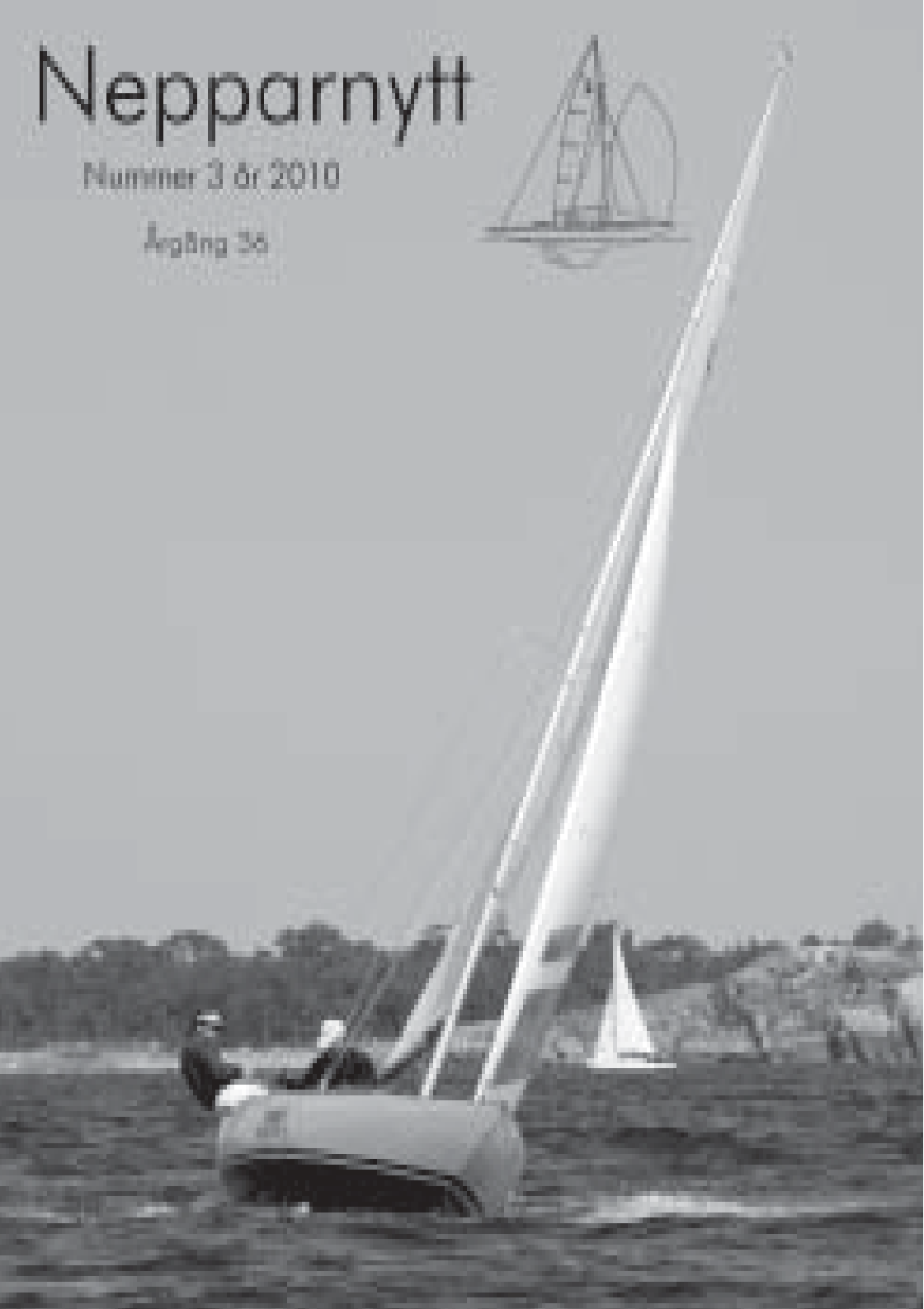


Nepparnytt

Nummer 3 år 2010

Årgång 35



Neptunkryssarförbundets funktionärer

Tryckning

Nepparnytt är som vanligt tryckt med stor omsorg av Allduplo Offsettryck AB, Stockholm
www.allduplo.se

Ordföranden har ordet!

Så har seglingssäsongen 2010 passerat. Sommarens höjdpunkter SM och Nepparpokalen genomfördes i strålande väder med bra banor. KSSS lyckades utomordentligt bra med sina seglingar, även om arrangemangen på Lökis med bryggplatser hade kunnat ordnas bättre. Med 26 båtar var vi största SM-klassen på Sandhamn Race Week och därigenom fick vi lite utrymme i TV 4 Sport som gjorde en 10 minuters filmsnutt om Nepparen.

ÖBK i Öregrund med pokalen lyckades servera ett bra arrangemang och fina seglingar. Tyvärr uteblev många båtar och endast 8 båtar kom till start. I dagarna har bestämts att nästa års SM går i Öregrund i slutet av juli. Det blir ett samarrangemang mellan Öregrunds BK och Östhammars SS.

På nätet och Facebook har jag tagit del av renoveringen av 159 och 182. Ett stort jobb har genomförts på dessa båtar under året, inte förglömma 200 som Lennart med son renoverat till en möbel och dessutom varit med och seglat på SM och Pokalen.

Vår egen 114 är i fint skick och trots att den legat på land i flera år så är den helt tät i skrov och däck. Fina träbåtar hittar man inte så lätt längre och marknaden för dem verkar vara nere i Europa.

Foton: Roger Månsson



SM-vinnarna Oskar Röös och Mats Rimmö ställer åter upp i Mästarnas Mästare detta år nere i Båstad. Vi alla håller tummarna för våra frontfigurer.

Nu återstår bara att dra över pressen och sortera sommarens bilder. Kanske kan några av våra fotografer visa några bilder på årsmötet som kommer att genomföras i samband med båtutställningen Scandinavian Boat Show i Älvsjö i november.

Dessa rader nedskrivs ombord på M/S Trollfjord utanför Bergen m.a.o. Hurtigrutten. Det finns faktiskt andra skärgårdar än de svensk/finska som också är fantastiska.

Nils Virving, Borta med Vinden 9



Kallelse till Neptunkryssarförbundets årsmöte 2010

Härmed kallas medlemmarna i Neptunkryssarförbundet till årsmöte.

Tid: Lördagen den 13 november 2010 kl. 15.00

Plats: Älvsjömässan, lokal K13. Det går att komma in till årsmötet utan att lösa entré till Scandinavian Boat Show som går samtidigt men passa gärna på att besöka båtutställningen så ser ni om inte annat på den vilka vackra båtar vi har!

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. Ansvarsfrihet 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 1 revisorssuppleant på ett år
 - e) 3 ledamöter till tekniska kommiten 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 förtjänststecken
15. Övriga frågor
16. Mötets avslutande

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

Mötet börjar med filmvisning från årets SM!

Välkomna!

Styrelsen



Studiebesök i januari!

Studiebesök på **Yachtsnickeriet** **lördagen 29 januari 2011 Kl. 12.00**

Torpvägen 3, 132 48 Saltsjö-Boo vid Skurusundet.

Yachtsnickeriet håller på med ett nybygge av en 30 m² skärgårdskryssare med namnet Canoe konstruerad av Bo Bethge för en tysk beställare. Det är ett stripplanking-fanérbygge, nu börjar bordläggningen ta form.

Bygget började i somras med CNC fräsning av spantmallar och fortsatte med lamellimning av spant och bottenstockar i mahogny. Efter montage av stävar och kölplanka håller man nu på med strip planking i western red ced.

Båten beräknas att vara vänd i januari.

