

Nepparnytt

Nummer 2 2009

Årgång 35



Neptunkryssarförbundets funktionärer

Ordföranden har ordet!

Seglarsveriges riksdag - Seglardagen - avhölls i år på Stenungsbadens Yacht Club, med ett sjuttio-tal deltagare från klassförbund och distriktsförbund. En av huvudfrågorna var höjning av medlemsavgiften som varje klubb betalar i bidrag till seglarförbundet för varje enskild medlem. En föreslagen höjning på 10 kr kan tyckas vara låg men flera distriktsförbund anser att klubbarna har svårt att motivera denna höjning för sina medlemmar. En klubb med 300 medlemmar skall sålunda betala ytterligare 3000 kr.

Vad får då en klubb för service från Seglarförbundet? Många menar att seglarförbundet satsar alltför ensidigt på OS-klasser och juniorer. Kölbåtsklasserna får en mycket liten del av kakan. För deltagande i SRS/LYS seglingar skall alla båtar som ej är klassbåtar (vilket dock Nepparen är) ha ett giltigt certifikat som dessutom skall förnyas varje år till en rätt stor kostnad. Meningen var att detta skulle införas redan till denna säsong men har uppskjutits till nästa år, 2010.

Nepparboken har fått ett mycket gott mottagande, välskriven med fina foton och berättelser från såväl flydda dagar som nutid. Ni som inte köpt boken ännu - inhandla den nu! Upplagan är begränsad och kommer att ta slut!

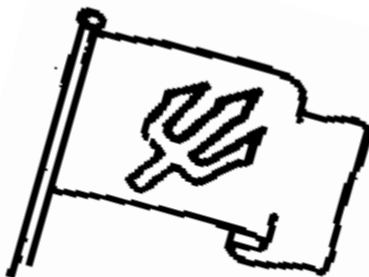
Årets SM går som bekant på STORSJÖN. Vid det senaste styrelsemötet spånade vi om vilka båtar som kommer att delta. Jerry fick i uppdrag att undersöka vilka som kommer och lista dom i Nepparnytt (se sid ?).



Foto: Mats Åhlander, Nynäshamn

100-årsjubilerande Ulvöregattan ingår i år i Neptun Cup och ett antal seglare från Stockholm/Uppsala kommer att segla där när vi ändå är på väg norrut. Tillsammans med Norrlandsseglare från Hudik, Sundsvall, Ö-vik och Skellefteå kan det bli ett riktigt stort startfält där. Självt jag där senast 1971 på SM och det skall bli roligt att återse denna pärla!

Nils Virving, Borta med Vinden 9



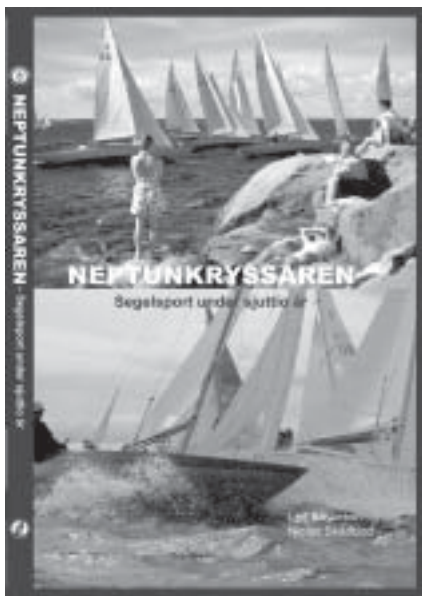
Hur boken om Neptunkryssaren kom till!

Redaktör Göran har bett oss att berätta lite om arbetet med jubileumsboken, tankarna bakom och var vi hittat material mm .

Tankarna hade funnits länge. Niclas och jag började fundera på en jubileumsbok till båtens sextioårsjubileum 1998 och vi skissade redan då på innehåll och började att skriva utkast till delar av de olika kapitlen. Vi insåg i och för sig snabbt hur mycket arbete det var, men den största orsaken till att det hela kändes fruktlöst då var kostnaden att trycka boken. Vi kollade runt lite och för en upplaga på 500 exemplar låg kostnaden runt 100.000 kronor. Om det skulle ha varit genomförbart hade vi behövt rejäla bidrag från någon och vi såg inte några direkta möjligheter till det. Det gjorde att arbetet stannade upp, även om vi periodvis arbetade en del med innehållet och diskuterade hur vi skulle gå vidare.

Utvecklingen med modern datateknik, enklare layoutprogram där man i princip skapar färdiga korrektur direkt som PDF-filer, mm har gjort att det i dag är väsentligt billigare att trycka en bok. Kostnaden för jubileumsboken har sjunkit till ca 40% av priset 1997, vilket gjorde projektet väsentligt mer realistiskt. Inför jubileumsåret 2008 tog vi ny sats, men som vanligt är viljan större än vad som är möjligt och det var inte förrän under jul- och nyårshelgen 2008/09 som det gick att hitta tid för att avsluta allt arbete med text- och fotoredigering.

De viktigaste källorna till innehållet i boken har varit klassförbundets protokoll, de årsskrifter som gavs ut fram till och med 1975 och därefter NepparNytt. Därutöver har artiklar i båttidningar under åren, framförallt Till Rors, och även en



genomgång av Sjöhistoriskas arkiv bidragit med bakgrundsmaterial. I första hand har protokollen givit viktigt faktaunderlag som det också gått att lita på att det är korrekt. Protokollförandet var kvalitetsmässigt mycket bättre under 1940- och 1950-talet för att sedan urholkas, vilket medfört att det varit lättare att skriva om de första decennierna än om 1960- och 1970-talen.

