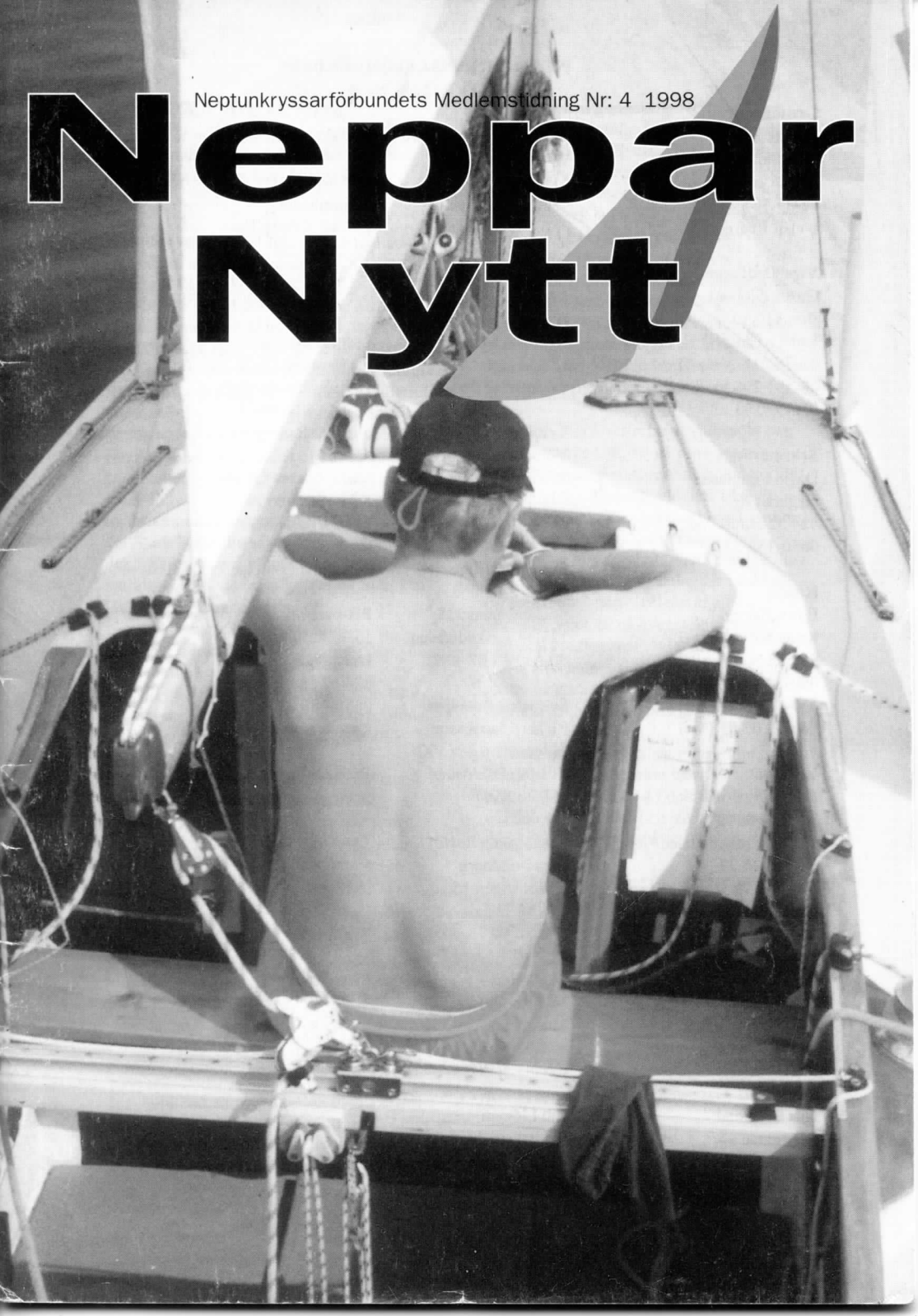
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 4 1998

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE 98/99

Ordförande
Fredrik Hjern
Atlasmuren 12
113 21 Stockholm
08-34 18 12
e-mail:fredrik.hjern@hu.lg.se

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

Sekreterare
David Pettersson
Nygatan 2
824 52 Hudiksvall
0650-152 53

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
Dag Sigurd
Åkervägen 83
121 33 Enskededalen
08-648 35 37
070-349 19 15
e-mail:dag.sigurd@telia.se

Suppleant
Bill Lidman
Skidstigen 28
931 51 Skellefteå
0910-377 59

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

Tekniska Kommittén
Ordförande
Mats Rimmö
Valthornsvägen 32
756 50 Uppsala
018-40 24 94

Ledamot TK
Anders Hjelmblad
Kvarnåsvägen 36
184 51 Österskär
08-540 642 56

Ledamot TK
Viktor Skoog
Skeppsvägen 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 30C
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

Leif Bodinson
Skogsallén 9
132 46 Saltsjö-Boo
08-715 43 71
08-550 18 780 (fax)
e-mail:leif.bodinson@soederenergi.se

Lotta Brennwald
Fjärilsvägen 23
184 38 Åkersberga
08-540 623 50
e-mail:lotta.brennwald@ebc.ericsson.se

Marie-Louise Goertz
Kvarnåsvägen 36
184 51 Österskär
08-540 642 56
e-mail:marie-louise.kansli@sxk.se

PR-ombud
Jonas Malmstedt
Lastagegatan 1F
824 52 Hudiksvall
0650-189 27
e-mail:jonas.malmstedt@hu.lg.se

Båtar till salu: Kontakta Niclas Skärlund, se södra flottiljen.

Avgifter 1998/99	
Medlemsavgift	**120 kr**
Båtavgift	**60 kr**
Frivillig avgift	**25 kr**
Postgironummer	**27 08 91-5**
Organisationsnr.	**889202-1901**

ORDFÖRANDENS SIDA

1998 närmar sig sitt slut och det kan vara på sin plats med en återblick på det som varit.

Neptunkryssarens 60 års jubileum undgick inte någon och är väl jubileumslotteriets förtjänst. Detta har överskuggat det mesta av arbetet i förbundet under året. Antalet sålda lotter slutade kring 12 600, dvs ungefär i nivå med 1994 års lotteri. Denna gång sålde vi fler lotter på mässorna och färre genom enskilda medlemmar. Lotteriet kommer att ge en liten vinst men framför allt har det givit en hel del PR och vi har blivit uppmärksammade i olika sammanhang. Under Scandinavian Sail Boat Show i Älvsjö i november blev vi en av fem nominerade båtar till "Sailboat of the Show"-inte illa av en 60 år gammal dam! Vi har också blivit omnämnda i båttidningar såväl som dagspress. Man kan läsa en smickrande artikel om Neptunkryssaren i Båtnytts senaste nummer, missa inte den!

Jag vill på detta sätt framföra ett stort tack till alla som hjälpt till att sälja lotter. Utan er insats hade det här inte gått i hamn!

SM och Neptunkryssarpokalen ägde rum i Uppsala i augusti och vi kommer att minnas händelserika seglingar, inte minst sista SM-dagen, liksom en suverän insats av Nisse Virving och Ulf Nordmark i S-265. Arrangemangen var fantastiska. 37 båtar kom till start och vi befäste därmed vår ställning som en av de starkaste kölbåtsklasserna i landet.

Under året har det byggts två båtar, dels lottbåten S-267 som vi lät bygga i förbundets regi och dels S-268 som Göran Haglund nyligen byggt själv i Dyviks Marinas lokaler i Åkersberga. Det finns gott hopp om att också S-269 byggs under vintern. Det behöver byggas ett par båtar om året om vi skall behålla liv i klassen. Det tyvärr börjar falla ifrån en del träbåtar.

Förbundet kan genom renoverings-stipendier, förmedlande av kunskap och andra aktiviteter försöka förhindra detta men båtarna är beroende av sina *ägare* och den vård och omsorg båtarna kräver för att överleva. Nyligen har det tagits ett initiativ av Skärgårdskryssarförbundet, vårt förbund m fl. för att hitta en lokal i Stockholmsområdet där man kan förvara gamla båtar som riskerar att huggas upp i väntan på att hugade kulturbärare dyker upp. Som medlem kan du hålla ögonen öppna och meddela förbundet om du ser en båt som far illa hemma på varvet.

Årsmötet 21/11 var relativt välbesökt och man beslutade t.ex. att på prov separera SM och Neptunkryssarpokalen under 1999. SM går som tidigare meddelats i Gävle 3-7/8 och "Pokalen" i Örnsköldsvik i början av juli. Mer information i kommande nummer av NepparNytt. Årets resultat blev som förväntat några tusenlappar i förlust. En av anledningarna till det är att vi, trots fler aktiviteter än på många år tappat ett trettiotal medlemmar under året.
Det är inte längre självklart att den som gastar på ett SM väljer att gå med i förbundet. Underligt, tycker jag!

Förbundets jubileumsfest i anslutning till årsmötet blev en mycket trevlig tillställning för de ca 45 deltagarna. Många minnen ventilerades och såväl mat som underhållning var utsökta.

Jag vill slutligen sända en extra tanke till Leif Bodinson som efter många års styrelsearbete avgick som vice ordförande. Tack för allt arbete och stöd genom åren!

Apropå julgrisen -Kölsvinet skall oljas redan på hösten!

God jul och Gott nytt år!

Fredrik Hjern

Neptunkryssarförbundets verksamhetsberättelse 1997-1998

Verksamhetsåret 1/9 1997- 31/8 1998, förbundets 57:e verksamhetsår.

Funktionärer:
Styrelsen har haft följande sammansättning:

Ordförande	Fredrik HjernHudiksvall	
Vice ordförande	Leif Bodinson	Saltsjö-Boo
Sekreterare	David Pettersson	Uppsala / Hudiksvall
Kassör	Björn Eklund Sundsvall	
Ledamot	Gustaf Sjöberg	Gävle
Supleant	Ronny Löfqvist	Sundsbruk
Supleant	Nils Berglund	Örviken

Tekniska kommtén har haft följande sammansättning:

Ordförande	Anders Hjelmblad	Åkersberga
Ledamot	Mats Rimmö	Uppsala
Ledamot	Viktor Skoog	Bålsta

Redaktionen för NepparNytt har haft följande sammansättning:

Ledamot	Lotta Brennwald	Åkersberga
Ledamot	Marie-Louise Goertz	Åkersberga
Ledamot	Johan Öberg	Stocksund

Valberedningen har haft följande sammansättning:

Sammankallande	Lotta Brennwald	Åkersberga
Ledamot	Jonas Malmstedt	Forsa
Ledamot	Nils Virving	Stockholm

Övriga funktionärer:

PR-ombud	Jonas Malmstedt	Forsa
Revisor	Anders Lind	Sundsvall
Revisorssuppleant	Christer Östman	Sundsvall

Förbundet och styrelsearbetet
Förbundet hade vid verksamhetsårets slut 226 medlemmar varav 164 registrerade som båtägare. Årsmötet hölls i Göta SS lokaler på Långholmen i Stockholm den 8/11 1997. Mötet samlade ett trettiotal medlemmar och avhandlade bl.a. 44 regelmotioner. Vid mötet tilldelades Leif Bodinson Neptunkryssarförbundets förtjänsttecken i guld av år 1966. Styrelsen har under verksamhetsåret hållit 12 sammanträden. Dessa har vid de flesta tillfällena genomförts per telefon.

Jubileumslotteri och båtmässa
För att fira Neptunkryssarens 60-årsjubileum och ge klassen PR beslutades det att ett lotteri med en ny neptunkryssare som första pris skulle genomföras. S-267 byggdes av APC Composit och Dyviks marina och visades för första gången i samband med Allt för sjön mässan i Älvsjö, då även lottförsäljningen påbörjades. Tid sattes även av för att ge infomation om klassen och förbundet till de intresserade. Båten har tillsammans med de halvmodeller som utgör andra till sjätte pris turnerat runt i landet under året för att befrämja lottförsäljningen.

Båttypen och förbundet har i samband med detta rönt en hel del uppmärksamhet och uppskattning. Dragningen i lotteriet sker 981118.

Kappsegling

1998 års Svenska mästerskap samt Neptunkryssarpokalen arrangerades av Ekolns SK i Uppsala. Seglingarna genomfördes på Ekoln i både lätta och friska vindar. SM mönstrade 37 stycken besättningar och Neptunkryssarpokalen 36. Svenska mästare blev Nils Virving och Ulf Normark från Stockholms SK i båt 265. Neptunkryssarpokalen, nummer sex, vanns för alltid av Valter Saaristu och Anita Lapidus från Göta SS i båt 245. Priset till bästa träbåt vanns av Oskar Röös och Mats Rimmö i båt 180. Södra mästerskapet avgjordes i samband med Ekolnregattan i Uppsala och även detta vanns av Valter Saaristu nu med Roger Månsson som gast. Norra mästerskapet seglades i Sundsvall på Vindhemsregattan och vanns av Magnus Nygren och Fredrik Wikberg från Ursvikens SS i båt 240. Koketts startpris för bästa starter under SM vanns av Bill och Ingrid Lidman, Ursvikens SS i båt 263. Vinnare av 1998 års Ranking blev Valter Saaristu och Anita Lapidus. Vinnare av Ostkustcupen blev Valter Saaristu.

Priser och stipendier

Ljustern, det pris som GYS skänkte klassen att utdela till den person som renoverat en Neptunkryssare på ett anmärkningsvärt sätt och sedan deltager i SM med samma båt, utdelades i år till Anders Hedin för sitt arbete med båt 123. Vid SM-regattamiddagen lottades en genua skänkt av Neptunkryssarförbundet ut bland SM deltagarna. Vinnare blev Thomas Hjelmblad, båt 237.

Vid årsmötet delades renoveringsstipendier ut till följande: Mikael Andreé, Anders Hedin, Rolf Sundin och Ulf Tillman (båt nr 12),Anders Widén (båt nr 49), Johan Frodigh (båt nr 177) och till Mats Rimmö och Oskar Röös (båt nr 180).