Inbjudna är medlemmar i förbunden för Neptunkryssare, M15, M25 och Nordisk Kryssare 5½. Medlemmar i förbunden ges också tillfälle att ställa frågor till Thomas Larsson om tillvägagångssätt vid renoveringar för träbåtar i klasserna.

Kostnad 50:-/per person betalas på plats.

Närmare info om Yachtsnickeriet på www.yachtsnickeriet.se

OBS! Anmälan via mail till

Kjell Gustafson på kjellbirger@telia.com eller på telefon 070-543 34 36 senast den 23 januari 2011

Anmäl ert intresse så snart som möjligt då antalet platser är begränsat!



Limning av balkvägare på 30:an

Båtmässan i Helsingfors i februari!

Några medlemmar funderar på att göra en resa till båtmässan i Helsingfors i mitten på februari. Avresa med båt på fredag kväll, lördagen på mässan med återfärd på kvällen. Mer info kommer i Nepparnytt nr 4 och på hemsidan men om du redan nu vill veta mer så kontakta Roger Månsson 070-6071723, rom.consulting@tele2.se.



SM i Sandhamn



Kappsegling i Stockholmstrakten har i många år, liksom i ishockey, varit uppdelad i två divisioner, division Öst och Väst. En nord-sydlig linje vid Saltsjöbaden i Nacka markerar gränsen. Väster om denna linje seglar klassiska båtar typ Neptunkryssare och Mälarbåtar i t.ex. Rastaholm och Uppsala. Östra området domineras av KSSSs verksamhet med Drakar, R-båtar, Expresser, J 80 och en flora av olika klasser med Offshorebåtar. Endast en gång per år mötas de två divisionerna, på Lidingö Runt i början på maj. Vår ordförande Nisse Virving har i många år propagerat för att göra en inbrytning och lägga ett Neppar-SM i Östra Divisionens lejonkula, i Sandhamn. Detta för att göra PR för Nepparklassen i ostkustens seglarcentrum.

Sagt och gjort, efter förhandlingar med KSSS beslöt styrelsen att lägga SM 2010 i Sandhamn, datum 3 – 5 juli. Beslutet togs med viss bävan, hur många neppare skulle dyka upp? Dels har många seglare svårt för Sandhamn som sådant, dels är transport och boendet problematiskt. Framtiden fick utvisa.

Sen eftermiddag torsdag 1:a juli gled Leif och jag in till Lökholmen i vår bobåt, en gul IF med blåa 227 på släp. Lökholmen ligger mitt emot Sandhamn och är en mycket skyddad naturhamn. Holmen skulle vara seglingarnas centrum och en vik hade reserverats för kappseglarna och deras bobåtar. Då flera av bobåtarna var på 35 – 40 fot så var det inte mycket plats kvar. Vi



Banan gick nära Revengegrundet fyr (dock inte så nära som en hoptryckt teleobjektivsbild kanske kan ge sken av)

Foto:Göran Haglund



Trångt, trångt, trångt var det i hamnen på Löckholmen

Foto: Roger Månsson

la oss ytterst med en Scanner 361:a som närmsta granne. Vårt SM var en del av arrangemanget Sandhamn Race Week, en förövning till Eurocard Gotland Runt som skulle starta 7:e juli. Förutom SM för neppare skulle även Folkbåt, J-80 och IRC International (offshorebåtar) segla om SM. Dessutom deltog även Drakar, Smaragd och 5.a i regattan. Vår lilla vik var alltså packad med allehanda båtar. Dessutom

fanns ju alla vanliga tursegelare i en annan vik på Löckholmen. Det var folk överallt, detta var Sandhamn.

Fredagen inleddes med serverad frukost i KSSSs juniorlokaler, all mathantering skulle ske på Löckholmen. Vi tog passbåten över till själva Sandhamn för registrering. Efter snack med de andra nepparseglarna kvällen före så var det klart att vi skulle bli över 20 startande neppare. Efter registrering var vi 26, störst av alla regattans klasser! Vädret var strålande, andra veckan av ett tre veckor långt rekordhögtryck över landet. Stockholm hade temperaturer på 28-30 grader och här vid havet behagliga 25-26 med en sydlig vind på 5-8 m/s. Då Gotland Runt var i antågande så var Sandhamn dukat till fest. Jättelika havskryssare på 70-80 fot parkerade framför KSSS klubbhus, Stureplansfolk och tält uppställda av tillverkare. Köpte en keps i Helly Hansens tält, försökte betala med svenska sedlar vilket var svårt då ingen växel fanns. I Sandhamn betalar man med



Sandhamns Hotel Foto: Roger Månsson



Trångt, trångt, trångt var det ibland också på banan!

Foto: Göran Haglund

kort. Tune-Up kl 15.00 på Korsöfjärden strax öster om Lökholmen där vår bana var tillsammans med Drakar, Smaragd och 5:or. Övriga klasser seglade på en bana längre ut. Vilken fröjd att komma ut och segla på havet och få uppleva trycket i vinden, riktiga vågor och få se en horisont. Banan var kryss-läns där alla utom Nepparna efter första kryssen gick över till en parallellbana. Målgången en bit nedanför starten gjorde att nästa klass kunde startas oberoende av målgående båtar. En del pauser mellan seglingar var endast ca 5 minuter. På kvällen middag i bobåten och sedan dags för den dagliga underhållning, se alla 35-45 fotare som förgäves försökte hitta nattplats i vår överfulla vik. Imponerande hur de lyckades vända de stora båtarna och ta sig därifrån, bogpropellern hjälpte nog till. Vår båtgranne i Scannern fick dock en skada på sin i aktern förtöjda fina mahogny 5:a av en av besökarna.

Lördag morgon. Upp tidigt till frukost. Man lär sig snabbt ute på camping hur man ska lägga upp dagen för att slippa köa för toa och dusch. Ute på bana 09.00 för planerade tre race, start 10.00. Vädet som dagen före, sol, 25 grader och syd 5-8 m/s. Skulle senare visa sig hålla i hela veckan, de bästa förhållanden jag seglat i. En av Wallenbergarna, som seglande på en av drakarna, sa att Sandhamn visade sig från sin bästa sida. Då banan var kort så blev racen endast 35 – 45 minuter långa och hela fyra race hanns med. Förra årets vinnare, Uppsalabåten 180 Kokett med Röös/Rimmö, var ordentligt laddade. Satte serien 1-2-3-1 och tog redan nu ett ordentligt grepp om titeln. Andra toppbåtar var 269 Larsson/Sääf, 266 Bostedt/Persson och 239 Hjelmblad/Tjernberg. Märkbart efter första dagen var hur jämn vinden var, nästan inga vrid eller vindhål. Bara starta bra, gasa och köra. Då slag var det man förlorade mest



16 spinnakerförande Neppare på en bild

Foto: Göran Haglund



Även vid söndagskvällens regattamiddag sken solen!

Foto: Roger Månsson

på så prövade många att köra nästan ut till babords lay-line, slag, upp till märket och rundning. Tävlingsledningen var mycket säker i sitt agerande och verkade ha vana vid stora seglingar. Enda plumpen var en märklig diskning av 228 Christer och

Myran Olsson för kollision med en drake. Domen upphävdes senare av SSF.

Natten till söndag blåste det ordentligt. Det hade varnats för hårdare vindar under dagen men när vi kom ut till start rådde det



Petter och Micke i 269 säkrade andraplatsen på SM genom en överlägsen seger i sista seglingen!

