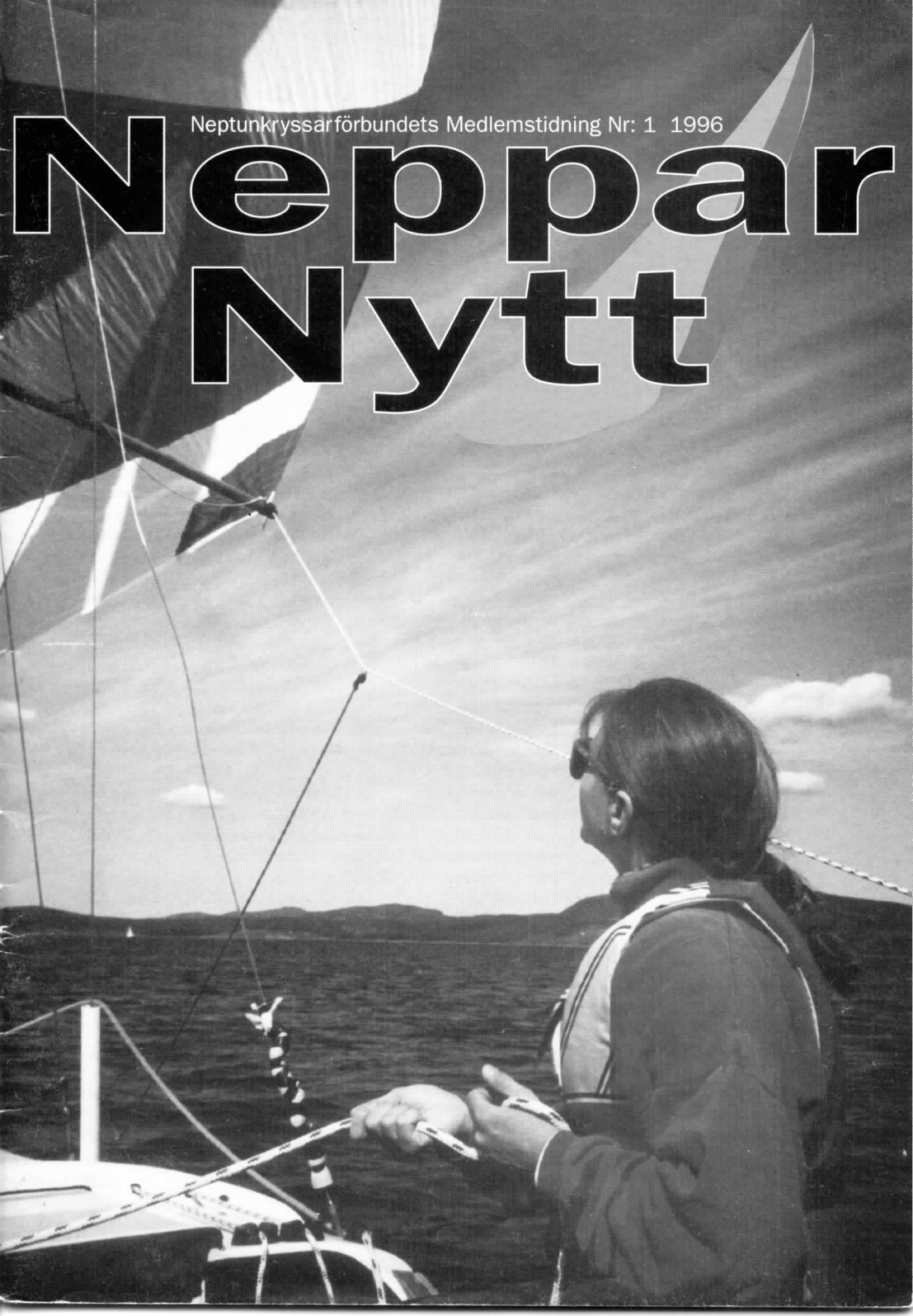
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 1 1996

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE 95/96

Ordf.
Leif Bodinson
Skogsallén 9
132 46 Saltsjö-Boo
08-715 43 71
08-550 18 780 (fax)

Vice ordf.
Marie-Louise Goertz
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna

Sekr.
David Pettersson
Auroragatan 18 B
753 34 Uppsala
018-247 77 79

Kassör
Björn Eklund
Rosenborgsgatan 3 A
852 38 Sundsvall
060-15 19 31 (bost)
060-16 08 39 (arb)
060-17 02 83 (fax)

Ledamot
Gustaf Sjöberg
Box 110 10
800 11 Gävle
08-763 15 70 (arb)
08-591 298 98 (bost)
026-990 91

Suppl.
Ronny Löfqvist
Januarivägen 2 A
863 00 Sundsbruk
060-53 70 71

Suppl.
Nils Berglund
Mastgatan 15
932 02 Örviken
0910-322 40

Tekniska Kommittén
Ordf.
Anders Hjelmblad
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna
08-83 11 58

Led.
Per Geijer
Bergsundsgatan 8 4tr
117 37 Stockholm
08-669 45 43

Led.
Viktor Skoog
Ugglevägen 5
746 35 Bålsta
0171-555 96

Södra flottiljen
Per Geijer
Bergsundsgatan 8 4tr
117 37 Stockholm
08-669 45 43

Sydöstra flottiljen
Richard Jacobsson
Föreningsvägen 30 C
613 00 Oxelösund
0155-322 61

Medelpads flottilj
Lars Lundberg
Hallonstigen 15
854 68 Sundsvall
060-56 90 75

Skellefteå
Nils Berglund
Mastgatan 15
932 02 Örviken
0910-322 40

Bill Lidman
Skidstigen 28
931 51 Skellefteå
0910-377 59

Redaktionen Nepparnytt
Peter Lindström
Bävervägen 46 2tr
161 45 Bromma
08-704 23 53

Johan Öberg
Sturevägen 17
182 74 Stocksund
08-753 15 51

Marie-Louise Goertz
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna
08-83 11 58

Klubbmästare
Kristina Vallgren
Bävervägen 46 3tr
161 45 Bromma
08-704 23 53

PR-ombud
Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
121 34 Enskededalen
08-649 49 07

Fredrik Hjern
Skillinggränd 17
824 31 Hudiksvall
0650-99059

Avgifter 1995/96:	
Medlemsavgift	110 kr
Båtavgift (en per båt)	60 kr
Frivillig avgift	25 kr
Postgironr.	27 08 91-5
Org. nr.	889202-1901

Hej igen!

Dags för ett nytt nummer av Neppar-Nytt. Det här numret kommer -förhoppningsvis - ut lagom till båtmässan "Allt för Sjön" i Stockholm.
I och med att tidningen kommer att spridas utanför den ordinarie läsekretsen vill jag passa på och propagera lite extra för självbyggeri av Neppare.

