NEPPAR-NYTT 3

1977

ORGAN FÖR NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDET ÅRGÅNG 3

FUNKTIONÄRER 1976/77

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordf Lennart Runemo
Liljekonvaljens väg 75
132 00 SALTSJÖ-BOO
tel hem 08/715 41 35
arb 08/44 90 40

Vordf Björn Bostedt
Skeppsdalsvägen 65
824 00 HUDIKSVALL
tel hem 0650/162 82
arb 0650/169 10

Sekr Jan Müller
Slottstorget 1
802 22 GÄVLE
tel hem 026/12 38 11
arb 026/10 07 70

Kass Owe Wallsten c/o Eriksson
Strindbergsgatan 18
754 21 UPPSALA
tel hem 018/10 57 76
arb 08 /24 15 00

Ledam Roger Månsson
Västerlånggatan 20, 3tr
111 29 STOCKHOLM
tel hem 08/20 41 78
arb 08/13 07 00

Suppl Hans Jansson
Ljuskärrsvägen 64 nb
133 00 SALTSJÖBADEN
tel hem 08/717 71 80

Suppl Göran Wallander
Hampnäsvägen 11
890 23 SJÄLEVAD
tel hem 0660/485 50
arb

TEKNISKA KOMMITTEN

Ordf Sven-Erik Lindberg
Almvägen 4
802 29 GÄVLE
tel hem/arb 026/18 36 17
helger 0173/309 89

Ledam Nils Linde
N Hamngatan 25 A
826 00 SÖDERHAMN
tel hem 0270/167 46
arb 0270/170 00

Ledam Valter Saaristu
Notariebacken 35, 2tr
145 56 NORSBORG
tel hem 0753/853 91
arb 08/719 28 58

Suppl Per-Olof Hellström
Bäckgårdsvägen 6, 1tr
143 00 VÄRBY
tel hem 08/740 02 96
arb

Suppl Rolf Spurndly
Sätervägen 11
752 46 UPPSALA
tel hem 018/3009 41

MÄTNINGSMÄN FÖR NEPTUNKRYSSARE

Lars-Åke Gahnerts, Jupitervägen 12
611 NYKÖPING 0155/105 59

Valter Saaristu, Notariebacken 35,2tr
145 56 NORSBORG 0753/853 91

Lennart Runemo, Liljekonvaljens v 75
132 00 SALTSJÖ-BOO 08/715 41 35

Per-Bertil Eklund, Isgrenavägen 8 C
740 33 UPPSALA 018/12 87 82

Björn Bostedt, Skeppsdalsvägen 65
824 00 HUDIKSVALL 0650/162 82

Leif Skoglund, Örnholmsbrinken 2
127 42 SKÄRHOLMEN 08/710 97 38

Sven-Erik Lindberg, Almvägen 4
802 29 GÄVLE 026/18 36 17

Nils Lindhe, N Hamngatan 25 A
826 00 SÖDERHAMN 0270/167 46

Börje Fredriksson, Rude 2301
860 10 MATFORS 060/215 44

Henry Näsholm, Centrumvägen 42
870 32 ULLÅNGER 0613/103 58

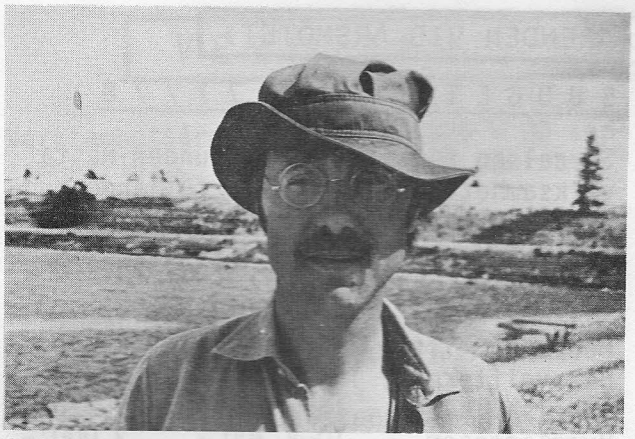
Owe Wallsten, c/o Eriksson
Strindbergsg 18, 754 21 UPPSALA

Om Du är intresserad att bli mätningsman för Neptunkryssare eller vet någon som kan hjälpa till att mäta Neppare så kontakta Sven-Erik Lindberg.

NEPPAR-NYTT
organ för
NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDET

NEPPAR-NYTT
Liljekonvaljens väg 75
132 00 SALTSJÖ-BOO

Detta nummer presslagt
den 21 september 1977
Manus till nr 1/78 skall
vara inne senast 10/1-78



ÅRSMÖTE I UPPSALA

Vi håller vårt årsmöte i år i Uppsala och jag hoppas att många medlemmar kommer och diskuterar. De viktigaste frågorna blir nästa sommars seglingar och aluminiummast eller inte.

SEGLINGAR 1978

Inom styrelsen har vi diskuterat intensivt hur vi vill lägga upp seglingsprogrammet för 1978. Vi är överens om att försöka ha seglingarna om Svenska Mästerskapet och Neptunkryssarpokalen i nära anslutning till varandra. Det behöver inte bli som i år att samme arrangör tar båda arrangemangen. För ögonblicket jobbar vi med att lägga Neptunkryssarpokalen hos KSSS i Sandhamn och sedan ha två transportdagar in till Södra Björkfjärden där vi skulle segla om Svenska Mästerskapet i regi av Stockholms Segel Klubb. Om detta går i lås vet vi ännu inte.

Norrlandsseglarna talade vid årets SM om att ordna ett träningsläger inför nästa års SM. Hur vore det att ordna Norra Mästerskapet i anslutning till detta läger som planeras bli i Hudiksvall ?

Södra Mästerskapet bör väl ordnas på Södra Björkfjärden eller i Uppsala. Är inte Arstavikens SS segling i augusti väldigt lämplig ?

Roger Månsson jobbar intensivt med att få seglingsprogrammet klart så om Du har synpunkter ring gärna till Roger.

ALLT FÖR SJÖN 1978

Även 1978 får förbundet en monter på utställningen ALLT FÖR SJÖN. Vi lärde oss en hel del vid förra utställningen och hoppas att vi nästa gång skall få en ännu bättre monter. Du som vill hjälpa till är hjärtligt välkommen. Speciellt behöver vi folk som kan texta.

BOSÖN VÅREN 1978

Vi har nu under två år i följd utbildat oss på Bosön. För två år sedan var det Peter Sundelin som under en helg i mars lärde oss kappseglingsreglerna och i våras tog Martin Corin hand om oss och våra båtar. Vi fick en fin gnuggning i träningsmetodik.

Våren 1978 har vi åter bokat Bosön för en helgkurs, närmare bestämt 11-12 mars. Vi har tänkt lära oss KAPPSEGLINGSREGLER MED TAKTIK. Rikstränaren Anders Larzon sitter just nu och funderar på kursuppläggning och lämplig lärare.

Vid de tidigare kurserna har deltagarantalet varit en aning för litet. Vi borde ha varit 5-7 fler elever. Styrelsen funderar på att ordna nästa års kurs tillsammans med något annat klassförbund. Frågan som måste besvaras är, kan vi själva få ihop 25 deltagare eller skall vi erbjuda ett annat klassförbund 15 platser och själva också ha 15 platser.

NEPTUNKRYSSAREN I PLAST

Succen är formidabel men det kärva ekonomiska läget i landet har medfört att försäljningen inte riktigt blivit vad vi hade hoppats.

Ja, intresset för Neptunkryssaren i plast är stort. Carl-Erik Nordberg får mycket förfrågningar men tyvärr är det inte så många som klipper till. Just nu är det flera stycken både i Uppsala och Sandviken som går och funderar.

Vi får snart ner en, enligt uppgift, extra läcker Neptunkryssare till Stockholm. Det är Valter Saaristu som beställt en ny båt.

TACK

Eftersom detta är sista gången jag skriver ordförandens sida, jag ämnar avgå vid årsmötet, så vill jag tacka för dessa tre stimulerande år. Jag tycker att vi under dessa år tillsammans lyckats få rätt bra snurr på Neptunkryssarförbundet.

Med bästa nepparhälsningar

Lennart

KALLELSE

Neptunkryssarförbundets medlemmar kallas härmed till årssammanträde lördagen den 12 november kl.13.00 på Esso Motorhotell, Uppsala.

Föredragningslista:

1. Öppnande ✓
2. Kallelse ✓
3. Röstlängd ✓
4. Fastställande av dagordning ✓
5. Val av två justeringsmän tillika rösträknare ✓
6. Val av mötesordf. och mötessekr. ✓
7. Verksamhetsberättelser med ekonomisk rapport för 1976/77 ✓
8. Revisionsberättelse ✓
9. Ansvarsfrihet för styrelsen ✓
10. Val av:
    a/ ordförande för 1 år
    b/ 2 styrelseledamöter för 2 år
    c/ 2 styrelseledamöter för 1 år, fyllnadsval
    d/ 2 styrelsesuppleanter för 1 år
    e/ 2 revisorer för 1 år
    f/ 1 revisorsuppleant för 1 år
    g/ 3 ledamöter i TK för 1 år
    h/ 2 suppleanter i TK för 1 år
    i/ 5 ledamöter i valutskottet för 1 år
    j/ 1 representant till seglardagen
11. Budget 1977/78 och fastställande av årsavgifter för 1978.
12. 1978 års seglingar SM 25-29/7 Ng 22/7 SM Mälarregatta
13. Klassregeln punkt 840
14. Aluminiummast - diskussion
15. Motioner
16. Information om Neptunkryssare i plast
17. Övriga frågor
18. Avslutning

I tur att avgå ur styrelsen är Lennart Runemo, Owe Wallsten och Roger Månsson. Vidare har Björn Bostedt och Jan Müller bett att få avgå under mandatperioden.

Fullmakt skall inlämnas senast 12.45.

ÄRENDEN VID ÅRSMÖTET:

BUDGET FÖR 1977/78

Styrelsen föreslår att vi under nästa verksamhetsår arbetar med följande budget, som föreslår oförändrare avgifter.

INKOMSTER

Medlemsavgifter	275 x 15	4.125:-
Båtavgifter	150 x 20	3.000:-
Segelsällskap	15 x 25	375:-
Bygglicenser	10 x 300	3.000:-
Tidningen		3.000:-
Märken, ritningar		100:-
		13.600:-

UTGIFTER

Tidningen	7.000:-
Tekniska kommittén	1.000:-
Administration	1.500:-
Styrelsen	1.000:-
Porton	500:-
PR-verksamhet	2.000:-
Oförutsett	600:-
	13.600:-

KLASSREGELN

Vid förra årsmötet antog vi klassreglen för de kommande tre åren. Regel 840 förlängdes endast ett år. Vi ville försöka förenkla kontrollen av inmätta segel.

Tekniska kommittén föreslår följande lydelse av § 840:

840 MÄRKNING AV INMÄTTA SEGEL

Ett segel som mäter in enligt regel 832, 833, 834, 835, 836 eller i förekommande fall 841 skall av mätningsmannen förses med Svenska Seglarförbundets märkningsstämpel samt datum och namnteckning eller signatur i permanent skrift. Märkningen skall ske vid fallhornen.

I samband med seglingar om Svenskt Mästerskap skall seglen kontrollmätas. Vid SM-tävlingar får inmätas en fock, två genuafockar, två storsegel och en spinnaker. Segel som mäter in förses med en för varje SM unik kontrollstämpel. Under SM-tävlingen får endast segel med "årets" SM-stämpel användas.

Även vid andra större tävlingar,som Neptunkryssarpokalen, Södra och Norra Mästerskapen, distriktsmästerskap m fl,bör seglen kontrollmätas.

Forts på sid 6

VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Verksamhetsåret 1 oktober 1976 - 30 september 1977, förbundets 37:de verksamhetsår.

Funktionärer har varit:

Ordförande	Lennart Runemo, Saltsjö-Boo
V ordf	Björn Bostedt, Hudiksvall
Sekreterare	Jan Müller, Gävle
Kassör	Owe Wallsten, Uppsala
Ledamot	Roger Månsson, Stockholm
Suppleanter	Hans Jansson, Saltsjöbaden
	Göran Wallander, Själevad

Tekniska kommittén:

Ordförande	Sven-Erik Lindberg, Gävle
Ledamöter	Nils Lindhé, Söderhamn
	Valter Saaristu, Norsborg
Suppleanter	Per-Olof Hellström, Vårby
	Rolf Spörndly, Uppsala

Årsmöte hölls den 27 november 1976 i Nacka. Efter sedvanliga förhandlingar som bl a fastställde klassregeln för 3 år berättade Jan Müller om SORC-havskappseglingarna i USA och visade diabilder. Dessutom berättade SSF:s Tom Nyström om de olympiska seglingarna i Kanada.

Styrelsen har sammanträtt två gånger under året. I övrigt har verksamheten drivits per brev och telefon. Medlemsantalet uppgick vid verksamhetsårets utgång till 304 stycken. Antalet registrerade båtar var 153. Vidare är 17 segelsällskap anslutna till förbundet.

Under Kristi Himmelsfärdshelgen genomförde vi en fyradagars kurs i träningsmetodik på Bosön. Vi var 18 deltagare. Som lärare hade vi Martin Corin, huvudlärare, Magnus Olin och Nils Virving.

Förbundets organ NEPPAR-NYTT har utkommit med fyra nummer. Dessutom har vi utnyttjat båtpressen för information om förbundets verksamhet.