Foto: Roger Månsson

vanliga propagandavädret med syd 5-8 m/s men med ganska grov sjö. På 227, där jag gästas, var vi fokuserade efter en hyfsad förstadag. Gjorde en bra start och, efter att jag i den grova sjön lyckats hålla mig kvar på fördäck vid spinnakersättning, så vann vi dagens första race i hård kamp med 272 Staffan Eklund med fru. Efter en sämre andra segling satte vi en 2:a i dagens tredje race och började ligga någorlunda bra till. Mats och Oscar i 180 gjorde serien 5-1-5 och tog ett ännu fastare grepp om SM-titeln. I övrigt samma båtar i topp som dag 1, det brukar ju vara så. Efter seglingarna åkte vi över till Sandhamn i tron att vi hade ett daily-first pris att hämta vid dagen prisutdelning. Det var dock sammanlagt ledande båtar som fick pris, i detta fall 180 Kokett. Offshoreklassen, som också seglade SM, leddes av norske Kung Haralds båt Fram, en TP 52:a. Priset hämtades av kungen själv! På kvällen regattamiddag på Lökholmen med massor av folk från de olika klasserna.



Nybadade vinnare! Foto: Roger Månsson



Björn och Tomas i 266 tog hand om tredjeplatsen! Foto: Göran Haglund

Avslutande måndag avverkades två seglingar. 180 Rös/Rimmö bevakade sin ledning med en 5:a och 2:a och tog sin tredje SM-titel helt överlägset. De har inte bästa kryssfarten men är tekniskt mycket duktiga vid starter och på undanvind samt bra på att positionera sig på banan. Rutinerade 269 Larsson/Sääf från Uppsala blev tvåå och nytända Hudiksvallsbåten 266 Bostedt/Persson trea. På 227 lyckades vi till slut bli fyra följda av dagens förlorare 239 Hjelmsblad/Tjernberg som med två avslutande 12:or tappade medaljchansen. Efter seglingarna kopplade vi 227 efter IF:en och drog västerut mot Nacka. Missade prisutdelningen kl 15.00 men vi hade lång väg hem. SM 2010 var ett annorlunda mästerskap med ett stort antal klasser och båtar, många människor, kungligheter och kändisar men samtidigt var det mycket inspirerande att få uppleva detta. Neptunkryssarklassen har säkert fått ovärderlig PR genom att visa upp sig i Östra divisionen inför ett fullsatt Sandhamn. Blir säkert fler möten.

Stefan Glaas



Överlägsna SM-vinnarna i 180 Kokett - Mats Rimmö och Oskar Röös applåderas av KSSS:s ordförande Jacob Wallenberg

Foto: Roger Månsson



Kung Harald åkte ståndsmässigt ut till sin lilla tenderbåt Norge som låg förtöjd vid Korsö!

Foto: Roger Månsson



Hudiksvalls Tidning den 7 juli om Björns och Tomas SM-brons



Äntligen SM-medaljörer efter många försök!

Foto: Stefan Westerlund

Björn Bostedt och Tomas Persson har ett rykande färskt SM-brons i handen. Under den gångna helgen avgjordes nämligen svenska mästerskapet i neptunkryssare på Sandhamn race week i Sandhamn.

– Vi är fruktansvärt nöjda, säger Tomas Persson.

Under den gångna helgen avgjordes fyra mästerskapstävlingar på Sandhamn race week. I klassen neptunkryssare deltog 26 båtar och en av dem var alltså Ca va som seglas av Bostedt och Persson.

SM avgjordes under tre dagar och sammanlagt nio seglingar. Efter första dagen och fyra seglingar låg duon på en tredje plats och efter dag två var man tvåa.

– Vi lyckades bra med starterna de två första dagarna och hade bra fart och snurr på båten, säger Tomas.

– Det hade kunnat bli ett silver istället för bronset. Vi var fyra båtar som slogs om andra platsen, men det var enorm konkurrens, säger Björn Bostedt.

Men nu det slutade ju bra ändå. Ett SM-brons och den bästa placeringen någonsin för de två hudikseglarna.

– Vi är väldigt nöjda. Det är en hård klass och vi har inte kunnat förbereda oss så väl som vi ville. Så vi är fruktansvärt nöjda, säger Tomas Persson

Svenska Seglarförbundets Historiska

Utskott inbjuder till

Historiska Dagen

som anordnas i samarbete med Sjöhistoriska Museet

lördagen den 13 nov 2010 kl. 10.00 – c:a 15.00

Temat är inte riktigt spikat än, men helt klart är att det blir något intressant och spännande för alla som är roade av kappsegling.

Filmsalen, där vi brukar vara, är borttagen och i stället ska vi sitta i Minneshallen vid Amphions akterspegel. Kostnad 150 kr inkl. lunch.

Förhandsanmälan nödvändig till Maivor Bergau 08/39 31 02, bergau@globalnet.net eller till SSFs kansli 08/459 09 93, asa@ssf.se

**30 % rabatt på ordinarie pris på
båtfärger.**

International, Hempel, Lotrec m.fl.

Bojens Färg & Tapet

Norrtullsgatan 61 A, Stockholm

Tel 08 - 33 63 69

**BOJENS
FÄRG & TAPET**

Neptunkryssarpokalen i Öregrund

Neptunkryssarpokalen 2010 avgjordes 21-22 augusti i Öregrund, ett av Roslagens många semesterparadis. Arrangör var Öregrunds BK som gjorde ett mycket bra arrangemang. Helgen bjöd på bra och varmt väder och på söndagen, friska vindar.

Tyvärr kom endast åtta båtar till start, normalt brukar Pokalen dra 12-15 startande. Då de fyra första från SM samt 265 Nisse Virving/Björn Ribbhagen var anmälda så såg det på förhand ut att bli en jämn kamp vilket det också blev.

Efter lördagens fyra seglingar i 4-6 m/s var 266 Bostedt/Persson i topp före 269 Larsson/Sääf. Det var dock mycket jämnt bakom varför det inför söndagens två avslutande race var många båtar som hade chans att vinna. Intressant var att



banan var en kryss-läns-bana med start och mål utanför hamnpiren i öregrunds hamn vilket fungerade alldeles utmärkt.

Söndagen bjöd på västliga vindar på 5-9 m/s vilket skördade sina offer då 180 Rööf/Rimmö och 200 Hägre/Hägre tvingades bryta med tekniska problem. Övriga kämpade vidare och det hela avgjordes på sista seglingens sista läns då 265 Virving/Ribbhagen kunde passera ledande 227 Bodinson/Glaas och satte därmed sin andra spik för dagen. Med samma poäng som 269 Larsson/Sääf men med fler förstaplatser så tog 265 hem 2010 års



Leif och Stefan tar ledningen!

Foto:Erik Lundeborg



Efter ett mindre lyckat SM tog Nisse och Björn rejäl revansch genom att vinna Neptunkryssarpokal!

Foto:Erik Lundeborg

Neptunkryssarpokal. Trea blev Bostedt/Persson efter en sämre andra dag. Jämnt och spännande så det förslog!

Öregrund har ypperliga förutsättningar för arrangemang av kappseglingar. Samhället är uppbyggt kring hamnen där hotell och restauranger finns. Avstånd från dessa till båten är ca 50-150 meter. Utanför finns en fjärd med bra djupgående som tillåter banor i alla vindriktningar med kort utsegling.

Från hamnpiren har man bra utsikt över seglingsområdet. Är en av de bästa banorna i Sverige för matchracing enligt ägaren till hotellet där vi bodde. Denne man är även ägare till den R 12:a som ligger i hamnen. Det är den amerikanska tolvan US 28 Independence som byggdes inför Americas Cup 1977 för segelmakaren Ted Hood. Den blev knappt utslagen i de amerikanska kvalen, det blev istället US 26

Courageous som försvarade Cupen för USA. Independence kom till Sverige i samband med klassens VM i Luleå 1988. Båten används för företagsseglingar och har seglat några Gotland Runt.