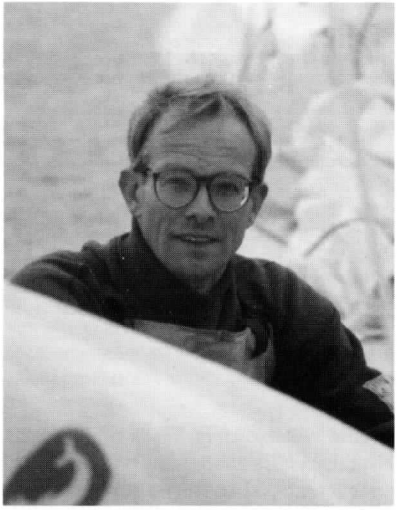
Möjligheterna till detta är just nu extra goda. APC Composit i Luleå tillverkar delar i plastfärdigt skick och monterat till den grad man själv vill.

Förbundets egna formar finns hos Jonas Näslund i Örnsköldsvik där hugade självbyggare själva kan plasta egna båtar under sakkunnig handledning. I Ö-vik har fem Neppare byggts under de sista åren och fler är förhoppningsvis på gång. Kostnaden för de som själva byggt sina båtar och målmedvetet jagat billiga grejer har stannat vid 50.000-70.000 kronor.

Telefonnummer till APC Composit är 0920-506 60 och till Jonas Näslund i Örnsköldsvik 0660-21 15 25. Inne i tidningen kan du läsa mer om det senaste självbygget, S-263.

Nu gäller det inte bara för förbundet att propagera för nya båtar, vi måste också värna om de äldre skönheter som finns i klassen. Jag vill därför påminna om de renoveringsstipendier förbundet instiftade vid årsmötet. För nästa år finns 10.000 kronor avsatta till detta ändamål och tanken är att dessa pengar ska fördelas på två-tre förtjänta renoverare. Mer om detta inne i tidningen.

Till båtmässan ska också den nya videofilmen vara klar. Filmen som kommer att vara ca 12 minuter lång, berättar om Nepparens fördelar och klassens aktiviteter till vackra seglingsbilder. Filmen är inspelad vid SM:et i Skellefteå i somras och i första hand avsedd att visas på båtmässan, vid



klubbträffar etc. Vill du ha en egen kopia finns den att köpa till självkostnadspris, ca 80 kronor inkl. porto. Ett måste för att visa släkt och vänner det fantastiska med att segla Neppe!

Beställning av videon sker via PR-kommittén (Niclas Skärlund). Vill du låna den för att visa i klubben eller i något annat sammanhang kan du också kontakta Niclas eller någon av flottiljerna.

För att hänga med i dagens trender räcker det inte längre med att lanseras per video. Nu är det Internet som gäller! Svenska Seglarförbundet har skaffat en egen hemsida på Internet där man sprider information om verksamheten, evenemang, regler och mycket mera. (Adressen är http://www.ssf.se/.) Här finns också möjlighet för klassförbunden att sprida information om sina aktiviteter.

Vår avsikt är att så fort som möjligt utnyttja den här möjligheten att sprida lite PR, så är du ute och "surfar på nätet" så kolla om vi hunnit lägga in något material.

Med Neppar-film i videobandspelaren och seglingsbilder i datorn ska det väl vara möjligt att hålla ut tills sommaren kommer. Eller?

Segla högt!

Leif

SM-vecka för Neptunkryssare i Hudiksvall 20-28 juli 1996

Varmt välkommen till Glada Hudik och de femtioandra Svenska Mästerskapen för Neptunkryssare 20-28 juli 1996. Hudiksvalls SS fyller 120 år och förutom **Neppar SM** arrangeras också en **Norrlandsregatta** som en del av jubileumsfirandet.

Du som läste NepparNytt nr 4/95 vet att planeringen är i full gång inför sommarens stora Nepparhändelse. Nu tänkte vi berätta lite mer om arrangemangen:

Inbjudan skickas med NepparNytt nr 2/96, som utkommer 27 april. Där finns definitivt program, uppgifter om inkvartering, måltider, deltagaravgifter, hamn, kranlyft och allt annat du behöver veta. Någon bokning av rum etc kan inte ske förrän då. Vi räknar med att kunna erbjuda alla tävlande tak över huvudet till ett rimligt pris.

Tio starter på nio dagar

Som Neppeseglare har du möjlighet att under jubileumsveckan göra inte mindre än **tio** starter med din båt. Med tjuvstarterna blir det säkert ännu fler...Inled med Neptunkryssarpokalen i två delseglingar, fortsätt med sex SM-delseglingar och avsluta med Norrlandsregattans två delseglingar (där tre vandringspriser finns i Nepparklassen). Vid det laget är du väl döv av alla startskott!

Preliminär tidplan för SM-veckan	
20/7	***Ankomst***
21/7	***Neptunkryssarpokalen***
23-25/7	***SM***
27-28/7	***Norrlandsregatta*** *(Neptunkryssare egen klass...)*

Inkvartering

Centrum för tävlingarna blir Saltvik, vår suveräna anläggning ca 12 km öster om centrala Hudiksvall. Under vintern/våren har det gjorts renoveringsarbeten på det stora anrika huset. Inkvartering kommer att erbjudas i större och mindre rum både i "stora huset" och i hus i närheten. Vi kommer att servera frukost, middag och erbjuda lunchpaket till mycket rimliga priser. Via turistbyrån i Hudiksvall finns också möjligheter att ordna inkvartering. Husvagns- och tältuppställningsplats finns bara ca 50 meter från stora huset. Till Saltvik hör en skyddad

hamn där plats för tävlingsbåtarna kommer att beredas plats vid stora bryggan under tävlingsdagarna.

Socialt program

Bortförklaringarnas pub är ett självklart inslag under seglingsdagarna samt välkomstarrangemang, regattamiddag och jubileumsmiddag. Också andra aktiviteter planeras, än så länge hemliga...

Seglingarna

Seglingsområde blir "Flaket", dvs den fjärd som i norr och nordost begränsas av Hornslandet, i väster fastlandet och i söder Agön/Innerstön/Kråkön. Vattnen är relativt skyddade från öppet hav, dessutom finns vid kraftiga vindar och klena seglare möjlighet att segla på ett mer skyddat seglingsområde. Utsegling från Saltvik är endast 1-2 distansminuter.

Nya intentioner har på de senaste åren kommit från Seglarförbundet där man vill komma bort från en fix banlängd och istället bestämma banlängden efter "tid". Man vill också att banorna skall innehålla ökad andel undanvindar och mindre andel kryss. Vårt mål är att genomföra tävlingarna efter dessa intentioner, allt för att få ett bättre tempo, fler "situationer" och roligare segling. Som seglingsdomare har vi engagerat **Tord Elvström**, en av Sveriges mest dugliga på området.

Hudiksvall har anor i Nepparklassen

Neptunkryssare har man seglat länge i Glada Hudik, och fyra gånger tidigare har vi varit värdar för SM (se nedan). Som mest fanns, under storhetstiden på 60- och 70-talet, ett femtontal båtar i staden, och segelsällskapet har genom **Juan Boethius** i **S-117 Bermuda** hemfört två SM-tecken, 1974 med **Hans Hellman** och 1977 med **Michael Persson** vid skoten.

