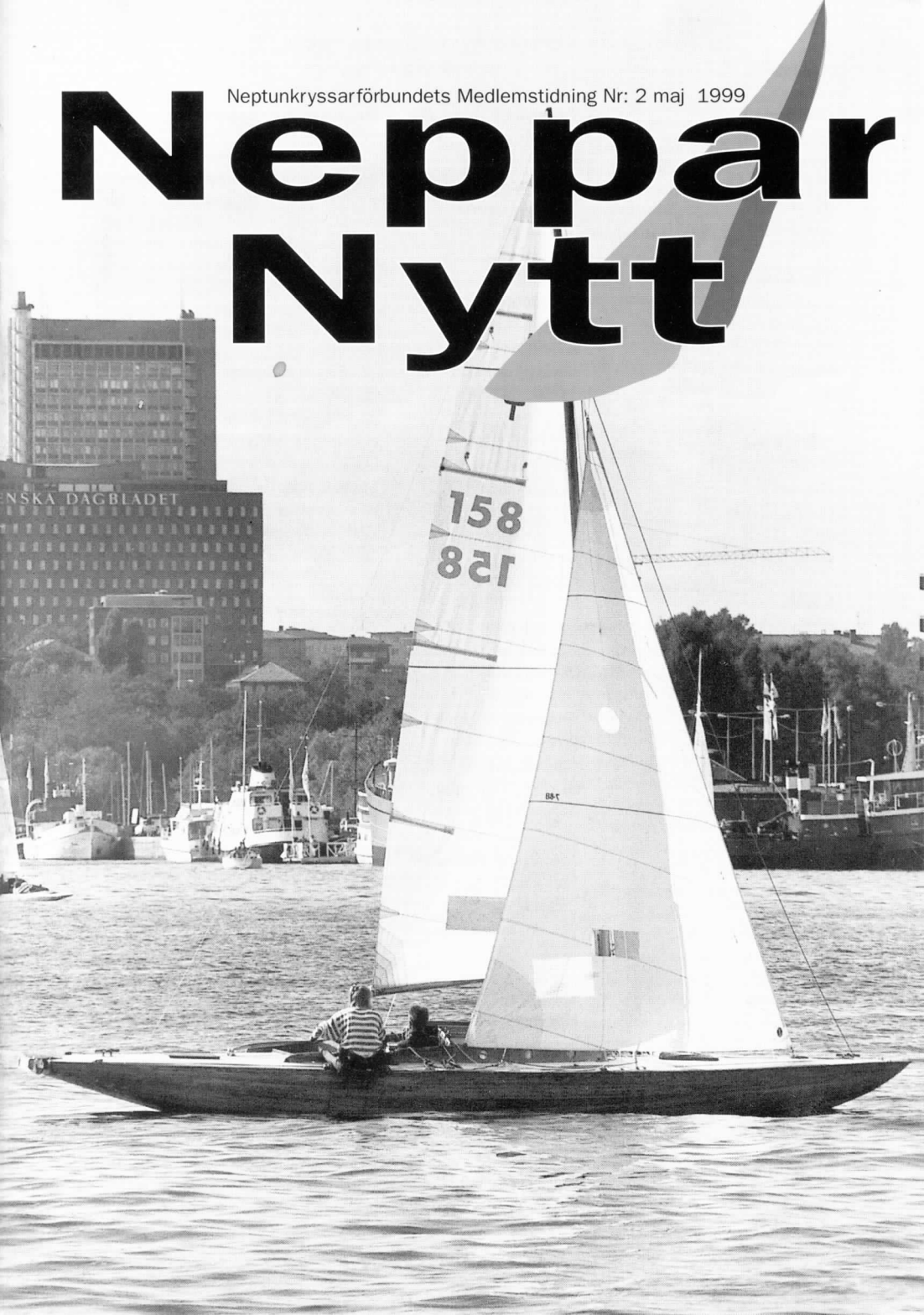
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 2 maj 1999

Neppar Nytt



NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS
STYRELSE 98/99

Ordförande
Fredrik Hjern
Atlasmuren 12
113 21 Stockholm
08-34 18 12
e-mail:fredrik.hjern@mail.bip.net

Vice Ordförande
Gustaf Sjöberg
Engesvikvägen 34
805 95 Gävle
08-405 15 70 (arb)
026-990 91

Sekreterare
David Pettersson
Nygatan 2
824 52 Hudiksvall
0650-152 53
david.pettersson@lg.se

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
G:la Uppsalagatan 28, 1tr
753 34 Uppsala
018-24 89 04
070-345 22 18

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
08-540 628 27 (fax)
e-mail:lotta.brennwald@etx.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**

Manusstopp för nästa NN, 18 sept.

Omslagsbild: Niclas Skärlund
Neppare i solnedgång: Niclas

ORDFÖRANDENS SIDA

Årets båtmässa i Älvsjö i början av mars blev en framgång för förbundet. Många flockades kring S-180 Kokett. Hennes läckra däck drog många blickar till sig. Bredvid henne stod fjolårets lottbåt S-267 uppställd och på ett bättre sätt kan knappast Nepparklassens två ansikten illustreras. En klassisk båttyp med gamla anor och en aktiv kappseglingsklass med nyproduktion av båtar. Vi blev omskrivna i en halvsidesartikel i Dagens Nyheter. Jag vill passa på att tacka det tjugotal medlemmar som ställde upp och bemannade montern, bara det ett styrkebevis för vårt klassförbund.

APC Composit och Dyviks marina presenterade på mässan en gemensam prislista för nybyggnation av Neptunkryssaren där en komplett båt exklusive segel kostar 199 800:- och ett halvfabrikat 47 800:-. Material till skrov, däck samt lokal i 14 dagar kostar 34 500:- för självbyggaren. Det har sagts förr, men tål att sägas igen: Det är fantastiskt att en 60 år gammal båttyp fortfarande nytillverkas. Vinterns två självbyggen vittnar om ett aldrig sinande intresse.

När det här läses pågår förmodligen vårrustningen som bäst eller så har man precis sjösatt sin skönhet. Det är viktigt för träbåtarna att de kommer i sjön tidigt på säsongen. Många träbåtsägare, inklusive undertecknad, kan vittna om att man nästan *ser* borden gå isär på några dagar när den riktiga vårvärmen infinner sig och båten av någon anledning står kvar på land. Att börja med stora renoveringsprojekt den här årstiden är lönlöst. Det är bättre att spackla på och köra en säsong till och sedan torrsätta båten någon vecka tidigare i september och sätta igång direkt efter upptagning.

Många träbåtar har bytt ägare under vintern/våren och det verkar finnas ett ökande intresse för träbåtarna vilket är väldigt roligt. Förbundet kan alltid bidra med matnyttig information vid ägarbyten. Där har vi en viktig funktion. Jag vill påminna dig som säljer din båt att informera köparen om förbundets verksamhet.
Jag vill inte att vårt förbund enbart skall vara till för den klick som kappseglar utan *alla* Neppar ägare skall känna att det är meningsfullt att vara medlemmar. Våra flottiljer, liksom detta blad har här en viktig funktion.

Vi har fått rita in en ny plats på Nepparkartan då minst fyra båtar finns i Sölvesborg i Blekinge. Välkomna till vår klass! Det är många år sedan Nepparklassen bröt mark på en ny ort och förhoppningsvis kan det bli någon form av utbyte med de traditionella "Nepparfästena" framöver.

På annan plats i detta nummer kan du läsa om SM, Neptunkryssarpokalen, Ostkustcupen och sommarens övriga kappseglingsprogram. Det finns ett antal regattor där man kan förvänta sig stora startfält under sommaren. Glädjande nog är det många som bidrar till att höja antalet startande båtar genom att traila båten till vatten där man normalt inte vistas. Min förhoppning är att många skall välja att delta i både Neptunkryssarpokalen i Örnsköldsvik 3-4/7 samt SM i Gävle 28-31/7. Det blir ett spännande försök att (åter) skilja på dessa tävlingar. Från både Ö-vik och Gävle utlovas välordnade och festliga arrangemang. Se också de separata inbjudningar som bifogas detta nummer av NepparNytt. Notera att det skett en ändring av datumen både vad gäller SM och Vindhemsregattan i Sundsvall.

Trevlig vår och sommar med förhoppningsvis bättre seglarväder än i fjol önskar
Fredrik Hjern
S-171 Sladdrack

Rättvisa och roliga kappseglingar ?

På senare år har utvecklingen i de flesta klasser gått mot:
- kortare (och ibland fler) seglingar
- tidsbanor
- inga slörben
- målgång på länsen

Varför har utvecklingen gått åt det hållet?
Jag vet inte men utvecklingen drivs ju i huvudsak av:
- Sponsorer (åskådare)
- Arrangörer (seglarförbund)
- Seglarna själva

Att sponsorer och arrangörer önskar sig en sådan utveckling går kanske att förstå, seglingen blir mer spektakulär, arrangörerna får enklare banläggning. Men önskar sig verkligen seglarna en sådan utveckling?

