal avdankad genua från den Nepparen som fick följa med som passadvindssegel på Lunkentuss jorden runt.

Göran Haglund



Vår senast byggda Neppare sjösatt, enl byggaren i perfekt flytläge. Skala 1: 5!

Lothar Mentz är en entusiastisk tysk modellbyggare och han räknar med att ha modellen av Nepparen helt klar till sommaren. Radiostyrd med genua och allt!!!! Vi ser fram emot fler rapporter från sommarens seglingar.



Harken Solo med NF - singlehanded

När jag först hörde talas om detta så tänkte jag - Detta ska jag INTE vara med på! Jag har ju inte köpt NF för att segla själv. När jag sedan av nyfikenhet kollade vilka som var med var det minst 40 bekanta namn och 20 vänner. Detta måste jag absolut vara med på, i vart fall lilla banan och utan spinnaker. Då det visade sig att Nisse Virving, nyligen pensionär, var anmäld på långa banan med spinnaker blev det även så för mig. Totalt var vi 3 NF:ar, Roger Hellström på Magda hade transportseglat dagen innan ända från Uppsala.

Inför tävlingen testade jag att segla själv med familjen som back upp. Det var inte mycket som stämde, spinnackern trasslade och vi höll på att krocka med många båtar i farleden utanför Gällnö. Kanske inte bästa stället att träna på en söndag eftermiddag?

Väl på köret gick det mycket bättre. Vi startade med en brant slör till Revenge för att sedan riva och segla halvvind till Alma. På dessa sträckor lyckades jag segla om och dra ifrån Nisse med några 100m. Från Alma till Dämban, en ostprick öst Biskopsön var det kryss i 7-8 m/s och krabb sjö kryssen tog ca 3 timmar och här blev jag lite avtrubbad. Snabbt kunde jag även konstatera att gammal är äldst, Nisse tuffade i väg en hel sjömil. Jag blev även passerad av Per Hansson i Scampi Jubilé, Johan Granath i Omega 10 och Fredrik Wallenberg i Refanut.

Vid Dämban var det härligt att sätta spinnackern igen. I de första surfarna loggade jag 9,8 knop på GPS:en. Jag seglade ifatt spinnackern som föll ihop för att sedan fylla igen med ett ryck. Detta var dock helt odramatiskt och bara kul. På



denna sträcka närmade jag mig Nisse och seglade om Scampin. Jimmy Hellberg, körets initiativtagare och arrangör, seglade förbi liksom även en Arcona med Staffan Larsson vid ratten. Vid den sista rundningen kom Peter Skoglund i sin Passad GT i fatt och vi fick runda Alma tillsammans med gemensam rivning. Det blev en tight rundning runt den stora kolossen där jag kunde knipa innerspåret.

I mål kom jag 7:a och Nisse 5:a efter ca 7,5 timmars segling. I hamn var det trevligt att återse alla och det fanns gott om tid att glida runt i alla båtar. Nästan alla stannade kvar och regattamiddagen var kanon med god mat, bildspel och trevlig stämning. Sedan blev det mer socialt i baren.

Dagen efter seglade jag hem till Skuru i 5-7m kryss och sträck, solo så klart och en perfekt träning för nästa år!

Ola Barthelson NF 205 (IC-kanot)

Debaclet på Åland Race

(eller hur man trasslar till det med en gennaker)

Vi har tyvärr inte av olika orsaker hunnit segla så mycket i sommar med vår nyinköpta Omega 42 Anandra som vi hade tänkt oss. Vad gäller kappsegling så blev det bara Ornö Runt i maj och sen sista onsdagsseglingen i juni. "Sommarnatt" blev ju tyvärr inställt vilket kanske med tanke på vädret den helgen kanske var lika bra det. Åland Race verkade dock vara en kul segling och planerades in redan tidigt på säsongen.

Vi skulle starta kl. 20.25 på torsdagskvällen och när vi la ut från Storängsbryggan vid 19-tiden så var vi tre förväntansfulla seglare som gav sig iväg. Visserligen hade vi i stort sett aldrig kappseglat med Anandra (förutom Ornö Runt och en onsdagssegling i våras) men vi var ju alla tre vana bankappseglare och skärgårdsseglare. Att sen Bertil aldrig satt sin fot i båten förut och Per bara varit med några få gånger gjorde väl inte så mycket trodde vi. Tyvärr saknade vi den tänkte fjärdemannen som hade ramlat i sittbrunnen och skadat ryggen på SSS höstseglingar helgen före.

