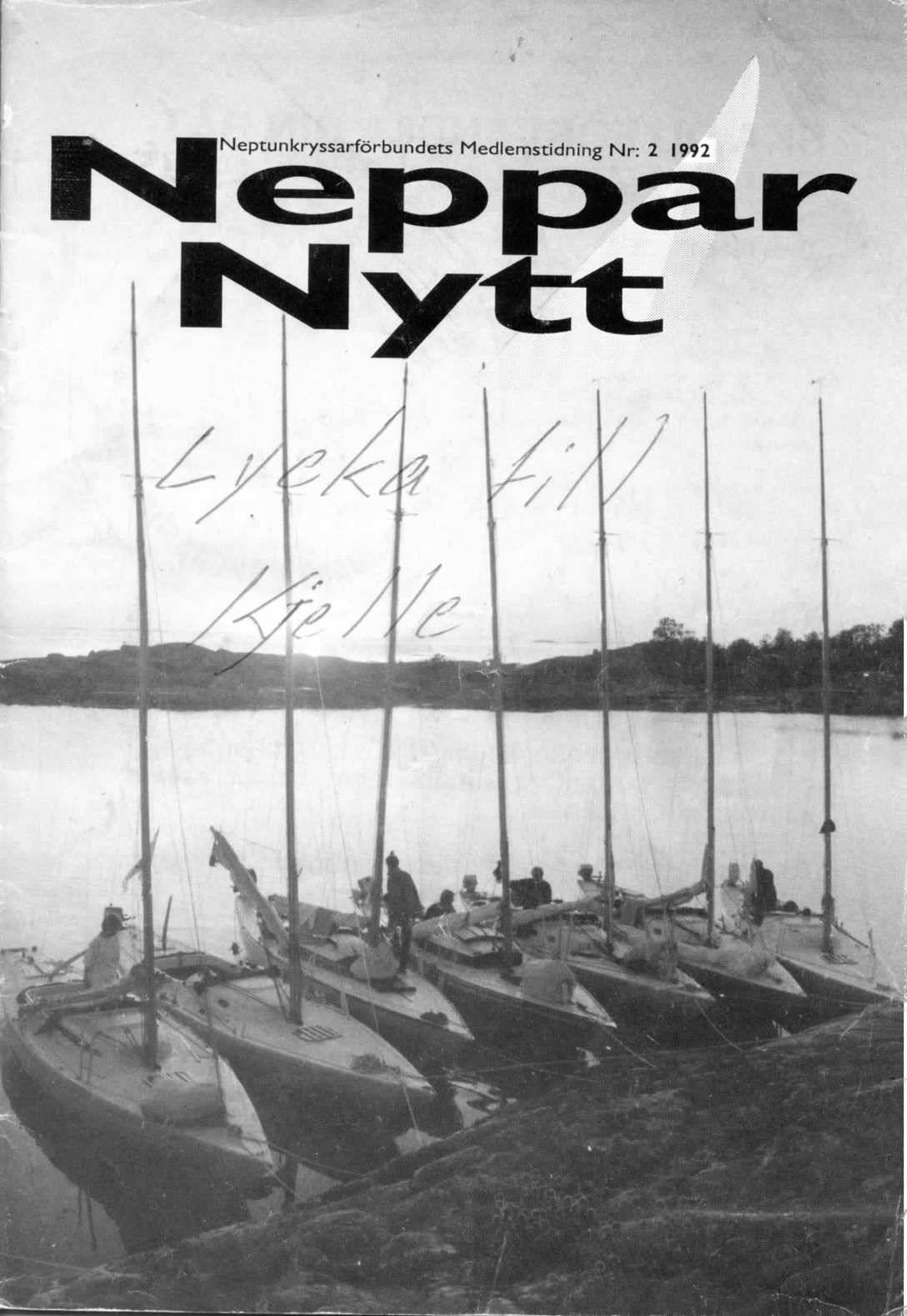
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 2 1992

Neppar Nytt



SKA DU FÖRVANDLA DIN BÅT TILL EN PÄRLA?

Kom till oss på...



Vi har:

EPIFANES, kvalitetsfernissa med mäktigt djup och varaktig glans.

Äkta balsamterpentin, linolja(rå o. kokt), blymönja, skeppsfärg, bottenfärg, sandpapper, penslar, rollers, kimrök, talk, krita m m .

Tätslagen däcksduk, spännlack och rostfri häftklammer.

Dessutom:
* Stor sortering av el- och fotogenlampor i mässing, för din "kajuta".
* Komplett tillbehörssortiment för tillverkning av segel och kapell. Impregneringsmedel för kapell.
* Skylights, ventilatorer, däcksluckor, strålkastare, ZENITH-marinkikare, navigationsutrustning, drivankare, all slags tågvirke m m.

VÄLKOMMEN

EPIFANES®

OUTSHINES THEM ALL!

Ordförandens sida

Just hemkommen från skidsemester i de snöfyllda svenska fjällen, inser jag att det inte ens är två veckor kvar till sjösättningen. Hur jag skall hinna få båten klar i tid förstår jag verkligen inte. Men jag glädjer mig dock vid tanken på att hon trots allt är en plastbåt.

En annan ljuspunkt är att i Kalix och Skellefteå byggs det nya plastneppare. Då det idag (läs Delfinsegel) offereras nya plastbåtar till ett humant pris är min förhoppning att byggnationen ej skall avstanna.

Förbundet har under våren marknadsfört sig och båten genom kontakter med fackpress. Läs vidare om detta på annan plats i tidningen.

Något som jag naturligtvis vill göra reklam för är årets SM i Uppsala vecka 31. Arrangörer är (som framgår av separat inbjudan) Ekolns Segelklubb.

För dig som innan dess vill bekanta dig med båten och likasinnade lämpar sig den eskadern som går av stapeln i Stockholm vecka 28 väl. Solsken, ljumma vindar och glada kamrater brukar infinna sig till Stockholms eskadern.

Med tillönskan om en solig och varm sommar med mycket segling.

Kristina Vallgren S-226

HAGBARD



MEDLEMSAVGIFT 1992

Du som ännu inte betalt medlemsavgiften för 1992 läser i detta nu det sista numret av Nepparnytt såvida Du inte betalar omedelbart.

Medlemsavgift	**110 kr**
Båtavgift (en per båt)	**60 kr**
Frivillig avgift	**25 kr**

Postgironr: **27 08 91 - 5**

Neptunkryssarförbundets Styrelse 1992

Ordf.
Kristina Vallgren
Stramaljvägen 2 II
161 50 Bromma
08 - 704 23 53 (bost)
08 - 610 58 00 (arb)

V Ordf.
Per Anders Larsson
Björkvägen 10c
771 41 Ludvika
0240 - 179 07 (bost)

Sekr.
Gustaf Sjöberg
Box 110 10
800 11 Gävle
0176 - 171 56 (Arb)
026 - 99 091 (Helger)
026 - 11 19 01

Kassör
Klas Nicolaisen
Ståltrådsvägen 17
161 31 Bromma
08 - 26 88 98 (bost)
08 - 713 41 43 (arb)

Led.
Greger Bohlin
Drottninggusgr. 7
111 39 Stockholm
08 - 10 30 83 (bost)
08 - 14 01 00 (arb)

Led.
Ronny Löfkvist
Januarivägen 2a
836 00 Sundsbruk
060 - 53 70 71
060 - 13 19 92

Suppl. & pr ombud
Erik Ekudden
Industrigatan 14
112 46 Stockholm
08 - 650 47 15 (bost)

Annons ansvariga
Björn Eklund
Rosenborgsgatan 3A
852 38 Sundsvall
060 - 15 19 31 (bost)
060 - 16 08 39 (arb)
060 - 58 74 10 (sommar)

Tekniska Kommitten

Ordf.
Anders Hjelmblad
Ankdammsg 40 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58 (bost)
08 - 738 60 00 (arb)

Led.
Marie-Louise Goertz
Ankdammsg 40 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58 (bost)
08 - 663 18 60 (arb)

Led.
Per Geijer
Myrsjöv 8
132 37 Saltsjö Boo
08 - 715 92 04

Avgifter 1992

Medlemsavgift:	110kr
Båtavgift (en per båt):	60kr
Frivillig avgift:	25kr
Postgironr:	270891-5

Södra Nepparflottiljen

Ewa Hallberg
Postiljonsvägen 34 II
122 47 Enskede
08 - 659 53 07

Sydöstra Nepparflottiljen

Richard Jacobsson
Föreningsv. 30 c
613 00 Oxelösund
0155 - 32 261

Medelpads Nepparflottilj

Lars Carlsson
Box 292
851 05 Sundsvall
060 - 56 65 05

Redaktion Nepparnytt

Niclas Skärlund
Sockenväg 525
122 35 Enskede
08 - 649 49 07

Peter Lindström
Stramaljvägen 2 II
161 50 Bromma
08 - 704 23 53 (bost)
010 - 13 34 38

Marie-Louise Goertz
Ankdammsg 40 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58 (bost)
08 - 663 18 60 (arb)

En nybörjare med slavjobb som gast.

Denna lilla berättelse handlar om Neptunkryssare 182 (Jehu) och dess besättning; Ulf Dahlgren (rorsman) och undertecknad som gast under seglingssäongen -91.

Idén att skaffa en Neppare kom naturligtvis ifrån Uffe som tidigare varit ägare till 85:an & 159:an och nu blivit rejält sugen på att kasta sig ut på kappseglingsbanorna igen. Valet av delägare och gast blev ganska enkelt för min kusin när han hade utsett viken båt han ville ha. Detta p.g.a att han ganska omgående insåg allt jobb denna "skönhet" krävde iform av reparationer och förbättringar och att det då inte skulle finnas några inkompetenta idioter som ville slänga pengarna på ett VRAK. Seglare är ju onekligen klokare människor än så! Därför blev det JAG, Janne Norberg, som tidigare endast seglat plastbåtar och tyckt att vårrustningar är ganska mysigt med lite vax, polish, VC17 och en kasse med bärs.