Hudiks Neppeseglare gjorde sig kända genom att satsa på spinnaker tidigt och man lät sy upp ett antal redan 1965-66. Spinnakern officiellt infördes i klassen 1967 och då fick man vackert sy om sina "blåsor" från 35 till 30 m2.... På senare år har antalet Neppare i staden tyvärr minskat dramatiskt, men vi hoppas att SM skall innebära en nytändning. 171 Sladdrack och 117 Bermuda kommer i vart fall till start och deras rorsmän hoppas på konkurrens av fler hemmaseglare i kampen om titeln "Årets Hudiksvallsbo"...

Lite historik om tidigare SM för Neptunkryssare i Hudiksvall

År	*Segrare (Båtnr Rorsman/gast)*		*Antal båtar/Anm*	
1956	*S-173*	*Sten Lindgren/Ragnar Eklund*	*23*	
1962	*S-77*	*Per Eklund/Bo Frimansson*	*21*	
1969	*S-140*	*Nils Virving*/Kaj Häggmark*	*27*	*14 hemmabåtar*
1976	*S-62*	*Nils Berglund*/G Fredriksson*	*21*	*4 plastbåtar-premiär!*

** Fortfarande aktiva i högsta grad och extra välkomna!!)*

KOM IHÅG

Boka in 20-28 juli för SM-veckan i Hudiksvall

Vi strävar efter välarrangerade tävlingar, stort startfält, digert kringarrangemang, rimliga deltagaravgifter och en seglarvecka som blir ett minne för livet!

Inbjudan skickas med NepparNytt nr 2/96 (skickas 27/4).

Om du har frågor ring gärna till någon av oss:
Tomas Persson 0650/96664
Michael Persson 0650/164 52
Fredrik Hjern 0650/990 59

Välkommen
Vi ses i Glada Hudik!

Hudiksvalls SS



eN kVÄLL i gLADA hUDIK

Häromkvällen hade Hudiksvalls SS ett av sina förberedande planeringsmöten inför SM nu till sommaren. Till detta möte blev vi nerbjudna från Sundsvall i den meningen att vi skulle berätta lite om Nepparen som båt samt visa den nepparfilm som just har blivit klar.

Lasse Lundberg och jag satte oss i bilen och åkte ner. Med oss hade vi naturligtvis filmen samt även några overheadbilder som framtagits just för syftet att presentera Nepparen iför en större grupp människor. Det är nu inga "skitbilder" vi talar om, utan i dagens datasamhälle är de naturligtvis framtagna i Freelance eller vad det nu är för program som Leif har använt sig av.

Det kändes som om presentationen och filmen föll i god jord och tanken är att det ska bli fler klubbesök på detta sätt.

Menb den största anledningen till att dessa rader kommer på print är att Lasse och jag blev helt säkra på att vi har ett mycket trevligt SM framför oss. *Organisationen/idéerna och den goda framförhållningen blev vi imponerade av. Om sen alla högtflygande idéer går igenom har vi förresten inte bara ett mycket trevligt SM framför oss utan ett kanon-SM !* Hur som helst så vill vi med dessa små rader påpeka att det finns mer än tusen anledningar att åka till Hudiksvall, men bara en att inte åka. Den anledningen är att man inte seglar Neppare, vilket ju inte lär vara aktuellt för dig som läser denna tidning.

/222-gan



Kassörens sida

Årets medlemsavgifter har i skrivande stund börjat droppa in vilket är glädjande. Trots vår goda ekonomi är det många som frivilligt betalar in de extra 25 kronorna och det kanske behövs! Precis som beslutat på årsmötet för drygt ett år sedan så har vi börjat låta pengarna "rulla". Som Leif tidigare skrivit avser förbundet att premiera båtrenoveringar. Vi är i skrivande stund också ägare till en förnämlig reklamfilm om nepparen. Den kan ses på mässan nu i vår och enligt planerna ska det också gå att köpa kopior av denna film till ett förmånligt pris. Allt för sjön kostar i år en bra slant och vi har eller ska investera i nya reklamprylar och öka lagret i "Nepparshoppen". Allt kostar pengar och de rörliga pengar som vi inte avsatte i långfristigt sparande är snart slut! Men det är det säkert värt!

I min privata tävling "vem som betalar medlemsavgiften först" ställdes jag i år inför problem. Det visade sig nämligen att någon tjuvstartade och betalade avgiften innan inbetalningskorten skickats ut. Tacknämligt naturligtvis men av de som inte var "för tidigt över linjen" återfanns Björn Hägglund, S-258 som segrare. Inget pris finns förutom en tacksamhetens tanke från mig!

Se nu till att om du inte redan har betalat in avgiften, så gör det snarast. Påminnelsebrev är ett extrajobb för mig som blir lättare att hantera för varje avgift som kommer in i tid.

Ytterliggare en liten brasklapp: **Om man är båtägare är det meningen att även en båtavgift ska betalas. Tyvärr har det kommit in några avgifter från båtägare med bara 110:-- Om du känner på dig att du är "skyldig" så komplettera med 60:--.**

/222-Björn



Självbygge i Ö-vik

Idéen till att jag skulle bygga en plastneppare väcktes under SM-ets regattamiddag i Skellefteå. Fram på småtimmarna över en flaska cider eller....., övertygade Jonas Näslund mig om att det var dags att lämna träholken och övergå till en styrénneppare. Det gällde bara att också övertyga min gast (= fru) att det var nu, efter 7 år i en träneppare, bytet skulle ske. När det var fixat var det bara att sätta igång. Inköp av plast, matta m.m, tillverkning av mastbalkar och för-/akterstagsinfästningar. Jonas förberedde bygget efter övernskommelse så att arbetet skulle bli så effektivt som möjligt när vi kom ner.

Jarl Brändström kom från Kalix för att följa med och övervaka bygget. Vi anlände till Ö-vik en fredag afton i september. Snabbt var arbetet igång i Jonas stora "båthus". Under kvällen och natten plastades bägge skrovhalvorna i stort sett klara. På morgonkvisten när Jalle (f.d matteläraré) hade svårt att räkna till 4 insåg vi att det var dags för lite sömn. Under lördagen och söndagen plastades skrovhalvorna ihop, basinredningen och förstärkningarna kom på plats. För- och akterstagsinfästningarna plastades fast och kölen plastades till rätt tjocklek i botten. Första arbetspasset var därmed gjort och nöjda återvände vi hemåt på söndagskvällen.

Två helger senare var det dags igen. Spänningen var stor eftersom Jonas hade dagit henne ur formen. När jag kom ner till Ö-vik stod hon där, vit och fin, och nu såg det ut som en båt. Det var bara att sätta igång med resterande arbete. Per Hellgren dök också upp för att vara med på ett hörn. Plastningen av däcket påbörjades på fredagsaftonen, och medan plastlagren på däcket skulle härda slipades skrovet invändigt och målades delvis. På söndagen kunde vi bryta däcket ur formen och lägga det över skrovet. Därefter borrades alla hål i däcket, som sedan skruvades fast med skrovet. Så var det bara att lasta hela härligheten på släpen och påbörja resan hemåt.

