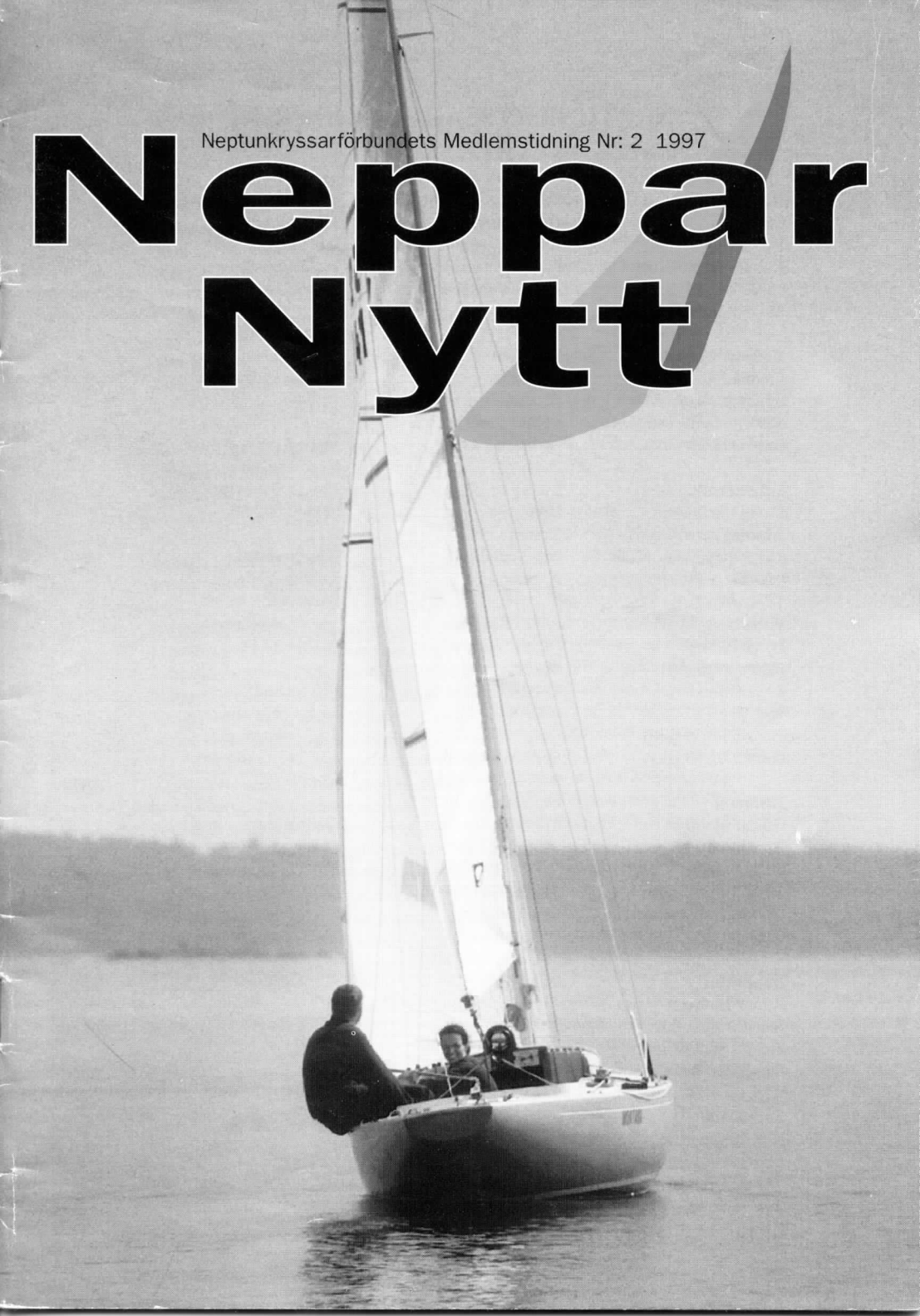
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 2 1997

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE 96/97

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

Vice ordförande
Fredrik Hjern
Skillingsgränd 17 nb
824 43 Hudiksvall
0650-990 59

Sekreterare
David Pettersson
Auroragatan 16 A
753 34 Uppsala
018-24 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

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

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

Tekniska Kommittén
Ordförande
Anders Hjelmblad
Kvarnåsvägen 36
184 38 Åkersberga
08-540 642 56

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

Ledamot
Viktor Skoog
Skeppsv. 9 O
746 31 Bålsta
0171-564 74

Södra flottiljen
Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
121 34 Enskededalen
08-649 49 07

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
Johan Öberg
Sturevägen 17
182 73 Stocksund
08-753 15 51

Lotta Brennwald
Fjärilsvägen 23
184 38 Åkersberga
08-540 623 50

Marie-Louise Goertz
Kvarnåsv. 36
184 51 Österskär
08-540 642 56

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
0650-990 59

Avgifter 1996/97:	
Medlemsavgift	**110 kr**
Båtavgift (en per båt)	**60 kr**
Frivillig avgift	**25 kr**
Postgironummer	**27 08 91-5**
Organisationsnummer	**889202-1901**

ORDFÖRANDENS SIDA

Hej!

En ny seglingssäsong tar sin början med mängder av möjligheter till segling - såväl i form av tur- och semestersegling som i ett antal olika kappseglingsevenemang.

Men först lite historia. Bygget av S-264 under mässdagarna gick galant. Den förnämliga placeringen av montern som vi fått av mässledningen i kombination med den nya idén att aktivt arbeta under mässan fick många besökare att ta stegen uppför trappan och titta närmare på båten. Gensvaret var betydligt större än tidigare när vi deltagit med en färdig båt med en prislapp runt 200.000 kronor.

Nu kunde vi visa att med måttlig arbetsinsats (100-200 timmar) kan man bygga klar en plastfärdig båt för ca 100.000 kronor! Arbetstempot under veckan var måttlig, ändå återstod endast en del finputs efter mässveckan.

Tyvärr fick vi inte en något större antal bud på båten. Det högsta budet var dock fullt acceptabelt för förbundet. Ny, lycklig ägare till neptunkryssare S-264 är Peter Melander, Drottningholm utanför Stockholm. Vi hälsar Peter välkommen i förbundet och önskar honom lycka till i det kommande nepparseglandet!

Från förbundet är vi naturligtvis skyldiga Jalle Brändström från Luleå ett mycket stort tack för den insats han gjort för mässbåten. Utan honom hade inte den idén varit möjlig att förverkliga. Många andra av medlemmarna har också bidragit på olika håll i projektet, i allt i från materialanskaffning, transporter, deltagande på mässan, kontakter med massmedia etc. Det är omöjligt att här nämna alla, jag vill dock ändå speciellt tacka Björn och Ronny i Sundsvall samt Jalles kompis Lasse Rudström för den insats de har gjort.

Till sist även ett tack till våra leverantörer som i lite olika grad sponsrat bygget; APC Composit, Doyle/Delfinsegel, Hjertmans, Benns och Ställningsbyggarna i Sundsvall.

Dags att blicka framåt. Jag tror att kappseglingssäsongen kan bli intensiv, framförallt för den som är intresserad av att ut och åka lite.

SM-seglingarna och seglingarna om Nepparpokalen i Nynäshamn hoppas jag kan locka många, såväl från Stockholmsregionen som från andra orter. Det finns många runt i kring Stockholm som av och till varit med på lokala seglingar men ännu inte upplevt en SM-vecka. Nu är det dags att ta chansen, glöm inte heller förbundets erbjudande att vi bjuder alla nya deltagare på halva startavgiften.

Före SM:et går KSSS jubileums-seglingar i Sandhamn. Vi räknar med nepparseglingar 17-18/7 följda av en gemensam eskader ner till Nynäshamn på två-tre dagar. Mer om detta inne i tidningen.

Genom det nya intresset för klassen i Hudiksvall, tror jag också på ett utbyte mellan Sundsvall och Hudik vilket bör ge stora startfält på deras lokala seglingar. Detta borde ju även höja intresset från övriga att åka till Hudik eller Sundsvall för att kappsegla.

Vi ses i sommar!

Leif

Sidan 4 - Redaktionens sida

Omslagsbilden tagen av: Niclas Skärlund

Nästa nummer utkommer:	Oktober 97	Nästa manusstopp:	97 09 15
Upplaga:	300	Medlemsantal:	268

Annonspriser:	1/1 sida	900,-
	1/2 sida	600,-
	¼ sida	400,-
	1/8 sida	300,-
	Baksidan	1000,-

Skicka annonser och annat redaktionellt material till: Johan Öberg, Sturevägen 17,
S-182 73 Stocksund
Telefon: 08 - 753 15 51
E-mail: johan.oberg@sab.siemens.se

Skvaller och annat...