Om man ska skriva en jubileumsbok är en teknik att skriva allt i kronologisk ordning, år för år, vilket vi tyckte riskerade att bli tjatigt. Vi valde därför att försöka beskriva båttypens och klassförbundets utveckling för sig under de gångna decennierna och sedan skriva om de viktigaste kappseglingarna i ett annat avsnitt. Ett annat dilemma vi hade var att försöka balansera mellan Neptunkryssaren som kappseglingssklass och som tur- och semesterbåt. När det gäller kappsegling finns det ju alltid



Stolta författarna Niclas Skärlund och Leif Bodinson håller upp första exemplaret som anlänt rykande färskt från tryckeriet
 Foto: Göran Haglund

mängder med tidningsartiklar och resultat i olika former, men när det gäller tursegling som ändå kanske de flesta nyttjat sin Neppare till, så finns det ju inte alls samma historik. Vi försökte lösa det genom att ta

med ett antal olika berättelser från olika decennier, som åtminstone i första hand beskrev seglarlivet utanför kappseglingsbanan.

En annan balansgång när det gäller att skriva om kappseglingar under åren är att försöka avgränsa vilka seglare som ska nämnas. Under sjuttio år är det naturligtvis oerhört många duktiga och framgångsrika seglare som tävlat i klassen. Men det går inte att rada upp alla, då blir det tämligen ointressant för alla utom den mest initierade läsaren. Vi har ändå försökt att plocka fram de mest framgångsrika från de olika decennierna, men valet blir ändå subjektivt och med största säkerhet har vi missat någon som borde ha omnämnts. Ser man till maratontabellen så känns det ändå som att vi prioriterat hyfsat rätt.



Otroligt viktigt för att skapa en bok som ger läsaren en upplevelse är att hitta bra illustrationer och foton. Även här har tidiga års- och jubileumsskrifter varit av stort

värde, men viktigast av allt är de foton vi fått låna från ESK:s, Upsala SS:s och Sjöhistoriskas samlingar samt från de medlemmar och andra duktiga fotografer som välvilligt låtit oss låna foton till boken. En jubileumsbok ska ju vara en form av sammanfattning av de gångna åren och här tycker vi att bilagorna i boken bidrar till att ge kalenderbitarna en chans att gräva ner sig i historien. Även här är vi skyldiga många medlemmar under åren ett tack för det arbete som gjorts för att hålla tabeller och register uppdaterade och vid liv.

En vanlig fråga är hur många timmar det tagit att få ihop boken. Vi har inte hållit räkningen på något sätt och genom att boken vuxit fram under så många år så känns det också ganska ogörligt att beräkna tidsåtgången, men tveklöst handlar det totalt om flera hundratals timmar.

Ändå är det nog så att för att överhuvudtaget bli klar måste man göra en hel del avgränsningar. Det finns massor av ytterligare material det hade gått att fördjupa sig i, men det får bli till ett annat jubileum.

Säkert finns det också många medlemmar – både nya och gamla - som har mängder av minnen att berätta från segling med Nepparen. Ta chansen att dela med er av dessa till NepparNytt så håller vi vår båts historia vid liv!

Sist, men inte minst, stötta förbundet genom att köpa jubileumsboken till er själva, till era seglarvänner och tipsa alla om att boken finns.

Leif Bodinson

Niclas Skärlund.



SM 1948 arrangerades av SS Brunnsviken (Jubileumsboken sid 72)

Jubileumsboken - Köp den till medlemspris!

Som ett led i firandet av att det i år är 70 år sedan Lage Eklund ritade Neptunkryssaren och de första båtarna byggdes, 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.

Boken är på 160 sidor varav 40 sidor + omslag i färg. På nästa uppslag kan ni se bokens framsida och baksida med närmare information om innehållet.

Priset för medlemmar är 200 kr. Övriga intresserade kan köpa boken till ordinarie pris som är 250 kr.

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 hos någon av nedanstående (och slipper då portokostnaden):

Leif Bodinson, Saltsjö-Boo, 076-8033505
leif.bodinson(at)telia.com

Niclas Skärlund, Enskede, 070-9525370
niclasskarlund(at)telia.com

Göran Haglund, Bromma, 070-5947255
haglund.goran(at)telia.com

Nils Virving, Vällingby, 070-6712952
nils.virving(at)hotmail.com

Kjell Gustafson, Märsta, 070-5433436
kjellbirger(at)telia.com

Christina Nylund, Uppsala, 018-710156
christina.nylund(at)skrapan.uppsala.se



Utdrag ur Jubileumsboken



ESK:s lottbåt år 1945 (S 50) uppställd på Östra Ågatan i Uppsala.

Lottbåtar

Båtlotterier var viktiga för båtklubbarna under 1930- och 40-talen. Det var mycket vanligt att klubbarna bättrade på sin ekonomi genom att beställa en ny båt som sedan ställdes ut på allmän plats och utgjorde första pris i ett båtlotteri.



Vinnarlotten från Neptunkryssarklubbens båtlotteri 1944.

För Neptunkryssarklassens utveckling har båtlotterierna varit avgörande. Av de tjugofem första båtarna som byggdes var sexton byggda som lottbåtar. Framförallt var det klubbarna i Uppsala och Gävle som satsade på Neptunkryssaren som lottbåt, men även Karlstad Segelsällskap var tidigt ute med beställningarna av S 2 och S 4.



Båtlotterierna popularitet stod sig under hela 1940-talet och av de cirka 150 båtar som byggdes var 55 lottbåtar. Under åren 1950 till 1955 byggdes ytterligare sju lottbåtar, sedan skulle det dröja till 1994 innan det åter var dags för ett båtlotteri med en Neptunkryssare som första pris.

Det året firades klassens femtionde SM med ett båtlotteri i Neptunkryssarförbundets regi. Förbundet ordnade ytterligare ett lotteri 1998 och därefter tog även Ekolns Segelklubb upp den gamla traditionen med båtlotterier och lottade 2004 ut en neppare i samband med att klubben arrangerade SM för klassen.



Nepparen i media!

Att Nepparen blir uppmärksammas i pressen är ju kul. Häromsistens var det tidningen **Praktiskt Båtägande** (www.praktisktbatagande.se) som uppmärksammade Nepparen och utnämnde den till "Ett seglande konstverk" och till månadens båt i februari 2009. I artikeln finns också en större bild på 243 men den var så stor att den inte fick plats i min skanner!