Vid hemkomsten återstod bara att väga in skrov och däck. Det stämde bra, totalt +14 kg över min. vikt. Nu står båten väl övertäckt hemma på gården och väntar på varmare dagar. I garaget har jag påbörjat tillvekningen av durkar, britsar och div. beslag. Under vintern har aluminiummast, köl och beslag inhandlats för att monteras under våren.

Sammanfattningsvis har det varit två trevliga och lärorika helger där styrénångan blandats med många skratt och en hel del arbete. Jag kan rekommendera fler att ta vara på möjligheten att bygga en plastneppare när man får så fin handledning av våra båtbyggarentusiaster Jonas, Jalle och Per.

Vill du veta mer är det bara att slå en signal. 0910-37759

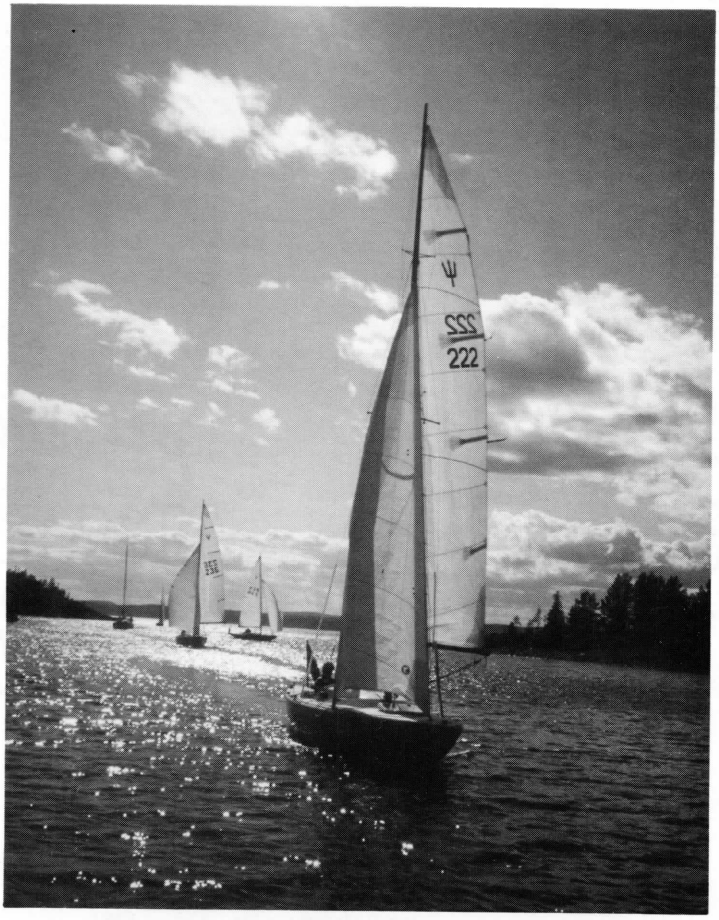
Bill Lidman S-195/S-263

RANKINGLISTA 1995

		SM	Neppar-pokalen	Norra Mästersk	Södra Mästersk	Öppen segling	Segl.nr	Total-poäng
		plac./*poäng*	plac./*poäng*	plac./*poäng*	plac./*poäng*	plac./*poäng*		
1	Saaristu/Månsson	245	1 *39*	1 *34*		1 *6*	(10)	*79*
2	Holmkvist/Westman	246	4 *36*	4 *31*	12 *1*	1 *6*	(14)	*74*
3	Larsson/Hägre	261	2 *38*	6 *29*		1 *5*	(9)	*72*
4	Ekudden/Brennwald	241	5 *35*	3 *32*		3 *4*	(10)	*71*
5	Larsson/Larsson	260	8 *32*	7 *28*	4 *6*	2 *4*	(9)	*70*
6	Eklund/Persson	222	6 *34*	17 *18*	5 (5)	1 *6*	(1)	*67*
7	Hjelmblad/Kling	237	14 *26*	2 *33*	1 *9*	5 *5*	(11)	*67*
8	Eklund/Eklund	240	16 *24*	8 *27*		3 *3*	(15)	*65*
9	Bodinson/Glaas	227	3 *37*	21 *14*	2 *8*	1 *5*	(11)	*64*
10	Skoog/Cederhage	233	9 *31*	9 *26*		1 *5*	(11)	*64*
11	Nygren/Berg	247	11 *29*	5 *30*		3 *4*	(12)	*61*
12	Hjelmblad/Goertz	239	7 *33*	15 *20*	8 *2*	5 *2*	(14)	*61*
13	Lidman/Lidman	195	17 *23*	13 *22*		2 *5*	(8)	*60*
14	Virving/Svanberg	140	10 *30*	23 *12*	3 *7*	1 *6*	(13)	*57*
15	Brännström/Näslund	250	12 *28*	11 *24*		1 *6*	(12)	*55*
16	Lind/Sjökvist	234	15 *25*	10 *25*		7 *1*	(8)	*53*
17	Burman/Burman	255	20 *20*	12 *23*		3 *3*	(1)	*53*
18	Larsson/Larsson	78	19 *21*	19 *16*	8 *2*	2 *5*	(14)	*50*
19	Forsberg/Ulfsparre	213	22 *18*	18 *17*	6 *4*	2 *4*	(15)	*45*
20	Lundberg/Svenning	235	25 *15*	16 *19*		2 *5*	(13)	*40*
21	Burman/Norén	186	24 *16*	14 *21*	10 *1*	3 *4*	(6)	*39*
22	Sjöberg/Kyander+B45	244	13 *27*	29 *6*				*37*
23	Sigurd/Svedemar	229	21 *19*	22 *13*				*33*
24	Lindström/?	26	27 *13*	20 *15*				*32*
25	Dicksdotter/Lidén	254	18 *22*	30 *5*		9 *1*	(8)	*29*
26	Carlsson/Karlsson	173	26 *14*	25 *10*				*27*
27	Berglund/Levin	155	23 *17*	32 *3*				*24*
28	Söderberg/Jonas	230	33 *7*	24 *11*		4 *3*	(13)	*23*
29	Geijer/Eriksson	135	28 *12*	31 *4*	7 *3*	5 *1*	(15)	*22*
30	Sandström/Rönnberg	185	29 *11*	27 *8*	11 *1*	4 *2*	(9)	*19*
31	Ögren/Magnus	168	34 *6*	26 *9*				*19*
32	Åström/Åström	143	32 *8*	28 *7*		4 *3*	(14)	*18*
33	Fromell/Englund	226				7 *1*	(13)	*16*
34	Hellgren/Karin	256	30 *10*		2 *8*	1 *6*	(5)	*14*
35	Carlsson/Lindström	236				4 *3*	(8)	*13*
36	Lindberg/Lindberg	203	31 *9*		6 *4*	1 *6*	(8)	*10*
37	Röös/Rimmö	148	36 *4*	33 *2*				*9*
38	Frimansson/Holmqvist	246				3 *3*	(15)	*9*
39	Wängdahl/Vallgren	231			3 *7*			*7*
40	Fredriksson/Fredriksson	196	35 *5*		7 *3*	2 *4*	(7)	*7*
41	Larsson/Norén	204	37 *3*	34 *1*				*5*
42	Nilsson/Ingesson	187				6 *1*	(13)	*5*
43	Lundström/Lundström	44	38 *2*		11 *1*	4 *3*	(1)	*4*
44	Secher/Lindgren	198				6 *1*	(14)	*3*
45	Östman/Westling	194			10 *1*	5 *1*	(12)	*2*
46	Larsson/?	50			13 *1*	4 *1*	(2)	*2*
47	Carlsson/?	218				6 *1*	(12)	*2*
48	Holst/Röös	148			9 *1*			*1*
49	Carlsson/Lundgren	123			9 *1*			*1*
50	Johansson/?	252	39 *1*		12 *1*			*1*

