

# ViggenBladet

## Nya klassreglerna



**har äntligen rots i hamn**

**Läs om nyheterna på sidan 20**

# VIGGENKLUBBEN

Adress: c/o Jan-Olof Björk, Utgårdsvägen 3, 191 44 Sollentuna

**MEDLEMSAVGIFT FÖR 2000 150:-**

**Viggenklubbens postgirokonto: 40 73 05-2**

## STYRELSE

Ordförande:	Gunnar Tidner	Stallvägen 6, 187 31 Täby, 08-758 35 74, fax 08-758 43 03 e-post:gti@abc.se	
Kassör:	Jan-Olof Björk	Utgårdsvägen 3, 191 44 Sollentuna e-post:jan-olov.bjork@abc.se	08-92 97 32
Sekreterare:	Åke Thorsén	Söravägen 211, 184 37 Åkersberga e-post:thorsen@telia.com	08-540 698 07
Materialförvaltare:	Ingrid Goffe	Munkkärrvägen 6, 132 36 Saltsjö-Boo	08-715 21 06
Klubbmästare:	Lennart Burenius	Söravägen 241, 84 37 Åkersberga e-post:burenius.241@swipnet.se	08-540 664 63
Vice ordförande:	Jan Häggkvist	Fresta-Smedby 3:2, 194 92 Upplands Väsby	08-510 230 96

## KLASSNÄMND

Samman kallande: Gunnar Tidner, adress & tel nr, se ovan  
Ledamöter: Ingmar Holmström, Sören Rapp, Staffan Söderhäll

## TEKNISK

### KOMMITTÉ

Motor	Samman kallande: Harald Akselsson, adress, se nedan	08-590 802 98
Elteknik	Bill Thompson	08-511 737 34
Segel & Rigg	Ingemar Lindgren	08-758 31 99
Ritningar, Förtöjning, Pällning	Harald Akselsson	08-590 802 98
Elektronik	Lars Sennerholm	08-715 48 03
Skrov	Jan-Olof Björk	08-92 97 32
	Göran Lilja	

## VALBEREDNING

Samman kallande: Sören Rapp, e-post: soren.rapp@telia.com 08-659 43 19  
Bill Thompson 08-511 737 34  
Lars Bergström 08-600 20 54

## REVISORER

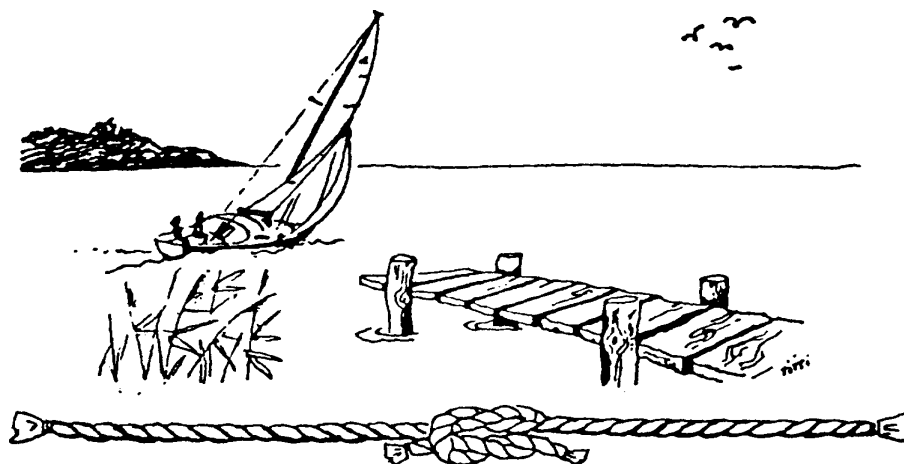
Suppleanter Freddy Geuken, Svante Axelsson  
C-O Carlsson, Lars Berg

**ViggenBladet**

### REDAKTION:

Alf Bengtsson (ansv. utgivare)	Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala e-post: vebe@telia.com	018-59 06 98
Harald Akselsson	Hasselgatan 115, 194 38 Uppl. Väsby e-post: jourtan@swipnet.se	08-590 802 98

**Material till tidningen sänds till  
Alf Bengtsson på adressen nedan**



## FRÅN BRYGGAN

Jag drar en stor suck av lättnad att arbetet med revidering av Viggenklubbens klassregler äntligen är i hamn. Reglerna är nu godkända av Svenska Seglarförbundet. Se separat **SKEPP O'HOJ!** 20.

De som var med 1993 minns säkert att klassreglerna diskuterades livligt på årsmötet och vissa ändringar beslöts. Klassnämnden fick i uppdrag att göra en språklig redigering av reglerna och inarbeta beslutade ändringar. Frågan hamnade i långbänk när det visade sig att det skulle kräva ett mycket omfattande arbete att anpassa reglerna till hur Seglarförbundet då ansåg att de borde vara utformade. Under 1999 togs en förnyad kontakt med Seglarförbundet och vi fick en mall som verkade användbar. Arbetet underlättades väsentligt av att det är allmänt accepterat att inga nya Viggar kommer att byggas. I sak är det

Det är inte utan att man kommer att tänka på vad Kjell-Olof Feldt yttrade när löntagarfonderna diskuterats färdigt; någonting om "ett himla slit", eller hur det nu var, när nu våra nya klassregler äntligen ligger färdiga. Nu hoppas vi på att kappseglingsintresset vaknar igen bland viggenseglarna så att all nedlagd möda kommer till nytta.