Från Ö-vik:
Amatörformarna är eventuellt på väg till Luleå och APC-Composit för inomhusförvaring, hälsar Jonas.

Från Uppsala:
Grabbarna på Coquette -180, se förra numret för renoverings-info, fortsätter att helrenovera, rapporterar David Pettersson. Nytt plywood-däck med utfräst plats för 3 mm mahognyfanér på skarndäck, mittfiskar och livträ. Tanken är att "måla" nåtat oregonpine-däck, modell Lille-Flu -200. Det blir väldigt snyggt med infällda luckor när det blir färdigt.

Vidare berättar David om ett stormigt äventyr härom veckan. Brodern Christoffer var nere på varvet och fixade under båten. Helt plötsligt dånar det i alla båt-pressar och båten börjar röra på sig. Christoffer kastar sig ur skjulet och beskådar hur en tromb på 35-40 m/sek passerar och fäller flera båtar samt raserar neppens ställning. Båten blev tryckt förbi ena stöttan, men balanserade fortfarande på kölen. Endast små skador på båten rapporteras, men båtställningen blev bara kaffeved. Så nu får de lacka båten under bar himmel, hur nu det skall gå till...

Gustav Holst (148) har tillsammans med flickvännen deltagit i studentseglingar i Frankrike.

Från Hudiksvall:
Frippe har förlovat sig med Laila. Grattis önskar redaktionen!

Från Sundsvall:
Flottiljen har köpt 143 som klubb-båt att låna. Christer Östman helrenoverar Flax - 194. Tomas Sundholm är nu ensam ägare av 206 och har dessutom fått ytterligare tillökning i familen - en hundvalp! Allt rapporterat via Björn.

De viktigaste seglingarna i Sundsvallsområdet

31/5--1/6	**Juniregattan**	Sundsvalls Segelsällskap. Seglas inne i inre hamnen som ett "tune up-race" inför JSM. (Träning för seglingsnämnden)
7/6	**Alnön Runt**	Klassiker!!!!! Fest på kvällen för dom som orkar.
14--15/6	**Klingerfjärden Race**	Söråker. En underskattad tävling på bana. Kortare seglingar på lördagen och en längre på söndagen. En av årets bästa seglingar!

Mitten av Juli kommer sen Ulvöregattan. Egentligen inte Sundsvallsområdet men jag vill ändå nämna den. Vi har nu varit klass där i flera år och Ö-vik har en egen liten Nepparflotta. Nu siktar vi på klass igen och med besökande från Sundsvall (Skellefteå?) i alla fall och med alla Ö-viksbåtar på linjen. Kanske blir det även DM för regionen. Se dock nedan

9--10/8	**Vindhemsregattan**	Sundsvalls Segelsällskap. Bansegling ingår i ostkustkupen. Lämplig att stanna till vid på väg hem från SM! Fest på kvällen igen (Eller hur Bill?) Vi hoppas på många gäster.
6--7/9	**Septemberseglingen**	Sundsvalls Segelsällskap. Bankappsegling inne på inre fjärden. Höst, kallt, publik, propaganda. jag fattar inte varför jag sitter och fryser där varje år men i år blir det sol och brittsommar! Många båtar= Stort reklamvärde för våran klass. Får vi besök utifrån? I fjol lovade Lundbergs att vi skulle ha surströmmingsfest hos dom! Blir det så i år?

Därefter återstår ett antal LYS-seglingar runt kobbar och skär. Är ni nyfikna på någon av dessa så ring mig. I skrivande stund har jag inga exakta datum men hela september är fulltecknad. Den bästa är **"Gubben Race".** Då får man ärtsoppa och punch efteråt i Alnö Båtklubbs stuga!

Oktober· Med en fingerfärdighet som en elefant har Mellannorrlands seglarförbund lagt vårat DM i början av oktober. Vi håller i skrivande stund på att försöka få det flyttat till Ulvöregattan och vi ställer vårat hopp till Håkan Enerud. I annat fall kan vi bara konstatera att klassegling blir ytterligt styvmoderligt behandlat i Mellannorrland. Träbåtar kan nämligen inte ligga i vattnet i oktober vilket kapar våra klass en del och vi är största klassen i regionen. Dessutom: vem vill ligga och frysa häcken av sig i oktober?. Jag tror att det är ett sätt att få bort bankappsegling. Vi bevisar motsatsen genom att alla plastbåtar ställer upp! Om inte trälådorna kan så kanske det finns någon plastbåt att låna?

222-Björn

NYNÄSHAMNS SEGELSÄLLSKAP INBJUDER TILL NEPTUNKRYSSARPOKALEN OCH SVENSKT MÄSTERSKAP FÖR NEPTUNKRYSSARE 22 - 26 juli 1997

Regler
Mästerskapen genomföres i enlighet med:
Kappseglingsreglerna (KSR) 1997-2000.
Skandinaviska och Svenska Seglarförbundens föreskrifter.
Standardseglingsföreskrifterna enl. KSR App. S1 och seglingsföreskrifter för mästerskapet.
Klassreglerna för Neptunkryssare.

Reklam
Reklam tillåts enligt KSR App. G kategori B. Båtarna skall föra tävlingssponsors reklam i förskepp och/eller på akterstag när båt kappseglar. Tävlingssponsor är ännu ej utsedd.

Villkor för deltagande
Båtarna skall vara ansvarsförsäkrade och ha giltigt mätbrev.
Hela besättningen skall vara medlemmar i en till SSF ansluten klubb och vara svenska medborgare eller stadigvarande bosatta i Sverige sedan minst 2 år.
En tävlande ska inte ha fått sin ISAF-behörighet upphävd.

Registrering
Registrering för Neptunkryssarpokalen ska göras på regattaexpeditionen senast kl 1300 tisdagen den 22 juli, och för SM senast kl 09.00 onsdagen den 23 juli.
Samtidigt erhålles seglingsföreskrifterna.

Poängberäkning
I Neptunkryssarpokalen gäller lågpoängsystemet enl. KSR, App. A 2.
Två kappseglingar är planerade och en skall genomföras för att tävlingen skall räknas.
Samtliga seglingar räknas.

I SM gäller lågpoängsystemet enl. KSR App. A 2.
Åtta seglingar är planerade av vilka tre ska fullföljas för att tävlingen ska räknas som mästerskap. Vid tre eller färre seglingar räknas samtliga.

Banområde och bantyp
Seglingarna genomförs söder om Yttre Gården alt. på Gårdsfjärden på kryss-länsbana med målgång på kryssen.

Anmälan
Anmälan sker genom insättande av 200:- för Neptunkryssarpokalen resp. 800:- för SM på PG 14 44 56-1 samt insändande av bifogat formulär senast den **16 juni** till Nynäshamns Segelsällskap, Box 35, 149 21 Nynäshamn.
Anmälningsavgiften innefattar erforderliga kranlyft.

Postadress	Telefon	Telefax	e-mail	Postgiro	Bankgiro	Expeditionstid
Nynäshamns Segelsällskap Box 35 149 21 Nynäshamn	08-520 128 20	08-520 200 13	nss@nynasnet.se www.nynasnet.se/nss/nss.htm	14 44 56-1	603-4714	Måndag 13–19 Tisdag–fredag 9–15

Program för Neptunkryssarpokalen, SM Neptunkryssare och SM Safir

Tisdag 22 juli	08.00-18.00	Registrering och mätkontroller inför SM och Neptunkryssarpokalen
Onsdag 23 juli	10.54	Varningssignal dagens första kappsegling Safir.
	11.04	Varningssignal dagens första kappsegling Neptunkryssarpokalen. Dagens andra kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling.
	19.00	Daily first priser och invigning.
Torsdag 24 juli	10.54	Varningssignal dagens första kappsegling Safir.
	11.04	Varningssignal dagens första kappsegling NeptunkryssarSM Dagens andra kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling Dagens tredje kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling
	19.00	Daily first priser.
Fredag 25 juli	10.54	Varningssignal dagens första kappsegling Safir.
	11.04	Varningssignal dagens första kappsegling NeptunkryssarSM Dagens andra kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling Dagens tredje kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling
	19.00	Daily first priser. Dragkamp,bensprattel och sång.
Lördag 26 juli	10.54	Varningssignal dagens första kappsegling Safir.
	11.04	Varningssignal dagens första kappsegling NeptunkryssarSM Dagens andra kappsegling i resp. klass startar snarast efter tidigare segling
	19.00	Prisutdelning och regattafest

Priser
De tre första besättningarna erhåller Riksidrottsförbundets och SSF:s plaketter.
NSS:s ordinarie priser till var femte startande. Daily first priser.

