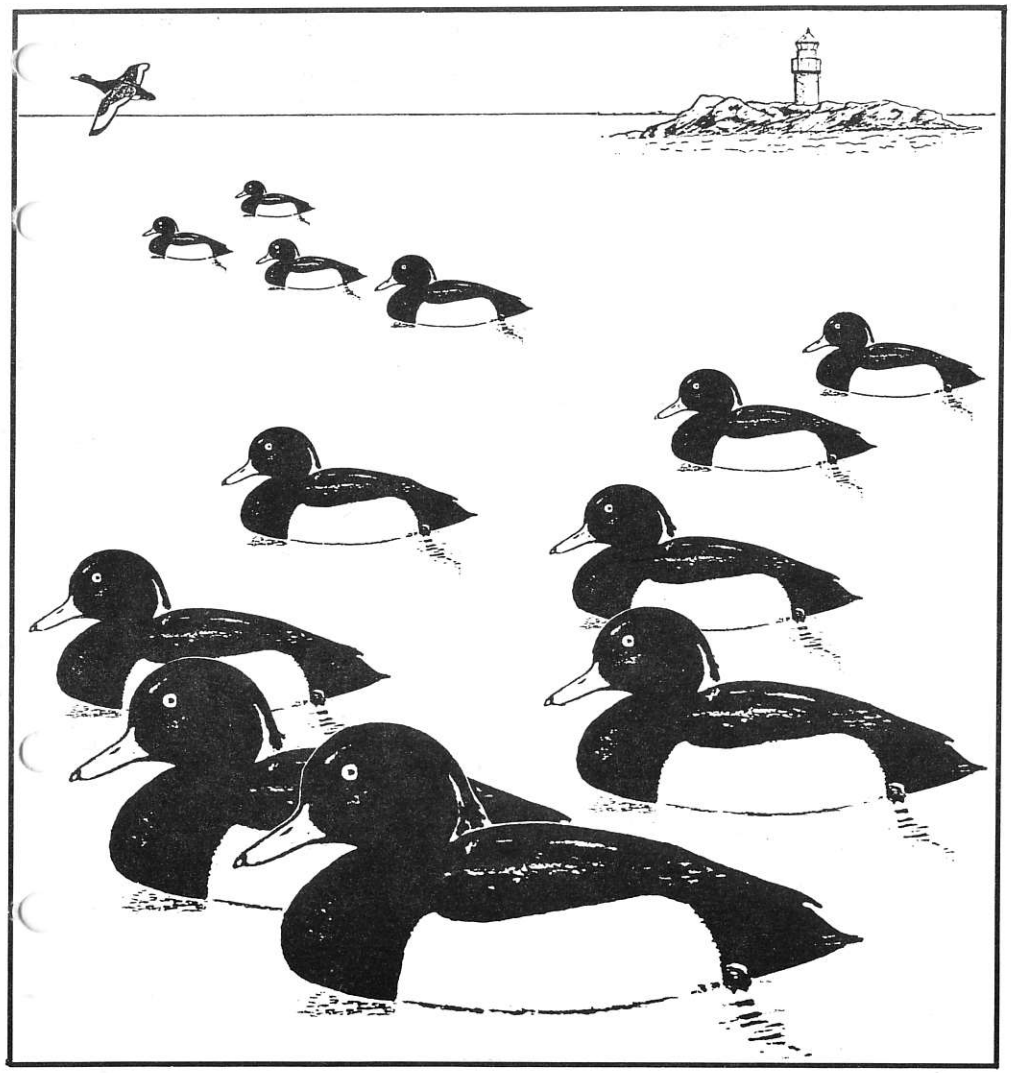
VIGGENBLADET

Nr 2 1985

Håll ut! Snart kan du träffa på de här igen.



VIGGENBLADET

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Från Bryggan, Skepp ohoj!	3
Regionalt: Stockholm	4
SSRS	5
Profilen	5
Eskaderseglingar sommaren 1985	6
Familjesegling till England	8
Boktips	10
Deviationsapparat – ett försök	11
Nya medlemmar, Marknaden	12
Kassörens vardag	12

VIGGENKLUBBEN

Medlemsavgift: 85:- per år

Adress: c/o Geuken
Beckombergavägen 196
161 53 Bromma

Viggenklubbens postgironummer: 40 73 05–2

PROGRAM

4/3 Presstopp Viggenbladet 3/85
20/3 Marsträff Stockholm
24/4 Aprilträff Stockholm
22/5 Majträff Stockholm