Öppen segling - nr

1	Septembersseglingen	Sundsvall
2	Gubben Race	Sundsvall
3	Ö-rundan	Sundsvall
4	Rödön runt	Sundsvall
5	DM	Sundsvall
6	Alnö Runt	Sundsvall
7	Klampenköret	Sundsvall
8	Ulvöregattan	Ö-vik
9	Marinbodsregattan	Stockholm
10	Vikingaregattan - DM	Stockholm
11	Segelbåtens Dag	Stockholm
12	Årstavikens Öppna	Stockholm
13	Årskappseglingen	Skellefteå
14	DM	Skellefteå
15	DM	Uppsala





CLASSIC BOAT SHOW
2–10 MARS 96
Allt för sjön
STOCKHOLMSMÄSSAN
ÄLVSJÖ

Båtmässan!
Allt för sjön
STOCKHOLM INTERNATIONAL BOAT SHOW
STOCKHOLMSMÄSSAN • ÄLVSJÖ

Nepparpokalen i Skellefteå 3-4 juli 1995

Definitivt resultat

Ursvikens Segelsällskap

Utskrift: 95-07-04 13.21

				Segling 1		Segling 2			Totalt
Båt nr	Namn	Skeppare	Klubb	Placering	Poäng	Placering	Poäng	Summa	Placering
245		Valter Saaristu	GÖSS	1	0,75	1	0,75	1,5	1
237	Glittra	Thomas Hjelmblad	KTHSS	3	3	2	2	5	2
241	Montana	Erik Ekudden	TÅBK	9	9	3	3	12	3
246	Fri	Gunnar Holmkvist	URSS	8	8	4	4	12	4
247	Nepp	Magnus Nygren	URSS	5	5	8	8	13	5
261	Regina	Jerry Larsson	NHSS	7	7	6	6	13	6
260	Regina Jubileé	Magnus Larsson	NHSS	4	4	10	10	14	7
240	Passepartout	Staffan Eklund	USS	2	2	15	15	17	8
233	Ciina	Viktor Skoog	HÅBS	10	10	7	7	17	9
234	Tant Gul	Anders Lind	SUSS	6	6	16	16	22	10
250	Snövit	Jarl Brännström	LÅSS	13	13	9	9	22	11
255	Pluggen	Michael Burman	URSS	12	12	13	13	25	12
195	Ninni	Bill Lidman	URSS	15	15	11	11	26	13
186	Svalvinge	Hans Burman	URSS	14	14	12	12	26	14
239	Banana Split	Anders Hjelmblad	KTHSS	17	17	14	14	31	15
235	Tingeling	Lars Lundberg	SUSS	21	21	17	17	38	16
222	Belle Amie	Björn Eklund	SUSS	19	19	20	20	39	17
213	Anita	Göran Forsberg	URSS	22	22	18	18	40	18
78	Ci-Ci	Per-Arne Larsson	ESK	18	18	22	22	40	19
26	Hiawatha	Nils-Erik Lindström	ÖSS	16	16	25	25	41	20
227	Blå af Afvund	Leif Bodinsson	SSK	PMS	38	5	5	43	21
229	Nettis	Dag Sigurd	ÅSS	20	20	23	23	43	22
140	Borta med Vinden	Nils Virving	SSK	11	11	DSQ	38	49	23
230	PIPlisa	Håkan Söderberg	ESK	23	23	27	27	50	24
173	Droppen	Anders Carlsson	URSS	28	28	24	24	52	25
168	Sjöfröken	Fredrik Ögren	URSS	29	29	26	26	55	26
185	Calypso	Anton Sandström	URSS	26	26	29	29	55	27
143	Jeansa	Rickard Åström	URSS	27	27	28	28	55	28
244	Elvan	Gustaf Sjöberg	GSS	PMS	38	19	19	57	29
2371	Gråben	Pia Dicksdotter-Westm	ÖSS	DNF	38	21	21	59	30
135	Hojt	Per Geijer	ÅSS	31	31	30	30	61	31
155	Siesta	Nils Berglund	URSS	24	24	DNS	38	62	32
148	Ruter Ess	Oskar Röös	ESK	25	25	DNS	38	63	33
204	Vinjett	Kjell Larsson	BUBS	30	30	DSQ	38	68	34
44	Latjo	Olof Lundström	URSS	DNS	38	DNS	38	76	35
203	Amigo	Dick Lindberg	URSS	DNS	38	DNS	38	76	36
252	Neppar´n	Ulf Johansson	KASS	DNS	38	DNS	38	76	37

Södra Flottiljen

Vårlunch

Vi åker ut till Sandhamn med Waxholmsbolaget söndagen den 31/3. Båten avgår från Stavsnäs kl. 10.35 och går hem från Sandhamn kl. 15.10.

Vårmöte

Vårmötet hålls den 23/4 i ÅSSs lokaler kl 19.00 Det ges som vanligt möjlighet att mäta in segel.

Stockholmscupen 1996

Följander seglingar ingår i Stockholmscupen 1996:

Lidingö Runt	11/5
Slandöregattan	1-2/6
Vikingaregattan med DM	15-16/6
Riddarfjärdsregatttan-SBD	7-8/9
ÅSS Öppna segling	14-15/9
SSS Höstseglingar	21-22/9

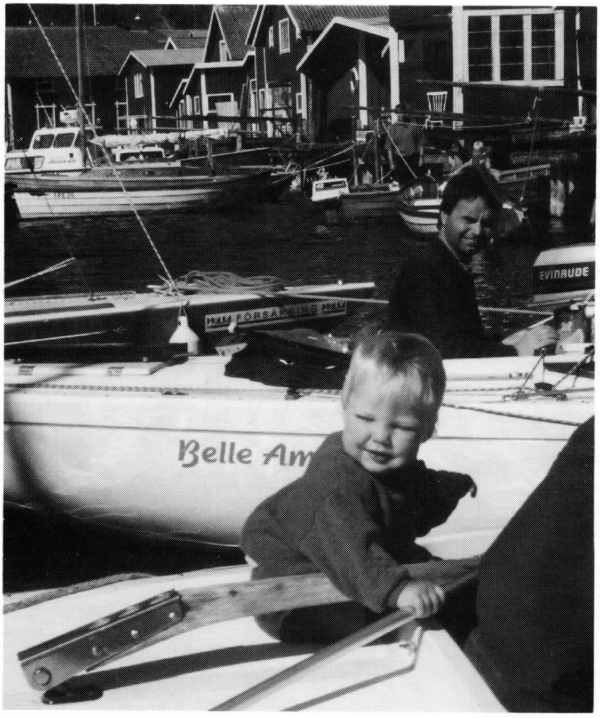
Seglingshelg

Helgen den 25-27/5 anordnar Södra flottiljen en seglingshelg på Björkfjärden. Vi delar upp båtarna i två grupper, en grupp för de som redan är inne i kappseglingscirkusen och en grupp för de som vill ha mer grundläggande tips hur man får sin båt att gå bättre både på och utanför banan.