Jehu låg i sin dåvarande skepnad uppe i Nepparmetropolen Sundsvall. Detta gjorde att vår första vårrustning blev en nödrustning istället, vilket vi bittert skulle få erfara. Med hjälp av dåvarande ägaren Nicklas Sundqvist, samt två helger då vi begav oss upp till Sundsvall för att pensla på lite gift- resp. bottenfärg ansåg vi att nu är hon sjöduglig.

Jungfruresan togs naturligtvis inne vid Sudvalls hamn och destinationen var Vindhem. Det är en sjösträcka på ca två sjömil. Att vi var tvugna att pumpa 2 gånger under denna 15 minutersfärd bekymrade inte oss. "Hon har säkert inte gått igen helt ännu" hette det. Upp med klenoden på trailer för nu skulle Jehu till sin nya hemmahamn SSK i Stockholm.

Riktigt så blev det inte. Trailern tillhörde Staffan Eklund så ny sjösättning ägde rum i Uppsala i stället med hjälp av Christer Olsson (180:an som är systerbåt till Jehu). Efter det var det bara att dra igång järnseglet, vilket i övrigt har varit det enda ombord som varit helt, och puttra iväg mot Stockholm. När min kusin nu föredrar att segla så förstår ni nog vem som blev utsedd att i ösregn ta hem Jehu.

Nu skall man veta att det är två broöppningar som krävs under denna rutt och med min oerfarenhet över att behöva sitta längst akteröver och styra 9 meter båt med en liten 4 hk Johnsson som inte är kraftig nog att vara sig backa eller svänga när jag vill, gjorde mig ganska nervös. Detta bidrog då till att jag redan vid första broöppningen skarapade hela styrbordssidan emot den cementbryggan som alla andra båtar så snyggt och prydligt undvek med hjälp av båtshakar, fruar och barn. Gud vad jag skämdes! För att inte tala om ångesten som uppstod för att berätta detta för min annars så glade och överseende kusin.

Väl hemma utan några fler blessyrer berättar jag det inträffade och utan att egenligen höja på ögonbrynen för mycket, säger Uffe: det gör inget, Du ser ju hur hon ser ut i övrigt.... Det hade nu hunnit bli försommar och Jehu hade



INTE gått igen. Hon läckte så pass att durkarna låg och flöt inne i båten efter bara tre dagar, för att inte tala om hur ofta hon var tvungen att pumpas under gång...

Uffe var naturligtvis den förste att pröva Jehus fart på kappseglingsbanan, detta är väl dock en sanning med viss modifikation att kalla Panta Rei Race för en riktig kappsegling. Det är dock en LYS-segling som ordnas av GYS där riktiga båtar som Jehu får tillhöra första startgrupp och R8:or, SK55:or och 95:or kommer dundrande bakifrån.

Det var kanske just den stressfaktorn som gjorde att min kapten, med sin besättning bestående av hans mor och flickvän, tänkte ta en genväg över en utgrundningskurva på sjökortet för att vinna lite tid mot de stora jättarna. Det skulle de inte ha gjort! PANG!!! I och med att det bara var en 3-meterskurva utmärkt på sjökortet så har Uffe nu döpt detta ställe till "Jehus grund". Efter denna bravad fick alla som kom ombord på Jehu snabbt erfara var pumpen var placerad för den utnyttjades flitigt.

Nu närmade sig SM i Sundsvall med stormsteg och varken Uffe eller jag hade kappseglat något mer och ännu mindre hade vi seglat tillsammans. Vi beslöt oss därför och även av kostnadsskäl att segla upp till Sundsvall. Med lite eftertanke så här ett år efteråt var det kanske lite dumdristigt att sätta sig i en läckande båt som vi egentligen inte visste hur mycket hon tålde. Goda väderutsikter och bra vindar fick oss dock att tänka i andra banor - Vi var på väg!!!

Som förberedelser hade vi tryckt in massa tätningsmedel i form av Ettan i hela förskeppet och någon form av fårtalj i kölsvinet. Detta gjorde att nere i ruffen luktade det varken trä eller fernissa utan en blandning av tjära och mögel. Även detta skäl gjorde valet av kojplatser ganska enkelt. Uffe tog styrbordskojen i besittning och min flickvän, som mer eller mindre hade blivit tvingad att följa med, tog babordskojen. Då återstod i praktiken endast det väldoftande förskeppet för min del om jag inte ville sova i sittbrunnen.

Seglingen till Sundsvall var underbar med undanvindar och klarblå himmel nästan hela tiden. I Öregrund stötte vi dessutom på en gammal ägare till Jehu som blev alldeles nostalgisk även fast hon såg ut som hon gjorde. Vi passade naturligtvis på att ta lite historia om båten samtidigt som vi fick tips om hur båten skulle

seglas. Väl uppe i Sundsvall stack Uffe ner huvudet i förluckan och konstaterade att vatten forsade in som om någon hade dragit ur en badkarskran. Vi kände oss ändå ganska lungna för vi var bara några distans söder om Alnön men desto mer stressade för att tävlingarna skulle börja i övermorgon och vi måste återigen ta upp henne för att täta ytterligare.

Denna gång bestod reparationerna av nya bultar i förskeppsplankan, spackel och ännu mer ETTAN. Frågan om att trimma in riggen och köra lite fart mot de andra Nepparna blev det inte tal om. Vi sjösatte 1 timme innan första startskottet därefter var det bara att åka. Nepparpokalen och Juliregattan fick bli lite träningsrundor tills vi till slut fick avsluta SM-veckan med en andraplacering och en total 8:e plats. Efter en suverän SM-vecka med bra väder, växlande vindar och kanon arrangemang hade vi fått blodad tand och bättre självförtroende.

Väl hemma i Stockholm igen konstaterade vi att vårt läckage bara blev värre och värre. Under SM-veckan räckte det i stort sett med att pumpa henne på undanvindarna vilket i och för sig räckte för att vara helt slut och sjöblöt av svett efter varje segling. Men när det nu begav sig för att segla ÅSS-regattan vid Rastaholm på Björkfjärden i Stockholm var sjön betydligt krabbare och det blåste 8-12 m/s. Redan på väg ut till första start säger Uffe att det här inte kommer att gå. Vi seglade upp och tittade på startlinjen. Vi rådgjorde med varandra och kom fram till att detta får bära eller brista. Åååå det brast. Inte seglingsmässigt men däremot konstruktionsmässigt. Hon tog in vatten som hon aldrig gjort förrut och för min del som gast var det att befinna mig lika mycket nere i båten för att pumpa som hängandes i backstagen för att försöka få ner krängningen. Uffe har aldrig peppat mig så mycket för att jag skulle orka. Upp på däck, ner och pumpa och ut för att burka!!! Det räckte nu nämligen inte med att bara pumpa på undanvind utan här pumpades det på kryss, slör och läns. Det mest besynnerliga var att även fast vi hade 100 litervis med vatten i båten så gick hon som ett skott. Vi spikade faktiskt de två första seglingarna och var nöjda men trötta. Andra dagen var det samma väder och samma sjö. Vi konstaterade att hur det än gick idag fanns inga möjligheter att vara med nästa helg på Höstrasta, så vi skrek åt Kicki & Linsen om de kunde ta vår bil hem till SSK. Då fick vi till svar: "Har ni tejpat friborden, eller ..??? Åååå det hade vi!!! Bilen tog de tillbaka, men vi fick revansch på deras replik med att även vinna sista seglingen. Avslutningen på min första seglingssässong med Jehu blev därmed till min fulla belåtenhet.

Vårrustningen för i år är lite mer koncentrerad där vi har börjat för flera månader sedan och dessutom anlitat Mats Kallin som är en liten guru inom träbåtsreparationer. För till sommaren skall Jehu visa att hon har på kappseglingsbanorna att göra.... även om det inte ser så ut.

Janne S-182

Eskadern - 92

eller att segla eller inte segla. För många Neppeseglare tycks just frågan om man ska segla eskadern eller inte te sig som ett stort frågetecken. På grund av den rådande osäkerheten har ingen plats för eskaderns start bestämts. Båtar som är intresserade av en veckas segling med start vecka 28 tar kontakt med undertecknad absolut senast den 9 juni, gärna tidigare. Efter detta datum bestäms eskaderns träffplats i skärgården och meddelas till var och en som anmält intresse.

Tveka inte, häng med !

Niclas Skärlund S-176 08/649 49 07
Sockenvägen 525
122 35 Enskede

Peter Lindström S-226 08/704 23 53
Stramaljvägen 2 II
161 50 Bromma

Frakt av Neppare efter personbil.

Frakt av Neppare efter personbil förekom såvitt jag vet för första gången under sjuttiotalet då Kjell Fuhre samt ytteligare två Nepparseglare byggde varsin trailer till sina Neppare.

Under åttiotalet blev kanske framför allt undertecknad en av dom som började köra båt efter landsväg igen och denna form av transport har sedan brett ut sig mer och mer i klassen. Även andra klasser fraktar ofta sina båtar efter personbil, ofta mer eller mindre lagligt, och det är med anledning av alla bestämmelser som finns runt i kring frakt av tungt släp som jag skriver denna artikel.

För att få köra omkring med en släpvagn efter sin personbil måste släpvagnens TOTALVIKT (dvs tjänstevikt + tillåten maxlast) vara mindre eller lika med dragfordonets tjänstevikt. Observera att detta gäller oavsett om vagnen är lastad eller inte.