Som seglare tror jag att man vill ha så rättvisa och roliga seglingar som möjligt.

Men vad är då rättvisa och roliga seglingar?

Någon absolut rättvisa existerar naturligtvis inte i segling och det är ju också en del av tjusningen. Man skall aldrig ge upp även om man ligger dåligt till, det kan ju komma en privat by, och skulle man dessutom medvetet ha styrt mot den blir det ju faktiskt skicklighet och inte längre bara tur. Är det rättvisare att segla flera korta seglingar och på så sätt få en ny chans eller att under en pågående segling få ta de chanser som bjuds?
Det finns inget enkelt svar, det är olika egenskaper hos seglaren som prioriteras.
Alla har säkert egna åsikter härvidlag.

Några personliga reflektioner angående de olika banorna:

- Motiveringen att slopa slörarna för att de drar bara ut fältet stämmer dåligt med min erfarenhet. Visst förekommer det, men oftast trycks det ihop igen vid gippen och efter rundningen upp till nästa kryss.
- Det finns flera "tekniska" kunskaper som man måste besitta för att kunna segla en bra slör, främst i hårdvind. Kunskaper som är en del av kappsegling men som på en kryss-läns bana aldrig behövs. Att kunna "plana" fram på en slör med "full kontroll" tillhör mina finaste seglarminnen.
- Det finns likaså flera "taktiska" kunskaper, både mot väder och andra båtar, som inte längre behövs om slörarna utgår.
- Konsten att kunna planera och genomföra en bra slör-till-slörgipp har utgått.
- För mig tappar seglingen flera dimensioner när slörarna försvinner.
- Att segla läns kan vara taktiskt väldigt intressant, speciellt i lättare vindar då det lönar sig att skära, men då måste banan ligga perfekt. Tyvärr så ligger banorna oftast snett med följden att istället för en intressant läns får man en "tråkig" djup slör. En sådan läns är ju om något endast en transportsträcka.
- Nepparen är inte så intressant på länsen som en del andra båtar eftersom det inte alltid blir någon större fartökning när man skär. De flesta neppare väljer faktiskt oftast att segla "plattläns" istället för att skära och då blir ju inte länsen den taktiska bog som den är tänkt att vara.
  Läns skall dock alltid vara med som sista undanvindsben.
- Målgång bör ske på kryssen, och det bör vara en ordentligt lång sista kryssbog, eftersom det är den mest utslagsgivande bogen i Nepparsegling.
- Det lilla halvvindsben som numera nästan alltid finns på en kryss-länsbana finns ju där för att öka säkerheten men det bidrar också till att göra kryssrundningen och efterföljande spinnakersättning enklare och således inte lika utslagsgivande som tidigare. Seglar man slör så behövs ju inte det lilla halvvindsbenet.
- Tidsbanor kan vara bra. För inte är det alltid så roligt att ligga i "nästan stiltje" i 4 timmar på en fast bana med den maxtiden. Men tidsbanor får inte användas så att seglingar kan genomföras nästan utan vind genom att lägga en riktigt kort bana.
- För korta banor lägger en för stor vikt på en lyckad start.
- För korta banben orsakor ofta onödigt kaos vid första kryssrundningen. De ger inte heller så mycket utrymme för "vädertaktik" som ju är en väsentlig del av segling.
- 60-minuters banor kan fungera väl vid upp till 20 startande och då kan man hinna med fler seglingar. Men vid närmare 40 båtar, som vi brukar vara, måste tiden vara minst 90 minuter om man skall ha någon rimlig chans att att låta andra egenskaper än "tur" vid starten att vara avgörande för slutresultatet. Det går fortfarande utmärkt att planlägga 3 seglingar per dag om man vill (vi brukar ju inte hålla på och förspilla tid på så många tjuvstarter).
  Vi vill väl ha många seglingstimmar när vi kommit till ett SM?
- Lagom tid för en SM-delsegling anser jag vara 2 timmar.
  Det ger möjlighet att ha med slörar och en eller två länsar.
  Det ger rimliga proportioner mellan alla olika egenskaper/färdigheter en seglare måste besitta.
  Det blir lagom att planera för två seglingar per dag.

Men hur ska vi ha det i Nepparklassen?

Vi har, under den tid jag känner till (från -74 och framåt), seglat i princip samma bana hela tiden, med såvitt jag vet nöjda seglare. Men från -96 har det börjat hända en del saker också i Nepparklassen och på SM-97 provades t.ex. 60-minutersbanor och målgång på länsen.
På årsmötet -97 motionerade jag därför om rekommendationer för SM och Nepparpokalen, bl.a. att om s.k. tidsbanor användes skulle dessa vara minst 90 minuter långa och att målgång skulle ske på kryssen.
Som jag kommer ihåg det mottogs denna motion väl och antogs utan invändningar. Det beslutades att rekommendationer för SM och Neptunkryssarpokalen enligt motionen skulle tas fram.

Det är lämpligast att förbundet har detta som en rekommendation eftersom det är Svenska Seglarförbundet som har den överordnade rätten att faställa vad som krävs för att ett arrangemang skall få vara ett SM. Men Svenska Seglarförbundet har ett flertal alternativ och det är där som våra rekommendationer skall få arrangören att välja ett alternativ som vi föredrar. Min motion var skriven så att det är styrelsens uppgift att se till att så blir fallet. Jag har väldigt svårt att se framför mig en arrangör som vägrar att följa våra önskemål så länge de faller inom Seglarförbundets ram och är fysiskt genomförbara för arrangören.

Jag hoppas nu att styrelsen följer årsmötesbeslutet när årets SM och Pokalseglingar planeras.

Jag hoppas vidare att detta inlägg kan vara början till en mer allmän diskussion om hur våra seglingar skall vara. Då kan vi alltid ha aktuella rekommendationer så att en arrangör vet vad Neppar-seglarna föredrar.

Stockholm 99-03-12

Valter Saaristu

Ostkustcupen

Ostkustcupen är som kanske de flesta vet den serie av tävlingar som rorsman och gast tävlar som personer och oberoende om man sitter "vid pinn" eller inte.

Cupen består även i år av 8 deltävlingar, två i Skellefteå, två i Sundsvall, två i Uppsala och två i Stockholm. De tre bästa resultaten räknas sedan.

I skrivande stund vet jag inte när DM går av stapeln i respektive ort.

De seglingar som i övrigt ingår i cupen är Vindhemsregattan i Sundsvall den 7-8 augusti. Det är Ekolnregattan i Uppsala.

Det är en segling i Skellefteå som jag inte vet vad den heter, men som tyvärr även den seglas helgen 7-8 augusti. Slutligen ingår "Höstrastan" i Stockholm den 18-19 september, en segling som genom åren har visat sig samla stort startfält med båtar ända upp ifrån Skellefteå.

Varför inte satsa på denna cup, kanske genom att åka runt, och om du vill ta med egen båt, kanske gasta på främmande ort eller låna båt. Här i Sundsvall finns kanske möjligheten att låna vår klubbåt, 243:an. Ring och fråga!

Vandringspriset är en gåva från Svenska Seglarförbundet i samband med att förbundet fyllde 50 år.

222-Björn

S 59 Seglar igen eller sagan om "Tinuviel"

av
Anders Widén / NSS

Inledning

Hösten 96 råkade jag av en händelse kika in genom några trasiga eternitplattor på ett av båtskjulen och där låg hon. Jag hade bestämt mig för att sälja min kustkryssare av årsmodell 27 innan jag gav mig på nästa projekt men det beslutet vägde lätt sedan jag fått Tinuviel för ögonen.
Hon hade vid den tiden legat på land i ett år efter att hösten 95 sprungit läck och gått till botten efter en kappsegling. Läckan kom sig av dåligt trä vid kölfickan. En som jag tyckte grundlig besiktning sa mig att det inte skulle bli några problem för mig att åtgärda den skadan och dessutom utföra den nåtlimning som jag ansåg att hon var i behov av. 10 års träbåtsägande borde ha sagt mig att det oftast är mer än vad man direkt kan se, men den rösten var tyst denna höstvecka. En anledning till detta kan vara att S 59 Tinuviel, med undantag för den dåliga kölfickan, spruckna nåtar och en del annat under vattenlinjen som skulle visa sig senare, är en mycket vacker dam.

Första etappen, nåtlimning.

Eftersom jag inte trodde att kölfickan skulle ge mig några problem började jag med att nåtlimma de spruckna nåten.
Med hjälp av en handöverfräs och en till möbelsnickare utbildad gammal vän frästes nåten upp efter att först ha spikat styrlist som stöd. Frässtålet justerades så att endast ett par millimeter av bordet återstod. Från insidan tejpades med bred pakettejp för att förhindra epoxiblandningen att tränga ut den vägen.
Vid limningsögonblicket penslades spåret och listen en första gång med ren epoxi. Därefter blandades epoxi och träfiber till lim och penslades på listen varefter den fördes in i spåret. Med olika medel tvingades listen att stanna kvar i spåret tills epoxin härdat. Limmet blandades i en PVC bytta som lätt kunde rengöras sedan limmet stelnat då detta ej fäster på PVC.
Sedan limmet härdat vidtog ett mödosamt arbete att sickla bort överflödigt lim samt hyvla ner utstickande list. Den oavgjort största erfarenheten under denna etapp är att man bör noga ta bort överflödigt lim innan detta stelnar.

