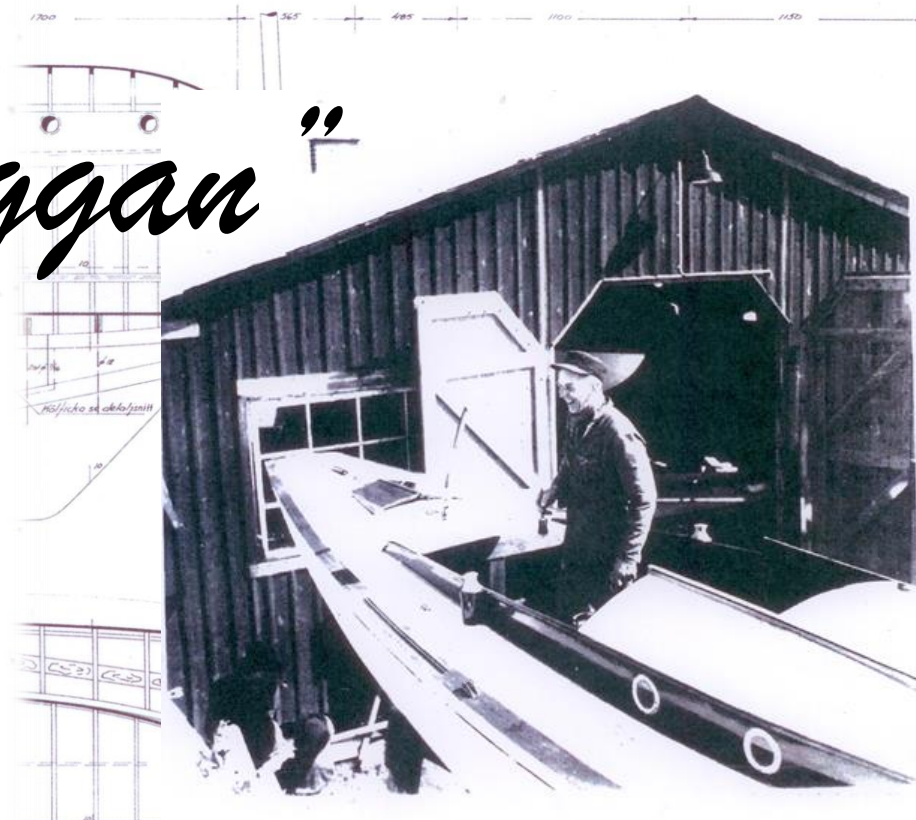


Neptunkryssare No 50

"Maggan"



Kamrat Sven Skoglund stående i sittbrunnen på S-50 Maggie.
Bilden tagen från däck på S-157 under värtutrustningen 1955.

1^{ste} eigenaar Sven Skoglund in 1955 tijdens onderhoud.

NEPTUNKRYSSARE

BYGGNADSRITNING

SKALA 1:10

UPPSALA FEBR. 1936

Lage Skoglund

Renovatie 2016-2018

print datum: 7-Dec-18

Onder zeil in de 60-er jaren. (Foto van 2^{de} eigenaar Elis Pettersson)

© Auteur: P.J.M. Thomassen

Algemene gegevens

Neptunkryssare

Ontwerper:	Lage Eklund (SE)	Ontwerpjaar:	1938
Werf:	Karl Johansson Båtvarv te Norrtälje (SE)	Bouwjaar	1944
Bouwnummer:	50 (200)	Bouwmateriaal:	Grenen op eiken spanten.
Lengte:	9,00 meter	Lengte waterlijn	5,85 meter
Breedte:	1,92 meter	Breedte op waterlijn	1,58 meter
Diepgang:	1,2 meter	Hoogte vrij-boord midscheeps	0,55 meter
Totaal gewicht :	1150 kg	Gewicht ballast:	540 kg
Mast lengte:	9 meter	Giek lengte:	2,46 meter
Grootzeil:	12 m2	Fok:	7 m2
Genua:	11,5 m2	Spinaker:	30 m2



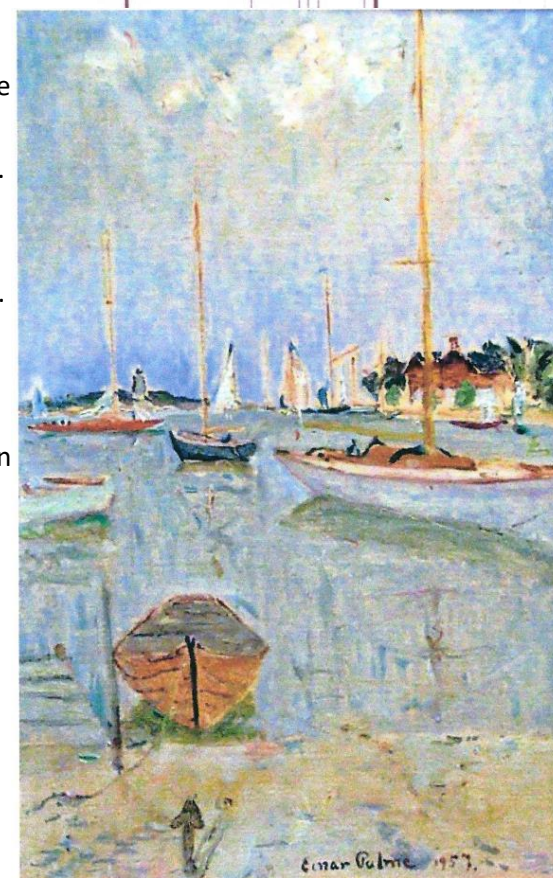
Ontwerper Lage Eklund

De boot is ontworpen in opdracht van kunstenaar Eimar Palme en behoort tot de Scheren-kruiser-klasse en staat als 15^{de} Scherenkruiser geregistreerd. Palme wilde een kleine, single-hand zeilboot met weinig diepgang en met voldoende ruimte om de schildersezels en schilderspullen mee te nemen in zijn tochten door de Scheren en de Mälaren. Van de in totaal meer dan 300 gebouwde exemplaren zijn er ca.200 in Grenen gebouwd, ca.20 in Mahonie en de rest uit Polyester. De laatste houten boot (Nr. 217) is af gemald voor de polyesteruitvoering (1976). De polyesteruitvoering wordt bewust zwaarder gebouwd als constructief nodig om 100% vergelijkbaar met de houten boten te zijn . Tijdens de nog steeds gehouden jaarlijkse wedstrijden winnen regelmatig de houten uitvoeringen (1996 en van 2007 t/m 2010). De boot werd vaak als "Lottbåt" (prijs) ingezet bij wedstrijden. Zo is ca. 1/3 van de eerste 180 boten aan hun eerste eigenaar gekomen. De verenigingsklasse van de Neptunkryssare was zeer traditioneel. Pas in 1967 mocht gebruik gemaakt worden van een spinaker. Binnen in de kajuit is echter weinig ruimte en zoals de Zweden het zeggen: "In de kajuit is niet meer ruimte als thuis onder de keukentafel".

In juli 1944 koopt Birger Pettersson, voorzitter van de Ekolns Segelkubb, namens de club de boot (de 50^{ste}) voor een bedrag van 5.500 SK. (Compleet getuigd) .

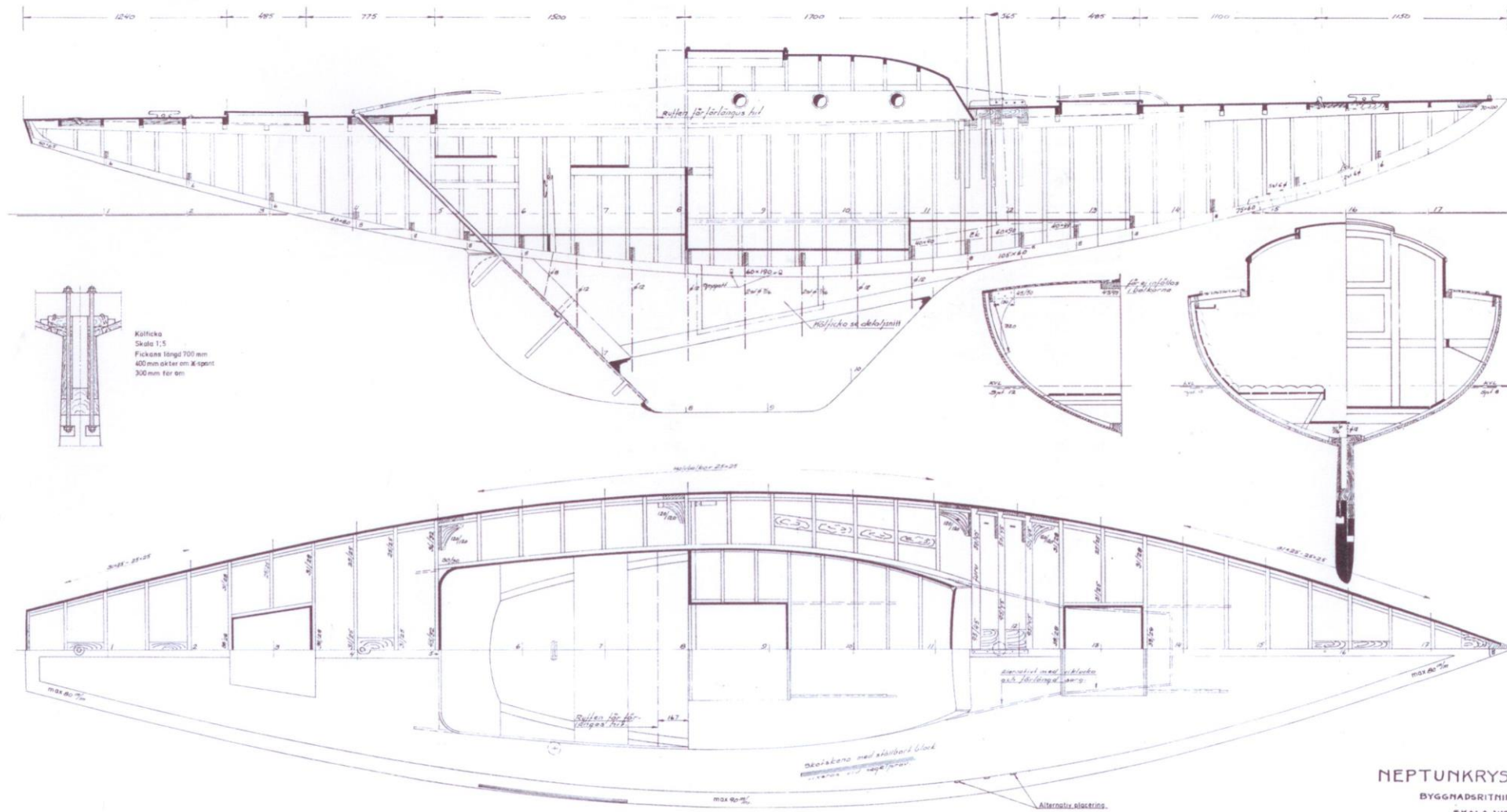
De boot is als prijs in gezet bij de ESK zeilwedstrijden in 1945 en gewonnen door Sven Skoglund.