VIGGENKLUBBENS FUNKTIONÄRER

Ordförande: Staffan Söderhäll, Norrtullsgatan 20, 113 45 Stockholm	08–33 32 92
Vice ordförande: Ingemar Lindgren, Klövjevägen 13, 183 38 Täby	08–758 31 99
Sekreterare: Freddy Geuken, Beckombergavägen 196, 161 53 Bromma	08–37 23 72
Kassör: Erika Hummerhielm, Blåbärsvägen 10, 181 64 Lidingö	08–766 13 91
Ledamot: Thomas Olofsson, Fredrika Bremersgatan 17, 126 63 Hägersten	08–46 93 19
Ledamot: Hans Thorell, Villavägen 50, 137 00 Västerhaninge	0750–244 42
Suppleant: Carl-Olof Carlsson, Tumultgränd 63, 162 46 Vällingby	08–89 85 88
Suppleant: Bojan Hjalmar, Brännskogsvägen 3, 194 53 Upplands Väsby	0760–852 55

Klassnämnd

Sammankallande: Staffan Söderhäll, Norrtullsgatan 20, 113 45 Stockholm 08–33 32 92
Karl-Erik Ahlborg
Lars Berg
Ingemar Holmström
Gunnar Tidner

Kappseglingskommitte'

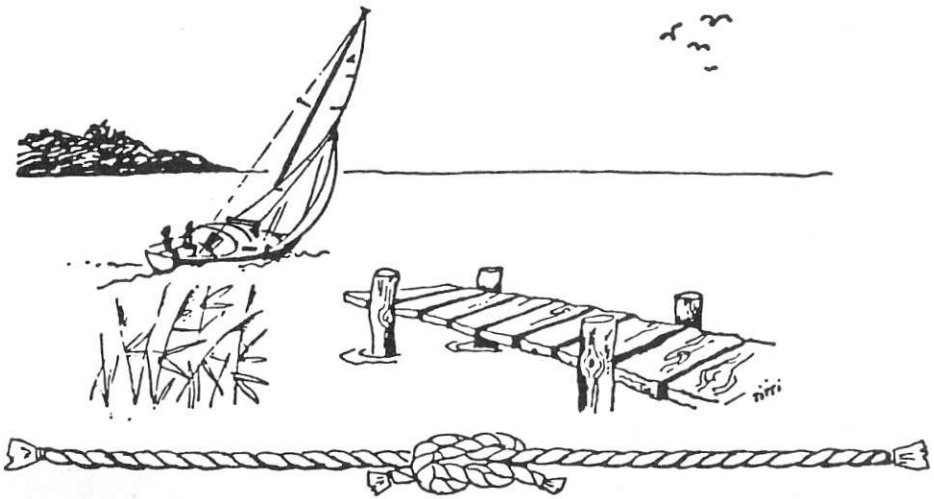
Sammankallande: Bo Göransson, Smedvagen 61, 146 00 Tullinge 08–778 31 25
Carl-Olof Carlsson
Brita Geuken
Magnus Gustafsson
Johan Ponte'n
Per-Otto Walter

Teknisk kommitte'

Sammankallande: Ingemar Lindgren, Klövjevägen 13, 183 38 Täby 08–758 31 99
Ludwig Backes
Bengt-Olov Ekström
Nils Hummerhielm
Björn-Olof Wiklund

Redaktion

Harald Akselsson, Hasselgatan 115, 194 37 Upplands Väsby (ansvarig utgivare) 0760–802 98
Viking Hjalmar, Brännskogsvägen 3, 194 53 Upplands Väsby 0760–852 55



FRÅN BRYGGAN

Hej alla Viggen-vänner!

Det här skrivs på ca 11.000 m höjd över en vintrig Nordatlant på väg hem från det soliga Californien. Så småningom kommer kanske en rapport från San Francisco där jag kommer att jobba några månader framöver.

Så nu får budskapet bli: Ge ert stöd till de som är kvar i styrelsen, med v ordf Ingemar i spetsen. Han axlar den mantel som jag knappt hann överta från Lasse Ulne.

Du vet väl att klubben är väldigt beroende av att vi inte tappar i medlemsantal!
Ett tips: Kolla i lokalbladet eller på klubben när en Vigg ska säljas, slå en signal till den gamle ägaren och be honom lämna med en klubbroschyr till den nye ägaren. Sekreteraren har material, liksom kretsombuden. Bästa argumentet är förstås vår förnämliga och billiga försäkring. Belöning till framstående medlemsvärvare utlovas!

Tills dagsmejan börjar tära på vinterisarna önskar jag er: Have a nice Winter!

Staffan

SKEPP OHOJ !

Vilken vinter!

Åtminstone här i Mellan-Sverige har snön bara vräkt ner under den senaste månaden med åtföljande, nästan daglig, snöskottning. Det är ju glädjande med en riktig snövinter, men den kräver litet extra insatser.

Ett gott råd: Åk ut till båten och befria den från dess vita barlast. Ett bra sätt är att krypa in under presenningen och knuffa ner snön från insidan.

F.ö. är det en bra årstid att planera sommarens seglatser. Varför inte följa med på någon av eskadrarna som beskrivs på sidorna 6 och 7.

Glöm inte medlemsavgiften!

