

av montern etc, samt till de som benämnt
sittva montern. Ett mer omfattande arbete
än man föresätter sig. Förbundet tackar
även sällskiftet APC-composit och Dyrviks
marina för bidragen till
annåhningsavgiften.

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 väggas och jag hoppades att däck
skulle ligga på minnivikt medan skrovet
gårna fick ligga 30 - 40 kg över. När så
Anders Hjelmblad kom med vägen så
visade det sig att däck 150 kg dvs
16 kg över minnivikten 140 kg. Det var ju
lite onödigt mycket men ingen katastrof.
Vi har väl byggt det stabilt i stället (bl a
har vi fått bli att lägga distansmaterialet
och i stället byggt homogent med fler lager
plast där backstagskenorna ska sitta).
Skrovet hamnade på 380 kg dvs 40 kg över
minnivikten dvs i stort sett som jag
önskat. Allt jag inte vill lägga på minnivikt
på skrovet beror på att miniviktavvikten
1150 kg inte korresponderar med
minnivikterna på skrov och däck. Om de
senare ligger på minnivikt 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 ur
viktfördelningssynpunkt. Det är därför
mycket bättre att ha ett tyngre skrov där
vikten ligger på rätt ställe.

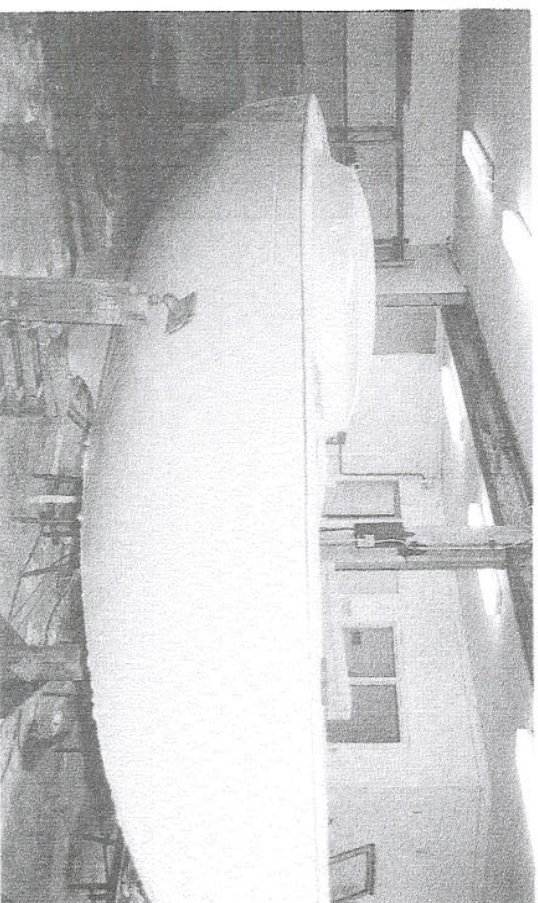
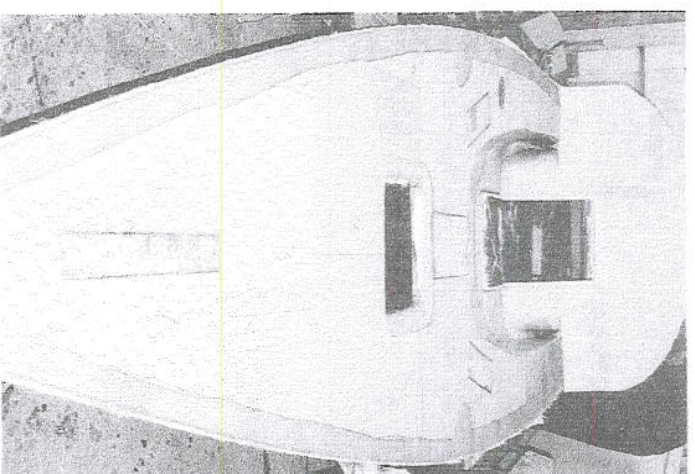
Dirrekt efter vägning så lyfte vi på däck
på skrovet. Vi hade ingen travars i taket
och då skottet ju sitter ihop med däck så
blir det till att lyfta rejält. Bäst alltså att
passa på när matmannen också kunde
hjälpa till.

Vi hade ju tidigare bortat 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 en 130
hullar. Efter att ruffskottet laminerats mot
skrovet var det dags att börja tänka på
hentransport. Första problemet var att få ut
båten ur lokalen. Med hjälp av lastpallar
under "dörrådet" järnkölen var ju ännu ej
monterad) och två pallar fick vi med
hjälp av Petters gång (som började bygga
269 samma dag) ut båten ur lokalen efter
diverse trixande. Båten ställdes sedan i en
fråvagg (som fick förhångas 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 ett fel på
kärnan 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 nerört men efter att ha
kopplat ur alla sidopositionsljus på kärnan
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 vaggorna 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,
bänkar, durkar m m Masten ska hämtas
från Bennis i morgon och snart är det dags
att montera luckor, beslag etc samt det som
väl kan bli det besvärligaste, monteringen 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



NN nr 2-99