Eigenaren:	1.	1945-1956	Hr. S. Skoglund	Uppsala (SE)
	2.	1956-1962	Hr. E. Pettersson	Stockholm (SE)
	3.	1962-1970	Hr. H. Rundqvist	Stockholm (SE)
	4.	1971-1973	Hr. F. Lindahl	Stockholm (SE)
	5.	1974-2003	Hr. H. Lindahl	Stockholm (SE)
	6.	2003-2007	Hr. R.Dijkstra	Den Helder (NL)
	7.	2007-2012	Hr. H.Westers	Bosschenhuizen (NL)
	8.	2012-	Hr. P.Thomassen	Roermond (NL)



Schilderstuk van Eimar Palme 1957

Bouwtekening



NEPTUNKRYSSARE

BYGGNADSRITNING
SKALA 1:100

UPPSALA FEBR. 1938

Lage Bokkondy

rita. kompl. 15/2 40, 12/10 44. 2.471

Tuigplan

$$\text{Storsegel} = \frac{2460 \times 7800}{2} = 9,694 \text{ m}^2$$

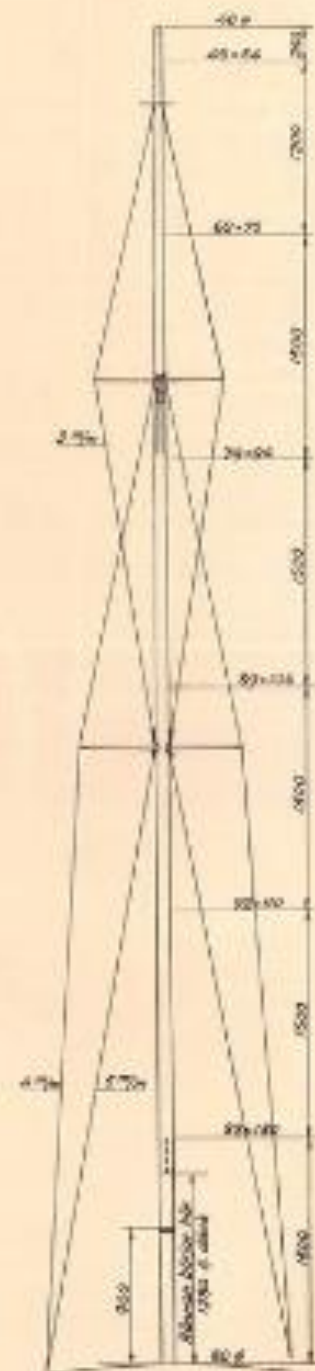
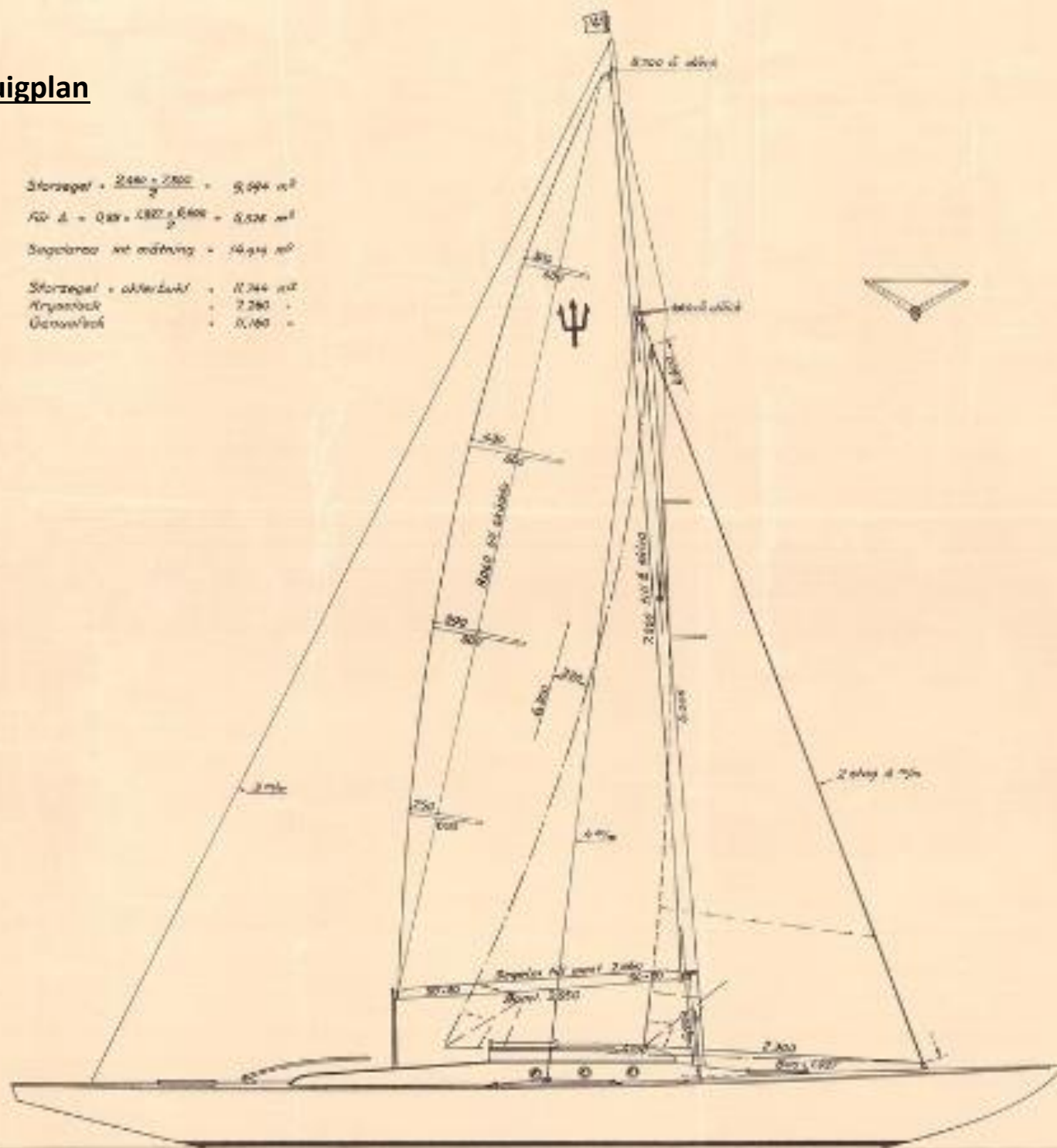
$$\text{KV } \Delta = \frac{0,88 \times 1800 \times 6,600}{2} = 5,226 \text{ m}^2$$

$$\text{Segelarea net mätning} = 14,919 \text{ m}^2$$

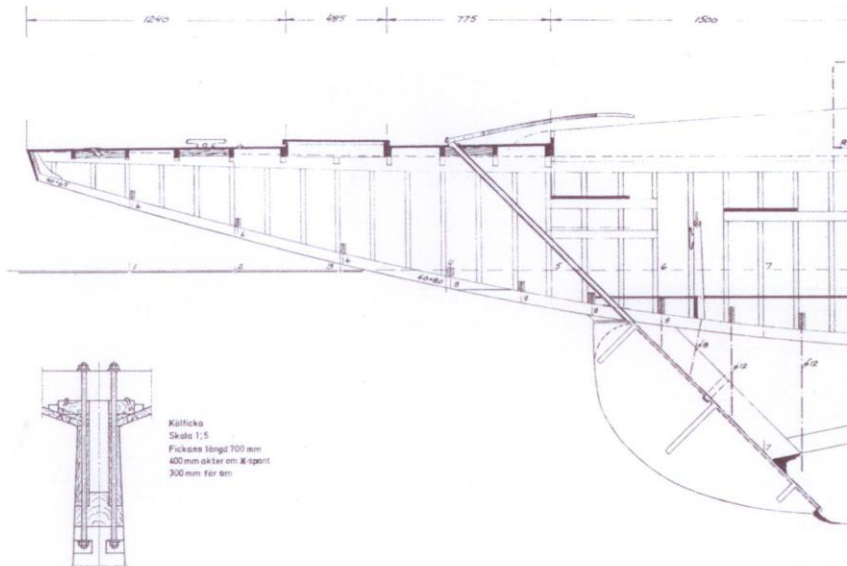
$$\text{Storsegel} + \text{akterbukt} = 11,244 \text{ m}^2$$

$$\text{Kryssbukt} = 2,280 \text{ m}^2$$

$$\text{Överskott} = 3,675 \text{ m}^2$$



Originale meetbrief



Neptunkryssaren S.50.

Reserverad för Konstruktören Ing. Lage Eklund Uppsala.

Beställare Herr Birger Pettersson. Gävle.

Byggd på KarlJohanssons Båtvarv Norrtälje.

Byggnadskontrollant Ing. Gunnar Lund, Stockholm.

Klassad den 18.7-44.

Båts namn "Zulu".

Nuvarande ägare Eklunds Segelklubb, Uppsala, Lottbåt 1945.

Ägare Herr R. Skoglund. Uppsala.

Båts namn "Maggan"

Eigenarenbrief



MÄTNINGSBREV

för Neptunkryssaren nr 50.

Båts namn

Ägare

Inregistrerad i

Hemort

Byggd av

Skrov mätt den

Längd över all (9,00±0,05) = 8,980

Längd i L. v. l. (5,85±0,02) = 5,860

Största bredd (1,92±0,015) = 1,920

Bredd i B. v. l. (1,335±0,01) = 1,377

Kölvikt enl. gjuteriets atlest (max. 540 kg) = 506

Fribordshöjd (0,55±0,01) = 0,545

Stävhöjd över L. v. l. (0,88±0,01) = 0,890

Akterhöjd över L. v. l. (0,567±0,01) = 0,568

Djup under L. v. l. m. trimfickor (1,20±0,015) = 1,185

Spinackerbommens längd = 2,30 2,700

[Signature]

Mättningsmån.