Andra etappen, rivning

Så blev det dags att riva i kölfickan. Mycket riktigt var det mer som var skadat än vad jag vid en första anblick ville tro. Vid detta laget hade jag blivit medlem i neptunkryssarförbundet och fått ett antal exemplar av medlemstidningen där jag i ett nummer hade läst om Petters arbete med att ersätta dåligt dödträ med en plastbit. Eftersom jag inte riktigt kunde se framför mig hur jag skulle bygga upp en kölficka i trä så skrev jag helt sonika till APC Composit och beställde en plastköl jag med.

Med hjälp av spännband och en hjälpsam far lyftes båten upp i takreglarna. Bild 1. På bilden ses också spår efter nåtlimningen. Kölbultarna lossades på så sätt att de vreds av då jag satte kraft bakom skiftnyckeln. Kilar slogs in mellan dödträ och planka för att separera dessa. För att undvika att kölen skulle välta hade en ställning spikats upp som köl och dödträ småningom skulle glida ned i. Efter lite knackande och lite bändande lossade kölen och dråsade ner i den hopsnickrade ställningen. Bild 2
Kölbultarna visade sig vara så rostanfrätta att det bara hade varit en tidsfråga innan kölen hade lossat av sig självt. Det skadade dödträt togs försiktigt bort från järnkölen för att senare utgöra mall då plastbiten skulle sågas till. På bild 3 ses min far Illjar posera tillsammans med "mallen". Järnkölen lutades något och blyet i kölfickorna smältes ur med en gasolbrännare av det större slaget.
Inne i båten visade sig 4 bottenstockar vara i dåligt skick varför dessa plockades ut. 2 av dem höll skotknekten med ett i mina ögon onödigt klumpigt arrangemang. Hur detta skulle återställas var dock något som gav mig mycken huvudbry.

Tredje etappen, tillverkning och förberedelser.

Tillverkning av nya bottenstockar visade sig vara ett svårt och mödosamt arbete. Efter att ha sågat till ekplankorna grovt vidtog ett tidskrävande hyvlingsarbete innan jag till slut ansåg mig vara nöjd med passformen. Därefter lades träbitarna i Intertox.
Vid demonteringen av de dåliga bottenstockarna hade bordläggningen skadats vilket nu reparerades med träplugg i utvald fur och epoxi.
Så till plastkölen.
Kölen levereras i två delar vilket kan ses på bild 4 och som jag tidigare nämnt använde jag träbiten till mall och sågade till plastdelarna så att de överensstämde med originalet. För att få rätt dimensioner på plastkölen då delarna skulle plastas ihop tillverkades en ställning med vilken plastdelarna tvingades till rätt form. Plastningen skedde sedan i tre omgångar för att inte äventyra härdningen. Förutom ihopfästningen byggdes tjockleken på kölens sidor till 1 cm. Sedan detta härdat, vilket jag lät det göra i ca ett år men det var av andra omständigheter än plast, tillverkade jag ett lock av de bitar som blivit över efter tillpassningen. Dessa bitar sågades så att överdelen av kölen kom att efterlikna plankan i största möjliga mån. Locket plastades sedan fast ca 1 cm nedanför kanten för att skapa ett utrymme att gjuta en anläggningsyta mot plankan. På bild 5 syns lådan som blev resultatet.
Lådan ställdes på järnkölen och med hjälp av sprayfärg markerade jag var hålen för kölbultarna skulle borras. Därefter passades lådan an mot skrovet. I det momentet användes en tillfällig hjärtstock för att bestämma rätt läge i längd och Med hjälp av lodlina i för och akter samt vid två ställen på plankan justerades båt och plastköl i lod. Därefter användes på nytt sprayfärg för att markera läge för borrhål.
Innan borrstålet sattes till plasten kontrollmätte jag med all den noggrannhet jag kunde uppbåda. Nu hade jag en låda med hål i.
Under den tid som plankan varit blottad hade jag mättat den med linolja och terpentin. Nu när montering av plastköl närmade sig målades plankan med två lager äkta blymönja.
Samma behandling fick de platser inombords där jag småningom skulle montera de nytillverkade bottenstockarna.

Fjärde etappen, montering.

Till att börja med monterades bottenstockarna vilka jag fäste till skrovet med mässingsskruv.

Nästa moment medförde viss nervositet. Genom de nya bottenstockarna skulle nu hålet för kölbulten borras och det fick inte bli fel. Noggrant syftade jag riktningen för borrhålet och spikade en styrlist som hjälp. 12 mm borr med långt stål sattes i borrmaskin och sedan bar det av. 3 hål lyckades och ett blev snett. Där borrade jag ett nytt hål uppifrån och extrahålet fylldes senare med epoxilim.
10 mm rostfri gängad stång samt muttrar och brickor inhandlades och av detta tillverkades kölbultar i passande längd. Till hjälp vid monteringen gjordes kölbultarna onödigt långa, något som senare skulle visa sig vara till ovärderlig hjälp.
De genomgående kölbultarna avpassades i längd genom plastlådan och mutter fästes provisoriskt i botten på plastlådan. För de två kölbultar som ej går ned till kölen böjde jag gängad stång och trädde genom locket på lådan. Vid locket satte jag an mutter och bricka att gjutas in.
Därefter lyftes lådan med kölbultarna upp genom bottenstockarna och hängdes i dessa. Bild 6.
Tack vare att kölbultarna var långa nog kunde förberedelsearbetet för avgjutning av plankan göras med plastlådan hängande strax under. Plankan täcktes med glad pack för att förhindra plasten att fästa i plankan. Ett spackel bestående av plast och ett lättviktsmateriel kallat enlett tillverkades och lades med råge i det utrymme som locket på lådan bildat. Därefter trycktes plastlådan upp mot plankan och sattes an med kölbultarna. Bild 7. Under hela momentet kontrollerades lodläget noga.
Två dygn senare släppte jag ned kölen och kunde konstatera att massan härdat till en perfekt avgjutning av plankan. Hålet för kölfickan i plankan hade också gjort ett perfekt avtryck i massan att såga efter.
Nu ställdes plastlådan på järnkölen där jag smetat ut ett tjockt lager sikaflex och sedan satte jag an med mutter vid kölfickorna.
För att slippa välta kölen för ismältning av bly formade jag bitar av en bräda efter kölen och gjorde en pip i toppen att hälla blyet genom. Brädan klämdes mot kölen med tvingar och kilar på olika sätt och det hela fungerade efter ritningarna.
Nu följde det svåraste momentet. Båten skulle sänkas ner över kölpartiet samtidigt som kölbultarna passades in genom bottenstockarna. Tack vare att kölbultarna var längre än nödvändigt och dessutom olika långa gick detta förvånansvärt bra. Med bara några centimeter kvar fastnade det visserligen och syntes omöjlig att få det hela vägen ned. Någon kölbult kinkade och efter en del vridande och ruskande satte min far axeln till skrovet och tryckte till ordentligt varpå skrovet landade med en duns över kölen. Före detta hade jag också här brett ut ett tjockt lager sikaflex som nu trycktes ut mellan planka och kölparti.
Därefter bar det av upp i båten för att sätta an med mutter och bricka på bottenstockarna.
Tinuviel hade åter antagit formen av en neptunkryssare.
VC Watertite spackel användes för att bättra på dessa former ytterligare.
Under tiden som arbetet med montering av köl pågick så fernissade jag skrovsidorna med internationals originalfernissa Fabi de Lux.
Botten målades nu med Hempels Mille Dynamic och slutligen målades däcket med Internationals däcksfärg som jag brutit till önskad cremefärgad kulör.
Hon var klar för sjösättning Bild 8.

Sjösättning och summering

För att skona länspumpen och min arm något lät jag blöta mattor ligga vid utsatta ställen i båten i ca en vecka innan sjösättning.
Morgonen då det var dags smög sig den vanliga nervositeten på men allt gick som planerat, mycket tack vare skickligheten hos Bengt Östergren, varvsförman på NSS. Unge herr Carl Lidman övervakar arbetet. Bild 9

Så låg hon äntligen i sitt rätta element igen efter tre säsonger på land, och trots detta gick hon ihop förvånansvärt bra och var i stort sätt torr efter tre dagar. Bild 10

Det är naturligtvis svårt att exakt beräkna hur mycket tid jag har lagt ned på att renovera Tinuviel. Eftersom jag inte är båtbyggare till professionen så har nog den mesta tiden gått åt till att fundera på hur jag skulle gå tillväga vid de olika momenten.
En grov uppskattning visar dock att ca 300 effektiva mantimmar har tillbringats i båtskjulet.
Kostnaderna för renoveringen är lättare att redovisa.