Öregrund är en mycket liten tätort med vintertid ca 1 600 innevånare, en siffra som dubblas i augusti varje år då orten är norra Upplands största turistmål. Öregrund är en av Sveriges bäst bevarade trästäder, en bebyggelse som uppfördes främst från slutet av 1800-talet fram till andra världskriget då orten på sommaren var en populär kurort för stadsbor i området. Öregrund hade stadsrättigheter mellan 1491 och 1952 då den slogs ihop med Östhammar. Genom historien har Öregrund eldhärjats sju gånger, bl.a. 1719 då ryssarna brände ner staden.

Stefan Glaas

Kan man bli kär i en båt? Text och foto: Mikael Solebris

Frågan är egentligen inte relevant i detta sammanhang, men måste ändå få ställas.

För det var precis vad som hände mig när jag skaffade 159:an sommaren 2009.

Lagom till hennes 60-årsdag visste jag precis vad presenten skulle bli – en plastikoperation.

Det är om denna behandling den här artikeln kommer att handla.

Nu ska vi väl i fortsättningen inte prata i medicinska termer, utan vad det hela handlar om är restaureringen av S-159. Hon läckte lite här och där genom ett teakdäck som sett sina bästa dagar. Lacken hade släppt lite varstans på kappen, mahognyn hade gulnat och var i stort behov av ny bets. Däcksbalkarna hade börjat ruttna så smått på flera ställen, men framför allt vid genomföringarna för stag och vant. Skrovet var och är i ett mycket gott skick, därför ville jag göra något innan även detta började drabbas av skador. Trots att jag haft både rymliga och bekväma båtar i mitt seglarliv, så fanns ändå alltid i bakhuvudet en gammal dröm om att en dag få äga en skärgårdskryssare. Denna skulle vara försedd med ett däck av gyllene oregon pine ihop med svart nåt, med en lyster som

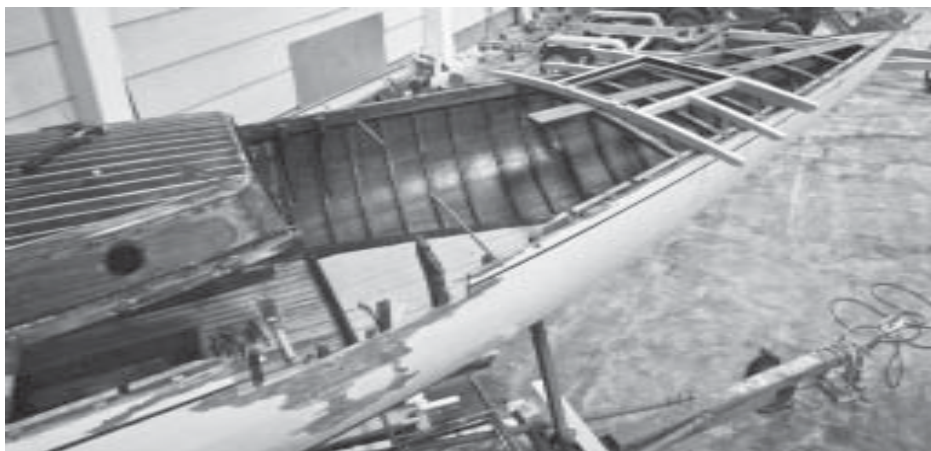
tillkommit genom att åtskilliga lager med lack varsamt applicerats. Båten hade jag skaffat, och nu skulle drömmen om däckets realiseras. Denna artikel är definitivt inte en manual för renovering av en Neptunkryssare, utan mer en betraktelse över arbetets gång som helhet, och över ett antal beslut kring olika frågeställningar. Jag hoppas ändå att texten och bilderna ger en hel del matnyttigt för den som står begrepp att påbörja ett ingrepp på sin egen ögonsten. Annars får ni gärna kontakta mig om det är något som ni funderar över, eller vill prata Neppure i största allmänhet, och trävarianten i synnerhet.

Redan på planeringsstadiet insåg jag mina egna hantverksmässiga begränsningar, och började leta efter kunnig hjälp. Efter lite nätsurfande med efterföljande telefonkontakt föll mitt val på båtbyggaren Runar Andersson i Åmål. Han låg definitivt inte närmast till i avstånd bland mina alternativ, men ingav störst förtroende då vi pratats vid. Valet av Runar kände jag var helt rätt under hela arbetsprocessen, han lyssnade på mina idéer, kom med egna genialiska lösningar och lät mig vara delaktig på ett väldigt bra sätt.

Utgångsplanen var att avlägsna teakdäcket, behålla den underliggande plywooden, och byta det som var fuktskadat eller helruttet. Samma plan



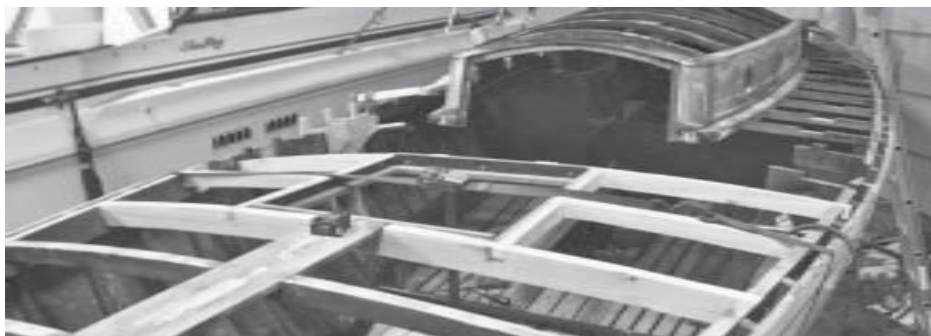
Juli 2009, svårt att få fram bristerna på bild, men flagnad lack mm syns i alla fall på kappen.



Rutna balkar, del av bord, spantknän osv. borttaget. Nya balkar och ram till förluckan väntar på montage.

gällde även för övriga delar i projektet. Planen fick tämligen omgående revideras, det gick inte att separera teak och plywood på ett enkelt sätt. Teaken var både skruvad och limmad mot plywooden som var i dåligt skick, betydligt mer rutten än jag trott. Istället blev däckets avlägsnat under tämligen bryska former, sticksåg, hammare, stämjärn och koben såg till att däckets försvann i ganska små bitar undan för undan. Genom att även plywooden förpassades in i himmelriket ändrades utformningen av däcksrribborna en del. Beslut togs om att helt skipa underliggande plywood och satsa på tjockare ribb istället, dels för att spara tid och ett arbetsmoment, men framför allt

medförde detta ett betydligt styvare och mer hållfast däck. Att sen alla innertak i slutänden blev oerhört vackra är ju en biverkning som är mycket lätt att leva med. Det som förvånade oss mest när båten var helt däckssren, och alla däcksbalkar frilagda var att en balk akter om förluckan och en för om akterluckan hade utförts i plywood!! Detta kan jag garantera inte hade gjorts av den gode båtbyggaren Kalle uppe i Norrtälje, och framför allt inte på den båt han själv skulle ha. Dessutom är det ju helt emot vad klassbestämmelserna säger. Totalt elva däcksbalkar byttes ut, varav två mastbalkar. De gamla demonterades och användes som mallar, nya tillverkades i tätvuxen furu.



Balkar och ramen till förluckan på plats.



Ny del i bordläggning, nya delar av spant och nya spantknän monterade på styrbordssidan.