Den är **viktig** för Viggenklubbens existens. Passa gärna på samtidigt att beställa några av klubbens varor. Se sidan 12.

Red

Regionalt

Gävle

Sture Olsson
Myrbackavändan 82, 802 38 Gävle
026 - 19 32 52

Hanöbukten

Lars Berg
Brinkvägen 8, 291 43 Kristianstad
044 - 10 32 46

Kalmar

Karl Gerdehag
Klunkens backe 3VI, 393 52 Kalmar
0480 - 260 66

S:t Anna

Ulf Karlström
Klingagatan 1, 603 64 Norrköping
011 - 12 73 12

Vänern

Harald Grade'n
Furuvägen 3, 542 00 Mariestad
0501 - 150 93

Västerås

Vakant

Västkusten

Gunnar Malmberg
Floravägen 7 C, 437 00 Lindome
031 - 76 11 29

Öresund

Erik Palsund
Älggatan 248, 216 13 Malmö
040 - 16 09 73

REGION STOCKHOLM

Januariträffen

Drygt 30-talet viggenklubbare kom till Medborgarhuset den 23/1, trots gediget busväder. Men så var också ämnet för kvällen något så pass ovanligt som en Atlantöversegling i fritidsbåt.
Det var Klas Lindberg som med både stillbilder och 16 mm film berättade om denna fantastiska färd som han gjorde med Yngve Cassel i dennes Laurinkoster Casella. Året var 1956, och Klas var endast 23 år. Yngve i fyrtioårsåldern. Båten var byggd 1952, i mahogny och ek, och i huvudsak enligt konstruktörens ritningar. Men både mast och bom hade gjorts längre, vilket bl a resulterade i att storseglet kom att mäta 34 m². Motor ansåg man sig inte behöva - "man skulle ju segla" - så utrymmet utnyttjades i stället för en stor färskvattentank.

Färden anträddes i Falmouth, och gick sedan via Kanarieöarna, Kap Verde, Barbados, Antigua, S:t Thomas, Bermuda och slutligen till New york genom Long Island Sound. Alltsomallt 6 576 sjömil som tillryggalades med en genomsnittlig hastighet av 5,1 knop. Resan tog 88 dagar - 64 till sjöss och 24 i hamn.

En upplevelse som den här är naturligtvis ett minne för livet. Ändå är det enligt Klas svårt att med ord förmedla de känslor som bemäktigar en seglare i den här situationen. Vi tror honom. Filmbilderna - om än inte av högsta tekniska kvalitet - gav syn för sägen. Men det finns trots allt en reseskildring i bokform, "Casellas Atlantsegling", författad av Yngve Cassel själv. Den lär vara slut på förlaget, men det skulle förvåna mig om det inte är åtskilliga av oss som var med denna kväll som kommer att söka rätt på boken på biblioteket. Än är det långt till sjösättningen, så varför inte "torrsegla" några kvällar?

1103

Viggenträff 20/3

Vi får trimnings- och utrustningstips av klassmästare **Johan Ponte'n.**

Viggenserien 1985 med regelnyheter – .presentation av en satsning på bredden.

Vi njuter av den utmärkta filmen om **America Cup 1983**, med svenskt tal.

Obs! Ny lokal:
Storkyrkoskolan (Aulan)
Svartmangatan 20 i Gamla Stan. Klockan 19.

.... det vet Du väl vad det står för? Inte? "Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne", eller kortare "Sjöräddningssällskapet". En idéell institution, som med sina 38 specialbyggda räddningsbåtar placerade runt svenska kusten, i Vänern, Vättern och Mälaren, fullgör en väsentlig nationell och internationell uppgift.

Under åren 1903 till 1983 har man räddat över 2800 personer från drunkning, assisterat över 28000 personer i sjönöd samt utfört över 4300 brådskande sjuktransporter i skärgården. Dessutom deltar man i åtskillig annan hjälpverksamhet i sjösammanhang.

Allt detta kostar pengar, även om verksamheten som sagt bedrivs på idéell basis. Du kan ge Ditt stöd genom att sätta in ett valfritt belopp på sällskapets postgiro, t ex 65:- som medlemsskap för ett år kostar. Sedan finns också medlemsdekaler, vimplar, mynt och andra saker som Du kan köpa.

Sjöräddningssällskapet har adress Skräddaregatan 1, 411 18 Göteborg, tfn 031-13 22 09. Enklast är förstås att gå direkt på postgironumret, 900 500-0. Slå till NU - ett sansat sjöslag!

1103

Profilen

När börjar man segla? Är det när man håller en handduk spänd mellan två åror i mosters roddbåt? Eller är det när man letar fram seglet till farfar mästerlotsens gamla eka och försöker kryssa för första gången?

Min första egna båt var i alla fall stjärnbåt nr 203. Året var 1952 och jag var 14 år. Tog man ur flyttankarna kunde man leva rätt komfortabelt under långturer från Gävle till Öregrund och Hudiksvall.