Eskader

Någon form av gemensam segling till SM i Hudiksvall planeras. Mer information kommer i nästa Neppar Nytt.

Hälsningar Styrelsen



OSTKUST-CUPEN 1996

Grundtanken med Ostkustcupen är att uppmuntra deltagande i kappseglingar på andra orter. På så sätt hjälps vi åt att öka startfälten i Nepparklassen, samtidigt som vi stärker gemenskapen i klassen.

Jag är övertygad om att den som provat på att tävla på någon annan ort än hemmavid har många positiva erfarenheter av detta.

Poängen i Ostkustcupen är personliga och rorsman och gast räknas lika. Det gör att det inte är någon skillnad på att styra eller gasta, det går också lika bra att segla på någon annans båt som att segla sin egen.

Av de totalt åtta seglingarna som ingår i cupen räknas högst fyra.

Finessen är givetvis att det inte är nödvändigt att ut och traila med båten, utan att det räcker att packa seglartrunken och hoppa på någon båt där det saknas rorsman eller gast.

Ett utmärkt exempel på att det här fungerar och är till nytta för klassen är förra säsongens Höstrasta i Stockholm, där fler båtar ställde upp utifrån än det kom hemmabåtar.

Så börja planera seglingssäsongen redan nu, de här seglingarna ingår i Ostkustcupen 1996:

Vikingaregattan, DM	Stockholm
Höstrasta	Stockholm
DM	Uppsala
Ekolnregattan	Uppsala
DM	Sundsvall
Vindhemsregattan	Sundsvall
Årskappseglingen	Skellefteå
DM	Skellefteå

Datum och övrig information återkommer vi med i nästa NN.

S-227 Leif

Regler för Neptunkryssarförbundets renoveringsstipendier:

- Stipendium kan endast delas ut till medlem i förbundet.
- Stipendier kan delas ut till den som genom renovering räddat en Neptunkryssare i trä från förgängelse eller genom en extraordinär insats förbättrat skicket på en sådan. Vanligt underhållsarbete ska inte belönas.
- Renoveringsarbetet ska vara dokumenterat i ord och bild och ha en sådan form att det är lämpligt för publicering i Neppar-Nytt. En förutsättning är följaktligen att den sökande ger tillstånd till publicering i Neppar-Nytt.
- Styrelsen beslutar om utdelning inom den ekonomiska ram årsmötet beslutat om.
- Styrelsen bör sträva efter att stipendierna sprids, målsättningen bör vara att 2-3 stipendier delas ut varje år.
- Styrelsen har även rätt att besluta att inte dela ut hela, eller del av, stipendiesumman.
- Arbetet bör inte ha utförts tidigare än tre år före ansökan.
- Samma arbetsinsats kan inte belönas flera gånger. Inget hindrar dock att stipendium delas ut flera gånger till arbete på samma båt.
- Stipendiaterna presenteras på årsmötet.
- Sista ansökningsdag är 1 oktober.
- Ansökan ska innehålla en uppskattning av nedlagd arbetstid och materialkostnad.



ZULU

I am sitting in the forecabin of a wooden pilot schooner, designed in 1923, anchored in Laguna Grande, Gulf of Cariaco, off the coast of Venezuela. The date is december 18, 1995 and I am remising about my long history in and around wooden sailboats...Which began in Bristol, Rhode Island, sailing capital of the United States, where I spent much of my time as a boy. I do know a good wooden boat when I see it, though only as an adult, living far from Bristol on Lago Maggiore, the second largest Italian lake, situated on the Italian/Swiss border, did I buy my first wooden boat.

There it was, a little beauty, in the harbour of Luino, a six meter day sailor, a Hansa Jolly designed by Rasmussen in (circa) 1926, to sail with his son from Germany to Sweden, so goes the story. After sailing on the lake for a few years in this sturdy little jolly, I suggested to another wooden boat "appossionato" that a "regatta" of old boats occur. In fact, on august 15, 1990, the first annual regatta of epoch boats did occur in the "strait" off the ancient village of Cannobio, where a constant afternoon wind blow above 20 knots blows down from Switzerland.

it was at this regatta that I first saw Zulu. There were only five boats, two of which, a very fast Dragon, and Zulu, swept across the finish line far ahead of Lippa, my jolly. Anchored off the beach after the race, Zulu was too striking to resist swimming out to see. Her owner, Rune Johansson, laughed off my offer to buy her by asking twelve times what I would eventually pay for her. In other words, she wasn´t for sale. I raced two more August regattas against her until in late 1992, I heard through one of Rune´s crew members that he was leaving town and that Zulu was for sale. So I bought her.

The early excitement of owning her was followed by the trouble of finding someone who really knows wooden boats. I have made a lot of mistakes, and I learned by my errors. She is once again in the boatyard, needing work on a leaking keel, which had taken very heavy lateral force during three days of heavy weather racing in August. Nevertheless, I still have an uncontrollable desire to possess Zulu, this old noble Neptunkryssare.

The known history of Zulu goes like this. One of the founders and first president of the Neptunkryssarförbundet, Birger Pettersson, had Zulu built in 1941 at the Norrtalje Batvarv by K. Johansson, as Neptunkryssare nr: 13, as stated on the matningsbrev. Björn Eklund, treasurer of the klubbens tells me that at a much later date she took the name Lill, and at some time lost her keel and sunk, so goes the rumour. More than this was unknown as Zulu disappeared. But she did not die!

By the early 1980´s Zulu needed help. Here the lost trail of her story is rediscovered by Rune Johansson. Two unknown carpenters rebuild, at least in part, Zulu, as their "gesallbrev". In 1987, Rune, who is taking a sailing course in the waters off the small waters off the small village of Ljungskile, near Gothenburg, sees Zulu at anchor. She


S-13



is for sale. "That boat is a dream, just imagine owning that boat and sailing her whenever you want," Rune and his friend say. So Rune bought her from Kjell Johansson. Trusting Kjell that Zulu was in good condition, Rune then shipped her by lorry in the spring of 1988 with no a little difficulty to Lago Maggiore, where Rune was living.

When I bought her from Rune, Zulu, now named Elisabeth for Rune´s wife´s name, needed a lot of work. And I know nothing about rebuilding boats. Zulu had broken from her buoy on the lake and blown onto the chore by one of the fast rising 30-40 knot winds that come down unexpectedly from the high Alps in minutes, blow fore one to two hours, and then die off. She split sixteen rips and probably at that time did the damage to the keel which I must now deal with. Her deck canvas and some deck planks were rotting out. She needed a complete interior stripping down, sanding, and revarnishing. She was shipping ten centimetre's of water, which never rose, however beyond that level. Otherwise, all her apars seemed original and in good condition.