Seglingar

Seglingarna om Svenska Mästerskapet gick under juli i regi av KSSS i Sandhamn. Svenska Mästare blev Juan Boetius och Michael Persson, Hudiksvall med S 117 Bermuda. Neptunkryssarpokalen som också seglades om i Sandhamn vanns av S 31 med Olle och Lennart Bertze, Uppsala.

Södra Mästerskapet arrangerade Årstavikens SS på Södra Björkfjärden. S 31 med Olle och Lennart Bertze, Uppsala vann. Norra Mästerskapet som skulle seglats om i Sundsvall fick inställas på grund av hårt väder.

Distriktsmästare har korats i:

Stockholm S 210 Jenny, Valter Saaristu och Carina Persson, Göta SS
Uppland S 31 Strikki
Olle och Lennart Bertze, USS
Gästrikland S 218 Styrena
Jan Müller

PR-verksamhet

Förbundet hade en monter på utställningen Allt för Sjön. På kvällarna och båda helgerna var montern bemannad med medlemmar från Stockholm. Vi fick fin hjälp av Södra Neptunkryssarflottiljen.

Bilderna från montern på Allt för Sjön har under hela sommaren varit utställda på Orminge bibliotek, Saltsjö-Boo.

Till Allt för Sjön tog vi fram en kombinerad affisch och broschyr i 5000 exemplar. Affischen har spritts över hela Neppar-Sverige under sommaren.

I samarbete med Salsåkers båtbyggeri har vi tagit fram en dekal som bl a sänts ut till alla medlemmar.

Neptunkryssaren i plast

Under verksamhetsåret har det byggts ytterligare sex Neptunkryssare i plast. Intresset för båten är stort och Salsåkers båtbyggeri har fått ett stort antal förfrågningar. Tyvärr har det inte beställts så många båtar som vi hade hoppats men mycket tyder på att det under hösten kommer flera beställningar.

Sommarens seglingar har visat att konstruktionen är helt likvärdig med träbåtarna.

Ekonomi

Resultaträkningen: Nettokostnaden för NEPPAR-NYTT uppgår till 2873,97 kr dvs drygt 700 kr per nummer.

Diverse intäkter och kostnader upptar till största delen Bosökursen där vi inte ba-

lanserat in bidrag från Stockholms Idrottsförbund. Dessa pengar kommer att betalas ut under nästa verksamhetsår.

PR-verksamheten har kostat oss 2731,35 kr och består i tryckning av affischer, dekaler och stadgarmed klassregel.

I administrationskostnaderna ingår bl a inköp av nytt kortregistersystem samt utveckling av Neptunkryssaren i plast.

RESULTATRÄKNING 1/10 1976 - 30/9 1977

INTÄKTER

Medlemsavgifter, enskilda	3.870:-
Medlemsavgifter, klubbar	230:-
Båtavgifter	2.860:-
Licenser	1.750:-
Sålda ritningar	515:-
Gåvor från medlemmar	277:-
Tidningen	2.958:95
Diverse	5.571:20
Årets förlust	495:57
	18.527:72

KOSTNADER

Kostnader för ritningar	239:25
Avsatt till NEPPARFONDEN	277:-
Styrelse och administration	4.239:35
Tidningen	5.832:92
Diverse	7.939:20
	18.527:72

BALANSRÄKNING PER DEN 30/9 1977

TILLGÅNGAR

Kassa	681:91
Postgiro	2.226:44
Bank	1.536:26
Lager	4.303:65
Fordringar	1.462:40
Årets förlust	495:57
	10.706:23

SKULDER OCH EGET KAPITAL

Skulder	360:-
Nepparfonden	507:-
Eget kapital	9.839:23
	10.706:23

Tack

Förbundsstyrelsen och Tekniska kommittén vill framföra sina tack till medlemmarna för det gångna året.

Forts från sidan 4.

R E G E L A V S N I T T P 2

Reglerna i avsnitt P 2 SKROV I PLAST fastställdes förra året för ett år. Tekniska kommittén har gått i genom dessa regler och gjort vissa redaktionella och formella ändringar. Inget har ändrats i sak.

Den fullständiga texten kommer att presenteras vid årsmötet. Om Du vill studera texten före årsmötet ombedes Du kontakta Tekniska kommittén.

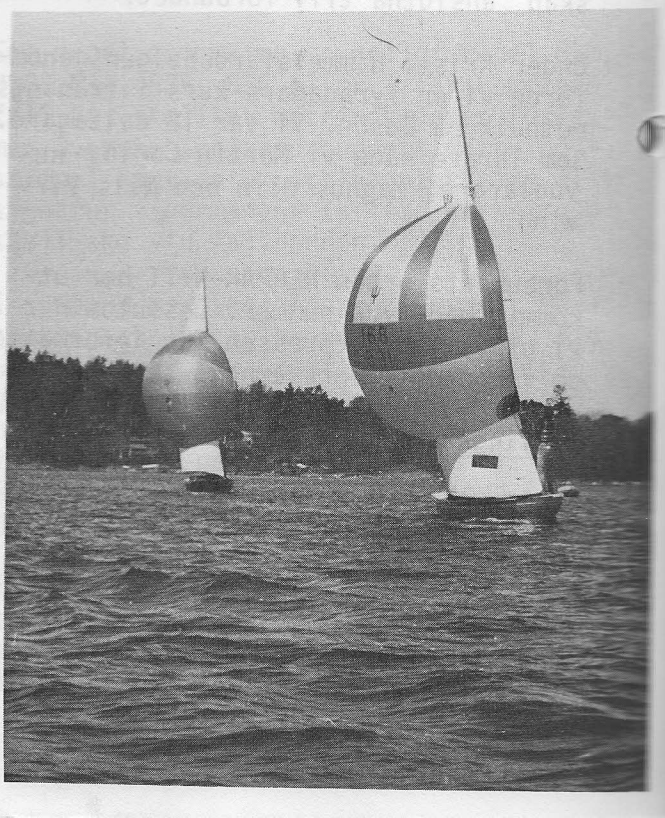
A L U M I N I U M M A S T

En av de stora frågorna inom förbundet de närmaste åren är om vi skall tillåta aluminiummast eller inte. Tekniska kommittén har därför inlett en undersökning av marknaden för att se vilka möjligheter det finns att få fram en aluminiummast till rimliga kostnader.

Vi har skrivit till ett antal masttillverkare men ännu har vi inte fått fram tillräckligt med underlag för att kunna göra en bedömning. Vår mening är att aluminiummasten skall vara likvärdig med en trämast vad gäller vikt, tyngdpunkt och böjlighet. Om den sedan skall vara likvärdig vad gäller dimensioner och detaljutförande (t ex invändiga fall) återstår att diskutera.

Vår förhoppning är att vi skall få fram några provexemplar till sommaren 1978.

Tekniska kommittén.



BOSÖN VÅREN 1977 - KURS I TRÄNINGSMETODIK

Under Kristi Himmelsfärdshelgen träffades vi återigen ute på det underbara Bosön. Det var ett tjugotal heltända nepparseglare som mötte upp på detta nepparens första kurs i träningsmetodik. Till vårt förfogande hade vi nio stycken båtar som Stockholms- och Uppsalaseglare hade lånat ut.

Kursledare var duktige optimistelittränaren och OK-jolle seglaren Martin Corin från Varberg. Många undrade kanske vad Martin skulle kunna ge oss kölbåtsseglare, men det frågetecknet rätades fort ut. Martin hade väldigt mycket att ge oss och mycket har han fortfarande kvar. Dessutom hade vi två stycken mycket skickliga föreläsare i Nils Virving, svensk mästare i neppare fyra gånger och Magnus Ohlin ex världsmästare i finnjolle.

Dagarna utnyttjades maximalt med segling från nio till fem. Kvällarna var också fulla av aktiviteter med genomgångar av de olika övningarna, film och föreläsningar. På lördagskvällen hade vi ett trevligt grillparty med en del givande snack. Nils Virving pratade trimning och taktik och var dessutom med en dag och hjälpte till med båtarnas trim. (Ett stort tack Nisse). Magnus Ohlin pratade om det svåra ämnet meterologi och om att taktiskt segla på kompass.

Det var mycket synd att inte fler av de etablerade nepparseglarna deltog, de skulle inte ha gått tomhänta därifrån. De flesta på kursen var nya i nepparklassen och man hoppas att de har blivit tända på det här med kappsegling.

Man önskar att det blir ett ännu större intresse för förbundets kommande kurser på Bosön, framförallt då av de etablerade nepparseglarna.

Till sist kan jag nämna att norrlandsseglarna på SM:et i Sandhamn kom överens om att försöka ordna ett träningsläger inför nästa års SM eventuellt i Hudiksvall.

Michael Persson

UTBILDNING 1978

Förbundet fortsätter sin satsning på utbildning. Våren 1978,närmare bestämt helgen 11-12 mars, planerar vi en kurs i KAPPSEGLINGSREGLER MED TAKTIK.

Just nu arbetar vi tillsammans med rikstränaren Anders Larzon på att hitta en lämplig lärare och att lägga upp ett bra program.

Styrelsen funderar på att ordna kursen tillsammans med något annat klassförbund. Orsaken till detta är att vi vid de båda tidigare Bosö-kurserna varit knappt 20 deltagare. Och vi är inte säkra på att Neptunkryssarförbundet självt kan fylla en kurs. Vi bör vara omkring 25 deltagare för att ekonomin skall hänga ihop.

Styrelsen är tacksam om Du som funderar på att vara med på Bosön nästa vår redan nu hör av Dig till Lennart Runemo. Om det finns underlag så ordnar vi kursen själva.

Mer om kursen i nästa nummer av NEPPARNYTT.

SM I SANDHAMN

Nepparnas två största seglingar, SM och Neptunkryssarpokalen, gick i år på Rödkobbsfjärden vid Sandhamn. Seglingarna hölls 23-27 juli och ingick i KSSS Sandhamnsvecka.

Några "heta" namn i förhandstipsen var Owe Wallsten, som vunnit pokalen två år i rad, utan Boethius, svensk mästare -74 och Olle Bertze, fyra på förra årets SM, men startlistan rymde flera farliga båtar. I det 25 båtar straka fältet fanns också fyra av de nya plastbåtarna, som nu seglar sin andra säsong. Man hoppades på att få ytterligare belägg för att de är helt jämbördiga med träbåtarna, vilket var intrycket efter förra säsongens kappseglingar.

På lördagen seglades det om Neptunkryssarpokalen i två seglingar, som gick i 4-8 m/s. I den första ledde Olle Bertze, Uppsala SS, runt större delen av banan, och han gick också i mål som klar segrare före Svante Bergh och Owe Wallsten, även de från USS. I andra seglingen fick Olle Bertzr se sig slagen av Owe Wallsten, men andraplatsen räckte ändå till slutseger för Olle och gasten Lennart Bertze. På så vis får pokalen, som vandrat sedan 1968, stanna i förbundets ägo ett år till.

Eftersom söndagen var mätningsdag ägnades lördagskvällen åt att övertyga alla nadra i viken om vilken förträfflig båt nepparen är. Söndagens båt- och segelmätningar gick snabbt och efter några smärre justeringar kunde samtliga båtar godkännas.

På måndagen var det dags för de två första Sm-seglingarna, som blev tämligen hårdvindsbetonade med vindar på 10-12 m/s. Segrare i första seglingen blev Olle Bertze efter en lång strid med Kjell Fuhre, Hudiksvalls SS, som var tätt efter i mål. Trea blev Owe Wallsten, Juan Boethius, Hudiksvalls SS, tog hem den andra seglingen före Owe Wallsten. På tredje plats kom Sven-Erik Lindberg. Gefle SS.

Tisdagen bjöd på två lättvindsseglingar i 1-4 m/s. Den första vanns av Juan Boethius med stockholmaren Valter Saaristu, Göta SS, på andra plats och Olle Bertze som trea. I andra seglingen var vinden nyckfull med ett par kraftiga vridningar som orsakade stora omkastningar i fältet. Vann gjorde lättvindsspecialisten Valter Saaristu efter en hård fight med Stig Flygare, Sandvikens SS. Trea blev återigen Olle Bertze.

Inför onsdagens avslutande segling ledde Juan Boethius före Olle Bertze, som hade chans att vinna sammanlagt om han slog Juan Boethius i sista seglingen. Under hela seglingen, som gick i långsamt ökande vind 3-6 m/s, var det en hård kamp mellan dessa två, men till slut var det i alla fall Juan Boethius som fick skottet. Olle Bertze gick in på andra plats och trea blev Sven-Erik Lindberg.

Därmed hade Juan Boethius säkrat sin andra SM-titel och fick efter prisutdelningen avnjuta segerdoppet tillsammans med sin gast Mikael Persson, något som han dock räknat med och därför iklätt sig våtdräkt till prisutdelningen.

KSSS klarade arrangemangen bra trots att funktionärerna var fördelade på flera banor, och även Rödkobbsfjärden var till belåtenhet med relativt rena vindar, gott sjölä och behagligt korta utseglingar.

Beträffande plastbåtarna kan sägas att de seglingsmässigt tycks vara helt likvärdiga med träbåtarna. Bästa plastbåt i årets SM kom på fjärde plats med rutinerade Sven-Erik Lindberg vid rodret och slutsatsen blir som vanligt att besättningen och inte båten avgör placeringen.

S 189 Anita & Lars.