Exempel: En bil med en tjänstevikt av 1390 kg får dra en släpvagn som har en tjänstevikt på t ex 390 kg, och en maxlast på 1000 kg.

Om släpvagnen har en tillåten maxlast på t ex 1110 kg så har den alltså en totalvikt på 1500 kg, och får inte dras av den ovan nämnda personbilen. Detta gäller alltså även om vagnen ifråga inte är lastad.

Bilens tjänstevikt och vagnens totalvikt får inte tillsammans uppgå till mer än 3000 kg.

Detta betyder att om man har en tung merca som har en tjänstevikt på t ex 1600 kg, och en släpvagn som har en totalvikt (Tjänstevikt + maxlast) på 1600 kg, så blir det totalt sett för tungt.

Naturligtvis får man inte heller lasta mer på trailern än den är godkänd för.

Dessutom måste man kontrollera att bilen är godkänd att dra den trailer man använder. Det framgår av registreringsbeviset hur mycket bilen får dra. Även här gäller det att man avser trailerns totalvikt oavsett om den är lastad eller inte.

Till slut vill jag klargöra att om man bryter mot dessa regler så handlar det om olovlig körning, vilket är förenat med dagsböter eller indragning av körkort.

HUR GÖR MAN FÖR ATT KLARA SIG RUNT DESSA REGLER ?

Det bästa sättet är att ta körkort för tungt släp. Detta körkort är relativt enkelt att ta och kostar inte så mycket. Proven består av att göra om teoridelen plus ett komplement för släpvagnskörning, samt ett uppkörningsprov med släp, bestående av körning mellan koner och vissa backprov.

Med ett sådant körkort är det fritt fram att släpa omkring på sin Neppare så fort bilen får dra 1500 kg eller mer. Och om man mot förmodan skulle ha för hög släpvagnsvikt så är det inte olovlig körning längre utan bara för

tung last. Böterna för dessa brott räknas på antal ton och inte några futtiga kilon, så den risken kan man ta. Mitt tips till de olika flottiljerna är att under nästa vinter dra igång en studiecirkel i avsikt att ta detta körkort. Det finns ju ett liv även efter Nepparseglandet och detta körkort ger ju även möjlighet att dra stora husvagnar, biltrailers flyttlass m.m. Kanske kan man även erhålla studiecirkelbidrag för en sådan "kurs".

Ett annat sätt är att väga om sin nuvarande bil, så att den kommer upp i en tjänstevikt på 1500 kg. Detta ger i och för sig en högre skatteklass i framtiden, samt att bilen måste förses med vikter som är varaktigt fastsatta. Bilprovningen har dock en mycket liberal syn på detta, och ett antal blyplattor eller liknande under mattorna i bilen brukar duga om dom är fastskruvade. Till saken hör ju sen att det som går att skruva dit också går att skruva därifrån sen.

Ett tredje sätt är att köra med en släpvagn som inte har en totalvikt som överstiger bilens tjänstevikt, även om det skulle innebära en lite mindre vagn. Detta går alldeles utmärkt om man ser till de biltrailers som är enkelaxlade. Dom brukar ligga på en totalvikt runt 1350 kg. Fortfarande krävs det dock en bil i Volvo, Ford Granada/Scorpio, Mercedes, Citroen eller någon liknande storlek. Japanerna har en otrolig förmåga att överskatta sina egna bilars förmåga att dra tungt. Är bilen alltför liten så tro inte att den orkar allt den lovar i sitt reg.bevis.

Detta med att använda en för liten trailer medför att man har överlast, men inte att man gör sig skyldig till olovlig körning. Däremot bör man ta det lite lugnare, då det hela är något mer instabilt.

Det fjärde sättet är att använda en obromsad, oregistrerad trailer. Då är maxfarten 20 km/tim och man ska ha en triangel uppsatt längst bak på släpvagnen. Detta är dock ett bra sätt att köra lagligt om det handlar om kanske bara en tur per säsong, och man har ett hyfsat tålamod. Jag har dock aldrig hört talas om någon som kört bara 20 km. Men undvik för allt i världen att köra mer än 50 km/tim. Polisen blir enormt grinig och ett obromsat släp i högre farter är rena mordvapnet.

Hur hittar man nu en trailer? Antingen hyr man en. Många bensinstationer har uthyrningstrailers att köra bilar på, och sen är det bara att bygga sig en trävagga som man ställer på trailern. Hyr då gärna en boggietrailer om du inte ska ha en lättare trailer. Boggien är en trygghet om du får punktering utefter vägen. Priset brukar ligga mellan 500-800 kronor per vecka. Handlar det om längre tider brukar rabatterna bli rätt generösa. Plats för förhandlingar alltså!

Om du ska köpa en trailer så får du nog räkna med minst 9000 kronor för en hyfsad vagn. Se då till att den är besiktigad samt att den är galvaniserad. Jag har haft en vanlig "rostande" vagn en gång och -aldrig mer! Fy faan vad den var till besvär.

Du bör dessutom tillse att det är påskjutsbroms. Elbromsar är i och för sig ljuvliga att köra med när dom fungerar, men det gör dom nästan aldrig. (Dom har alltså samma egenskaper som FIAT har).

Jag vill ju gärna propagera för en egen vagn då friheten blir så mycket större. Semester kan ske vart Du vill. Västkusten, Luleå, Stockholm eller någon insjö. Du är där Du vill inom 24 timmar. Köper Du dessutom en vagn som har ett helt flak så är den ju dessutom en utmärkt "packåsna" under resten av året. Du vet väl själv hur många gånger per år Du brukar hyra ett släp.

Hur mycket väger nu en Neppare ? Jag brukar räkna med att en båt komplett utrustad med semesterpackning och allt väger ca: 1.400 kg. Därmed räknar man snabbt ut att det finns inga släpvagnar som klarar detta. Detta är sant men vagnarnas konstruktioner klarar det mer än väl. Den som skulle kunna säga något är polisen. Men isåfall måste hela ekipaget vägas, och varje våg har en säkerhetmarginal på

minst 200 kg per axel. Dessutom ser polisen mer till hur det hela är lastat och vilket allmänt intryck hela ekipaget ger. De vågar jag pratar om finns nu bara på ett fåtal platser och är avsedda för långtradare. Därmed återstår ditt mätbrev som upplysning om vad båten väger, och där står det 1150 kg. Jag har blivit stoppad ett flertal gånger och alltid blivit vänligt bemött. Inga vägningar har genomförts, inte ens en kontroll av mätbrev. Jag vet även om ekipage som har framförts utan giltiga körkort där ingenting har hänt vid kontroll.

Själva körningen med trailer kan sammanfattas med två ord: Framförhållning och tålamod. Framförhållning så tillvida att man ska ha gott om tid och inte stressa. Köra lungt utan tvära inbromsningar , och framför allt inte gå in i branta utförsbackar med för hög fart. Den enda dödssynd som egentligen finns är att försöka bromsa för kraftigt i utförsbacke. Då har man en pendling på halsen direkt. En pendling kan Du sedan bara häva med att helst kunna axelerera något och hålla en rak kurs. Tålamodet behövs med avseende på alla andra trafikanter. Du kan räkna med att det alltid finns en kategori bilister som vet bäst och kan allt. Men kom ihåg att det är Du och ingen annan som avgör om väggrenen är okey att köra på. Dålig väggren är lika med pendlingar. Tut, blinkningar och något långfinger ibland får man räkna med. Och med tanke på vad som hänt nu det senaste året är det väl bäst att binda fast sitt eget långfinger inne i handflatan.

Hur fort kan man köra? Lagen säger 70 km/tim, och för en gångs skull är lagen vettig. Farter därutöver är inte att rekommendera även om det ibland skryts med högre farter. Att köra fort går bra om allt är rätt lastat, med det är ett rent helvete att få stopp på ekipaget snabbt om så behövs. Tänk på det när mätaren börjar pendla mellan 80-90 knyck.

Hur lasta?

Trailern ska ha ett kultryck på ca 100 kg. Ett bra sätt är att när båten står på trailern, och denna ej är kopplad på bilen, gå längst bak till aktern och hoppa upp och ta tag i båten. När Du hänger där ska kärrans stödhjul fram lätta från marken, men inte mycket mer. Detta gäller om Du väger runt 70-75 kilo. Använd sedan rejäla spännband. Inte något tunt tjafs från Konsum utan rejäla doningar, och bind ett rep mellan spännbanden (straffa) så att dom inte börjar "spinna" i luftdraget. I annat fall kan man slita ut ett spännband på bara en resa. Masten lägger Du bara på rufftaket med en matta som skydd mot ruffen. Spänn sedan ner roten och toppen mot respektive knap fram och bak. Mer behöver ej göras. När Du sen ska masta är ju allting då redan kopplat. Detta kräver dock tillgång till mastkran.

Som framgår av ovanstående artikel är Nepparn en alldeles utmärkt båt att transportera på landsväg. Vi balanserar dock på gränsen till det tillåtna vad gäller vikter m.m, men det gör också att det finns ingen större båt än våran som går att köra efter personbil, om man ska ha något uns av laglighet i kroppen. H-båtar, Expresser m.m som dras omkring efter personbilar är i alla förekommande fall rena lagvidrigheterna om man inte har körkort för både tung lastbil och tungt släp efter lastbil. Detta gör oss lite unika, och det ska vi använda oss av i reklamen för våran båttyp. Detta var också ett tungt skäl för våra nya vänner i Kalix/Skellefteå att välja Nepparen.