Logi
Uppställning av husvagnar och tält kan ske på varvsplanen.
Hotell Utsikten erbjuder t.ex. enkelrum med extrasäng inkl. frukost för 315:-/person.
Tfn 08-52069000. Turist Nynäs informerar om vandrarhem m.m. Tfn 08-52014590.

Allmänna upplysningar
Hamnavgift för deltagande båtar ingår i anm.avg. under tiden 19/7-28/7. Utrymmet för tenderbåtar är mycket begränsat då SM för Safir pågår samtidigt.
Regattahamnen är belägen i Fagerviken ,som ligger SV om ön Trehörningen, i norra delen av Gårdsfjärden. Gatuadressen är Strandvägen 26 och vägvisning finns från infarten till Nynäshamn.
Beställning till regattafesten, 150:-/person exkl. dryck, görs vid anmälan. Lunchpaket kan beställas. Öl och hamburgare säljs dagligen.
Upplysningar kan också lämnas av Bo Persson eller Lena Wallin på tfn 08-52012820 eller fax 08-52020013

KSSS firar 100 år i Sandhamn

1897 firade konung Oscar II 25 år som regent. För att celebrera detta arrangerade KSSS "H.M:ts Konung Oscar II jubileumsregatta" i Sandhamn. Nästan 100 båtar varav hälften utländska kom till festligheterna.

I samband med jubileet passade KSSS på att uppföra ett klubbhus i Sandhamn samt beslutade om att även välja in kvinnliga medlemmar. Dessa tre stora händelser i KSSS historia föranleder sällskapet att den 14-18 juli arrangera KSSS jubileums regatta.

Klassiska kölbåtar är inbjudna. MYS lär komma, samtliga nordiska kungahus är inbjudna, säger ryktet. Under sådana förutsättningar skulle festligheterna helt komma av sig om inte Neptunkryssaren vore representerad.

Jag har varit i kontakt med KSSS som ställde sig mycket positiva till att vi som klass kom och gästade festligheterna. Dock hade vi tänkt oss att maximera vårt deltagande till två dagar, den 17-18 juli. Den 17:e seglar vi bana tillsammans med bl.a. Drakar och Folkbåtar. På fredagen den 18:e när jubileet kulminerar seglar vi distanssegling klassvis.
Seglingen den 18:e blir lagd med större tyngdpunkt på jubileumet och mindre på kappsegling, d.v.s. lyfta på mössan för startfartyget och skåla med andra båtar i kall punsch.

Kostnaderna för deltagande är fastställd till 400 hundra riksdaler, inklusive hamnavgift och möjlighet till gratis lyft i Saltsjöbaden.
En fjärdedel av helgens kostnad kommer att skänkas till Sjöräddningssällskapet.
Vi kommer även att vara garanterade hamnplats i Sandhamn eller på lökholmen klassvis.

På lördagen den 19:e seglar vi eskader ned till Nynäshamn för att anlända någon dag innan vårt SM börjar.

Om mer information önskas angående KSSS jubileumsregatta går det bra att kontakta antingen KSSS direkt på tel. 08-717 03 65, på hemsidan http://www.ksss.se eller ringa till mig, Niclas Skärlund tel. 08-649 49 07.

Vi vet redan nu att vi blir minst fem Stockholmsneppare som kommer att deltaga på Jubileumsregattan i Sandhamn.

Så gör inget du kommer att ångra, segla med till Sandhamn!

Niclas Skärlund,
S-176 LaBrise



Brev till NepparNytt

Hej, detta är en historia om hur det gick till när Neppare nr 23 åter blev båt.

Neppare 23 hade jag spanat in under några års tid, där hon legat inlindad i ett lapptäcke av gamla presseningar. Allt eftersom åren gick flög presseningarna av. Våren 1994 tog jag mod till mig att leta upp ägaren, som sade sig ha stora planer för båten - men saknade alltid tid.

Efter en handskakning och en symbolisk summa var hon min. Vad hade jag då köpt? Ett 50-årigt gammalt vrak! Med intryckta bord, söndriska laskar med tillhörande bord, knäckt roder, sprickor mellan undervattensborden som man kunde köra handen igenom etc.

Jag hade inga kunskaper om träbåtar, men min första åtgärd skulle bli att bygga ett tält runt båten, trodde jag. Hamnkontoret vägrade att gå med på detta och sa att jag hade en vecka på mig att flytta bort båten, annars skulle den bli kaffeved. Jag fick tag i en lokal där båten kunde stå för en peng som liknade bostadshyran.

Jag började med att skrapa båten ren "inne och ute". Lagade laskar och spant, samt stärkte upp de intryckta borden (båten hade hängt på främre stöttan). Jag läste mig till kunskapen att träbåtar ska svälla ihop, vilket jag hade tänkt att även mitt vrak skulle göra. Skulle precis börja behandla båten med linolja när jag av en slump kom i samtal med en "träbåtsnisse". Han dömde ut min plan på en gång och skissade upp två möjliga vägar. 1: fräsa upp och fylla i borden med nytt trä eller 2: behandla med epoxi och väv. Jag valde alternativ 2 och nu efter en fruktansvärd pers under tre mödosamma år ska Neppare 23 "Sjödockan" äntligen få ligga i vatten igen.
Hon har vad jag vet inte varit i sjön på minst 10 år. Jag har fått många negativa kommentarer från plastbåtsägare, som hävdat att det är "mord" jag sysslat med. Samtidigt har inte en enda träbåtsägare fällt en negativ kommentar.

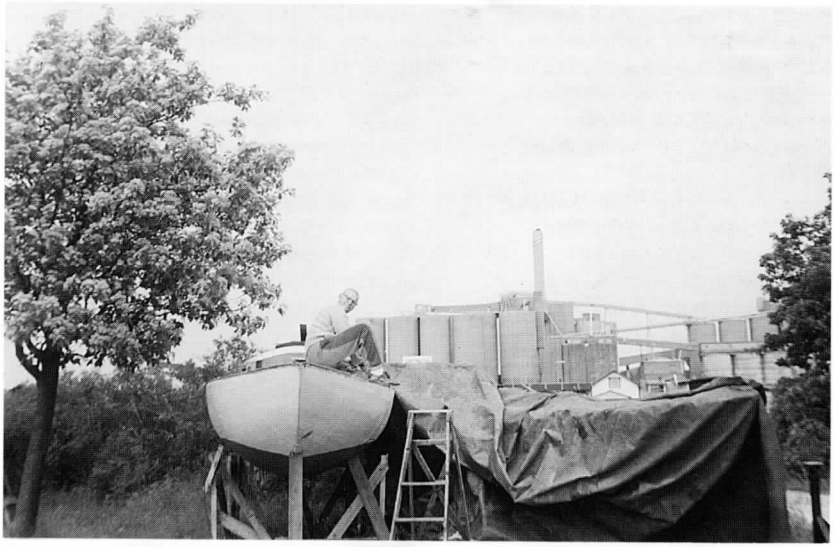
För Sjödockans del var alternativet att bli kaffeved eller bli seglad i ny kostym, jag tror hon blev glad åt sin nya kostym!

Hälsningar Lasse

Ps Ansöker härmed om nytt medlemskap Ds



Ny stolt ägare sommaren -94. Notera de intryckta borden, samt det knäckta rodret. Hela botten är koprinåtad, vilket gjort att sprickorna mellan borden blivit upp till ett par centimeter breda.



Sommaren -96. Här har jag fixat skrov samt rufftak. Under sommaren renoverades däcket. Inredning och sittbrunn är helt urblåst. Rigg skall komma på plats under -97 och segling är planerad till -98.