RESULTAT SM-77

									poäng
1	117	Juan Boethius	HuSS	5	1	1	5	1	10
2	31	Olle Bertze	USS	1	u	3	3	2	14,4
3	217	Kjell Fuhre	HuSS	2	5	11	4	4	29
4	219	Sven-Erik Lindberg	GSS	4	3	5	14	3	29,4
5	156	Owe Wallsten	USS	3	2	6	u	7	33,4
6	210	Valter Saaristu	GÖSS	15	15	2	1	10	40
7	3	Harry Bertze	USS	7	4	d	9	5	46
8	216	Stig Flygare	SaSS	17	11	7	2	14	53
9	218	Jan Müller	GSS	8	13	4	11	8	53
10	222	Björn Eklund	SuSS	6	8	16	6	12	55,4
11	78	Svante Bergh	USS	9	9	8	10	6	55,7
12	223	Bröd. Luthman	SuSS	10	6	9	12	15	60,7
13	182	Sven Johansson	ESK	11	14	10	7	ej	66
14	168	Göran Haglund	ÄBK	12	7	15	21	11	69
15	158	Björn Svedemar	ESK	ej	10	14	18	9	75
16	183	Bengt Lindfors	HUSS	13	12	12	17	16	77
17	174	Hans Jansson	ÅSS	16	18	19	8	17	83
18	204	Anders Öman	USS	20	17	22	15	13	89
19	142	Bengt Simonsson	ÄBK	18	20	13	20	18	93
20	179	Lennart Wettervik	USS	14	u	17	16	ej	95
21	73	Per Gröndal	DSK	21	19	20	13	ej	97
22	140	Roger Månsson	SSK	19	16	23	19	21	99
23	215	Magnus Lindstedt	ÄBK	23	22	18	u	19	106
24	20	Kjell Scherdin	SSG	22	21	21	u	22	110
25	189	Lars Ljunggren	ÅSS	ej	ej	d	ej	20	119

NEPTUNKRYSSARPOKALEN 1977

Som en förövning inför SM seglades det om Neptunkryssarpokalen den 23 juli på Rödkobbsfjärden. Det blåste 5-8 m/sek och seglingarna blev fina. 20 båtar ställde upp till start med bl.a. de två sista årens vinnare av pokalen Owe Wallsten/Bengt Palmqvist på Xantippa II. Efter första seglingens första kryss hade två båtar tagit en klar ledning. Det var Olle Bertze/Lennart Bertze på Strikki och Svante Bergh/Tord Gottschalk på Maj-Björn. Dessa två höll sina positioner ända in i mål med klar marginal. Efter var det mycket hårt mellan fem båtar där Wallsten/Palmqvist lyckades bli 3:a knappt före far och son Lindberg på Abii V.

I andra seglingen tog Wallsten/Palmqvist direkt ledningen som man sedan höll in i mål men då kusinerna Bertze redan på andra slören seglat upp sig till andra platsen och sedan bara bevakade sin placering var saken klar och pokalen räddad. Trea kom Lennart Wettervik/Staffan Björklund på Ellamarie.

Sammanlagt dubbelt Uppsala i topp och med Juan Boethius/Mikael Persson på Bermuda på tredje.

S 156 Owe

Resultat			plac. poäng
1.	31	Strikki Olle Bertze	1+2 = 3p
2.	156	Xantippa II Owe Wallsten	3+1 = 4p
3.	117	Bermuda Juan Boethius	5+4 = 9
4.	219	Abii V Sven-Erik Lindberg	4+6 =10
5.	78	Maj-Björn Svante Bergh	2+9 =11
6.	179	Ellamarie Lennart Wettervik	12+3=15
7.	168	La Paloma Göran Haglund	10+5=15
8.	216	Manana Stig Flygare	6+10=16
9.	182	Jehu Sven Johansson	9+8 =17
10.	158	Knuffs Björn Svedemar	7+12=19
11.	217	Diva Kjell Fuhre	8+11=19
12.	3	Pia Harry Bertze	15+7=22
13.	210	Jenny Walter Saaristu	11+14=25
14.	189	Caress Lars Ljunggren	13+13=26
15.	174	Rapsodi Hans Jansson	14+15=29
16.	204	Vinjett Anders Öman	18+16=34
17.	142	Couquette Bengt Simonsson	17+18=35
18.	215	Chatca Magnus Lindstedt	16+20=36
19.	20	Maritza Kjell Scherdin	20+17=37
20.	67	Esgalduin Michael Cocke	19+19=38

GLÖM INTE ÅRSMÖTET I UPPSALA LÖRDAGEN DEN 12 NOVEMBER KL 13.00 PÅ ESSO MOTORHOTELL.

Dubbelt Uppsala i Neptunklassen

Från DN:s utsände medarbetare
SANDHAMN, lördag

Uppsala toppade dubbelt när årets Sandhamnsvecka, omfattande rader av mästerskap, drog i gång så sakteliga med Neptunkryssarpokalen. Olle Bertze, 26, son till Sven Bertze, tre gånger svensk mästare i klassen, fick målskottet i första seglingen och kom tvåa i rond två. Därmed hade han tagit hem "nepparpokalen" för året.

Owe Wallsten, 3:a och 1:a, knep andraplatsen före Jean Botëhius från Hudiksvall (5:a respektive 4:a) och sedan följde Sven-Erik Lindberg, Göta SS som bästa stockholmare.

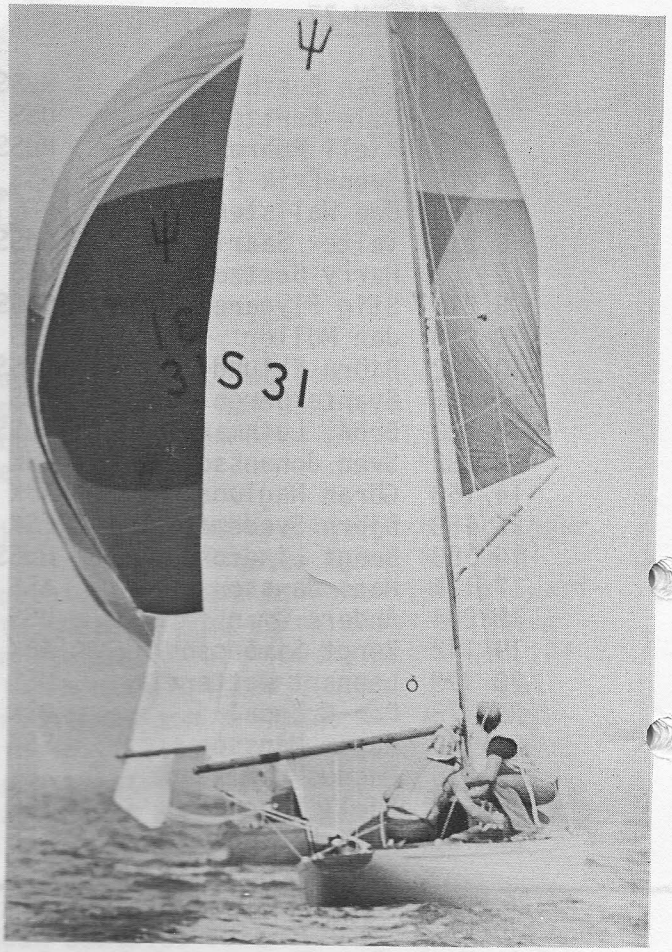
26 "neppare" är med i Sandhamn vilket egentligen är magert med tanke på att det finns en bra bit över 200 exemplar — ett 15-tal i plast — av denna 9 meter långa tvåmans kölbåt, ritad 1938 av Lage Eklund. Men de som är med här är i stället de verkliga och sanna entusiasterna för denna trevliga och framför allt i Uppsala och längs Norrlandskusten populära båttypen.

□ Neptunveteraner

Det kan ju nämnas att Uppsalaseglarna — åtta båtar — har inte mindre än 150 sjömil att avverka för att komma hit till Sandhamn och tillbaka hem — sjövägen.

Berömda veteraner finns också i fältet. Harry Bertze och Sven "Plåtis" Johansson är två av dem som varit med och seglat "neppare" sedan 40-talet. "Plåtis" var en gång i tiden dessutom svensk toppman på skidor och i orientering. Men segla Neptunkryssare, det tänker de fortsätta med så länge de kan ta sig ombord i sina båtar.

På måndag börjar SM för Neptunkryssare. Och då hör pokalsegraren Olle Bertze till favoriterna. För två år sedan missade han SM på en hårfin tjuvstart i sista racet.



DAGENS NYHETER hade riktigt fylliga reportage om våra seglingar i KSSS regi i Sandhamn. Varsågod och läs:

DN 28/7 77

Knockade mästare "Psykiskt trötta"

26 juli

Neptunkryssarna inledde sitt svenska mästerskap inne på Rödkobbsfjärden norr om Sandhamn där man också har sjölä. Uppsalas Owe Wallsten kom tvåa resp trea och leder därmed sammanlagt. Två Hudiksvallsbåtar med Jean Boëthius och Kjell Fuhre som rorsmän ligger närmast efter placeringarna femma-etta resp tvåa-femma.

Olle Bertze från Uppsala, som vann Neptunkryssarpokalen i lördags, fick målskottet i första seglingen men råkade sedan på ofri bog kollidera med en konkurrent strax efter starten i andra seglingen, tog konsekvenserna av detta och utgick. Men en segling får ju räknas bort så småningom, så Olle Bertze har chansen att reparera skadan. Veteranen Harry Bartze, farbror till Olle, ligger femma efter Gävles Sven Erik Lindberg. Först på sjätte plats kommer bäste stockholmare Bo Eklund från SSS.

27 juli

Inne på Rödkobbsfjärden blev det i alla fall två seglingar för Neptunkryssarna i deras fight om årets SM. Dagens man var Valter Saaristu från Mälarhöjden med placeringarna 2—1. Valter känner vi tidigare, som en framgångsrik OK-jollesegrare. Tydligt är att han klarar en tvåmans kölbåt lika bra. Tyvärr gick det inte så bra för honom i måndags då han kom på 15:e plats i båda seglingarna. Med bara en segling kvar har han därför knappast någon chans att blanda sig i toppstriden. Leder gör nu Jean Boethius från Hudiksvall med fina serien 5—1—1—5. Och även om man räknar bort sämsta seglingen redan nu leder samme rorsman, dock mycket knappt före Olle Bertze, Uppsala, som har serien 1—utgått—3—3.

CURT ALMGREN

28 juli

SANDHAMN, onsdag

Framför ett av många färggranna seglartält på Lökholmen mitt emot Sandhamn hittar vi årets svenska mästare i Neptunkryssarklassen. Men inte ser de båda killarna ut som segrare inte. Jean Boethius, 44, och Michael Persson, 23, båda från det glada Hudik, ligger utsträckta på marken, till synes knockade av den rafflande finalduellen nyss där ute på den vinrika fjärden, då de fick målskottet för tredje gången i den avverkade SM-serien.

— Visst är vi trötta. Men det är mera psykisk än fysisk trötthet, säger rorsmannen på 20 år gamla "guldbåten" Bermuda och nu vann sitt andra SM i klassen. Det första tog han i Örnsköldsvik 1974. Gasten Michael seglar första säsongen med Jean.

— Vi var tvingade att slå värste konkurrenten Olle Bertze (Uppsala) i dag för att vinna SM. Eller också få ned honom på en sämre placering än en femte plats, som var vår sämsta tidigare i serien. Men i stället för att lägga oss på honom valde vi att segla öppet — och det gick ju vägen, berättar Jean Boethius.

STOCKHOLMS DM 18-19 JUNI

Distriktsmästerskapet för Stockholm gick i år liksom förra året i samband med Vikingaregattan. Banan som seglades var av Helleruptypen, vilken har start och mål på samma ställe. D v s man seglar efter start en halv kryss, därefter slör, slör, kryss, läns, kryss, slör, slör och sedan en halv kryss upp i mål. Detta är en rolig bantyp då spinnakerseglingen blir mer avgörande än på en vanlig plympisk bana.

Alla seglingarna genomfördes på Östra Saxarfjärden i lätta och växlande vindar. Suveräna segrare blev Valter Saaristu och Carina Persson med S 210, vilka vann samtliga tre seglingar efter att i både första och sista seglingen ha passerat då ledande S 168 på de avslutande korta kryssarna upp mot mål. Tvåa i samtliga seglingar var S 168 med S 203 som trea i första och tredje seglingen medan S 20 var trea i den andra seglingen.

Tyvärr var det bara sex båtar som deltog, vilket är lite dåligt när det ändå är ett DM det handlar om. Vi som var med lär dock ställa upp även nästa år då Vikingaregattan är en rolig segling med bra banor och en trevlig klubbholme.

Göran, S 168

RESULTAT AV STOCKHOLMS DM 1977

1	210	Jenny	Valter Saaristu, GSS
2	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
3	203	Amigo	Alf Johansson, NSS
4	20	Maritza	Kjell Scherdin, SSG
5	148	Pierina	K-G Nordqvist, VBK
6	163	Neppe	Mats Johansson,VBK

RESULTAT AV UPPLANDS DM 1977

1	31	Strikki	Olle Bertze, USS
2	156	Xantippa II	Owe Wallsten, USS
3	179	Ellamarie	Lennart Wetterwik, USS
4	3	Pia	Harry Bertze, USS
5	210	Jenny	Sven Ohlsson, ESK
6	204	Vinjett	Anders Öman, USS

RESULTAT AV GÄSTRIKLANDS DM 1977

1	218	Styrena	Jan Müller
2	219	Abii 5	Sven-Erik Lindberg
3	200	Grisslan	Eric Hällström
4	139	Hurriance	Hans Clarström

SÖDRA MÄSTERSKAPET

Södra Mästerskapet avgjordes den 27 augusti på Södra Björkfjärden med Årstavikens SS som arrangör.