[Signature]

Ovan nämnda "Neptunkryssare" är byggd enligt för klassen nu gällande ritningar, då den enligt ovanstående atlest av mättningsmän befunnits uppfylla för denna klass nu gällande bestämmelser, vilket härmed intygas.

Gävle den 18/7 1944.

Neptunkryssarklubbens Tekniska Kommitté.

[Signature] *[Signature]*

IKRYSSARE

ADSRITNING
SKALA 1:10

UPPSALA FEBR. 1936

Lage Eklund

60, 10/6 44 2471

Algemeen

Verslag onderhoud

De boot is door mij bij toeval ontdekt. Ik was zo enthousiast over de mooie lijnen van de boot dat ik haar meteen gekocht heb.

Ze was in een zeer slechte conditie en lag buiten in weer en wind met een zware 5 Pk buitenboordmotor aan de spiegel. Om de boot enigszins recht te laten varen was ze in voorin met 38 kg lood verzwaard. Omdat ze met buitenboordmotor aan de spiegel al ruime tijd zo weggezet was, was de spiegel van de boot iets afhangend. Om de spiegel weer terug te buigen is de boot nat gemaakt en is ze in een stalling weggezet om te drogen. Onder de spiegel is een bouwstut geplaatst en de spiegel overmatig terug gebogen. Daar heeft ze 3 jaar zo gestaan om de gehele boot goed te laten drogen. In 2016 ben ik gestart met het refitten van de boot. Een poging om de kiel er onderuit te halen, zodat zij in de garage paste en er makkelijker aan te werken was, is mislukt.

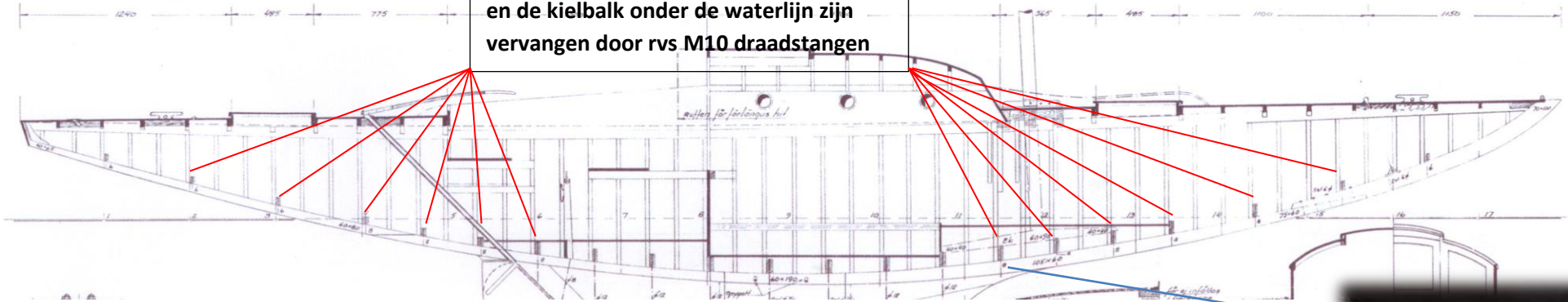
In een speurtocht naar informatie van de boot ben ik in contact gekomen met een zeer actieve Zweedse club. Dankzij de goede contacten met deze zeer actieve Zweedse club, die jaarlijks nog meerder wedstrijden organiseert, heb ik veel informatie gekregen welke niet op tekening stonden, vooral informatie over de mast en de speurtocht naar de geschiedenis van de boot.

Als non-professional, heb ik een weg gezocht waarbij ik nagenoeg het gehele renovatieproces zelf kon uitvoeren, waarbij ik met alleen redelijk (el.) handgereedschap en de nodige improvisatie de renovatie zo professioneel mogelijk kon uitvoeren met: minimale vernieuwingen; maximaal behoud bestaande delen zodat de "ziel" in de boot blijft, en de geschiedenis zichtbaar blijft. Ook geen extra glasvezel huid, maar wel de romp droog houden met zoveel mogelijk epoxyinjecties om hout te refitten en de romp planken taaihard met elkaar te verbinden.



Vervangen bouten kielbalk

Alle bouten (8mm) tussen de spanten en de kielbalk onder de waterlijn zijn vervangen door rvs M10 draadstangen

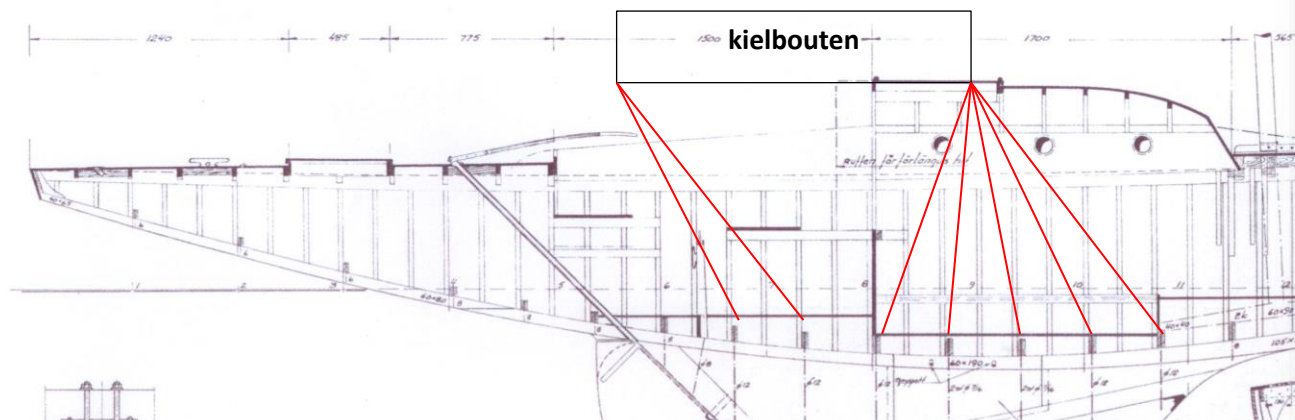


Werkwijze:

- Opzoeken bouten aan buitenzijde romp en deze aanboren met een gatenzaag van 25 mm tot het vrijkomen van de bout kop. (Alle bouten om en om afwerken om niet de gehele constructie in een keer los te maken)
- Moer bovenzijde spant verwijderen.
- Ankers van boven uit uitboren met een ca. 200 mm verlengde gatenzaag van 16 mm over de boutlengte tot ca 20 mm voor het einde van de bout kop.
- Anker uitslaan met drijver.
- Vanuit de onderzijde met 10mm boor laatste stukje (ca. 20 mm) uitboren.
- Spant bovenzijde uitzagen zodat later de moer en de steunring ingegoten kunnen worden tot op gezond hout.(ca.20 mm)
- Rvs draadeind passend maken voor de inbouwpositie. Ca 15 mm korter ivm uitgehaald spant.
- Onderzijde moer borgen met locktite en achter de moer verdikken met tape als afdichting.
- Stang vanuit de onderzijde inslaan tot de moer met onderlegging aanligt.
- Bovenzijde stang voorzien van grote steunplaat en moer monteren. (inkeping onder steunplaat ivm doorvloeien epoxy bij afgieten stang)
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten. (om epoxy door te laten vloeien in de kielbalk)
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormde bakje afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer nazakt en vol blijft.
- Ruimtes rond de draadstang en kielbalk zijn daarmee dicht en afgevuld met epoxy. (De moeren aan de buitenzijde van de romp afgedopt met vullende epoxy-constructie lijm EP2000)



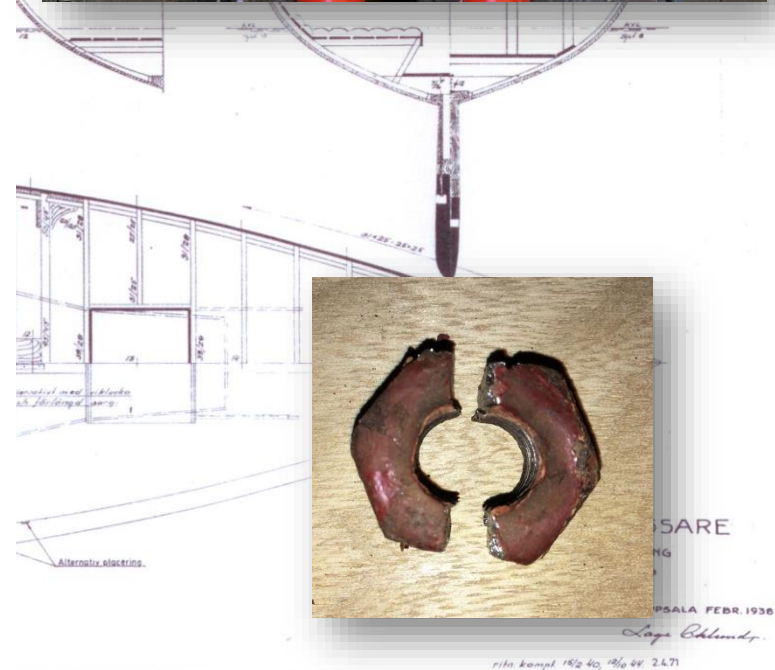
Refitten bouten kiel



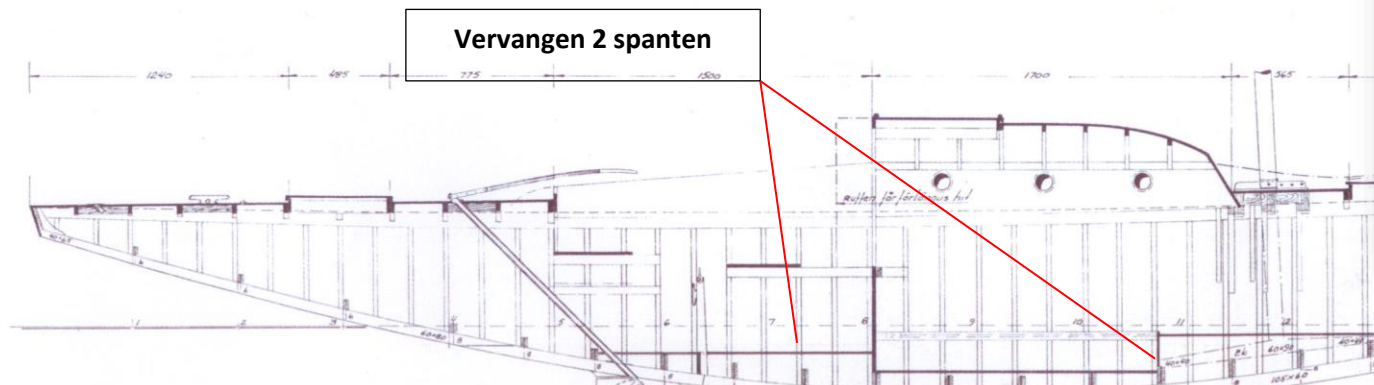
Werkwijze

De kielbouten zijn nog in redelijk goede staat van de oorspronkelijke 12 mm dikte is nog rond de 10-11 mm over. Dit is gecontroleerd bij het vervangen van enkele spanten. Nauwelijks verzwakt tov draadkern. ($\frac{1}{2}$ " draadkern is 10,5 mm).