Starten gick vid Östra Stendörren mellan röd- och grönprickarna (rödpricken där är förresten en gammal bekantskap som jag krockat med under en kulingnatt vid 24-timmars någon gång i början av 90-talet). Vinden var SV ca 6-7 m/s vilket innebar i stort sett plattläns upp mot Kanholmsfjärden. Tyvärr har vi ingen spinnaker utan bara en gennaker som vi inte är riktigt vänner med ännu. Det visade sig mycket riktigt omgående att vi kopplat skoten fel i mörkret och när vi fått upp strumpan och hissade på så var allt ett



enda kaos där framme vid förstaget. Det hela blev inte bättre av att vi råkat lägga lä backstag på babordsvinschen i stället för skotet så effekten när vi försökte skota blev bara att vi fick ett sämre stående storsegel i stället för en dragande gennaker. Det tog närmare en kvart innan det hela var utrett och då började redan lanternorna på båtarna som startat 5-6 minuter efter oss att närma sig oroväckande.

Efter en stund redde det hela dock upp sig och vi fick drag i gennakern. Att gå i fyrbelysta leden (som i stort sett också var närmsta vägen) visade sig dock inte fungera utan vi var tvungna att dras oss österut ut på Nämndöfjärden för att få lite skärning

så att gennakern kunde dra någotsånär. Vinden var dock rätt vridig så Per fick stå på fördäck och skota gennakern som verkade leva ett eget liv annars. Det gick dock rätt hyggligt men gennakern krävde alltså ständig passning och vi började inse att det här kunde bli en rätt jobbig resa på bara tre man.

Så småningom började det bli dags att fundera på att gippa för att komma tillbaks in i leden. Som vanligt blev det en hel del diskuterande om när gippen skulle ske för att få bästa skärningen och som vanligt så väntade vi för länge. Så länge faktiskt så att när vi väl kom till skott så skulle skärningen bli i brantaste laget men nu hade vi fått grynnor i lä som gjorde att vi inte längre hade något val.

När gippen äntligen blev av så var det självfallet något som var felkopplat igen och vi lyckades inte få runt gennakern utan den stod där framme med bägge skoten sittande fast i pulpiten och gennakern var som en stor påse som bara pumpade i vinden som nu hade ökat en del. Situationen började bli kritisk med grynnorna i lä som vi nu skulle få problem med att klara även om vi skulle lyckas med gippen. I det här läget kändes det som om det inte fanns något alternativ till att försöka fånga in "vildddjuret" (dvs. gennakerna) genom att dra ner strumpan över den och sen så småningom när vi kommit ut på fritt vatten befria den på den nya bogen. Sagt och gjort - problemet var bara att tratten i toppen på strumpan snott sig fem var kring förstaget strumpan gick alltså inte att dra ner. Nu blev det hela alltså ännu mer kritiskt. När vi beslöt oss för att ta ner alltihopa utan att använda strumpan så råkade Bertil (inte så konstigt då det var kolmörkt och han var ombord på båten för första gången) att lossa storfallet i stället för gennakerfallet. Ner kom alltså storen

och så småningom även gennakern som vi omgående kör över eftersom Per inte hinner samla ihop all duk (105 kvm).

Nu är vi alltså i ett läge där vi kört över gennakern, tappats storen och har grynnor i lä. Vad göra? Jo, jag gör försöker starta motorn och drar omedelbart in baborsskotet till gennakern (som lagt sig som ett hopprep under båten) i propellern! Läget



blir ännu mer kritiskt men vi får i alla fall upp storseglet och försöker segla oss fria. Vi försöker även rulla ut focken men där visar det sig att tamparna till strumpan snott in sig i förstaget så focken går inte att rulla ut! Nåväl, vi har ju ändå ett rätt stort försegel så det borde ju gå att kryssa sig loss från grynnorna ändå. Men vi har ju gennakern ligga under båten och tratten till strumpan ligger som en effektiv broms på styrbordssidan och hindrar oss från att falla av. Dessutom går gennakerfallet ner till gennakern och hindrar även den oss att släppa på storen för att kunna falla av. Lösningen blir att snabbt plocka fram kniven och kapa gennakerfallet så att vi



så småningom kan falla av och långsamt försöka ta oss fram på bara storseglet.