Vädret var bra och första seglingen startades i svag vind. Elva båtar (av fjorton anmälda) fanns på startlinjen när skottet för första seglingen gick. Alla var fint med från början men efter halva seglingen hade tre båtar gått loss. Det var 3:an, 156:an och 31:an. Mellan dessa växlades platserna friskt men till slut blev det 3:an med Harry Bertze och sonen Hans som fick målskottet. Tvåa kom 156:an med Owe och Christer Wallsten, trea 3:an med Olle och Lennart Bertze.

När andra seglingen startades hade vinden ökat något för att så småningom blåsa 5-6 m/sek. Alla var fint med i starten men redan vid första märket hade 156:an och 31:an dragit ifrån de övriga markant. Emellertid var 31:an alltför snabb denna gång och tog till slut en säker seger. Tvåa 156:an och trea 210:an med Sven Olsson och Jan Andersson.

S 156 Owe.

RESULTAT SÖDRA MÄSTERSKAPET 1977

1	31	Strikki	Olle Bertze, USS
2	156	Xantippa II	Owe Wallsten, USS
3	3	Pia	Harry Bertze,USS
4	210	Jenny	Sven Olsson, ESK
5	140	B m V	Roger Månsson, SSK
6	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
7	20	Maritza	Kjell Scherdin, SSG
8	189	Caress	Lars Ljunggren, ÄSS
9	148	Pierina	C-G Nordqvist, VBK
10	181	Kajsa	Sune Pettersson, NSK
11	142	Coquette	Bengt Simonsson, ÄBK

på programmet ? Glöm då inte att visa NEPPARFILMEN. Du får låna vår film gratis. Vänd Dig till kassören Owe Wallsten, adress se sidan 2.

Filmen är en 16 mm färgfilm med magnetiskt ljud. Den tar 18 minuter att visa.

RESULTATBÖRS

Ekolns SK öppna

1.	31	Strikki	Olle Bertze
2.	3	Pia	Harry Bertze
3.	182	Jehu	Sven Johansson
4.	78	Maj-Björn	Svante Bergh
5.	156	Xantippa II	Owe Wallsten
6.	216	Manana	Stig Flygare
7.	140	BmV	Roger Månsson
8.	179	Ellamarie	Lennart Andersson
9.	204	Vinjett	Anders Öman
10.	189	Caress	Lars Ljunggren

Uppsala SS öppna

1.	31	Strikki	Olle Bertze
2.	156	Xantippa II	Owe Wallsten
3.	3	Pia	Harry Bertze
4.	179	Ellamarie	Lennart Andersson
5.	216	Manana	Stig Flygare
6.	182	Jehu	Sven Johansson
7.	189	Caress	Lars Ljunggren
8.	140	BmV	Roger Månsson
9.	204	Vinjett	Anders Öman

Segelbåtens dag, Stockholm

1.	168	La Paloma	Göran Haglund,ÄBK
2.	67	Esgalduin	Michael Cocke,VBK
3.	142	Couquette	Bengt Simonsson,ÄBK
4.	59	Minimiplurr	P-O Hellström,HBK
5.	181	Kajsa	Sune Pettersson,NSK

Götas kräftkör

1.	210	Jenny	Valter Saaristu, GSS
2.	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
3.	181	Kajsa	Sune Pettersson, NSK
4.	67	Esgalduin	Tom Jokkinen/Michael Coche, VBK

Ulvöregattan

1.	173	Charlotte	Owe Westman, ÖSS
2.	199	Pe-Pe	Knut Nordin, ÖSS
3.	155	Siesta	P Josefsson,Nordmaling
4.	226	Prillan	N-E Nordberg,Ullånger
5.	39	Tonita	Kjell Edlund, ÖSS
6.	196	Lotta	Mats Andersson,Rundvik

Storsjödagarna i Sandviken

1.	216	Manana	Stig Flygare, SaSS
2.	217	Diva	Kjell Fuhre, Huss
3.	219	Abii V	S-E Lindberg, GeSS
4.	150	Penita	Olle Wiik, SaSS
5.	23	Mathilda	Mats Envall, SaSS
6.	64	Scarlet	Enar Olsson, SaSS

Mälarregattan

1	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
2	142	Coquette	Bengt Simonsson, ÄBK
3	210	Jenny	Valter Saaristu, GSS
4	115	Bay-Bay	Leif Jardemyr, SBK

Årstavikens öppna

1	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
2	140	B m V	Roger Månsson, SSK
3	31	Strikki	Olle Bertze, USS
4	156	Xantippa II	Owe Wallsten, USS
5	3	Pia	Harry Bertze, USS
6	20	Maritza	Kjell Scherdin, SSG
7	189	Caress	Lars Ljunggren, ÅSS
8	210	Jenny	Sven Olsson, ESK
9	148	Pierina	C-G Nordqvist, VBK
10	181	Kajsa	Sune Pettersson, NSK
11	142	Coquette	Bengt Simonsson, ÄBK

Stockholms SS höstregatta

1	31	Strikki	Olle Bertze, USS
2	3	Pia	Harry Bertze, USS
3	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK
4	142	Coquette	Bengt Simonsson, ÄBK
5	215	Chatca	Magnus Lindstedt,ÄBK
6	227		Tor Jacobsson, UVBK
7	148	Pierina	C-G Nordqvist, VBK

Gäddisregattan

1	189	Caress	Lars Ljunggren, ÅSS
2	140	B m V	Roger Månsson, SSK
3	174	Rapsodi	Hans Jansson, ÅSS
4	163	Neppe	Mats Johansson, VBK
5	168	La Paloma	Göran Haglund, ÄBK

HANDLA I KASSÖRES DIVERSEBUTIK

Hos kassören kan köpas:

- skrovritning 10:-
- linjeritning 10:-
- segelritning 7:-
- ritning över kölficka 4:-
- ritning på hur man utrustar sin båt med spinnaker 10:-

Vid köp av ritningar tillkommer kostnad för tub 2:- och porto 4:-

- KLUBBNÅLAR 15:-
- Dekaler 10 stycken 5:-
- Stadgar/klassregel 5:-
- Gamla nummer av NEPPAR-NYTT 2:-/st

Blazermärken är för närvarande slut.

SKICKA IN BESTÄLLNINGEN GENOM ATT SÄTTA IN PENGAR PÅ FÖRBUNDETS POSTGIRO 27 08 91-5. Ange noga vad Du beställer.

SCANDICAP MÄTBREV

Att segla SCANDICAP blir allt populärare. För entypsbåtar som Neptunkryssaren kan man utfärda scandicapmätbrev utan föregående mätning under förutsättning att båten har entypsmätbrev.

För att få ett "entypsscandicaptal" fastställt för en viss båttyp måste ett antal båtar mätas in. Vi efterlyser Neptunkryssare som är inmätta i Scandicap för att med utgångspunkt från dessa mätningar fastställa "entypsmättalet". Det är Svenska Seglarförbundets mätningschef som fastställer mättalet.

När vi väl fått ett mättal så kan vår tekniska kommitté utfärda Scandicap mätbrev för endast mätbrevsavgiften 40 kr. Man behöver således inte kosta på mätning av varje båt.

Du som mätt Din båt i Scandicap var snäll och sänd en kopia av Ditt mätbrev till VALTER SAARISTU.(Adress se sidan 2)

Styrelsen

KLASSTRÄNARE

Neptunkryssarförbundet har fått en klasstränare. I linje med Svenska Seglarförbundets satsning på träning har vi inom Neptunkryssarförbundet skaffat oss en egen klasstränare. Det är

Michael Persson
Kålhagsgatan 32 B
824 00 HUDIKSVALL
Tel hem 0650/136 79

som lovat hjälpa till med träningen inom vår klass.

Ännu vet vi inte riktigt hur Michael skall verka men vi hoppas att vinterns diskussioner skall mynna ut i en arbetsmodell för Michael.

Våra norrlandsseglare talade under SM 1977 om att ordna ett träningsläger i Hudiksvall inför SM 1978. Detta kan bli en av Michaels första arbetsuppgifter.

Har Du frågor om eller synpunkter på träning så tveka inte att kontakta Michael.

Styrelsen

KANONSEGEL

BOX 24027
100 57 STOCKHOLM
08/605505

Eric har ordet

Så haver man seglat DM för Neptunkryssare då - och blivit trea. Men det är fortfarande lika djävla jobbigt att vid rundningen av kryssmärket ha sju tampar och en rorpinn att slita och dra ´ i och efter fyra säsonger i en betydligt lugnare Sveakryssare går det inte precis som smort. Förhistorien var denna. Sven-Erik ansåg, att Neptunkryssaren borde finnas med på DM bland alla H-båtar, IF och Maxi men Sandvikarna var upptagna av husbygge, giftermålsplaner, skiljsmässor och annat så det kunde endast bli Gävle-båtar. Men det var föreskrivet minimum fyra båtar i 2-mansklasser och Kjell Fuhre, som jobbat i Gävle, fick inte vara med eftersom han seglat för sin hemstad Hudiksvall vid SM. Min gamla Dopping nr 200 hade köpts tillbaka hit och jag fick order att låna den och ställa upp som utfyllnad. Sagt och gjort. Resultat som beräknat. Men vi vann starterna och två första-kryssar. Klart att man hellre vunnit sista kryssen, men - som gubben sa ´ "man kan inte få ut mer än tre hekto talg av en träbock". Janne Müller med nye delägaren Torolf Hedlund vann DM och Sven-Erik Lindberg blev tvåa. Men Kjell,som seglade utom tävlan, gick nog bäst.

I alla tider har jag avskytt nonchalans, okunnighet eller tafatthet inom kappseglingen, det må gälla förbund, arrangörer eller seglare. För att börja bakifrån märker man oftare än förut alla tre sorterna ute på banorna men kanske mest i starterna. Tyvärr tycks både seglare och seglingsnämnder ta´lätt på det. När hörde Du av att Nämnden diskat för bus i en start? En verkligt pinsam sak upplevde jag efter SM i Sandhamn. I den stora tidningen beskrevs omsorgsfullt, hur en båt trängt in vid ett märke för babords hals. Styrbordsbåten hade "som minnesbeta" tryckt till. Protestflagg på båda. En tredje båt är vittne. Efter seglingen beslutar man sinsemellan att inte protestera. Babordsbåten beräknas förlora och skulle gå misste om sin placering. Vittnet tiger också - god och ädel - fast han skulle åkt upp en plats. Om Ni skall hålla på med slik hantering så tig åtminstone. Jag anser det vara en skam för klassen att sådant publiceras. Krocken borde dessutom ha varit protestbar efter tidningsreferatet.

Arrangörer kan också göra det väl lätt för sig. Ett sällskap i min närhet hade strax före midsommar sällskapssegling ut i skärgården på lördagen och distanskappsegling hem på söndagen. Banan föreskrev rundning av en remmare ute till sjöss. Då båtarna kom dit fanns ingen prick. Sjöfartsverket hade haft en strejk på våren och inte fått ut pricken i mitten av juni!! Men arrangören då? Startfartyget gick direkt hem. Man var rädd att bensinen skulle ta´slut! Ett annat sällskap firade sina 100 år med stor regatta. Där skulle bl.a. seglas Scandicap-klass. I inbjudan fanns angivet att vid anmälan av tre båtar av samma klass /man hade skrivit entypsklass/ skulle dessa bilda egen klass. Tre Safirer - dessa ökända regeldödare - dök upp och placerades i Scandicap-klass. Påpekande gjordes med hänvisning till inbjudan. Safirerna "grät" och hänvisade till att de ville tävla om Scandicaps vandringspriser, påstodo dessutom att de ej voro entypsbåtar/sic!/ och hade någon hundradel skillnad i mätbrevet. Den utsedda "juryn" lät Safirerna få som dom ville. Till råga på allt hade man på inrådan av Lennart Ohlsson i Seglarförbundet delat upp Scandicapklassen i två avdelningar och därvid fortfarande enl. Lennart O. klassat de snabba Safirerna tillsammans med skärgårdskryssare, Lotus, Flamingo etc., där t.ex. Flamingon ligger på över 8 i mätetal, alla de andra över 7 och Safirerna på 6,6. Man har ju i Scandicap-regeln en nödparagraf, som ger förbundet rätt att korrigera uppenbart felaktiga mätetal. De tre priserna gick förstås till tre Safirer. Utefter Norrlandskusten ha vi lojalt ställt upp på förbundets Scandicap-regel men idag är LYS mer allert.