- Losdraaien of kapot zagen moeren.
- Spant bovenzijde uitzagen zodat later de moer en de steunring ingegoten kunnen worden tot op gezond hout.
- Inkorten bouten en eventueel draad bijsnijden. (waar mogelijk nieuwe metrische schroefdraad M12)
- Ankers angeboord met de verlengde gatenzaag tot een diepte van ca. 150 mm om het hout rond de ankers te schonen en een gietruimte te creëren.
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten om epoxy naar beneden te laten doorvloeien.
- Vergrote steunschijven met nieuwe moeren geplaatst. (inkeping maken onder steunplaat ivm doorvloeien bij afgieten)
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormd bakje afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer nazakt en vol blijft.
- Ruimtes rond de draadstang en kielbalk zijn daarmee dicht en afgevuld met epoxy. (bij sommigen zelfs meer dan 0,5 liter epoxy aangevuld om ruimtes in de kiel en kielbalk te vullen.
- Tijdelijke kit verwijderen.



Vervangen spanten

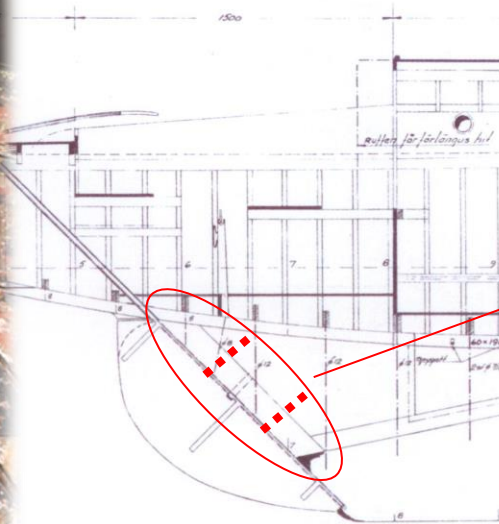


Werkwijze

- Opzoeken schroeven aan de buitenzijde van de romp waarmee de rompplanken vast geschroefd zijn aan het spant.
- Aanboren met boor $\varnothing 6$ mm om de kop van de schroeven te verwijderen.
- Spant in 3 stukken zagen en voorzichtig verwijderen.
- Afmallen spant of optekenen vanuit de spantresten. Spant op grootste maat uitzagen uit triplex om vorm te controleren.
- Spant zagen uit 45 mm Europees eiken.
- Aanbrengen afschuiningen, uitsparingen en boorgat.
- Nieuwe draad (verlaagd ivm uitsparing spanten) snijden op de draadstangen (M12 ipv $\frac{1}{2}$ ")
- Monteren met vullende epoxy-constructie lijm EP2000 en bout tijdelijk vastdraaien.
- Vanuit de buitenzijde vastschroeven met overmaatse rvs houtschroeven.
- Uitharden.
- Onderzijde spant tijdelijk afkitten om epoxy naar beneden te laten doorvloeien.
- Vergrote steunschijven met nieuwe moeren geplaatst. (spant voorzien van inkeping onder steunplaat ivm doorvloeien epoxy bij het afgieten)
- Spant zijdelings afklemmen met 2 ingevette alu profielen en gevormde bak afvullen en navullen met epoxy tot het gevormde bakje niet meer nazakt en vol blijft.
- Tijdelijke kit verwijderen



Vervangen slotbalk kiel



Werkwijze

- Demonteren roer. (doorslijpen flensplaten en roer as)
- Verwijderen rotte achterste slotbalk van de kiel.
- Optekenen vorm achter-kielbalk ahv oud model.
- Nieuw profielbalk maken van de slotbalk ca. 10 mm breder dan origineel (Europees eiken).
- Op maat maken slotbalk en voorzien van nodige boringen en sleuven.
- Injecteren kopse kieren tussen de bestaande balken van de kiel met PUR Kit.
- Ca. 10 mm afschaven/schuren achterzijde kiel om kielbalk passend te maken, tot aan gezond hout.
- Kielbalk verlijmen met vullende epoxy-constructie lijm EP2000
- Boren van 2 stuks gaten $\varnothing$ 12 mm ca. 320 mm diep om ankers te plaatsen. (tevens extra borging voor de bestaande balken)
- Ankergaten injecteren met PUR kit middels verlengde spuitkop (300mm).
- Meteen ankers (rvs draadstang M 10 x 300 mm) voorzien van moer en afdichting inslaan in de gevulde ruimte en tijdelijk vastzetten tot de PUR uitgehard is.
- Verzinkte bout-kop-ruimte afdichten met epoxylijm EP 2000.
- Gladschuren kielbalk en passende overgang naar roer en roer as schuren.



Renovatie Kiel



Werkwijze

- Zeer grof schuren (korrel 24) kiel om de kiel strak te maken.
- Naden openschuren met Fex.
- Diepte injecteren van de naden met PUR Kit (ca. 4 cm diep).
- Smalle naden om de ca. 15 cm voorzien van injecteer boringen.
- Boringen injecteren en tijdelijk dichten met houtpluggen.
- Na uitharding alle naden (klein en groot) per zijde weer ca. 2 cm diep uitfrezen. Aansluiting aan stalen kielgewicht dieper uitfrezen ca. 3 cm.
- Dicht plamuren alle open gefreesde naden met vullende epoxy-constructie lijm EP2000
- Naad kiel-romp vullend plamuren met een radius van 15 mm (EP 2000)
- Kiel en kielovergang naar de romp schuren (korrel 80) .
- Blank hout 2x behandelen met injecteer hars (De IJssel).
- Gladplamuren met epoxyplamuur en fijn schuren (korrel 120).
- Kiel behandelen met 4 lagen Primer (Primocon International)
- Na inbouwen roer het onderwaterschip behandelen met antifouling



NEPTUNKRYSSARE

BYGGNADSRITNING
SKALA 1:10

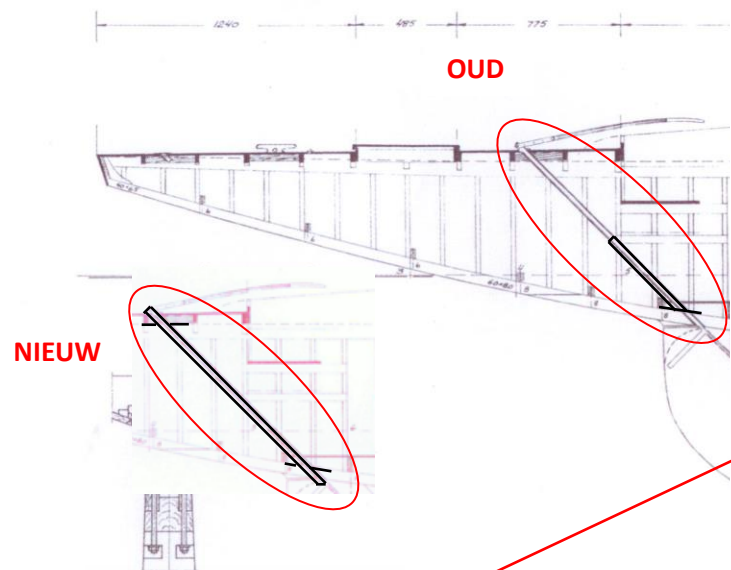
UPPSALA FEBR. 1936

Laga Eklund

rikt koppel 18/2 40, 18/2 48 2471

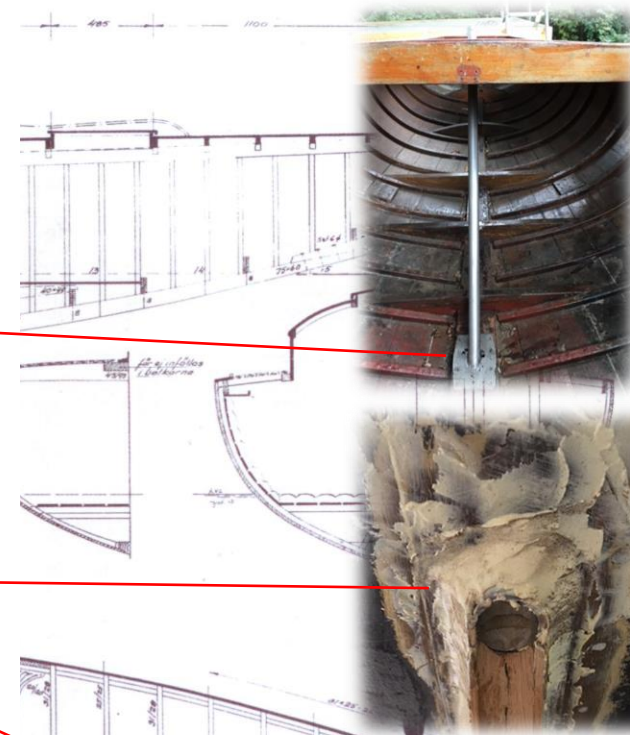
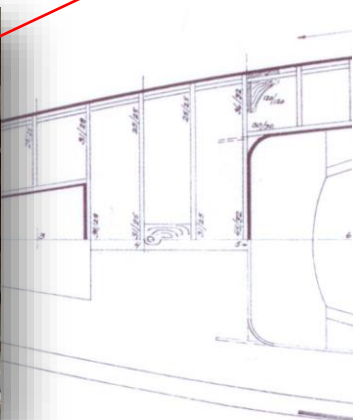
Nieuwe roerkoning.