Utän att direkt spetsa på tävlande har vi i Jänta efter elva säsonger beslutat oss för att fräscha upp segelgarderoben, originalen från Albin Marin (märkningen syns faktiskt ännu) har nära ett kvartssekel på nacken och nu känns det som att det är dags. Så till sommaren får vi se om också vi tycker att allt blir så mycket bättre som rykten och reklam förtäljer – helt ny båt, mindre krängning, högre fart – och så vidare.

Vi får väl återkomma till hösten och berätta om hur det blev med dom sakerna. Hissa på!

*Fortsättning på sidan 20*

*Alfi 1277 Jänta*



Under vintermånaderna har det till TK inlutit några e-postfrågor som också besvarats direkt till frågeställarna. I efterhand tyckte vi att frågorna hade så allmänt intresse att de borde varit "brevlådefrågor", och har därför redigerat dem för det ändamålet. I något fall har också vårt svar kompletterats med ny information, så håll tillgodo även ni som frågade.

Först några frågor från Rurik Wahls-  
tein (adress och e-post: se matrikeln).

?????

**Fråga:** Vad kostar i Sverige en hög, smal kryssfock till Karlskrona-Viggen (att skotas innanför vanten)? Måtten?

**Svar:** Klubben förfogar inte över någon egen ritning på en sådan fock, men det är väl egentligen bara förstagets längd som utgör begränsning. Med utgångspunkt från oförändrad segelyta är det i princip enkel geometrisk beräkning som leder fram till hur hög och smal man vill ha focken. Vi känner till ett fall där Bodring med gott resultat levererat en sådan fock till en Albin-Vigg. Priset är en öppen fråga. Konkurrenten mellan segelloften är ganska hård, och passar man på under lågsäsong, så borde man kunna få ett ganska bra pris, kanske 3 500 - 4 000 kr?

?????

**Fråga:** Läste att någon hade gjort ett "sailboat-drive" med Honda-motor till Viggen. Finns det bilder? Har själv

en 8 hkr 2-takts Yamaha aktersnurra som hänger utanpå, vilket gör båten ganska baktung. Med två fullvuxna i sittbrunnen "går hon på rumpan".

**Svar:** Karlskrona-Viggen är ju tillverkad med ett skott i aktern, vilket möjliggör att man monterar en utombordsmotor så att man får ett "segelbåtsdrev". Det gör mycket riktigt att man flyttar tyngdpunkten något föröver, men man får samtidigt en ganska stor bromsande effekt från drevet vid segling. Det kan man å andra sidan råda bot på genom att då lyfta upp motorn och stuva den inne i båten, samtidigt som hålet i skrovet sätts igen med ett lock. Frågan är bara om det är värt besväret? Om det finns någon läsare som vet mer om segelbåtsdrev i Viggen, så kontakta gärna Rurik.

?????

**Fråga:** Finns det några lösningar för ankarupphängning i förpulpiten? Förvarar redan 20 kg ankarkätting i ett plastämbar i förpiken, men jag skulle vilja öka viktomfördelningen ännu mer.

**Svar:** Det finns standardfästen för vissa ankartyper för att hänga ankaret i pulpiten, men om det är lämpligt i förpulpit på Viggen är osäkert. Dels beror det på pulpitens utformning, dels ankartypen. Vi skulle också kunna tro att det blir svårt att fästa ankaret så att det inte sitter i vägen när man kliver av och på båten i hamnar där ankare inte används, samtidigt som det måste sitta stadigt under gång så att det inte slår mot fri-borden. Risk för att man söljar ned för-

seglet bör också beaktas. Vi ser för övrigt ingen annan praktisk lösning än att man varje gång gör lös ankaret från kätting och ankartamp, vilket innebär risk att man "offrar" ankaret till Neptunus. Men samma sak här: finns det någon läsare som har något tips, så hör av er till Rurik.

?????

Så en **fråga** från Niclas Fröjel:

Vad ska en spinnakerbom till Viggen ha för dimensioner?

**Svar:** Enligt våra helt nyligen fastställda klassregler får bommen vara totalt 2940 mm. Någon diameter anges ej. (Min egen bom mäter 2880 mm mellan centrum av resp "näbb", medan diametern är 54 mm).

*Tekniska Kommittén  
/Harald Akselsson*

?????

Ännu en **fråga** får vi plats med:

Våra gamla träluckor till ruffen har blivit gräsligt fula av åratals med regn, smuts, sot, solsken och annat. Vi beslöt att nu under vintern tillverka nya luckor av 12 mm marinplyfa i teak.

Nu till problemet: Hur skall vi ytbehandla ruffluckorna?

Gubben säger: 4 lager teakolja. Teaken suger inte åt sig annat. Ytan blir fet men ganska matt.

Gumman säger: 8 lager med exempelvis International Scooner trälack. De gamla luckorna (mahognybetsad furu-plywood) var lackade med detta och var gnistrande blanka.

Hälsningar

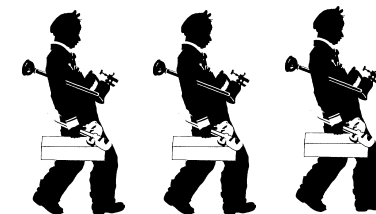
*Sickan med medlnr 5801*

**Svar:** Ytbehandling av trä är väl ungefär samma fråga som vilken botten-

färg man 'ska' ha. D v s var och en blir lycklig på sin religion. Själv hade jag i många år tron att olja var det enda rätta. Och visst ser det trävart och härligt ut med nyoljad, mättad teak! Men oljebehandlad yta måste emellanåt slipas innan oljebehandlingen görs om, och varje slipning tar bort lite av träet. Ruffluckorna på min båt hade ganska tunt ytfanér, och plötsligt lyste underliggande lager igenom på några ställen. Då insåg jag att väl underhållen fernissa nog ändå var mer praktisk ytbehandling. Den tron har stått sig ett antal år nu, utan att jag haft anledning att tvivla. Jag skulle nog därför rekommendera en seg och slagttålig båtfernissa. Jag vill minnas att jag strukit med Beckers Spar-Var RAPID.