Att ta sig till Åland finns nu inte på kartan utan nu gäller det att klara sig så helskinnad ur det hela så möjligt. Av möjliga nödhamnar verkar norra viken på Nämndö var den som ligger närmast till. Vi börjar alltså så småningom att linka mot Nämndö och möte då en del konkurrenter som i mörkret förmodligen undrar vad vi håller på med. På väg in mot Nämndö lyckas vi så småningom bärga det mesta av gennakern och reda ut det som hindrades oss från att rulla ut focken. Framåt tolvtiden hade vi fått i ankaret i lä av Nämndö. Eftersom det var svårt att överblicka ev. skador i mörkret så gick vi sen ner i ruffen och åt varmkorven vi tänkte oss som nattamat. Efter några öl och lite whiskey så kom vi fram till att om vi lyckades reda ut allt utan större skador när det blev ljus så skulle vi i alla fall försöka ta oss till Mariehamn på fredagen för att vara med på returracet på lördagen.

Fredagsmorgonen bjöd på sol. Gennakern verkade mirakulöst ha klarat sig utan skador. Återstod skotet propellern. Per

trotsade de 11 graderna i vattnet (med god hjälp av den våtdräkt som alltid ligger i båten) och lyckades faktiskt befria propellern vid första försöket.

Vid 8-tiden styrde vi alltså vår kosa mot Mariehamn och var framme vid 9-tiden på kvällen efter fin gennakersegling hela dagen (utan gippar!). Våra konkurrenter satt naturligtvis på krogen i Mariehamn när vi kom in. Vi orkade dock inte gå dit utan stupade i kojerna direkt.

Nästa morgon småregnade det och blåste rätt bra. Efter skepparmötet där en del var rätt förvånade att vi var med så blev det krysstart vilket ju passar oss bra. Vi tajmade också startlinjen mellan Pommerns fockmast och en västprick perfekt och redan på den första kryssen ut så närmade vi oss de långsammare båtar som startat före oss betydligt. Efter en liten stund kunde vi falla av några grader och sen ytterligare lite grann när vi kom ut på öppet hav. Det blåste rätt bra och det var nästa på gränsen till att vi borde ta ett rev i storen men vi föredrog att försöka köra fullt. Vi höll rakt mot Tjärven vilket innebar att vi låg kanske 5-10 grader från dikt bidevind.

Rätt många framför oss föll av på en lite nordligare kurs i väntan på att vinden skulle vrida mer mot ost på svenska sidan enligt prognosen.

Efter någon timme hände det märkliga att vinden dog ut fullständigt och vi låg i några minuter och skvalpade med slängande segel men sen kom vinden konstigt nog tillbaka från samma sydlig riktning som förut. Efter ett tag så ökade vinden till uppåt 10-12 m/s och vi fattade det felaktiga beslutet att ta in ett rev. Medan vi gjorde den ovana manövern hann den X-362 som vi hade i lovart och seglat jämt med ett bra tag att gå ifrån. Efter någon halvtimme slog vi ut revet igen och det var nog med den här manövern som vi missade en riktigt bra placering.

När vi kom in på svenska sidan kom mycket riktigt 95:an Britt-Marie och forsade förbi oss i lovart och även en del andra större båtar tog oss också på slutet. Vi lyckades nu ändå komma sjua totalt på beräknad tid av 28 båtar vilket ju är helt OK. Kvällen avslutades sen med bastu, öl samt middag med prisutdelning på Blidö Vårdshus.

Lärdomarna från 2012 års Åland Race (som förutom debaclet på ditresan var ett väldigt trevligt evenemang) är väl följande:

1. Se till att träna på att gippa med gennaker totalt hade vi väl 100 års erfarenhet av att segla med spinnaker men gennaker var något nytt för oss

2. Tre man ombord vid nattsegling (när man är ovan vid båten) är minst en man för lite.

3. Starta **aldrig motorn** utan att ha koll på vad som finns i vattnet.

4 **Ge aldrig upp!** Även om man som i vårt fall tvingas bryta så är det bara att bita ihop och komma igen. Returracet är vi jättenöjda med och kan leva hela vintern på.

*/Göran Haglund
Omega 42 SWE 303 Anandra*



Brev från Tyskland

”Daniel, vad skulle du säga, om vi lägger vår båt vid medelhavet eller säljer den?” Med den frågan som mina föräldrar ställde mig började allt, för jag visste redan svaret med en gång jag behöver en egen segelbåt! Efter 15 års segling med föräldrarnas ”Hanse 291”, började sökandet efter en egen båt. Det skulle vara en båt, som jag skulle kunna segla ensam, helst en klassisk elegant modell. Berlins vatten är fulla med gamla båtar, jollar, målarbåtar, Lacustre och med flera. Synen av dessa fascinerade mig. När jag letade efter min egen båt på nätet kom jag till sidan

www.skota.se, där det fanns många fina bilder ur Sveriges seglarvärld. Då såg jag henne! Min drömfru! En tvättakta svensk! 9x1,92x1,20 drömmått! Länges var jag villrådig mellan den ”praktiska” plastbåten och den ”äventyrliga” träbåten, tills hjärtat segrade över förståndet och S-182 köptes i blindo av mig. Hon transporterades till Berlin i maj 2008, och jag seglade henne den säsongen och lärde känna och älska henne. Sedan dess har jag investerat mycket tid i restaurering och skötsel och aldrig ångrat äventyret med träbåt.