Båtmässan 1997

Jag tog nattåget till Stockholm för att kunna planera arbetet med att färdigställa neptunkryssaren nr 264. Efter en del sökande lyckades jag hitta rätt pendeltåg till Älvsjö. Båtutställningen öppnades kl 10.00. Jag kom en timme för tidigt, men lyckades med hjälp av att övertala en spärrvakt att komma in på utställningen. Neptunkryssaren stod på bästa tänkbara plats, omgiven av två Mumm 36:or, en W60 och en ekbåt på 12 ton. I vindlä av nepparen stod två båtar, som utställarna försökte blåsa nytt liv i. Nollåttorna hade på ett mycket förtjänstfullt sätt gjort i ordning nepparmontern. Verktygen fanns i en låst låda. Overaller till de som skulle jobba hade David Pettersson fixat. Allting var väl förberett.

Jag hade tänkt ut vad var och en skulle göra i arbetsgruppen. Första dagen bestod arbetsstyrkan av 5 akademiker. En förutfattad allmän mening är att akademiker har tummen mitt i handen. Så var inte fallet! Styrelseledamöterna monterade beslag med vant öga och mycket hög precision. Enda problemet vi hade var att skruvarna till beslagen var för långa och för smala. Vi tog skruvarna som skulle vara till däckskarven till beslagen. Vi pratade med besökarna och svarade på tusen olika frågor, utan att avbryta arbetet. När arbetspasset var slut kom Nisse Virving och hämtade mig med bil. Jag blev bjuden på en delikat middag av Nisses fru Lena.

Andra dagen körde Nisse mig till båtutställningen. Han hade gjort sitt arbetspass på båten, trots det hjälpte han oss med att montera däcket. Vi startade två timmar före utställningens öppnande för att vara klara när portarna öppnades. Vi lyckades inte med det. 100-tals besökare trängdes med oss runt båten när vi pressade ihop skrovet för att det skulle passa till däcket. Mellan skrov och däck hade vi gummimassa. Besökarna kunde inte låta bli att känna på gummimassan. Vi var tvungna att sträcka fram en trasa med rödsprit så att de mest klåfingriga fick tvätta fingrarna. Hela arbetsstyrkan jobbade med att klämma ihop skrovet. Nisse i vitskjorta, slips och kavaj, vi andra i blåställ. När vi tog paus åkte Nisse ut på stan´ och fixade bult och andra saker vi saknade.

Den tredje arbetsdagen började med att vi reste masten. Leif Bodinsson ledde arbetet på ett suveränt sätt. Masten satt på plats när utställningen öppnades. Vantens längd stämde. Akterstaget var 1,5 meter för långt. Benns hade levererat riggen. Jag gick bort till deras monter och pratade med Per Skoglund. Jag sa: "Lottbåtens stag var 2 cm för långa så nu har du missat 1,5 meter." Per tog tängerna med sig för att pressa om hela riggen. Jag tror att hans puls låg på 180 slag i minuten. När han såg att det bara var akterstaget som var för långt, så skrattade han och fixade det på en minut. Längden på akterstaget är beroende av hur man ordnar akterstags-sträckningen.

Gunnar Holmqvist kom med seglen. När seglen var hissade seglade vi "förlig vind" och drog alla besökare till vår monter. Det hände ju saker runt nepparen. "Skepparna" på båtarna i lä klagade på oss, men segelmakarna i närheten däremot jublade. Lotta charmade alla yngre och äldre båtspekulanter och gjorde samtidigt

god reklam för båten, medan Erik Ekudden filade på rodret och skrovet för att roderutslaget åt bägge hållen skulle bli lika.

Hade vi fått plasta, slipa och såga på båtmässan, så skulle vi ha kunnat bygga en segelklar neppare på tio dagar. Plasta skrov, däck och inredning tar 60 timmar. Att kapa till plasten, montera kölen, plasta dit inredning, montera köl och däck tar c:a 100 timmar. Att skruva beslag tar slutligen 40 timmar.

Sista dagen jag var på båtutställningen gick jag själv runt och tittade på andra båtar och tillbehör. Det fanns endast några få segelbåtar som var övernattningsbara. Mestadels gamla båtar, som man visar upp i ny skepnad. Harken, Lewmar, RWO osv visade upp sina vanliga prylar. En enda verkliga nyheten, som jag såg, var en rullstor med vertikala lattor. Intresset för sådana segel var stort.

Tack för en trevlig samvaro med alla nepparentusiaster.

Jarl, S 250 Snövit



Foto: Johan Öberg

Upplevelser från årets mässa

(Fri fortsättning på "Jalles" artikel)

Undertecknad och Ronny Löfqvist åkte ner från Sundsvall på onsdagskvällen under mässveckan för att ta över från Jalle som tidigare stått som byggansvarig under mässans första hälft.

Vi hade nog på känn att arbetet inte skulle vara så pressat avseende tid och detta blev också bekräftat. Trots att det under vissa tider var enbart vi två så hade vi gott om tid att skruva iordning beslag på båten. Några egentliga problem stötte vi inte heller på även om det saknades vissa beslag och en del skruv.Det är nog oundvikligt att man inte kan tänka igenom exakt allt vad man behöver och när det dessutom skiftar med folk i arbetslagen dag för dag så används kanskle lite fel skruv på fel ställe och något beslag hamnade nog också lite annorlunda än det först var tänkt. Nåväl, vi fick god service av både Hjertmans och Benn´s så till vida att allt vi ville ha kom levererat till mässan så fort vi beställde! det som gav oss mest bekymmer var nog wincharna men även dessa kom på posten under lördagen och kunde monteras under söndagen. En detalj blev dock fel! det var roderbeslaget. Ingen skugga ska falla över någon annan än undertecknad som beställde ett standardbeslag utan att tänka på hjärtstockens extrema vinkel på Nepparen. Hade vi monterat detta beslag hade rorkulten kommit att peka rätt upp i skyn!. Välvilja från Hjertmans har dock gjort att vi fått ett nytt beslag levererat och när detta läses ska det vara monterat på båten.

I övrigt återstod kanske en eller två dagars jobb i form av plastning samt snickeriarbeten som vi inte fick göra inne på mässan.

Den mesta tiden gick dock åt till att prata med mässbesökare. Vi upplevde intresset för våran monter som stort. Ronny delade den känsla som Jalle och Lotta tidigare hade att vi skulle få in många anbud på båten och dessutom rapporterar Tord på APC-Composit att det flera stycken har ringt och frågat om priser mm på framför allt halvfabrikat.

Vår placering på mässan är sen också något jag måste få orda lite om. Bättre tror jag inte att man kan stå då vår placering var alldeles till höger om huvudingången till stora mässalen för segelbåtar. Dessutom förgyllde Niklas Skärlund vår monter med sina vackra halvmodeller. Ett projekt som vårat ger automatiskt lite byggdamm och en del oljud men vi hade stor förståelse från våra grannar även om vi kanske var lite väl påfrestande ibland. De små klagomål vi fick var säkert berättigade!

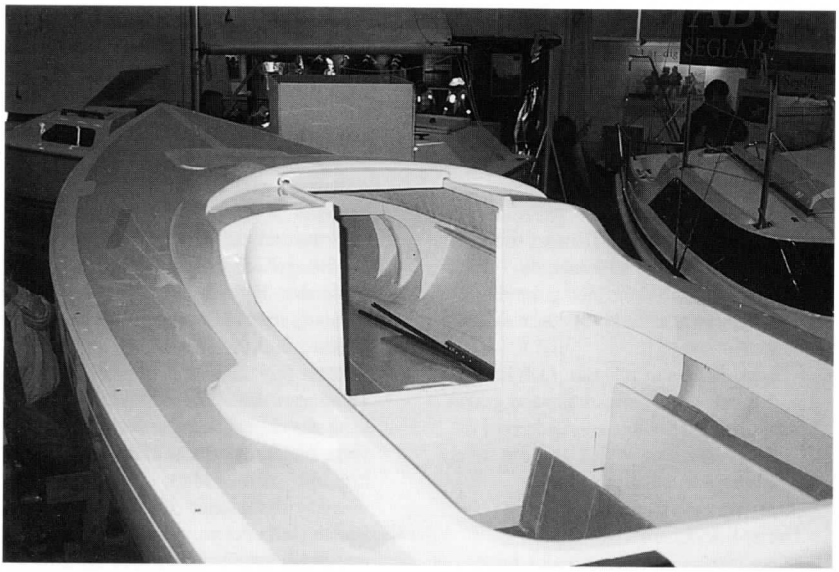
En stor del av nöjet med att stå på en mässa är ju allt prat och för min personliga del även att träffa en del av de människor som annars bara blir ett namn på inbetalningskortet för medlemsavgiften eller om man någon gång haft telefonkontakt.