*Tekniska Kommittén  
/Harald Akselsson*

## Välkommen med frågor till Viggenklubbens TEKNISKA BREVLÅDA



**Posta dina frågor av teknisk natur till Tekniska Kommitténs samman kallande;  
Harald Akselsson  
Hasselgatan 115,  
194 38 Uppl. Väsby  
så får du sedan svar i ViggenBladet.**



## Profilen

### REGIONALT/ombud

**Kalmar**  
Peter Winberg  
Vårvägen 15, 385 50 Söderåkra  
0486 - 212 43

**Mälaren**  
Jan-Olof Björk  
Utgårdsvägen 3, 191 44 Sollentuna  
08 - 92 97 32

**Norrlandskusten (Umeå)**  
Anders Lindqvist  
Riksvägen 103, 904 40 Röbbäck  
090-14 66 18  
Johan Lindqvist, 090-467 36

**Siljan**  
Kent Henriksén  
Kvarnholsvägen 39  
792 37 Mora  
0250-167 19

**S:t Anna**  
Owe Svensson  
Tunngatan 27, 587 39 Linköping  
013 - 15 13 31

**Västkusten**  
Gustaf Olofsson  
Hagåkersgatan 28 D,  
431 41 Mölndal  
031 - 27 57 24

**Vättern**  
Björn Axelsson  
Skogsdalsgatan 5  
564 35 Bankeryd  
036-37 83 36

**Öresund**  
Erik Palsund  
Rabygatan 70 D, 216 13 Limhamn  
040 - 16 09 73

Jan i 253

## Planerade aktiviteter

Förutom Båtmässan Allt för Sjön, vilken behandlas i notis härintill kommer vi under våren att ha den traditionella Riggningsträffen, med tips och praktiska råd för riggning och trimning av riggen.

Den kommer att gå av stapeln den 11 maj klockan 18.30. Efter den praktiska delen vid kaj, kommer vi att flytta inomhus för att dricka kaffe och byta prylar.

Vidare planerar vi även i år en Pingstträff 10 – 12 juni. Plats ännu ej fastlagd, men vi siktar på någonstans söder om Stavnäs. Framsegling under pingst-afton och hemgång annandagen. Så sent som pingsten ligger i år, bör det kunna bli varmt och trevligt.

Vi siktar också även i år genomföra en eskader under vecka 28 eller 29. Senare års erfarenheter tyder på att en vecka är lagom lång på en eskader för de flesta.

Närmare detaljer om dessa aktiviteter följer i kommande blad. De som redan nu vet med sig att de är intresserade må gärna höra av sig till styrelsen.

Jan-Olof, kassör, i 5837 Yvanna

*Du har väl besökt vår hemsida?*

**www.come.to/  
viggenklubben**



### Älvsjömässan

#### Båtmässan äger rum 3-12 mars

Ska du besöka båtmässan ?

Passa på att besöka Viggenklubbens utsällning. Vi kommer som tidigare att finnas i anslutning till Stockholms Seglarförbunds monter.

Den kommer att förnyas i förhållande till tidigare år. Klassförbunden skall delas upp i Havskappsegling, Bankappsegling och Familjekappsegling.

Detta innebär att varje utsällare få mindre utrymme än tidigare.

Vi ska försöka vara bemannade kvällar och helger. Kom och skriv i vår Gästbok.

Lennart i 1128

### NYA MEDLEMMAR

- 306 Timo Rajala, Älvsjö
- 577 Ulf Adamson, Bromma
- 1111 Martin Nordström,  
Ronneby



**Hjärtligt  
välkomna till  
Viggenklubben!**

# VIGGEN

## SEGEL OCH RULLSYSTEM

**STORSEGEL** 10,8 m<sup>2</sup> i 280 g dacronduk med genomgående topplatta, 1 bindrev, märkning, 3-sömmade våder m.m. **PRIS 5400 KR**

**RULLGENUA** 16,5 m<sup>2</sup>, biradialskuren för lång livslängd, rullkompensator, 2 uppmärkta inrullningslägen och UV-skydd **PRIS 6400 KR**

### RULLFOCKSYSTEM

Furlex 100 S 5 **PRIS 7600 KR**  
Plastimo 406 Twin **PRIS 3500 KR**

Anpassning av gammal genua till rullsystem **PRIS 900 KR**

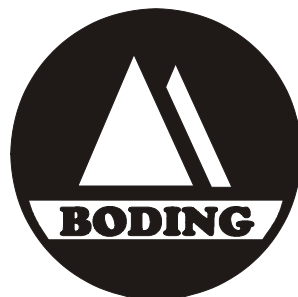
**STORSEGELKAPELL** rymligt **PRIS 1200 KR**

## Rådfråga alltid Boding Segel

*De sista åren har många Viggenägare bytt till våra segel. Vi syr i marknadens bästa dukar från Polyant och Contender.*

[www.boding.se](http://www.boding.se)