Flottiljerna

Medelpads flottilj har fortsatt god aktivitet. Vintertid drev man en regel och taktikkurs i studiecirkelform, samt tränade fysiskt i form av regelbunden skidåkning. Sommartid har man seglat med utgångspunkt i Vindhem. Flottiljens båt nr 243 deltog i SM. Ekonomin är god pga lönsam försäljning av Bingolotter.

Södra flottiljen provde ett nytt träningskoncept under säsongen med lyckat och uppskattat resultat. Åtta båtar tränade på Baggensfjärden med Saltsjöbaden som bas. I övrigt så vidmakthöll man den nu traditionsenliga vårlunchen i Sandhamn. Även här arrangerades en regelkurs i studiecirkelform.

I Skellefteå används klubbåten 247 flitigt och många av de övriga båtarna har kappseglat både i hemmavatten som på främmande regattor.

Sydöstra flottiljen arbetar fortfarande på sparlåga, främst beroende på ett litet antal båtar.

Nepparnytt

Redaktionen för förbundets tidning har under året presenterat fyra nummer. Cirka 300 exemplar trycks varje gång utom nummer ett som trycks i det dubbla för distribution till intresserade på båtmässorna.

Styrelsen vill härmed tacka alla medlemmar, klubbar, stödjande företag och annonsörer för det gångna året.

För styrelsen:

David Pettersson, sekreterare

Rankninglista 1998

Plac.	Rorsman	Båt	SM placering	Nep.pokalen placering	S.Mästerskapet placering	N.Mästerskapet placering	Öppen segling placering	Poäng
1	Valter Saaristu	245	36 (2)	36 (1)	9 (1)		6 (1) 2	87
2	Nils Virving	265	37 (1)	31 (6)	8 (2)		6 (1) 1	82
	Magnus Nygren	240	35 (3)	35 (2)		9 (1)	4 (3) 3	82
4	Marie-Louise Goertz	239	33 (5)	33 (4)	7 (3)		4 (3) 5	77
5	Bill Lidman	263	31 (7)	32 (5)		7 (3)	6 (1) 3	76
6	Jerry Larsson	260	34 (4)	34 (3)				68
	Björn Eklund	222	32 (6)	25 (12)		5 (5)	6 (1) 6	68
8	Oskar Röös	180	27 (11)	28 (9)	5 (5)			60
9	Björn Bostedt	266	30 (8)	27 (10)			1 (7) 2	58
10	Janne Sjödén	242	29 (9)	23 (14)			5 (2) 2	57
	Gunnar Holmqvist	246	26 (12)	22 (15)		6 (4)	3 (4) 3	57
12	Michael Burman	255	23 (15)	30 (7)			2 (5) 3	55
13	Göran Haglund	174	21 (17)	26 (11)			3 (4) 2	50
14	Leif Bodinson	227	25 (13)	16 (21)	6 (4)		2 (5) 1	49
15	Göran Almén	248	22 (16)	24 (13)			1 (9) 2	47
16	Gustav Holst	148	16 (22)	20 (17)	4 (6)			40
17	Göran Forsberg	213	15 (23)	19 (18)			5 (2) 3	39
	Thomas Hjelmblad	237	18 (20)	21 (16)				39
19	Lars Wängdahl	243	19 (19)	18 (19)				37
20	Viktor Skoog	233	24 (14)	8 (29)	1 (9)		3 (4) 1	36
21	Peter Melander	264	28 (10)				3 (4) 5	31
22	David Pettersson	210	20 (18)	10 (27)				30
23	N-E Lindström	257	17 (21)	11 (26)			1 (15) 2	29
	Richard Svanberg	264		29 (8)				29
	Richard Jacobsson	7	12 (26)	17 (20)				29
26	Peder Swenman	228	10 (28)	15 (22)			3 (4) 7	28
27	Eva Engelfeldt	231	5 (33)	14 (23)		4 (6)	4 (3) 6	27
28	Jonny Bäck	230	14 (24)	7 (30)	1 (10)			22
	Hans Nylund	249	13 (25)	6 (31)	2 (8)		1 (16) 2	22
30	Jonas Hydman	158	6 (32)	13 (24)			1 (10) 5	20
31	Jarl Brändström	250	9 (29)	9 (28)				18
32	Kjell Gustavsson	199	11 (27)	4 (33)				15
33	Fredrik Hjern	171	2 (36)	12 (25)				14
34	Jonas Andersson	53	7 (31)	3 (34)				10
35	Per Geijer	234	8 (30)				1 (8) 5	9
	Hans Eriksson	234		5 (32)	3 (7)		1 (7) 1	9
37	Erik Fromell	226				8 (2)		8
38	Lars Karlsson	236				1 (9)	5 (2) 6	6
	Lars Secher	111	3 (35)	2 (35)	1 (11)			6
40	Ulf Nilsson	218				2 (8)	4 (4) 6	6
	Niklas Skärlund	176	4 (34)	1 (36)				5
42	Anders Hedin	123	1 (37)			1 (11)	1 (6) 6	3
	Lars Lundberg	235				3 (7)		3
	Thomas Sundholm	206				1 (10)	2 (5) 6	3
45	Magnus Engström	238				1 (12)		1

Kod för öppen segling:

1. ÅSS öppna
2. SSS Höstregatta
3. DM Skellefteå
4. Årskappseglingen, Skellefteå
5. Vikingaregattan
6. DM Sundsvall
7. Saltsjöbadsregattan

Södra flottiljen

Det värsta med sommaren (!) som gick var att jag aldrig riktigt kom underfund med om vattnet som jag pumpade ur La Brise läckte in underifrån eller regnade ned från ovan. I Mälaren kan man ju inte smaka sig fram till skillnaden.

Mer positivt var i så fall resultatet av kvällsseglingarna på Baggensfjärden under våren. Åtta båtar låg förtöjda hos KSSS i Hotellviken. Kostnaden var 500 kronor för fem veckor men förbund och flottilj sköt till 150 kronor var per båt. Tisdagar blev kvällen i veckan som samlade båtarna på fjärden. Inte bara de åtta seglarna sa sig vara nöjda, till vår stora glädje uttryckte sig KSSS mycket positivt över vår närvaro och hälsade oss välkomna tillbaka till nästa år, något som vi i styrelsen och årsmötet var helt eniga om att följa upp.

Innan vårens seglingar hann vi med att äta lunch i Sandhamn. Lite drygt tjugo stycken gamla och nya neppe-seglare tog båten från Stavsnäs sista helgen i mars.

Väl hemma satte vi oss tre kvällar ned i skolbänkar och lät Bengt O. Hult lära oss det väsentliga i kappseglingens alla regler.

Tyvärr måste jag erkänna att vi i år ägnat mer tid åt arbetet med båtlotteriet och lite för lite tid åt flottiljen. Vi hoppas kunna bättra oss till kommande säsong.

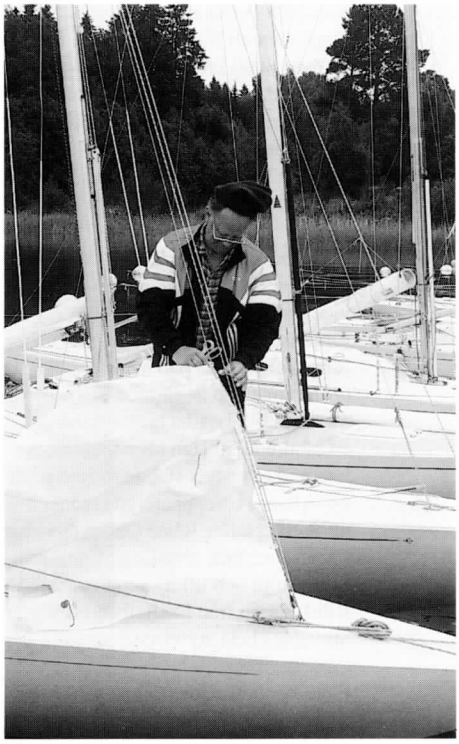
Årsmötet i mitten av november ledde knappast till någon folkvandring. (Nästa år hyr vi nog städskrubben i stället för hela klubbhuset i Årstaviken). Per Larsson, Carina Öhlin och Peter Persson avgick ur styrelsen efter flera års verkligt förtjänstfullt arbete, ett stort tack till er alla tre!

Till att efterträda utsågs Hans Eriksson (S-234), Peder Swenman (S-228) och Jonas Hydman (S-158), varmt välkomna.

Kommande aktiviteter som klubbades var ett Vinterblot i början av februari, trävårdande kväll med båtbyggare Tomas Larsson, studiebesök på Stockholmsbriggen på Skeppsholmen mm. Allting kommer att meddelas genom en brevlåda i er omedelbara närhet.

Täck och tänk väl om båten i vinter – det kommer hon att behöva!

Niclas Skärlund
S-176 La Brise



Rapport från årsmötet och jubileumsfesten 1998

Årets årsmöte hölls i Göta Segelsällskaps lokaler på Långholmen i Stockholm. Endast ett fåtal medlemmar, 16 stycken, dök upp. Detta beroende på att några befann sig utanför rikets gränser, andra laddade upp i hemmet inför kvällens jubileumsfest men framförallt på att ett årsmöte ett "icke regelår" tydligen inte lockar. Mötet var dock väl sammansatt ur geografisk synvinkel med deltagare från Skellefteå, Sundsvall, Hudiksvall, Uppsala och Stockholm.
Här redovisade styrelsen förbundets verksamhetsberättelse där det bl. a. rapporterades att medlemsantalet sjunker något jämfört med förra året. Kassören Björn Eklund kunde konstatera att förbundet gör en förlust på över 6000 kronor för den löpande verksamheten. Ett stort utropstecken är att inte en enda annons i NepparNytt är såld under året! Årsmötet beslutade dock att behålla medlems och båtavgifterna oförändrade.

Leif Bodinson avgick ur styrelsen efter att under det senaste året verkat som vice ordförande. Leif fick förbundets förtjänsttecken i guld redan vid det förra årsmötet då han avgick som ordförande och är därmed så dekorerad man kan bli. Istället tackades han med en blombukett. Han försvinner dock inte ur förbundets stab utan valdes till ny ledamot i NeppparNytts redaktion där Leif ersätter Johan Öberg. Ny styrelseledamot blev Dag Sigurd från Stockholm och till ny suppleant valdes Bill Lidman från Skellefteå. I övrigt omvaldes hela styrelsen.

På mötet beslutades det att försök med att dela SM och Neptunkryssarpokalens arrangemang skall genomföras nästa år.
Neptunkryssarpokalen kommer att arrangeras av Örnsköldsviks SS i Ö-vik den 3-4/7. SM arrangeras som tidigare planerat i Gävle av Gefle SS. Norra mästerskapen seglas i Skellefteå på Årskappseglingen och Södra mästerskapen på Björkfjärden vid Stockholms SS höstregatta.

Förbundets utdelade efter beslut av styrelsen renoveringstipendium på 4000 kronor till Anders Widén för hans arbete med båt 59. Detta kommer att redovisas i form av en artikel här i NN.

På kvällen samlades skaran åter på Söder för att deltaga i förbundets jubileumsmiddag. Antalet var nu mer än fördubblat och innehöll ett stort antal neppecelebriteter i form av svenska mästare, gamla förbundstrotjänare och andra i neppesamanhang välkända profiler. Förbundets klubbmästarinna Kristina Wallgren hade tillsammans med bl.a. Niklas Skärlund arrangerat festen där deltagarna till fördrinken kunde roa sig med att studera ett roligt urval av bilder och artiklar från 60 år av neptunkryssarhistoria. Sedan följde en trevlig middag med underhållning av både trubadur samt av deltagarna egenproducerad sång och efter detta utbröt dans med tillhörande seglarsnack.

Middagen innehöll även en prisutdelningsdel där årets vinnare av Ostkustcupen Valter Saaristu mottog det vandringspris som skänkts av Svenska seglarförbundet i samband med vårt förbunds femtioårsjubileum. Pris utdelades även här till Anders

Hjelmblad som erhöll den halvmodell som satts upp för den person vilken sålt flest antal lotter under båtlotteriet. Niklas Skärlund fick ett bokpris för det hästarbete han gjort under mässorna med dels lottförsäljning men även övrigt arbete med lottbåten samt PR. Avslutningsvis offentliggjordes det som alla väntade på, nämligen de vinnande lotterna i båtlotteriet. Tyvärr fanns inte vinnaren bland deltagarna på middagen, något som snabbt glömdes bort. Avslutningsvis ett stort tack till Kicki och övriga arrangörer för en trevlig kväll.

David Pettersson, nr 210

Om du funderar på att sälja din kära Neppare nu i vår kan det vara bra att tänka på att det till förbundet hör av sig fler personer som vill köpa Neppare än medlemmar som meddelar att de vill sälja.

Så om du vill öka chanserna för snabb försäljning och att båten hamnar i rätta händer kan rekommendationen vara att Du hör av Dig till undertecknad.

Hälsningar
Niclas Skärlund
Sockenvägen 525
121 34 ENSKEDE
08-649 49 07



Grattis
Fredrik
och
Laila

Semester i kappseglingsmaskin?

Så illa är det inte! För det första är det kanske väl tillspetsat att kalla neppare kappseglingsmaskiner även om just vår båt onekligen är utrustad för i första hand kappsegling. Så är det i alla fall under en stor del av året. Men någonstans strax efter midsommar infinner det sig en period som jag tycker är något alldeles speciellt. Det är båtsemestern som står för dörren! Detta innebär att jag får bära ner lådor, spis, värmare, löstagbara stuvutrymmen, bestick mat, mat, mat och dryck samt fylla vattentanken och till slut bära ner dynor, kläder och lakan/täcken.....SEMESTER!!!!

Allt detta ner i en Neppare innebär att vattenlinjen enbart syns på främre delen av båten. Seglingsegenskaperna blir lite annorlunda och när vi lastar Belle Amie på biltrailern måste hon stå nästan en decimeter längre fram för att jämnvikten ska bestå.

Nåväl, i år såg planerna ut som så att vi skulle traila ner till Öregrund och sjösätta där. Sedan skulle över två veckors seglande sakta föra oss till Uppsala och SM. Innan dess låg dock Stockholms yttre skärgård framför oss och så även Mälaren.