Not knowing any better, I broke the first rule of rebuilding an old boat. Instead of simply replacing the deck canvas I accepted the suggestion of the boatyard and placed thin teak deck over the original Swedish pine deck planks. At the time it seemed like a good way to avoid painting the deck plus fancyfying the boat. I have since been assures by an experienced boat builder that the water invariably build up between the veneer of teak and the main deck and that I should have stayed with simple untreated cotton duck canvas laid over a white lead paste. I suppose I will eventually have to strip off the teak and return to canvas.

I did resist the suggestion that on our lake a bigger main sail would speed up the boat, requiring a longer boom. The new sails **are** the traditional original size, though in nylon, not cotton. I am tempted to have old style natural fibre sails. When it comes to power, I decided to experiment with solar energy. So I installed two twelve volt solar panels that attach to the spinnaker pole track. The charge is collected by two twelve volt batteries that sit in front of the mast, to feed a 24 volt pump, interior and running light, and a one horse power electric outboard motor. I had decided against installing an inboard motor after hearing various horror stories about water leaking into old wooden boats where the shaft of the propeller passes through the hold. In retrospect, certain as I am that the boat originally had no current, designed as it was a racing sloop, I would not install any.

To finish up this little story I can say a twenty square meter Neptunkryssare is a perfect sailing boat for the unpredictable heavy winds of an alpine lake like Lago Maggiore. In Zulu I can sail in the conditions probably quite natural for the "Scharren" while all the other boats on the lake are racing for port and cover.

/Richard Wolf Nathan

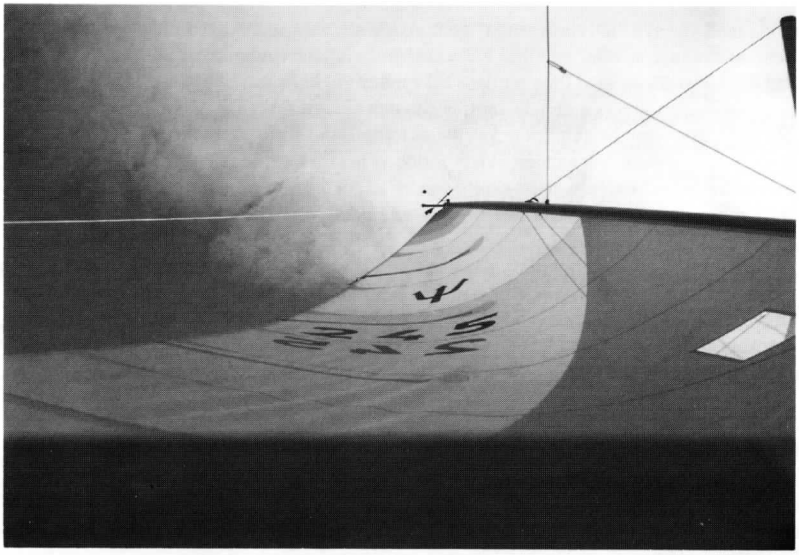
NEPPARTRIM

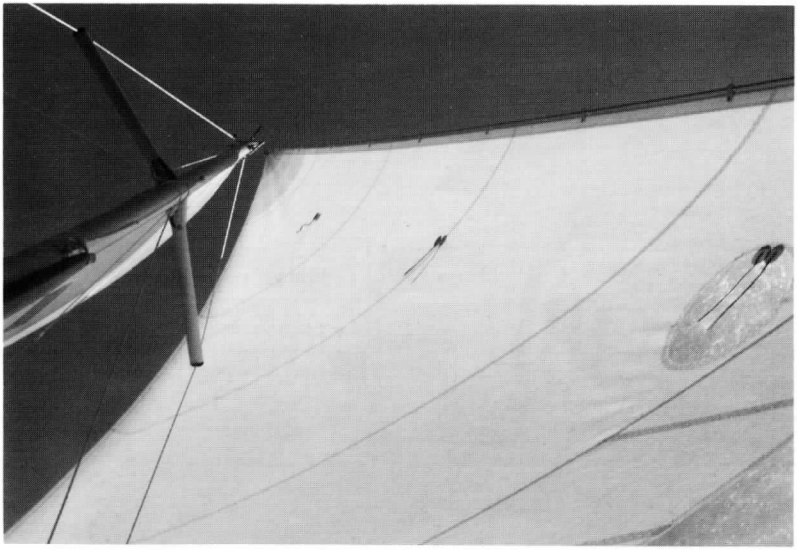
Följande är en kort beskrivning av hur vi trimmade vår Neptunkryssare säsongen -95.
Båten var utrustad med en ny aluminiumrigg från Proctor och segel från Rebellsegel.
Vidare hade vi utrustat båten med nya vantinfästningar som ligger på samma tvärskeppslinje som masten samt bytt backstagssträckningen för att få dessa så lättrimmade som möjligt.

Riggtrim:
Vår mastlutning var i stort sett "normal Nepparlutning" (jag har inget exakt mått men ca 1 m mätt längs bommen med lod i storfallet). I praktiken bestämdes mastlutningen av att genuan skulle ligga snyggt/tätt mot fördäcket och av att vi inte skulle skota in skothornet i blocket förrän i riktig hårdvind.
Med våra nya vantinfästningar kunde vi nu sträcka upp över och undervanten ordentligt för att få bättre kontroll på masten men fortfarande ha kvar möjligheten att räta upp/fälla fram masten på undanvindarna. Vi började med att dra åt övervanten så att riggen stod stadigt i sidled.
Egentligen ville vi sträcka övervanten så mycket att lä övervant inte slackade under segling men detta gick dock inte att uppnå eftersom skrovet var för mjukt. (Vi kommer att prova om det kan bli bättre med en maststötta under däck.) Undervantens sträckning bestäms sedan av vilken mastböj man vill ha i sidled. Vi försökte skruva till dem så att masten var så rak som möjligt vid kryss i ca 5 m/s. Det innebar att masten i hårdvind böjde av åt lä upptill och att i lättvind föll masten åt lä någon centimeter vid spridarna. Båda dessa effekter anser vi vara gynnsamma

Storsegel:
Vi strävade, i lätt och mellanvind, efter att ha det plant nedtill, bukigt upptill samt buken mitt i seglet. Segelmakaren står ju för grundformen, som visade sig stämma bra överens med vår uppfattning samt mastens styvhet, varför inga stora trimningsåtgärder behövdes.
I lätt och mellanvind skotade vi bommen nästan mitt i båten (bomnocken högst 1 dm åt lä). Akterstaget och cunningham var lösa. Twisten (hur högt i lovart travaren skall dras och hur hårt det skall skotas) bestämdes av översta telltailsen i akterliket. Den skall ha en liten tendens att vilja vika framåt bakom seglet. Bomuthalet var draget så att det nästan började bildas veck parallellt med bommen.
När vinden ökade såpass att krängningen började bli för stor drog vi i akterstaget för att plana ut toppen. Vi följde efter med skotet tills twisten var lagom (telltailsen pekade rätt igen). Detta måste göras tills krängning och balans känns riktiga. I hårdare vindar måste seglet få twista mer (man har inte längre någon hjälp av telltailsen utan twisten bestäms av krängning och balans). Vi behöll travaren länge i lovart (så att bommen var strax i lä om mitten). Bara i riktig hårdvind och i byar släppte vi ner travaren åt lä. Vi drog nu också ut bomuthalet max samt cunningham såpass att rynkorna mot mastliket försvann.
Backstagen skall ju rent teoretiskt inte påverka storseglet om vanten är ordentligt åtsatta men det visade sig att att storseglets akterlik tappade formen nedtill (det blev ett veck framför nedersta lattan) om backstaget var för löst. Vi begrep aldrig riktigt hur detta hängde ihop men det visade sig att den backstagssträckning som behövdes för att storseglet skulle stå snyggt också stämde bra med våra önskemål om genuans form.