Efter Stjärnan blev det så småningom Folkbåt, några års mellanspel i en gammal motorbåt i mahogny, 11,5x2,8, och näst senast en av de nya Roslagsskutor (Sandkil) som byggdes i mitten på 70-talet. Och dessutom åtskilligt gastande på olika båtar.

Nåväl, familjen växte ur skutan - eller var det tvärtom? - den såldes och sommaren -82 hyrdes en Magnifik Midget för en vecka. Det gick ju alldeles utmärkt att leva två personer i en så liten båt! Dessutom flöt man ju in nästan överallt. Svenska Högarna, Skarv, Röder! Aptiten var väckt men Magnifikerna var lite tröga och slitna. Viggen kanske vore något? Inte direkt vacker men möjligen fulsnygg. I varje fall precis lagom Så i september samma år köptes Vigg 1124 som döptes till PEJL efter sönerna PerErik, Jan och Lars och fick ordningsnumret III.

Till vardags jobbar jag på KabiVitrum (tillverkar läkemedel) med ADB. 1985 blir arbetsplatsen alltså San Fransisco men 1986 kommer vi igen med friska krafter på kappseglingar och långturer.

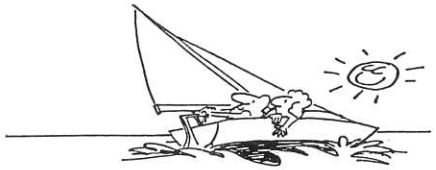
Staffan Söderhäll

Eskaderseglingar sommaren 1985

Det första vårtecknet är här: presentationen av sommarens eskaderseglingar. Att segla eskader tvekar en och annan inför med orätt i tron att man måste vara durkdriven seglare för att vara med. Fel! Man behöver på intet sätt vara stjärnseglare – nybörjaren är välkommen. Tvärtom **blir** man en mycket bättre seglare genom att segla tillsammans med andra viggar och får mängder av tips som berikar båtlivet.

Eskaderkommitte'n, med Thomas Olofsson som sammankallande, har försökt tillgodose skilda önskemål:

En eskader till S:t Anna/Gryt med mötesplats även lämplig för mälarbåtar, en utskärgårdseskader lätt att haka på för S:t Anna-seglarna, en havseskader till Gotland samt en skärgårdseskader för den som har semester i augusti. Något för de flesta, tror vi.



Eskader 1. S:t Anna/Gryt

Detta är en fortsättning på förra årets populära och familjevänliga skärgårdseskader: barnvänlig med sina korta etapper och badvänlig med sitt fina väder, som vi hoppas på.

För att komma utanför de vanliga tilläggsplatserna och få större valmöjligheter sammanställer S:t Anna-regionens ombud Ulf Karlström tillsammans med ett antal viggenseglare i regionen ett ruttförslag. Deras första möte har redan hållits. Eskaderkommitte'n tackar på förhand och önskar lycka till i fortsättningen.

Vi samlas på Fifång måndagen den 1/7 och beger oss mot S:t Anna och Gryt dagen därpå. Tänkbara färdmål är Stegeborgs slott, Harstena, Gubbö kupa och en del mer udda ställen. Vi beräknas vara tillbaka vid Fifång torsdagen den 11/7. Tempot blir behagligt.

Eskader 2. Utskärgården

Eskadern vänder sig till dem som velat besöka Stockholms fascinerande utskärgårdar, men som tvekat på grund av den ibland besvärliga navigeringen. Med på eskadern kommer viggenseglare som tidigare besökt öarna och har god kännedom om förhållandena. En eskader som ger tillfälle till litet ovanligare naturupplevelser.

Samling söndagen den 14/7 på Bockö-Storö.

Rutt: Björkskär – Lilla Nassa – Stora Nassa – Gillöga – Svenska Högarna – Fredlarna – Ängskär – Rödlöga-Storskär – Norrpada – Rödlöga – Kallskär.

Avslutning onsdagen den 24/7 på Träskö-Storö.

Anmälningar till S:t Anna/Gryt och Utskärgården skickas före 1/4 till:
Thomas Olofsson
Fredrika Bremers Gata 17
126 63 Hägersten
Telefon: 08/46 93 19

Eskader 3. Augusti-eskader

Har du semester i början av augusti och vill segla eskader i Stockholms skärgård, kontakta Alfredssons i Vigg 1349. Telefon 0176/662 80. Gemensamt läggs ett program upp för en barnvänlig färd med många tillfällen till bad.

Eskader 4. Gotland

I skrivande stund har skissats på två alternativ till årets gotlandseskader.

Det första är att segla från ex Landsort till Lickershamn på Gotland och därefter runt ön.

Det andra är att gå via S:t Annas och Gryts skärgårdar över till Gotland och sedan följa västra kusten och hem igen.