Sommaren som gått bjöd som bekant på ett väder sämre än det mesta men det var något som vi inte kände mycket av. Visst var det kallt ibland och visst regnade det nästan varje dag men vad gjorde det när vi befann oss i en miljö härligare än något annat. Efter två dagars segling angjorde vi Rödlöga. Det känns som ytterskärgård men fortfarande var siktet ställt längre ut. Vi strålade i alla fall samman med Annikas syster Lena och en kompis till henne, Eva som äger en Arabesque 24.
Kallskär är en annan liten pärla som vi ofta hamnar på. Alltför ofta kanske och av någon anledning fastnar vi gärna där i något oväder. I år var det blåst som tvingade oss i hamn halva nästa dag. Men på eftermiddagen lovade vädret en tillfällig bättring och med bra väder även nästa dag.

Så hastigt och lustigt bestämde vi oss för att segla ut till Svenska Högarna. Väl där ute på kvällen var det knökafullt med båtar, dock ingen så liten som Nepparen så vi kunde kila in oss på den sista lediga platsen. En låg båt hittar ju alltid någon självfrände i alla hamnar som sitter lika nära vattnet. Denna gång var det en Mälar-30:a som sedan visade sig vara i sällskap med en eskader. Förutom en vacker solnedgång innebar den kvällen en trivsam sittning tillsammans med delar av eskadergänget, dock efter det att dom sjungit ur sig den värsta pubertetsångesten i form av fräckisar och vråltjut.

När vi dagen efter seglade inåt fastlandet igen kändes det lite mäktigt att ha varit där ute. Att hitta dit var ju en barnlek, men att hitta farleden in mot fastlandet igen var lite svårare. Vi kom dock rätt och angjorde Fredlarna mitt på dagen. Den soligaste dagen på vår segling förresten. Väl i Fredlarna mötte vi Björn Bostedt! Björn har dock inte förstått tjusningen i att semestra i en liten båt! Vår Neppare kändes mer som en släpjolle än en kölbåt när man jämför med Björns båt men vi hade i alla fall lättare för att bada från båten!

Från Fredlarna bar det sedan vidare via Stora Nassa ut till Gillöga och sedan så småningom ner till Björkskär. Där stötte vi förresten ihop med Leif Bodinsson. Också en överlöpare som övergivit Nepparen under semestern. Vi vet inte riktigt vad det var för schabrak han seglade omkring i.

Gillöga..... vilket paradis. Kanske den vackraste platsen av allt vi upplevde. Det är svårt att gå in där vid fel väder men vi vill gärna dit igen och då ligga över. Nu gjorde vi enbart en dagsutflykt dit.
Jag kan tänka mig vilka mäktiga scener naturen kan spela upp så här långt ute. När vi var där var allt så mjukt och fridfullt men spåren skvallrar om höststormar, våldsamt hav och bitande vindar över öarna.
Fascinerande är också att människor bott så långt ut i skärgården förr i tiden. Det fanns till

exempel skola på Svenska Högarna för länge sen.
Jag vet att det finns mer eller mindre bofast befolkning även nu men under helt andra förutsättningar. Helikoptrar, snabba motorbåtar, kommunikation via datorer, mobiltelefoner mm gör strapatsen nu till en liten fjärt i kosmos i jämförelse med forna tider.

Under denna vecka lärde vi oss att älska den yttre skärgården så mycket att det sen blev ett antiklimax att fullfölja våra planer och segla några dagar i Mälaren. Vägen in är ju bara den ett nerköp för varje meter. Mer och mer motorbåtar, trängre i hamnar och skitigare miljö.

Väl inne i Mälaren mötte vi 231:an med Eva och Andreas, också dom från Sundsvall. Vi tillbringade sen några dagar tillsammans i Mälaren och upp mot Uppsala.
Våra minnen av Mälaren kan sammanfattas med ett ord: Skvalp. Hoppas nu att jag inte skaffar mig alltför många fiender bland de som älskar Mälaren men för oss var nätterna oroliga. Skärgårdsbåtar, motorbåtar och hamnar som är dåligt skyddade innebar för oss i alla fall dålig nattsömn jämfört med ytterskärgården. Jag måste dock tillstå att vädret också gjorde sitt bästa för att sabba vår vistelse i Mälaren. Mycket regn upplevde vi. Nåväl, när vi närmade oss Uppsala och såg tillbaka på över två veckor i Belle Amie sade vi nästan i kör att: Nu skiter vi i SM, vi vänder och semesterseglar två veckor till istället. Men man ska ju lägga av när allt är på topp. Så gjorde vi och vi fick sen också uppleva både ett trevligt SM (som alltid i Uppsala) och dessutom en Stones-konsert. Det är dock en annan historia.

När vi lastade ur Belle Amie uppe i Uppsala vet jag att någon tog kort på all packning som låg på land efter avslutad urpackning. Det var mycket!.....väldigt mycket prylar. Belle Amie fick tillbaka sin gröna vattenlinje ovanför vattenytan och första seglingen utan packning är alltid en upplevelse. Så snabb hon är, så lätt hon verkar, så kvickt hon svara på roderrörelser. Kort sagt man har en ny båt igen!

Att semestra i en Neppare kräver dock lite planering. Det måste vara torrt ombord. Man måste noggrant räkna ut var allting ska stuvas och man måste hålla stenhårt på ordningen sen.
Vi har också en riktig värmare ombord. Jag vet att det finns tuffingar som säger sig inte behöva värme. Men ska man bo flera veckor i en båt är värme lika med torrt och visst är det skönt att ligga i ruffen, kunna sparka av sig täcket utan att frysa och sen ligga och lyssna på regnet på rufftaket?
Man ska också inse att de två första dagarna innebär en viss acklimatisering. Krockar med varandra är oundvikliga. Men när man väl vant sig att väja för varandra, vänta på varandra och röra sig smidigt ombord....ja...då blir det bara bättre och bättre sen.
Bara känslan att sätta sig, laga mat, duka, äta maten och sen diska utan att behöva kliva upp en enda gång. Så är det inte hemma inte!
Och tvagningen på akterdäck! Man når vattnet utan en hink och man får bete sig som en friluftsmänniska! Jag kan sen stå i sittbrunnen och borsta tänderna. En stor båt innebär att man blir lite mer tvingad att göra som hemma. Jag tvungen att stå i ett trångt feldimensionerat toalett/tvättutrymme och försöka mig på konststycket att tvätta mig, borsta tänderna och skölja munnen utan att blöta ner hela utrymmet. Dessutom måste jag stå och pumpa upp vatten med foten till ett för litet tvättställ.

En sista källa till glädje är också alla båtgrannar man lär känna i skärgården. Vi är ju ute i sittbrunnen nästan jämt. Så också grannarna i andra låga båtar.
Jag kan egentligen bara hitta en stor nackdel med en låg båt. Det är höga båtar som ligger och laddar sina batterier i hamnar. Deras avgaser puffar nämligen ut i precis våran sittbrunnshöjd. Sen kan det ju hända att man får en för tidig solnedgång om en hög motorbåt blir granne förstås!

222-Björn



Den seglivade

Neptun-kryssaren

Båtklasser föds, lever och dör som det mesta här på jorden. En del verkar dock aldrig dö, som t ex Neptunkryssaren, som föddes 1938 och fortfarande håller de nya båtarna stången. En båt som med råge intar sin plats i vår serie "De seglivade".

TEXT: MATS GÖTHLIN, FOTO: NICLAS SKÄRLUND, INLEDNINGSBILD: CHRISTER LUNDIN

Den seglivade



Neptunkryssarförbundet är ett av våra mest aktiva klassförbund. Svenskt Mästerskap har arrangerats varje år sedan 1944.



Karakterisktiskt för Neptunkryssaren är den extremt korta bommen, som gör att besättningen aldrig riskerar att bli knockad i en gipp.

Den 2/11 träffade jag Niclas Skärlund för att prata Neptunkryssare. Det var på dagen 58 år sedan Neptunkryssarförbundet bildades, Sveriges äldsta klassförbund. Sedan klassens första SM 1944 har inte ett enda missats och deltagarantalet har stadigt hållit sig mellan 30 och 40 båtar – ett fantastiskt rekord. Men det som är fantastiskt är inte den långa sviten, utan att klassen idag är minst lika livaktig som för 50 år sedan. Det måste förstås vara en sjutusan till segelbåt med otroliga seglingsegenskaper vi pratar om.

Inte alls. Neptunkryssaren är en tämligen medelmåttig seglare, men den har en charm som få och ett av de vackraste skrov som sett dagens ljus. Men inget av det förklarar klassens popularitet. Den ska sökas i kombinationen båt/klassförbund med tonvikt på det senare.

Livstids service

Vid köp av en båt, vars ägare är organiserade i ett klassförbund, erhålls på köpet gratis service, så länge man förblir klassen trogen. Vid köp av en "vanlig" båt faller kunden snabbt i glömska. Båttillverkaren/försäljaren hinner knappt skriva kontrakt förrän nästa köpare ska fångas in. I Neptunkryssarförbundet ägnar man sig till största delen åt "eftervård". Man tar hand om köparen, hjälper henne med råd och trimtips. Fixar reservdelar, begagnade segel, hjälper till med transporter, vinterförvaring etc utan minsta tanke på egen vinning. Belöningen är en ny seglare i gemenskapen.

De som driver klassförbunden är förmodligen svensk seglings mest hängivna personer. Att träffa och prata med representanter för Nepparförbundet är så inspirerande och glädjefyllt att jag direkt inser hur lite själva båten betyder. Vad som sitter på däck, vilket segelfabrikat man har, vilken hängpinne som sitter på rorkulten är totalt oväsentligt. Det som betyder något är gemenskapen, trivseln och den härliga känslan av att bara vara på sjön.

Niclas Skärlund, som är ordförande i Södra flottiljen, den i Stockholm, berättar att det mest utmärkande draget hos en Nepparseglare är hans genuina seglingsintresse. "Känslan att bara segla är väldigt stark hos en Nepparseglare", säger han och fortsätter med att berätta om klassförbundets verksamhet.

På sommaren arrangeras förutom SM, Ostkustcupen med två kappseglingar vardera i Stockholm, Uppsala, Sundsvall och Skellefteå. Lokala cuper förekommer också, samt naturligtvis Neptunkryssarpokalen som seglats varje år sedan 1942!. Fyra utgåvor av Nepparnytt ges ut varje år och på vintrarna ordnas fester, regelkurser, meteorologikvällar, kurser i träbåtsvård etc.

I år har man tagit upp den goda traditionen från 50-talet med lottbåtar. En Neptunkryssare lottas ut i december. 15 000 lotter för 20 kr styck har då sålts under hela året, främst på båtmässorna där båten ställts ut. Överskottet på ca 40 000 kr går till förbundets verksamhet.

Allt detta följer automatiskt med i paketet då man köper en Neptunkryssare

Tala om service.

Självbygge

Fram till 1975 byggdes alla Neppare i furu. Sedan har det blivit plast för hela slanten. Av landets 253 båtar är 50 byggda i plast. Förbundet äger två formset och det bästa sättet att skaffa en ny Neptunkryssare billigt är att bygga den själv. För 85 000 kr kan man hos Dyviks Marina under sakkunnig ledning av Göran Gross bygga sin egen båt. Det tar ca två veckor att få båten skrovfärdig och däckad. Och ytterligare ett par veckor för att få den komplett med köl, roder, hjärtstock, beslag, rigg etc. Det enda som inte är med i de 85 000 kronorna är seglet. Inte dåligt för en ny båt på 9 meter. För närvarande byggs tre nya båtar ute hos Dyviks Marina i Åkersberga, 3 mil norr om Stockholm.

En av de stora fördelarna med Neptunkryssaren är att den är trailerbar. Den väger 1150 kg och klarar därigenom att trailas efter en vanlig personbil utan att föraren behöver ha något extra körkort. En trailer kostar 25 000 kr, men det går lika bra att hyra en flakvagn på en bensinmack och ställa båten i en vagga på släpet. Till regattorna tar

sig lika många på egen köl som med trailer. All segling försiggår på Ostkusten. Den sydligaste flottiljen ligger i Nyköping och den nordligaste i Skellefteå. Däremellan finns Sundsvall och Stockholm som stora Neppar-centra. På Västkusten finns knappt en enda Neptunkryssare, förmodligen för att man där satsat på Drake – en annan seglivad dam.

Stark

Inledningsvis påstod jag att Neptunkryssaren är en medelmåttig seglare. Niclas Skärlund håller inte med. Jag jämför då orättvist med dagens moderna båtar, som kostar runt halvmiljonen. För 100 000 kr får man leta efter en bättre seglare, det måste jag tillstå. Nepparen är en tvåmansbåt och kräver därför en del av sin besättning, vilket bara är roligt. Hon påminner mycket om en jolle med sin känslighet och livlighet. Det går inte att släppa rodret en sekund, då far hon iväg. Sättning och nertagning av spinnakern kan ha sin sidor, men när den väl är uppe får man belöningen i form av härliga surfar.

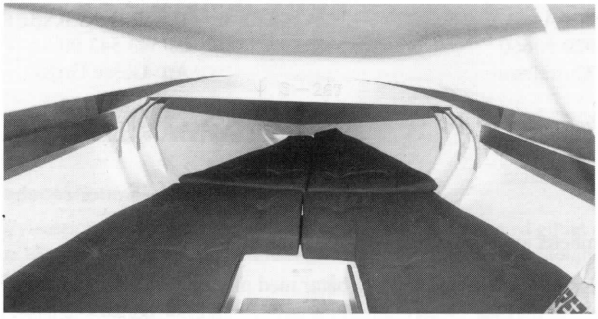
På kryss seglar hon lätt över vågorna i stället för hårt igenom dem. Hon tål mycket hårda vindstyrkor. Att hantera henne i 12–13 m/s med fulla segel är inga problem. Och någon oro för att något ska gå sönder behöver man inte ha. Plastbåtarna skulle kunna vara 30% lättare, men för att alla båtar ska vara lika (strikt entyp) byggs de lika tunga som träbåtarna. Det blir därför mycket starka. Haverier förekommer nästan aldrig. En annan fördel med de starka båtarna är att gamla båtar kan tävla på lika villkor med nya.