**Boding Segel AB**  
Kilowattvägen 5, 136 44 Haninge  
Tel 08-745 12 20, fax 08-745 42 32  
Göteborg tel 031-93 30 82



# På långfärd med Viggen

*I samband med årsmötet den 20 november berättade Mait och Gunnar Tidner om sina långseglingar med Viggen bl a om seglingen i Galatea hem från medelhavet under åren 1976 och 1977. De hade redan Viggen 135 (som de seglat till England med 1971) men köpte Galatea på Ibiza för nöjet att segla henne hem. Berättelsen nedan bygger på utdrag ur brev som Mait skrev under seglingen 1976 från Ibiza till Poole i England. Detta är del 2.*

Fortsättning från VB 1/2000:

När vi sent på eftermiddagen den 12/7 fortsatte färden var sjön krabb och fortfarande mot. I 3 timmar satt jag och styrde medan vågtopparna skvätte över mig. Klockan 19 var det Gunnars vakt och då kokade jag ravioli. När vi för andra gången inte kom ut genom Gibraltarsund utan kom tillbaka utanför hamnen i Gibraltar, beslöt vi med tungt hjärta att vända och gå tillbaka utefter den spanska Medelhavskusten och ta Canal du Midi i stället. Vi hade familjeråd och omröstning och bara Nisse var emot. Men eftersom han inte ska vara med hela tiden, så rättade han sig efter majoritetens beslut. Vi får nog en rolig resa i alla fall, så vi nattseglade tillbaka förbi José Banus och Marbella i ganska god vind.

-----

Efter att ha vänt utanför Gibraltar seglade vi tillbaka den sträcka vi någon vecka tidigare avverkat. Sista dygnet var vi i Allicante där vi såg en stor demonstration som slutade med polis-ingripande och tårgas. Otäck. Efter

Cabo de Nao kom vi in på för oss nya vatten.

Den 21/7. Vi gick mycket nära ud-den Cabo de Nao och kikade in i grottor och hålor. Vi fortsatte in i en stor vik och badade. Barnen gungade i spinnakerfallet. Så kom några vindkåror och vi satte spinnakern och gick innanför en ö. Där fanns fula grund men med Nisse som bra utkik klarade vi passagen fint. Vattnet är så klart att man lätt ser botten. Vinden ökade, vi forsade snart fram med en otrolig hastighet. Vår sumlogg slog i botten gång på gång och stod på över 10 knop ideligen. Medelhastigheten var över 7 knop under en timme. Fantastiskt! Så småningom bärgade vi spinnakern för ett åskmoln tornade upp sig. Åskmoln kan ju föra med sig hård vind, så vi satte hårdvindsgenuan. Det blixtrade över land. Vi satte åskledarna (startkablarna som fästes i vanten med andra ändan släpande i sjön) och så vände vinden och tog i. Då tog vi ner storen och seglade för enbart försegel i 6 knop. Stina var rädd, "tänk om blixten slår ner i oss". För att avleda hennes uppmärksamhet från vädret fö-



reslog vi att hon skulle packa ner i vår hink med lock de saker hon absolut ville ha med om vi måste hoppa i vattnet. Hon packade våra pengar och pass, sin och Anitas kamera och kramdjur samt en tröja hon köpt i Gibraltar. Sen var hinken full och åskan hade upphört. Det började regna och vinden avtog så vi satte storen igen och fick båt och segel sköljda i sötvatten. Bra för det blir väldiga saltlager överallt av allt stänk. Vi gick i hamn vid 20-tiden i flodmynningen i staden Callera och hittade så småningom ett billigt matställe där vi åt.

Den 27/7 vid pass kl 23 var vi framme i Port Vendres i Frankrike där vi förtöjde i en fin marina. Nisse lämnade oss härom dagen för att tagluffa i Europa, så nu är vi bara fem igen. Vi gick i land för att äta, men ingen kock arbetar så sent i detta land, så vi fick äta smörgåsar. Det var dyrt efter att ha ätit i Spanien.

Nästa morgon gick Gunnar till en bank som öppnar redan kl 8 och så handlade han frukt och diskborste. Den tycks vi ha tappat i sjön eller så tog Nisse den med som resällskap. Den har varit borta lika länge som han. Vi spolade båten och seglen också från allt salt. Sen satte vi hårdvindsgenuan och revade storen och avseglade. Vi gjorde ett långt slag ut åt havet i kurs 35 grader. Vinden var emellertid inte så hård som vi först trott så vi slog ut bindrevet och hade endast 3 rull och hårdvindsgenuan. Det mojnade ännu mer så vi rullade ut och satte storen igen och byta tillbaka till focken. Detta var just som jag skulle börja laga

lunch, stekta champinjoner och stekta smörgåsar till allas förtjusning. Den maten får du gärna göra ofta förkunnade Stina, som inte tyckt särskilt mycket om maten ombord och magrat. Det mojnade och vi hade några timmars behaglig segling. Just när jag skulle börja laga middag tog vinden i igen och vi fick reva och byta fock. Båten krängde kraftigt och stampade, typiskt va! Klockan 22.45 var vi så förtöjda vid kajen i Port la Nouvelle.