Vi har till slut många att tacka för att det här projektet gick att ro i land. Ronny var egentligen den som kom med idén och han har även lagt ner ett stort arbete på att frakta ställningar och skåp mellan Sundsvall och Stockholm. Naturligtvis ska hela Stockholmsgänget i vanlig ordning ha en eloge för sitt arbete på mässan. Jalle tillsammans med två kamrater från Luleå drog naturligtvis ett ovärderligt lass. "Kedjekörningen" mellan Luleå och Stockholm var naturligtvis värdefull. Inblandade var bla: Bill Lidman, Nicke Lindström, Dick Westman Lasse Carlsson och Nisse Virving. Vi var många fler och har jag glömt någon så....förlåt. (Jag har säkert glömt många!)

Av sponsorer mm vill jag nämna Hjertmans, Benns, APC-Composit och Delfinsegel i främsta rummet men även Ställningsbyggarna AB(Erik Fromell), Gjutmek AB, Larsson & Sjölander Golv AB mfl har varit med och hjälpt oss med material mm. Det är alltid vanskligt att börja tacka för man glömmer alltid någon. Den här gången skyller jag på att jag nu har j-vl-gt bråttom då det här jag nu skriver ska ligga på lådan inom tio minuter för att hinna i tryck.

Skäll på mig i sommar, ni som är glömda och tack än en gång för att vi i Nepparförbundet än en gång har kunnat vara det modigaste/tokigaste(?) klassförbundet i Sverige. Reklamvärdet har varit jättestort!

222-Björn



SM för Neptunkryssare 1995

Jag går ombord på Neppar´n, fortfarande tveksam till vad Lennart Olsson övertalat mig till på tisdagskväll ombord på Discovery III:
- När vi nu har båten här, men saknar en besättningsman kan väl någon av er ställa upp och segla med mig. Ni har ju större erfarenhet av kappsegling än vad jag har.

Eftersom Micke med familj redan gjort upp om att träffa bekanta i Skellefteå och undertecknad saknade hållbara argument för ett nekande till deltagande var jag nu här och försökte se vad alla olikfärgade snören kunde tänkas användas till. Medan jag kröp fram och tillbaka på en vinglig båt (har den någon köl?) var Lennart och anmälde besättningsbytet.
- Du Hans. Jag satte upp dig som skeppare jag tyckte det var bäst. Har du sett dom andra båtarna har kopplat sina spinnakrar redan i hamn.

De närmaste 20 minuterna släntrade jag nonchalant omkring på bryggorna ivrigt studerande de andra båtarnas förberedelser. Jag såg nog väldigt säker ut eftersom jag även besvarade frågor av typen;
- Hur mycket brukar ni krumma när det är på gränsen att ni bär?

Tillbaka i Nepparn hade Lennart tömt båten på allt onödigt och 09.30 anlände tenderbåten, dvs Micke med gummi-båt. Även detta satte skräck i de flesta av våra medtävlare.
- Kalixbåten dras ut till start. Och kolla, dom har helt ny, ej tidigare använd genua. Micke drog oss vänligt nog ända bort till Rönnskärsverken så vi fick gott om tid att träningssegla före start.
Lennart skotade starkt och satt kvar i lä
- Det är bekvämare!
Och jag märkte att Nepparn gick både högt och fort i den måttliga vinden.
- Kolla Lennart, vi går högre än Expressen och nästan lika fort.
-Nu skall här seglas!

I grekisk historia brukar man kalla min åkomma "hybris", men själv var jag fortfarande lyckligt omedveten om vad som väntade.
42 båtar seglade fram och tillbaka utefter startlinjen i väntan på 10-minutersskottet. Jag kände det vanliga adrenalintillskottet, hos mig oftast yttrat som törst och ökad puls. När jag strök lovartsflaggan märkte jag en tydlig fördel och beslöt mig för att starta här även om det skulle bli trångt. När jag tittade på klockan klättrade Lennart förbi mig, och vidare akterut. Han klev ned med fötterna i akterpiken, vände sig om och sa:
- Kan du ge mig den tomma burken?
- Vad skall du med den till?
- Pissa !!!
Vi påverkas alltså olika av stress.
Nåväl Lennart var beredd som winch-gorilla när 5-minutersskottet gick och vi hade en bra position.
Högst en båtlängd från linjen, fri vind vid skottet och Kalix stolthet låg på en klar 10:e plats efter 20 sekunders seglande.
- Skall vi fortsätta eller gå ut på andra kanten?
- Fortsätt du, vi är ju före både Jalle, Delfinsegel och ordföranden i Neppar-förbundet.
Lennarts röst var tydligt stolt över vad vi hittills åstadkommit.

15 minuter senare i en alltmer avtagande vind såg vi att alla andra verkade segla fortare än vi och när vi kom upp till kryssmärket rundade vi som 37 i allt mer vikande vindar.
Första slörbenet var något brant och vi såg att många hade problem med att få sina spinnakrar att stå och dra ordentligt.

- Vi sätter först när vi gippat, var mitt meddelande till Lennart.
- Bra, då hinner vi dricka kaffe blev svaret.
Rorsmansbyte vid sättning, då Lennart ansåg mig vara vigare på det smala fördäcket om detta skulle behöva beträdas.
Pang! Spinnakern på Kalixnepparen nr 252 flög blixtsnabbt upp, skotades hem och föll ihop.
- Vi måste nog ta ner genuan en bit, föreslog jag.
I lovart passerade nr 41, en välvårdad 40-årig träneppare med vackert stående spinnaker.
- Ni har hissat spinnakern upp och ned!
Det i starten påverkande adrenalinet som då skapat torra händer och hals gjorde denna gång så att händerna kändes kallsvettiga. Hur många kan ha sett fadäsen for genom såväl Lennarts som mitt huvud.
Nåväl spinnakern kom snabbt ner och åter upp, nu hängande som en trasa. Vad var felet? En snabb blick runt omkring oss visade att i stort sett alla råkat ut för samma fel. Avsaknad av vind.
Med loggen visande på 0,1 knop hade vi en hård duell med nr 41 vid rundningen av länsmärket. Med eleganta väl avvägda manövrar tilltvingade Lennart sig lovartsfördel, smet emellan och seglade på märket. För att frita sig gjordes först en 360 och därefter vidtog jakten på det bortflyende fältet.
- Vi seglar ifatt dom innan vi gör nästa 360, ropade jag till Lennart där jag nu åter satt vid rodret i en alltmer friskande vind.
Inte nog med att vinden friskade i, den vred också så att vår tänkta kryss alltmer liknade en öppen bog.
- Nu är vi på gång igen, ropade jag när jag upptäckte att vi som sista båt haft störst fördel av vindkantring och -ökning.
Vinden tilltog alltmer och jag lättade på storen när vi vräktes omkull och tog in en massa vatten.
-Hur mycket tål hon, håller grejorna? ropade jag till Lennart som fortfarande satt nere i lä, där det var bekvämare. Med sann Atlantseglarlakoni gavs mig lugnande svar och jakten fortsatte.

Vid rundning av det som skulle varit kryssmärke var vi så åter ifatt fältet och till vår glädje såg vi att många båtar hade problem. Några tog det säkra före det osäkra och stagvände runt märket i stället för att gippa, allt för att minska belastningarna på riggen.
252 gippade häftigt runt märket och på kurs mot mål såg vi att vi åter hade några båtar efter oss, däribland nr 41.
Vinden hade nu nått underkant av kulingsstyrka, sjön var ganska grov och några båtar tog sin "Mats ur skolan" och bröt, men inte Kalixbåt 252. Saltstänkta, dyngsura och i farter ibland överstigande 7 knop forsade vi fram i en brant slör, imponerade av de som satte spinnaker denna sista bog.
50 meter före målgång gjorde jag den återstående 360 och i denna manöver mitt framför målfartyget passerade 41:an oss.

Sedan återstod hemseglingen till Kurjoviken då dagens andra segling inställdes p.g.a. alltför hårda vindar.
Vid tilläggningen i hamnen gratulerades vi av grannbåtar för att ha fullföljt och nedspringande till vår tilläggningsplats kom en glädjestrålande skeppare på nr 41.
- Vilken hård duell vi hade. Vad var det som hände er när ni tvingades vända strax före målgång. Fick ni något slags haveri?

