



SKÄRGÅRDSKRYSSAREPOKALEN

Skärgårdskryssarepokalen är Sveriges äldsta fortlevande kappseglingspokal.
Priset instiftades 1910 i SK30 klassen, men sedan 1933 seglar A22:orna om bucklan.



SKÄRGÅRDSKRYSSAREPOKALEN

Skärgårdskryssarepokalen är ständigt vandrande. När en seglare vunnit tre inteckningar erövrar han eller hon pokalen för gott. Därför seglar vi nu om den 17:onde pokalen Skärgårdskryssarepokalen. Det vinnande segelsällskapet får sätta upp en ny pokal.

Sedan 1981 har A22:an SM status (med några år av undantag). Vilket gör att Kryssarepokalen avgörs i samma seglingar som om SM medaljerna.

Övriga priser under Kryssarepokalen är bl.a Tage Plåts Minnespokal, Debutantpokalen, Tricksonpokalen (till den som leder efter tre delseglingar), Bruneliuspokalen (till vinnare av delsegling med störst marginal) och Torsten Helgessons Minnespris till årets gast.

Lasse Thörn dominerade klassen på 40-talet med framförallt Rush III. På 50- och 60-talet hette några av legenderna Harald Pettersson, Tage Plåt Andersson och Bröderna Hägg,

På 70-talet var det Ragge Lindstedt och Tore Källmark som vann Pokalen tre gånger. 80- och 90 talet tillhörde 319 Flamingo med Lasse Johansson och 255 Amorita med Peder Dahlberg som skeppare. Amorita har vunnit Pokalen 10 gånger vilket är överlägset flest. I nutid är det Henrik Lindman i 328 Tatjana, Martin Carlsson i 324 Mona II, Stefan Andersson i 367 Hummingbird och Roffe Erixon med 257 Gazell som erövrat varsin Skärgårdskryssarepokal. De senaste två åren, 2014 och 2015, har Joakim Rodebäck i 351 Aquila segrat.



KONSTRUKTÖRER ATT SEGLA 22:A

De mest kända konstruktörerna av A22:or är Knut H Reimers, Arvid Laurin, Harry Becker och Peter Norlin. Men det finns också ett flertal båtar designade av amatörer och mindre kända konstruktörer, som satt sin personliga prägel på sina båtar.

Peter Norlin ritade den första 22:an i plast, som beställdes och byggdes av Lars-Olof "Tigern" Johansson 1978. Och därför kallas dom för Tiger 22:or. Ca 15 Tiger 22:or finns byggda.

Det finns även plast 22:or ritade av Reimers, Becker och Lasse Haggren.



En A22 kappseglas på tre personer. Rorsman, trimmer/taktiker och fördäcksgast. Båten kommer mest till sin rätt när det blåser mellan fem och 10 m/s. Då får hon sträcka ut i sin fulla vattenlinjelängd och den blygsamma segelytan i förhållande till båtens längd gör henne all rättvisa. Det sägs att A22:an är världens snabbaste kölbåt i förhållande till segelarean.

En rätt trimmad och välbalanserad A22 är en fröjd att segla. Varje konstruktion har sitt eget liv och erbjuder en seglingsupplevelse på högsta nivå. Linjerna, närheten till vattnet och farten på framförallt kryss är något som inte låter sig beskrivas i ord. Att få möjligheten att dansa med en A22 på fjärdarna är något fler borde få uppleva. Alla som anser sig vara seglare bör någon gång i livet ha varit med på Skärgårdskryssarepokalen.



SKÄRGÅRDSKRYSSAREREGELN - A 22

A22:an är en konstruktionsklass och ritas efter Skärgårdskryssareregeln, som antogs 1908 och reviderades 1925. Regeln har nio klasser: 15, 22, 30, 40, 55, 75, 95, 120 och 150 kvm klasserna. Siffrorna anger den maximala mätta segelytan, storsegel plus 85% av förtriangeln och grundtanken är att segelytan skall vara begränsad, men att skrovet inom vissa regler skall var fritt.

Att A22 fått beteckningen A beror på att det finns en B22 som togs fram för att bygga en billigare 22:a. B 22 får t.ex. inte byggas i mahogny, däcket inte i oregonpine. Kölen får inte vara i bly. Reglerna för skrovet tar upp fyra viktiga mått som minskar en båts fart, nämligen displacement, köllängd, medelbredd och fribordshöjd. Dessa mått står alla i relation till en mätlängd, i regeln kallad Ideell Längd som mäts en bit ovanför flytvattenlinjen.

Vattenlinjelängden bestämmer en båts fartpotential och om man ökar den så kan båten segla snabbare. Tanken är att man kan öka denna längd och alltså har möjlighet att rita en snabbare båt, men då måste man också öka de farthämmande måtten i proportion till längdökningen. I varje klass finns en lägsta tillåtna siffra för de olika måtten angiven.

Om man således ritat en jakt med minsta tillåtna Ideella Längd så måste man också ha en viss minimistorlek på de andra fyra måtten. Varje båt är i begynnelsen byggd av en förhoppningsfull ägare tillsammans med en designer för att skapa den snabbaste 22:an i världen. Än idag har

dock ingen lyckats rita en 22:a som seglar ifrån alla övriga konstruktioner. Besättningens förmåga att utnyttja sin båts potential är fortfarande det som faller avgörande om vem som vinner. En klassisk A22 är mellan 11-12.50lång, 2-2.20 bred och har en vikt på drygt två ton.

22 avser storleken på segelplanet enligt internationell beräkning, dvs storsegel plus 85% av förtriangeln. Ett storsegel på en A22 är 15-18 kvm och försegel på upp till som mest 20 kvm för en väl tilltagen genua 1. Man får ha fritt antal segel inmätta. De flesta kappsegel med två genuas och två spinnakers. Alla material är tillåtna.

Det som är unikt med A22:an är att fortfarande hävdar sig träbåtar från 40- och 50-talet lika bra som nya konstruktioner.

Många A22:or har exporterats och idag finns det båtar i bl.a. USA, England, Frankrike, Tyskland, Schweiz, Ungern och även Australien.

I Tyskland arrangerades Euro Cup för A22 för första gången 2014. I Flensburg 2016 seglas för första gången World Cup för A22 med deltagare från minst sex olika länder.

Klassen har alltså internationaliserats de senaste åren och flera nyproduktioner är på gång. En att se fram emot är Peter Norlins sista ritning, en konstruktion som byggs i trä på Nya Djurgårdsvarvet i Stockholm.

22-klubben är en underklubb till SSKF, Svenska Skärgårdskryssareförbundet och samlar medlemmarna inom 22-klassen.

Mer information om regeln och båtarna finns på
www.sskf.se, www.sk22.se och www.sk22.info