P.S. Mina föräldrar sålde sin ”Hanse 291” för två år sedan. Två veckor efteråt gick det inte att stå ut med min fars humör längre. Jag skickade honom några bilder av en kustkryssare som jag hade hittat på webben. ”Vad är det?” var första responsen. ”En segelbåt byggd av Olle Enderlein

(1956) som finns i Malmö. Du kan köpa den, så kanske du blir på bättre humör!” var mitt svar. Två veckor senare var hans goda humör tillbaka och Berlins vatten ännu finare.

Daniel Lohmann 182

Brev från Tyskland, forts

270 ligger nu vid Hankö i Norge.

Jag har seglat sedan jag fyllde 15 år. Först flera år på älven Elbe vid Hamburg och senare på Aussenalster i Hamburg. Vår sista båt var en svensk Yacht som låg på ön Hönö vid Göteborg. År 2006 flyttade vi från Göteborg tillbaka till Heidelberg och sålde vår båt i Sverige. Men oron kom igen: familjen ville ut på havet igen och segla. Så 2012 blev det många kvällar vid datorn för att hitta en båt som kan trailas. Plötsligt dök en hänvisning till "neptunkryssare" upp.

Där var den: en väldigt elegant, lätt båt som kan seglas ensam och som kan trailas. Fantastiskt!

I februari 2012 köpte jag nr 270 av en ung båtbyggare/-konstruktör i Flensburg. Han hade köpt båten fem år tidigare i Sverige av Bertil Jönsson och tagit den med sig till Flensburg. Nu ville han ha en träbåt, vilket passade bättre till hans utbildning. Att ha tillfället att ta över en mycket välskött plast-Neppare var en lyckträff. Under sommaren 2012 transporterades Nepparen upp till Hankö, Norge, eftersom vi tillbringar våra somrar där sedan 25 år. Därför heter Nepparen idag på allmän begäran: "Summertime". Att träffa er entusiastiska Nepparseglare i Sverige och segla tillsammans kommer vara en glädje. Hjärtliga hälsningar från Heidelberg.

Jürgen H. Werner 270



Neptunkryssare S216, Bris, tidigare namn Manana. Byggd 1969.

Sedan barnsben har jag varit en träbåtseglare. Optimisten fick jag från min pappa, därefter blev det en ARpirat, och min barnsdomsdröm gick i uppfyllelse då jag fick en Folkejunior efter mina studier. Den var från 1935 och döptes till Windspiel. Med denna båt deltog jag femton gånger i klassiska regattor där jag såg många vackra båtar. Män blir äldre, söker större och snabbare leksaker, som en Lakrustre, Drake eller skärgårdskryssare. Ingen av dessa båtar passade mig, jag ville ha en ruff för att kunna övernatta under helgen eller sticka ut några dagar, trailerbar och möjlighet att ta med två barn.



I slutet av 2009 fick jag ett erbjudande att köpa en neptunkryssare, en för mig helt obekant båttyp. När jag såg det första fotot blev jag upprymd, det var en underbar båt, fernissad och i perfekt skick. Efter en kort diskussion med min träbåtsintresserade pappa for vi iväg. Vi blev överväldigade, det var precis det vi sökte och köpte den omedelbart. Neppure 216 är den näst sista byggda träbåten av Hasses båtbyggeri i Östhammar. Den första ägaren och beställaren var Stig Flygare, som deltog

i många kappseglingar, bland annat 27 svenska mästerskap, med bra placeringar.

Nils Virving har berättat om Hasse som båtbyggare. Han kände till 216 och dess historia och sade: One of the best boats ever built”. Mitt hjärta slog ännu snabbare. 216 är ett utomordentligt båtbygge, i bästa mahogny, inte en spricka mellan borden, torrt kölsvin, varje balk och spant passar perfekt. Det verkar som om skrovet är i ett stycke.

forts nästa sida



Sedan 2010 seglas Brise på Otterstädter Altrhein, och alla beskådar båten med avundsjuka blickar.