Nåtlist + epoxilim till detta	700 kr
Köl från APC Composit	3075 kr
Ek till bottenstocka	700 kr
Intertox, linolja, terpentin, blymönja	1300 kr
skruv till bottenstockar	500 kr
Sikaflex	400 kr
Kölbultar, muttrar och brickor	750 kr
SUMMA:	**7425 kr**

I backspegeln kan jag konstatera att det har varit ett slitsamt projekt i många avseenden och givetvis mer arbete än jag trodde då jag köpte henne, men med sin nya underdel kommer Tinuviel att segla många år framöver. Nu återstår inmätning, insegling och segeltrimning för att till SM 1999 kunna vara på plats på startlinjen.

Slutligen vill jag tacka alla som hjälpt mig på olika sätt under arbetets gång och framförallt min far Illjar utan vars hjälp vägen till sjösättningsrampen varit oändligt mycket längre.

Vi ses på fjärdarna



Kassörens sida

Denna gång vet jag vad som blir skrivet på denna sida vilket inte var fallet i förra numret!

Det var några år sedan som jag beskrev hur medlemsavgifterna registreras och vilken tid dom normalt omfattar. Så en ny information kanske är på sin plats.

När du betalar in avgiften under vintern/våren 1999 så betalar du formellt för året 1999. I praktiken får du dock även det första numret av NepparNytt år 2000 och då tillsammans med ett nytt inbetalningskort för år 2000.

Om du då inte betalar innan nästa nummer av NepparNytt kommer ut så skickar jag en liten påminnelse, den kommer normalt i mars månad. Betalar du ändå inte kommer det ytterligare en påminnelse i maj och utebliven betalning då innebär att du blir struken ur registret i juni månad.

Jag har ett bryt för varje betalningsår vid skiftet augusti-september. Det betyder att om Du betalar in avgiften i september har du i praktiken betalt för helåret därefter.
Om du betalar in avgiften i augusti betraktas betalningen som avseende innevarande år.

Den listige kanske då tror att man kan åka snålskjuts vartannat år genom att låta bli och betala ett år och till slut bli struken efter att ha fått alla NepparNytt under den våren och sen betala in avgiften i början av september och på så sätt köpa sig ytterligare mer än ett och halvt år.....men se det går inte. Någon har försökt men dessa betalningar antidateras hos mig!

Lite mer om betalningsmoral när jag nu gled in på ämnet. Det kommer varje år in några betalningar däe båtägare enbart betalar in medlemsavgiften och hoppar över båtavgiften. Jag gör ingenting år detta mer än att jag tycker det är tråkigt. Jag har inte möjlighet att sitta och påminna om den sista delen av avgiften. Rent moraliskt fnyser jag dock i det tysta.

Däremot är det ju så att om flera äger en båt tillsammans så är det bara en avgift (60 kr) totalt som ska betalas för båten.

Och så en liten önskan:
Vi sitter här i Sundsvall och plockar ihop utskicken av NepparNytt varje vår. Nr 2 och nr 3 blir onödigt besvärliga att kuvertera då det även ska med betalningspåminnelser och inbetalningskort till de som då inte har betalt avgiften. Det underlättar enormt för oss om Ni kan betala in avgiften så snart som möjligt efter det att ni har fått inbetalningskorten.
Jag kan även nämna att vi av besparingsskäl själva trycker inbealningskorten på en kopiator. Detta tar tid! Ju fler som inte har betalt ju längre blir jag tvungen att sitta vid kopiatorn och handmata in betalningskort nr 2 till er som inte har betalat.

Mycket gnäll? Jag hoppas att det inte uppfattas så men å andra sidan måste jag ibland leva upp till ryktet som petig revisor. Segla nu inte över mig nu till sommaren på grund av denna lilla artikel.....snälla!

222-Björn

P.S Adressändringar eller övriga ändringar i registret blir riktigt noterat om jag får flyttkort, brev eller mail. Muntliga meddelanden är riskabla. Mitt minne är dåligt!
Och om Du mot all förmodan har sålt båten så meddela gärna mig vem som är ny ägare.

Inbjudan

Gefle Segel Sällskap inbjuder till Svenska Mästerskapet för Neptunkryssare 28 juli – 1 augusti 1999

Tävlingsplats

Gävle, Yttre Fjärden direkt utanför Gefle Segel Sällskaps klubbområde.
Alternativt banområde Gävlebukten mellan Limön och Lövgrund.

Anmälan

Anmälningsavgiften 600 kronor insätts på Gefle Segel Sällskaps **postgirokonto nr 441 82 78-0** senast den 30 juni 1999. Efteranmälan kan göras till den 16 juli 1999 mot en förhöjd avgift på 900 kr.

Regler

Tävlingen genomförs enligt Kappseglingsreglerna **(KSR) Appendix S1**.

Arrangörsreklam

Båt ska enligt appendix G3.1f föra tävlingssponsors reklam. Information om sponsor för tävlingen kan erhållas av kontaktpersonerna.

Program

Onsdagen 28 Juli	10.00 – 15.00	Anmälan och kontroll
	16.00	Start Tune Up Race
	16.30 – 19.00	Anmälan och kontroll
	18.30	After Sail i klubbhuset
	19.30	Officiell invigning
Torsdag 29 Juli	10.00	Varningssignal dagens första segling 3 seglingar är planerade
Fredagen 30 Juli	10.00	Varningssignal dagens första segling 3 seglingar är planerade
Lördagen 31 Juli	10.00	Varningssignal dagens första segling 2 seglingar är planerade Ingen segling kommer att starta efter kl 15.00.
	19.00	Regattafest med prisutdelning
Söndagen 1 Augusti		Reservdag utnyttjas bara om tre seglingar inte genomförts enligt det ordinarie tidsprogrammet.

Poängberäkning

Totalt åtta seglingar är planerade. Appendix XA, se supplement KSR 1997-2000.

Seglingsföreskrifter

Hämtas vid ankomstanmälan på regattaexpeditionen.

Banan

Tidsbana Kryss-läns ca. 75 minuter. Bantyp se seglingsföreskrifterna.

Mätkontroll

Kontroll av : Mätbrev, säkerhetsutrustning, stämpling av inmätta segel. 28 Juli.
Stickprovskontroller under kappseglingarna kommer att göras.

Priser

Vandringspris till segrande besättning. SSF:s mästerskapsplaketter till de tre första besättningarna. GSS nyttopriser till 20% av de startande båtarna. Koketts startpris, rorsmans och gastpris, pris till bästa träbåt och Neptunkryssarförbundets SM medaljer.

Vägbeskrivning

Gefle Segel Sällskaps klubbområde Huseliiharen, Engesberg, Gävle.

Riksväg 80 vid infarten till Gävle, trafikplats Johanneslöt, kör E4 mot Sundsvall.
Från E4 tag av vid Gävle Norr. Följ skyltmarkering mot Fredriksskans och Bönan. Tag av mot Bönan, kör ca 7 km till Engelsberg. Till höger skylt "Huseliiharen".

Det kommer att finnas skyltar märkta "Segling" från avfarten E4 Gävle Norr.

Parkering av båttrailer och bilar efter anvisning

Sjösättning

Sjösättning samt påmastning kommer att erbjudas vid Engesbergs båtvarv granne med klubbområdet.
Tel. 026 – 99 034

Logi

Förslag på inkvarteringsmöjligheter i Gävle och avstånd från GSS:s klubbområde.

□	Hotell Winn i Gävle, ca 12 km.	Tel 026 – 17 70 00
□	Engeltofta lågprishotell, ca 3 km.	Tel 026 – 960 63
□	STF:s Vandrarhem i Gävle, ca 13 km.	Tel 026 – 62 17 45

Restaurang

Finns i klubbhuset för frukost, lunch och middag. Lunchpaket kan beställas.

Upplysningar

Tävlingsledare	Nils Lundborg	Tel 010 – 651 96 20, 026 – 12 74 02
Seglingsledare	Rickard Lundborg	Tel 070 – 315 68 88
GSS:s styrelse	Berg-Olof Agell	Tel 026 – 60 09 96
GSS:s kansi		Tel 026 – 61 06 51
GSS:s Klubbhus under seglingarna		Tel 026 – 990 53, Fax 026 – 990 53

Välkomna till Seglarstaden Gävle

SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET
Adress: af Pontins väg 6, 115 21 Stockholm, Tel. 08-459 09 90, Fax. 08-459 09 99
e-post: per.ulander@ssf.se Internet: www.ssf.se
Swedish Sailing Federation

Stockholm torsdag den 21 januari 1999

Per Ulander 08-459 09 97

Till: Björn Bostedt

Överklagande nr	**Ö-09/98**
Tävling/datum	SM Neptunkryssare
Arrangör	Ekolns SK Box 229 75104 Uppsala
Klagande båt	SWE 266
Representant	Björn Bostedt Kråkövägen 11 82451 Hudiksvall
SSF:s handläggare	Thord Elfström Tranbärsvägen 6 79145 Falun Tel: 023-34640

Meddelande:

Svenska Seglarförbundets Regelkommitte har behandlat överklagandet vid sammanträde den 27 november 1998.