Den 29/7 kl 7.30 och flyttade båten till en brygga intill kanalens början. Vi gick i land, jag för att handla och Gunnar för att leta efter kanalkontoret, som han hittade. Jag hittade ett torg med grönsaker, frukt och kött. Precis kl 9 var jag tillbaka och då hade Marianne morgonmål färdigt och vi åt. Sen började vi skura allt med sötvatten. Småflickorna tycks gilla att skura. Anita, Stina och jag gick på en ny shoppingrund efter läsk och motorolja samt rödsprit. Vi fick allt utom motoroljan. När vi kom tillbaka hade Gunnar servat motorn och med Mariannes hjälp gjort klart för att ta ner masten. De hade redan lyft ur den ur mastfoten. Så hjälptes vi alla åt att fälla den för hand. De brädbitar vi plockat ur Medelhavet räckte precis. Det blev bara några cm över när vi gjort tre maststöttor och surrat fast masten. Alla prylar som lagts på bryggan för att inte vara i vägen vid avmastningen bars ombord igen. Vindrodret monterades ner och seglen veks ihop. Kl 14.30 kunde vi glada i hågen ge oss av inåt kanalen för motor. Vi festade på läsk och munskar på väg till första slussen. Slussvakten sa att vi inte skulle kunna ta oss igenom till Canal du Midi den här vä-

*Fortsättning på sidan 12*

# CLUB SHOP



<b>Handbok K- eller A-Viggen.. 60:-</b>	<b>Klassregler ..... 10:-</b>
<b>Tekniska Tips komplett .. 175:-</b>	<b>Klubbvimpel ..... 100:-</b>
<b>Tekniska Tips enstaka ..... 10:-</b>	<b>Broderat jackmärke ..... 35:-</b>
<b>Viggenritningar* ..... 10-40:-</b>	<b>Klubb nål ..... 35:-</b>
<b>Ritningsförteckning ..... 10:-</b>	<b>Klubbdekal SE-GLA-UT ..... 20:-</b>

Enklast är om du sätter in beloppet för önskade varor på  
**VIGGENKLUBBENS POSTGIROKONTO 40 73 05-2**  
 och anger namn, adress, båtnummer samt vilka varor du vill ha.  
 Du kan även ringa materialförvaltare Ingrid Goffe, tel nr på sid 2.

\*Ritningar beställs av Lars Sennerholm, tel nr på sid 2.

# MEDLEMS MARKNAD

## SÄLJES:

**Karlskrona-Viggen nr 137**  
Nyren.VP MB2/50 inomb. Stor 95,  
Spinnaker, nytt Origo 3000, Porta  
Potti, Sprayhood 99 m.m.  
Pris 35.000  
Tel. 0411-16306  
e-post :ajf687q@tninet.se  
Lasse o. Ewa Nilsson

## KÖPES:

**Bord och sittbrunnstält**  
till Albin-Viggen  
Jan Möllerberg  
tel 060-12 66 14

**Genua och Storsegel**  
till Albin-Viggen. Hjälp. Mina segel  
från -71 håller inte längre!  
Alla svar beaktas.  
Bengt Holmberg,  
bengtho@algonet.se  
tel 0250-45440

Fortsättning från sidan 10  
gen, bara till Narbonne. Vi återvände  
sorgsna till kanalkontoret. "Fel" sa de  
där "det går bra, ni är ju bara 1.15  
djupa". De ringde till slussvakten och  
pratade och så kunde vi vända igen, ef-  
ter att ha duschat under slangen på  
kajen. Den här gången fick vi gå in i  
slussen och slussa in i systemet. Det var

## Har du frågor om båtjuridik?

*Maila eller skriv till*

**ViggenBladet**

Viggenklubben ger dig som medlem  
möjlighet att få belysa rättsliga frågor  
med anledning av båtinnehavet via  
ViggenBladets juridiska spalt.

Frågeställningarna, kan t ex avse

- Ägande: Samäganderätt till båten.*  
*Bodelning: Pantsättning av båten.*  
*Överlåtelse: Vad bör avtalet innehålla?*  
*Gäller konsumentlagstiftning?*  
*Hyra: Vem ansvarar för båtens skick? Krävs makesamtycke vid uthyrning?*  
*Skadestånd: Oaktamhet - På land eller till sjöss.*  
*Övrigt: Förmögenhetsbeskattning, förenings- och formaliefrågor.*

Frågorna besvaras av jur. kand. An-  
ders Lindqvist, lärare i rättsvetenskap  
och delägare i Viggen 1114 "Joan".

endast två slussar till Narbonne, där vi  
sov.

Klockan 8 nästa morgon fortsatte vi  
färden och kom in i en sluss, som var  
självmännövrerad. "Vrid på ett handtag,  
invänta grönt ljus, gå in i slussen, lägg  
fast, vrid på ett handtag en gång så  
stänger porten, vrid en gång till så öpp-  
nas luckorna framför och så en sista  
gång så öppnas portarna och det är bara