De viggar som kommer från Vänern, Vättern och Östergötland kan ansluta i någon hamn längs ostkusten innan överfarten till Gotland. Tanken är att starta måndagen den 1/7 och vara hemma igen fredagen den 12/7.

Rutt Alternativ I:

1/7	Landsort – Lickershamn	65 M
2/7	Lickershamn – Visby	15 M
3/7	Liggedag i Visby	
4/7	Visby – Klintehamn	20 M
5/7	Klintehamn – Burgsvik	27 M
6/7	Burgsvik – Vändburg	17 M
7/7	Vändburg – Ronehamn	16 M
8/7	Ronehamn – Katthammarsvik	26 M
9/7	Katthammarsvik – Slite	17 M
10/7	Slite – Lauters	25 M
11/7	Liggedag i Lauters	
12/7	Lauters – Landsort (ev via Gotska Sandön)	65 M

Rutt Alternativ II:

1/7	Samling Fifång	
2/7	Fifång – Stendörren	18 M
3/7	Stendörren – Arkö	22 M
4/7	Arkö – Fångö	21 M
5/7	Fångö – Klintehamn	60 M
6/7	Liggedag	
7/7	Klintehamn – Visby	20 M
8/7	Liggedag i Visby	
9/7	Visby – Lauters	35 M
10/7	Reservdag	
11/7	Lauters – Fifång	65 M

Dessa seglingsrutter är alltså preliminära. De som tänker segla till Gotland i sommar får träffas i vår och diskutera färdplanen.

Det vore bra med preliminär anmälan före 1/4. Ange vilket alternativ som passa bäst. Anmälan skickas till Carl-Olof Carlsson, Tumultgränd 63, 162 46 Vällingby. Telefon 08/778 31 25

Om någon på syd- eller västkusten vill låna båt till eskadern: hör av dej, så ska vi se om det går att ordna.

Slutligen: Viggenträffen den 24 april handlar om sommarens eskadrar.

Familjesegling till England

Fortsättning från Viggenbladet nr 1 1985

Gamla Nordsjön

Den 8/7 vid 12-tiden var vi ute på havet igen. Nästan obefintlig vind, så vi satte motor en stund men tröttnade på ljudet och stängde av. Tryckande hett. AMFITRITE invaderades av tusentals miniatyrflugor. Barnen var fruktansvärt irriterade. Vattnet var för smutsigt för att kunna bada i. Stora äckliga orangefärgade smutsbälten plaskade vi igenom i bleken. Vilken besvikelse!

Spinnakern ville knappt stå. Hela dagen fortsatte eländet. På natten var det lika dant men stjärnklart och med en otrolig mareld. Samma smörja som vi på dagen sett i äckliga bälten hade nu förbytts i ett manifikt gröngnistrande skådespel. Det glödde grönt om stäven på en mötande båt. Ljuset från marelden var så starkt, att det såg ut som vi belystes av starka strålkastare. Vi var helt fascinerade. Barnen ville aldrig gå och lägga sig.

Den natten upptäckte vi att vår radarreflektor måste vara effektiv. En stor båt tutade på oss när den inte såg oss i verkligheten utan bara på radarn. Vi gick med släckta lanternor när vi inte var i närheten av någon båt, för att spara på batterierna. Nästa dag var dimmig — enerverande mistsignalering — svag vind och vi såg för första gången "overfalls" en underlig ström som ser ut som jättevirvlar efter en ångbåtspropeller. Mot kvällen friskade vinden i, dimman var tät. Vi hade kurs på Gallopers fyrskepp, hörde dess mistsignal på drygt fyra distansminuters avstånd, men såg den inte förrän vi var helt inpå — 200 yards sikt enligt rapporten. Gunnar och jag turades om att navigera och styra. Kraftig sjö, rullande plattläns. Vi hade tänkt gå in till Ramsgate, men eftersom vind och tidvattenströmmen var så gynnsamma fortsatte vi. Marianne avlöste mig kl. 6 och jag somnade omedelbart. Vid 8-tiden avlöstes Gunnar av Nisse och fick koja även han. Vi hade haft en jobbig natt i dimman.

Barnen fortsatte själva i soldiset och skrev in i loggen klockslagen när vi passerade de olika bojarna. Anita och Nisse hade satt spinnaker när jag vaknade och Marianne stod till rors. Vi gjorde mycket god fart. Kl. 18 hade vi förtöjt i Newhaven på sydkusten, med gula flaggan "vi har inte pest ombord" satt. Tullen kom och hälsade på. Vi såg en hel flotta Mirrorjollar till barnens stora förtjusning. Både Marianne och Nisse är hängivna mirrorseglare och har varsin båt.

Min syster som bor några mil inåt land kom och hämtade oss och körde oss hem till väntande kusiner. Vilket välkomnande! Härligt att sova i sängar och bada varmbad.