Beslutet framgår av protokollsbilaga § 33:Ö 9/98.

Beslutet är slutgiltigt och kan inte överklagas

Med seglarhälsning
SVENSKA SEGLARFÖRBUNDET

Per Ulander

Bilagor: Protokollsbilaga Ö 9/98

Protokollsbilaga § 33: Ö 9/98

ÖVERKLAGANDE 9/98

BESLUT

1. Prottestkommitténs beslut upphävs och SWE 266 återinsätts i resultatlistan enligt sin placering i mål.
2. SWE 240:s ansökan om gottgörelse avslås.

Motivering

SWE 240 har ansökt om gottgörelse för att den hade förlorat tre placeringar i samband med en kollision med SWE 266. Det framgår klart av både den kryssmarkering som gjorts på den inlämnade blanketten och av beskrivningen av händelsen att SWE 240 avsåg enbart att ansöka om gottgörelse. SWE 240 har också bekräftat att den inte hade någon avsikt att protestera mot den andra båtens regelbrott. Den båten hade ju tagit ett straff genom att göra en 720-graderssväng. En ansökan om gottgörelse av en båt kan aldrig utgöra grund för att straffa en annan båt och det saknar betydelse i sammanhanget om det har varit en kollision och om den har orsakat allvarlig skada eller inte.

Protestkommittén har inte tagit ställning till om SWE 240 var berättigad till gottgörelse. Ärendet borde därför egentligen skickas tillbaka till protestkommittén för avgörande i den delen. Det är emellertid enligt KSR 62.1 uppenbart att SWE 240 inte är berättigad till gottgörelse. Den har inte ens påstått att den vid händelsen drabbades av någon fysisk skada. SSF anser sig därför själv kunna avgöra den frågan.

Reviderade resultat SM 1998 Neptunkryssare

Plac	Båt	Besättning	Klubb	1	2	3	4	5	6	7	Totalt
1	265	Nils Virving Ulf Normark	SSK	1	(35)	6	1	2	1	1	12
2	245	Valter Saaristu Anita Lapidus	GöSS	3	2	(8)	7	4	3	2	21
3	240	Magnus Nygren Fredrik Vikberg	URSS	7	(8)	5	4	7	2	4	29
4	266	Björn Bostedt Tomas Persson	HuSS	(23)	5	10	2	1	10	3	31
5	260	Jerry Larsson Lennart Hägre	NHSS	6	(13)	4	5	6	7	5	33
6	239	Marie-Louise Goertz Anders Hjelmblad	TBK	8	1	1	13	10	5	(19)	38
7	222	Björn Eklund Annika Karjel	SuSS	(21)	7	7	6	5	8	12	45
8	263	Bill Lidman Ingrid Lidman	URSS	12	6	3	8	12	(15)	9	50
9	242	Jan Sjödén Ulf Mickelsson	HuSS	13	(24)	13	17	3	4	6	56
10	180	Oskar Röös Mats Rimmö	ESK	4	18	2	12	(19)	9	15	60
11	264	Peter Melander Peter Svanberg	KSSS	5	9	(17)	11	16	11	8	60

I övrigt är resultaten oförändrade.

Fredrik Hjern
Storgt. 69
82452 Hudiksvall

4/1-99

Gjermund Woxmyhr
Heggdalsvegen 3a.
0352 Oslo

Neptunkryssere

Til jul ble min kone og jeg de lykkelige eiere av kryssere nr. 202. Fra før av seiler vi en B-22. Siden vi er de eneste (tror jeg) med Neptunkryssere i Oslo ønsker vi å melde oss inn i klubben for å skape sosiale kontakter samt informasjon om hva som hender. Ditt navn kom jeg under en meget informativ artikkel i Båtnytt nr. 12/98. Ikke vet jeg om dette er den rette person å kontakte, men gjør nå allikevel et forsøk

Vennlig hilsen Gjermund Woxmyhr

Rapport från båtmässan "Allt för sjön" i Älvsjö.

Ett av de säkraste vårtecknen noterades andra veckan i mars då vårens båtmässa i Älvsjö öppnade sina dörrar. Där kunde man framför allt få titta på bra-att-ha-prylar av typen GPS-mottagare, ekolod, kastruller, kapellrengöringsmedel och dylikt. Bland ett stort antal motorbåtar hittade man även några segelbåtar, företrädesvis av mycket stor (och dyr) modell. Således en normal båtmässa. På en punkt skilde sig dock årets mässa från tidigare, nämligen Neptunkryssarförbundets monter. Istället för en båt bereddes förbundet i år möjligheten att till priset av en få ställa ut två båtar. Erbjudandet togs emot med tacksam hand och det beslutades att en plast och en träbåt skulle visas. Vinnaren av förra årets lottbåt (nr 267) lånade vänligen ut sin vinst för mässvisning och Mats Rimmö och Oskar Röös sin Kokett (nr 180). När montern planerades så var tanken att båtarna skulle ligga för varsin kryssbog i vaggor med båtarna lutandes. En spegelvänd version av den vagga som använts de senast åren byggdes, men när ytorna fördelats av mässledningen hade vi tilldelats en mycket mindre plats än förväntat. För att få plats trängdes båtarna samman och man tvingades knyppla ihop riggarna med resultatet att endast Kokett kunde bära segel. Dock kunde konstateras att montern ändå var mycket iögonfallande och kunde ses både från markplan och från den brygga som de större båtarna låg runt. "Som vanligt. Neptunkryssarna seglar när de andra ligger vid bryggan", som någon kommenterade det hela. Montern visades mycket intresse av mässbesökarna. Under helgerna var den stundtals proppfull. Bland all plast i A-hallen var Kokett ett utropstecken med sin mahogny och sitt "Oregon pinedäck" (däcket är av mahognyplywood som målats för att se ut som ett ribbdäck, ett arbete som lurar de flesta ögon. Se tidigare NN) och väckte mycken beundran.

Det uttrycktes även stor uppskattning att Neptunkryssarförbundet än en gång visat att inte bara de stora varven har råd att visa sina båtar på mässorna. Ett faktum är att Neptunkryssarförbundet är tämligen ensamt bland klassförbunden om att genomföra mässor på detta omfattande vis. Övriga klassförbund är normalt representerade med posters eller inbakade i veteranbåtsdelarna av mässan (jmf. M 22-förbundet och SSKF). De ekonomiska aspekterna är en viktig orsak till avsaknaden av många klassförbunds båtar och diskussioner förs årligen inom Neptunkryssarförbundet om det är värt pengarna att än en gång ställa ut med båt. Än så länge har alla varit överens om att den kontaktyta mot intresserade och den PR som mässan ger är svår att få på något annat sätt. Både nya, gamla som nygamla kontakter knöts även detta år. Mats Rimmö berättade att flera före detta ägare till Kokett hade tagit kontakt för kommentarer om den genomförda renoveringen. Ett stort antal begagnade båtar är till salu och många besökare var allvarligt intresserade av ffa träbåtarna. Kanske var detta en effekt av den artikel Dagens Nyheter publicerade under veckan där den begagnade träbåtens (med Neptunkryssaren som exempel) fördelar framfördes. Förhoppningsvis är några av dessa nya kontakter nu ägare av en Neptunkryssare.

Totalt sett var även denna mässa lyckad ur Neptunkryssarförbundets synvinkel där målet att "visa flaggan" och på så sätt främja klassen klart uppfylldes. Ett stort tack till alla de som hjälpt till med att ordna med tidiga upprustningar av båtar, transporter, uppbyggnad och nedplockning

av montern etc, samt till de som bemannat själva montern. Ett mer omfattande arbete än man föreställer sig. Förbundet tackar även särskilt **APC-composit** och **Dyviks marina** för bidragen till anmälningsavgiften.

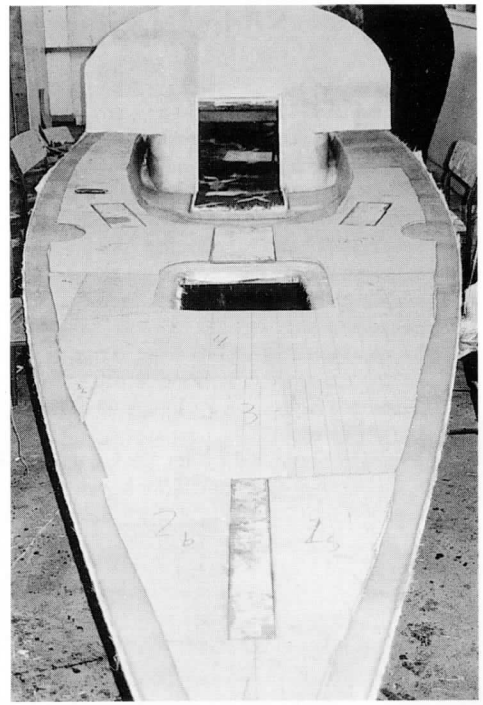
David Pettersson , Neptunkryssare nr 210.