Artikeln blev lång men jag hoppas att den inspirerar dig att skaffa en trailer till båten. Och till respektive flottilj vill jag påminna om ideen att bilda en studiecirkel till vintern.

222-Björn



Frakt av Neppare på lastbil.

Att frakta sin båt på lastbil innebär ofta en dyrare kostnad än att köra på trailer. Några punkter bör man dock tänka på.

Med ett vanligt körkort får Du köra lätta lastbilar. Bilen ifråga måste kunna lasta minst 1.200 kg. Bilens flak måste också vara tillräckligt långt, eller hytten tillräckligt låg för att båtens överhäng ska nå över hytten. Du kan ju inte lasta båten så långt bak att tyngdpunkten kommer bakom bakre hjulaxeln på bilen.

De bilar som har varit bäst nu de senaste åren är WV 31, med det längre flaket, samt nyare Fort Transit. Även Mazda gör en lastbil som verkar vettig men jag vill sätta ett litet frågetecken för flakets storlek. Gamla Hanomag med långt flak är också en utmärkt bil även om det hela blir lite vingligare.

Ring runt och hör er för om priser, samt flakstorlek och hytthöjd. Gör sedan en ritning och se vad som går bra att använda, och ett tips är att vända båten med aktern framåt. Då får båten plats bättre.

Mycket mer finns inte att säga, annat än lycka till.

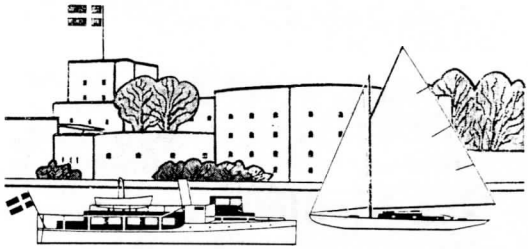
222-Björn

Trailer

För dig som inte visste det är förbundet ägare av en båttrailer. Ekipaget består av en enaxlad biltrailer med passande trävagga som står på trailern. Trailern kan således användas både för bil och båttransporter m.m. Som medlem i förbundet har du förmånen att få hyra släpet för transport av din båt t.ex.

Priset för hyra är 100 kronor i startavgift och 6 kronor/mil. Vad som däremot är nytt i år är, om ni är flera som skall köra efter varandra, (t.ex till och från SM) då ni blir tvugna att tomköra till nästa man, uttages ingen hyra. Så du som behöver hyra eller har frågor angående detta .

Kontakta mig Peter Lindström
Tel: 08/704 23 53



CLASSIC YACHT FESTIVAL WAXHOLM 3-5 JULI 1992

Nu måste jag få chansen att övertala dig att dyka upp på Classic Yacht Festival, i Vaxholm i sommar. Med förra numret av Nepparnytt fick du en informationsbroschyr med en anmälningstalong. Tyvärr lämnade jag avvikande uppgift om anmälningsavgiften (100 kr/båt +25 kr/pers) mot vad som anges i broschyren, men den "nya" avgiften innefattar ju så mycket mer så jag hoppas du har överseende med den tvetydiga informationen. Varför ska just du komma?

Om du inte hör till dem som kappseglar, har du chansen att träffa andra Neppeseglare, precis som vid tidigare års Neppeträffar. Du kan få tips till din båt vad gäller skötsel, praktiska lösningar, trimgrejer, segel mm. Du har chansen att hänga med och segla i andra Neppare och jämföra med din egen. Om du hör till den morgontrötta typen kan du sova länge och under dagen bara njuta av festivalstämningen och alla vackra gamla jakter runt omkring dig.I hamnen ligger du på "första parkett". Vårt gäng är en salig blandning av terpentindoftande träbåtsfanatiker, plasbåtsetusiaster,

slöseglare, landkrabbor (se Greger Bolins artiklar i Segling), och vinthundsdrivna kappseglare (det finns några "normala" seglare också) så du platsar garanterat! Lördag kväll blir det fest för alla deltagare och då är ju du bjuden. Till dig som kappseglar kan jag bara tillägga att GYS ordnar en fin Triangelbana ute på Trälhavet, du får skjuts ut/in av försvarets små motorbåtar. Tre av fyra seglingar räknas så har du svårt att hinna till fredagsseglingen är det ingen panik. Hoppas vi får träffa dig/er i sommar den 3-5 juli!

Seglarhälsningar från Ewa S-200 Mer info? Ring 08/659 53 07!

Nya Medlemmar

SVEN SECHER S-198 Benita
Katarina Bangata 64
116 39 STOCHOLM
08-6446727

CHRISTIAN ÖVERSTRÖM S-28 Helene
Olympiav 76
122 40 ENSKEDE
08-6595781

KLAS ERWALL S-247 Knepp
Linneg 2E
752 32 UPPSALA

LENNART OLLSSON S-251
Brödrag 4
952 33 KALIX

HANS-OLOF HANDMARK
Bollmorav 6
135 40 TYRESÖ

PER-ARNE LARSSON S-78 Ci-Ci
Asplunda, Uppsala-Näs
755 91 UPPSALA
018-360349

JOHNNY BÄCK
Box 14
750 17 UPPSALA
018-101949

JAN DETTHOFF
Sibylleg 30
114 43 STOCKHOLM

HÅKAN SÖDERBERG
Granbytvärg 2
754 32 Uppsala
018-240624

KJELL NÄCKROS
c/o Dysell
Ubby 332
182 92 ÅKERSBERGA

PER ANDERSSON S-121
Vedgas, Danmark
755 93 UPPSALA

VÄLKOMNA!



Nybyggnation av Neppare.

Denna rubrik tycks ständigt aktuell, och dessvärre har det hittills tyckts vara utan resultat, men icke så nu längre.

Som ni redan vet har det byggts en båt i Kalix under julen-91, och därefter har två båtar till sett dagens ljus. En i Kalix och en i Skellefteå.

Utöver detta kommer det antagligen att byggas ytterligare en eller ett per båter av Kalix-seglarna under hösten.

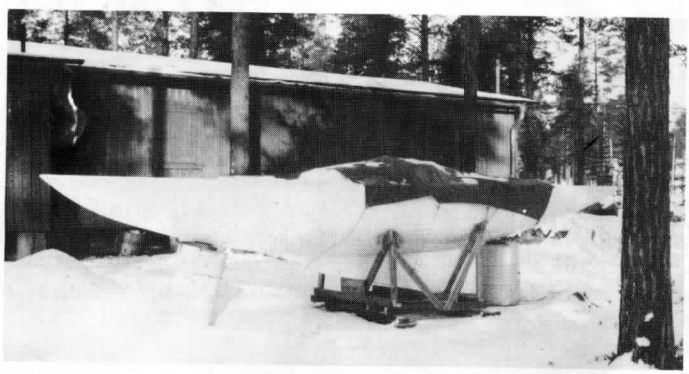
Men det mest intessanta är den överenskommelse vi har träffat med Delfinsegel i Skellefteå. Det innebär att nu finns det att köpa Neppare i så gott som alla stadier från lösa delar såsom enbart ett roder till en komplett båt inklusive segel och metallrigg. För en komplett båt inklusive stor och genua och med metallrigg är priset 99.500 kronor inkl moms. Vad som då återstår att göra är att montera beslagen själv. Allting finns dock med. Tanken med detta är att var och en brukar vilja ha sin utformning av "däckslayouten" så det är ingen ide att skruva på någoting som ändå bara ska flyttas. Om någon ändå är intresserad av en helt färdig båt med allt moterat så går det att räkna ut ett pris även på detta.

Som alla förstår är detta något av ett oslagbart pris. Leverans kan ske så fort två båtar blir beställda.

Ytterligare information ges av Gunnar Holmqvist på Delfinsegel.

Rent personligt vill jag säga att det varit mycket roligt att få vara med och jobba fram denna lösning och jag hoppas och tror mycket på detta pris och utförande.

Du som vill köpa enstaka delar av en plastbåt kan även göra detta. Roder säljs separat, lik-



S-250 Snösatt

som järnkölar plastinredning till båtarna, eller bara ett skrov eller däck.

Är Du intesserad av bara en metallrigg finns även detta till mycket bra pris.

Att detta kommit till stånd beror på många faktorer. Gunnars intresse för klassen samt vilja att ställa upp och räkna på det hela, samt hans vilja att hjälpa till med marknadsföring och försäljning av båten är av största betydelse. Men det hela började egentligen redan i höstas, och jag tror inte att någonting skulle ha hänt om inte Jarl Brändström och hans kompisar i Kalix SS varit så entusiastiska och tagit upp formen till Kalix, samt börjat bygga S-250.

Jag har nu under vintern haft förmånen att på avstånd följa vad som'skett däruppe, och maken till energi har jag aldrig upplevt. När en sådan energi släpps loss är det ofrånkomligt att det bränner till ibland och vi har nog haft våra diskussioner, med jag är djupt imponerad, och jag ser verkligen fram emot att få träffa detta gäng, gärna redan nu i sommar på någon kappseglingsbana. Vi är alla skyldiga "Jalle" ett stort tack, något som vi säkert får anledning att återkomma till.

Till slut vill jag också rikta ett tack till Crown Yacht AB. Detta varv med Olof Hildebrandt i spetsen som hösten 1990 åttog sig att bygga nya Neppare. Tyvärr mynnade detta ut i för få beställda båtar för att en produktion skulle komma igång. Crown Yacht har dock varit mycket vänliga inför den nu genomförda förändringen och har inte ställt några som helst krav på oss trots att dom lade ner både tid och pengar på något som dessvärre inte innebar någonting i form av intäkter för deras räkning.

Nu uppmanar jag alla medlemmar att hjälpa till och marknadsföra Nepparen till detta pris och utförande. Nya Neppare innebär en starkare klass som kommer att finnas kvar i de Svenska skärgårdarna inom en lång framtid.