/Hans Forsgren/

P.S Vi var endast 8 minuter efter första båt i mål! / DS/

Tekniska Kommittén (TK) informerar

I NepparNytt nr 4 1996 skrev jag om hur det går till när vi reviderar våra klassregler. Nu har de första motionerna inkommit från Stefan Glaas, gast på S-227. Inte mindre än 10 motioner har han utarbetat och dessa redovisas här intill. Jag hoppas att du som läser detta också tittar i genom Stefans motioner och blir inspirerad av innehållet. Tycker du att det är något som Stefan missat, författa då en motion i ärendet. **Kom ihåg att sista dag för inlämnande av motioner är den 1:a september.** I nästa nummer av NepparNytt ämnar vi publicera de motioner som inkommit tillsammans med TKs betänkande. Kom sedan på årsmöte i höst, var med och debattera de olika motionerna och använd din röst för att påverka klassens framtida inriktning.

Till sist vill jag uppmana er alla att kontrollera att ni har **giltiga mätbrev** (nybyggnadsmätbrev och femårs-protokoll) inför den kommande säsongen. Kravet för att få utföra kontrollmätning av våra båtar är att mätmannen är licensierad av Svenska Seglarförbundet, någon speciell licens från Nepparförbundet behövs inte. I din klubb finns det med stor sannolikhet en behörig mätningsman. Om så inte är fallet hjälper vi i TK dig med att försöka hitta ett lämpligt namn. Du kan också vända dig till Svenska Seglarförbundet som har en aktuell förteckning. Formulär kan erhållas från undertecknad. Tänk på att inte vänta med att beställa mätning. Efter midsommar när semestrarna börjar kan det vara svårt att få tag på en mätman.

Kom också ihåg att från och med i år gäller **nya kappseglingsregler**. Dessa kan beställas från Svenska Seglarförbundet. Priset är 95:- inkl. porto.

Vi ses!

Anders S-239

OBS! Sista datum för inlämnande av motioner är 1:a september!

970307

MOTIONER TK ÅRSMÖTE 1997 NEPTUNKRYSSARKLASSEN FRÅN STEFAN GLAAS, S-227.

1. Övervant infästning i mast max 100mm över mätmärke förstag i mast.
   Motivering: likhet mellan båtarna.

2. Konsol över ruffnedgång får max täcka 20 % av horisontell öppning.
   Motivering: säkerhet, passage ur båt vid kollision får ej blockeras.

3. Trimlinor inne i båten får ej befinna sig i en tänkt låda med ruffdurken som botten och taket som topp.
   Motivering: se punkt 2.

4. Laminerade försegel ska tillåtas.
   Motivering: ger möjlighet att ha transparenta försegel vilket ger säkrare segling genom bättre sikt.

5. Hängband ska tillåtas.
   Motivering: sparar rorsmans knän och gastens axlar och ger rorsman bättre sikt framåt då gasten genom att hänga längre ut ej skymmer sikten.

6. Spinnakertunnel ska tillåtas.
   Motivering: spinnakerhanteringen blir mindre komplicerad.Tekniskt finns goda förutsättningar för en fungerande spinnakertunnel.

7. Backstagen ska få regleras med en flerskuren talja min 70cm från däcket.
   Motivering: gasten kan på kryss kontinuerligt reglera mast och förstag vilket är mycket svårt med en löpskena för backstaget.

8. Dipenser för träbåtar ska granskas och eventuellt omprövas.
   Motivering: nybyggnationer av Neptunkryssare gör klassen mer och mer entypsbetonad. Dispensbåtar i trä kan därmed få en otillbörlig fördel mot glasfiberarmerade båtar.

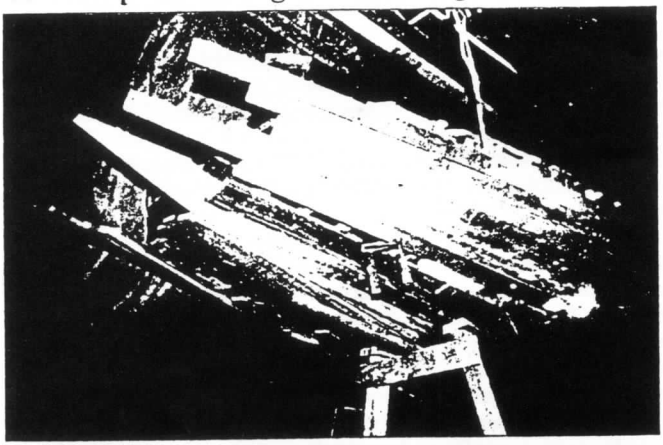
9. Genomföringar i ruffsidor och sarger får ej vara större än 2 kvadratcentimeter per yta av 50 kvadratcentimeter.
   Motivering: dessa partier utsätts för stora vattenflöden vid kryss i grov sjö och måste då vara någorlunda täta. Neptunkryssaren saknar ju självlänsande sittbrunn.

10. TK får i uppdrag att undersöka förutsättningarna för och konsekvenserna av en modifiering av Neptunkryssarens segelplan. Inom ett år ska en rapport läggas fram.
    Motivering: Segelplanet är gammalmodigt med sin ringa totala yta och stora genua. För att vara konkurrenskraftig som en intressant kappseglingsbåt in på 2000-talet måste Neptunkryssarens segelyta ökas totalt, genuan göras mindre och storen större.

Limteknik för träbåtar

Text: Lars Göransson

Artikeln försöker ge en del svar på vanliga frågor om limning av trä mm på båtar.Slutet inriktas på anvisningar för limning med epoxi.



Kapad 75:a hack återställs.Foto Karl Rinaird.

Krav på limmer.

Limning av trä som ofta eller alltid befinner sig under vatten innebär speciella problem.Limmet måste naturligtvis vara och förbli opåverkat av vatten i härdat tillstånd.Det måste också ha god vidhäftning mot materialen.Limmer som används även över vattenytan måste också vara motståndskraftiga mot UV-ljus.

Ett annat problem som vi båtrenoverare ofta drabbas av är för låga arbetstemperaturer.När har vi över 10 grader under vintersäsongen,vilket ofta är en minimitemperatur för de flesta moderna limmer.

För övrigt bör ett bra båtlim också klara att fylla ut ofullständiga passningar och sprickor med någotsånär bibehållen fogstyrka.

Det är också en stor fördel om man inte behöver lägga på alltför högt presstryck på fogen. ibland kan det ju vara svårt att uppnå det nere under våra presseningar.

Vilka limmer finns det?

De limmer som kan rekomenderas utifrån min erfarenhet är polyurethanlimmer och epoxilimmer.

Polyurethanlimmerna är närmast lämpligaför inredningsbygge i tempererade lokaler.En stor fördel är att dom är enkomponentslimmer dvs ingen blandning behövs.Däremot finns en del nackdelar.Tex är limmet inte helt miljötåligt i kombinationen saltvatten och UV-ljus.För att uppnå en höghållfast limning måste limfogen dessutom vara perfekt passad och utsättas för högt presstryck.Goda arbetstemperaturer krävs också.Om dessa förutsättningar uppfylls är det ett utmärkt lim.

Epoxilimmerna uppfyller däremot alla de krav som uppställdes i början.Lösningsmedelsfri epoxi är helt vattentät och vattenresistent såväl över som under vatten,dvs även i kombination med UV-ljus.Vidhäftningen mot trä och även mot polyesterplast är oerhört hög.Epoxi är mycket lågmolekylär och har därför stor förmåga att tränga in i materialstrukturerna som limmas.Fogstyrka i bredare fogar, sprickor,uppnås genom att något fyllmedel tillsätts,lämpligen ett med fibrer.En annan stor fördel jämfört med polyurethanlimmerna är att härdat lim-spill-överskott lätt kan avlägsnas på så sätt att man med en varmluftspistol mjukgör limmet och därefter skrapar bort det.

Problemet med för låga arbetstemperaturer får också sin lösning.För att klara detta ser man till att ha varmt (rumstempererat) lim när det blandas och appliceras.Arbetsstyckena bör också

Pondus Snicken Reservation för ändringar

värmas innan påläggning av lim,tex med en varmluftspistol.Härdningen kommer på detta sätt att påbörjas.Om temperaturen är väldigt låg eller sjunker fort kommer härdningen att bromsas men så fort temperaturen stiger kommer den att ta fart igen.