Tätvuxen fura användes även till nytt bord, eller rättare sagt del av översta bordet på styrbords sida, samt även till att byta delar av balkvägarna på båda sidor i anslutning till vantfästena.

På styrbordssidan byttes även del av spant, till detta användes ek som tidigare stått i snickarmäster Anderssons egen trädgård. Samma förnämliga ek nyttjades även till nya spantknän på både styrbord och babords sida, samt till den inre delen av akterspegeln. Just akterspegeln var ett kapitel för sig, här hade nämligen både den inre delen i ek (ca. 30 mm) och den yttre i 15 mm. mahogny helt sonika knäckts av den tidigare aktersnurran som hängde på. Inte så konstigt egentligen då den fem hk. starka/svaga fyrtaktaren vägde sina modiga 38 kg! När sen fästet demonterats uppskattade vi vikten på detta till ca.6 kg. ! Totalt sett 44 kg. som hängde och

belastade en yta på ungefär 0.13 m². Det var i grevens tid som detta blev åtgärdat, det var bara en tidsfråga innan samtliga bord i anslutning till akterspegeln börjat ta skada på allvar. Detta var en av anledningarna till att jag valde montera en elmotor i stället för en traditionell baksmälla. Den är tyst, väger bara 9,7 kg. inklusive teakplatta och konsoler i rostfritt och används väldigt sällan då båten seglar så underbart som hon gör. Dessutom har hon fått en betydligt fördelaktigare balans i vattnet de få gånger motorn fått hänga kvar under segling.

Med alla däcksbalkar blottade påminde båten om ett valskelett på något naturhistoriskt museum, nåja sett till formen mer som en gigantisk delfin kanske. Detta skede i arbetet innebar faktiskt ett antal positiva effekter. 1. Kablar till elmotor, solcell, läslampor och framtida kylbox kunde mycket enkelt läggas på plats och dessutom döljas helt och hållet, då jag valde



Det förväxta "delfinskelettet" börjar bli mer och komplett, snart är alla revben på plats, flåt jag menar däcksbalkar.



Kappens sidor har fått sig ett par rejäla skrapor och slipningar, del av bordet utbytt.

att förlägga dem i utrymmet mellan översta bordet och balkvägarna. 2. Det var ljust och fint överallt var man än skulle jobba i båten. 3. Det bästa var ändå att man kunde komma åt att ge insidan av skrovet fyra strykningar med linolja och terpentin, från kölplanka ända upp till relingskanten. Detta var något som inte hade gjorts på många, många år, skrovet verkade nästan vara omätligt, och fassen vet om inte båten sa ett belåtet "tack så mycket" efter första

strykningen... Jag gjorde över med 3,5 liter av både linolja och terpentin, alltså 7 liter totalt. Ett ingrepp som känns riktigt, riktigt skönt att ha gjort, och som antagligen inte skulle ha gjorts alls om det inte varit så enkelt i och med att däckets var avlägsnat. Nya balkar, spant, spantknän, balkvägare och del av bord på plats. Skrovet rejält inoljat. Kablage för all el dragen, kopplingsplintar, regulator, elcentral, batteriladdare monterat. Nu skulle min



"Skithögen", eller rättare sagt allt bråte som blev när skadade och ruttna delar demonterats.



Plyfabalken och övriga delar runt akterluckan har tagits väck, har nu endast en uppgift kvar att fylla, nämligen tjänstgöra som mallar.

gamla dröm om ett däck i oregon pine börja förverkligas. Runar föreslog att däckets skulle läggas med raka nåtningar istället för som brukligt är att följa båtens form. Detta innebar för hans del en hel massa

räkande och pusslande för att få allting att stämma, men han löste allt på ett suveränt vis och gav mig ett däck som var vackrare än jag vågat drömma om. Att lägga med rak nåtning innebär bl.a. att inte en enda ribba är skarvad. Till mittfiskar, skarndäck/yttersarg, nytt frontstycke på kappen och som livträ mot kapp och luckor användes mahogny från Kongo. Oregon pine förresten är Amerikansk fura om jag inte nämnt det tidigare, ett träslag som luktar helt underbart då det bearbetas. Kunde den doften sparas på flaska skulle jag gjort det direkt! Kanske en affärsidé att ta fram en marin kollektion av deodorant och aftershave med doft av oregon pine... Till den som gör detta, jag köper två kit på stört!



Äntligen! Som känd radiopratare i rosa träningsoverall brukar utbrista i början av oktober, satt de första ribborna och den första mittfiskan på plats.



De båda ruttna och skadade akterspeglarna har med glädje förpassats in i den himmel som finns för ruttet trä, tror jag.



Fler och fler delar börjar inta sina platser i väntan på att föreställningen börjar, dvs. sjösättning.

Mahogny och oregon pine inhandlades hos Abrahamssons Trä på Orust, kanske inte den billigaste leverantören men vilken kvalitet och service. Att själva kunna få åka ner och på plats välja ut exakt vilka plankor man vill ha kan nog inte företas hos många sågverk. Detta har medfört att däckets endast innehåller två! kvistar, helt otroligt med tanke på den mängd ribbor som sågats fram ur plankorna på 3" x 5". Som lite kuriosa kan nämnas att Abrahamssons är den leverantör som förser både Hallberg-Rassey och Najad med trä. Apropå servicen så började virket ta slut för oss mitt i semestertid, Runar chansade och ringde till Orust, farbror Abrahamsson fixade fram två nya plankor mitt under semestern, en lördag! Tack, både



Elinstallationer monterades i den lilla garderoben på babords sida. Kablar från Skyllermarks, väldigt lätta att jobba med trots ansenlig tjocklek. Regulator till solcell, batteriladdare 220 V från Exide. Batterierna står på en platta av lackad plywood direkt över bakkant på kölen.

Abrahamsson och Runar som åkte till Orust och hämtade.

Runar räknade, räknade igen, och fasen vet om han inte räknade en tredje gång innan plankorna gick i både såg och hyvel innan fräsning tog vid. Slutprodukten blev i alla



Fler däckribbor på plats, alla nya däcksbalkar likaså och även ny front på kappen.



De första lagren med lack har strukits på sidorna av kappen.

fall hundratals ribbor i olika längder med dimensionen 34 mm. x 16,5 mm. Alla frästa på undersidan med 45 graders vinkel och ett djup på 3 mm. Notspår frästes 4 mm. djupa och 5 mm. breda. Från början var tanken att alla ribbor skulle skräspikas för att helt slippa plugg. Detta visade sig besvärligare än väntat, dels knäcktes ett stort antal 2 mm. borrar, sen styrde virket de tunna borrar som det själv ville, inte som Runar ville. En annan oväntad följd visade sig när jag började slipa monterade ribbor, några spikspetsar kom i dagen då alla ribbor

fått samma höjd och yta. Efter denna upptäckt övergick vi till att skruva ribborna istället, och därefter plugga hålen. Spikspetsarna ser ingen som absolut inte vet om dem, allt däck i samma bredd som kappen är spikat, det andra skruvat och pluggat. Hittills har ingen noterat detta, då har ändå hamnens mest extreme petimeter varit och synat arbetet...

Fortsättning följer i Nepparnytt nr 1 2011



Ny yttre och inre akterspegel har monterats, skrovet har slipats och spacklats samt börjat grundmålas.

Jubileumsboken - Köp den till medlemspris!