att fortsätta"; stod det på ett plakat. Vi  
gjorde som det stod och kom igenom.  
Vi hann precis äta morgonmål innan det  
kom en ny sluss. Gunnar, Marianne och  
antingen Anita eller Stina stannar om-  
bord vid slussningen, medan jag och  
den andra tjejen hoppar i land och gör  
fast linorna. Man får klättra på en stege  
på slussporten för vi slussar uppåt. Så  
stänger vi ena porten, det orkar Anita  
och Stina. Den andra porten sköter sluss-  
vakten. Så öppnar jag luckorna och vatt-  
net virvlar ner, så att de som är ombord  
har all möda i världen att både hala  
hem på linorna och hålla ifrån. Så öpp-  
nar vi porten och far vidare. Efter 4  
slussar kom vi ut på floden Aude som  
skulle vara den kritiska punkten. Vin-  
tern har varit så torr och det har inte  
regnat så mycket sedan heller, så det är  
dåligt med vatten. Det visade sig vara  
svårt. Vid sista slussen fanns det en karta  
på passagen men den tolkade vi fel, vi  
trodde att uppåt på kartan var norr, men  
det var det inte. Vi gick på en bank men  
kom ganska lätt av. Så gick vi på igen  
och satt fast. Då hoppade Anita, Gun-  
nar och jag i det chokladfärgade vatt-  
net och lyckades till slut puffa, skjuta,  
lyfta och dra loss Galatea. När vi nu  
ändå var i vattnet fortsatte vi att simma  
och dra båten vidare i djupfåran, som  
gick i en väldig sväng bort från målet.  
Vi bestämde att Gunnar skulle simma  
till målet och därifrån komma oss till  
mötes längs bankkanten. På vägen vi-  
sade det sig att vattnet bara gick till  
hans anklar. Men han fann djupfåran  
igen och så vandrade han utefter djup-  
kurvan tills vi möttes. Då kunde vi alla  
klättra ombord och starta motorn. Just  
när vi var uppe kom ett par gående ut-  
efter kanalen. Hade de kommit ett par

minuter tidigare hade de fått sig ett gott  
skratt åt oss där vi simmade med båten  
på släp.

När vi kom fram till nästa sluss hade  
slussvakten lunchpaus och då tog vi det  
med, champinjoner igen. Härligt! Vi låg  
i skuggan under en liten stenbro och  
hade det skönt. Så kunde vi fortsätta  
de sista slussarna fram till det egent-  
liga Canal du Midi. När vi väl var ute  
på huvudkanalen fanns en liten hamn  
där vi gick in. I en av slussarna hade en  
man på cykel kommit och frågat om vi  
talade engelska. Han ville veta hur djup-  
gående vi var som kunde gå denna väg.  
Han undrade om han möjligen skulle  
kunna göra detsamma. Vi talade om hur  
vi burit oss åt, men att det troligen skulle  
gå lättare om vi gjorde om det. Han ska-  
kade på huvudet och sa "not my age"  
han skulle ta huvudkanalen. Vi läng-  
tade efter en dusch och fick flera. Vi  
fyllde också sittbrunnen till hälften och  
där la sig flickorna och plaskade som  
sardiner i olja ungefär!

Kanalfärden fortsatte förbi den  
gamla staden Carcassonne, som var ett  
Visby i kvadrat, och Toulouse, men där  
hade slussandet vänt och vi gick nu  
neråt. Efter att ha klarat av 151 slussar  
tog kanalen slut och övergick i floden  
Gironde vilken vi i medström forsade  
fram på till Bourdeaux dit vi kom strax  
före midnatt den 5/8. Vi åt ost innan vi  
sommade och sov till 8.30. Marianne och  
Gunnar jobbade med förberedelser för  
att resa masten medan Mait tvättade  
kläder. Vi fick hjälp av några engels-  
män att resa masten. Klockan 16 star-  
tade vi igen och kom ut i det  
chokladliknande vattnet. Svag mot-  
ström först, men så småningom vände  
strömmen och nu är vinden mot och

strömmen med och sjön ytterst orolig. ”Bojarna simmar in till Bourdeaux med en djävla fart” säger Marianne som styr just nu.

-----

Efter att ha lämnat Bourdeaux ankrade vi och sov några timmar natten mellan 6-7 aug i floden Gironde och vid 4-tiden på morgonen seglade vi vidare, nu var det medström igen. Vi gick för motor och seglade alltefter vindstyrkan växlade. Vi gick in till den tjusiga lilla staden La Rochelle. Typisk turiststad. Vi la oss vid flytbryggan i hamnen. Nivåskillnaden mellan hög- och lågvatten var 4 m. Utefter kajen fanns massvis med allehanda nipper- och tavelstånd. Tur med vädret, det var molnigt nästan hela dagen, vilket gjorde det lite behagligare.

På måndagen den 9/8 efter lunch måste vi i väg. Sedan dess har vi skvalpat ute på Biscaya-havet, dålig vind utan sikte av land, men desto fler hajar. Det vimlar av haj, de är små c:a 1.25 cm långa och 25 cm breda över huvudet skulle jag tro. Vi har varit alldeles nära och sett dem alldeles tydligt. I natt var vi utanför Belle Ile och kunde pejla vårt läge med hjälp av fyrarna. Annars radiopejlar Gunnar flitigt och tar solobservationer. Vi sover, läser, spelar kort och andra spel, äter gott och har trevligt medan vi skvalpar.

Hela dagen den 11/8 seglade vi utan sikte av land, men vi såg massvis med fiskebåtar och måsar. Tidigare har vi bara set enstaka måsar men nu var det alldeles prickigt av dem. En gång räknade jag till 28 fiskebåtar inom synhåll, de brukar inte heller uppträda i stim. Vi bestämde oss att gå in och lägga oss på svaj utanför Audiennes hamn och sova en stud under natten. Strax för 02

på torsdagsmorgonen kom vi dit. Hamnen torrläggs vid lågvatten så därför ligger man på svaj utanför.