222-Björn

PR-KUPP

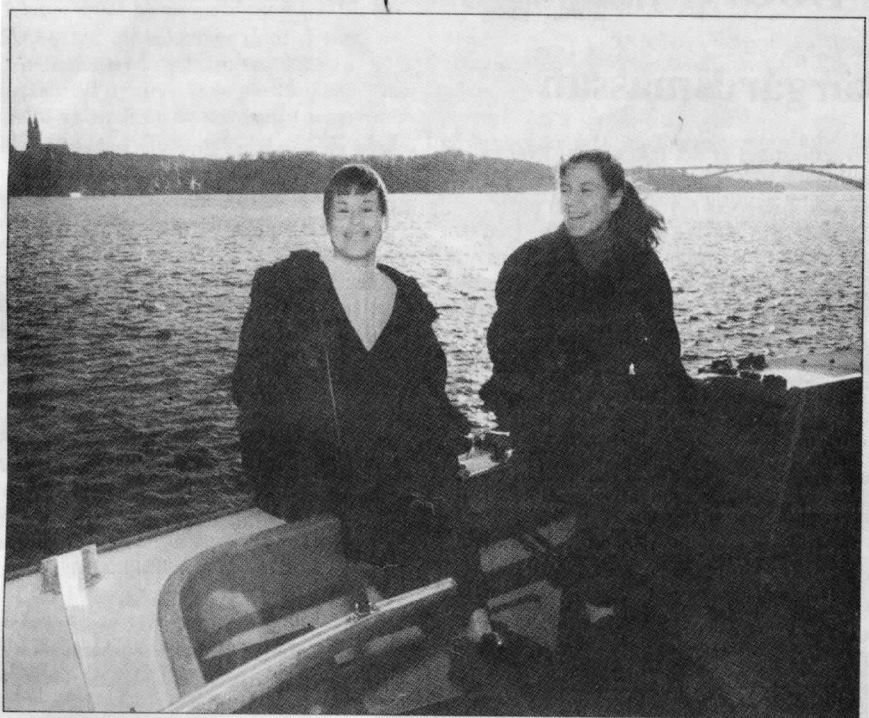
Iår fick vi tyvärr inte chansen att visa upp en livs levande Neppare på båtmässan. Det var litet tråkigt, eftersom förbundet veckan innan fått kontakt med Delfinsegel i Skellefteå, som är beredda att sälja och serietillverka plastbåtar till ett vettigt pris. För att ändå sprida information om förbundet, och att det nu går att köpa plastbåt igen, hörde vi oss för bland några tidningar om intresse fanns för en "pressvisning". Tre tidningar visade sig postiva. Den 9:e mars rullade vi ner Viktors båt 233-Ciina från Bålsta till Norr Mälarstrand, för visningen. Bl.a. ville vi visa att Nepparen är trailerbar efter personbil, vilket de flesta andra båtar inte är! Tur med vädret hade vi. Solen glittrade i Riddarfjärdens vatten, och det enda som störde var den bitande vårvinden. (Isen hade gått bara några dagar innan).

Från förbundet var vi ett litet gäng, för att backa upp Kicki, ifall hon skulle bli för hårt ansatt av reportrar med luriga frågor och väss ade pennor. (De visade sig dock vara tämligen fredliga). Från Delfinsegel i Skellefteå kom Gunnar Holmqvist för att svara på frågor om båtbyggeriet, priser etc. Så dök de då upp, en efter en. I början undrande, (den här idéen hade de ej varit med om tidigare), men efter en liten stund mycket entusiastiska. När alla efter ca en timmes pratande, klättrande och fotograferande, (mest av Kicki och Marie-Louise) sett sig mätta på underverket, stegade vi in på en liten restaurang för att äta en enklare macka. Här var det bara att ösa på med alla Nepparargumenten! Med alla de fördelarna, har båtköparna inte många båtar att välja bland! För er som vill se resultatet, får ni kika i tidningarna. Segling och Båtägaren i kommande nummer. Svenska Dagbladet hade sin artikel inne den 18:e mars. Kommande arrangemang för att synas är "Båt & Skärgårdsmässan", samt provsegling av trä och plastbåt på Riddarfjärden i maj.

Erik -241

31 SVENSKA DAGBLADET • Onsdagen den 18 mars 1992

SPORT



GLADA MINER i Neptunkryssarförbundet. Ordföranden Kristina Vallgren t v och nepparseglaren Marie-Louise Goertz t h ser ljust på framtiden.
FOTO: TOMAS ONEBORG

Framtidsklass i gammal båt

Den billiga och lättseglade neptunkryssaren är ungdomarnas favorit

● Det hör väl ihop med årstiden, nu när alla seglare börjar kasta blickar ut över fjärdarna dyker också entusiasterna upp. En av dem är Kristina Vallgren, ordförande i Neptunkryssarförbundet.

– Vi skall, säger hon, skapa ett stort och fint ungdomsförbund.

Det vore kanske fel att tala om en renässans för neptunkryssaren, den lilla segelbåt som Lage Eklund konstruerade 1938 åt sin forne klasskamrat, skärgårdsmålaren Einar Palme. Klassen har nämligen alltid varit aktiv med de båtar som funnits, nu är det troligen 234 stycken, och startfälten i SM består normalt av 30–40 båtar.

Inget onödigt lyx

Lage Eklund utgick i konstruktionen från en skärgårdskryssare av typen A 15 men höjde friborden en del för att göra båten rymligare. Meningen med den var att den skulle vara enkel och billig att bygga, inga onödiga lyxdetaljer fanns ombord.

Nu byggs nepparna i plast och båten blir därmed varken enklare eller svårare att bygga än någon annan båt.

Produktionen skall tas upp i en f d skola i Övrebäck nära Skellefteå och en komplett båt kommer att kosta 90 000 kronor.

Det tycker Kristina Vallgren är ett bra pris för den tänkta köparen i 20-årsåldern.

– Vi vänder oss till ungdomar som vuxit ur OK- och E-jollarna och vill ha något större som de också kan bo i.

– Det är bra mycket roligare att segla en neppare än föräldrarnas havskryssare.

Gamla båtar håller

– Det går naturligtvis att köpa sig en gammal båt av trä för omkring 20 000 kronor. Klassen har så strikta entypsregler att de gamla båtarna håller jämna steg med de nya plastnepparna, säger förbundets informationsansvarige Erik Ekudden till SvD.

Kristina Vallgren hävdar att neppären är en utmärkt tjejbåt eftersom ingen speciell muskelstyrka behövs. Tjejerna kan kappsegla mot manliga konkurrenter på absolut lika villkor.

– Båten är mycket lättseglad och det lockar tjejerna, säger hon.

Målet är alltså att bredda klassen ytterligare och skapa ett stort ungdomsförbund med en 54 år gammal båtmodell.

LARS PORNE

Södra Neptunkryssarflottiljen.

Skärgårdsmässan

I skrivande stund är det fem veckor kvar till sjösättningen och full aktivitet nere på "varvet (Göta SS). I dag var det sol och fem plusgrader ute, man längtar efter segling!! Den här notisen ska påminna om att Södra Neptunkryssarflottiljen kommer att delta med två Neppare på Skärgårdsmässan 23-24 maj. Vi presenterar oss och våra aktiviteter i Stockholmsområdet. Kom gärna förbi och hälsa på. Kan du tänka dig att representera flottiljen och presentera båten under mässan? Hör i så fall av dig till Åsa Pettersson tel:0766/209 22 eller Ewa Hallberg tel:08/659 53 07

Kvällsseglingar!

Glöm inte kvällseglingarna med början på Riddarfjärden 7 maj. Torsdag klockan 19.00. Trälhavet 4 maj måndag klockan 18.30. Läs mer i förra numret av Nepparnytt eller ring Åsa 0766/209 22, Erik 08/650 47 15.

På Studieresan

En söndag i mars for 16 glada Stockholms-Neppeseglare upp till Östhammar i närheten av Öregrund för att besöka Hans Sörensen. De Neppeseglare som inte känner till honom bör verkligen läsa den här artikeln till slut. Sörensen är en av dem i båtbyggar-Sverige som gjort en rejäl insats för Neptunkryssaren. Det gav oss en anledning, förutom vår nyfikenhet att besöka honom. Han tilldelades Nepparförbundets förtjänsttecken i silver på årsmötet i vintras. Detta överlämnades tillsammans med blommor av Ewa ute i hans verkstad.

Men vem är han? En levnadskonstnär var det någon som sade och jag är benägen att hålla med när vi står i hans verkstad och ser vad han gör och har gjort.