Sen har **Veteranbåten** medlemstidning för Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar, skrivit en mycket uppskattande recension av vår Jubileumsbok.

≡ MÅNADENS BÅT

Neptunkryssare

Ett seglande konstverk

Neptunkryssare är en klassisk svensk segelbåt som förskönat skärgården i över 70 år. Ett seglande konstverk med långsmalt skrov och härliga överhäng. Samtidigt är det en vass kappseglare som visar att gammal fortfarande är äldst. Den senaste svenska mästaren seglar en båt som är byggd 1952.

Text: Josefa Ericsson Foto: Lars Ericsson

Den långa slanka Neptunkryssaren har nyligen firat sin 70:e födelsedag. En högtid som uppmärksammades med pompa och ståt. För Nepparen har sina trogna besettnare tros att den är till åren kommen.

1938 bestämde konstnären Einar Palmé att han ville ha en segelbåt som arbetstredskap. Skolföräldran och konstruktören Lage Eklund fick uppdraget att rita båten. En av förutsättningarna i uppdraget var att den skulle finnas plats i ändskuppen för förvaring av dukar, staffler och färdiga målningar. Andra krav var att båten skulle kunna seglas av en person och att den skulle vara tillräckligt grandglände för att kunna färdas i låggrunda vikar.

Konstnären ville med andra ord ha en flytande arbetsbänk. Båten skulle ta honom till skärgårdens vackraste platser där han kunde arbeta i lugn och ro. Att båten blev ett konstverk i sig måste ha varit en bonus.

Med den nybyggda Neptunkryssaren seglade Einar Palmé essan ut i Stockholms skärgård och fick inspiration till sina landskapsmålningar. Idag är tavlorna med motiv från Sandhamn eftertraktade men i övrigt säljs hans landskapsmålningar till förvänsvärt låga priser. För alla som gillar skärgårdsliv och segling borde de ha ett stort kulturvärde. Einar Palmé dog 1993.

Det var många som snabbt fick upp ögonen för den vackra och välseglande skärgårdsbåten. Redan samma år byggdes flera Neppare och på den vägen har det förts åtta. Neptunkryssaren har nybyggts i sju decennier.

Från till i början av 1970-talet byggdes alla Neppare i trä, därefter övergick man till plast. Eftersom Neppare är en en-tygelsbåt som byggs efter exakta mått och

vikter är bitarna lilla orsatt material och byggd. När plastbitarna kom var det viktigt att de skulle uppfylla sig lika bra som träbitarna. De är därför byggda med extra mycket plast för att komma upp i samma vikt. I stort sett är det bara överbyggnaden som skiljer, den är modernare på plastbitarna.

Från till idag har det byggts strax över 200 träbåtar och runt 60 plastbåtar. Den senaste är från 2005, men Neptunkryssarförbundet för en dialog med ett annat varv som är intresserat av att återuppta nybyggnaden av Neppare. Nils Virving som är ordförande i Neptunkryssarförbundet tror att notan för en ny och komplett utrustad Neppare kommer att hamna på runt 250 000 kronor. För självbyggare finns möjligheten att låna en form av Neptunkryssarförbundet och bygga själva.

SEGELINGSEGENSKAPER

Att segla Neppare påminnar om att sitta i en kajak. Frihorden är så låga och skrovet så lågt att varje rörelse känns tydligt i hela kroppen. Det är en seglings- och naturupplevelse i ett.

Seglen är små, 12 kvadratmeter i snitt och lika mycket i genomsnitt. Det gör att lasterna blir behärskade. En annan fördel med liten segelbåt är att seglen inte kostar så mycket.

MÅNGA NEPPARE I STOCKHOLMSOMRÅDET

Ända sedan den första Nepparen sjösattes 1938 har det funnits "Nepparästern", platser där det samlas många Neppareseglare. Först fick den fötterna i Gävle och Uppsala, där det redan 1940 hade byggts flera nya Neppare. Uppsalaseglarna var så entusiastiska att de mått under brinnande



NEPTUNKRYSSARE

Längd överallt: 9,00 meter
Längd i vattenlinjen: 5,85 meter
Bredd: 1,92 meter
Djupgående: 1,20 meter
Storregel: 12 kvadratmeter
Gensel: 11,5 kubm
Kryssfel: 7 kubm
Spännare: 30 kubm
Displacement: 1 150 kg
Körlast (gjord): 540 kg
Lystid: 1:00
Måttar: Som standard ingen
Konstruktör: Lars Eklund
Areal kölar: 2-3
Pris begagnad: Träbåtar från 10 000-50 000 kronor, plastbåtar 30 000-120 000 kronor
Nyttiverksam: Ett frukt van är inträskat. Neptun kryssareförbundet har mer information.
Förband: Neptun kryssareförbundet, www.neptun kryssare.se

knig släpade en ständigtastast för att få fram material till dem som ville bygga en ny Neppare. Det var svårt att få tag på mahogny och sagobräntmaterial under krigen.

På de orter där Neptun kryssare har rått har haft stark förankring liksom fortfarande lokala klubbor som på många ställen kallas flottor.

Aktiva Neppareflottor finns i Stockholm, Nyköping/Örnskövud, Sundsvall och Skellefteå. Där finns Neppare på de lokala kappseglingssamman som iakttagarna bland de större båtarna.

FRÅNGÅNDSRIK KAPPSGLARE

Igen kan raka till att raka Neppare på startlinjen i en kappsegling är en vacker syn. Det är låga, släpiga blåer med svarta överbyggnad som speglar blåstaketen av klassisk segling. Men Neptun kryssaren är också en exempel på att en riktigt god seglare är duktig.

Skeppet är extremt lågtyngt med klassiska överbyggnad för och åttor. Totala akrotyngden är 9 meter medan längden i vattenlinjen bara är 5,85. På kryssen förings vattenreguleringen och Nepparen sköter fart.