Vi sov till 07.30, hörde vädret, åt och seglade i väg mot sundet Raz de Sein för att vara där lagom till strömmen skulle vända med. Här åste man passa tidvattnet eftersom strömmen i sundet kan bli mycket stark. Det gick enkelt som en barnlek att kryssa igenom trots att vi var lite tidiga. Kusten var klippig och vild. Sen fortsatte vi norrut mot Chanal de Tour. Det sundet gick vi igenom kl 16 och det var heller inte svårt trots kryss. Motvind och medström gjorde att vågsystemet blev lite underligt. Gunnar hade gruvat sig för passagen men han blev glatt överraskad. Vinden dog ut när strömmen vände emot på andra sidan sundet, så vi satte motor. Det var kallt och otäckt i den kalla natten. Vi hade inga filter ombord så vi bäddade med handdukar och tröjor som ett lapptäcke men frös ändå. Vid 23-tiden kom Gunnar ut, motorn lät så konstigt. Det visade sig att propellerlagret var helt utnött, så motorn var helt obrukbar. Vi fick sätta segel i stället och sakta skvalpa mot den fyr jag styrt på. Sikten var dålig men plötsligt såg vi både fyren och en rad otäcka klippor - liksom tänder - med brytande sjö runt omkring i lä. Vi slog mot fyren och snart såg vi inte klipporna mer. Däremot dök två segelbåtar upp och försvann som spökfigurer på 50 m avstånd.

Jag gick in och la mig kl 24 och sov till 03. Då hade Gunnar och Marianne skvalpat fram och tillbaka mellan den första fyren och fyren på ön Ushant eller Ile d'Oussant. När jag kom upp fick jag reda på att när jag hade fyren på land i 203 grader måste jag slå utåt.

Det gjorde jag och sen kunde jag pejla en massa fyrar och lysbojar, kurserna dit skrev jag upp i vår skraplogg. När det blev ljust kunde jag pricka in på sjökortet en så kallad fix, där jag med säkerhet befunnit mig. Vi är på väg mot England och har ej trampat land sedan i måndags och i dag är det fredag. Vi hade tänkt gå in och handla i någon fransk hamn innan överfarten, men med en obrukbar motor har vi inte kunnat det, så vi fick fortsätta trots knappa förråd. Det värsta är att toapappret snart är slut.

Till lunch, som vi just avnjutit fick vi ris med champinjonsås blandad med brun groundsås, Marianne åt tomatmassa till och Stina värmda makaroner. Alla var nöjda och blev mätta. Nu har Stina vakt och sitter och spelar kort med Marianne. Anita ligger i sittbrunnen och försöker sova. Det är svag sol och mycket svag bris, som skvalpar oss framåt, just nu i riktning mot England. Till middag åt vi ravioli.

På lördagen 14/8 fick vi en ganska frisk vind så vi kunde segla i stället för att skvalpa. Det blev t o m nödvändigt med 4 rull och hårdvindsgenua. Till morgonmål åt vi stekta smörgåsar och sen hoppade vi över lunch, utan någon klagan. Gunnar gjorde en rad radiopejlingar och solobservationer. Resultatet gjorde att han trodde han räknat fel, för vi skulle enligt observationerna vara mer västerut än vad vi trodde. Det var disigt men på eftermiddagen såg vi land först svagt och sen dök Eddison Lighthouse upp så obsen visade sig vara rätt. Vi hade drivit mer än vad vi hade kunnat drömma om.

Efter överenskommelse med hamnkaptenen i Poole skulle vi ringa och med-

delas när vi beräknade komma fram. Vi skulle också förvarna en Mr Farrel som skulle hjälpa oss till rätta. Eftersom vi aldrig kom till någon mer hamn efter La Rochelle, som vi planerat, hade vi inte kunnat ringa till dem. Därför prejade vi en segelbåt utanför Plymouth och bad skepparen ringa åt oss eftersom vi inte kunde ta oss i hamn utan motor. Vi gav honom en lapp med namnen och ett meddelande och skepparen lovade framföra budskapet. Han gjorde det också. Så fortsatte vi österut för lätt vind.

Söndag 15/8 kom vi ända till Portland Bill efter ett långt slag först söder och sen norrut. Vid 03-tiden på måndag morgonen var vi utanför den bukt där Poole ligger. Där vände strömmen och gick mot så vi förlorade på slagen. Därför ankrade vi och efter mycket knytande låg båten något så när både för ström och vind.

Vi sov till 8 då vi seglade vidare och kom in till floden kl 10.30. Det var fullt av jolleseglare ute och inloppet till floden vimlade av färgglada segel. Vi hittade inte Pool Bridge utan seglade för långt, fick vända och kryssa tillbaka till vi kom rätt. Vi fick vänta ganska länge på broöppning och hann både gå till posten, ringa och omboka våra biljetter till hemresan. På grund av stiltjen i kanalen var vi så försenade att vi knappt skulle kunna hinna till M/S Saga som skulle gå i övermorgon.

Den 16/8 la vi Galatea i Pooles hamn. De närmaste dagarna tömde och tvättade ur henne. Båtsakerna fick vi lägga upp för vintern hos några vänner. Nästa sommar fortsätter vi seglatsen





# Nybörjartips

Erfarenheter från min första segling med Vigg 1128

Det var en lördagsafton i slutet av maj –97. Jag skulle segla hem min nyinköpta Vigg från Gålö till Åkersberga. Glad i hågen gav jag mig av, avvinkad av de gamla ägarna. Det var 28 år sedan jag senast seglade men jag litade på gamla meriter som sjöscout. Det var en måttlig nordlig vind. Jag fick kryss förbi Dalarö. Det började skymma och jag letade efter en plats att ankra på. Fick syn på en fin vik vid Kymmendö. Den visade sig vara ganska grund så jag fick ankra en bit från land. Lade mig att sova och fantiserade om hemsöborna.