Att Nepparen bara seglas av två man tror Niclas är en av förklaringarna till klassens popularitet. Det är bra mycket lättare att ragga upp en gast än två. Det är följaktligen mycket vanligt med mixade besättningar, något som också bidrar till att skapa en trevlig stämning i klassen.

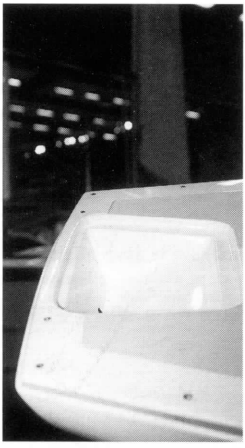
Det mest utmärkande draget på Neptunkryssaren är den korta bommen, som slutar strax bakom ruffaket. Man tror båten ska ta slut någon meter bakom bommen, men då finns där 4 meter båt ytterligare.



Neptunkryssaren ritades 1938 av Lage Eklund till sin före detta klasskamrat konstnären Einar Palme. Kraven var: Jag vill uppsöka vilka motiv jag önskar i havsbandet. Grundgående är viktigt. Sjösäkerheten måste vara stor, för eftervärlden ska inte gå miste om mina tavlor.



Inredningen bjuder inte på någon större lyx, men vad gör det, på en Neptunkryssare vistas man nästan alltid ute. Sägnen säger nämligen att det aldrig regnar på en Neppare.



Praktisk utombordarlåda i bakkant av akterdäcket.

Sammanfattning

Till sist sammanfattar Niclas i tio punkter varför Neptunkryssaren blivit så populär att den överlevt tidens alla växlingar och idag är en lika stark klass som för 60 år sedan.

- Traditionerna. Det är viktigt med en historia. Jag tror man vårdar sin båt omsorgsfullare om man vet var den kommer ifrån.
- Tvåmansbåt. Lätt att få ihop en besättning.
- Mixade besättningar ger bra stämning i klassen.
- Starka byggen.
- Strikt entypsbåt. Ingen kan köpa sig till fördelar.
- Aktivt klassförbund.
- Vacker båt.

Tidigare publicerade artiklar i serien "De seglivade": Snipen Nr 6/98, Trissjollen 9/98.

Data

Neptunkryssaren:

Längd ö a . . . . . 9,00 m
Längd v l . . . . . 5,85 m
Bredd . . . . . 1,92 m
Djupgång . . . . . 1,20 m
Fribordshöjd . . . . . 0,55 m
Vikt . . . . . 1 150 kg
Järnköl . . . . . 540 kg
Kojplatser . . . . . 2–3 st
Storsegel . . . . . 12 m²
Kryssfock . . . . . 7 m²
Genua . . . . . 11,5 m²
Spinnaker . . . . . 30 m²
Pris självbygge . . . . . 85 000 kr
Konstruktör . . . . . Lage Eklund
Klassförbund: Fredrik Hjern, Storgatan 69, 824 52 Hudiksvall, tel 0650 990 59.
E-post: fredrik.hjern@hu.lg.se

Kommentar till artikeln i Båtnytt

Förutom Dyviks Marinas möjligheter, som beskrivs i artikeln, har också APC Composit i Luleå en uppsättning formar för nybyggnation av Neptunkryssare. APC Composit meddelar att man erbjuder en komplett uppsättning plastdelar till en Neppare för 46 500:- och då ingår den nya botenkonstruktionen med sammanhängande bottenstockar.

För ytterligare information rekommenderar vi att man tar direktkontakt med respektive tillverkare för detaljer:

APC Composit
Karlsviksvägen 81
975 94 LULEÅ
Telefon 0920 50660
Att: Tord Gustafsson

Dyviks Marina
Dyvik Center
184 91 ÅKERSBERGA
08/543 543 00
Att: Göran Gross

Fredrik Hjern

Aluminiummaster

NN har ombetts att förmedla en kontaktannons.

I vinter byggs minst två stycken nya båtar med mastbehov. Ett antal andra båtägare har uttalat sitt intresse för att byta till en aluminiummast. För att minska kostnaderna vid inköp och beslagsbygge undersöks nu möjligheterna för samarbete. Intresserade skall kontakta Per-Arne Larsson (fd båt 78 och byggare in spe av båt 269) på tel 018- 36 03 49.

Ett prisexempel (inkl moms) från en tillverkare:

Mast med beslag (spridare, trissor, etc):	14.552:-
Bom med beslag (skot och kickfästen, uthalstalja, etc):	3.554:-
Stående rigg (inkl vantskruvar):	3.297:-
Löpande rigg:	1.293:-
Ren mastprofil (konad):	6.076:-
Ren bomprofil:	890:-



BYGGNADSBESTÄMMELSER FÖR NEPTUNKRYSSAREN 1998

AVDELNING A – ALLMÄNNA REGLER

A.1 Byggnadsbestämmelser och klassregler

A.1.1 Neptunkryssaren är en entypsbåt, vilket innebär att samtliga båtar med giltigt mätbrev skall vara likvärdiga (så långt det med rimliga medel är möjligt att åstadkomma) i fråga om seglingsegenskaper.

A.1.2 Utformningen av Neptunkryssaren regleras av dessa byggnadsbestämmelser, **klassreglerna** samt de ritningar som anges i del III, avdelning H av **klassreglerna**. I den händelse fullständig överensstämmelse ej råder mellan dessa byggnadsbestämmelser och ritningarna gäller byggnadsbestämmelserna före ritningarna. I den händelse fullständig överensstämmelse ej råder mellan dessa byggnadsbestämmelser och **klassreglerna** gäller **klassreglerna** före.

A.1.3 Allt som inte klart anges som tillåtet i de här byggnadsbestämmelserna är FÖRBJUDET.

A.2 Språk

A.2.1 Klassens officiella språk är svenska och vid tvist angående översättning skall den svenska texten gälla.

A.2.2 Ordet "skall" är tvingande och ordet "får" är tillåtande.

A.3 Förkortningar

A.3.1

SSF	Svenska Seglarförbundet
NKF	Neptunkryssarförbundet
RSR	Redskapsreglerna
KSR	Kappseglingsreglerna

A.4 ISAF regler

A.4.1 De här byggnadsbestämmelserna ska läsas tillsammans med RSR, och mått ska tas i enlighet med dem om inte annat föreskrivs. När en term används i sin definierade betydelse är den skriven i **fet** stil om den är definierad i RSR och *kursiv* stil om den är definierad i KSR.

A.5 Ändringar i byggnadsbestämmelserna

A.5.1 Ändringar av dessa byggnadsbestämmelser kan normalt bara göras vart tredje år genom beslut vid NKFs årsmöte.

A.5.2 Dessa byggnadsbestämmelser hänvisar till andra regler och föreskrifter. I de fall dessa ändras kan en ändring av dessa byggnadsbestämmelser bli nödvändig i vilket fall beslut om ändring skall tas vid NKFs årsmöte.

A.5.3 Ändringar skall godkännas av SSF.

AVDELNING B – GEMENSAMMA BYGGNADSBESTÄMMELSER FÖR TRÄ- OCH PLASTBÅT

B.1 Skrov och däck

B.1.1 MATERIAL

(a) Neptunkryssaren skall tillverkas i trä eller plast.

B.1.2 DIMENSIONER

	minimum	maximum
Skrovets längd	8950 mm	9050 mm
Längd i konstruktionsvattenlinjen	5830 mm	5870 mm
Största **skrov**bredd, vid **språnglinjen**	1905 mm	1935 mm
Största bredd i konstruktionsvattenlinjen	1550 mm	1610 mm
Fribordshöjd, midskepps akter (spant 0)	570 mm	590 mm
Fribordshöjd, bordvarts midskepps (spant 9)	540 mm	560 mm
Fribordshöjd, för (spant 18)	670 mm	690 mm
Djupgående på konstruktionsvattenlinjen	1185 mm	1215 mm
Färdigbyggda skrovhalvans mått i godtyckligt spantplan	enligt utslagstabell +/- 15 mm	

B.2 Roder

B.2.1 MATERIAL

(a) **Roder**bladet skall vara av antingen:

(i) valfritt träslag (även plywood) som får ytbehandlas med glasfiberarmerad plast.

(ii) glasfiberarmerad plast, minst 2100 g/ m^2, med fyllning bestående av antingen styvt PVC-skum (Divinycell, Airex) eller styvt polyuretanskum (Bonocell) eller trä.

(b) Rorkulten skall vara av trä.

B.2.2 UPPBYGGNAD

(a) Rodret skall ha den form som anges på linjeritningen. Utöver den på linjeritningen visade formen tillåts även roderkontur enligt linjeritningen (upptill rundad in mot hjärtstock, slopad tätningskloss mot kölplanka).

AVDELNING C – PLASTBÅT

C.1 Skrov och däck i plast

C.1.1 FORMAR

Formar får endast tillverkas efter plugg av tidigare godkänt plastskrov. Om en tillverkare har andra planer skall han inhämta tillstånd av NKFs styrelse före all tillverkning.

C.1.2 SKROV OCH DÄCK

Skrov och däck i plast får endast tillverkas i formar som godkänts av NKFs styrelse.

C.1.3 SKROVSKAL

Skrovskal i glasfiberlaminat enligt ritning och med minst följande glasfibermängd:

Zon 1: ..... 2700 g/ m^2 = 1 * 300 +4 * 600 g
Zon 2: ..... 4200 g/ m^2 = 2 * 300 +6 * 600 g
Zon 3: ..... 6900 g/ m^2 = 3 * 300 +10 * 600 g

I skrovets överkant görs en invikning för däckets fastsättning med minsta bredd 50 mm. Botten i dödträ lamineras till en tjocklek av minst 40 mm.

C.1.4 BOTTENSTOCKAR

Bottenstockar för kölbultar av laminerad plast minst 2700 g glasfiber per m^2. De utförs som omvänt U på hela längden. Bottenstockarna i ruffen lamineras även mot britsarna. Bottenstocken i sittbrunnen skall ha minimilängden 630 mm. Bottenstockarna fästes till skrovet med "remsning" minst 4 * 600 g glasfiber per m^2.

Under kölbultarnas muttrar placeras U-formade underlägg i rostfritt stål med mått: längd 150 mm, livhöjd 60 mm, flänshöjd 40 mm, tjocklek 4 mm. Dessa underlägg får försänkas i bottenstockarna, men dock så att flänshöjden blir minst 50 mm under underlägget.

Bottenstock för skotpåle utförs som omvänd U-form med minimihöjd 120 mm och minimibredd 50 mm. Dessutom görs följande överplastade bottenstockar av styvt PVC-skum (Divinycell, Airex), styvt polyuretanskum (Bonocell) eller marinplywood med minsta tjocklek 12 mm, eller av aluminium med minsta tjocklek 4 mm:

- under mast i läge till maststötta och i full höjd till underkant fast durk,
- förkant förpiksdurk min.höjd 60 mm,
- akterkant sittbrunn min.höjd 140 mm.

C.1.5 AKTERSPEGEL

Om däcket utförs med motorbrunn för fäste av utombordsmotor på akterspegeln skall utrymmet mellan motorbrunn och akterspegel fyllas med ett material som har en volymvikt av minst 0.2 kg/dm^3, t ex Divinycell eller marinplywood, med minsta tjocklek 15 mm för att erhålla ett stumt skruvfäste för motor.

C.1.6 KÖLBULTAR OCH KÖLINFÄSTNING

Kölen fästes till skrovet med 8 st diameter 12 mm rostfria bultar som dras med mutter mot i järnkölen gjutna fickor och på bottenstockarna placerade U-formade brickor enligt C.1.4. De två mittersta bottenstockarna förses med två i bredd placerade dragbultar.

C.1.7 HJÄRTSTOCK

Hjärtstock av minst 18 mm rostfritt rundstål i rodertrumma av rostfritt stålrör med invändig diameter minst 20 mm, godstjocklek 3 mm. Rodertrumman lamineras fast i botten. Glasfiber minst 2700 g/ m^2.

C.1.8 RÖSTJÄRN

Röstjärn av rostfritt stål eller aluminium med placering enligt byggnadsritningen.

C.1.9 DÄCKSBALKAR

Däcksbalkar (mastbalkar) tre stycken utförda av furu, gran eller mahogny med tjocklek 45 mm och min.höjd midskepps 90 mm och höjd vid anslutningen till vertikalförstärkningarna min 65 mm.

C.1.10 VERTIKALFÖRSTÄRKNINGAR

Vertikalförstärkningar till varje däcksbalk av styvt PVC-skum (Divinycell, Airex), styvt polyuretanskum (Bonocell) eller marinplywood med minsta tjocklek 12 mm, eller av aluminium med minsta tjocklek 4 mm.

Däcksbalkar med vertikalförstärkningar och röstjärn lamineras fast i skrovet samtidigt så att de bildar en sammanhängande enhet väl utbredd efter skrovsidan. Glasfiber minst 2700 g/ m^2.

C.1.11 DÄCK

Däck av laminat med minst 2700 g glasfiber per m^2 fördelad enligt följande:

- Överst 1 * 300 + 2 * 600 g/ m^2
- Kärna av minst 10 mm styvt PVC-skum (Divinycell, Airex) eller styvt polyuretanskum (Bonocell)
- Underst 2 * 600 g/ m^2.

Undersida däck förses med överplastade förstärkningar av samma material som kärnan eller av trä med minsta mått: höjd 30 mm, bredd 22 mm. Ett stycke tvärskepps i förkant förlucka längd 1200 mm. Ca 250 mm för om denna ett stycke tvärskepps, längd 1070 mm och hopplastad med denna två stycken föröver placerade längsgående förstärkningar med längd 1250 mm. Ett stycke tvärgående i förkant akterlucka längd 1175 mm och ett stycke tvärgående i akterkant akterlucka längd 770 mm.

Ruffens sidor skall ha en min.höjd av 135 mm på ett avstånd av 300 mm från förkant ruff. I ruffsidor och skott erfordras ingen kärna. I vardera av ruffens långskeppssidor upptages två eller tre ljusventiler av valfri storlek med största längd av 250 mm och största höjd av 120 mm. Mått anger dagermått. Ljusventiler får slopas.