Med sin extrema lågtyngt skeppens och låga vikt håller sig Nepparna konkurrens på kappseglingssamman runt om i landet. Skidat fastsatt med starka konventionella åkare.

Nepparen ritades egentligen som en vårbåt och ryddig turbit, men ändå utvald de flera båtarna spåstas har den även kappsegling. För en så liten seglare är det igen oerhöglighet att så på de flesta moderna båtar i ÖES segling med en Neptun kryssare. Lystaket är 1,00. Speciellt bra brukar Nepparna hålla sig i bästa vindsårländaren. Det visade Neppareglänter Göran Haglund med all tydlighet då han som Tjen runt, en av världens bästa klassiska seglingar, hämtat åk.

Nepparen är en erkänd blå klubbaktivitet som till att segla med fullt stöd, vilket innebär en stor storregel och garna, upp till mycket bra vindstyrkor.

MODESTA FÖRÄNDRINGAR

Nybyggda Neptun kryssare ser i stort sett likadana ut som Elvar Palmes konstruktör. Gensel även har bara små förändringar gjorts och det är en moderniserad segling. Senast i raden är att optimeringarna (tills vara länge för att förbättra vattenreguleringen).

Förändringarna följer utvecklingen inom seglingsporten och ser till att Neptun kryssare även förändringarna kommer att kunna optimerade att segla. Särskilt för förändringarna inte vara så stora att gamla båtar inte kan konkurrens med nya. Förstå är gamla blåer ska ha samma

konstruktörer som nya och det ska vara billigt och enkelt att segla Neppare än förel med Nepparen är att den enkelt kan transporteras på land efter vanlig personbil. Det går att ta hem båten på vattenrenna eller åka på kappseglingar på andra orter.

INVÄNDIG VOLYM SOM ETT MINDRE TÅLT

Flera av dem som idag kappseglar med Neppare har varit upp med Nepparen som familjebåt. För några decennier sedan var det inte vanligt att seglingsintresserade föredrog tillbringade sommar i den och storsportglada mellan olika regatur längs kusten. Skidat fastsatt med tanka på att en till kända ryddigt i förhållande till Nepparens ruff.

Det finns två till tre kölar, men styrman och bekvämligheten är något sagt begränsade. För ett par som är intressat på en enstaka båt som går det tråkigt utskikt ett senare i en Neppare, men med en båt är det en bekväm.

TYPISKA SVAGHETER

Ordföranden i Neptun kryssareförbundet, Mikael Våring, berättar att det finns två tydliga svagheter bland äldre Neppare. På plastbåtar gäller det att hålla koll på beslagen i åk. Om det är riktigt starkt mellan beslaget och åkaket, som är byggd med sandwichkonstruktion, kan det komma in vatten i drivmekanismerna.

På träbåtar är det köllfästningen mot skrovet som kan behövas ses över. Båtar är som man säger byggd på plankor. Det betyder att det sitter en träskil som en drömm mellan järnkälen och skrovet. För det problem kan träskil ganska enkelt bytas ut mot en ny i plywood eller plast.

Mikael Våring tipsar också om att det finns lång erfarenhet av klubbträningsskolor bland Neptun kryssareförbundets medlemmar. Många reserveringar har delat momenta vill och genom förbundet kan medlemmar få både inspiration och hjälp. Det finns till och med en reservningsfond där medlemmarna kan söka stipendier för att renovera sina Neptun kryssare i till. På så sätt hoppas man kunna rädda fler äldre Neptun kryssare från tidens föringsglätt.

PRISBILDEN

En blåer innebär stark kostnader. En blå begagnad Neptun kryssare i trä går att köpa omvärd för runt 25 000 kronor. Det som vill ha en ny seglare tilligger till 15 000 kronor och har till en viss kappsegling för 40 000 kronor. Svårlagat. Plastbåtar ligger högre i pris och sparat är också större. Mellan 50 000 kronor och 120 000 får man betala. De som ligger högre i priset är ofta professionella blåer exempel.



SM i Östersund



Storsjöns segelsällskap bjuder till det 65:e Svenska mästerskapet för Neptunkryssare

Kappseglingarna genomförs på Storsjön i Brunflovikén, alldeles utanför Östersunds hamnstråk, mellan den 22- 25 juli juli. Den 22 juli är det registrering och kontrollmätning enligt förbundets önskemål. Säkerhetskontroll enligt obligatorisk krysslista gällande säkerhet lämnas i samband med registreringen. Tuneup-segling.

Åtta seglingar kommer att genomföras mellan 23 och den 25 juli, antalet seglingar per dag avgörs av arrangörerna, med sista seglingsstart kl 16.00 den 25:e. Startavgift är 850:- per båt, då ingår sjösättning och upptagning samt hamnplats.

Seglingarna genomförs på kryss-länsbana, med målgång på kryssen. Tidsbana är ca 90 minuter.

SM veckan kommer att bli mycket mer än SM seglingarna. Vi planerar en upplevelse- och äventyrsvecka för alla enligt nedan:

Lördag-söndag :18-19 juli:

Genomför vi en eskadersegling (läs frivillig kappsegling) ut till Verkön, där vi kommer att äta och bo. På söndagen tar vi oss hem igen, först i hamn vinner.



180 har vunnit 2 år i rad men med olika besättningar - ska Oscar och Mats lyckas fixa båten tredje raka SM?

Foto:Mats Åhlander

Måndagen den 20 juli:

Är det vil- och fixdag. Ett besök på äventyrsbanan på Frösön för de modigaste ordnas.

Tisdagen 21 juli:

Åker vi till Åre, lunch på Åreskutans topp planeras, vill ni snöbollskrig går det bra. Programmet för övriga dagen är inte spikat ännu.

Onsdagen den 22 juli:

Nu börjar allvaret, se ovan. På kvällen blir det invigning i hamnområdet.

Torsdag till lördag 23-25 juli:

Seglingar enligt program. Det kommer att finnas möjlighet att göra frukost och lunchpaket i hamnen. Efter seglingarna har vi "aftersail" utanför klubbhuset. Seglarveckan toppas med en Regattamiddag på lördagen den 25, efter sista seglingen. Under regattamiddagen blir det även prisutdelning.