En nackdel med epoxi är dess hälsovådlighet.Man bör inte få epoxi på huden ,skyddshandskar rekomenderas.Inte heller bör man inandas slipdamm från ofullständigt härdad epoxi.Använd alltid andningsmask.Full genomhärdning uppnås efter ca 1 vecka.

Epoxi kan också gärna användas för att utföra täta och permanenta ytbehandlingar på trä.Dock måste den täckas av någon lack med UV-skydd för att inte gulna.

De epoxitillverkare som har produkter lämpliga för limningar på båtar är tex SPSystems,Hempels Hempadur ,West-epoxi,Epotex.Ett flertal andra tillverkare finns,men dessa är mera inriktade på industriell högteknologisk limning.

De produkter jag har störst erfarenhet av är SP Systems sortiment.Dessa produkter har jag använt på min egen båt under många år och dessutom använt yrkesmässigt.

SP:s program täcker alla användningsområden för epoxi.Bla finns det utpräglade limmer med snabb eller långsam härdare, kompletta ytbehandlingssystem,produkter för laminering med matta eller faner,kompletta program för behandling av böldpest(detta slipper vi åtminstone med våra träbåtar,men skärgårdskryssare finns ju i alla material).Produktprogrammet består även av ett stort sortiment av fyllmedel för olika behov, lösnings- och tvätt-medel, armeringsmattor, prefabkomponenter och produkter för hygien i samband med epoxiarbeten.

En nackdel med epoxi som inte tidigare berörts är att det består av 2 komponenter som ska doseras och blandas,med risk för tillhörande slabb.Detta problem har SP löst på ett elegant sätt genom att förse sina förpackningar med möjlighet att montera på kalibrerade doseringspumpar. Dessa kan vara permanent monterade och ger minimalt med efterdroppning.Dessutom minskas risken för

Bild Cecilia Andersson.



feldosering.

De produkter som är av störst intresse vid renovering och bygge av träbåtar är SP106 och SP320.Bägge fungerar både som lim och som ytbehandling men SP106 är framför allt avsett som lim medans SP320 är avsett för ytbehandling.För slutfinish ovanpå SP320 finns också en mycket stark och blank 2-komponents polyurethanlack, Ultravar 2000.

Anvisning för epoxilimning.

När man limmar med epoxi och då närmast SP106 är det en del saker som är viktiga att tänka på för att uppnå ett så bra resultat som möjligt.Därför följer här en komplett anvisning för hur man bör gå tillväga.(Anvisningen är baserad på SP:s data ,egna erfarenheter och på en beskrivning gjord av Thomas Larsson)

Förberedelser:

Förbered limytorna genom att rugga dom med grovt slipapper och tvätta av med aceton eller helst med SP solvent A,var speciellt noga på feta träslag.

På färdigputsade detaljer tejpa över ytor som ej bör få lim på sig med plasttejp(pakettejp) limmet fäster inte på den ytan.

Ytor som ska behandlas med epoxi får aldrig behandlas med oljebaserade produkter.Ytor som tidigare varit oljebehandlade måste slipas och tvättas noga,använd aceton eller helst SP Solvent A. Oljerester gör att epoxin får dålig vidhäftning

Pondus Snicken Reservation för ändringar

Blandning och applicering:

Blanda limmet,5 delar bas till 1 del härdare. Var noga med att hålla limmet vid rumstemperatur.Rör om noga i ca 1 minut.

Stryk på oförtjockat lim (utan fyllmedel iblandat) på bägge limytorna med pensel,vät ordentligt.Blanda därefter i fyllmedel och stryk på en av ytorna.Vänta ca 5 minuter (vid 20 grader) innan fogen pressas ihop. Vid 12 grader eller kallare värm ytorna med varmluftspistol på låg värme före sammanpressandet.

Limdata:

BLANDNING:5 delar bas 1 del härdare.Rör noga 1 min.

POT LIFE:Snabb härdare 8-12 min vid 20 C.Långsam härdare 15-18 min vid 20C.Kortare tid med fyllmedel iblandat.

TEMPERATUR:Minst 10 C vid limning.Vid ytbehandling 15-20 C.I övrigt enligt tidigare påpekanden.

HÄRDNINGSTID:Tunn film 3-4 tim vid 20 C med snabb härdare,5-7 tim med långsam härdare.Härdningstiden sjunker med temperaturen.

ÅTGÅNG:Limarbeten 2-2,5 kvm/kg.Ytbehandling 6-8 kvm/kg.

FYLLMEDEL:Blandas till max 50% av totalvolymen .

Övriga tips:

Tänk på att limmet vid härdning utvecklar värme och alltså accelererar härdningen.Använd vida kärl eller häll ut den färdiga blandningen på en papptallrik eller liknande.

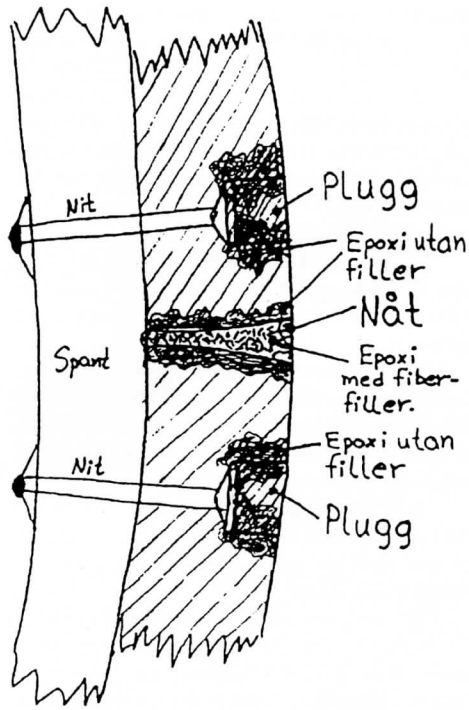
Bästa tiden att ta bort limrester är när limmet slutat kladda men ej är genomhårt.Använd annars en varmluftspistol och mjukgör limmet.Undvik att värma upp fogen.

Vid pluggning blanda i fyllmedel direkt och slå ut blandningen på en skiva eller papptallrik,ställ pluggarna i limmet och slå i en i taget.

Sprickor i trä kan fyllas med oförtjockat lim.Använd plasttejp och täta till så att limmet inte rinner ur ,gör en tratt och häll i.

Använd engångshandskar och skydda annan bar hud.Använd andningsmask vid slipning.

Förhoppnigsvis blir era limningar bättre och er båt får ett längre liv efter att ni läst denna artikel.



Schematisk skiss på limfog i bordläggning utförd med epoxi.Nätet är ofullständigt inpassat men ger ändå fullgod styrka.Skiss Lars Göransson.

Artikeln är återgiven efter tillstånd av Pondus Snickeri..

Red.

Ansökan av renoveringsstipendium.

Hej, jag heter Mattias Rydeblad och är ägare av Neptunkryssare nr 142 Coquette. Båten var i riktigt dålig kondition när jag hittade den i Nyköping. Renoveringen var påbörjad så till vida att den var renskrapad och där hade intresset svalnat. Den tidigare ägaren hade en Neppe till och det fick vara nog tyckte han.

Beskrivning av båtens kondition

Delar av inredningen var borta t.ex. skjutlucka till ruff, för och akter lucka, bitar runt ruffspeglar, bitar av durk + rorkult som var ersatt med ett provisoriskt fastsatt yxskaft. Neppen hade sjutton hela spant och var något skev. Fyra år på land gjorde att den såg ut som en spånkorg.

Forslade hem båten med lastbil till Linköping sommaren -95 där jag påbörjade renoveringen i segelsällskapet Roxen´s bygglokal. Sänder med två fotobilder av Coquette även kallad Raggarneppen (på grund av tidigare ägare). Bilderna är tagna där den låg i Nyköping.

Uppskattning av arbetstid och kostnader.