Hans Sörensen är båtbyggare och har så varit sedan den första Neptunkryssaren byggdes på Östhammarsvarvet 1938. Då var han båtbyggarlärling hos Linus Jansson, men år 1950 byggde han Neppare nr 150 "Örnen" på eget varv. Efter det byggde han Neppe -163, "Schillaci" -171, "Lagun" -177, "Regina" -183, "Caresse" -189, "Anita" -213, -216, och den sista år 1974, "Diva" -217. Diva är också den sista tränepparen som byggts. Hon och flera av de sistnämnda är byggda i mahogny. Som mest hade Sörensen tre Neppare på gång samtidigt. Han uppskattade arbetstiden per båt till 1000 timmar, vilket man inser är svindlande summor i dagsläget. Efter bygget av Diva gick mallarna vidare till Salsåker där de använts vid tillverkningen av plastnepparna. Men han har inte bara byggt Neppare, även Neptun 12, Folkbåt mfl. Det största bygget är en Skärgårds 40:a klar 1972. Idag bygger Sörensen inga båtar längre, men däremot master och

bommar. Många är de Neppare som han har försetts med ny mast och bom. När vi var där var det inga Nepparmaster under produktion, men han brukar alltid ha en extra mast liggande inför SM.....för säkerhets skull! I verkstaden låg däremot tre i det närmaste klara Folkbåtsmaster till nytillverkade plastfolkor. Jag hade hoppats att få se master som var under tillverkning för att förstå hur det går till att bygga, men vi fick fråga istället. En mast byggs av kvistfri gran. Sörensen köper sitt material ifrån Hälsingland. Dessa långa plankor limmas ihop med Aerolite och laskas på längden med sneda laskar. Masten byggs i två halvor och innan de sätts ihop fräser han ur likrännan. Längst ner på rännan lägger han i ett hårdare träslag för att minska slitage. Jag tror det var ask. Sedan vill det till att man är händig med hyvel och sandpapper. På mastritningar kan man läsa ett antal diameter mått, det är dem han har till hjälp när han hyvlar. Det är svårt att förstå hur han får till den jämna, konade och runda formen. Själv sade Sörensen att det inte var svårt utan bara krävde tålamod och noggrannhet. Jag gissar att det är samma sak med lackningen. Masterna är lackade i flera lager med enkomponent lack och jag har då aldrig lyckats få en så fin yta på något jag lackat. Inte en "rinning" eller dammkorn vad jag kunde se.

Den största behållningen av studiebesöket fick nog envar när vi fick tillfälle att prata om våra egna Neppare med Hans. Flera hade med sig bilder av sina skönheter att visa upp och Sörensen hade historier och renoveringstips att dela med sig av. Trots att han inte på lång väg byggt alla Neppare verkade det som om han kände till de flesta.

Som avslutning på besöket blev det fika i mängd och sedan hemåt igen. För att göra en lyckad dag ännu mera lärorik avslutade "min bil", Jag, Gustav och Ewa med ett besök hos "Lilleflu" på Göta SS för att bese Ewas nya däck Oao! Det blir något för er andra att beundra på SM och i skärgården.

Åsa -158

Medelpads Nepparflottilj.

Verksamheten här i Sundsvall har varit följande:

I november åkte 16 medlemmar samt inbjudna till Wasa med finlandsfärjan. Under resans gång hann Håkan Frimansson bjuda på en SM-fest-middag som smakade utmärkt samt att vi alla drack och dansade till fram emot småtimmarna. Hemresan bestod av gott smörgåsbord, samt efterföljande sjögång och baksmälla.

Biljetterna till denna resa hade "fixats" av flottiljen, vilket innebar att alla sov och reste gratis.

Därefter gav vi oss på de förhållande som gällde kappseglingar här i distriktet, men detta har ju Björn redan berättat om i förra numret av Neppar-Nytt.

En vinterfest anordnades hemma hos undertecknad i januari, vilken i vanlig ordning innebar en middag och efterföljande dans och eftersnack. Utan att skryta måste jag få tala om att med hjälp av min syster stod undertecknad för all matlagning. Ingen dog så det blev nog rätt lyckad mat.

Nu under våren genomförs som bäst fyra eller fem kurskvällar. Vi diskuterar regler och taktik samt även lite trimning av båtarna. Gästföreläsare finns också under en av kvällarna. Denna kurs ska sedan följas upp av ett eller två dagar långt seglarläger i slutet av maj.

Vi har även hjälpt till att flytta Hjertmans Sailing till större och bättre lokaler. 13 medlemmar offrade en eller två helgdagar på detta nu i mars.

Ekonomiskt sett står vi oss gott, och de slantar vi hittills har skrapat ihop ska bla: hjälpa till att finansiera SM-resor. Vi har även planer på ett nytt seglingsprogram som avser den serie vi

ska delta i nu till sommaren och ska ses som ett komplement till Guld-Kusten-Cup. Detta program ska väl även det ge oss en liten slant.

Vi ska ha ett årsmöte i maj månad, flottiljens första. Men exakt kallelse kommer till flottiljens medlemmar senare.

236 - Lars Karlsson
Ordförande Medelpads Nepparflottilj.

Båtmässan

Årets båtmässa dominerades åter igen av motorbåtar och prylar. Dessa prylar.....men för seglarna fanns det åtminstone en ljuspunkt - Nepparmontern!

Visserligen fick vi inte in någon båt i år, men den snygga montern gav många tillfälle att prata riktig båt, eller kanske höra vad som hänt med "deras" båt sen de sålde den för tjugo år sedan. Flest besökare var det på helgerna, men för de som kom dit i veckan var det bra att vi hade bemanning även då, till skillnad från de flesta andra klassförbund. Intresset för nya och beg. båtar var ganska stort, och ett 15-tal personer antecknade sig för provsegling.

Det är kul att så många hade möjlighet att stå något pass. Det gör mycket att det finns någon att fråga efter eller prata med istället för att endast ha en "opersonlig" intresselåda! Till nästa år ska vi jobba på att få in en båt igen!

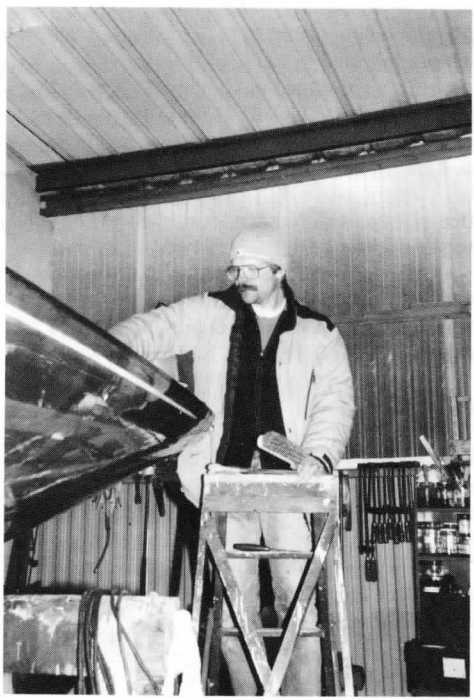
Erik -241

Sydöstra flottiljen.

Jag har tagit över en slumrande flottilj med en hel del båtar, men med ett dåligt intresse för segling, än mindre för kappsegling. Totalt har jag pratat med 9 st båtar i regionen. Troligen finns det flera än 9 båtar även nu, men de är inte registrerade. Jag vet om 2 st (ev. flera) som blivit liggande på land i flera år. Positivt är att några av dessa har börjat renoveras.

Vi skall försöka få ut mera propaganda om Neppare och förhoppningsvis få flera intesserade. Vad det gäller Nepparträffar är intresset hos dem jag pratat med svalt, men vi jobbar vidare på det också.

Hälsningar Richard S-7



Vem får vi gratulera 1992?



Förr i tiden hette seglen Örtengren och Kanon, segel som vunnit oräkneliga Neppar SM.

I dag heter vi Royal Sails och forsätter att sy till SM segrare. 1991 kunde vi gratulera Håkan Frimansson och Lasse Wängdal till SM segern.

Vem får vi gratulera 1992?

Royal Sails

båtlängder före.

ROYAL SAILS LOFT: STOCKHOLM 08-660 55 05, VÄSTERVIK 0490-177 00, KARLSTAD 054-15 11 88, VÄSTERÅS 021-220 09, MOTALA 0141-351 30, OSLO (NORGE) 00947 (0) 9 91 02 91, STAVANGER 00947 (0) 4 58 25 90.

Till Salu!

Storsegel 2000:-
Träbom, exkl beslag 100:-
2 st 6mm rostfria backstagswire inkl 4 beslag och 2 travare 300:-

Ring Anders Hjelmblad 08 - 83 11 58 (hem)
08 - 738 72 64 (arb)

Ny trycktank för utombordare 11.4 liter, 300:-

Spinnaker triradial, helt vit, från Stefan Winberg Segelmakeri. Seglad 2 säsonger , Inmätt. 3.000:-.

Ring Åsa Pettersson 0766/209 22

Nytt storsegel och genua, seglad 1 säsong. Paketpris 3300:-

Ring Thomas Hjelmblad 0758-246 28 (arb)
0764-377 32 (hem)

Neptunkryssare i plast, S-229, kappseglingsutrustad. Rikligt utrustad. Pris 65 000:-

Ring Chatarina 0764 - 664 85

Mahogny Neppare S-215
Pris 30.000:-

Ring Mikael 08/88 19 09 bost
0755/276 18 arb

TILL SALU
En mycket lite seglad spinnaker och en obetydligt använd lättvindsgenua säljes till mycket förmånligt vårpris!
Ring Staffan Eklund 018-32 14 44

Neppare S-196
Mahogny byggd 1961
Kappseglingsutrustad, pris 32.000:-

Ring Oliver 018/26 14 13

Neppare plast S-248
Bra utrustad, lite seglad, finns i Öregrund.
Pris 75.000:-

Ring Sven-Erik Lindberg 026/14 63 30 arb
026/68 36 17 bost
0173/309 89 helg

Neppare S-122
Pris 24 000:-
Tel 08-38 14 88

Neppare S-175
Pris 21 000:-
Tel 08-85 88 93

Köpes

Plastneppare köpes.
Ring Johnny Bäck 018/10 19 49

HJÄLP!

oss att hålla adressregistret uppdaterat. Med detta nummer följer ett ett "Jag har flyttat kort" med Klas Nicolaisen som mottagare. Titta efter i adressregistret om din adress stämmer. Om inte, använd flyttkortet och meddela Klas snarast. Allt för att underlätta utskicken av NepparNytt.