Kontaktpersoner för evenemanget är: Jan Naumburg, Storsjöns segelsällskap, 0701-322 544, ytterligare information finns hos Jerry Larsson, Neptunkryssarförbundet, 070-732 32 30 eller www.storsjoseglarna.com

Frågor kring boende görs till Östersunds turistbyrå, 063-144001 eller www.turist.ostersund.se

Kommer det några båtar till SM?

Någon enstaka pessimist (oftast inte själva Nepparseglare) har uttryckt att det går väl inte att lägga ett kölbåts-SM så långt upp i Norrland som Östersund och framförallt inte på en insjö som Storsjön. Det kan aldrig bli 20 båtar och Nepparen kommer att förlora den SM-status man haft ända sedan 1945! Nästan alla Nepparseglare som styrelsen kommit i kontakt med har däremot sagt att det ska bli jättekul och självklart kommer vi! För säkerhet skull har ändå styrelsen gjort en liten koll bland aktiva kappseglare och i skrivande stund (28 april) så är det faktiskt hela 22 besättningar som sagt att de säkert kommer och det finns ytterligare ett drygt tiotal som ännu inte har bestämt sig slutgiltigt men som sannolikt kommer.

De som anmält att de säkert kommer är:

39, 180, 200, 219, 222, 227, 234, 239, 242, 243, 244, 248, 249, 252, 253, 257, 260, 265, 266, 268, 269 och 272

Det ser alltså ut som om det kommer att (som vanligt) bli ett mycket starkt startfält på SM!





Upsala Segel Sällskap inbjuder till

USS Regattan / Forsbergs minne med Nepparpokalen för Starbåtar, 606, IF-båt, Neptunkryssare och Finnjolle samt Distriktsmästerskap för Neptunkryssare, IF-båt, 606 och Finnjolle den 13-14 juni 2009

1. Regler

1.1 Kappseglingarna genomförs enligt reglerna så som de är definierade i Kappseglingsreglerna (KSR) och med appendix S.

1.2 Klassregler för respektive klass Starbåtar, 606, IF-båt, Neptunkryssare och Finnjolle, denna inbjudan samt de seglingsföreskrifter som utfärdas gäller.

1.3 Vid tävlingar med handikapp- och respitregler ska tävlande följa SSF:s licensbestämmelser för reklam.

2. Villkor för att delta

2.1 Den person ombord som har ansvaret ska vara medlem av en klubb som är ansluten till sin nationella myndighet. Vid DM skall besättningsmedlemmarna vara medlem av en klubb i Uppland som är ansluten till SSF.

2.2 Varje deltagande båt ska vara ansvarsförsäkrad.

2.3 Tävländare deltar i regattan helt på egen risk. Se KSR 4, Besluta att kappsegla. Den arrangerande myndigheten accepterar inget ansvar för sak- eller personskador som någon råkat ut för i samband med eller före, under eller efter tävlingen.

3. Anmälan

3.1 Anmälan ska göras senast 2009-06-12 på USS hemsida på Internet: <http://www.uss.c.se/kapps> eller på telefon 018-324693. Anmälan kan även göras på listor i USS, ESK klubbhus.

3.2 Anmälningsavgiften är 50 kr för juniorbesättningar, 250 kr för Starbåtar, 606, IF-båt och Neptunkryssare samt 200 kr för Finnjolle. Avgiften erlägges kontant på tävlingsexpeditionen.

4. Registrering

4.1 Registrering ska göras på tävlingsexpeditionen i USS klubbhus senast kl 9.30 den 13 juni.

5. Seglingsföreskrifter

5.1 Seglingsföreskrifterna lämnas ut i samband med registreringen.

6. Tidsprogram

6.1 Fredag 12 juni

19.00 - 21.00 Sjöättning för 606 och Starbåtar vid Skarholmen

Sjöättning Neptunkryssare ring Kjell Mattsson tel. 070-579 43 45

Tävlingsexpeditionen öppen för ankomstanmälan och registrering

Lördag 13 juni

07.30 - 09.30 Sjöättning för 606 vid Skarholmen

Sjöättning för Finnjollar vid Uppsala Kanotförening

08.00 - 09.30 Tävlingsexpeditionen öppen för ankomstanmälan och registrering

11.00 Varningssignal dagens första kappsegling.

Tre kappseglingar är planerade.

Efter avslutade seglingar finns hamburgare med dryck att köpa.

Söndag 14 juni

08.00 - 08.30 Tävlingsexpeditionen öppen

10.00 Varningssignal dagens första kappsegling.

Två kappseglingar är planerade

Ingen segling startar efter klockan 15.00 på söndagen

Prisutdelning hålls snarast efter seglingarnas avslutande

6.2 Totalt 5 kappseglingar är planerade

8. Kappseglingsområde

8.1 Kappseglingarna genomförs på sjön Ekoln i Norra Mälaren, söder om Uppsala.

9. Banan

9.1 Banan är en kryss-läns-bana med kryssmålgång.

11. Poängberäkning

11.1 Lågpoängsystemet i KSR appendix A gäller med den avvikelser att vid tre eller färre kappseglingar räknas samtliga.

11.2 Minst 2 kappseglingar ska genomföras för att tävlingen ska räknas som distriktsmästerskap.

12. Priser

12.1 USS vandringspris utdelas till 606. DM-plaketter utdelas till rorsman och gastar. USS

hederspriser utdelas till var tredje deltagande båt per klass.

**VÄLKOMNA till UPPSALA och EKOLN!
UPSALA SEGEL SÄLLSKAP**

Gastarbete i lättvind

Av Stefan Glaas 227

Att gasta på en Neptunkryssare är väldigt utmanande och intressant. Som tvåmansbåt blir tempot högt och gästens agerande har stor betydelse för resultatet.