Sittbrunnens sidokarmar utförs som direkta förlängningar av ruffsidorna och utförs i omvänd U-form. Sargens överkant skall från ruffskottet svänga ner mot däcket i en jämn kurva. Sargens lägsta höjd i långskeppslinjen skall vara minst 50 mm över däck. Sittbrunnens sarg i akterkant skall vara minst 20 mm hög vid båtens mittlinje. Invändigt skall sargen ha en höjd av minst 140 mm. Däcket förstyvas på den del där skotwinscharna placeras genom en upphöjning med minst 20 mm.

För ruffluckan skall det ordnas med "luckgarage" och fäste för sprayhood.

Kärnan i däcket bytes mot ett material med en volymvikt av minst 0.2 kg/dm^3 t ex Divinycell eller marinplywood och med minsta tjocklek 10 mm enligt angivna mått på följande ställen:

- För- och akterknap 300 * 80 mm
- För- och akterstag 250 * 80 mm
- Röstjärnsgenomföringar, på vardera sidan 350 * 80 mm
- Mastfot 500 * 240 mm
- Fockskotskenor 700 * 80 mm
- Hjärtstock och flaggspelsfäste 200 * 80 mm

Inom ett område av minst 350 * 100 mm under mastfoten och ett område med minst 100 mm diameter runt röstjärnsgenomföringar och hjärtstock, utförs däcket i genomgjutet glasfiberlaminat om inte marinplywood används. Från kanten av däcket och 60 mm inåt efter hela längden utförs däcket i genomgjutet glasfiberlaminat med minsta tjocklek 10 mm för att ge stöd åt bultarna med vilka däck och skrov monteras ihop.

C.1.12 INREDNING

Inredningen utförs så att den bildar förstärkning av skrovet enligt följande: Förpiksdurk, ruffens britsar och britsarnas vertikalanslutning vid ruffdurken mot skrovet utförs i ett sammanhängande stycke med minsta längd 3100 mm och med minsta bredd på britsarna på 450 mm. Laminatet skall vara minst 2400 g glasfiber per m^2, 4 * 600 g. Kärna av styvt PVC-skum (Divinycell, Airex), styvt polyuretanskum (Bonocell) får användas. Denna del skall lamineras till skrovet efter hela sin längd både efter ytterkanten och efter britsarnas vertikala anslutning samt lamineras till skottet med minst 4 * 600 g glasfiber per m^2.

Fyra stycken öppningar i kojbottnar om max 1200 cm^2 per styck får upptagas inom på ritningen markerade fält. I vardera kojsidan får två öppningar om max 400 cm^2 per styck upptagas. Därutöver får erforderliga mindre dräneringshål upptagas (dock max 1 cm^2 per hål).

Latthyllor mellan skott och vertikalförstärkning för mastbalkar laminerade till skrov, skott och vertikalförstärkning med minst 4 * 600 g glasfiber per m^2. Hyllorna utförs i styvt PVC-skum (Divinycell, Airex), styvt polyuretanskum (Bonocell) eller marinplywood och med minsta tjocklek 10 mm. Minsta bredd i för- och akterkant 100 mm.

Vinkelförstärkningar i sittbrunnen, utförda med laminat minst 2400 g glasfiber per m^2 (4 * 600 g), långskepps skrovet utförda så att de kan användas till bärbalk för sittbänk och rorsmansbänk. De skall lamineras till skrovet och skottet samt vara försedda med gavel. Utförs med följande minimimått: längd 1550 mm, höjd förkant 375 mm, höjd akterkant 175 mm, bredd mätt efter laminatet på dess horisontella del som får utföras med 45 graders lutning, förkant 250 mm, akterkant 70 mm. Två stycken öppningar om 380 * 160 mm får upptagas i vardera sidan samt därutöver erforderliga mindre dräneringshål (max 1 cm^2 per hål).

C.1.13 FÖRBINDNINGAR

Skrov och däck sammanfogas med bultförband bestående av 3/16" rostfri skruv med mutter och med största delning av 155 mm samt limmande kitt av sådan kvalité att absolut täthet erhålls. Insidan av skarven skrov - däck får plastas över.

Ruffskott med minimihöjd 550 mm lamineras till skrovsidan med minst 4 * 400 g glasfiber per m^2.

C.1.14 FÖRSTÄRKNINGAR

Skrovet får utöver vad som anges i regel C.1.4, C.1.9, C.1.10 och C.1.12 ej förses med ytterligare förstärkningar, inredning av förstärkande karaktär, skott eller dylikt för om ruffskottet.

C.1.15 SKROVVIKT

(a) Minimum 340 kg

(b) Skrovvikt omfattar skrovskal, bottenstockar (inkl. brickor för kölbultar), mastbalkarna med tillhörande vertikalförstärkningar, röstjärnen samt basinredning med uttagna öppningar och latthyllor i ruffen.

C.1.16 KORREKTIONSVIKTER FÖR SKROV

(a) Om skrovvikten understiger 340 kg skall korrektionsvikter gjutas fast i skrovet så att minsta tillåtna vikt uppnås och anteckning göras om detta i nybyggnadsmätbrevet.

(b) Korrektionsvikterna skall placeras antingen akter om hjärtstocken eller för om röstjärnen för vanten och ovanför konstruktionsvattenlinjen.

C.1.17 DÄCKSVIKT

(a) Minimum 140 kg

(b) Däcksvikt omfattar däck, ruff (exklusive ljusventiler) och sittbrunnens sidokarmar (inklusive förstärkningarna för skotwinscharna), men ej för- akter- och rufflucka och ej heller beslag.

C.1.18 KORREKTIONSVIKTER FÖR DÄCK

(a) Om däcksvikten understiger 140 kg skall korrektionsvikter gjutas fast i däcket så att minsta tillåtna vikt uppnås och anteckning göras om detta i nybyggnadsmätbrevet.

(b) Korrektionsvikterna skall placeras antingen akter om förkant akterlucka eller för om förkant förlucka.

AVDELNING D – TRÄBÅT

D.1 Skrov och däck i trä

D.1.1 BYGGNADSMALLAR

Byggnadsmallens dimensioner:.....enligt utslagstabell +/- 5 mm

D.1.2 KÖLPLANKA

Kölplanka, spant nr 4 1/2 - 15, av ek eller furu. Höjd 60 mm, bredd varierande enligt spantutslag. Spunning 45 mm, successivt minskande till 35 mm vid förstävsinfästningen respektive till 30 mm vid aktre ändan.

D.1.3 FÖRSTÄV

Förstäv av ek. Dimension 75 * 75 mm, vid spant 15 successivt ändrad till 100 * 70 mm vid däck. Längden av lasken mot kölplankan minst 550 mm, spunning 35 mm.

D.1.4 AKTERSTÄV

Akterstäv (häckträ) av ek eller furu, laskad till ett fortlöpande stycke mot kölplankan - lasklängd minst 430 mm, dimension vid kölplanksövergången 60 * 80 mm successivt ändrad till 40 * 65 mm vid akterspegeln. Spunning vid kölplanksänden 30 mm minskande till 25 mm vid akterspegeln.

D.1.5 AKTERSPEGEL

Innerspegel av 22 mm ek och ytterspegel av 12 mm mahogny infasad i bordläggningen. Akterspegeln får utföras böjd, dock högst 20 mm.

D.1.6 BOTTENSTOCKAR

Bottenstockar av ek,

spant 2 - 3	höjd midskepps (över kölplankans överkant) 60mm, tjocklek 32 mm, armlängd 1/3 av respektive spants längd, höjden minskande till noll i ändarna.
spant 4 - 6 2/3	höjd midskepps 60 mm, tjocklek 32 mm, armlängd till de punkter där den horisontella överkanten på bottenstocken träffar insidan av bordläggningen.
spant 7 1/3 - 10 2/3	höjd midskepps 65 mm, tjocklek 48 mm, armlängd till de punkter där den horisontella överkanten på bottenstocken träffar insidan av bordläggningen.
spant 11 1/2 - 16 1/3	höjd midskepps 60 mm, tjocklek 32 mm, armlängd 1/4 av respektive spants längd, höjd i ändarna 35 mm.

D.1.7 SPANT

Spant av ek eller ask, höjd (i spantplanet) 23 mm, bredd (i långskeppsriktningen) 25 mm. Vid spanten 11 1/3, 11 2/3 och 12 höjd 25 mm, bredd 30 mm.

D.1.8 BORDLÄGGNING

Bordläggning av 15 mm furu eller mahogny. Varje skrovsida skall innehålla minst 12 st bordläggningsgångar. Av dessa får bordet närmast kölplankan (sambordet) vara högst 175 mm brett, det därefter följande högst 135 mm brett och de återstående tio vardera högst 110 mm breda, allt mätt på bordläggningens utsida. Laskarna får utföras som stumlaskar i vilket fall laskbrickor av 2 mm galvaniserad eller rostfri plåt eller 15 mm ek skall anbringas, eller som minst 550 mm långa limmade snedlaskar. Laskar i närliggande gångar får inte ligga närmare varandra än 1500 mm med minst ett olaskat bord mellan.

D.1.9 FÖRBINDNINGAR

Bordläggningen infästes till spant och i spunning med 3 mm respektive 4 mm kopparnit eller träskruv av mässing eller rostfritt stål, dimension 1 1/4 tum 9-11. Genom balkvägare, knän och balkar väljs 4 mm kopparnit, genom bottenstocksarmar 6 mm kopparnit. Röstjärnen infästes till bordläggningen med 4 mm galvaniserad eller rostfri stålnit eller rostfri bult och mutter (M5).

D.1.10 BALKVÄGARE

Balkvägare av furu eller mahogny, höjd 65 mm, tjocklek 18 mm - inom 1/8 av längden från ändarna får dimensionen successivt minskas till 50 * 16 mm.

D.1.11 DÖDTRÄ

Dödträ mellan barlastköl och kölplanka av furu eller ek, med inbyggd slagvattenficka. Kölen utförs på något av följande sätt:

- enligt ritning daterad augusti 1941.
- genom att den byggs upp av limmade horisontella träskikt över hela kölens bredd, i vilka sågas en kölficka. Kölfickan får ej göras större än den ficka som visas på träbåtsritningarna.

Dödträ får även utföras enligt plastbåtsregeln.

D.1.12 RODERSTÄV

Roderstäv av ek - den 32 mm breda akterkanten urskålas för hjärtstock.

D.1.13 HJÄRTSTOCK

Hjärtstock av minst 18 mm galvaniserat eller rostfritt rundstål i rodertrumma av galvaniserat eller rostfritt stålrör med invändig diameter på minst 20 mm, godstjocklek 3 mm. Till rodertrumman svetsas tätningsplåt mot kölplankan.

D.1.14 RÖSTJÄRN

Röstjärn av galvaniserat eller rostfritt stål får valfritt placeras i spantfacken 11 - 11 1/3 och 11 1/3-11 2/3 eller i 11 1/3 - 11 2/3 och 11 2/3 - 12. Centrum vantgenomföringar i däck eller centrum vantfästen skall ligga inom 100 mm från språnglinjen.

D.1.15 DÄCKSBALKAR

Däcksbalkar av furu, gran, ek eller mahogny med dimensioner enligt byggnadsritning.

D.1.16 VERTIKALKNÄN

Vertikalknän av ek, tjocklek 22 mm, armlängd vid mast (spant 11 1/3, 11 2/3 och 12) enligt byggnadsritning, vid akterkant sittbrunn (spant 5) längs däcksbalken 150 mm, längs spantet 260 mm, allt mätt från inner-/underkant balkvägaren.

D.1.17 HORISONTALKNÄN

Horisontalknän av ek, tjocklek 22 mm, armlängd enligt byggnadsritning. Är däcket av plywood får vid spant 5 och 8 visade horisontalknän utelämnas. I detta fall kombineras med fördel de vid mast inritade horisontalknäna med de under regel D.1.18 beskrivna förstärkningarna till ett enda 22 mm tjockt, 150 mm brett dubbleringstimmer.

D.1.18 FÖRSTÄRKNINGAR

Förstärkningar av furu, mahogny, ek eller rostfri plåt anordnas under alla knapar och skotskenor samt vid genomgångar för stående rigg, hjärtstock och flaggspelshylsa.

D.1.19 DÄCK

Däck av trä,

- antingen 12 mm furu- eller mahognyplywood med eller utan dukklädsel, eller 12 mm spåntade ribbor av furu, gran eller mahogny vilka kläs med duk,
- eller minst 6 mm plywood under raka eller svängda ribbor av teak eller oregon pine, som limmas till plywooden. Däckets tjocklek skall vara minst 12 mm.
- eller ribbor av teak eller oregon pine, raka eller svängda. Dimension minst 35 * 12mm. Ribborna får undertill i kanterna fasas 3mm i 45 graders vinkel.

Med duk avses ytbehandlad, kraftig väv. Utöver på traditionellt sätt pålagd och därefter målad däcksduk får även ytbehandlad (t ex med plastskikt belagd) väv användas.

D.1.20 SKARNDÄCK OCH MITTFISKAR

De på byggnadsritningen visade skarndäcken och mittfiskarna skall vara av 12 mm mahogny. De angivna bredderna får inte överskridas - däremot får de godtyckligt minskas ner till noll (skarndäck/fiskar uteslutas). Däcket/skarndäcket får i kanten utföras med en rundning som har en maximal radie på 10 mm.

D.1.21 ÖVERBYGGNAD

Överbyggnadens sidor görs av 12 mm mahogny med en minsta höjd över däck av 135 mm på ett avstånd av 300 mm från förkant ruff. Takbalkar av ek, ask eller mahogny (även lamellimmade kombinationer av dessa) - dimension ej understigande höjd midskepps 26 mm / bordvarts 24 mm, bredd 21 mm. Rufftak av antingen 12 mm tjocka och 35 mm breda ribbor av furu eller mahogny som kläs med duk (duken får bytas ut mot limmad mahognyklädsel) eller 2 lager 4 mm marinplywood som limmas ihop.