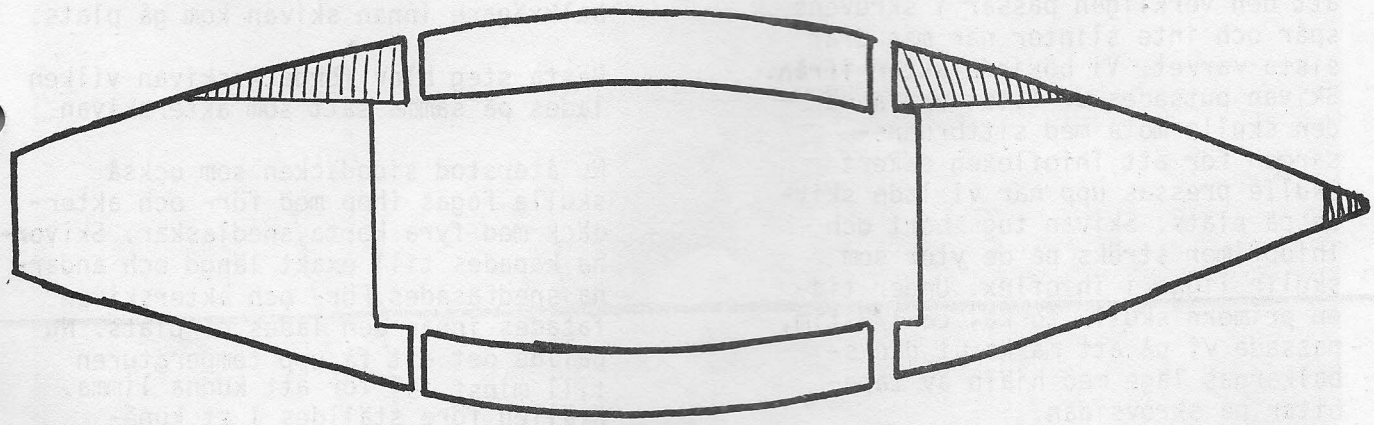
Anders Larsson och Peter Sundelin från förbundet ha varit i vår stad, pratat kappsegling och handgripligen hjälpt så många som hann med att trimma och segla. Peter hann med fyra små kappseglingar i olika båtar. Vann samtliga. Där ser Ni: Det är besättningen som betyder mest.

ATT LÄGGA NYTT DÄCK

Jag ska här med några rader berätta hur jag lade ett nytt plywooddäck på ♥ 59. Metoden att skarva skivorna med snedlask är kanske inte den minst arbetskrävande men fördelen är att man inte får några skarvar där trät kan röra sig. Om en skarv rör sig kommer färgen att spricka och risken att fukt tränger in i ändträt är stor. Sedan ser däcket snart ut som en väl använd kortlek. Arbetet började med att alla beslag monterades bort. För att spara tid och arbete vid återmonteringen markerades med maskeringstape på friborden var skotskenor, motorfäste och backstagens hanfot skulle sitta. Duken revs bort och de nu ganska mörka däcksribborna kom fram. De var fästade i däcksbalkarna med järnskruv eller rättare sagt hade varit, för nu fanns inga skallar kvar. Det blev bara pulver när man petade med mejseln. En spikutdragare (Det heter säkert något annat men den ser ut som en smal hovtång där ena skänkeln är förlängd och försedd med en rörlig tyngd med vilken man slår ner käftarna några mm i trät för att få grepp under spikskallen.) lånades och skruvarna fick dras upp i stället. Vinchklossarna för- och akterlucka med rmar demonterades och däcket kunde plockas bort bit för bit. Sedan började ett drygt arbete att med en hyvel jämna till däcksbalkar, balkvägare och överkant på översta bordet för att få ett så jämnt underlag som möjligt för plywooden. När det var klart impregnerades och lackades allt igen. Almanackan visade nu på december och julhelgen fördrevs med att tillverka ett par nya däcksbalkar i stället för två som var spräckta och en tredje som jag själv trampat av. De gamla balkarna användes till mall vid tillsågningen.

Nu var underarbetet klart och arbetet med de nya skivorna kunde börja. Eftersom bristen på plats och pengar gjort att något uppvärmt hus inte kunde byggas runt båten måste så mycket som möjligt göras hemma i värmen. Därför tillverkades nu mallar till hela däcket av tunn masonit och därmed var utomhusarbetena färdiga för ett tag. Tre stycken 12 mm mahognyskivor med måtten 153 x 305cm inhandlades och pusselarbetet kunde börja. Med hjälp av mallarna var det snart gjort att såga till skivorna. Figur 1 visar ungefär hur skivorna delades.

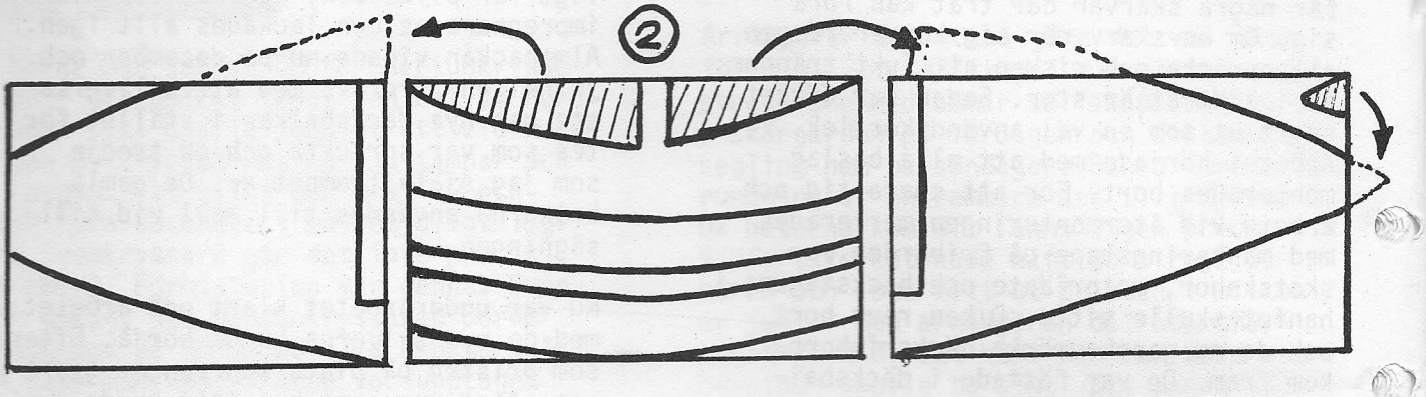
Figur 1



Med en hyvel fasades sedan de ytor som skulle bli de 10 cm breda limskarvarna. En maskinhyvel (t.ex. Black & Deckels minsta) är guld värd till det här arbetet som annars kan ta åtskilliga timmar. Dels blir en vanlig hyvel fort slö av limmet i plywooden och dessutom är det väldigt svårt att få ytorna plana med en sådan. Till limningen använde jag ett tvåkomponents epoxylim som heter Hempadur. Det egentligen avsett att tillsammans med en särskild duk plasta

in träbåtar med. Fördelarna med det här limmet är att det inte blir hårt och sprött, det ger en glasklar fog och det är lätt att blanda även i små mängder eftersom man blandar komponenterna 1:1. Nackdelarna är väl dels priset drygt 80:- för 1,5 liter och dels att det tar ung. 8 tim att härda i rumstemp.

Pusslet bestod nu av 4 bitar, vilka såg ut ung. som figur 2 visar. Innan bitarna var färdiga strök jag dem med två lager 707 på var sida. Första lagret med 10% Interluxförtunning i lacken och flödigt.Låt det bli klibbtort och så ett lager till.



Påskhelgen skulle vi så börja lägga på skivorna. En stor burk med Thioflex och tillhörande primer skaffades. Den skulle användas runt ruff och sittbrunnssargar runt för- och akterluckornas sargar och vid alla andra hål som skulle göras i däcket. Skruv i mängder anskaffades, Ca 200 st 1,5 x 8 att fästa däcket i balkvägarna med och Ca 300 st 1 1/4 x 8 att fästa i däckbalkar och runt alla sargar. Vi använde förborrar av Stanleys fabrikat som både förborrar och försänker på en gång.

En tryckskruvmejsel slipade vi så att den verkligen passar i skruvens spår och inte slinter när man drar sista varvet. Vi började akter ifrån. Skivan putsades ur litet extra där den skulle möta med sittbrunnssargen för att Thioflexen säkert skulle pressas upp när vi lade skivan på plats. Skivan togs bort och Thioprimer ströks på de ytor som skulle ligga i Thioflex. Under tiden primern skulle torka, ca 1/2 tim, passade vi på att märka ut däcksbalkarnas läge med hjälp av tapebitar på skrovsidan.

T-flex svetsades på och skivan lades på plats och fästes med ett par skruvar. Med hjälp av tapebitarna på skrovsidan och ett stålmåttband ritades nu däcksbalkarnas läge in på skivans översida.

Med en man sittande på var sida för att pressa ner skivan mot dem välvde balkarna började nu arbetet med att bana och skruva fast skivan mot balkarna. Vi började från båtens mittlinje och gick växelns styrbordssida - babordssida ut mot skrovsidorna med ett avstånd mellan skruvarna på 10-12 cm. När hela första skivan var fastskruvad upptäcktes det första misstaget. Eftersom både skivan och balkarna var lackade hade jag inte lagt något lim emellan och följden blev att det nu knarrar en del när man går på akterdäck. I fortsättningen lade vi kontaktlim på balkar och balkvägare innan skivan kom gå plats.

Nästa steg blev fördäcksskivan vilken lades på samma sätt som akterskivan.

Nu återstod sidodäcken som också skulle fogas ihop med för- och akterdäck med fyra korta snedlaskar. Skivorna kapades till exakt längd och ändarna snedfasades.För- och akterskivan fasades innan den lades på plats. Nu gällde det att få upp temperaturen till minst 15° för att kunna limma. Kvällen före ställdes 1 st kupévärmare 1 st strålelement och en varmluftsfläkt in i båten och en extra pressening lades över för att isolera. Morgonen därpå hade vi nog 25° i båten och limningarna gick bra.

Vad återstod nu att göra? Skarn-

däckslisten skulle monteras för att skydda skivornas ändträ. Vid tillsågningen av däcksskivorna hade den tagits till lite i överkant så att den nu gick ut något över skrovsidan. En cirkelsåg lånades och försågs med ett anhåll så att maskinen kunde föras utmed skrovsidan och då skära av däcksskivan på ett bestämt avstånd, i mitt fall 15 mm, från ytterkant på bordläggningen. Listen limmades mot däcksskivan och tätades med T-flex och skruvades mot bordläggningen.

Nu var det dax att ta upp båten för akter och förluckorna. Eftersom sargarna till luckorna är fästade i däcksbalkar gick det nu bra att med en borr från undersidan av däcket markera luckans hörn och sedan med en sticksåg såga upp hela öppningen. Lika dant med hål till för- och akterstag, vant och knapar. Gamla hålen finns ju kvar i balkarna så det är bara att borra från undersidan. Det ändträ som hade blivit synligt vid alla hål målades nu med den Thioflexprimer som hade blivit över för att spärra mot fukt. Sedan skulle alla skruvhål och skarven spacklas och slipas innan däcket lackades med två lager 708 som kronan på verket.

Nu återstod bara att markera tillbaka luckor, vinchklossar och alla beslag.

En summering av arbetet ser ut ung. så här:

Demont. av gamla däcket, laga däcksbalkar, impregnera och lacka balkar samt tillverka mallar = 50 timmar.

Att såga till, skarva och lacka de fyra däcksskivorna = 10 timmar

Lägga skivorna på plats montera skarndäckslist och luckor spackla slipa och måla samt mont. beslag = 150 timmar

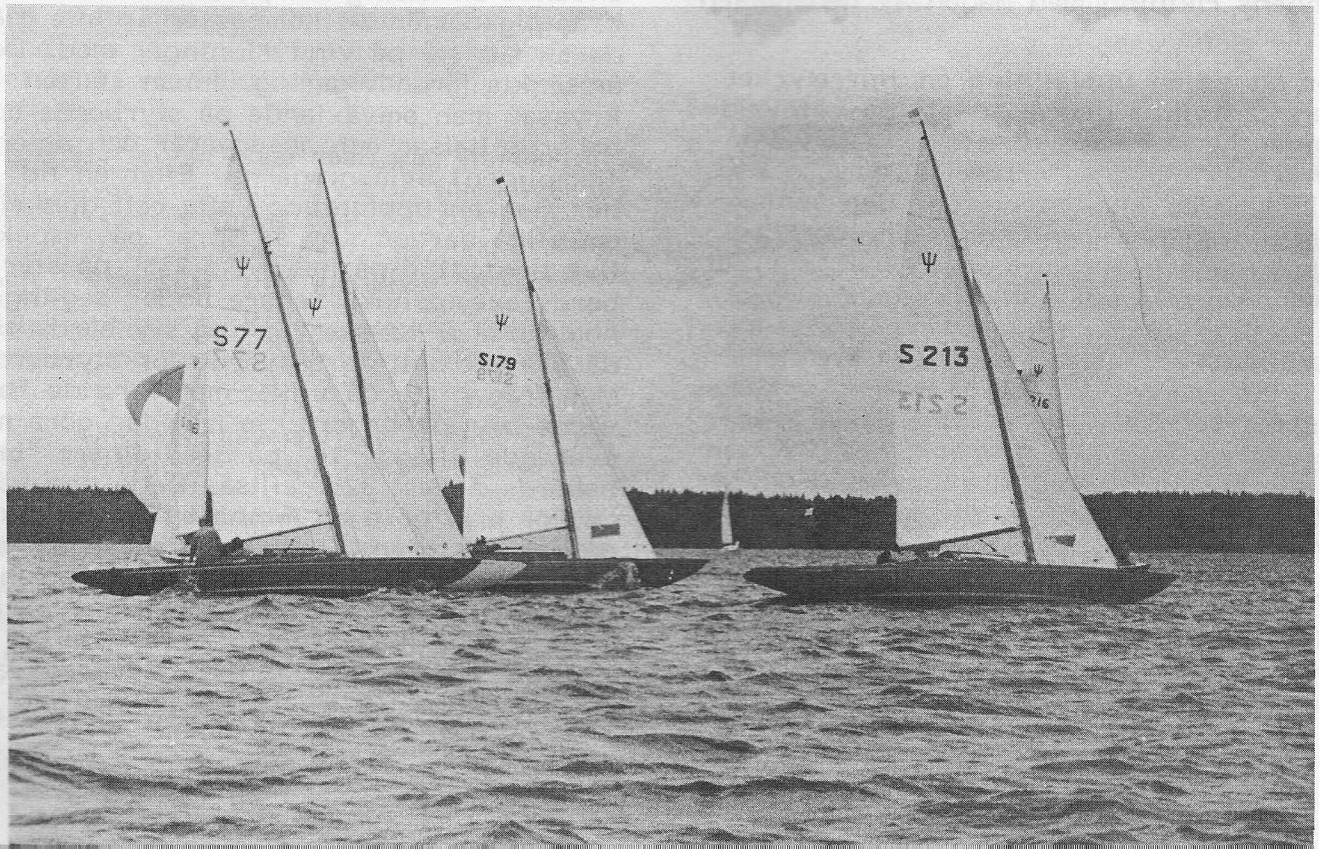
Sedan tillkommer tiden för den normala vårrustningen. Materialet som gått år är ung. för det här:

Plywood 12 mm mahogny 305 x 153 cm
3 st skarndäckslist mahogny 15 x 15mm 20 m

Thioflex	1,5 kg
707	5 liter
708	2,5 liter
Linolja	2 liter
Terpentin	2 liter
Lim Hempadur	1,5 liter
Spackel Interpad	1,5 kg
Bets	1/4 liter
Skruv 1 1/2 x 8	200 st
" 1 1/4 x 8	300 st

Kostnaden är ung. 2000:- varav plywood och skarndäckslister är halva summan.