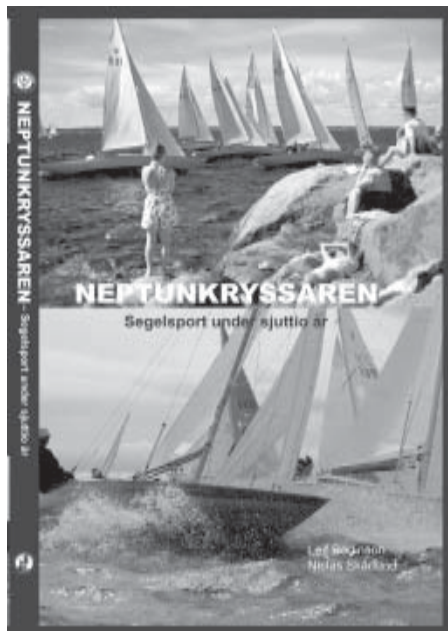
Som ett led i firandet av att det i fjol blev 70 år sedan Neptunkryssaren kom till så har Neptunkryssarförbundet gett ut en jubileumsbok.

Boken – som är skriven av Leif Bodinson och Niclas Skärlund – skildrar båtens tillkomst och klassens historia under de gångna 70 åren. Den är på 160 sidor varav 40 sidor + omslag i färg.

Boken köps antingen genom att betala in 250 kr (medlemspris 200 kr + porto 50 kr) om du är medlem i förbundet eller 300 kr (ordinarie pris 250 kr + porto 50 kr) om du inte är medlem. Glöm inte att ange namn och adress på inbetalningskortet eller - om du betalar via Internet - i mail till kassören stefan.glaas@stockholmshamnar.se.

Den som vill och har möjlighet kan köpa boken kontant av Leif Bodinson, Niclas Skärlund, Göran Haglund, Nils Virving,

Kjell Gustafson eller Christina Nylund (tel.nr. och mailadresser finns på sidan 2).



Räkna med oss!

Grundskyddet är rätt så lika om man jämför alla båtförsäkringar, men sedan tar olikheterna vid. Att fånga upp de mjuka värdena bland hård försäkringsfakta smäller högt när du hamnar i trubbel. Det är därför som vi har valt att utmärka oss på det personliga planet. Här är tre personliga anledningar som ger valuta för din premie:

• ENKELT DYGNET RUNT

Du när oss dygnet runt på vår hemsida och kan när som helst räkna på premien, teckna försäkring eller göra skadeanmälan.

• SNABB OCH SKICKLIG HJÄLP

Våra kontakter i Skärgården och med varven är genuina och nära. Vår målsättning är att höra av oss inom 24 timmar efter det att du har anmält en skada.

• INFLYTANDE I BESTÄMMELSERNA

Svenska Sjö är en del av det organiserade båtlivet. Via din båtklubb gör du din röst hörd när du vill ändra på något. Många sunda innovationer kommer från båtklubsmedlemmar. Den möjligheten är vi ensamma om att bjuda på. Ta den.



 Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!

www.svenskasjo.se · 08-541 747 50

USS-regattan bjöd på det mesta

Årets seglingar på Ekoln i Upsala SS regatta bjöd på det mesta i väderväg. Lördagen innebar ett race i hårda vindar med byar uppemot 17 m/s och startfältet påminde mest om sagan om "10 små nepparpojkar". Av elva anmälda båtar kom i alla fall fyra runt banan och inga större missöden inträffade. Vann gjorde Björn Bostedt/Michael Persson, Hudiksvall före Christer och Myran Olsson, Upsala SS. Efter den första seglingen valde arrangörerna att avvakta med ytterligare starter. Vinden fortsatte dock att vara frisk

resten av dagen så det blev ingen mer segling.

Söndagen bjöd på betydligt bättre väder, med avtagande vindar under dagen och uppljarnande himmel. Tre seglingar genomfördes, där Staffan och Birgith Eklund, Upsala SS var jämnast och i topp mest hela tiden. Totalt segrade paret Eklund före Bostedt/Persson och Bodinson/Glaas, Stockholms SS.

Leif Bodinson

Ekolnregattan i varierande vindar

Ekolnregattan seglades med varierande vindar. På lördagen så var det mellan 0-2 sekundmeter men trots det så blev det två seglingar genomförda. Första start gick vid 13-tiden så det blev lite väntande på sjön. Bäst i dom lätta vindarna lyckades 272 Staffan och Birgith Eklund som spikade båda racen. Tvåa 269 Per-Arne Larsson och Mikael Sääf med 2-2 och trea efter första dagen låg 228 Christer och Myran Olsson med 3-4.

Andra dagen bjöd på mycket vind med prognosen 5-9 sekundmeter men det var nog mer ibland. 269 vann dom två första seglingarna och 272 var tvåa i båda så då stod slutsegern mellan dessa två båtar. I sista seglingen så kopplade 272 greppet och vann den sista seglingen och också regattan. 269 blev två och 227 Leif Bodinson och Hans Eriksson blev trea.

Mikael Sääf

Nepparseglare vinnare av SM i A22 och KM i M25

Rolf Erixon och Kjell Gustafson, som båda i många år seglat framgångsrikt med neppe S205 "Carisma" respektive S 39 "Tonita" visar att klassens seglare håller bra även i andra klasser.

Roffe blev under seglingarna "Trosa seglar vackert" svensk mästare i A22 med sin

"Gazelle" i konkurrens med sexton andra A22:or.

Kjelle övertygade också i samma seglingar och blev klassmästare i M25 med "Felicia".

Redaktionen gratulerar!

HöstRasta avslutade säsongen

Neptunkryssarnas kappseglingssäsong avslutades traditionsenligt med seglingarna vid Rasta. Tävlingsledare Owe Andersson med stab gjorde också traditionsenligt ett utmärkt arbete och ordnade fem fina seglingar för de gästande klasserna. Förutom nepparna, som vanligt största klass med tretton startande båtar, så var Smaragd, IF, starbåt och Mälard 30 entypsklasser.

Lördagen startade med svaga vindar och slutade i uppemot 7 m/s och regn.

Söndagen bjöd på uppehåll och 3-4 m/s. Efter fem jämna seglingar där i princip alla provade på att vara i topp någon gång så vann (också som vanligt..) S180 Oskar Rööds/Mats Rimmö före Nils Virving och Björn Ribbhagen i S265. Trea blev Per-Arne Larsson/Mikael Säef i S269.

Det innebar att P-A Larsson och Micke Säef höll undan i såväl Neptun Cup som Stockholmscupen och vann båda cuperna efter en imponerande jämn säsong. *Leif Bodinson*



Tidigare vinnaren av Neptunkryssarpokalen (1974) Martin Svenzon gjorde comeback i klassen på SM tillsammans med starbåtsveteranen Börje Larsson Foto: Göran Haglund

Tjörn Runt 2010

Efter att ha åkt 400 mil t.o.r. Bodensjön med ett tretton meter långt 30:a-släp, med en vikt på 3,5 ton, efter en gammal Landrover (se artikel i kommande nummer av Nepparnytt) så kändes det som en baggis att köra 100 mil t.o.r. Stenungsund med en Neppare på släp efter en relativt ny Volvo. Det var alltså dags för årets höjdpunkt (tycker jag) Tjörn Runt – världens största inomskärskappsegling. Att årets upplaga krockade med Neptunkryssarpokalen var naturligtvis beklagligt men inget kan stoppa mig från att vara med just på Tjörn Runt – nu för sjätte gången. Vi blev faktiskt inte ensam Neppare heller eftersom Sven Secher i 198 dök upp som efteranmäld.

Vi börjar kunna rutinerna nu. Ankomst vid 15-tiden, sjösättning, påmastning, hämta nummerlappar, käka, checka in på Stenungsbadens Yacht Club (där vi som gamla totalvinnare av Tjörn Runt bor gratis år efter år – tack för det Fredrik). Därefter deltagande i den sista av tre skepparträffar (för att få de allra senaste vindprognoserna). Som vanligt plockade också konferencieren Harald Treutiger upp oss och presenterade oss som exempel på

att vem som helst faktiskt kan totalvinna Tjörn Runt. Trevligt som vanligt.