I vardera av ruffens långskeppssidor upptages två eller tre ljusventiler av valfri form med största längd av 250 mm och största höjd av 120 mm. Mått anger dagermått. Ljusventiler får slopas. På ritningen visade sidokarmsförlängningar för om ruffens frontskott får slopas och övergången frontskott/sidokarm rundas.

D.1.22 SITTBRUNNENS SARG

Sittbrunnens sarg utförs som direkta förlängningar av ruffsidorna. Tvärskeppssargen vid akterkant sittbrunn utförs av 12 mm mahogny. Hörnen på sargen får rundas och på ritningen visade stjärtar utelämnas. Sargens överkant skall från ruffskottet svänga ner mot däck i en jämn kurva. Sargens lägsta höjd i långskeppslinjen skall vara minst 50 mm över däck. Sittbrunnens sarg i akterkant skall vara minst 20 mm hög vid båtens mittlinje.

D.1.23 RUFFSKOTT

Ruffskott av 10 mm mahogny, uppstagat med en horisontell tvärskeppsbalk av furu eller mahogny, höjd 60 mm, bredd 25 mm. Balkens underkant skall befinna sig minst 150 mm över konstruktionsvattenlinjen och den avväxlas bordvarts mot över tre spant gående kraftiga vägare.



VI KAN SEGEL



DOYLE
SAILMAKERS

Kundanpassade produkter med hjälp av CAD-CAM
Segeldesign utvecklas i samarbete med Sandy Goodall
(se länk på vår hemsida!)

VINNA ÄR EN KONST

Produkter från DELFINSEGEL gör det lättare

Vi gratulerar och tackar Björn och Annika för att Delfinsegel 1994 fick sy deras segel, segervapnet på SM och Nepparpokalen tre år senare. 1999 går SM återigen på havsbana, som är Delfinsegels specialitet. Tag chansen och klä även din båt med ett vinnarställ – 1999 rekommenderar vi två genuor, inte som tidigare bara en. Ring oss!

Förutom segel säljer vi väl utprovade tillbehör till Neptunkryssaren.

EXEMPEL:

◊ Komplett mast och bom i aluminium, även som byggsats i olika stadier
◊ Övriga riggdetaljer och däcksbelag för racing.
◊ Fall- och skotlinor i stor sortering.

◊ Rulle för inrullning av genuan, upprullning åt båda hållen (egen tillverkning).
◊ SETAMAR, winchen med den sensationella finessen backfunktion.
Testad på vår neppare sommaren 1998 med gott resultat.
◊ Sprayhood och sittbrunnskapell (skarvat på sprayhood)
◊ Regnskyddskapell träs in i sprayhoodskenan
◊ Mastfodral för täckning av mast
◊ Heltäckande kapell för transport av båten.

Begär offert på segel och tillbehör, gärna via formulär på vår hemsida!

DELFIN SEGEL AB

BOX 36, 932 21 SKELLEFTEHAMN
TEL: 0910-312 80 FAX: 0910-334 60
e-post: delfinsegel@swipnet.se http://www.delfinsegel.se
Besöksadress: Killingörvägen 4, Skelleftehamn

Resultaträkning	**Not**	**1997-09-01 -1998-08-31**	**1996-09-01 -1997-08-31**
Rörelsens intäkter			
Medlemsintäkter		23.360,00	24.770,00
Båtavgifter		9.170,00	8.890,00
Frivillig avgift		1.905,00	1.605,00
Annonsintäkter		-	2.600,00
Försäljning kläder nålar dekaler mm		230,00	2.055,00
Övriga intäkter		498,00	95.000,00
		35.163,00	134.920,00
Rörelsens kostnader			
Förbundets kostnader enligt separat bilaga		-52.405,60	-169.157,80
Rörelseresultat före avskrivningar		-17.242,60	-34.237,80
Avskrivningar enligt plan			
Dator och skrivare		-	-602,00
Rörelseresultat efter avskrivningar		-17.242,60	-34.839,80
Finansiella intäkter och kostnader			
Ränteintäkter		11.166,09	18.017,71
Räntekostnader		-	-142,00
Resultat efter finansiella intäkter och kostnader		-6.076,51	-16.964,09
ÅRETS TOTALA FÖRLUST		-6.076,51	-16.964,09

Balansräkning	**Not**	**1998-08-31**	**1997-08-31**
TILLGÅNGAR			
Omsättningstillgångar			
Kassa och bank		49.174,37	180.934,38
Kundfordringar		-	1.220,00
Förutbetalda kostnader och upplupna intäkter		2.976,00	15.687,00
Övriga kortfristiga fordringar		133.538,95	17,95
Varulager		1.800,00	2.950,00
		187.489,32	200.809,33
Anläggningstillgångar			
Andra långfristiga fordringar		62.126,00	47.386,00
Dator och skrivare	1	1,00	1,00
Båtformar och film	2	1,00	1,00
Släpvagn	3	1,00	1,00
		62.129,00	47.389,00
SUMMA TILLGÅNGAR		249.618,32	248.198,33
SKULDER OCH EGET KAPITAL			
Kortfristiga skulder			
Leverantörskulder		245,00	1.050,00
Upplupna kostnader och förutbetalda intäkter		16.166,00	13.052,50
Övriga kortfristiga skulder		20.407,00	15.219,00
		36.818,00	29.321,50
Långfristiga skulder			
Fond utvecklingskostnader		28.500,00	28.500,00
Fond Träbåtsrenoveringar		20.000,00	20.000,00
Summa långfristiga skulder		48.500,00	48.500,00

Balansräkning	Not	1998-08-31	1997-08-31
Eget kapital			
Fritt eget kapital			
Balanserat resultat		170.376,83	187.340,92
Årets förlust		-6.076,51	-16.964,09
		164.300,32	170.376,83
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL		249.618,32	248.198,33
STÄLLDA PANTER		Inga	Inga
ANSVARSFÖRBINDELSER		Inga	Inga

Bokslutskommentarer

Redovisningsprinciper

Varulager

Varulagret har värderats till det lägsta av anskaffningspriset och marknadsvärdet. Individuell inkuransbedömning har gjorts.

Avskrivningar på anläggningstillgångar

Avskrivningar enligt plan är beräknade på tillgångarnas ursprungliga anskaffningsvärden och baserade på beräknade ekonomiska livslängder, varvid följandeprocentsatser använts:

	%
Datorer och skrivare	20

Noter

Not 1 Dator och skrivare

	1998-08-31	1997-08-31
Anskaffningsvärde	3.017,50	3.017,50
Ackumulerade avskrivningar enligt plan	-3.016,50	-3.016,50
Restvärde enligt plan	1,00	1,00

Not 2 Båtformar och film

	1998-08-31	1997-08-31
Anskaffningsvärde	33.744,00	33.744,00
Ackumulerade avskrivningar enligt plan	-33.743,00	-33.743,00
Restvärde enligt plan	1,00	1,00

Not 3 Släpvagn

	1998-08-31	1997-08-31
Anskaffningsvärde	9.000,00	9.000,00
Ackumulerade avskrivningar enligt plan	-8.999,00	-8.999,00
Restvärde enligt plan	1,00	1,00

Nepparprylar!

Väska med emblem.....210kr
Video, presentation av Neptunkryssaren (10min).....60kr
Liten rund dekal "Segla Neptunkryssare".....5kr
Vimpel, vit med blå gaffel.....80kr

Ritningar skala 1:10 i stort originalformat

Porto och emballage ca 50 kr/beställning för dessa.
Linjeritning.....50kr
Byggnadsritning träbåt.....50kr
Byggnadsritning plastbåt.....50kr

Ritningar vikt A3

10 kr/st + ca 10 kr i porto och emballage.
Betalning av beställda varor via medföljande PG-blankett.
Kostnad för porto och emballage tillkommer.
Beställning via telefon/brev/e-post till:

Jonas Malmstedt
Lastagegatan 1F
824 52 HUDIKSVALL
0650-189 27
jonas.malmstedt@hu.lg.se

Resultat från Uppsala 1998

Ekolnregattan/ Södra Mästerskapet

Placering	Båtnr.	
1.	245	Valter Saaristu /Roger Månsson
2.	265	Nils Virving /Ulf Normark
3.	239	Marie-Louise Goertz / Anders Hjelmblad
4.	227	Leif Bodinson /Stefan Glaas
5.	180	Oskar Röös /Mats Rimmö
6.	148	Gustav Holst / Elin Röös
7.	234	Hans Eriksson
8.	249	Hans Nylund / Christina Nylund
9.	233	Viktor Skoog
10.	230	Jonny Bäck
11.	111	Lars Secher

Resultat från Stockholm 1998

Saltsjöbadsregattan

Placering	Båtnr.	
1.	265	Nils Virving
2.	245	Valter Saaristu / Anita Lapidus
3.	239	Marie-Louse Goertz
4.	228	Peder Swenman
5.	260	Sven Secher
6.	264	Peter Melander
7.	227	Leif Bodinson / Kristina Vallgren

ÅSS öppna

Placering	Båtnr.	
1.	265	Nils Virving
2.	245	Valter Saaristu / Anita Lapidus
3.	239	Anders Hjelmblad
4.	233	Viktor Skoog
5.	227	Leif Bodinson
6.	264	Peter Melander
7.	234	Hans Eriksson
8.	198	Sven Secher
9.	229	Dag Sigurd

Lidingö Runt

Placering	Båtnr.	
1.	265	Nils Virving
2.	239	Marie-Louse Goertz
3.	245	Valter Saaristu / Anita Lapidus
4.	264	Peter Melander
5.	257	Nils-Erik Lindström

SSS Höstregatta

Placering	Båtnr.	
1.	245	Valter Saaristu / Roger Månsson
2.	242	Ulf Mickelsson / Janne Sjödén
3.	265	Nils Virving / Ulf Normark
4.	174	Göran Haglund / Per Sjöqvist
5.	198	Sven Secher
6.	246	Gunnar Holmqvist / Dick Westman
7.	266	Björn Bostedt / Thomas Persson
8.	222	Björn Eklund / Annika Karjel
9.	248	Göran Almén
10	228	Peder Swenman
11.	180	P-A Larsson / Mats Rimmö
12.	233	Viktor Skoog
13.	234	Per Geijer
14.	227	Leif Bodinson / Stefan Glaas
15.	257	Nils-Erik Lindström
16	249	Hans Nylund / Kristina Nylund

Vikingaregattan

Placering	Båtnr.	
1.	245	Valter Saaristu / Anita Lapidus
2.	265	Nils Virving / Ulf Normark
3.	239	Marie-Louse Goertz / Anders Hjelmblad
4.	264	Peter Melander
5.	227	Leif Bodinson / Stefan Glaas
6.	266	Björn Bostedt
7.	174	Göran Haglund
8.	234	Per Geijer
9.	248	Göran Almén
10.	158	Jonas Hydman
11.	225	Erik Almén

Resultat från Sundsvall 1998

Vindhemsregattan / Norra Mästerskapet

Placering	Båtnr.	
1.	240	Magnus Nygren / Fredrik Wikberg
2.	226	Erik Fromell / Lars-Åke Englund
3.	263	Bill Lidman / Ingrid Lidman
4.	246	Gunnar Holmqvist / Dick Westman
5.	222	Björn Eklund / Annika Karjel
6.	231	Eva Engelfäldt /Andreas Sjöqvist
7.	235	Lars Lundberg / Elisabeth Lundberg
8.	218	Ulf Nilsson / Jan Åström
9.	236	Lars Karlsson / Yvonne Karjel
10.	206	Thomas Sundholm / Eva Krigsman
11.	123	Anders Hedin / Ulf Tillman
12.	238	Magnus Engström /

DM

Placering	Båtnr.	
1.	222	Björn Eklund / Annika Karjel
2.	236	Lars Karlsson / Yvonne Karjel
3.	231	Eva Engelfäldt /Andreas Sjöqvist
4.	218	Ulf Nilsson / Jan Åström
5.	206	Thomas Sundholm / Eva Krigsman
6.	123	Anders Hedin / Ulf Tillman

Resultat från Skellefteå 1998

DM

Placering	Båtnr.	
1.	263	Bill Lidman / Ingrid Lidman
2.	213	Göran Forsberg / Nils Berglund
3.	240	Magnus Nygren / Fredrik Vikberg
4.	246	Gunnar Holmqvist / Rolf Högdahl
5.	255	Michael Burman / Kenneth Nordlund
6.	204	Kjell Larsson / ?

Årskappseglingen

Placering	Båtnr.	
1.	255	Michael Burman / Kenneth Nordlund
2.	155	Nils Berglund / Jan Levin

Kommande seglingar:

Neptunkryssarförbundet planerar under 1999 följande seglingar:

1. **SVENSKT MÄSTERSKAP FÖR NEPTUNKRYSSARE** i Gävle 3-7 augusti i arrangemang av Gefle Segelsällskap

Preliminärt program: 3/8 Ankomstdag, inmätning
4/8 Tune-up race
5/8 SM
6/8 SM
7/8 SM, regattamiddag

3. **NORRA MÄSTERSKAPET** i Skellefteå i samband med Karnevalsseglingarna 14-15/8

4. **SÖDRA MÄSTERSKAPET** i samband med Stockholms SS höstseglingar

5. **OSTKUSTCUPEN** arrangeras på liknande sätt som tidigare år

Lägesrapport från bygget av Neppare 268

1983 sålde jag 168 Sjöfröken som jag haft i nio år. Med henne hade jag varit med på 6 SM, 7 pokaler och många andra kappseglingar. Hon hade också utgjort en flytande sommarstuga (om än något trång med moderna mått mätt) under ett flertal semestrar. När jag såg henne segla bort så tänkte jag att någon gång skulle jag kanske ändå återvända till denna fina lilla båt. Så blev det också, även om det skulle dröja 15 år.