Lägesrapport II från bygget av Neppare 268

När jag senast (NN nr 4 1998) rapporterade om bygget av 268 som skulle skrov och däck just vägas och jag hoppades att däcket skulle ligga på minimivikt medan skrovet gärna fick ligga 30 – 40 kg över. När så Anders Hjelmblad kom med vågen så visade det sig att däcket vägde 156 kg dvs 16 kg över minimivikten 140 kg. Det var ju lite onödigt mycket men ingen katastrof. Vi har väl byggt det stabilt i stället (bl a har vi låtit bli att lägga distansmaterialet och i stället byggt homogent med fler lager plast där backstagsskenorna ska sitta). Skrovet hamnade på 380 kg dvs 40 kg över minimivikten dvs i stort sett som jag önskat. Att jag inte vill ligga på minimivikt på skrovet beror på att minimitotalvikten 1150 kg inte korresponderar med minimivikterna på skrov och däck. Om de senare ligger på minimivikt blir det nästan omöjligt att få båten så tung att den väger minst 1150 kg totalt. Konsekvensen blir då att man får lägga i blyvikter på ställen där det är ofördelaktigt ut viktfördelningssynpunkt. Det är därför mycket bättre att ha ett tyngre skrov där vikten ligger på rätt ställe.

Direkt efter vägning så lyfte vi på däcket på skrovet. Vi hade ingen travers i taket och då skottet ju sitter ihop med däcket så blir det till att lyfta rejält. Bäst alltså att passa på när mätmannen också kunde hjälpa till.
Vi hade ju tidigare borrat alla skruvhål för hopfogningen av skrov och däck när däcket var "torrmonterat" så nu var det bara att lägga Sikaflex som tätning och sedan dra ihop skrov och däck med ca 130 bultar. Efter att ruffskottet laminerats mot skrovet var det dags att börja tänka på hemtransport. Första problemet var att få ut båten ur lokalen. Med hjälp av lastpallar under "dödträet" (järnkölen var ju ännu ej monterad) och två pallyftar fick vi med hjälp av Petters gäng (som började bygga 269 samma dag) ut båten ur lokalen efter diverse trixande. Båten ställdes sedan i en trävagga (som fick förlängas en del då det inte gick att få upp båten så högt som den står när järnkölen är på) som vinschades upp på det bilsläp vi hyrt. Nu blev det bråttom för det började bli mörkt.

Det hade nämligen visat sig vara elfel på kärran och säkringarna i bilen rök så all belysning utom bromsljus och blinkers lade av. Nu kom vi i alla fall inte så långt innan det blev nermörkt men efter att ha kopplat ur alla sidopostionsljus på kärran så fick vi i alla fall ordning på övrig belysning. Väl hemma var det sedan bara att tippa släpet bakåt och hjälpa till med ett spett så gled både båt och vagga snyggt och prydligt ner på backen. Vem påstår att det behövs en kran för att få en Neppare upp eller ner på en släpvagn. I vart fall går det bra när den inte har någon köl.



Nu har den stått i snart tre månader under sin täckning med jag snickrat bänkar, balkar, durkar m m. Masten ska hämtas från Benns i morgon och snart är det dags att montera luckor, beslag etc samt det som väl kan bli det besvärligaste, montering av köl och roder. Men det ska nog gå bra det med och ny rapport kommer att följa i nästa NN. Namnfrågan är ju heller inte helt klar än men eftersom 168 heter Sjöfröken så är det väl inte helt omöjligt att 268 kommer att heta Sjöfröken 2.

Göran Haglund



Södra Neptunkryssarflottiljen

Sommaren 1987 seglade 14 neppare eskaderkors och tvärs i Stockholms skärgård under en veckas tid. För undertecknad var det den första egentliga kontakten med nepparen och dess besättningar. Nu inför den 13:e säsongen kan jag bara konstatera att neppeseglande är starkt vanebildande. Eskadrarna som seglades –87 och –88 har av någon underlig anledning inte gått att upprepa sedan dess, några försök har gjorts men ingenting har nått upp till de klassiska åren –87-88.
Men ingenting vara för evigt, allt kan bli bättre, så även eskadrar. Därför har vi vecka 28 (onsdagen den 14/7 och fram till den 18/7) beställt strålande väder med 28°C i luften, 25°C i vattnet, 4-5 m/s medvind och myggfritt på kvällarna. Allt för att sluta årtusendet med en eskader roligare, skönare och godare än något annat allt sedan Röde Orm sa upp sig som eskaderchef hos Danske Kungen.
Den som är sugen att hänga med kontaktar Jonas Hydman (08-667 51 64) eller undertecknad för att lättare hitta till mötesplatsen.

För den som söker lite mer regelbunden segling, men ändå vill känna sig omgiven av andra neppare, kan Saltsjöbaden och tiden 12 maj – 16 juni rekommenderas. Fjolårets mycket lyckade försök med kvällsseglingar blir i år utökat med fler kvällar (6 st), fler båtar (14 st), mer sol, bättre vindar och kallare dryck efter seglingarna.
En av helgerna kommer att tas i anspråk till träningslägret. Följebåt för att kunna lägga banor och plocka upp tappade besättningsmedlemmar blir även det en nyhet. Med det stora antalet båtar kommer behovet av gastar att öka dramatiskt, varför vi kommer att motta dito med stora famnar och kalla drycker. Kostnader för att få ligga vid gemensam brygga hos KSSS subventioneras av flottiljen. I fjol betalade båtägare 200 kr och flottiljen 300 kr per båt. För den som vill prova på eller bara komma och titta samt hämta idéer, bjuder flottiljen på "öppen brygga" måndagen den 17 maj. Ett unikt tillfälle att få förklarat för sig vad diverse tampar ska användas till och var den där speciella tampen sitter som får båten att gå fortare.

Onsdagsseglingarna börjar kl. 18:30. Anmälan om deltagande görs till Peder Svenman (08-718 01 68).

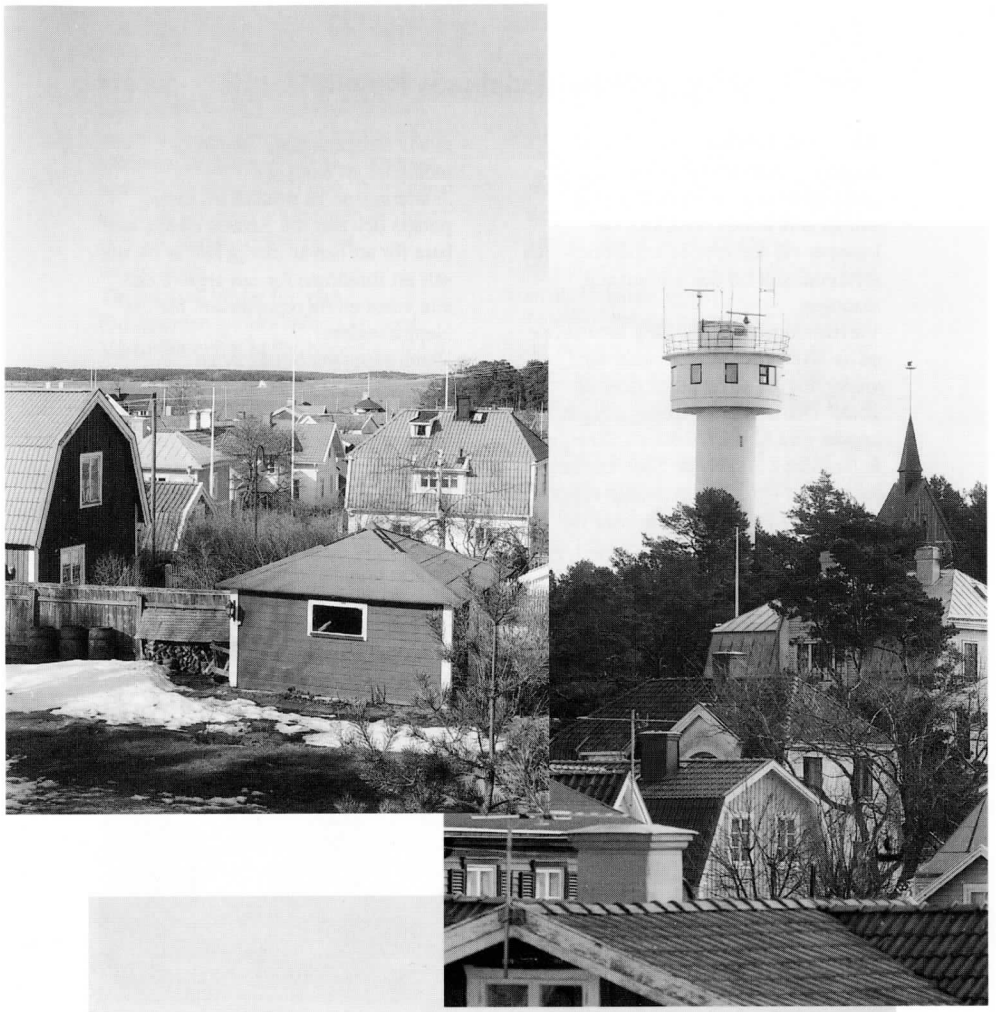
Vid behov av gast eller vid behov att gasta hänvisas åter till undertecknad.