Mindre trevliga var dock de väderutsikter som presenterades av Lage Larsson. SV som mitt på dagen skulle vrida över på V och öka från ca 8-10 m/s till ca 12 med byar upp mot 15. Tillsammans med utlovad sydgående ström skulle det också medföra gropig och besvärlig sjö. Det här lät ju i och för sig som mumma för en Neppare och vi är ju bra hårdvindsseglare. Många började snacka om oss som favoriter och Nepparen som LYS-raket. Men även om det skulle gynna oss så var det inte med helt ogrumlad glädje vi to emot väderutsikterna. Tjörn Runt är ju långt och kryssen ner mot Tjörne Kalv där man vänder upp mot Kyrkesund är minst 3 timmar lång. Det är ju en sak att köra en kryss på ett hårdvindskör på bana som kanske tar 15 minuter. Nu skulle vi hålla på minst 12 gången så lång tid och det är fruktansvärt jobbigt och smärtsamt att driva båten så hårt som vi gjorde när vi vann 2007.

På morgonen resonerade vi sen faktiskt om vi skulle köra foca i stället för genua med hänsyn till väderutsikterna. Så småningom fastnade vi dock för genua eftersom vi



Martin laddar inför start. Notera GPS-plottern som är ovärderlig på distans-kappseglingar som Tjörn Runt där man ofta kör med små marginaler vid grund och

räknade med att den skulle vara så mycket bättre på halvvind och en läns utan spinnaker att det skulle kompensera det vi kanske vunnit på kryssen med focken. Tur var det också för när vi väl kom ut så blåste det inte alls så mycket som Lage förutspått (efter den här sommaren borde man ju också lärt sig att inte lita på meterologer).

Vi fick till en perfekt start nära lovarfsflaggen med 198 strax efter. Vår värsta startgruppskonkurrent (man startar i 15 grupper med 5 minuters mellanrum) – den K32:a som totallvann 2009 och som utan spinnaker liksom vi har 1,02 som SRS-tal – startade längst ner i lä och vi fick direkt ett övertag. Sen löpte det på rätt bra, Nepparen är ju suverän att kryssa med i stora fält eftersom vi slår så snabbt och går så högt i vind. Vi gick den här gången O om Brattön efter det vi seglat under Tjörnbron. Det vann vi nog på eftersom vi ryckte rejält på 198 som gick V om Brattön. Med anledning av den förutspådda sydgående strömmen gick vi till att börja med rätt långt ut i Hakefjorden där det är djupare men sedan vi vid ett märke inte sett något tecken till medström (och ingen motström heller) så drog vi oss närmare Tjörn där det är grundare.

Nepparen är ju en fantastisk kryssbåt och det dröjde inte länge förrän vi seglat om de flesta IF-båtar (med samma SRS-tal) som startat 10 minuter före och var mitt uppe bland H-båtarna (LYS 1,08) som startat 15 minuter före. Tyvärr hölls sig vinden mellan 7-8 m/s under kryssen – vi hade gärna sett uppåt 10!

När vi vände norrut vid TjörneKalv fick vi halvvind och vi passade på att surfa om den sista IF-båten när vi tog rygg på en större båt som passerade. K32:an såg vi inte röken av så den betraktade vi som

avhängd. När vi passerade Kyrkesund hörde vi dock speakern ropa i högtalaren att nu kommer fjolårsvinnaren! Det var K32-an som med sin mycket högre rigg och längre vattenlinje tagit in nästan hela försprånget på mindre än en timmes halvindssegling. Det var ju inte så kul eftersom vi hade rätt långt kvar och de närmade sig hela tiden.

När vi passerade etappmålet och kom in i Stigfjorden hade vinden ökat rejält och låg nog uppåt 12 m/s. Det är trångt med berg på bägge sidor och många båtar. Att dra upp blåsan på en hård läns när man inte har någon vingelmån känns inget vidare. Jag har också lite Stigfjordsnoja efter det att vi nästan sänkte båten 2004 när vi körde spinnaker på samma ställe och fick en kines när det blåste över 15 m/s. Vi spirade alltså genuan i början när det var som trängts även om Martin hela tiden tjatade om att vi måste dra upp blåsan. Jag höll nog dock tyvärr emot lite för länge för när vi sen väl hissade så gick det rätt hyfsat stadigt bara man hade möjlighet att lova lite när det tryckte på som värst. K32:an närmade sig dock hela tiden trots spinnakern. När det var en distans kvar så var de också förbi men vi gjorde ett sista försök och satsade mot vänstra delen av mållinjen när alla andra gick mot högra. Det gjorde att vi fick lite skärning och tog faktiskt in en del också men vi fick till slut ge oss med 3 sekunder efter 5 ½ timmes segling! Lite surt men rätt OK ändå. Vi kom alltså 2:a i startgruppen och 23:a totalt vilket kändes bra med tanke på höjt SRS-tal och en inte alls lika perfekt genomförd segling som när vi vann 2007.

Svenne i 198 kom femma i startgruppen och 181:a totalt efter att ha haft otur att få en broachande 606:a i sidan på länsen. Trots skadan kunde man dock fullfölja.

/Göran Haglund

Resultatbörsen

SM Sandhamn

Antal startande: 26

Plac.	Båt	Rorsman	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Segl. 6	Segl. 7	Segl. 8	Segl. 9	Totalpoäng
1	180	Oskar Rööf	1	2	3	1	5	1	5	2	6	20
2	269	Per-Arne Larsson	4	5	1	6	3	2	8	6	1	28
3	266	Björn Bostedt	5	1	4	3	4	9	3	9	10	38
4	227	Leif Bodinsson	6	12	5	2	1	13	2	5	8	41
5	239	Anders Hjelmlblad	2	3	2	12	11	4	1	12	12	47
6	257	Nils-Erik Lindström	14	8	11	5	12	3	12	7	2	60
7	205	Rolf Erixon	16	9	9	10	9	DNS	4	4	3	64
8	245	Valter Saaristu	17	16	12	4	7	8	16	1	9	73
9	260	Jerry Larsson	8	4	10	19	6	7	18	8	14	75
10	237	Fredrik Mattsson	9	15	7	18	8	11	6	14	7	77
11	272	Staffan Eklund	15	14	6	11	2	15	7	19	11	81
12	265	Nils Virving	11	10	8	13	10	5	11	17	23	85
13	246	Daniel Skaborn	20	6	17	14	17	10	9	11	5	89
14	256	Tord Bergman	13	11	14	20	16	14	10	10	4	92
15	268	Bertil Klinga	10	7	23	9	OCS	12	13	3	17	94
16	228	Christer Olsson	12	24	16	8	13	16	15	13	19	112
17	234	Hans Eriksson	19	13	13	7	14	18	20	18	13	115
18	264	Börje Larsson	7	19	18	17	18	19	14	21	22	133
19	222	Björn Karjel	3	18	22	16	22	20	19	16	21	135
20	243	Tomas Sundholm	22	22	15	22	21	6	22	20	15	143
21	242	Ulf Mickelsson	18	21	19	23	15	17	17	22	16	145
22	240	Richard Holmlund	25	17	20	24	20	21	24	15	18	159
23	252	Henrik Boldrup	21	23	25	21	19	22	21	24	24	175
24	253	Hans Nylund	23	25	21	25	23	23	23	23	20	181
25	200	Lennart Hägre	24	20	24	15	DNS	DNS	DNS	DNS	DNS	191
26	114	Niklas Virving	26	DNF	DNS	DNS	24	DNS	25	DNS	DNS	210