Har sedan 1994 gastat på båt 227 och har med åren samlat på mig en hel del erfarenhet som jag tänker dela med mig i några artiklar. Börjar med lättvind som nog är den vanligaste förekommande vinden i alla fall om man seglar i Stockholm. Antar också att det är platt vatten och inte gammal sjö efter blåst under natten. Att segla i lättvind kräver koncentration och tålmod. För gästen gäller det att röra sig så lite som möjligt, minimera luftmotståndet av sin egen kropp samt eftersträva en låg tyngdpunkt.

På kryssen i väldigt lätt vind brukar jag stå på knä på durken nere i lä och så långt fram som möjligt. Det är då en fördel om sittbrunnsbänken är mycket smal, max 150 mm. I denna position syns jag inte framifrån och ger därmed lågt vindmotstånd samtidigt som tyngdpunkten är låg. Jag lägger huvudet mot sargen och fixera ögonen på avståndet mellan lä vantskruv och genuans underkant. Samtidigt håller jag vansch och genuaskot i händerna och är beredd att justera genuans skotning. Lyfter blicken ibland mot vantspridare och storen men sitter annars helt stilla. Det gäller

nu att känna vindtrycket i skotet och följa med när trycket ändras.

Avtar vinden får man inte vara rädd att släppa ut ordentligt på genuan, Vi talar nu om väldigt lätt vind då båten knappt rör sig. Kommer det nu en vindpust så ökar vindtrycket flera gånger om. Det gäller då att sakta skota hem. Båten lyfter då enormt och fullständigt åter höjd. Ligg kvar i detta läge tills byn har passerat och låtta sedan på skotet. Ökar medelvinden lägger jag fast genuaskotet och flyttar mig sittande på durken upp mot lovert. Till slut sitter jag på durken och pressar ryggen mot sittbrunnens lovertssida. Här finns nu läge att spana lite över banan. Försiktigt sticker jag upp huvudet så att jag precis ser över sargen, allt för att minimera luftmotståndet.

Ökar vinden ytterligare sätter jag mig upp och försöker sitta på den smala sittbrunnsbänken. Omedelbart känner jag då hur båten blir orolig i sina rörelser då mina 115 kg åker upp 40 cm till bänken. Om vinden ökar ytterligare sätter jag mig dubbelvikt, dvs. med hakan mot knäna, uppe på sargen. Först med bakkdelen endast lite ut mot lovert och sedan mer och mer när så behövs. Det är mycket jobbigt sitta dubbelvikt men effektivt för farten. Vid byar fälls nu överkroppen tillfälligt ut för att sedan återgå till utgångsläget. Alla rörelser



Stefan och Leffe i lättvind på Höstrasta 2006

Foto: Göran Haglund

utförs med största försiktighet, rör sig riggen för mycket tappar seglen greppet om vinden.

På undanvind i lätt vind står jag framme vid masten för att lyfta aktern och minska våta ytan medan rorsman då sköter spinnakergajarna. På 227 har vi funnit detta effektivt även på mellanvind.

Sammanfattningsvis gäller alltså att göra försiktiga rörelser, inte exponera sig för vinden, hålla kroppen lågt och kontinuerligt justera genuan efter vinden när man så har möjlighet. Det jag beskriver här är erfarenheter från båt 227 som har en kölvikt på 485 kg. De båtar som har maxkölvikt (540 kg) har ett annat rörelsemönster och går skota hårdare utan att båten stannar upp. Har därför valt att inte gå in för detaljerat på segeltrim utan som ni märkt mer inriktat mig på gästens rörelser och position i båten



*Mer lättvind. Nu på SM 2006 i Ö-vik
Foto: Göran Haglund*

SVENSKA SJÖ FÖRSÄKRAR BÅTAR

Hej du, delägare i Svenska Sjö!

**Visste du att avskrivningsreglerna
för segel har blivit ännu bättre.**

Tänkte du på det när du blev medlem i din båtklubb, att du samtidigt gick in som delägare i Svenska Sjö. Delägarskapet innebär att du har inflytande på försäkringsvillkoren. Förbättrade villkor för avskrivningar på segel är ett resultat av ett sådant inflytande.

Räkna ut din premie på www.svenskasjo.se eller ring 08-541 717 50
BÅTFÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR



Lite kappseglingstips i allmänhet och framförallt om Tjörn Runt!

Vid Tjörn Runt förra året fick Martin och jag bre ut oss på två sidor i startprogrammet och lämna tips om hur man bäst tar



Sjöböken i frisk undervind i Sigtjärden.

Foto: Åke Frimberg

Göran Haglund – vinnare av Tjörn Runt 2007

Tips från några "nybörjare" om Tjörn Runt

Med mycket tur och viss del skicklighet lyckades vi förra året totalvinna Tjörn Runt trots att vi är rena nybörjare när det gäller den här kappseglingen.

Visserligen var vi med i hårdvindsracet 2004 och 2005 drev vi runt i ett antal timmar i obefrånlig vind. Men det är faktiskt enda gångerna vi varit med tidigare (och överhuvudtaget som vi seglat på västkusten).

Ett fälligt och ett brutet race är ju inte mycket till erfarenhet om man jämför med andra som varit med kanske 25-30 gånger.

Ostkustseglare med ö-erfarenhet

Som ostkustseglare (sjuvattningen Mälarseglare) har vi däremot varit med om Lidings Runt, Orns Runt och andra "runt 0-seglings" åtskilliga gånger.

Även om dessa seglingar har en annan karaktär än Tjörn Runt vad gäller vind-, sjö- och strömförhållanden så är det ändå mycket som är gemensamt.

Med vår begränsade erfarenhet har vi alltså inte så där väldigt många tips att lämna som gäller Tjörn Runt specifikt. Där finns det säkert hundratals andra som kan berätta mycket mer om kortaste vägen, var strömmarna går, var det brukar blåsa mest vid olika vindriktningar

etc. Vi tänkte därför koncentrera oss på lite mer allmänna tips utifrån våra tidigare erfarenheter.