Med Varma seglarhälsningar

Niclas Skärlund (08-649 49 07),
S-176 LaBrise

Nästa sida är foton som Niclas tog i Sandhamn på Södra Nepparflottiljens årliga vårlunch. Otroligt härligt och fantastiskt gott!!
Tyvärr blev det inget hoppfoto med alla som var med i år, eftersom vissa inte vill ha med sin nuna på bild (fegisar!).

Red's kommentar.





Rapport från Medelpads Nepparflottilj

Nu är skidsäsongen över och nya äyentyr väntar. Snötillgången har varit god i vinter och vi har varit ganska många som konditionstränat och kommer väl förberedda konditions- och styrkemässigt till den kommande säsongen.
Vårrustningen är i full gång åtminstone på de ställen där moder natur varit vänlig nog att se till att så låter sig göras. Den stora sjösättningshelgen brukar vara Kristi himmelsfärdshelgen, åtminstone i Sundsvall. Själv kommer jag nog att sjösätta om möjligt något tidigare för att undvika väntetid vid själva sjösättningskranen och väl i sjön väntan vid mastkranen. Eftersom jag inte har hamnplats vid sjösättningsplatsen är jag mer eller mindre tvungen att segla ut samma dag till klubbhamnen vid Vindhem, visserligen finns det möjlighet att ligga vid utrustningsbryggan något dygn men det är inte populärt hos de som har sina båtar där om det ligger båtar som inte hör hemma i hamnen och upptar plats i onödan.
Lördagen den 20 mars hade vi fest, som vanlig med mycket mat och fria nubbar, ett väldigt trevligt arrangemang som hade ordnats av ett gäng festprissar med övervakning av Yvonne Karjel. Tyvärr blev vi inte så många som vi brukar vara men antalet nubbar blev desto fler till oss som hade möjlighet att deltaga. Festen blev som brukligt är hos oss i Sundsvall en fest med stort "F", många frejdliga nubbevisor bidrog naturligtvis med förhöjd stämning, kanske inte sjungandet i sig men väl syftet med sången. Efterföljande allmän dans hjälpte till att förhöja stämningen hos de som inte sjöng så mycket, väldigt trevligt arrangemang som vi önskar att ni alla Nepparseglare skulle ha möjlighet att deltaga i.
Vandringspriset delades ut, under pompa och ståt, till Anders Hedin, inte bara för att han är trevlig han är på alla sätt ett föredöme för oss seglare och inte minst en fin representant för oss Nepparseglare.
Vandringspriset består av en halvmodell tillverkad av Niklas Skärlund. Vandringspriset delades ut för femte gången och tilldelas den som utfört någonting extra under säsongen. Det kan vara flitigt tävlande, någon långsegling utöver det vanliga, det kan vara någon
extrem grundstötning eller en manöver som på något sätt uppmärksammats, det kan vara någon som gjort något som visar vilken underbar båt Neptunkryssaren är. Det skall vara någon som alltid är glad och trevlig och som således är ett föredöme för seglarna inom Sundsvallsdistriktet och som definitivt är ett föredöme för seglarna inom Medelpads Neptunkryssarflottilj. Som ni ser är det inte så svårt för någon inom flottiljen att bli nominerad till priset men styrelsen har alltid lika svårt att hitta lämplig kandidat varje år och det ser vi som ett gott tecken på att vi är på rätt väg.
Vi har genomfört en taktikkurs under våren med tre välbesökta träffar. Som utbildningsmaterial har vi använt oss av ett CD-Rom baserat material som Ulf Nilsson hade inköpt på mässan i London i vintras och med detta som grund och med hjälp av ett antal datorer och bistånd teoretiskt av Björn som med sin erfarenhet kompletterat tekniken med hur det brukar vara i verkligheten känner vi att kursen varit värdefull. Det är fantastiskt vilken teknik det finns att tillgå. Med datorns hjälp har vi tränat starter, rundningar i alla former, undanvindssegling i halv storm och det mesta som händer på en kappseglingsbana. Passa er, i sommar kommer vi taggade till max, och känner att nu är det dags att äntligen få vinna en start, kanske också på ett mästerskap.
Tävlingarna börjar för våra förhållanden ganska tidigt i år, med Vårtrofén och KM för Neppare, den 6 juni, Klingerfjärden Race 12 - 13 juni, vår klassiker Alnön Runt 19 juni och Neptunkryssarpokalen i Ö-vik 3 - 4 juli och Ulvöregattan efter detta. Detta är ovanligt många tävlingar före SM och dessutom räknar vi med att våra tisdagsträningar kommer igång någon vecka före den första tävlingen och det betyder att vi förhoppningsvis har ganska många timmar i båt innan det blir dags för SM i Gävle.
Vår stora tävling Vindhemsregattan kommer att arrangeras den 7 - 8 augusti och erbjuder således alla som är på väg norrut efter SM en möjlighet att stanna till i Sundsvall för deltagande i detta formidabla arrangemang. Som vanligt bjuder vi på det mesta, sjösättning, hamnavgift, Nepparwhisky m.m. Vi hälsar också Hudiksvallsbåtarna speciellt välkomna att deltaga denna helg, vi lovar att det skall bli som vanligt, det vill säga någonting väldigt speciellt, fråga gärna de som deltagit tidigare år.
Tidigareläggningen av SM i Gävle är i mitt fall positivt eftersom det ger mig möjlighet till att deltaga i detta formidabla arrangemang, det är i skrivande stund inte helt klart huruvida jag kan vara med, men det ser lovande ut. Vi ses på kappseglingsbanorna.

Lasse L. 235



Neptunkryssarförbundets förtjänsttecken

Hedersledamöter i Neptunkryssarförbundet

Birger Pettersson, Gävle
Lage Eklund, Norrtälje
Eric Hällström, Gävle

Innehavare av Neptunkryssarförbundets förtjänsttecken i guld av år 1950

1. Birger Pettersson, Gävle
2. Gunnar C Lund, Stockholm
3. Bernhard Löhman, Gävle
4. Arne Brandt, Solna
5. Eric Säwenberg, Uppsala
6. Per Zaine, Uppsala
7. Åke Johansson, Gävle
8. Bertil Jonsén, Rotebro
9. Eric Hällström, Gävle
10. Stig Flygare, Sandviken
11. Erik Anners, Hudiksvall

Innehavare av förtjänsttecken i guld

1.	Lage Eklund, Norrtälje	1966
2.	Bertil Jonsén, Rotebro	1966
3.	Eric Hällström, Gävle	1968
4.	Åke Westermark, Uppsala	1970
5.	Gösta Nordin, Sundsvall	1970
6.	Stig Flygare, Sandviken	1970
7.	Erik Anners, Hudiksvall	
8.	Martin Svenzon, Sandviken	1976
9.	Sven-Erik Lindberg, Gävle	1977
10.	Nils Lindhé, Söderhamn	1979
11.	Lennart Runemo, Saltsjö-Boo	1980
12.	Harry Bertze, Uppsala	1980
13.	Carl-Erik Nordberg, Nordingrå	1982
14.	Valter Saaristu, Skärholmen	1983
15.	Göran Haglund, Stockholm	1983
16.	Leif Bodinson	1997

Innehavare av förtjänsttecken i silver

Jan-Erik Horn, Norrtälje	1966
Olle Lundgren, Hagaström	1966
Rolf Pettersson, Gävle	1966
Jerry Larsson, Nynäshamn	1968
Åke Westermark, Uppsala	1968
Oscar Särenholm, Hudiksvall	1968
Gösta Nordin, Sundsvall	1969
Stig Flygare, Sandviken	1969
Sven-Erik Lindberg, Gävle	1969
Nils Lindhé, Söderhamn	1970
Erik Anners, Hudiksvall	1970
Nils Malm, Nynäshamn	1971
Nils Virving, Stockholm	1971
Martin Svenzon, Sandviken	1972
Leif Skoglund, Stockholm	1972
Gunnar Fahlborg, Sandviken	1972
Gunnar Harju, Örnsköldsvik	1974
Dick Westman, Örnsköldsvik	1974
Olle Rydman, Örnsköldsvik	1974
Lennart Runemo, Saltsjö-Boo	1977
Owe Wallsten, Uppsala	1977
Roger Månsson, Stockholm	1980
Bengt Simonsson, Stockholm	1981
Göran Hellström, Uppsala	1982
Valter Saaristu, Skärholmen	1982
Tommy Bergh, Uppsala	1983
Henry Widerström, Nyköping	1985
Anders Utterström, Uppsala	1985
Per Morström, Uppsala	1985
Lars Bodinson, Gävle	1985
Yngve Mörch, Sundsvall	1986
Lars Östlund, Stockholm	1986
Hans Mehlstrand, Gävle	1986
Magnus Nilsson, Nyköping	1987
Leif Bodinson, Stockholm	1988
Mats Luneborg, Uppsala	1988
Conny Kjellberg, Uppsala	1989
Erik Björelind, Stockholm	1990
Lennart Sannemark, Stockholm	1990
Lotta Kjellberg, Uppsala	1990
Björn Eklund, Sundsvall	1991
Anders Hjelmblad, Stockholm	1991
Hans Sörensen, Östhammar	1991
Kristina Wallgren	1992
Niclas Skärlund	1993
Jarl Brännström	1994
Marie-Louise Goertz	1996
Peter Lindström	1996