ψ 59
P.O. Hellström



Segla med kompass

Öka farten häftigt på kryssen genom att slå rätt på vindvridningarna!

Vinden över land och vatten skiftar alltid mer eller mindre i riktning. Ute på havet är vindriktningen ibland mycket stabil medan den på mindre vatten, särskilt i närheten av land, kan skifta flera tiotals grader. När vinden skiftar i riktning runt ett medelvärde, vilket det alltså praktiskt taget alltid gör, kan man genom att rätt utnyttja vridningarna öka sin fart mot lovart högst avsevärt. Strategin är enkel: segla på den bog, styrbords eller babords, som för tillfället ligger närmast medelvindriktningen. I figur A är den tillfälliga vindriktningen sådan att det lönar sig bäst att segla på babords halsar, eftersom denna bog leder mest direkt upp mot lovart eller medelvindriktningen (och en eventuell rundningsflagg). När vinden senare vrider till riktningen som visas i figur B, lönar det sig bäst att segla för styrbords halsar osv De perioder då vindens riktning i stort överensstämmer med medelvindriktningen kan man ligga på valfri bog, man kan t. ex passa på att skaffa sig friare vind om man tror att man är lite störd av någon konkurrent.

För att kunna slå på vindvridningar vill man alltså veta vilken medvindriktningen kommer att vara under kryssen. Här som i många andra sammanhang är den bästa prognosen den som säger att vinden kommer att fortsätta att vrida på samma sätt som den just gör. Segla alltså ut till startområdet i god tid före start och observera vindens riktning med någon av nedanstående metoder:

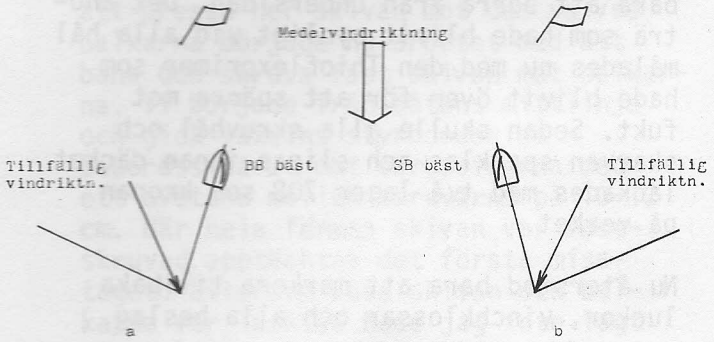
För att ge en uppfattning om hur mycket man kan vinna genom att slå på vindvridningar kan vi betrakta ett tänkt fall där vinden vrider plus minus 10° fram och tillbaka runt ett medelvärde. Den seglare som utnyttjar dessa vridningar och alltid ligger på den bog som leder snabbast mot lovart kommer att vinna 15% jämfört med den seglare som inte tar hänsyn till vindvridningarna. I väg räknat betyder 15% en vinst av ungefär 300 m på en kappseglingskryss. Det finns alltså oerhört mycket att vinna. Allt kan man i praktiken inte vinna men det gäller att ta hand om så stor del som möjligt av det som finns tillgängligt.

För att framgångsrikt kunna slå på vindvridningar måste man alltså:

1. Före start ha en god uppfattning om medelvindriktningen.
2. Under seglingen snabbt och enkelt kunna avgöra vilken bog som är den fördelaktigaste för tillfället.

Nedan följer en beskrivning om tre olika metoder att göra detta.

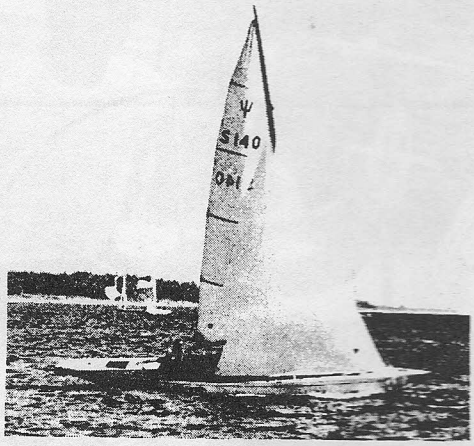
Den sämsta metoden är att observera ändringar i vindens riktning med hjälp av landmätaren. Detta är en mycket osäker metod, bl.a därför att det är svårt att exakt se vart båtens mittlinje pekar när man hänger utanför båten. Man kan med denna metod ofta avgöra om man just tvingats falla eller fått bättre höjd. Men man kan inte få någon uppfattning om medelvindriktningen. De som använder metoden råkar ofta ut för följande: vinden vrider emot, de slår. När de kommit igång på den nya bogen observerar de vilken höjd de har och fortsätter tills det vrider emot på denna bog. Om då den första vindvridningen var kort och vinden skiftade tillbaka i samband med slaget kommer de att ligga på fel bog utan att veta om det. Metoden är oanvändbar på havsbanor där man saknar landmärken.



En bättre metod, men rätt krånglig, är att använda en vanlig kompass. Metoden blir krånglig därför att kompasser är inte gjorda för att slå på vindvridningar med. De är tänkta för navigering. Innan starten kryssar man omväxlande på styrbords och babords halsar och observerar och noterar (lämpligen) avläsningarna. Efter en tid har man en uppfattning, ofta rätt dunkel, om vilka värden som är "bra" på respektive bog, 315° på babords, 255° på styrbords exempelvis. Senare under seglingen noterar man kanske 265° på styrbords som då blir ett nytt "bra" värde för styrbord. Man frågar sig då vilket motsvarande "bra" värde blir då babord, jo man får göra motsvarande tillägg, 10° på det tidigare "bra" babordsvärdet, 325° alltså. Detta nya värde bör man göra en minnesanteckning om på babordssidan. Svårt om man seglar på styrbord! Om vindstyrkan ändrar sig under seglingen måste man också korrigera de ursprungliga värdena. Om det lättar ur skall man dra av 5° från styrbordsvärdet och lägga till 5° till babordsvärdet.

man behöver inte **gransegel** *för att vinna*

— men det underlättar



Gran Segel

Vällingbyvägen 119, 162 21 Vällingby. Tel 37 75 35 och 87 10 75.

Om vinden ökar markant skall man ..... Kort sagt: för att kunna slå på vindvridningar med hjälp av en vanlig kompas måste man vara rätt skärpt. Användningen försvåras också av att en vanlig kompassgradering är för finstilt för kappseglingsbruk.

Den bästa metoden är naturligtvis att använda en vindriktningsvisande kompass. Det är ju vindriktningen man är intresserad av.

Före starten kryssar man vid startområdet och observerar vilket värde (medelvärde) kompassens visning svänger runt. Om exempelvis kompassen visar 5 som högst och 3 som lägst blir medelvärdet 4.

Efter starten är det nu mycket lätt att välja den bog som är den fördelaktigaste för tillfället.

Om kompassen visar HÖGRE än medelvärdet, segla på STYRBORD.

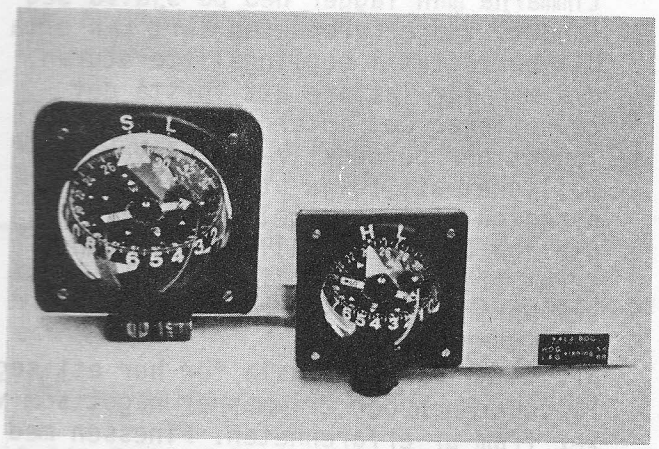
Om kompassen visar LÄGRE än medelvärdet, segla på BABORD.

Med medelvärdet 4 enligt ovan betyder detta att om kompassen visar 4,8 skall man segla på styrbords halsar, om den senare visar 3,1 skall man slå och lägga sig på babords halsar.

Enklare kan det inte bli!

Vilka ytterligare krav bör man ställa på en vindriktningsvisande kompass? Den skall ha en skala med stora siffror för att underlätta avläsningen. Den skall alltid visa vindriktningen direkt, man skall inte behöva göra någon korrigering vid varje avläsning genom att läsa bredvid ett avläsningsstreck eller dylikt.

Anders Ansar



Stor och liten vindriktningsvisande kompass. Båda är på bilden inställda för hård och stark vind. Inställningen för vindstyrka sker genom att det klotrunda kompasshuset vrids i hållaren.

ATT STARTA SEGELMAKERI

Att öppna segelmakeri är inte något som växer fram över en natt. Speciellt inte i dessa ekonomiskt kärva tider. Att vi tagit steget in i branschen just nu är därför icke någon tillfällighet. Tvärtom, tankarna har funnits sedan flera år men omständigheterna har gjort att de först nu kunnat realiseras.

Vår målsättning har varit att skaffa erfarenhet och rutin på kappseglingsbanan. Vid sidan av detta har vi samtidigt pluggat för att skaffa en utbildning att kunna falla tillbaka på.

Segling är till mycket stor del erfarenhet. Mycket kan man läsa och teoretiskt komma fram till men inget går upp mot timmarna man lägger ned på själva seglandet. Vad erfarenheten lärt kan ofta bli bekräftat i seglingslitteraturen, dvs man får lättare att förstå det teoretiska. Det internationella seglandet ger perspektiv på tillvaron, möjlighet att följa utveckling och nydesign både på segel- och båtfront. Otaliga är de tillfällen man diskuterat trim- och segelform med herrar som North och Elvström.

Att få blick och känsla för hur ett segel fungerar och bör trimmas är något som växer fram ur erfarenheten. Finessen med segling är att snabbt kunna trimma om, att snabbt draga i rätt tamp vid rätt tillfälle. Det går aldrig att säga exakt när man utvinner det optimala. Tävlandet bygger ju till största delen på jämförelse mellan båtar. För att börja framställning av segel återstår naturligtvis det hantverksmässiga. Denna del har till början handhafts av broder Peter. Han har under de senaste åren arbetat praktiskt med segelframställning och även här på internationell basis. Stefan och undertecknad har under tiden sysslat med försäljning som agenter för utlänska segel. Vi har därvid fått tillfälle att bygga upp pappersexercisen och därtill hörande organisation.

För att driva det hela rationellt fordras emellertid fler personer. Till att börja med är vi fyra personer sysselsatta i företaget Bröderna Sundelin Marin AB. Vår fjärde länk är hämtad från Danmark. Hans namn är Lars Netterström vilken under flera år sysslat praktiskt med segeltillverkning. Vi har därigenom nått täckning av de viktigaste funktionerna för att kunna producera goda segel. Vi avser att vända oss till såväl kappseglare som familjeseglare. Målet är kvalitet.

Vi har genom detta nått ett av de mål vi strävat efter. För framtiden är vårt mål att utveckla och producera segel. Vi är övertygade om att det i Sverige finns utrymme för och behövs bidrag till utveckling för att vi som seglingsnation skall kunna hävda oss i framtiden. Med denna övertygelse samt möjligheten att få arbeta med något som man vikt de senaste 20 åren åt gör att vi ser framtiden an med tillförsikt.

Jörgen Sundelin

Sundelin
Bröderna Sundelin
Segelmakeri
Fatbursg. 12, 116 52 STOCKHOLM
Tel 08-44 11 55, 08-44 20 03

SÖDRA NEPTUNKRYSSARFLOTTILJEN

Under pingsthelgen förlades den traditionella lammfesten för andra året i rad på Munkholmen i Stockholms skärgård. 27 personer mötte upp för att grilla och förtära ett lamm samt ett antal vinbuteljer. Trots det dåliga vädret hade vi jättetrevligt. Med en presenning över festplatsen kunde vi hålla oss torra. Brasan tillsammans med vinet gav en behaglig värme och en trevlig stämning. - Vi ses nästa år igen.