Pokalen Öregrund

Antal startande: 8

Plac.	Båt	Rorsman	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Segl. 6	Totalpoäng
1	265	Nils Virving	5	2	3	8	1	1	12
2	269	Per-Arne Larsson	4	3	1	2	2	4	12
3	266	Björn Bostedt	1	4	4	1	5	3	13
4	227	Leif Bodinsson	7	5	2	4	4	2	17
5	228	Christer Olsson	2	6	7	5	3	5	21
6	180	Oskar Rööf	3	1	5	6	DNF	DNS	24
7	200	Lennart Hägre	6	7	6	3	6	DNF	28
8	78	Niklas Åhlander	8	8	8	7	7	6	36

USS Regattan

Antal startande: 11

Plac.	Båt	Rorsman	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Totalpoäng
1	272	Staffan Eklund	DNS	1	1	5		7
2	266	Björn Bostedt	1	4	4	2		7
3	227	Leif Bodinsson	DNF	5	2	1		8
4	228	Christer Olsson	2	6	5	3		10
5	269	Per-Arne Larsson	4	2	6	4		10
6	237	Fredrik Mattsson	DNF	3	3	6		12
7	78	Niklas Åhlander	DNS	7	8	7		22
8	243	Tomas Sundholm	DNS	8	7	8		23
9	265	Nils Virving	3	DNF	DNS	DNS		27
10	253	Hans Nylund	DNS	9	9	9		27
11	232	Lars Hedblom	DNS	10	10	DSQ		32

Ekolnregattan

Antal startande: 9

Plac.	Båt	Rorsman	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Totalpoäng
1	272	Staffan Eklund	1	1	2	2	1	5
2	269	Per-Arne Larsson	2	2	1	1	2	6
3	227	Leif Bodinsson	4	7	4	3	3	14
4	228	Christer Olsson	3	4	5	4	4	15
5	265	Nils Virving	6	3	3	5	5	16
6	39	Kjell Gustafson	5	5	DNF	DNS	7	27
7	232	Lars Hedblom	8	8	7	7	6	28
8	253	Hans Nylund	DNS	DNS	6	6	8	30
9	246	Daniel Skaborn	7	6	DNF	DNS	DNS	33

Höstrasta

Antal startande: 13

Plac.	Båt	Rorsman	Segl. 1	Segl. 2	Segl. 3	Segl. 4	Segl. 5	Totalpoäng
1	180	Oskar Rööös	1	1	5	4	1	7
2	265	Nils Virving	4	2	3	2	3	10
3	269	Per-Arne Larsson	3	8	1	6	6	16
4	227	Leif Bodinsson	2	5	8	3	7	17
5	272	Staffan Eklund	7	9	6	1	8	22
6	266	Björn Bostedt	12	12	4	5	2	23
7	248	Stefan Fagerlund	6	11	2	11	5	24
8	228	Christer Olsson	5	3	11	7	12	26
9	222	Björn Karjel	10	4	9	10	4	27
10	233	Viktor Skoog	11	6	7	8	10	31
11	39	Kjell Gustafson	8	10	10	9	9	36
12	243	Thomas Sundholm	13	7	12	12	13	44
13	78	Niklas Åhlander	9	13	13	13	11	46



Leif, Anders, Tomas, Micke och Petter i matkän på SM

Foto: Roger Månsson

Slutställning Neptun Cup 2010

Placering	Båtnr	Rorsman	SM Sandhamn	Pokalen Öregrund	USS Regattan Uppsala	Ulvöregattan Örnsköldsvik	Vindhemsregattan Sundsvall	Tjörn Runt Stenungsund	SSS Hålsjöstra Stockholm	Totalpoäng
1	269	Per-Arne Larsson	29	19	6	färre	färre	färre	8	62
2	266	Björn Bostedt	28	18	9	än	än	än	5	60
3	227	Leif Bodinsson	27	17	8	fem	fem	fem	7	59
4	180	Oskar Rööds	30	15		deltagare	deltagare	deltagare	10	55
5	265	Nils Virving	19	20	2				9	50
6	228	Christer Olsson	15	16	7				3	41
7	272	Staffan Eklund	20		10				6	36
8	239	Anders Hjelmsblad	26							26
9	237	Fredrik Mattsson	21		5					26
10	257	Nils-Erik Lindström	25							25
11	205	Rolf Erixon	24							24
12	245	Valter Saaristu	23							23
13	260	Jerry Larsson	22							22
14	200	Lennart Hägre	6	14						20
15	246	Daniel Skaborn	18							18
16	78	Niklas Ahlander		13	4			1		18
17	256	Tord Bergman	17							17
18	268	Bertil Klinga	16							16
19	243	Tomas Sundholm	11		3			1		15
20	234	Hans Eriksson	14							14
21	222	Björn Karjel	12					2		14
22	264	Börje Larsson	13							13
23	242	Ulf Mickelsson	10							10
24	240	Rickard Holmlund	9							9
25	252	Henrik Boldrup	8							8
26	253	Hans Nylund	7		1					8
27	114	Niklas Virving	5							5
28	248	Stefan Fagerlund						4		4
29	232	Lars Hedblom			1					1
29	39	Kjell Gustafson						1		1
29	233	Viktor Skoog						1		1



Dubbla cupvinnarna Per-Arne Larsson och Mikael Säjöf

Foto: Roger Månsson

SlutställningStockholmscupen 2010

Placering	Båttnr	Rorsman / Gäst	Lidingö Runt	Mälänvarvet	USS Regattan	Ekolnregattan	SSS Hölstrasta	Totalpoäng
1	269	Per-Arne Larsson		48	62	66		176
1	269	Mikael Sääf		48	62	66		176
3	272	Staffan Eklund		41	63	59		163
4	227	Leif Bodinsson		43	49	65		157
5	228	Christer Olsson		48	50	52		150
5	228	Myran Olsson		48	50	52		150
7	265	Nils Virving		16	48	76		140
8	266	Björn Bostedt		53		55		108
9	272	Birgith Eklund		41	63			104
10	265	Björn Ribbhagen		16		76		92
11	227	Hans Eriksson			49	39		88
12	180	Oskar Röös				78		78
12	180	Mats Rimmö				78		78
14	39	Kjell Gustafson			28	44		72
15	272	Ulf Sjödin				59		59
16	243	Tomas Sundholm		25		33		58
16	243	Mats Lööf		25		33		58
18	78	Niklas Åhlander		26		31		57
18	78	André Lindström		26		31		57
20	266	Tomas Persson				55		55
20	248	Stefan Fagerlund				55		55
20	248	Carina Fagerlund				55		55
23	266	Michael Persson		53				53
23	222	Björn Karjel				53		53
23	222	Lars Carlsson				53		53
26	232	Lars Hedblom		15	34			49
26	232	Bert Johansson		15	34			49
28	233	Viktor Skoog				48		48
28	233	Emma Skoog				48		48
30	39	Bengt Ström				44		44
31	227	Stefan Glaas		43				43
31	253	Hans Nylund		21	22			43
31	253	Christina Nylund		21	22			43
34	237	Fredrik Mattsson		39				39
34	237	Johan Lindau		39				39
36	265	Peter Melander			29			29
37	39	Niklas Engström			28			28
38	227	Anders Kling				26		26
39	265	Ulf Normark			19			19
40	246	Daniel Skaborn			18			18
40	246	Emma Söderblom			18			18
42	268	Göran Haglund	15					15
42	268	Per Sjöquist	15					15