REDAKTIONEN

Kappseglings-kalendern

Lördag 6 - Måndag 8 juni
GÄLNANREGATTAN
Gälnan. Trälhavets BK.
Klass: Entyp (min 6 båtar).
Anmälan: På särskild inbjudan hos Pelle Brandt, Box 82, 182 71 Stocksund.
Tillhanda: 22 maj.
Avgift: Se inbjudan.
Upplysn: 0764-626 17/08-755 71 18 (kväll).
Övrigt: Regattan vänder sig främst till båtar av skärgårdskryssartyp.

Lördag 13 - Söndag 14 Juni

VIKINGAREGATTAN
Saxarfjärden. Vikingarnas Segelsällskap.
Klass: SK 30+22, M 22, Safir, R 5, IF, Neptunkryssare, Folkbåt, Smaragd, Carrera, NF, 606, H-båt, LYS.
Anmälan: Pg 622 24 69-6 A. Kriström, eller skriftligen till U. Jansson-Kriström, Lysviksgatan 33, 123 42 FARSTA eller per tel 08-604 40 45/99 34 16, 18.00-21.00.
Tillhanda: 9 juni kl 21.00.
Avgift: 175:- (pg eller kontant).
Uplysn: 08-604 40 45, 18.00-21.00.
Övrigt: Triangelbana.

Vecka 27
Fredag 3 - Söndag 5 Juli
THE SWEDISH CLASSIC YACHT FESTIVAL
Waxholm. Gaff Yacht Society.
Klass: Alla klassiska träbåtar.
Anmälan: Tel 08-611 90 90 eller skriftligt till SCYF, MYS kansli Kastellholmen, 111 49 Stockholm.
Tillhanda: 5 juni.
Avgift: 305:-
Upplysn: 08-611 90 90 (dagtid).
Övrigt: Klassisk träbåtsregatta.

Lördag 22 - Söndag 23 Augusti **Uppland**
EKOLNREGATTAN
Ekoln. Ekolns Segelklubb.
Klass: LYS I, LYS II, Rival 22, M 30, Neptunkryssare, H-båt, IF samt övr min 5 st.
Anmälan: På telefon 018-55 27 82 kväll eller skriftligen till Kjell Eriksson, Oslogatan 68, 752 64 Uppsala.
Tillhanda: 15 augusti.
Avgift: 150:-
Upplysn: 018-55 27 82 (kvällstid).
Övrigt: Gästande får plats i USS hamn.

Lördag 5 - Söndag 6 September
RIDDARFJÄRDSREGATTAN - SEGELBÅTENS DAG
Riddarfjärden. Gaff Yacht Society.
Klass: R 4-5-5.5-6(A och B)-7-8-9-10-12, M 22, M 30, Starbåt, Drake, Neptunkryssare. Gästklass: 11 Metre One Design.
Anmälan: Pg 34 22 25-0 SBD.
Tillhanda: 26 augusti.
Avgift: 190:-
Upplysn: 08-661 82 70/30 64 82.

Lördag 12 - 13 September
ÅSS ÖPPNA SEGLING
Södra Björkfjärden. Årstavikens SS.
Klass: Kölbåtar entyp.
Anmälan: Tel 08-88 12 62 efter 18.00.
Tillhanda: 8 september kl 22.00.
Avgift: 175:-, betalas kontant.
Upplysn: 08-88 12 62 efter 18.00.

Lördag 19 - Söndag 20 September
SSS HÖSTSEGLINGAR
S:a Björkfjärden. Stockholms SS.
Klass: Entyp vid minst 5 anmälda båtar.
Anmälan: Pg 28 41-5, skriftligen till SSS, Vikavägen 3, 161 40 BROMMA eller per tel 08-26 15 32, 10.00-14.00.
Tillhanda: 6 september.
Avgift: 200:-
Upplysn: 08-26 15 32, 10.00-14.00.

Tidigare segrare:
SM

1945	Malte Svennbeck/Knut Freding	S-96	Yvonne V
1946	Per Zaine/Erland Eiengård	S-77	Lulu
1947	Rune Svennbeck/Knut Freding	S-110	Rival V
1948	Åke Fernström/Bertil Ekvall	S-110	Amie
1949	Harry Bertze/Stig Jansson	S-137	Saga
1950	Ulf Freding/Lennart Flink	S-111	Lill-Eva
1951	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1952	Sven Johansson/E Wallsten	S-140	Flax
1953	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1954	Sten Bertze/Bo Frimansson	S-78	Ci-Ci
1955	Sven-Erik Lindberg/O Lindberg	S-121	Abii
1956	Sten Lindgren/R Ekblom	S-173	Droppen
1957	Jan-Eric Horn/Kåre Eriksson	S-160	Felicia
1958	Rolf Pettersson/Per Zaine	S-159	Cicac
1959	Rolf Pettersson/G Lundberg	S-159	Cicac
1960	Olle Ryman/Sten Tjärnström	S-182	Jehu
1961	Harry Bertze/Lars Nyberg	S-75	
1962	Per-Bertil Eklund/B Frimansson	S-78	Majbjörn
1963	Lennart Sjölén/Oscar Sjölén	S-180	Kokett
1964	Gunnar Harju/Gunnar Kaarle	S-39	Tonita
1965	Gunnar Harju/Erik Kusoffsly	S-39	Tonita
1966	Jerry Larsson/Hans Eriksson		
1967	Jerry Larsson/Hans Eriksson		
1968	Jerry Larsson/Roger Norman		
1969	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1970	Nils Malm/Inger Malm	S-64	Scarlet
1971	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1972	Nils Virving/Kaj Häggmark	S-140	Borta med vinden II
1973	Nils Virving/Ulf Normark	S-140	Borta med vinden II
1974	Juan Boethius/Hans Hällman	S-117	Bermuda
1975	Einar Olsson/Kenneth Hamrin	S-64	Scarlet
1976	Nils Berglund/G Fredriksson	S-62	Sexatu
1977	Juan Boethius/Michael Persson	S-117	Bermuda
1978	Lennart Bertze/S Björklund	S-182	Jehu
1979	Olle Bertze/Leif Tibblin	S-31	
1980	Valter Saaristu/Carina Persson	S-233	Ciina
1981	Valter Saaristu/Roger Månsson	S-233	Ciina
1982	Olle Bertze/Valdemar Hjelm	S-177	
1983	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1984	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1985	Conny Jansson/Per Andersson	S-174	Huvudbry
1986	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1987	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry

1988	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	S-241	Montana
1989	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry
1990	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	S-174	Huvudbry
1991	Håkan Frimansson/Lasse Wängdahl	S-246	Fri



Nepparpokalen 2

gåva av medlemmarna

1947	Ulf Freding	S-111 Lill Eva
1948	Sten Bertze	S-78 CiCi
1949	Gerard Säfwenberg	S-96 Ge-Ge
1950	Sven Johansson	S-140 Flax
1951	Gerard Säfwenberg	S-96 Ge-Ge
1952	Per Zaine	S-77 Lulu
1953	Jan-Eric Horn	S-160 Felicia
1954	Gerard Säfwenberg	S-96 Ge-Ge

Nepparpokalen 3

gåva av medlemmarna

1956	Jan-Eric Horn	S-160 Felicia
1957	Sven-Erik Lindberg	S-121 Abii
1958	Rolf Pettersson	S-159 Cicac
1959	Rolf Pettersson	S-159 Cicac
1960	Jan-Eric Horn	S-160 Felicia
1961	Lennart Sjölén	S-180 Kokett
1962	Gösta Wallmark	S-33 Cora
1963	Bo Nylund	S-77 Balerina
1964	Per-Bertil Eklund	S-78 Majbjörn
1965	Gunnar Harju	S-39 Tonita

1966	Gunnar Harju	S-39	Tonita
1967	Gunnar Harju	S-39	Tonita

Nepparpokalen 4

skänkt av Fritz Ramström, Härnösand

1968	Gunnar Harju	S-39	Tonita
1969	Peder Cederschiöld	S-197	Foresail
1970	N Virving/K Häggmark	S-140	Borta med Vinden 2
1971	N Malm/I Malm	S-64	Scarlet
1972	S Flygare/J-O Pettersson	S-216	
1973	N Berglund/G Fredriksson	S-62	Sexatu
1974	M Svenzon/G Haglund	S-159	Delfin 2
1975	O Wallsten/B Palmqvist	S-156	
1976	O Wallsten/B Palmqvist	S-156	
1977	O Bertze/L Bertze	S-31	Strikkii
1978	L Bertze/S Björklund	S-182	Jehu
1979	V Saaristu/C Persson	S-233	Ciina
1980	V Saaristu/C Persson	S-233	Ciina
1981	S Bergh/L Bertze	S-182	Jehu
1982	H Frimansson/T Lööf	S-165	Sjötrollet
1983	L Bertze/S Bergh	S-182	Jehu
1984	L Bertze/S Bergh	S-182	Jehu

Nepparpokalen 5

skänkt av Yngve Mörch, Sundsvall

1985	M Berggren/P Jonell	S-238	Kurbitz
1986	K Fuhre/K Hamrin	S-217	Diva
1987	B Eklund/H Vägström	S-222	Bell Amie
1988	L Östlund/H Mehlstrand	S-241	Montana
1989	G Sjöberg/O Jonsson	S-244	Elvan
1990	S Eklund/B Eklund	S-240	Passeparto
1991	S Eklund/G Asp	S-240	Passeparto