Under sommaren har vi märkt en viss ökning av antalet kappseglande stockholmsbåtar. Men ännu är det alltför många som inte utnyttjar hela sin Neppare - kappsegling är ett roligt komplement till skärgårdssegling. Vi hoppas att fler skall ta chansen under nästa sommar.

Du vet väl att flottiljen har en GASTBANK, som Du kan utnyttja på två sätt:

- om Du behöver en gast till en segling kontaktar Du gastbanken
- om Du vill praöva på kappsegling med Neppare så anmäler Du Dig till gastbanken. (Ett bra sätt att börja kappseglingskarriären.)

Det är Valter Saaristu, som håller i GASTBANKEN.

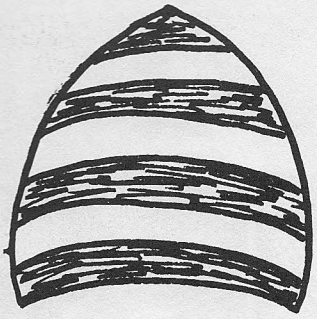
Flottiljen har också en SEGELBANK där Du kan köpa och sälja begagnade segel. Ring Bengt Simonsson för information.

Flottiljen kommer att hålla årsmöte 19 oktober. Vi sänder särskild kallelse till våra medlemmar. Om Du bor i Storstockholm och inte är med ring Bengt Simonsson.

-hälsningar från flottiljstyrelsen

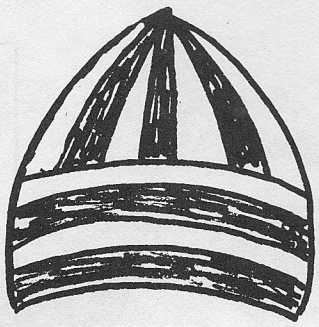
S 140	Roger	08/ 20 41 78
S 148	Carl-Gunnar	08/754 19 92
S 142	Bengt	08/ 87 29 49
S 168	Göran	08/ 25 91 76
S 233	Valter	0753/853 91

CROSSCUT- ELLER RADIALHEADSPINNAKER ?



CROSSCUT

Alla våderna i spinnakern ligger horisontellt. Ger en bukig spinnaker som är bra främst på läns och öppna slörar.



RADIALHEAD

De undre våderna är horisontella medan de övre är vertikala. Ger en spinnaker med planare topp som går bra framförallt på branta slörar.

Efter att ha seglat en säsong med en radialheadspinnaker tänkte jag ge några synpunkter på hur det är att segla med den och skillnaderna jämfört med en konventionell crosscut.

Bakgrunden till att jag skaffade en radialhead var att jag och min gast Gunnar Hansson i våras tyckte att min gamla spinnaker började se väl sliten ut. Frågan var då om vi skulle satsa på en ny konventionell spinnaker eller en radial. Vi bestämde oss för att det vore roligt att prova något nytt. Problemet var bara att ingen än så länge hade lyckats sy en neppe-radial som mätte in enligt de besvärliga mätningsreglerna. Vi tog upp problemet med Bertil Klinga (en duktig A 22 seglare som bl a vunnit skärgårdskryssarpokalen med egna segel). Han kom fram till att det inte borde vara någon omöjlighet att sy en som skulle mäta in och erbjöd sig att försöka. En vecka senare var den klar och visade sig vid Södra Neptunkryssarflottiljens vårmöte mäta in direkt utan att behöva ändras någonstans.

När vi så provade den i början av maj visade det sig att den var betydligt svårare att sköta än den gamla crosscuten. Speciellt i lätt väder måste man hela tiden jobba intensivt med både lä- och lovartsgaj för att få den att dra fint. Senare under säsongen har vi kommit fram till att även höjden på spinnakerbommen är väldigt betydelsefull. Man måste i allmänhet föra bommen betydligt lägre än vad som annars är vanligt. Detta för att buka till den lite mera.

Det är då en fördel om man har bommen fäst rörligt på en skena på masten så att man kan utnyttja bommens hela längd.

Jag kan inte märka någon fartskillnad mellan radial och crosscut i lätt och mellanväder. Möjligen är crosscuten genom sin större bukighet något snabbare på platt läns. (Vi brukar därför nästan alltid skära ut åt sidorna för att undvika platt läns.)

Radialens stora fördel visar sig när det börjar blåsa hårdare än 8-9 m/sek. Då går man både snabbare och säkrare. Medan på branta båtarna med crosscutspinnaker får ideliga nedklapp går man med radialen snabbt och stadigt rakt fram utan skärningstendenser.

Det är också en klar fördel med en radial att man kan gå högre mot vinden utan att den viker sig. Det går faktiskt att krylssa med den.

Sammanfattningsvis kan sägas att radialspinnakern är svårkörd (speciellt i lätt väder) men är man väl har lärt sig hur den ska hanteras så går man inte långsammare i lätt och betydligt bättre i hård vind än med en crosscut. Ska man skaffa en ny spinnaker tycker jag att det är väl värt att hellre satsa på en radial än en crosscut även om den fordrar lite mer arbete av både rorsman och gast.

Göran, S 168.

Örtengrens
Skeppsbron 44
STOCKHOLM
Tel. 113521

TRÖJOR

jag
seglar
nepparc

Dax att planera J U L K L A P P A R N A

Köp en Neppartröja !

1 COLLEGETRÖJA, blå med vitt märke och text på bröstet.

OBS endast storlek M kvar. Pris 45 kr

2 T-SHIRT, vit med blått märke och text på bröstet.

Storlek S, M eller L. Pris 23 kr

Priset inkluderar porto.

Sätt in pengar på SÖDRA NEPTUNKRYSSAR-FLOTTILJENS postgiro 40 35 19-2 så kommer tröjorna på posten.

Glöm inte ange namn, adress och storlek.

Har Du något att fråga så ring
Bengt Simonsson 08/87 29 49

KLIPP HÄR

GÖR DET NU!

Oavsett om Du har köpt eller sålt Neptunkryssare under det gångna året eller enbart är medlem:

FYLL I UPPGIFTERNA FRANKERA OCH POSTA TILL OMSTÅENDE ADRESS

Namn .....

Adress .....

Postnr o. postadr. .....

Tel. .....

Segelsällskap .....

Båtnummer .....

Båtnamn .....

HJÄLP OSS HÅLLA BÅT- OCH MEDLEMSREGISTER AKTUELLA

En trygghetsfaktor för er som behöver hjälp med att köpa eller sälja ett hus.

SVERIGE FASTIGHETER
BANK FÖRENINGSBANKEN

Slottstorget 1 802 22 Gävle Tel. 026-10 07 70, 10 08 70

Föreningsbanken GÄVLE
HUVUDKONTOR GÄVLE
Slottstorget 1. Box 177. 801 03 Gävle.
Tel. 11 50 40, 11 47 50-
Avdelningskontor Valbo
Tel. 026-13 07 70

– ett modernt bankalternativ –

NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDET
c/o Eriksson
Strindbergsgatan 18
754 21 UPPSALA

ALLT FÖR SJÖN 1978

Neptunkryssarförbundet kommer att ha en monter på utställningen ALLT FÖR SJÖN under tiden 23 februari - 5 mars 1978.

Under hösten skall vi tillsammans med Södra Neptunkryssarflottiljen ta fram utställningsmateriel. Vi har en god grund att stå på från förra året men nya fräscha bilder är alltid välkomna.

Du som kan rita och texta, Din hjälp behöver vi. Ja, alla som vill hjälpa till är välkomna att höra av sig till Roger Månsson eller Lennart Runemo, adress på sidan 2.

TILL SALU

SPINNAKER till salu. Örtengren 1976 ej använd 1977.

Tel 0910 / 767 00 efter 17.

Fabriksny NEPTUNKRYSSARE i glasfiberarmerad plast till salu. Båten vars fribord är blåa säljes till ett fördelaktigt pris vid snabb affär.

SALSÅKERS BÅTBYGGERI 0613/120 65

NÅTLIMNING AV FRIBORDEN PÅ M30-2 UNDER VINTERN 1973 - 74

Under förra vintern nåtlimmade jag friborden på min båt. Då säkert många fler än jag har bekymmer med att friborden går isär under varma somrar, tänkte jag här dela med mig av mina erfarenheter. Jag vill ej påstå att det är så här man skall göra, men resultatet för min del blev bra.

Huvudprincipen var att försöka limma så fort som möjligt på hösten och sedan i lugn och ro kunna hyvla listerna, impregnera och måla under vintern. Att limma på våren bedömde jag som ett för stort arbete tillsammans med övrig vårrustning. Nu limmade jag alla nåten i friborden, men naturligtvis blir det mycket mindre arbete om man tar 1-2 nåt per år. Då borde man utan vidare hinna med det på vårkanten.

Direkt efter att jag tagit upp båten på hösten, renskrapade jag friborden. Detta för att båten skulle torka ur så fort som möjligt. Det är ej nödvändigt med någon finslipning mm eftersom man ändå måste slipa om när man har limmat och hyvlat listerna. När renskrapningen var klar byggde jag ett "hus" runt båten bestående av två lager plast med ca 10 cm luftspalt, vilket gav en relativt bra värmeisolering. Jag tror nämligen att det viktigaste med detta arbete är att limmet bergsäkert får härda under gynnsam temperatur och luftfuktighet. När inbyggnaden och renskrapningen var färdig den 23 oktober satte jag på värme i "huset". Det visade sig vara lagom med ung 4 st elektriska fläktar på tillsammans 4 kW och för att hålla en jämn temperatur på +15° monterades en termostat.

Efter ung en vecka började de första nåten gå isär och eftersom jag inte ville ha för mycket uttorkning började jag med de nedersta nåten. Huvudprincipen var att limma alla nåt i friborden till ca 10 cm under vattenytan. Jag limmade ett nåt i taget på varje sida. Detta bestod av i huvudsak 3 st delarbeten, nämligen; 1) spika anhåll, 2) fräsa spår och 3) limma i listen.

Spika anhåll

För att säkert kunna fräsa spåret mitt i nåtet är man tvungen att spika fast s k anhållslister som man sedan kör fräsmaskinen efter. Lämpliga lister kan vara av dim. 6x30 mm. Observera att detta arbete kräver stor noggrannhet och det är lämpligt att först göra en tolk av tunn plywood som man passar in anhållslisten efter. Var noga med att spika anhållen så att fräsmaskinen "arbetar" mot anhållet (kontrollera rotationsriktningen på fräsen).

Fräsa spår

För detta ändamål använde jag en s k handöverfräsmaskin. Dessa finns i olika fabrikat t ex Black & Decker, Metabo m fl och kostar ca 600:-. Man kan även hyra dem. Lämplig tjocklek på spåren är 4-6 mm och djupet bör vara minst 2/3 av bordtjockleken. Själv fräste jag mest 4 mm spår och fann detta vara en bra dimension. Listerna blir då tillräckligt kraftiga och kan slås in i spåret utan att gå sönder. Vidare kan man fräsa om med 6 mm-fräs om limningen skulle misslyckas. Börjar man med 6 mm, måste man gå upp till 8 mm vid omfräsning, vilket blir ganska stora spår. Till fräsar används s k pinnfräsar och här vill jag absolut rekommendera fräsar av hårdmetall. Dessa kostar visserligen ca 60:-/st men ger mycket finare spår och håller längre. En hårdmetallfräs håller till hela båten medan snabbstålfräsarna högst håller för ca 20 m fräsning. Ett gott råd: Innan Du börjar fräsa i båten, öva Dig på en bräda så att Du vänjer Dig vid hur fräsmaskinen arbetar. Själv fann jag att man behöver nästan en hel båt på sig innan man blir något så när säker. Var noga med att använda skyddsglasögon! När man kört ett spår, var det vanligen fullt med spån i spåret och bästa sättet att få bort spånet är helt enkelt att köra en gång till med fräsen.

Listerna (dimension, material, fuktighet mm)

När man fräst upp spåret är det dags att limma i listen. Man kan här använda sig av olika typer av lister med olika tvärsnitt såsom koniska, rektangulära eller t ex dubbla lister med triangulärt tvärsnitt som "travas" på varann. Själv beställde jag rektangulära lister av en snickare, som sågade till dem efter ett spår jag fräst upp i en bräda med den fräs jag tänkte använda. Listerna bör tränga något i spåret, för när sedan limmet kommer på fungerar detta som smörjmedel och listen går lätt att få in. I regel måste man slå efter listen in i spåret. Det gör man lämpligen med en hammare och en ekbit som mellanlägg.

Att välja virke till listerna är svårt och man har här att tänka på att få rätt fiberriktning, fuktighetsgrad och naturligtvis kvistfria lister. Fiberriktning och fuktighetsgrad bör vara densamma som bordläggningens. Fuktighetsgraden på borden är svår att bestämma men om listerna håller en fuktighetskvot på 15-20% ligger man nog ganska nära bordläggningens. Lämplig längd på listerna är ung 3 m. Man kan då med lätthet hantera dem själv. Listerna skarvade jag med stumlaskning. Jag provade även snedlaskning men tror ej att det är någon fördel utan medför endast extra arbete. Vid beställning av lister bör man beställa ca 25% mer än vad som åtgår, så att man har att välja av.