I somras gjorde jag jag så come-back i Nepparklassen. Jag hade inte lyckats få tag i någon begagnad plastneppare som jag egentligen ville ha. I stället blev det en av de allra snabbaste och finaste träbåtarna nämligen 174, ett Kalle Johansson-bygge från 1952 som Conny och Lotta Kjellberg vann fem SM med mellan 1985 och 1992, som inköptes från Södertälje. Det var också den första nepparen jag kappseglat med (som gast på Södra Mästerskapen 1975). Med denna var jag med på DM, Pokalen och och 6 av 7 seglingar på SM innan jag seglade av masten mellan näst sist och sista seglingen. Ny mast kom dock snabbt på plats och säsongen avslutades med Höst-Rasta i mycket svaga vindar.

Återkomsten i klassen hade gett rejäl mersmak. Vårrustningsjobbet med en träbåt när man har barn, hundar, gammalt hus och sommarstuga tog dock alldeles för lång tid (jag är rätt petig när det gäller båtar och kan inte tänka mig en båt som inte är i absolut toppskick). Jag bestämde mig därför för att, i brist på begagnad plastbåt, i stället satsa på en ny. Visserligen hade jag ju köpt på mig åtskilliga lotter men att lita på att jag skulle vinna lottbåten var ju lite väl optimistiskt. Att köpa en färdig båt var inte heller att tänka på av ekonomiska skäl. Redan förra vintern pratades det ju en del om att det skulle gå att bygga en båt själv till hyfsat pris. Jag kontaktade därför Göran Gross på Dyviks Varv & Marina (08-543 543 00) och efter

ha varit ute på varvet och tittat bestämde jag mig ganska snabbt för att det skulle bli ett självbyggeriprojekt i vinter.

I månadskiftet oktober-november befann jag mig därför ute på Dyvik i en f d industrilokal tillsammans med 2 fat plast, 6 rullar glasfiber, 3 stora burkar gelcoat, formvax, rubbing, trassel, härdare, släppmedel, rollers m m. I lokalen fanns också en omgång gamla rejält smutsiga formar. Där fanns också Lasse, som jobbar på varvet och som skulle visa mig hur man gjorde när man byggde en plastbåt. Medan jag beskådade formarna och undrade vad jag gett mig in på sa Lasse "Det här ser ju bra ut, det är bara att tvätta, rubba och vaxa så ska det inte vara något problem att få till en bra båt ur de här formarna". Styrkt av detta var det som sagt bara att tvätta, rubba och vaxa. Efter två dagars arbete för tre man så glänste också formarna som

nya. Några småskador i formarna fanns ju i och för sig men det såg inte avskräckande ut. Första åtgärden, som tog nästan en dag, var att lägga vit gelcoat i alla formar. Det följdes sedan upp med ett andra lager dag två varefter det blev dag att lägga en tunnare ytmatta i både skrov- och däcksform. Här gällde det att verkligen finlira med stålroller och pensel för att få bort alla luftblåsor och verkligen få glasfibern mättad med plast. Annars får man oundvikligen en massa "äggskal" som går sönder så fort man kommer åt dem lite mer hårdhänt.

I skrovet skulle nu, som det kändes, läggas ett oändligt antal lager med glasfibermatta. Fem lager ovan vattenlinjen, 8 under och hela 13 i kölpartiet. Det här gör ju att en plastneppare borde kunna erhålla isklass 1A och med en ordentlig motor skulle man

kunna extraknäcka med den som isbrytare i norra Bottenviken. I botten på kölfickan ska laminatet vara 40 mm tjockt vilket normalt motsvarar 35-40 lager 600 gramsmatta! Nu kommer man ju inte åt att rolla riktig ordentligt här varför det ju inte blir så många lager innan man är uppe i 4 cm men ordentligt överdimensionerat blir det i alla fall. Nåväl hellre det än båtar som rasar sönder när man seglar med dem. Så småningom blev det dags att sätta ihop skrovets två formhalvor och "remsa ihop" skrovhalvorna. Sedan vi misslyckats med att få en säker uppmätning av var ruffskottet (som sitter ihop med ruffen och däcket) skulle vara bestämde vi oss för att ta loss skrovet ur formen innan basinrede och bottenstockar monterats. Efter mycket jobb - skrovformen verkar inte konstruerad för att man ska kunna ta ur det färdiglaminerade skrovet – så stod skrovet där vitt och blankt. Sen vi tagit ur däcket ur sin form (som inte heller var det lättaste) lade vi på detta för att kunna markera skottets placering. Vi "torrmonterade" också däcket och borrade alla skruvhål samt monterade in mittersta mastbalken. Sedan tog vi av däcket igen. Därefter har vi monterat basinrede, bottestockar, uppläggen för sittbrunnsbänkar, latthyllorna och de övriga mastbalkarna.

I skrivande stund är däcket helt klart och topcoaterat på insidan. Skrovet är även det klart förutom förstags- och akterstagsfästena som vi inte fått från verkstaden ännu. I veckan ska skrov och däck vägas. Förhoppningen är att däcket ska ligga på minimivikt medan skrovet gärna kan ligga 30 – 40 kg över minimivikt. När detta läses står förhoppningsvis 268:an på mitt eget klubbvarv i vänta på våren. Återstår då att montera köl, roder och diverse beslag.

Kostnaden räknar jag med ska stanna någonstans mellan 80 000 och 90 000 kr exkl segel. Ingen avskräckande kostnad precis för en ny trettio fots segelbåt! Den nedlagda arbetstiden blir ju å andra sidan ganska stor (speciellt för mig, jag är som jag redan sagt rätt petig). Även om man liksom vid alla större projekt (även på jobbet!) ibland undrar vad man håller på med så har det varit oerhört intressant och lärorikt att bygga sin egen båt. Jag tror inte att jag ett ögonblick kommer att ångra att jag gav mig på det här projektet. Till detta bidrar naturligtvis det fina bemötande vi fått av Göran, Lasse och de andra på Dyviks Varv. Lasse har lärt mig massor, inte bara om plastbåtsbyggande utan även om träarbeten. Den som är intresserad av att få veta mer om hur det är att bygga sin egen båt är välkomna att kontakta mig (08 – 37 10 01). Jag har också åtagit mig att skriva en bygghandledning som senare kommer att kunna erhållas från förbundet. Än så länge finns den bara som slarviga anteckningar, som exponerad film i min kamera men framförallt i mitt huvud. Tips kan jag dock ge per telefon. Min fina träbåt är förresten inte såld ännu. Du som vill ha en dokumenterat snabb träbåt, tveka inte att ringa mig.

Göran Haglund, 174 och 268.

LOTTBÅTEN I HAMN!

Äventyret med båtlotteri är över för den här gången. Slutspurten i lottförsäljningen skedde vid båtmässan i Älvsjö i början av november. Dragning skedde därefter den 18 november, då undertecknad och Niclas Skärlund var hos länsstyrelsen i Stockholm där vinstlotterna drogs under kontrollerade former.

Vi lyckades hålla resultatet hemligt till jubileumsfesten då vinstnumren presenterades för de närvarande under andmäktig tystnad. Tyvärr fanns dock ingen vinnare närvarande.

Lycklig vinnare till Neptunkryssare S-257 är Bo Lundquist från Örnsköldsvik, men numera bosatt i Sundsvall. Vi gratulerar honom å det varmaste!

Vinstnummer och hittills kända vinnare enligt följande;

Vinst	Lott-nr	Vinnare
1	1563	Bo Lundquist, Sundsvall
2	7661	Jan Engström, Hudiksvall
3	6619	?
4	13317	Gustaf Sjöberg, Gävle
5	9902	Lars Starkerud, Åkersberga
6	13016	?

Som ni ser har två vinnare av halvmodeller inte hört av sig ännu, så ni som har lotter hemma kontrollera ytterligare en gång att ni inte vunnit.

Det är många som hört av sig till mig och sagt att de inte hittat dragningslistan i dagstidningarna. Får ni frågan kan ni säga att listan publicerades under "Meddelanden" den 25 november i DN, B-delen sid 8, och i Svenska Dagbladet, sid 24 längst ner till vänster.

Totalt sålde vi 12.600 lotter, vilket var ungefär 900 fler än vid –94 års lotteri. Halvmodellen från förbundet till den som sålt mest erövrades av Anders Hjelmblad som med stor frenesi framförallt under mässorna lyckats sälja över 1200 lotter. I klubben som sålt över 1000 lotter ingår även Niclas Skärlund och Matts Lundström.

Sammantaget kan sägas att vi den här gången varit betydligt duktigare på att sälja lotter under båtmässorna jämfört med förra lotteriet. Däremot har försäljningen bland medlemmarna och av medlemmarna varit markant sämre.

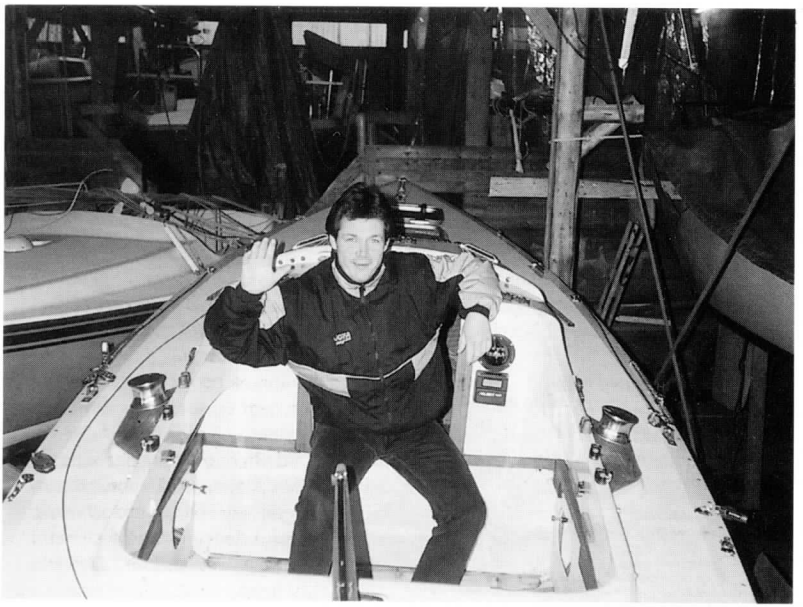
Förbundet har dock uppnått sina mål, att få en ny båt byggd, att få uppmärksamhet och visa att klassen lever, samt att inte göra ett ekonomiskt underskott på lotteriet. Den ekonomiska sammanställningen är ännu ej helt klar men överskottet bör hamna på 10-20.000 kronor.

Förutom båtmässorna i Älvsjö – i mars och i november – har lottbåten varit utställd på Skärgårdsmässan och Classic Yacht Festival i Stockholm. Båten har fått en hel del uppmärksamhet och den stora höjdpunkten var givetvis nomineringen till "Sailboat of the Show" på novembermässan!

Till sist bara ett stort tack till alla hängivna medlemmar som hjälpt till under alla olika faser i arbetet och ett stort grattis till vinnarna!

Leif Bodinson

Lycklig vinnare till lottbåten!



TK spalten

I detta nummer av NepparNytt finner ni byggnadsbestämmelserna för Nepparn. I samband med att klassreglerna reviderades 1997 så bestämde vi oss för att dela upp reglerna i klassregler och separata byggnadsbestämmelser. Tanken är att klassreglerna inte skall innehålla delar som mer har med bygget av en ny båt att göra.

Byggnadsbestämmelserna innehåller de regler som är aktuella då en ny båt byggs eller en gammal byggs om.

Vid sommarens SM i Uppsala var det många båtar som hade bristfälliga mätmärken. Se till att kolla in klassreglerna i vinter och fixa detta till nästa säsong. Ett hett tips är att titta närmare på regel D.9 , F.3.6 samt F.4.6.

Jag vill passa på att påminna om de nya 5-årsprotokollen. Nya mätformulär som är anpassade efter de nya klassreglerna skall användas om du skall göra en 5-års mätning. Dessa kan rekvireras från någon av oss i TK.

I samband med årsmötet i november valdes Mats Rimmö till ny ordförande i TK. Lycka till Mats!

Anders S-239

Arbetsbeskrivning av däcksbyte på Neptunkryssare nr 180, Kokett, vintern 1997



Vi, Mats Rimmö Oskar Röös köpte Kokett hösten 1995. Hon var då i ganska dåligt skick och var i behov av en ordentlig renovering. Vintern 95-96 gjorde vi i ordning skrovet på båten, vi renskrapade och nåtlimmade hela skrovet och i år var det dags för däcket. Däcket var ett plywooddäck som man lagt glasfibermatta och plast på, och det hade blivit dåligt. Mellan plywooden och plasten hade det kommit in fukt, som förstört däcket. Ruffen var också dålig, sargarna var spruckna och duken på rufftaket var trasigt. Vi bestämmde oss för att byta däck och bygga en ny ruff. Vi kunde även konstatera att en del av däcksbalkarna också behövde bytas.

Hur skulle jag nu gå till väga?
Jag börjar med att ta bort det gamla däcket och ruffen så försiktigt som möjligt, så att inte det man ska använda igen skadas. Först när däcket är borta, kan man se hur mycket som behöver bytas.
Det nya däcket gör jag genom att limma ihop två lager 6mm plywood på varandra, skarndäck och mittfiskar görs av 2.8 mm mahognyfaner som limmas mot plywooden, efter det att jag har fräst bort samma tjocklek från däcket. Sargarna blir likadana som förut och rufftaket görs av tre lager 2.8 mm mahognyfaner. Allting limmas med epoxi-lim och däcket ytbehandlas även det med epoxi, för att helt utestänga fukt. Ruffen ytbehandlar jag på traditionellt sätt, med rå linolja och fernissa.

Rivningen

Det första jag gjorde var att ta bort alla beslag som satt på däcket och på överbyggnaden, sedan lossade jag alla lösa delar, tofterna och luckorna. Jag var försiktig när jag tog bort bitarna så att de inte skulle gå sönder, även om man inte ska använda dem igen, kan man ha dom som mall till de nya delarna. Jag tog bort pluggarna och lossade skruvarna som håller fast ruffen. När sista skruven var borta, var det bara att lyfta av hela överbyggnaden i ett stycke, bortsett från akterkanten, som jag tog loss för sig. Sedan tog jag bort för- och akterluckan och fodret som satt runt luckorna, och sedan var det bara däcket kvar.