Genua:
Vi använde bara en genua trots att klassregeln tillåter 2 st. Anledningen var att vi var mycket





nöjda med vår nya "lättvindsgenua" som visade sig vara snabb även i hårdvind.
Genuan strävade vi efter att alltid hålla kraftfull i lättare vindar, dvs. bukig med löst ansatta backstag samt löst förlik med liten tendens till rynkor vid hakarna. Skotpunkten var något framflyttad så att underliket precis nuddade vantfästena och att akterliket låg någon centimeter utanför spridarna. Skotpunkten bestämdes också av att telltailsen i förliket skulle uppföra sig så lika som möjligt vid lovning. När vinden ökade följde vi hela tiden efter med backstagssträckningen så att genuan inte blev bukigare, helst skulle den bli något planare. Man blir då också tvungen att justera förliket och skotpunkten samt naturligtvis hela tiden följa efter med skotet så att avståndet till spridaren hålls konstant.
I mellanvind skotade vi rätt hårt, akterliket precis utanför spridaren och med en tydlig vikning av underliket runt vantfästet. Förliket sträckte vi nu så att inga rynkor syntes.
I riktig hårdvind var det bara att ta hem "maximalt i allt". Backstaget sträcktes maximalt. Förliket sträcktes så att buken hölls framåt i seglet. Skotet och skotpunkten justerades så att underliket var max sträckt och att akterliket fortfarande låg inom några centimer från spridaren.

Spinnakern, undanvind:
På undanvind är det viktigt att fälla fram masten. Den kan faktiskt få luta lite framåt. Ett problem är att i skvalpig lättvind räcker inte vindtrycket till för att hålla masten i detta läge. Någon enkel lösning på det problemet hade vi inte. Funderingar pågår om det är värt att göra förstaget justerbart. Tills vidare får gasten luta sig mot masten på lätta undanvindar.
På lättvindsslörar och på länsar i lätt- och mellanvind rullade vi alltid ihop genuan för att spinnakern skulle dra effektivare. En bra teknik att göra detta är att ta ett stadigt tag mitt på underliket, sträcka det nedåt och börja rulla vinkelrät mot underliket. Rullen hålls sedan ihop med en gummistropp.
För övrigt gäller "vanliga" regler för spinnakertrimning.
Det som egentligen är viktigast i Neppare på undanvind är att ha en bra teknik ombord. Spinnakersättningar, gippar och nedtagningar kan bli väldigt utslagsgivande eftersom man bara är två.

Stockholm 95-11-29
Valter Saaristu

Annonser Annonser Annonser

Neppare S-228 Säljes
Byggd 1976 på Salsåker. Bra skick, många segel bl.a ny stor-94. Sittbrunnskapell, 4 hk Yamaha -87, stålvagga samt i övrigt rikligt utrustad. Kappseglad till 1986 därefer semesterseglad. Sjösättning ingår i priset (prel 1 maj). Pris 57.000:-
Ring Boel Söderberg 08-91 65 63 fr.o.m 1 mars 08-92 81 12 kväll.

Genua Säljes
Delfinsegel -94. Bra skick. Pris 3.500:-
Ring Leif, 08-715 43 71 (hem) eller 08-550 225 06 (arb).

Neppare S-240 Säljes
Snabb plastneppare bl.a vunnit nepparpokalen 4 gånger under 90-talet. Biltrailer ingår om så önskas, motor, rikligt med segel, kompl. semesterutrustad med sittbrunnskapell. Välj själv hur mycket utrustning som ska ingå. Pris från 42.000:-
Ring Staffan eller Simon 018-32 14 44.

Segel säljes
Spinnaker och genua från Gransegel -94 mycket lite seglade. Diverse beslag, block, skotskenor, travare etc. Ring Anders eller Marie-Louise 08-83 11 58 kväll, 08-663 18 60 dag (M-L).

Andersenwinschar eller liknande köpes.
Ring Jonas Hultberg, 08-510 506 66 hem.

Neppare S-273 Droppen Säljes
Byggd 1952 nyrenoverad. Komplett kappseglingsutrustad med vagn och vagga i ett, motor 3,9 hk, rikligt utrustad med segel och kapell. Pris 20.000:-
Ring Anders Carlsson 0910-650 34 arb. 0910-535 41 hem efter 20.00.

Neppare S-66 Amiraya Säljes
Byggd 1944 av Linus Jansson, Östhammars Båtvarv. Målat furuskrov, mahogny-överbyggnad I GOTT SKICK! Semsterutrustad. Stålvagga ingår. Prisidé 20.000:- Ring John Blomqvist 08-658 46 31 eller 08-642 10 02.



REBELLSEGEL

SM - vinnaren !

Rebellsegel toppar de flesta entypsklassers resultatlistor. Det gäller även i Nepparklassen, där Valter Saaristu vann 95-års SM med Rebellsegel.
Nepparseglen följer vår entypsfilosofi, som innebär att skapa lättrimmade och okomplicerade segel, med ett brett vindregister.
Flera VM - guld de senaste åren i entyp bevisar filosofins duglighet.
Du behöver varken vara aerodynamiker eller segelmakare för att vara snabbast.

Storsegel: Modell SM-1, polykote-topp för maximal formstyvhet. Bukig topp för mellanvind men lätt att twista i lättvind pga förtwist i designen. Med akterstaget kan du få seglet så plant du vill. Storen har både siktruta och spaltruta.

Genua: Modell SG-2, polykoteduk för maximal styrka i förhållande till vikten. Genuan är avsedd för att klara alla vindförhållanden, och därmed behöver du endast använda en genua. Med radiell topp och skothorn får du ett stabilt segel även i hårdvind. Genuan är försedd med siktruta.

Spinnaker: Modell S-1, Crosscutskärning för maximalt utnyttjande av projicerad yta. Detta är speciellt effektivt vid länsbogar. Resultatet är att du ofta kan segla lägre kurs med bibehållen fart.

Hammarby Fabriksväg 13, Box 92110, 120 07 Stockholm. Tel 08-641 00 75. Fax 08-641 78 30.
Kontrabasgatan 7, Box 189, 421 22 Västra Frölunda. Tel 031-45 66 33. Fax 031-45 64 33.