De nieuwe rvs roerkoning is in afwijking van de oude een compleet doorgestoken roerkoning zowel onder door de romp (20 mm) als boven door het dek (60 mm).



Werkwijze

- Demontage oude roerkoning
- Uitschuren doorvoer gaten romp en dek tot aan gezond hout.
- Uitrichten nieuwe (verlengde) roerkoning ahv. de nieuwe rvs roer-as.
- Voetplaat van de roerkoning voorzien van 2 extra vulgaten.
- Roerkoning op de kielbalk vastschroeven.
- Losse steunplaat onder het dek vastzetten en tijdelijk afkitten.
- Onderzijde ruimte tussen kielbalk en roerkoning dichten met een radius van 15 mm, aansluitend aan de radius van de kiel/romp.
- Zowel kielbalkruimte als de dek doorvoerruimte afvullen met epoxy.
- Uitstekende koning bovendeks afwerken met houten blok
- Bovenzijde voorzien van 1,5 mm dik teflon glijlager. (as 25 mm, buis inw. 28 mm)



ARE
14 FEBR. 1936
Ehlandp.
rijt kamp 18/2 40 18/2 48 2.471

Nieuw roer.

Nieuw roer gemaakt van watervast multiplex en rvs beslag



Werkwijze

- Demontage oud roer
- Kopiëren vorm.
- Uitzagen 2 lagen multiplex van elk 12 mm
- Watervast verlijmen van de 2 bladen
- Vorm en verjonging grof schuren met flex (korrel 40).
- Uit frezen ronding aansluitend aan de roerstang.
- Uit frezen groeven voor de nieuwe rvs flensplaten
- Behandelen met 2 lagen Varipox epoxy injecteerhars .
- Roerblad behandelen met Primocon primer (3x).
- Vastlassen roer aan de roerstang in ingebouwde positie.
- Bovenzijde roerkoning voorzien van teflon kraaglager.
- Overmaat boutengten afslijpen.
- Na inbouwen de flensplaten onzichtbaar dichtplamuren.
- Nogmaals behandelen met een laag Pimocon.
- Samen met kiel en onderwaterschip voorzien van antifouling.

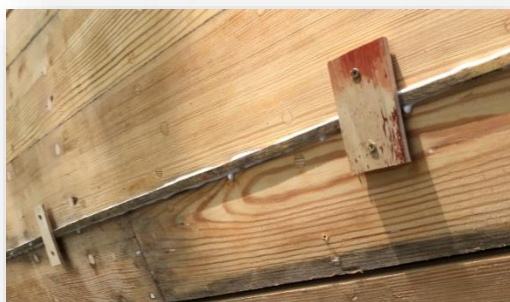


UPPSALA FEBR. 1936

Laga Eklund

rikt kamp 18/2 40, 18/2 48 2.471

Opknappen romp buitenzijde (boven de waterlijn).

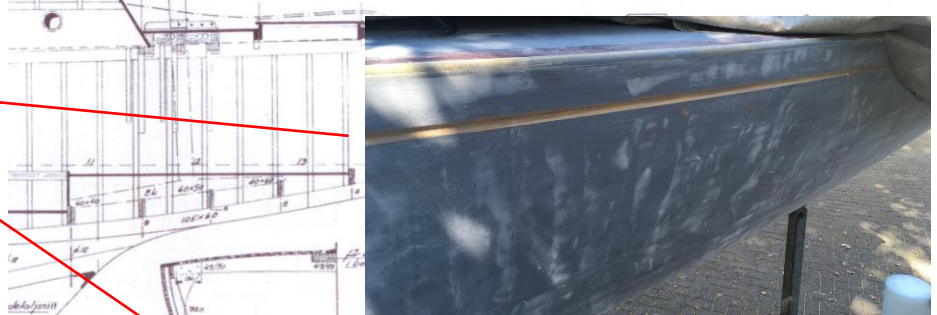


Werkwijze

- Lak afbranden met verfföhn.
- Grof schuren met bandschuurder korrel 40.
- 2 x ontweren met oxaalzuur. (slechte plekken nog 3x extra versterkt behandelen)
- Slechte en openstaande naden 8mm uitfrezen en inlijmen 8 mm latten van ongetapt grenen en vlakschuren.
- Resterende naden tussen de rompplanken openschuren met multitool 2 mm diamantplaten, schoon borstelen en dichtplamuren met ingekleurde taaiharde vullende constructielijm EP 2000.
- Diverse plaatsen extra schroeven plaatsen tussen bovenste planken en sluitplank van het dek en deze afdoppen.
- Romp nogmaals schuren korrel 80.
- Romp 2x behandelen met injecteer epoxy en schuren met korrel 120.
- *Omdat de boot te veel donkere inwateringspunten heeft die niet weg te werken zijn is besloten de romp verder weer in de kleur te lakken, zoals de boot ook origineel was.*

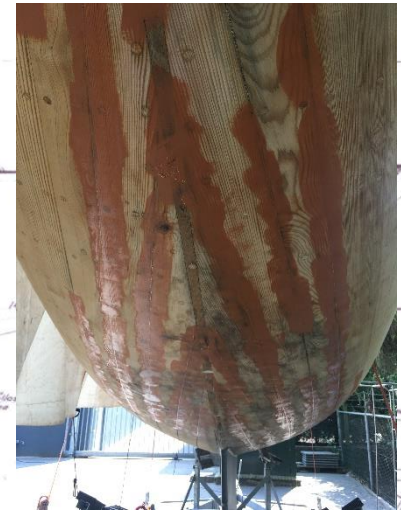
Vervolg

- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International) (tussen door schuren 180) zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Waterproef schuren korrel 180.
- Nog 1 x behandelen met Interprotect.
- Waterproef schuren korrel 180
- Na plamuren met epoxy fijn plamuur.
- Groef 3 mm dieper uitfrezen met frees rond 12 mm.
- Groef 3x behandelen met Interprotect en fijn schuren.
- Boot waterpassen en uit laseren nieuwe waterlijn vanuit originele tekening.
- Romp 3 x lakken met grondlak (Perfection undercoat International) tussen schuren korrel 180.
- Romp 3x aflakken met aflak Perfection mediteriaans wit. Tussendoor schuren met korrel 220.



UPPSALA FEBR. 1936
Laga Eklund
rikt kamp 18/2 40, 18/2 48 2.471

Opknappen romp buitenzijde (onder de waterlijn).



Werkwijze

- Kaal schuren met FLEX korrel 24
- Na schuren met bandschuurapparaat korrel 40
- Alle naden tussen de rompplanken openschuren met multitool met 2mm diamantplaatjes en schoonborstelen.
- Naden vullen met ingeleurde vullende constructielijm EP 2000 (Romar Voss)
- Romp na schuren met bandschuurder korrel 80
- 2 x Behandelen met injecteer epoxy (de IJssel) (tussen door schuren 120)
- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International) (tussen door schuren 180) zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur en schuren 180
- Waterproef schuren korrel 180.
- Nog 1 x behandelen met Interprotect en schuren 180
- Waterproef schuren korrel 180

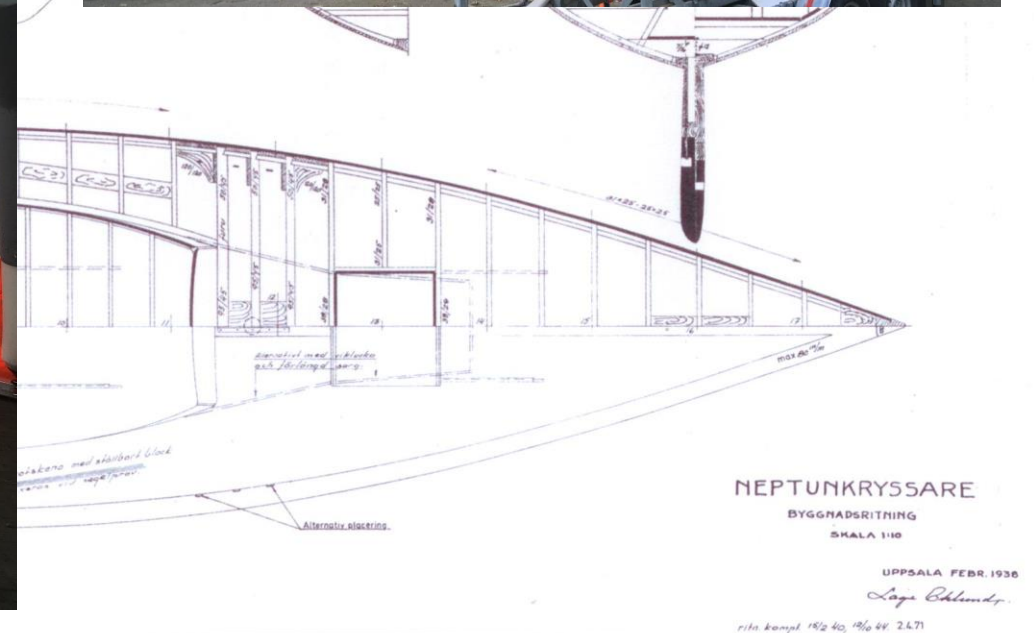
Opmerking:

Doordat de rompplanken aan elkaar gelijmd zijn en dat de rompplanken van binnen en van buiten met injectiehars behandeld zijn en de spanten gerefit en deels vervangen zijn en weer goed vastzitten is de boot voelbaar stijver geworden wat straks de zeileigenschappen ten goede zal komen.