Cowes — Englands Sandhamn

Efter några roliga, sköna och nyttiga dagar där — Gunnar laddade batterierna och jag utnyttjade tvättmaskinen — fortsatte vi till Cowes på Isle of Wight. Där fanns det verkligen massvis med segelfartyg av alla sorter och storlekar. Vi blåste upp vår gummijolle och rodde omkring och tittade. Vilka Båtar!

Nästa förmiddag startade de flesta i en kappsegling till Frankrike. Vi tittade på starten och den var verkligen ett föredöme. Den gick perfekt i alla klasser, inga skott klickade och inga tjuvstarter fast det var smockfullt på startlinjen. Barnen fick åka svävare till Southampton och tillbaka igen senare på dagen. Gunnar, Stina och jag njöt av friden ombord. De andra uppskattade föräldrafriheten och det hade de gjort i alla hamnar. Vi hann inte mer än lägga iland och förtöja, förrän barnen gick på egna upptäcktsfärder tillsammans.

Nu hade vi nått resans mål. Vi hade planerat att runda Isle of Wight, men vi låg några dagar före tidsplanen och vi beslöt oss hastigt att fortsätta ner till engelska Kanalöarna. Fort iland för sjökortsinköp och så iväg.

Guernsey

Vi rundade the Needles, Isle of Wights fantastiska västudde. Sylvassa vita klippblock reste sig rätt ur havet och det var ett otroligt fågelliv.

Kurs syd mot Alderney Race, utanför Cherbourg-udden. Dålig vind som vanligt när vi ska göra en översegling. Gunnar satte motor på sin vakt. Omkring klockan 7 på morgonen borde vi senast vara vid inloppet till sundet för att få så god hjälp av strömmen som möjligt. Jag satte segel, för vinden kom lagom till min vakt, vi slörade snabbt mot målet. Vi kom för tidigt, tidvattnet hade ännu inte vänt. Den starka strömmen gick mot vinden och sjön blev grov. AMFITRITE rullade kraftigt. Jag hade glömt att ta sjösjukepiller, så jag blev av med det jag hade i magen innan jag hann komma i kojen. Efter en stund purrades jag. Vi höll på att tappa en latta. Det gjorde vi också. Eftersom vi har principen att bärga allt flytbart vi tappar i sjön — god man-över-bord-träning — började vi försöket att få tag i lattan. Marianne kom upp och fick hela tiden hålla ögonen på den. I den höga sjön var det inte lätt att se en liten latta. Gunnar styrde och jag skotade och skulle fånga in den. Varje gång vi styrde upp mot den, försvann den på bogvågen utom räckhåll. För att jag skulle nå längre ut, hängde Marianne på mina ben. Men hon blev så nyfiken, så hon lättade på trycket just när jag grep lattan, så jag doppades halvt i vattnet. Tur för mig att hon höll mig kvar.

När jag fått på mig torrt tog jag rodret och Gunnar navigerade oss med hjälp av pejlkompass och sextant genom detta okända sund. Ute på fritt vatten igen fick jag koja — jag var fruktansvärt sjösjuk — och barnen klarade utfordringen själva.

Vid inloppet till S:t Peters Port på Guernsey var jag tvungen att hjälpa till igen. Vi hade svårt att få plats i hamnen. När vi äntligen hade förtöjt var jag nästan apatisk av sjösjuka. Dyningen i hamnen kändes fruktansvärd. Barnen pumpade upp jollen och rodde oss i omgångar i land. Jag har inget minne av staden förrän jag kvicknat till framemot kvällen och vi gjorde en sightseeingtur med buss runt ön. När vi återkom till hamnen var det lungt och ebb. Trappan ner till vattnet var nu otrolig lång, tidvattnet skiljer ca fyra meter på höjden. Skönt att sova!

På eftermiddagen nästa dag var det dags att vända stäven mot norr igen. Vinden vände lagom och strömmen var med, så vi återvände nu för spinnaker

☞

genom Alderney Race. Det gick som en dans och kl. 2 på natten gick vi in i Cherbourgs hamn.

Vi väcktes av tullen på morgonen och så försvann barnen in i stan för att köpa håv till krabbfiske. Efter flera timmar kom de tillbaka med sin håv och jag köpte krabbor som jag kokade till middag.

Det var varmt och vackert väder. Marianne lånade en slang och fyllde sittbrunnen med vatten till bassäng åt Anita och Stina. Där hoppade och badade de till stor förtjusning för sig själva och för grannbåtarnas besättningar.

Iväg igen, strömmen hade vänt och var med. Nisse klarade disken och la småflickorna, för jag somnade på sjösjukepiller. Så fortsatte vi våra vakter med spinnakern satt till Boulogne — sista franska hamnen. Där gjorde vi av med alla franska pengar och när hamnkaptenen kom och ville ha hamnavgift måste vi ge honom en svensk tia. En så exotisk peng hade han aldrig sett förr och han var mycket skeptisk mot den.