Vinnare av Pokalen 1942 - 1998

Nepparpokalen 1

Skänkt av fabrikör Harry Greitz

1942	Sten Bertze
1943	Per Zaine
1944	Per Zaine
1945	Eric Johansson
1946	Per Zaine

Nepparpokalen 2

Gåva av medlemmarna

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

Nepparpokalen 3

Gåva av medlemmarna

1956	Jan-Eric Horn	S-160 Felicia
1957	Sven-Erik Lindberg	S-121 Abii
1958	Rolf Pettersson	S-159 Cicac
1959	Rolf Pettersson	S-159 Cicac
1960	Jan-Eric Horn	S-160 Felicia
1961	Lennart Sjölén	S-180 Kokett
1962	Gösta Wallmark	S-33 Cora
1963	Bo Nylund	S-77 Ballerina
1964	Per-Bertil Eklund	S-78 Majbjörn
1965	Gunnar Harju	S-39 Tonita
1966	Gunnar Harju	S-39 Tonita
1967	Gunnar Harju	S-39 Tonita

Nepparpokalen 4

Skänkt av Fritz Ramström, Härnösand

1968	Gunnar Harju	S-39 Tonita
1969	Peder Cederschiöld	S-197 Fore Sail
1970	N Virving/K Häggmark	S-140 Borta med Vinden 2
1971	N Malm/ I Malm	S-68 Scarlet
1972	S Flygare/J-O Pettersson	S-216
1973	N Berglund/G Fredriksson	S-62 Sexatu
1974	M Svenson/G Haglund	S-159 Delfin 2
1975	O Wallsten/B Palmqvist	S-156
1976	O Wallsten/B Palmqvist	S-156
1977	O Bertze/L Bertze	S-31 Strikkii
1978	L Bertze/ S Björklund	S-182 Jehu
1979	V Saaristu/C Persson	S-233 Ciina
1980	V Saaristu/C Persson	S-233 Ciina
1981	S Bergh/L Bertze	S-182 Jehu
1982	H Frimasson/T Lööf	S-165 Sjötrollet
1983	L Bertze/ S Bergh	S-102 Jehu
1984	L Bertze/ S Bergh	S-102 Jehu

Nepparpokalen 5

Skänkt av Yngve Mörch, Sundsvall

1985	M Berggren/P Jonell	S-238 Kurbitz
1986	K Fuhre/ K Hamrin	S-217 Diva
1987	B Eklund/H Wågström	S-222 Belle Amie
1988	L Östlundh/H Mehlstrand	S-241 Montana
1989	G Sjöberg/O Jonsson	S-244 Elvan
1990	S Eklund/B Eklund	S-240 Passepartout
1991	S Eklund/G Asp	S-240 Passepartout
1992	C Kjellberg/S Bergh	S-174 Huvudbry
1993	S Eklund/G Asp	S-240 Passepartout

Nepparpokalen 6

Skänkt av Staffan Eklund, Uppsala

1994	S Eklund/B Eklund	S-240 Passepartout
1995	V Saaristu/R Månsson	S-245 Florina
1996	V Saaristu/G Lapidus	S-245 Florina
1997	B Eklund/A Karjel	S-222 Belle Amie
1998	V Saaristu/ A Lapidus	S-245 Florina

Neptunkryssare till salu

Båtnummer	Kontaktperson/ Säljare Ev. begärt pris	Telefonnummer
Nr 36	Johan Andersson 20.000 kr	0739-81 63 70
Nr 45	Charlie Hall	08-464 73 83
Nr 53	Jonas Andersson 25.000 kr	0155-28 39 80
Nr 60	Göran & Lotta Wikström 036-37 07 47,goran.wikstrom@telia.com Byggd 1944 i furu. Vitmålad med teakdäck. Upprust. med nya segel, ny mast och bom, bytta fall och storskot. 4hk Suzuki fr. –93. Säljes komplett med bom- och sittbrunnskapell, dynor, m.m. Kärra, täckställning och presenning finnes.	
Nr 116	Stig Färndahl Byggd 1948 i furu av K Johansson i Norrtälje. Dukat däck. Renoverad –92-95. Ca 20.000 kr	08-94 06 85, 070-736 48 42
Nr 117	Johan Persson Målad fin furuneppare i gott bruksskick, byggd i Norrtälje av Enar Johansson. Två semesterställ. Ca. 14.000 kr.	070-325 20 64
Nr 140	Anja-Rita Sjöberg 30.000 kr	08-641 87 28
Nr 156	Stefan Anjou	0176- 522 60, 070-497 00 41
Nr 177	Johan Frodig Byggd av Hasse Sörensen 19952, SM vinnare –82. Målat furuskrov och dukat däck. 2 storsegel, 2 försegel, spinnaker (segel av äldre årgång). Bomtält, gasolkök, dragg, plätt, tågvirke, etc. Vagga av stålrör och motor. Ca. 25.000 kr	026-25 30 85
Nr 179	Magnus Rosander 18.000 kr	08-788 46 03
Nr 182	Staffan Norberg	08-767 84 47 (kväll), 070-530 70 20 (dag)
Nr 183	Thomas Persson 16.000 kr	08-39 38 43
Nr 261	Tord Gustafsson (APC-Composit) 115.000 kr	0920- 25 06 60

Annonser, Annonser och Annonser

Säljes!

- Ett Storsegel 1.500 kr, två genuer 1.000 kr. Hyggligt skick.
- Garmin GPS 12, ny aldrig använd. Bäst enligt Segling nr2 –99.

Ring Valter Saaristu
Tel hem 08-99 14 47

Genua Gransegel -96
Gott skick. Pris 2.000:-
Ring Anders 08-540 642 56 kväll, 08-738 72 64 dag.

Köpes!

Mast köpes ev. hel rigg i trä, samt storsegel i bra skick.
Tommy Franzén 08-581 736 85, 070-497 51 43.

Bra spinnaker köpes. Göran Forsberg, 0910-340 83 (kväll) eller 070-669 58 88 (dag).



OBS!! Några datum var FEL i förra tidningen

Kappseglingskalender 1999

Skellefteå

DM Skellefteå*	12-13/6
Årskappseglingen*	14-15/8

Sundsvall

Vårtrofén & KM	6/6
Klingerfjärden	12-13/6
Alnö Runt	19/6
Vindhemsregattan*	7-8/8
September segling & DM Sundsvall*	4-5/9

Uppsala

DM Uppsala*	5-6/6
Ekolnregattan*	21-22/8

Stockholm

Lidingö Runt	8/5
Saltsjöbadsregattan	15-16/5
Vikingaregattan DM*	19-20/6
Riddarfjärdsregattan	4-5/9
Åss Öppna	11-12/9
Höstrasta*	18-19/9

Mästerskap

Neptunkryssarpokalen i Örnsköldsvik	3-4/7
SM i Gävle	28-31/7
Norra Mästerskapet: Karnevalsseglingarna Skellefteå	14-15/8
Södra Mästerskapet: Höstrasta	18-19/9

* Ingår i Ostkustcupen



Foto: Lars Rosenblom

Januari 1999.-Mastförrådet på Norrsundets båtklubb brinner ner. Där förvarades 14 master värda 25–30 000 kr/st. Sju master var försäkrade i Svenska Sjö. Förutom självrisken på 1 500 kr behöver mastägarna inte stå för mer än 10 procent av materialkostnaden. Andra bolag gör avdrag på 20–50 procent i motsvarande fall.

Bäst när du behöver den

Svenska Sjö skyddar dig bäst då olyckan är framme. Du får hjälp av professionella skadereglerare som ger dig bästa service. Tala med din kontaktman eller ring Svenska Sjö i Vaxholm.

Din kontaktman: Leif Bodinson 08 - 715 43 71

Svenska Sjö är Båtorganisationernas Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Mälarens Seglarförbund, Navigationssällskapet, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Kungliga Motorbåt Klubben och Saltsjön-Mälarens Båtförbund.

SVENSKA SJÖ
Båtorganisationernas egen försäkring

försäkrar din båt bäst

Svenska Sjö AB, Box 266, 185 22 Vaxholm.
Tel 08-541 330 30. Fax 08-541 328 92.
www.svenskasjo.se