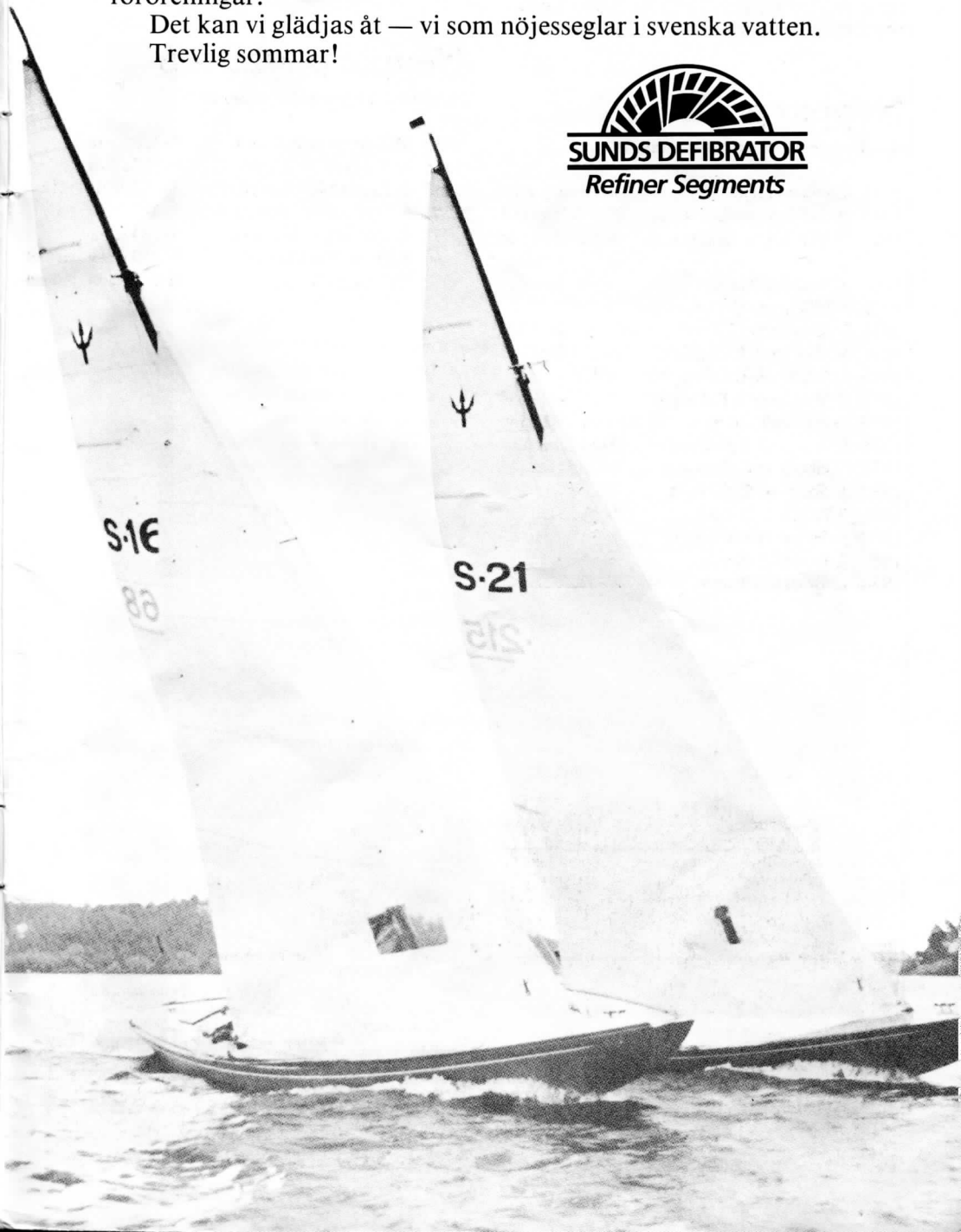


Med den termomekaniska högutbytesprocessen från Sunds Defibrator är det möjligt att tillvarata ca 95 % av vedråvaran vid tillverkning av pappersmassa. Utan kemikalietillsatser och miljöpåverkande föroreningar.

Det kan vi glädjas åt — vi som nöjesseglar i svenska vatten.

Trevlig sommar!

SUNDS DEFIBRATOR
Refiner Segments



Norrtälje 4 mars 1992

Redaktionen för NepparNytt
Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
122 35 ENSKEDE

Om redaktionen finner det lämpligt skulle jag vilja ha följande infört i NepparNytt.

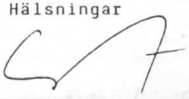
"På senare tid har riktats några anmärkningar mot redaktionen för att vissa fel insmugit sig i publicerat material. Senast var det Ewa Hallberg som ville ha en rättelse i en av henne skriven artikel. Rättelsen avslutades med orden (med) "hopp om bättring från redaktionen".

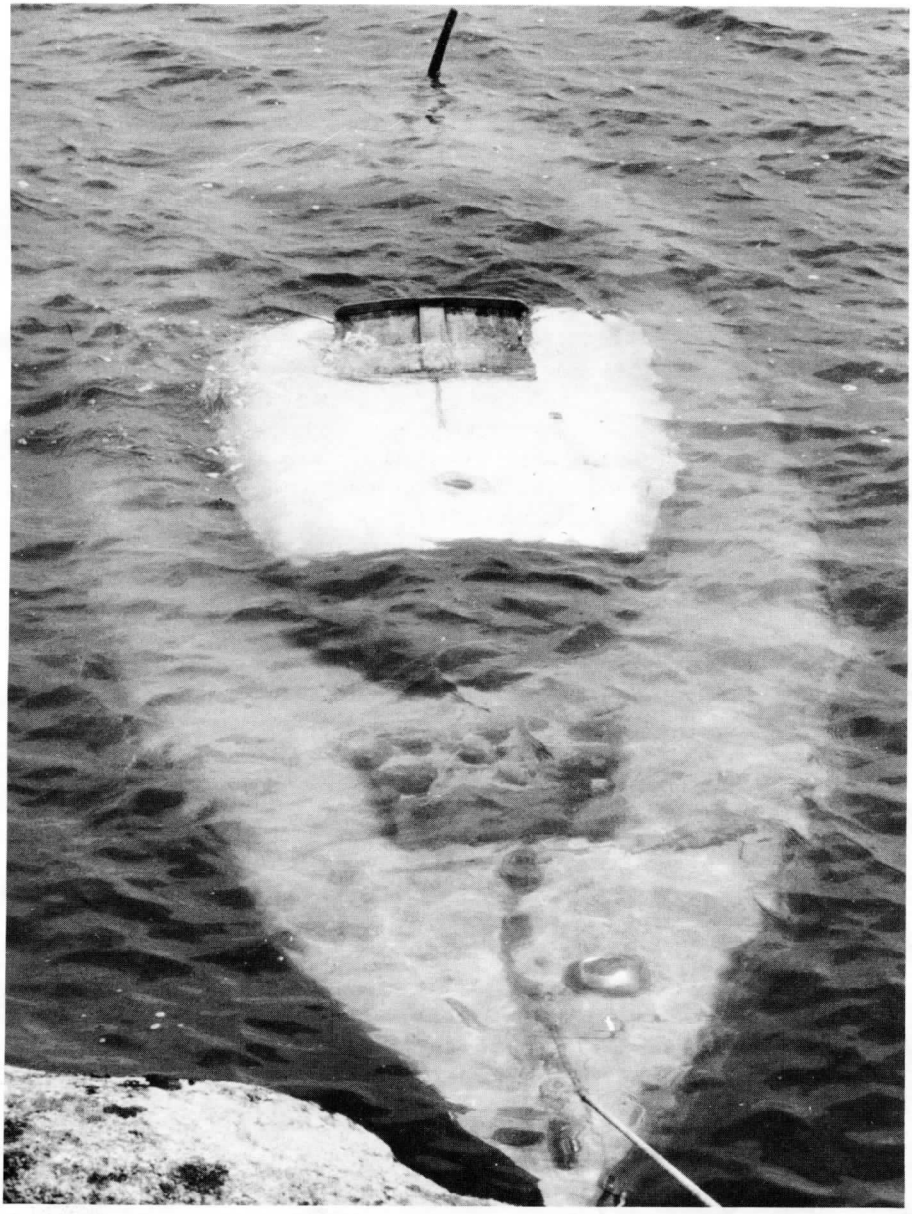
Jag har svårt att se hur detta skall gå till. NepparNytt har utvecklats till en mycket bra och innehållsrik tidning vars like förmodligen inte står att finna i något annat klassförbund. Skulle redaktionen lusläsa allt material skulle naturligtvis någon annan del av arbetet bli lidande, vilket skulle vara mycket tråkigt med tanke på den snurr på arbetet som redaktionen nu har. Det är alltid så att de som uträttar mycket också gör en del fel. De enda som inte gör några fel är de som inte gör något alls.

Ett tack till redaktionen för en utmärkt tidning.

Gustaf Sjöberg"

Hälsningar





TREVLIG SOMMAR !
önskar redaktionen.
Nästa nummer kommer i början av oktober.

Så har du ditt på det torra



– Burke regnställ fungerar. Det är därför jag använder det, säger den australiske America´s Cup-skepparen och flerfaldige världsmästaren Iain Murray.

Burkes jackor och byxor har hållit honom torr och varm under årslånga tester på världshaven, trots att saltet och solen där sliter mycket hårdare på materialet än i våra farvatten.

Du behöver inte vara världsmästare eller oceanseglare för att må gott i ett Burke. Du kan ha ditt på det torra ändå.

Välkommen att slå en signal.

Burke finns i tre modeller: "Super Dry" för dig som veckoslutsseglar, det lite robustare "Southerly" med varm och mjuk byxbak och "Longhaul" med maximal slitstyrka. Alla med hög jollebyxa.

BURKE

BURKE Sweden
Segelshoppen
Råseglarhuset Skeppsholmen
111 49 STOCKHOLM
Tel 08-611 97 07
Fax 08-611 02 15