Vi la ut kl. 11 och slörade med spinnaker och god hjälp av tidvattnet till Ramsgate dit vi kom kl. 17. En fransman kom och frågade oss vilken tid vi lämnat Boulogne, han hade sett oss där. Han blev förvånad när det gått så snabbt för oss. Själv hade han startat kl. 6 och kommit fram strax före oss. Någon tidvattenskarta hade han inte, utan hade kämpat mot strömmen 5 tim. i onödan. Vi blev inbjudna till en båtklubb, som hedrade oss med att hissa svenska flaggan utanför. Där fanns duschrum, så gissa om vi trivdes.

Banken var inte öppen och vi hade dåligt med pengar. Vi hittade ett nöjesfält dit barnen ville gå, så vi delade på kassan och slog runt efter bästa förmåga för 6 pence (72 öre) var.

Kl. 23.30 slussade vi in i innerhamnen. Propellern gick sönder mitt i inloppet. En vänlig holländare tog förtampen och så kunde vi sova lugnt och skönt utan sjögång.

Nästa morgon bytte Gunnar propeller och vi hann precis tills slussen öppnades och vi måste iväg igen. Så korsade vi Themsenmynningen och slörade vidare ett knappt dygn till Lowestoft — vår sista engelska hamn. Där vädrade vi båten, gjorde rent, fyllde på förråden och slappade. Gunnar blev hedersmedlem i klubben och fick medlemskort. Väderlekstjänsten på närmaste flygplats kontaktades och vi fick goda nyheter. AMFITRITE var nu sjöklar och besättningen förväntansfull inför den längsta etappen.

Fortsättning i nästa nummer av Viggenbladet.

BOKTIPS:

Utskärs

av Reijo Rüster och Lars Westman

Detta är en fin Bilder-, Sago- och Hembygdsbok om utskärgården. Från Huvudskär, Hallskär, Horsten, Gillöga bort till Svenska Högarna. Underbara sommarbilder - dit vi just nu i vinterkylan längtar så intensivt. Berättelser om gamla tider, om midsommaraftnar, begravningar, kapten Niskas - smugglarkungen - Heimdals undergång, fåglar och blommor. Om de bofastas hårda villkor men också förnöjsamhet. Om sommargäster och båtfolk. Ett glittrande hav med öar, vikar och skär så som vi helst vill se det. Öar vi känner igen, älskar och längtar till.

5659

DEVIATIONSAPPARAT — ett försök

"Varför använder du inte solen?" frågade min vän läkaren, när jag beklagade mig över hur omständligt det var att deviera kompassen.

Ja varför inte använda solen? Den går ju 360° på 24 timmar, vilket gör 15° per timme. Sen är det bara att hålla reda på sin exakta longitud, titta på klockan och ställa in gradtalet på en kompasskiva där skuggan ska falla.

Man behöver en solkompass.

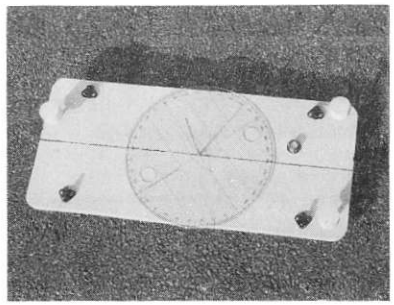
Jag började med själva basplattan. En 19 mm tjock spånskiva borde vara plan och bra. Jag sågade till den så den blev ca 25 x 55 cm, slipade kanterna och rundade hörnen. För att solskuggan skulle synas bra målade jag plattan vit. I det närmaste. Gråvit blev den iallafall. Och i mitten målade jag ett rakt, smalt, svart streck så jag lättare skulle kunna orientera solkompassen exakt långskepps.

Kompassen måste ligga vågrätt också. För att klara det borrade jag tre hål trånga nog för att ge bra fäste åt tre ögleskruvar, som försågs med gummifötter nedtill och lettrade plastkapsyler utanpå öglorna. De senare fästes med plastpudding. För att rätt kunna använda trimningsskruvarna monterade jag ett vattenpass à 35 kronor mitt på brädan. Nu började det se riktigt tekniskt ut!

Nästa problem var hur jag skulle få kompassen att stå stilla på däck eller rufftak. Ett par plastkrokar fastskruvade ovanpå brädan och i kombination med linor och shock cord borde lösa problemet i samverkan med de något sträva gummifötterna. Det funkade!

Nu återstod bara en 360° gradskiva och en vertikal pinne, själva "skuggkastaren". Ett noggrant borrat hål lagom att klämma åt om ett smalt rör, som blev både vridcentrum för gradskivan och en bra hållare med smygpassning för ett tunnare, rakt rör, ca 20 cm långt. Ett kvartsur ställt efter tidssignalen var sista, tekniska detaljen. Nu återstod bara solsken i kombination med lugnt väder.

Det dröjde inte länge innan vädret lovade idealförutsättningar för att testa en solkompass. En god vän, som seglat på bryggan i många år, lovade sitt bistånd samtidigt som han uttalade sina dubier mot resultatet.