Noggranna förberedelser

Eftersom vi bara tagit oss runt banan en gång tidigare (och då blåste det så mycket att vi hade fullt upp att hålla någon exakt vattenspann) var det viktigt att veta lite mer om banan. Därför började vi förberedelserna med att "tortsgöra" på sjökartan hemma vi köksbordet. Vi gick också igenom olika beskrivningar och tips om vägar bland annat "Segling" och på olika hemsidor.

Turken var sedan att vi skulle segla genom banan för att titta på knepiga passager etc. Men under den åtskillda dagen blåste det så mycket så vi tog bilen och körde runt till olika utsekte-

sig runt ön på denna världens största inomskärskappsegling. Även om tipsen framförallt gäller Tjörn Runt är de ändå så allmängiltiga att de kan appliceras på de allra flesta kappseglingar, framför allt distansseglingar som Lidingö Runt etc.

glåter på Tjörn i stället. I förberedelserna ingår också att man ska ha seglat sin båt så mycket att man har en bra grundfart i båten. Då behöver man inte ägna en massa tid åt att hålla på och fintrimma under kappseglingen. Om man känner sin båt, rigg och segel och vet att man har bra gång har man en trygghet och kan koncentrera sig på strategi, taktik och att styra båten optimalt. När man som vi bara är två ombord har vi helt enkelt inte tid att lägga ner energi på att fundera på om det skulle gå lite fortare om vi skruvat riggen härvid, släpper lite på backstagen eller flyttar skotpunkterna två cm framåt.

Vi tycker också vi fick mycket bra tips genom att delta på skeppsmötet och att prata med andra, mer erfarna Tjörn Rundseglare – inte minst 2006 års vinnare Hans Oskarsson.

Optimal start

Var ute i god tid och ha bra koll på löpjen! Vi brukar alltid starta bra – speciellt i stort startfält. Det beror på att vi alltid sonar på att göra säkra starter och inte på att göra den allra bästa. Det är bara en båt som kan göra den där perfekta starten långt upp i kvart som det nu är styrbordsfördeln. Risken att man går en riktigt dålig start är väldigt stor om man nu inte får den där eftertraktade platsen vid styrbordslaggen. Se i stället till att lägga långt upp på löpjen på den sida som är favoritsidan. Skapa en lucka i lä och ha helst inget styrbord och snubblers lä i kvart som man sen blir besvågad av.

Planerad strategi

Försök att genomföra den strategi som planerats utifrån bl.a. förväntade vindar, strömriktningarna och sjölä. Det är alltså lätt att omständigheterna gör att man avviker från den uttänkta strategin. Man kanske inte kan så när man tänkt sig för att det ligger en båt i kvart som läser ut. I stället för att följa med ut på en kan man inte vill till så är det bättre att hita i det stora äpplet, falla av och bromsa upp för att kunna slå och gå bakom det andra länet. Försök sen hålla koll på båtarnas långt framför – var ser det ut att blåsa mest, var höjdar det?

När det gäller strategin så tyckte vi flera året att det var förväntande att så många båtar låg och kryssade långt ut i Hakefjorden när man kunde få både höjd, sprid och snubbs motström genom att lägga och säga nära Tjörnlandet.

Säker taktik

Försök alltid att segla i fri vind och undvik andra båtar! Laga aktrigg och segla i stord vind snarast in i infartsgård. 2007 såg vi alltför många som låg och seglade i andras skivvind utan att göra något åt det. Även i hård vind så står andra båtar mycket mer än vad man kan tro.

Härnar man under en annan båt som går ungefär lika fort så ta någon snabbt extra slag för att komma loss och få segla i fri vind. Försök att undvika att hamna i situationer som kan innebära att du blir ströf.

Höjre än att få en labordshatt som står strax i lä och står kan det kanske vara bättre att vinka fram des även om man får väja en smula.

Tänk också på att andra kanske inte har lika bra koll på omgivningen som du och kanske inte heller är lika bra på manövrer. Håll därför ordentlig säkerhetsavstånd – speciellt om det blåsar hårt.

Stenhård fokus

Fokusera på det du ska! Vi är bara två ombord och har därför en strikt arbetsfördelning. På kryssen fokuserar jag helt på att styra och på närktaktiken (dvs. båtar inom ett par hållängers avstånd) medan Martin sköter trim, navigering, koll på andra båtar etc. Sen håller Martin mig informerad om vad som händer runt omkring mig så jag slip-

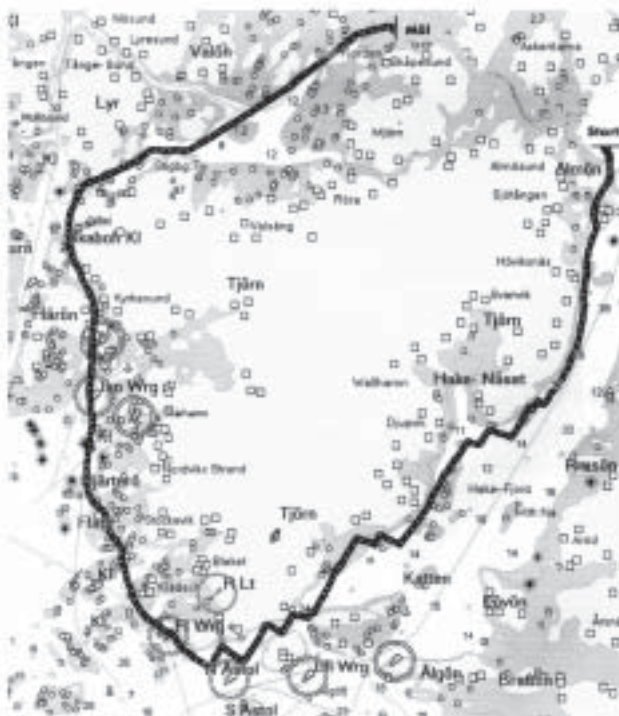
per aldrig bliken på förläret och Vagnarna.