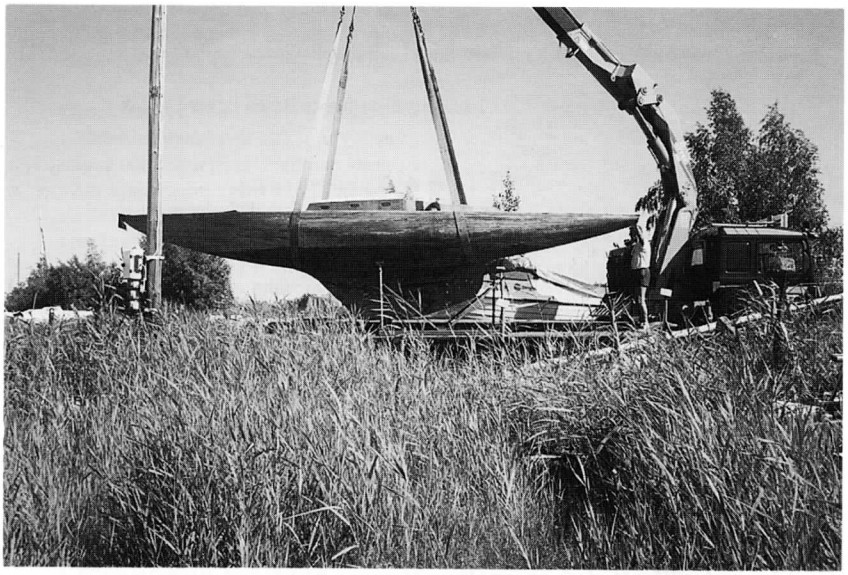
Augusti –95 -- 25/9 –96 mellan 700-1.000 timmar. Beräknad tid för färdigställande 1.400 – 2.000 timmar.

Materialkostnad.

Aug –95 – 25/9 –96 ca 7.000 kr. Material: Ek till spant, knän, akterspegel mm. Rostfria skruv till spant ca 3.000 st. 30 l råpressad linolja + 15 l terpentin, fernissa, blymönja, lim mm.

Total kostnad vid färdigställande.

Jag räknar med minst det dubbla för att vara på den säkra sidan = ca 14.000 kronor.



Annonser Annonser Annonser Annonser Annonser

Säljes. Neptunkryssare nr 14. Byggd i furu. Fint skick och dessutom vårrustad.
Renskrapad och omdukad under -94-95.
Motor 4,5 hk och täckställning ingår. Pris 19.000:-
Ring Martin Gullberg tel. hem 08-668 18 63, arb. 08-743 94 77, Mobil. 070-494 55 99.

Säljes. Spinnaker, Delfinsegel -94. Vårpris! Är du intresserad ring Leif Bodinson, tel 08-715 43 71 eller 08-550 225 06 (arb).

Fock köpes. Leif Bodinson, tel 08-715 43 71 eller 08-550 225 06 (arb).

Säljes. Genua och stor -95 (nr 201)
Oanvända 6 000:- för båda. Ring Anders Martinsson 018-50 68 45

Säljes. Gumman 100 för 20 000,- Ring Peter 08 - 91 83 78

Säljes. Grangenua - 94. Seglad i två veckor. "SM-vinnare"
Ring Peter 08 - 91 83 78

Säljes. Genuasegel:
Mehlstrand -89 (ovikt) 2 500,-
Formsegel -86 för 1 500,-
Ring Staffan Eklund 018 - 32 14 44

Säljes. Neppare S-50, fernissad furu, nytt däck -94, täckställning, motor.
Pris 26.000 kr. Ring Per Larsson 08-744 51 09, 070-555 21 16.

Säljes. Neppare S-123. Pris 15.000kr, kan diskuteras.
Ring Åsa Carlsson 060-50 21 33. Båten finns i Sundsvall.

Säljes. Neppare S-254, byggd -95. Utrustningslista finnes.Båten ligger i Ö-vik
Ring Jonas Näslund 0660-21 15 25.

Säljes. Neppare S-86. Fernissad furu, i gott skick med bra motor.
Ligger i Ulvsundaviken. Säljes p.g.a. studier. Pris 21.000, kan diskuteras.
Johannes Engquist 070-718 29 90, Åland 009-35-8-181 52 55.

Säljes. Neppe S-215 byggd i Mahogny K Johansson i Norrtälje.
Renskrapad -94. I mycket gott skick, inklusive motor och segel. Fullt utrustad
Prisidé: 34.000 kr. Ev. även ett båthus.
Ring Björn Winblad, tel. Bost. 08-530 130 06, arb. 08-553 820 58.

Säljes
Neppe 199 Mahognydam med motor Yamaha 4 Hk Prisidé: 23 000,-
Delägarskap är tänkbart för en övergångstid.
Ring: Johan Öberg 08 - 753 15 51 (H) eller 08 - 728 12 69 (A)

Gratis!

Du vet väl att det är gratis att som medlem annonsera i NepparNytt.
Ring redaktionen.

Södra Neptunkryssarflottiljen

Femton tappra trotsade kyla och mörker en kväll i mitten av februari och for ner till båtbyggarnen Tomas Larssons verkstad vid Danvikstull. En R6:a och en R8:a i olika stadier av renovering gav oss snabbt insikten om att stora båtar är större än små båtar när man ska renovera. Tacksam över att Nepparen inte är större än vad den är åkte vi hem och lade oss för att söndagen den 23 mars stiga upp igen, dra på oss långklasonger och greppa snöskyffeln för att bereda oss en väg ut till Sandhamn och lunch på Värdshuset. Snöskyffeln var SMHI:s rekomendation till oss 7 modiga som samlades i väntan på båtfärd från Stavsnäs. Stor förvåning när solen sken från klarblå himmel och havet låg spegelblankt (stundtals fruset). Färden utgick under bar himmel på däcket förutom för de som glömt långkalsongerna. Med dessa rader hoppas jag att alla utom de sju nämda känner en djup ånger över beslutet att ligga kvar i sängen istället för att åka ut till Sandhamn och äta en makalöst god lunch i ett makalöst trevligt sällskap!

Onsdagen den 21 maj kl: 18.00 har Södra Flottiljen lovat alla som vill se, känna och fråga på en Neppare att vi visar upp båtarna (provseglar) nere i Årstavikens SS hamn på Södermalm. Om Du själv är nybliven Neppeägare och har handgripliga frågor är Du givetvis hjärligt välkommen. Ring om Du vill ha mer exakt vägbeskrivning.

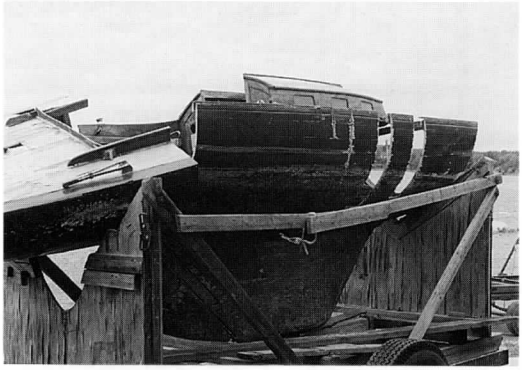
Säsongens alla kappseglinar i Stockholmscupen finner Du här nedan. Någon form av middag i samband med Segelbåtens Dag skall flottiljen se till att det blir i år.

Stockholmscupen 1997

Lidingö Runt	10/5
Vikingaregattan med DM	14-15/6
Riddarfjärdsregattan	6-7/9
ÅSS Öppna	13-14/9
SSS Höstregatta	20-21/9

Om du inte har lust att kappsegla har Du möjligheen att umgås med andra Neppeseglare under flottiljens komprimerade eskadersegling 19-21 juli. Start i Sandhamn och mål i Nynäshamn. Om frågetecken finns så slå en signal, kanske kan jag räta ut något.

Niclas Skärlund
S-176 La Brise



Var försiktig med vassa verktyg vid vårrustningen. Slipa inte bort för mycket!

NEPPARPRYLAR NEPPARPRYLAR

Väska med emblem	210 kr
Dekal "Segla Neptunkryssare"	5 kr
Ritningar, skala 1:10	
➢ Linjeritning	50 kr
➢ Träbåt	50 kr
➢ Plastbåt	50 kr
Regelhäfte	25 kr
Video SM –95	75 kr
Vimpel, vit med blå gaffel	80 kr

Kostnad för frakt och embalage tillkommer. Varorna beställes av Niclas Skärlund 08-649 49 07.

PONDUS SNICKERI & BUTIK

Försäljning av

SP SYSTEMS
MONTECATINI ADVANCED MATERIALS

Marinplywood,massivt trä,träpropp
Alla träslag, hyvlat, ohyvlat

Rostfri skruv, kopparnit, slipmaterial

ROCA sea teak och beslag, SP epoxisortiment.

Maskinuthyrning, SNICKERITJÄNSTER, mm
Skicka efter vår lagerlista.Öppet var 13–17,tor 13–20

Pipersgatan 6 Sth. Tel 08–6515400 Fax 08–6513712

Accidenstryckeriet, Sundsvall