Solkompassen färdig att tas i bruk.

Snart låg vi i en lugn vik och med en paddel vred vi båten sakta horisonten runt samtidigt som vi höll ett öga på klockan och noterade både solkurs och den kurs båtkompassen visade. Det hela var nästan lika enkelt som jag hoppats. Men resultatet var skrämmande. Det handlade om ett deviationsområde på omkring 15° åt båda hållen! Kunde det vara möjligt? Jo, men innan man var färdig måste man titta i nautiska tabeller gällande för den dag det gäller, tiden på dagen och den exakta positionen. För solen går faktiskt inte exakt 15° per timme. Kompisen halade fram behövlig litteratur. Den innehöll i stort set de dubier han uttalade före försökets genomförande.

Det tog ganska lång tid för min gode vän att förklara hur det hela låg till. Sedan var det inte lika enkelt att använda solen vid deviering av kompassen.

Så i år ska jag prova en annan metod. Jag ska ha en jämförelsekompass monterad långt, långt förut. Framför pulpit. Den bör klara sig från påverkan av järnkölen och visa rätt kurs efter korrigering för magnetiska missvisningen.

Det bör bli ganska enkelt.

Tror jag.

Kjell Nylén
Viggen 1284

c/o Geuken
Beckombergavägen 196
161 53 Bromma

Nya medlemmar

926	Fred Wennang	Huddinge
989	Sören Landahl	Lidköping
1175	Mats Dahlström	Norrtälje
1286	Bengt Svensson	Norsborg
7000	Allan Heap	Sundbyberg

Välkomna till Viggenklubben!

Till salu

Albin-Vigg -74

Värmare, logg, gasolkök, Johnson 6 Hk, pulpits och mantåg.
Pris: 41.500:-

Ulf Lingonblad 08/47 65 97

Albin-Vigg -75

Med bl a 3 segel (nytt storsegel), värmare, Yamaha 8 Hk, toalett, Origo-kök, jolle, kom.-radio, vagga och täckställning.
Pris: 42.000:-

H. Neubauer 0758/519 03 e kl 17

Önskas köpa

Bomtält till min A-Vigg 1108 Celicia.

Leon Schulz.
Tfn 031-16 01 86 eller 0523-608 86.

Akterpulpit till Albin-Vigg

Curt Barv 08/31 04 84 el. 44 77 97

Köp klubbens varor

Förmånlig försäkring
(Ring kontaktman Bo Johansson, 08–115615)

Tekniska tips: ..... komplett 80:-/ / 4:- per st
Klubbvimpel 50:-
Handbok A-Viggen, Per Brohäll 40:-
Handbok K-Viggen, Per Brohäll 40:-
Klubbnål 25:-
Broderat jackmärke 20:-
Viggenritningar ..... per st 20:-
Klubbdekaler »Sc-gla-ut...» 15:-
Strykmärken 5:-
Klassregler 5:-

Enklast är det om du sätter in beloppet för önskade varor på klubbens pg 40 73 05–2 och anger namn, adress och båtnummer samt vilka varor du vill ha.

KASSÖRENS VARDAG

Det är Viggendagen med årsredovisning och bokslut är över inträder en andhämtningspaus för kassören. På nyåret är det sedan dags att ta friska tag: Nu strömmar medlemsavgifterna in. I listan ska de prickas av en och en. Båtnamn, adress och telefon ska kollas. Det händer att medlemmar glömt tala om adressändring - då kommer inte Viggenbladet i tid. Ibland har båten bytt ägare, den gamla ägaren vill kanske inte stå kvar längre. Allt sådant måste anteckna och anmälas till Datan, så att uppgifterna stämmer. Det kan bli ett och annat detektivarbete också när avsändaren endast är ett postgironummer. Då blir det att gå till posten och slå upp i senaste Postgirokatalogen.
Många passar på att beställa varor samtidigt som de betalar medlemsavgiften. Då ska t ex ca 105 blad av Tekniska Tips plockas ihop och göras i ordning. Vimplar och annat som beställts ombesörjas.

Framåt vårkanten, när det är dags för matrikeln, kommer en färsk lista från vår Dator. Nu ska alla medlemmar, ca 580 st, kollas. Medlemmarnas namn, adress, båtnamn och telefon granskas så att stavning och varje nummer är rätt. Medlemmar som inte betalat ska plockas ut ur registret.
Däremellan är det stimulerande styrelsesammanträden, Viggenträffar och många trevliga samtal med Viggenägare. Ekonomi och lager hållas under kontroll, räkningar betalas.
Efter en förhoppningsvis skön sommarsegling väntar många timmars möda med bokslut och varuinventering. Det gäller att hålla tungan rätt i mun och få Debet och Kredit att gå ihop.

5659

K-TRYCK AB
HASSELQUISTVÄGEN 30, 121 48 JOHANNESHOV
Offset 1985