I härvidskårer som 2004 och 2007 är det också fullt långt som gäller. De trimfunktioner som behövs användas på kryssen måste alltså rätta till tillräckligt från kasten. Att gå ner i lä för att få något som inte är skott är inte att lära på. Likaså bör vattenflaskor fyllas tillräckligt så man kan dricka utan att släppa fokus från seglingens och hingandens.

Måd fokus innebär också att inte sovräckbogar och halvvinde som transportbeträcker. Även om man inte kan vinna lika mycket här som på kryssen så finns ändå mycket att göra genom att vara på alerten och hålla tiden driva båten maximalt.

Laska till och hoppas så får något nytt av de här små tipsen!

Göran Fogelst (som kört i persari) och
Mårten Kilgus
Sjöföken II
Nygårskryssare 268





Ulvöregattan 15-18 juli 2009

- Ulvöregattan 100 år 1909-2009 -

Ulvöregattan – Norrlands största regatta som fyller 100 år i år - ingår i årets Neptun Cup. Fullständig inbjudan finns på hemsidan www.ulvoregattan.com där det även finns annan information om Ulvöarna och Ulvöregattan. Ulvöregattan blir ett perfekt genrep för SM i Östersund en vecka senare. Vi seglar tre egna seglingar på kryss-länsbana på torsdagen den 16 juli och deltar sen i resterande seglingar under fredag-lördag. Sjösättning kan ske i Docksta och inkvartering fixas i Ulvöhamn. Regattan kan lämpligen kombineras med några dagars semestersegling i världarvet Höga Kusten där bl.a. Sveriges högsta ö - Mjältön - ligger alldeles intill kappseglingsbanan. Närmare information om Höga Kusten finns på bl.a. www.highcoast.net och www.ulvo.info.



Mjältön - 236 m över havet!

Foto: Kjell Gustafson

Medlemsregistret



SM 2008 i Nynäshamn Foto: Kjell Fuhre Grimschöld

Marknaden

Nummer 216 – Maja - säljes

Unikt tillfälle att förvärva en mahogny båt i utmärkt original skick.Säljes komplett med registrerad trailer.Pris sjösättningsklar 110.000 kr. Telefon Gunnar 0731 - 84 04 59

Obromsad båtvagn bytes mot segel

På grund av platsbrist önskar jag byta min båtvagn mot nyare storsegel och genua. Vagnen kan utgöra dellikvid vid byte. Bilder sändes vid förfrågan.

Hans Mo S251, Tel: 010-7119075

Segel säljes

NEXT Storsegel 07, Pris 5.000:- seglad ca en säsong (ett av två segel som använts lika mycket under de två åren), NEXT Spinnacker 07, Pris: 5.000:- seglad ca en säsong (ett av två segel som använts lika mycket under de två åren)

Kontakta Staffan Eklund, S 272, Tel 070-655 14 44. 018-32 14 44,

Winchar säljes

Underdragna Andersen winchar, 2 st med 200 mm axel, Båda för 5500 kr. aktuellt listpris 7800 kr.

Richard Jacobsson 7an, 070-5532261

Segel säljes

Storsegel NEXT 2008, Genua NEXT 2008, Spinnaker NEXT 2008. Alla segel är i bra skick och seglade endast på SM + ett fåtal gånger. Storsegel och genua har STORA siktrutor. pris: 15 000 kr för alla tre.

0702-95 53 80, Mats Rimmö -180 Kokett

Neppare 177 Lagun

177 Lagun byggd 1953, renoveringsobjekt som stått på land ett antal år. Står i trävaggan i Älvkarleby, Mast, bom, spinnakerbom och segel finns. Renoveringen ej påbörjad då tid för detta ej finns. Söker på detta sätt någon som kan ta vid för att hålla henne vid liv.

Frågor besvaras av Göran Hultberg, 070 795 15 07

Neptunkryssare köpes. Allt är av intresse.

Kontaktas lämpligast via mail:

073-507 86 48

Segelrensning

Spinnaker North -99 (seglat 99 – 06) 1.500:-, Genua North -98 (seglat 98 – 02) 500:-, Genua Bertil Klinga -03 (seglat 03 – 05) 1.500:-

Göran Haglund, 08-371001, 070-5947255,



Köp förbundet vimpel och visa att du är Nepparseglare! Pris endast 100 kr inkl. porto. Sätt in beloppet på förbundets plusgirokonto 270891-5 så kommer den med posten!



Förbundets monter på båtmässan

Kappseglingsprogrammet 2009

Neptun Cup

Neptunkryssarpokalen	Uppsala	13 – 14 juni
Ulvöregattan	Ulvöarna	15 – 18 juli
SM	Östersund	22 – 26 juli
Tjörn Runt	Stenungsund	15 augusti
HöstRasta	Stockholm	19 – 20 september

Stockholmscupen

Lidingö Runt	9 maj
Mälärvarvet	30 maj
USS-regattan	13 – 14 juni
Gäddisregattan	22 – 23 augusti
Riddarfjärdsregattan	5 – 6 september
HöstRasta	19 – 20 september



Erbjudande till medlemmar i förbundet

Jacka vit/blå, röd/blå eller grå/blå **900 kr**

Byxa mörkblå **700 kr**

Sjöställen är väl utrustade med många praktiska detaljer för sjöliv. XS – XXL de har unik komfort i oväder med regn såväl som i solsen, kläderna andas och är vattentäta och är mycket smidiga.

Seglarsko Challenger White 36-46 **800 kr**

Ergonomiskt formad sko, Maximalt grepp unik sula, Antibakteriell.

Seglarstövel Quayside storlek 37-48 **1,700 kr**

Seglarstöveln en kombination av Vattenresistent läder, Wtex och Condura, för lägsta vikt, hög slitstyrka, materialet andas. Sula i naturgummi ger bästa grepp.

Räddningsväst Aut. med sele. röd, grå, alt. mörkblå **800 kr**



SWEDEN 1927



TELLUS  INTERIOR

08-591 222 35

Kjell Gustafson

www.tellusinterior.se