Vervolg

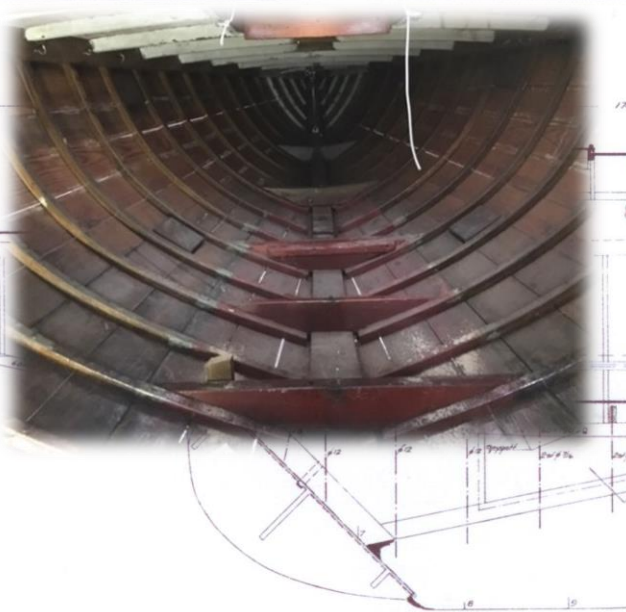
- Romp vanaf kiel 2 x behandelen met Interprotect (International) (tussen door schuren 180) zowel boven als onderwaterdeel.
- Romp vlakplamuren met epoxy fijn plamuur.
- Waterproef schuren korrel 180.
- Nog 1 x behandelen met Interprotect.
- Waterproef schuren korrel 180
- Na plamuren met epoxy fijn plamuur.
- Onderwaterschip+ kiel nog 3 x behandelen met Primocon.
- Antifouling aanbrengen.



Opknappen binnenzijde.



Ficksta 100x100 mm
400 mm dikter om 8 spant
300 mm ter om

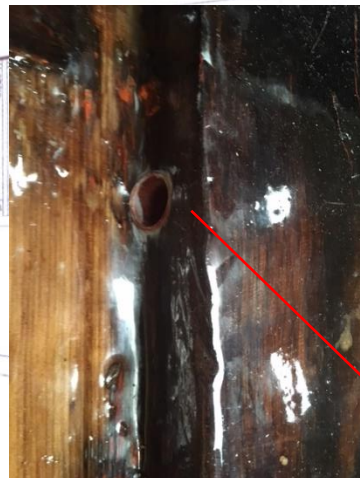


Algemeen:

Rompplanken zijn gemaakt van ongetapt grenen en het is bijna niet mogelijk dit te schuren met trilschuurapparaat vanwege de warmteontwikkeling in het vette hout. De romp aan de binnenzijde was bovendien geconserveerd met erg taai materiaal zoals loodmenie, ijzermenie en lijnolie met terpentijn. Stralen met Olivinezand was eveneens geen optie. Proef heeft uitgewezen dat de af te stralen lagen te taai waren tov het zachte hout. Enige optie die overbleef was zeer grof schuren (korrel 40) met schuurschijfjes op de flex. (bij grof schuren gaat de ontstane warmte in het schuursel zitten.) De smallere stroken zijn geschuurd met een afgedraaide steunschijf (80 mm) en op maat geknipte schijfjes. "Werk wat alleen bij lage buitentemperaturen gedaan kon worden".

Werkwijze

- Onderkant dek en grenen dekspanten en de romppunt t/m 4^{de} wrang schuren en 2 x behandelen met een vochtregulerende grond lak (Sikkens Rubbol Primer Express kleur mat wit)
- Grof schuren (korrel 40) van de kielbalk en spanten om epoxy resten en oude verflagen te verwijderen.
- Afschuinen uiteinden van de wrangen aan de kielbalkzijde om meer ruimte te creëren, zodat de naad tussen romp planken en kielbalk goed geseald kunnen worden met epoxy. Ook meer ruimte creëren kielbalknaad onder de spanten, bij de nieuw geplaatste spanten is er al rekening mee gehouden.
- Schuren rompplanken met flex korrel 40.
- Wrangen borstelen met koperen borstels op flex. (schuren niet mogelijk ivm koperen nagels)
- Tegen plamuren openingen tussen de planken met ingekleurde epoxylijm EP 2000
- Schuren rompplanken met flex korrel 120.
- Smallere ruimtes incl. spantruimtes schuren met power-vijl korrel 100.
- Behandelen met 1 laag Varipox epoxy injecteerhars.
- Hand schuren korrel 120 en een 2^{de} laag Varipox injectiehars aanbrengen.
- De naad tussen kielbalk en romp nogmaals en is daarmee vullend afgedicht.



Vervolg werkwijze

- Bilg grof schuren en naden schoon borstelen.
- Naden en hoeken dicht plamuren met Epoxy lijm/plamuur EP2000
- 2 x behandelen met Injectiehars.
- 4 x behandelen met Primocon
- Afwateringen naar bilg opboren naar 12 mm en aan de bovenzijde met een verzinkboor aanboren tot een diameter van ca. 16 mm. (2 stuks iedere zijde)
- 4 stuks koperen buisjes van 12mm ca. 20 mm langer dan de wanddikte van de bilg.
- Buisjes aan een zijde trompetteren tot een diameter van ca. 16 mm.
- Monteren buisjes met kit onder de rand. Zo ver monteren dat er geen opstand ontstaat, zodat een goede afwatering naar de bilg ontstaat.

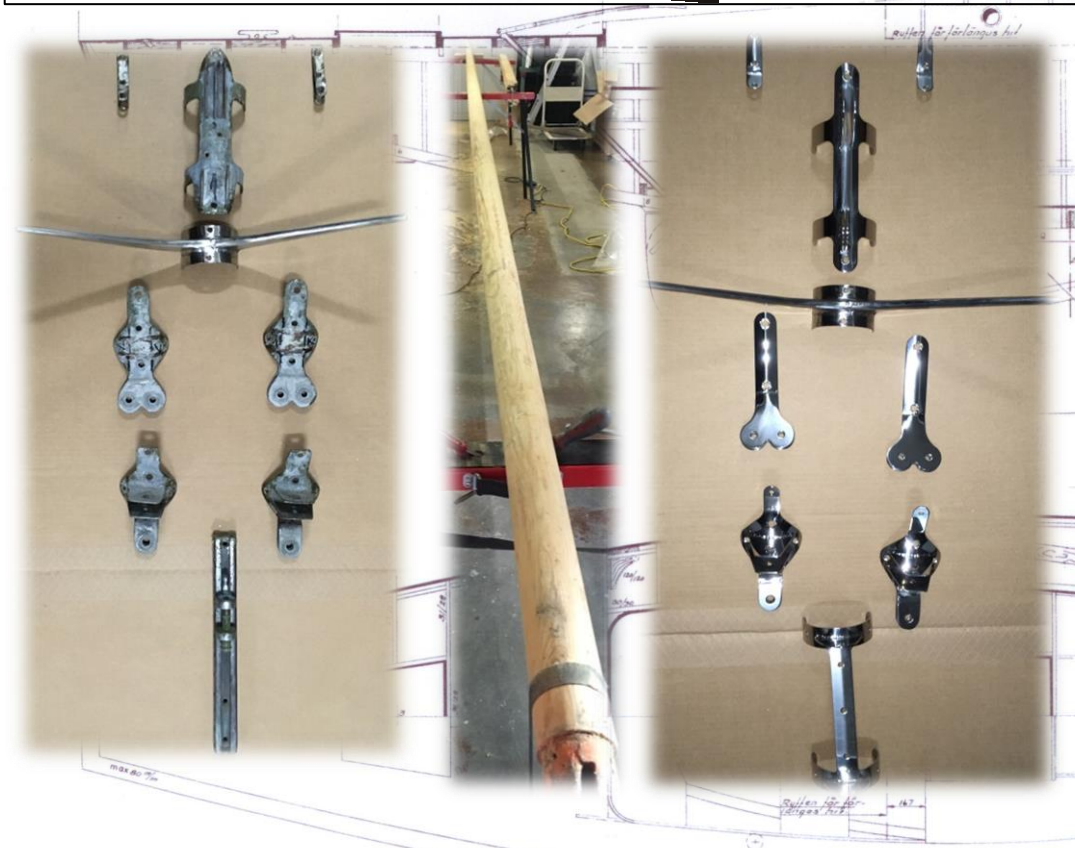
SARE

SALA FEBR. 1936

Chilendy

71

Renovatie mast en giek.



Werkwijze

- Demonteren mast- en giekbeslag
- Afbijten en grof schuren mast en giek (korrel 60)
- Ontwerpen met oxaalzuur (3 maal) en afwassen.
- Openboren alle schroefgaten en dichten met proppen ($\varnothing 8$ mm).
- Schuren mast (korrel 120)
- Impregneren met Variopox injecteer hars om hout te refitten. (2 x en tussendoor schuren met korrel 120)
- 6 x aflakken met Epifanes clearlak. (tussendoor schuren met korrel 180)
- Ontwerpen en maken nieuw mastbeslag uit 2 mm rvs plaat materiaal. Minimaal afwijkend van het origineel, alleen aangrijppunt rolfock (niet voorzien in origineel ontwerp) nieuw lummelbeslag (bestaand is niet origineel)
- Polijsten nieuw beslag.
- Monteren mastbeslag ahv originele meetbrief. (was door de jaren heen diverse malen verplaatst)
- Alle voorgeboorde schroefgaten eerst vullen met epoxy
- Nieuwe verstaging inmeten.



NEPTUNKRYSSARE

BYGGNADSRITNING
SKALA 1:10

UPPSALA FEBR. 1936

Laga, Oskund.

av 2.71

Renovatie luiken en kleindelen.

Refitten gesmede puttings:
Bovendecks en dek-doorvoer gedeelte
afslipen en vervangen door rvs, schoon
geborsteld en 2 x behandeld met
spuitzink en opnieuw met rvs bouten en
moeren monteert. Buitenzijde afgedopt
met doppen uit grenenhout.



Werkwijze

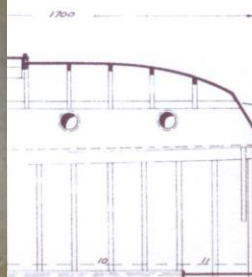
- Alle luiken kaal maken en zover mogelijk demonteren.
- Schuren en 2 x ontweren met oxaalzuur
- Slechte loszittende plekken eerst verlijmen met epoxy
- Grof schuren (80) en 2 x behandelen met Varipox injecteer epoxy.
- 6 x aflakken met Epifanes clearlak.
- Nieuw slot en scharnieren en messing geleidingen.
- Nieuwe grootschootsteun uit europees eiken volgens oude tekening (was voorzien van overlooprail die niet origineel voorzien was, en beperkt de bewegingsruimte in de kuip voor solozeilen.)
- Lieren voorzien van nieuwe rvs ratelpennen en veren en opnieuw polijsten.

Vlonders en Banken

Bestaande banken en triplex vlonders waren niet origineel en in slechte staat. De nieuwe banken in de kajuit zijn hoger als origineel, om ruimte te maken voor de accu's.