Limma

Till limningen använde jag ett epoxilim som heter Epofén 1875 med härdare 1861. Detta lim tillverkas av Casco och har flera olika härdare. Denna härdare 1861 är speciellt lämpad för limningar i fuktig miljö och är extra resistent mot vatten. Limmet är också att betrakta som ett fyllnadslim och får med denna härdare en förhållandevis elastisk fog. Enligt fabrikanten härdar limmet alltid ut även om det går långsammare vid lägre temperaturer. Kostnaden för detta lim är ung 25-30:-/kg och det gick åt ca 30 gram lim/m nätlist. Limmet skall appliceras både i spåret och på listen. Här lönar det sig verkligen att vara noggrann och kontrollera att alla ytor "fått lim på sig". För att få in limmet i spåren använder man lämpligen en sprutpistol. Det finns att köpa tomhylsor som man fyller limmet i och sedan är det en enkel match att spruta in limmet i spåren och på listernas bägge sidor. Man har sedan ca 30-45 min på sig att limma innan limmet börjar härda. Om man tar ett nåt i taget nerifrån och upp och hela tiden håller värme vid båten, måste man vara observant på att borden går isär mer och mer. För att då inte de limmade borden skall spricka upp bör man successivt impregnera dem med t ex Intertox.

Hyvla lister

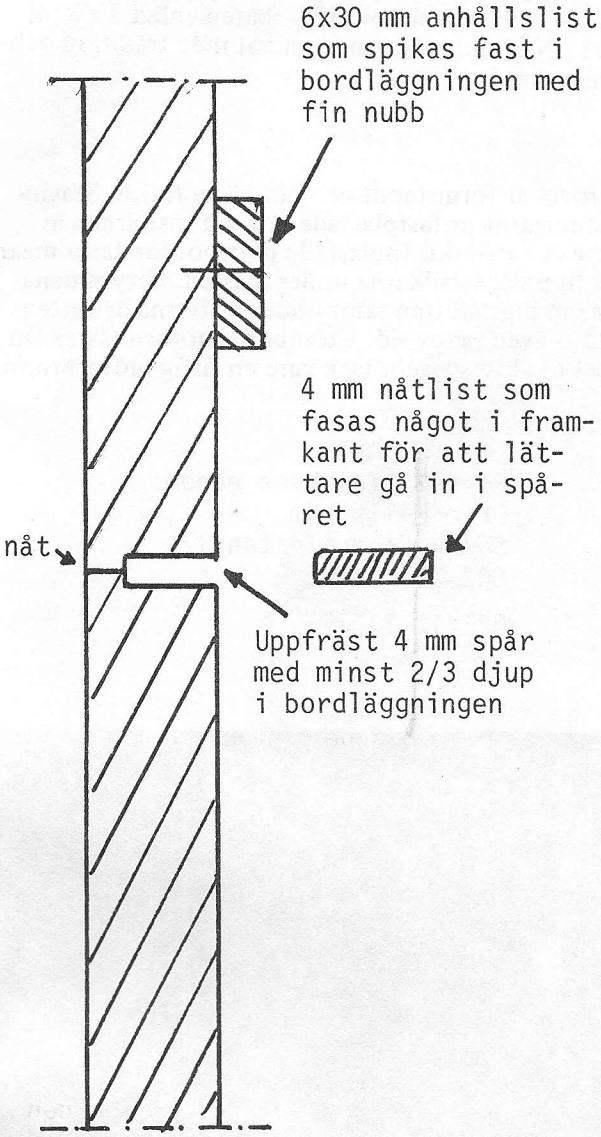
När limningen är klar återstår att hyvla med listerna och slipa. Detta bör man göra så fort som möjligt innan limmet hinner bli alltför hårt. Först grovhyvlar man med listerna nästan ända ned till bordläggningen. Sedan tar man resten med en välslipad skarstensskrapa (den fungerar nämligen som en fin putshyvel utan risk för att skära ned i bordläggningen). När listerna är nedhyvlade tar man lämpligen en sickling och går över hela bordläggningen innan slipningen med slippapper vidtar. Jag maskinslipade med en oscillerande maskinoch använde silikonslippapper nr 80, 120 och 180 i nämnd ordning.

Impregnering

Det arbete jag beskrivit hittills var jag klar med till i december och således hade jag hela återstående vintern på mig att impregnera och måla friborden. Impregneringsarbetet utförde jag enligt Internationals program med det tillägget att jag lade på Intertoxolen tills friborden var absolut mättade. Detta tog drygt två månader och då lade jag på en gång i veckan eller totalt 9 ggr. När bordläggningen slutat "suga" konstaterade jag att nåtlisterna svällt ut ca 1 mm, varvid jag fick sickla ned dem igen. Det lustiga här var att de fortsatte att svälla under ytterligare två veckor och jag måste sickla ytterligare två gånger innan jag kunde börja måla. Därefter har jag ej kunnat märka att listerna svällt ytterligare under sommaren, vilket tyder på att bordläggningen inte tar upp speciellt mycket vatten.

Sektion genom bordläggningen på M30

Skala 1:1



Ca 18 mm bordläggning

OBS !

När man fräser upp spåren bör man ha uppsikt på hur nåten "turar" i bordläggningen. Det är inte säkert att nåtet alltid ligger vinkelrät mot bordläggningen. Samma nåt kan även "tura" olika i stäv och akter.

Resursåtgång för nåtlimning av M30-2

Avser hela friborden eller 165 m nåt.

Arbete	Tid	Kostnad
Renskrapning friborden	22 tim	27:-
Nåtlimning inkl fräsning	155 "	
Lister		140:-
Lim		125:-
Fräsar		120:-
Tomhylsor till lim		20:-
Förbrukningsmtrl som aceton, maskeringstape, munskydd mm		30:-
Hyvling, sickling och slipning	52 "	32:-
Impregnering	13 "	57:-
Fernissning 5 ggr inkl slipning	35 "	95:-
Totalt	277 tim	646:-
	1,7 tim/m	3:90/m

Anmärkning

Kostnader för elström och inbyggnadsmateriel tillkommer.

Det ordinarie "båtpratet" som förekommer vid GSS Gröndalsvarav ingår ej i de angivna tiderna.

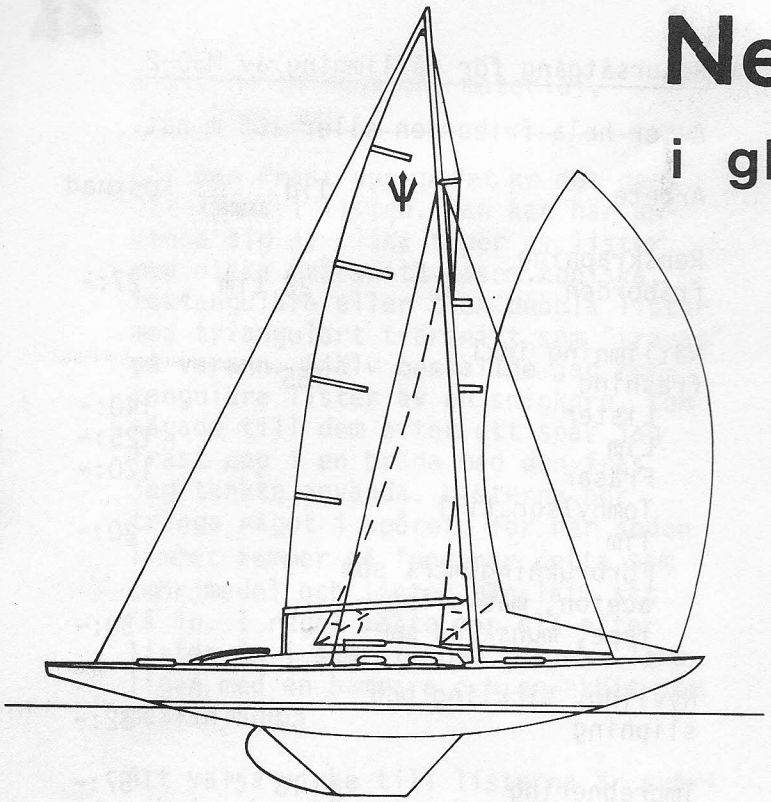
Tiderna avser en "kille" som aldrig gjort ett liknande jobb förut men som besitter normal händighet. Priserna är från vintern 73-74 och torde väl stiga i takt med allt annat.

Som slutkommentar vill jag återigen poängtera att detta är ett sätt att nåtlimma och det gav ett bra resultat efter vad jag kan bedöma efter en säsongs segling.

Det finns en mängd andra sätt att göra detta arbete t ex att såga upp spåren med klinga, använda andra lim, ta några nåt varje år o s v. Hur dessa metoder fungerar vet jag ej.

Stockholm den 18 oktober 1974

Erik Thor



Neptunkryssaren

i glasfiberarmerad plast

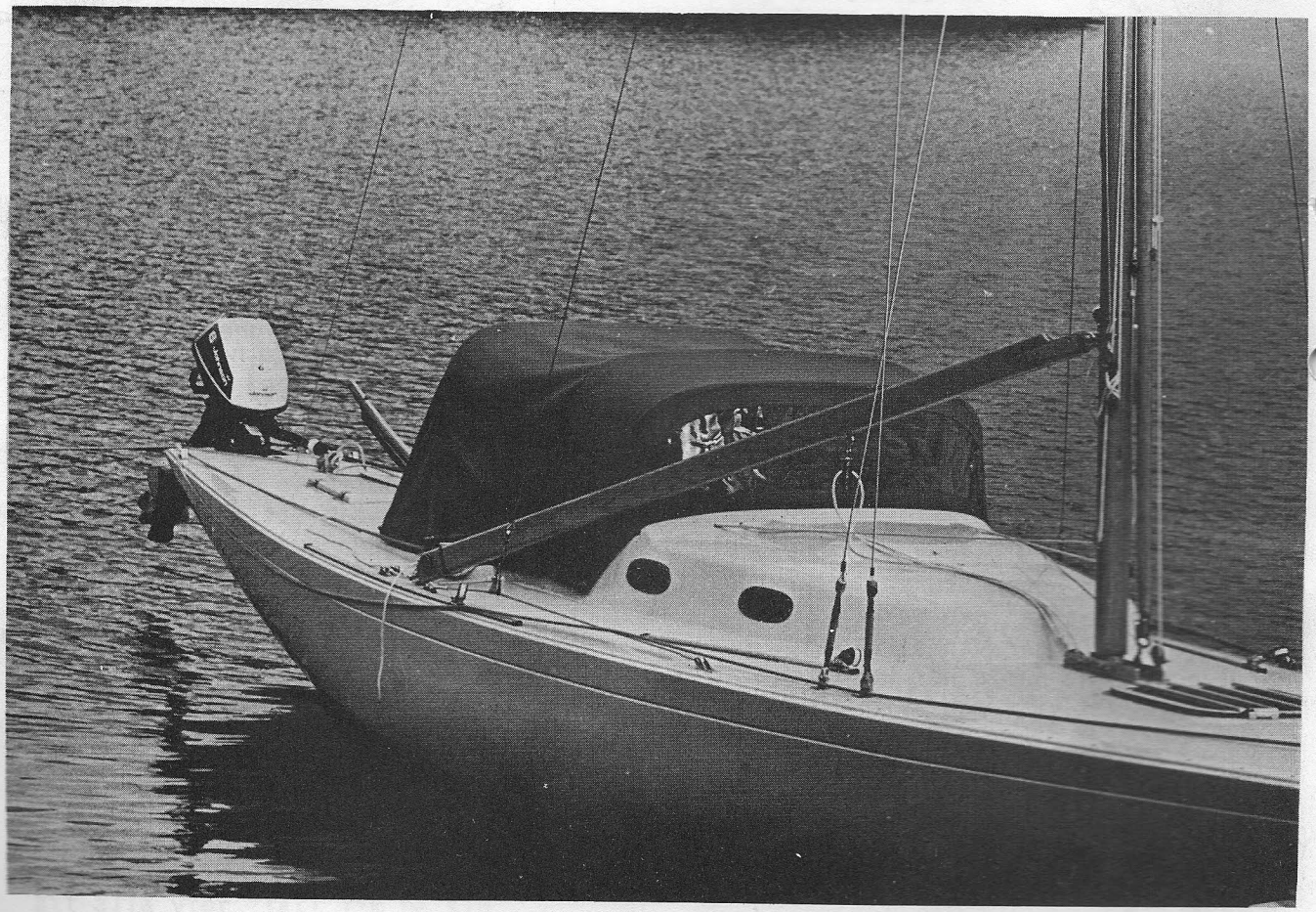
Neptunkryssaren har genom åren visat sig ha utmärkta seglingsegenskaper. Den passar lika bra i skärgården som i kustbandet. Den är en trevlig långfärdsbåt, en kul och avanserad kappseglare. Neptunkryssaren är snabb – lika snabb som IF – båten enligt LYS-tal 1,01. Neptunkryssaren – en båt med tradition och gemenskap.

Skrovet är formstabilt och har bästa finish. Staginfästningarna är fastplastade och vid röstjärnen är skrovet förstärkt. Inplastade plywoodförstärkningar bär upp däcksbalkarna under masten. Utrymmena för om maststöttan samt under britsarna är vattentäta – även i grov sjö. Utombordsmotorn fäster Du direkt i akterspegeln tack vare en fiffig motorbrunn.

.SALSÅKERS BÅTBYGGERI

Salsåker 1160
870 30 NORDINGRÅ

0613/120 65

Försäljning även genom:
Eric Hällström
Södra Centralgatan 17
802 20 GÄVLE

026/12 27 11