Däcket var plastat och för att komma åt skruvarna blev jag tvungen att ta bort glasfibermattan. Runt luckorna och ruffen satt inte plasten fast alls, utan det var bara att ta tag i mattan och dra. När allting var borta, lossades alla skruvar däcket var fastskruvat med. Som tur var var inte däcket fastlimmat, så det gick lätt att lyfta av plywooddäcket. Däcket var helt genomsurt och gick sönder när jag tog bort det.

När däcket var borta, kunde jag se hur mycket som behövdes bytas. Balkvägarna var nästan av vid det aktre backstagsfästet, och de var dåliga ända till framför masten, så det behövdes bytas fyra meter balkvägare på båda sidor. Däcksbalkarna vid akterluckan var av och de tre första balkarna i fören var dåliga, den aktersta mastbalken var rutten och måste även den bytas. Även en del korta balkar vid skarndäcken var dåliga. Karveln var limmad av två bitar på bredden, varav den innersta behövde bytas. Även förstärkningen i fören var dålig, och behövde bytas och ekförstärkningarna vid röstjärnen var ruttna.

Balkvägarna limmades i två skickt, för att lättare få rätt form. Däcksbalkarna limmas i tre skickt, dels för att de blir starkare och dels för att det då, är lätt att få rätt form. Jag mätte hur mycket material det skulle gå åt och beställde materialet tillsågat och hyvlat i rätt dimensioner. Virket var förstklassigt furu och jag köpte det hos en båtsnickare, för att vara säker på att få högsta kvalitet.

De nya balkarna

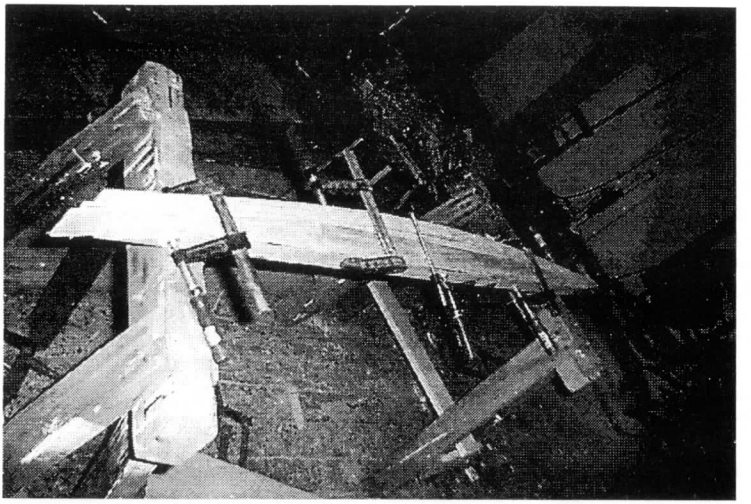
Jag började med att byta de dåliga däcksbalkarna. Alla däcksbalkarna är välvda med samma radie, så det räckte att göra *en* mall, som alla balkarna limmades på. Mallen gjorde jag genom att rita av kurvan från balkarna och sedan dra av balktjockleken för att få rätt radie, eftersom ovankanten på mallen blir lika som underkanten på balken. Däcksbalkarna limmades ihop i tre lager och slipades till, så att dom passade. Därefter limmades och skruvades de fast i balkvägaren. De gamla balkarna, som var bra, lossades en och en, renskrapades och limmades fast. Jag passade på att renskrapa balkvägaren medan balkarna var borta. Nu när för- och akterskeppen var klara, började jag med karveln. Karveln var gjord av två ihoplimmade bitar, där den närmast sargen var dålig. Den dåliga biten togs bort, det gick lätt då limmet var dåligt.
Det var försänkt i hela karveln, för däcksbalkarna, men jag gjorde den nya halvan utan försänkningar, för att få den starkare. Jag sågade av det som tidigare hade gått in i den gamla karvel-halvan. Den nya biten hyvlades till till rätt vinkel och limmades på plats med hjälp av tvingar.

För att kunna byta den del av balkvägaren, som var dålig, måste man ta bort de däcksbalkar som sitter i det området. Innan jag tog bort någonting, satte jag tre stycken plankor tvärs båten, de tvingades fast i spanten ganska högt upp i båten. Detta gjordes för att inte båten ska tappa formen, när balkarna är borta. De korta balkarna sitter fast i den nylimmade karveln och det tog jag bort i ett stycke. Mastbalkarna var fastnitade, jag fick slipa bort nitbrickan för att få loss niten.

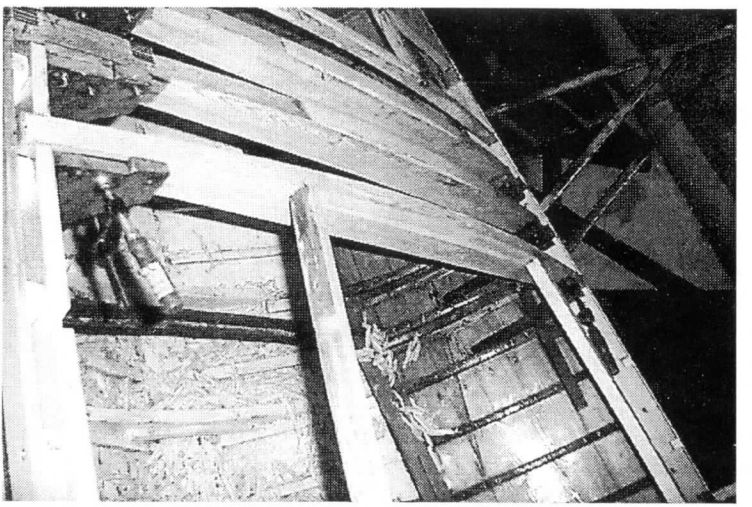
De nya balkvägarna limmades i två lager för att slippa använda så mycket våld när jag skall sätta dit dem, och i och med det riskera att båtens form ändras.
För att få rätt böjning på dem, limmade jag ihop halvorna på bordläggningens utsida.
För att få limtryck använde jag ett stort antal tvingar. När båda balkvägarna var limmade, sågade jag av de gamla och slipade bort nitbrickan med vinkelslipen, men innan jag gjorde det markerade jag på bordläggningen var däcksbalkarna satt. Skarvningen gjorde jag genom att snedlaska bitarna med en 1:8 lask (längden på lasken är åtta gånger längre än tjockleken på virket, då får man en lask som varken blir starkare eller svagare än materialet.) Jag började med att hyvla laskarna på vägaren som satt i båten och sedan passade jag in den nya balkvägaren. Därefter använde jag mig av markeringarna, och ritade på balkvägaren, var uttagen för däcksbalkarna skulle vara, däcksbalkarna är försänkta i balkvägaren.
Jag sågade för urtagen och avlägsnade trät emellan med ett stämjärn. Innan jag satte dit balkvägarna, epoxiytbehandlade jag dem, med två lager epoxi. Förut var balkvägaren nitad men kopparnit, nu använde jag rostfri skruv, mutter och bricka. Jag använde M5 med stor oförsänkt skalle, för att de skulle passa så bra som möjligt i de gamla nithålen. Efter att jag borrat hålen för skruvarna, epoxibehandlade jag skruvhålen. Jag lät balkvägaren sticka upp några millimeter ovanför bordläggningen, och när de var på plats, finhyvlades ovankanten för att få rätt vinkel med översta bordets överkant.

Den aktersta kraftiga mastbalken var rutten, den nya balken limmades ihop av 26 lager 2,8 mm furufaner, 13 lager överst och 13 underst. I mitten lades en massiv bit furu. Jag limmade många lager för att få en så stark balk som möjligt, och eftersom nästan hela mastens tryck kommer på den aktersta balken, är det viktigt att den blir så stum som möjligt.
De tre mastbalkarna limmades fast och istället för nit användes skruv och mutter. När balkarna var på plats kunde jag sätta dit karveln med tillhörande balkar. Självklart limmades även dessa fast. Jag gjorde nya förstärkningar runt röstjärnen och bytte förstärkningen i fören. Även en bit av förstäven längst fram byttes ut, så att båten åter fick en spetsig förstäv.

I och med detta var hela balkkonstruktionen klar, men innan jag började med däcket epoxi-ytbehandlade jag alla balkarna, med en avklippt pensel.



Ovan: Den nya mastbalken. Limmad av 2.8 mm furufaner.
Nedan: Mastbalkarna monteras.

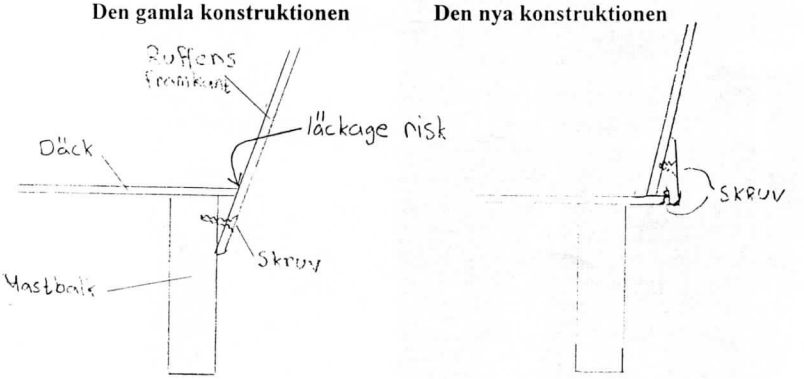


Däcket

Det nya däcket gjorde jag av två lager 6 mm plywood som limmades på varandra, plywooden fick gå över hela däcket ända ut till bordläggingen. Jag började med att räkna ut hur mycket plywood det skulle går åt, jag använde ritningen på båten och ritade in skivorna för att se hur man skulle lägga dem för att få så få skarvar och så lite spill som möjligt. Det gick åt fyra skivor per lager. Sedan köpte jag plywooden, den var för marint bruk och av hög kvalitet. Det understa lagret limmades och skruvades fast i alla balkar och i balkvägaren. Jag skarvade plywoodskivorna genom att snedlaska, 1:8. För att få laskarna bra satte jag ihop flera lager plywood i taget och hyvlade lasken, jag försköt skivorna lika mycket som lasken är lång och när man då hyvlar blir vinkeln på lasken nästan automatiskt bra. Jag skarvade ihop hela för-och akterdäcket utanför båten för att lättare få laskarna bra, för att få limtryck på laskarna använde jag häftpistol, jag tog bort klammrarna när limmet härdat. Innan jag satte dit det första lagret rollades två lager epoxi på och då var ytbehandlingen av undersidan klar. Sedan limmades och skruvades däcket fast, ute i bordläggningen fick jag skruva varje 10 cm, på balkarna behövde det inte skruvas särskilt tätt.

Jag gjorde om konstruktionen vid ruffens framkant, ursprungligen gick framkanten av ruffen ner nedanför däcket och var skruvad i mastbalken. Efter som det är stora krafter just där är det lätt att det rör sig och blir läckage vilket leder till att balken ruttnar vilket är ett vanligt fel på Neptunkryssare. Istället ställde jag framkanten på däcket och lät däcket gå in en bit innanför framkanten, på insidan satte jag en list för att kunna skruva fast den ordentligt och få det starkt.

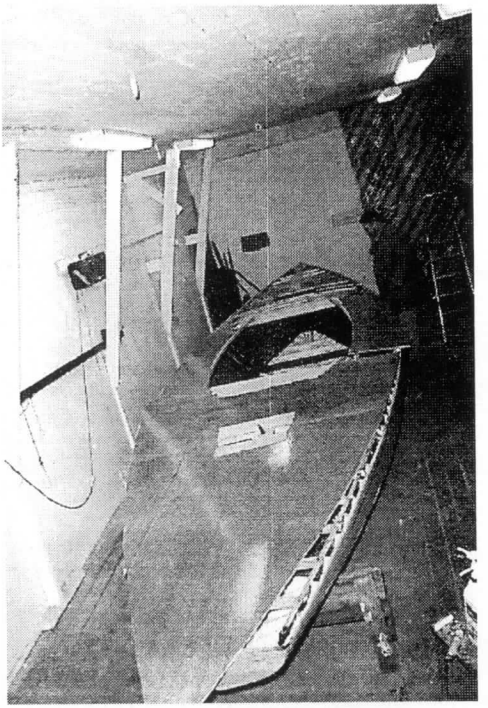
Den gamla konstruktionen **Den nya konstruktionen**



Det andra lagret skarvade jag på plats men jag försköt laskarna 15cm jämfört med skarvarna på det första lagret. För att få limtryck när jag limmade fast det skruvade jag med små korta skruvar som jag tog bort sedan. Skruvarna får inte gå igenom det understa lagret och för att undvika märken på däckets översida hade jag små plattor som fördelade trycket. Jag började att skruva i mitten av skivan och gick sedan utåt kanterna, på det sättet undviker man att få luftbubblor mellan lagren. När hela det andra lagret var lagt hyvlade jag till ytterkanten och sågade rent runt luckorna och ruffen.



Ovan: En lask hyvlas, två skivor ligger ovanpå varandra. Nedan: Undersidan av däcket epoxiytbehandlas innan det sätts på plats.



Utgivningsplan för NepparNytt 1999

NN 1-99	9 januari	23 februari
NN 2-99	18 mars	27 april
NN 3-99	18 september	12 oktober
NN 4-99	4 november	20 december

Vi i redaktionen vill gärna ha in artiklar från dig. Det kan handla om precis vad som helst (nästan), det bestämmer du själv. Du som har bilder till din artikel eller någon bild i största allmänhet är också väldigt välkommen. Vi skickar naturligtvis tillbaka bilderna till dig om du säger till.

Annonser!

Nepparnytt behöver minst 4 annonser per nummer för att gå runt, vi har i dagsläget svårt att få in några annonser alls. Arbetar du på ett företag som gärna sätter in en annons i NepparNytt eller kanske känner Du någon som skulle vilja sätta in en annons, kontakta gärna redaktionen.
Upplagan per nummer är ca.400st

Pris per annons är enligt följande:

¼	400:-
½	600:-
Helsida	900:-
Baksida	1000:-

God jul & Gott Nytt År önskar Redaktionen



Spännande fortsättning i nästa nummer!