De buitenbanken zijn ook iets anders gepositioneerd. Origineel waren het 2 dwars banken een voor fokkenist en een voor de stuurman. De bank voorin is een belemmering voor solo zeilen.

De nieuwe hardhouten vlonders en banken zijn gemaakt van Keruing. Zeer hard, duurzaam en betaalbaar hout. Veel gebruikt in openbare gebouwen en terrasvloeren. Wel wat zwaarder dan mahonie en moet goed voorgeboord, geschroefd en verlijmd worden.



Opknappen kuip.



Werkwijze

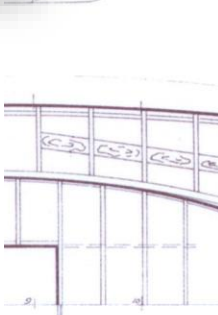
- Demonteren alle opbouwonderdelen.
- Afbranden oude laklagen
- Opboren alle schroefgaten en dichtpluggen (8 mm)
- Grof schuren korrel 60 kuiprand en kuipschot.
- Panelen in Kajuitschot opnieuw verlijmen met epoxy.
- Stoombuigen en monteren nieuwe mahonie draaglat banken.
- Plaatsen nieuwe grootschootsteun, deze is met 4 ingegoten draadstangen van M10 stevig bevestigd aan de kielbalk. De kielbalk was verzwakt door de inwatering vanuit de roerkoning er zijn nog 4 extra injectieboringen in de kielbalk gemaakt tussen roerkoning en grootschootsteun om de kielbalk te vullen met epoxy en daar door te refitten.

Opknappen dek.

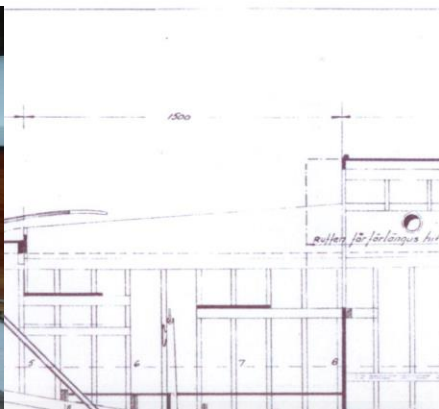


Werkwijze

- Demonteren alle beslag.
- Pluggen alle gaten.
- Grof en vlak schuren (korrel 40) complete dek.
- Behandelen met 2 lagen Injectie hars.
- Schuren met korrel 80
- Afplakken mahonie stroken en sluitlijst.
- Behandelen met 1 laag interprotect (International)
- Vlakplamuren dek met epoxyplamuur(Interfill 833 International).
- Schuren met korrel 80
- Na plamuren met fijnplamuur P 2000 Romar voss
- Behandelen met 2 lagen Interprotect (International)
- Waterproef schuren met korrel 180
- Opbrengen tussen laag Perfection Undercoat (International) (2x)
- Aflakken met Interdeck Antislip (kl.923) International (2x)
- Lijsten behandelen met impregneerhars (2x) , en 4 x aflakken met 1 comp. Blanke lak.

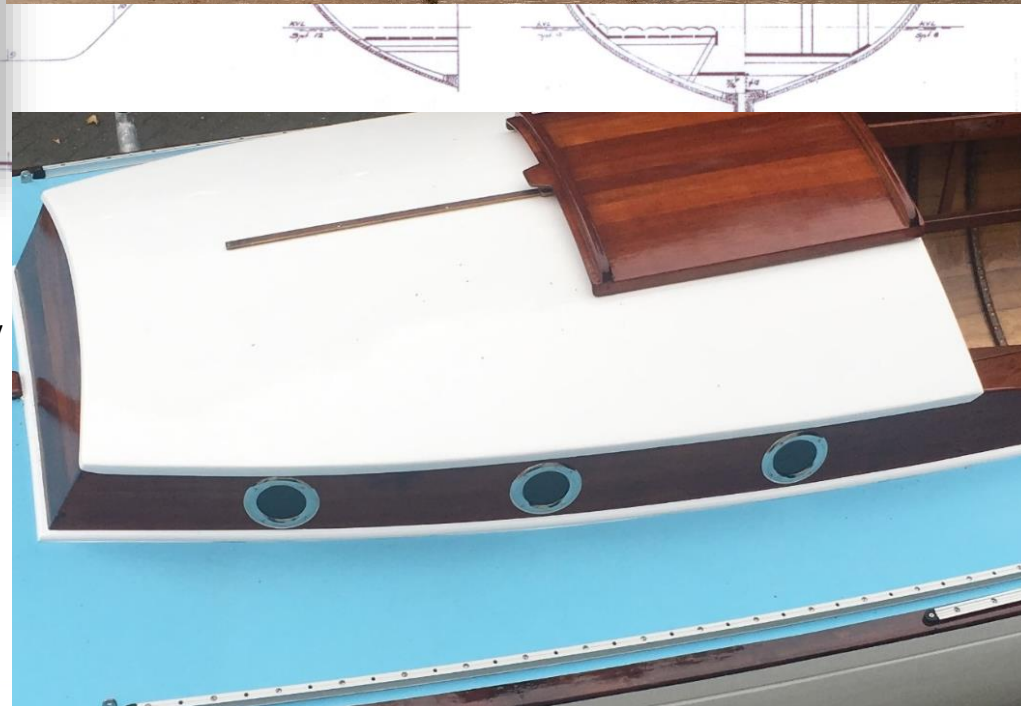


Opknappen kajuit.



Werkwijze

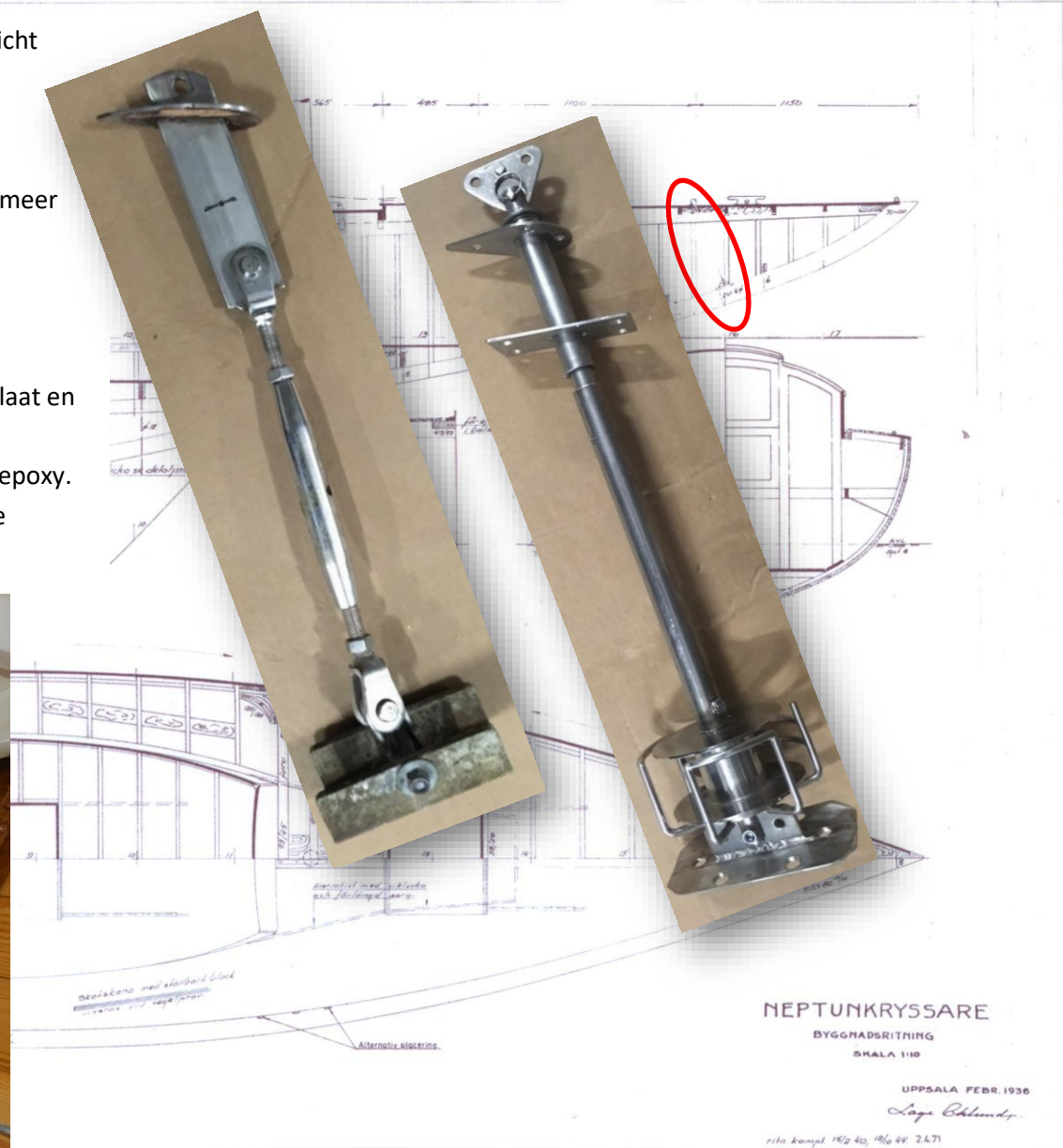
- Demonteren alle beslag inclusief ramen.
- Grof en vlak schuren (korrel 40).
- Sponning patrijspooten opnieuw verdiept uitfrezen (voor 4mm hardglas ipv 3mm plexiglas)
- Lijsten patrijspooten opnieuw polijsten.
- Kajuitopbouw 1 x behandelen met Injecteerhars en 1x met impregneerhars.
- Blank hout nog 4 maal lakken met 1 component jachtlak
- Roof: blanke stukken 2 x met injectiehars behandelen schuren k 120
- 2 x behandelen met Perfection Undercoat
- 2 x aflakken met Prefection.



Verplaatsen rolfokmechanisme onderdeks.