2011 gjorde jag en fyra veckors segling på den svenska västkusten. Seglade som tidigare med klassisk stil. Alla hälsade på mig och min fina båt. I år skall jag segla på svenska ostkusten och i Stockholms skärgård. Jag ser fram emot denna sommar!

Heiko Schulze.

Fritt översatt av Nils Virving som är säker på att Stig Flygare, i sin himmel, är stolt över sin båt.

“Till år 1994 var Ebba ägd av Lennart Sannemark och jag tror han ägde henne i över 10 år. Jag kände Lennart lite grann och som jag kommer ihåg det omkom han i en båtolycka. När Lennart ägde henne var båtens namn “Manana”. Sedan tillhörde “Ebba” Magnus Lindberg och hennes namn var då Gazell eller Gazella. År 2001 eller 2002 blev hon köpt av Andreas Aspelin och jag köpte henne av honom. Jag tror att hon blev byggd 1944 av Lidingövarvet på Lidingö just utanför Stockholm.”

Sven Mühlhof 52



S 52 Ebba i nyrenoverat skick

Svenska Mästare 1945-2012

1945	Malte Svennbeck/Knut Freding	1980	Valter Saaristu/Carina Persson
1946	Per Zaine/Erland Eiengård	1981	Valter Saaristu/Roger Månsson
1947	Rune Svennbeck/Knut Freding	1982	Olle Bertze/Valdemar Hjelm
1948	Åke Fernström/Bertil Ekvall	1983	Lars Östlund/Hans Mehlstrand
1949	Harry Bertze/Stig Jansson	1984	Lars Östlund/Hans Mehlstrand
		1985	Conny Jansson/Per Andersson
1950	Ulf Freding/Lennart Flink	1986	Lars Östlund/Hans Mehlstrand
1951	Sten Bertze/Bo Frimansson	1987	Conny Jansson/Lotta Kjellberg
1952	Sven Johansson/E Wallsten	1988	Lars Östlund/Hans Mehlstrand
1953	Sten Bertze/Bo Frimansson	1989	Conny Jansson/Lotta Kjellberg
1954	Sten Bertze/Bo Frimansson		
		1990	Conny Jansson/Lotta Kjellberg
1955	Sven-Erik Lindberg/O Lindberg	1991	Håkan Frimansson/Lasse Wängdahl
1956	Sten Lindgren/R Ekholm	1992	Conny Kjellberg/Svante Bergh
1957	Jan-Eric Horn/Kåre Eriksson	1993	Anders Hjelmblad/M-L Goertz
1958	Rolf Pettersson/Per Zaine	1994	Nils Virving/Peter Svanberg
1959	Rolf Pettersson/G Lundberg		
		1995	Valter Saaristu/Roger Månsson
1960	Olle Ryman/Sten Tjärnström	1996	Valter Saaristu/Gunilla Lapidus
1961	Harry Bertze/Lars Nyberg	1997	Björn Eklund/Annika Karjel
1962	Per-Bertil Eklund/B Frimansson	1998	Nils Virving/Ulf Normark
1963	Lennart Sjöln/Oscar Sjöln	1999	Valter Saaristu/Roger Månsson
1964	Gunnar Harju/Gunnar Kaarle		
		2000	Björn Karjel/Annika Karjel
1965	Gunnar Harju/Erik Kusoffsky	2001	Valter Saaristu/Roger Månsson
1966	Jerry Larsson/Hans Eriksson	2002	Jerry Larsson/Lennart Hägre
1967	Jerry Larsson/Hans Eriksson	2003	Nils Virving/Niklas Virving
1968	Jerry Larsson/Roger Norman	2004	Bill Lidman/Ingrid Lidman
1969	Nils Virving/Kaj Häggmark		
		2005	Nils Virving/Ulf Normark/N Virving
1970	Nils Malm/Inger Malm	2006	Per-Arne Larsson/Mikael Sääf
1971	Nils Virving/Kaj Häggmark	2007	Oskar Rööds/Mats Rimmö
1972	Nils Virving/Kaj Häggmark	2008	Reine Svensson/Tony Karlsson
1973	Nils Virving/Ulf Normark	2009	Oskar Rööds/Mats Rimmö
1974	Juan Boethius/Hans Hällman		
		2010	Oskar Rööds/Mats Rimmö
1975	Einar Olsson/Kennth Hamrin	2011	Rolf Erixon/Magnus Gustavsson
1976	Nils Berglund/G Fredriksson	2012	Rolf Erixon/Magnus Gustavsson
1977	Juan Noethius/Michael Persson	2013	??
1978	Lennart Bertze/S Björklund		
1979	Olle Bertze/Leif Tibblin		