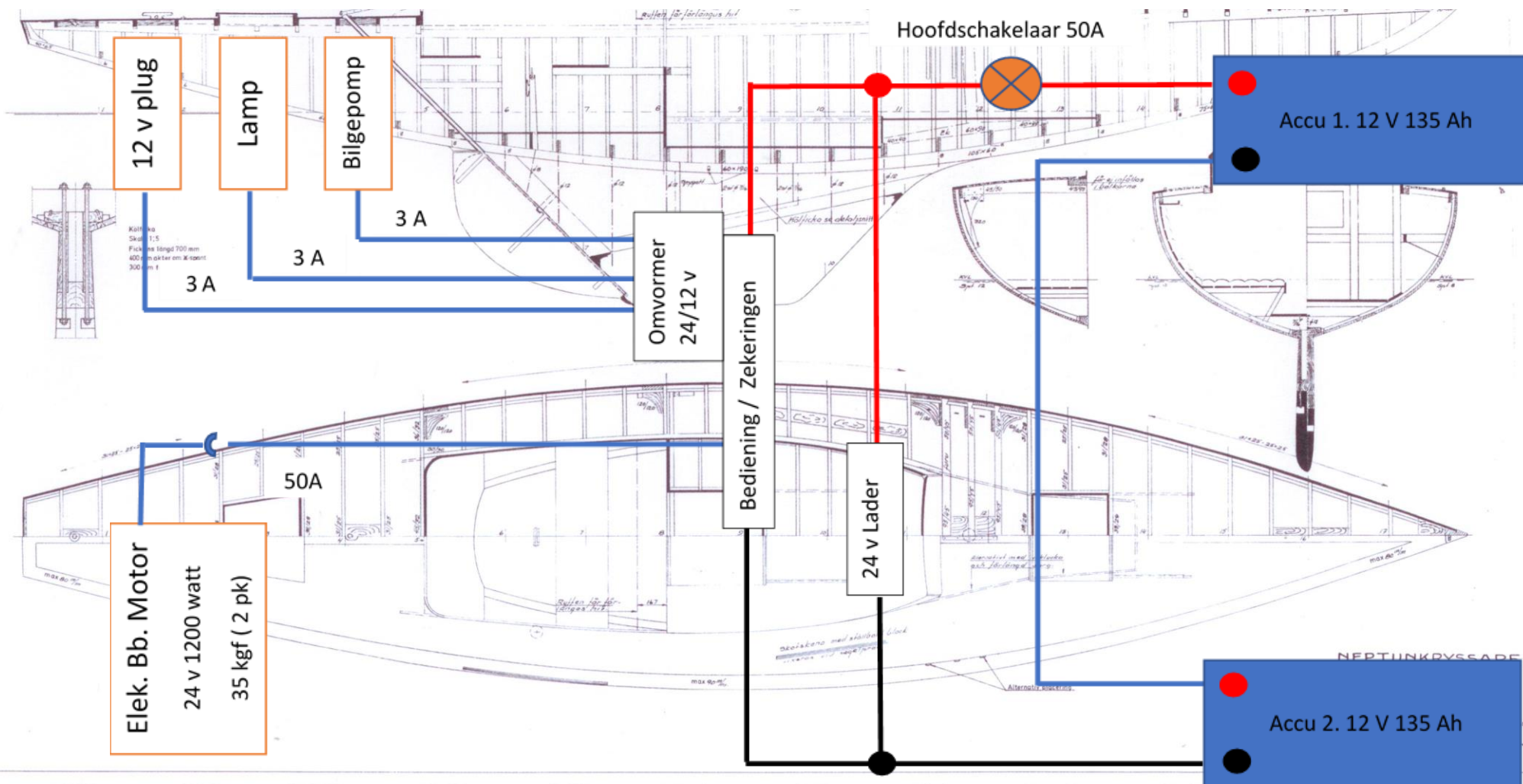
Aanpassen rolfokbeslag om dit onderdeks in te bouwen zodat dit aan het zicht onttrokken wordt. Boten uit die tijd hadden geen rolfok.

- Maken gelagerde dek doorvoer. (Teflon kraaglager 16/21)
- Uitfrezen dek ter plaatse van de inbouwpositie rolfok
- Vergroten rol van de rolfok, omdat door de extra lager constructie meer weerstand ontstaat. (koppelvergroting door grotere rol diameter).
- Uitlijnen en inbouwen nieuwe voetconstructie (ingieten 2 M10 draadstangen).
- Tijdelijk monteren nieuwe rolfok constructie.
- Uitrichten lagerbuis in dek en onderzijde vastschroeven met flensplaat en afkitten.
- Vanuit de bovenzijde van het dek lagerconstructie vast gieten met epoxy.
- Na inbouwen de telescopische buis definitief op uitgemeten positie boren en vastschroeven aan rolfok-as

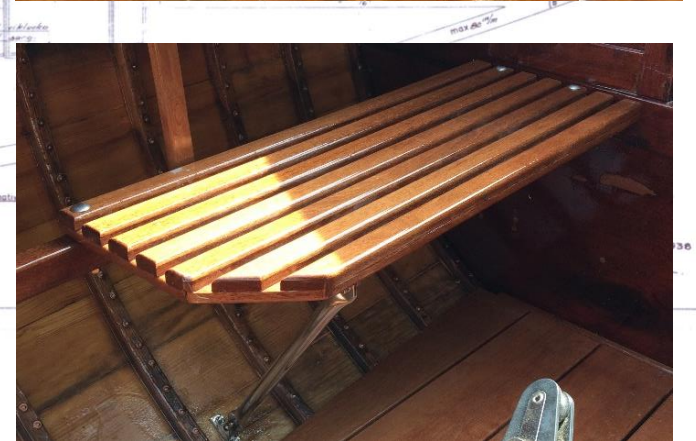
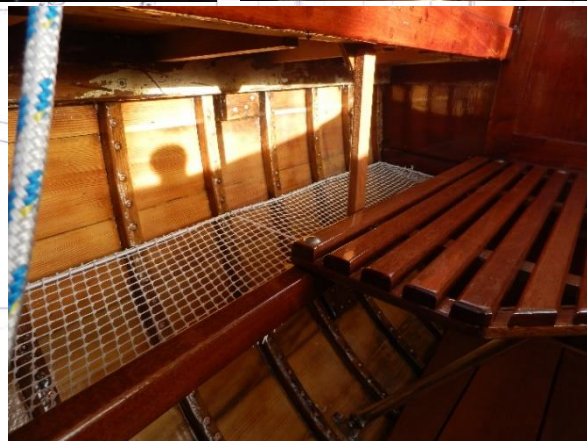


Elektroschema

De boot wordt uitgevoerd met een elektrische buitenboordmotor met een stuwkracht van 35 Kgf. (ca. 2 pk) met een totale vaarduur van ca. 1 uur. De twee 12 volts accu's worden in serie gezet (24V) en midscheeps onder de banken links en rechts geplaatst. De motor kan zonder motorsteun aan de spiegel ingehangen worden aan speciaal ontworpen rvs diablo schijfjes en kan op het dek vastgezet worden aan een in het dek verzonken schroefbus. Bij de motor zelf wordt de standaard klembeugels verwijderd en voorzien van een rvs hoekplaat met sleuven die vallen over de diabolopennen en bovenzijde voorzien van een sterschroef als borging. Achter in het dek wordt een elektro stekker geplaatst. Als de motor niet ingehangen is, dan is nagenoeg niets zichtbaar, behalve de 2 rvs diablo schijfjes aan de spiegel.







Gebruikte producten:

- EP 2000 Romar Voss. (www.romar-voss.nl) Een vullende constructieve lijm/plamuur op epoxy basis. Vergelijkbaar met Epoxy met micro balloons (West). De EP 2000 is taai-hard en makkelijker te verwerken, dus alleen component A en B en niet op dikte maken met micro balloons. Makkelijk in te kleuren met pigment. (*aanrader*)
- Varipox injectiehars van de IJssel. (www.de-ijssel-coatings.nl) Deze injectiehars is op basis van epoxy en geeft een zeer diepe penetratie in hout, deze gaat zo diep dat op slechte plekken een totale opzuiging plaats vindt en dus minimaal 2 maal gedaan moet worden. Te gebruiken zowel onder als boven de waterlijn. Versterkt (slecht)hout enorm. (*aanrader*)
- Varipox impregneer hars van de IJssel. (www.de-ijssel-coatings.nl) Als vullende tussenlaag tussen de injectie hars en de aflaklagen. Wij gebruiken deze alleen op de blanke kleinere delen aan de buitenzijde van de boot. (*lastig te verwerken voor een amateur in een niet geconditioneerde ruimte. Zeer gevoelig voor temperatuurschommelingen en vette vingers ondanks gebruik handschoenen. Zeer korte verwerkingstijd. Erg stroperig en slecht uit te strijken en drijft lang na, met alle risico's van dien. Reageert ook snel op vreemde materialen, zo kwam de kwast in aanraking met nog niet definitief uitgeharde constructielijm. De hele pot lak harde binnen 20 seconden uit.*)
- Primocon onderwaterprimer van International. (www.yachtpaint.com). Een component primer voor onderwater en makkelijk over oude, onbekende laklagen te gebruiken. (*aanrader*)
- Interprotect 2-componentenprimer van International. (www.yachtpaint.com). Goed te verwerken en gebruikt voor het gehele schip. (*Erg harde laag voor op zacht hout en vind dit te hard voor onderwater, Primocon is een beter alternatief.*)
- Rubbol Primer Express. Vochtregulerende primer. (www.sikkens.nl) Gebruikt binnenin wit gedeelte. (*prima, alleen goed ventileren tijdens opbrengen*)
- Interfill 833 International plamuur voor dek en romp. International. (voor de grotere vullingen) (*aanrader, goed te verwerken, maar duur*)
- P 2000 Romar Voss voor het fijn plamuren romp en dek. (www.romar-voss.nl) (*aanrader, vooral voor na plamuren, zeer smeug en goed verwerkbaar en zeer prijsgunstig*)
- Perfection PU tussenlak tussen primer en aflak romp boven water en roof. (www.yachtpaint.com). (*aanrader, goed te rollen, alleen het advies van de fabrikant niet opvolgen om met rollers te werken voor 2-componeten lak. Geeft zeer slecht resultaat. Advies: gebruik de goedkoopste schuimrollers en wissel die vaak genoeg uit als de roller zacht wordt. Met 2 personen werken is het makkelijkst. 1 opbrengen en de ander na rollen. Perfect resultaat, benaderd spuitwerk.*)
- Perfection PU aflak (wit) voor romp boven water en roof. (www.yachtpaint.com). (*aanrader, advies: zie tussenlak*)
- Interdek antislip deklaag voor dek. (www.yachtpaint.com). (*aanrader, makkelijk 1-componet product*)