Söndagsmorgon. Efter en lugn natt startade jag tidigt med förhoppning om att hinna hem till kvällen. Solen sken och det var frisk nordlig vind. Jag fick kryss över Jungfrufjärden och Nämdöfjärden. Nästan inga andra båtar i sikte. Det gick bra men var tidvis ganska slitigt då jag var ensam och vinden friskade i. Plötsligt hördes ett smatter och en smäll. Vad hände?

Fockskotet hade lossnat från skothornet. Jag gick upp i vinden och gick fram på däck för att sätta fast skotet igen. En ganska riskabel manöver då det var frisk vind och jag var ensam.

Tips1: Använd inte dubbelt halvslag om egen part för att göra fast fockskoten.

Därefter har jag alltid gjort en ögla med hjälp av en pålstek för att göra fast skoten och det har hållit stenhårt.

Tips 2: Använd livlina om du seglar ensam och det är blåsig.

Jag fortsatte segla. Slog. Ett nytt smatter och fladder. Vad hände? Fockskotet hade lossnat och rappat ur skotblocket Jag hade glömt att göra en dubbelåtta i änden på skotet.

Tips 3: Gör alltid en dubbelåtta (överhandsknop) i skotändarna.

Det blev eftermiddag. Jag började bli hungrig. Var framme vid Stavsns. Bra, där fanns en korvkiosk.

Hur skulle jag göra för att lägga till ensam? Smög närmare bryggorna. Jag satte igång motorn. Skulle jag ta ner seglen och försöka? Såg folk röra sig vid bryggan. Det verkade svårt. Risk att göra bort sig.

Jag fortsatte i stället. Strax fick jag syn på en trevlig liten ö. Den passa bra att lägga till vid. Sagt och gjort. Tog ner seglen satte i gång

motorn och närmade mig sakta den klippiga stranden. Började ta fram ankaret. Då hördes plötsligt ett högt brummande bakom ön. En snabbgående Vaxholmsbåt dök fram i full fart. Svallvågorna kom farande och båten lyftes upp och riskerade att slås mot klipporna. Risk att slå sönder båten. Jag fortsatte segla i stället.

Tips 4: Kolla att det inte finns risk för svallvågor innan du lägger till.

Jag proppade i mig ett paket färdiga köttbullar och tog en öl. Det var frisk vind över Kanholmsfjärden. Hur skulle jag hitta rätt bland alla öarna föröver? Jag seglade på känn och lyckades träffa rätt och seglade in mellan Arbodaön och Ytterö.

Tips 5: Lär dig grundläggande navigation eller ha med en GPS. Under fortsatta seglingar har jag alltid haft med mig en gammal hederlig orienteringskompass och tagit ut kompassriktningen före överfart av större fjärdar. Har ännu inte haft tid att gå en skärgårdsskepparkurs.

Det började lida mot kvällen. Jag insåg att jag inte skulle hinna hem före skymningen Letade efter en plats att övernatta på. Orienterade mig fram till fladen mellan Hjälmo Västerholme och Gällnö. Fick en fantasisk lugn och fin kväll. Lade mig att lyssna på Smoke Rings med Leif Anderson och somnade nöjd efter dagens strapatser.

Måndag morgon. Strålände sol. Svag nordlig vind. Fick en fin hemfärd med lugn läns och slör.

Var hemma vid fyratiden. Nästa problem. Jag hade inge boj. Traskade iväg och köpte en boj, en bojförankring, ”O-ring” och kätting. Med möda lyckades jag släpa O-ringen över båten och släppte den i sjön. J-vlar! Den kom fel. Försökte dra upp den igen. Omöjligt. Mannen som hade bryggplatsen bredvid kom förbi. Han föreslog att jag skulle försöka med skotvinschen. Jag fäste ett rep i kättingen och började vinscha. Sakta lyftes förankringen ur dyn och jag kunde lägga den på rätt plats.

Tips 6. Skotvinschen kan användas för att hissa upp ett ankare som fastnat i dy.

Resan var slut – båten på plats. Nöjd och trött promenerade jag hem. Jag har därefter gjort många fina färder med min Vigg. Ibland ensam och ibland med mina grabbar och deras kompisar. Farväl för den här gången. Ni får snart höra av mig igen.

Lennart i 1128 Molly

# Klassreglerna

Svenska Seglarförbundet har godkänt de reviderade klassreglerna för Vigg som antogs på vårt årsmöte 1999-11-20. Den fullständiga texten till de nya reglerna finns tillgängliga på vår hemsida. Här följer ett utdrag av de viktigaste punkterna:

Avdelning A – Allmänna regler

Avdelning B – Godkännande av båt

B.1 MÄTBREV

B.1.1 Mätbrev utfärdas inte.

B.2 KONTROLL

B.2.2 JÄMFÖRANDE KONTROLLMÄTNING

Följande procedur får användas om de här klassreglerna inte anger något annat för den del som ska kontrolleras:

Minst två referensbåtar ska tas ut genom lottning. Delen mäts på den båt som ska kontrolleras och referensbåtarna med identiska mätmetoder.

Avdelning C – Villkor vid tävling

C.2.2 TRIMNING

Anordning, t.ex. akterstagssträckare eller inre förstag, som kan ändra mastens form, böjning eller förstagets spänning, får användas

C.3 SEGEL

C.3.1 IGENKÄNNINGSTECKEN

Storsegel ska under kappsegling, på båda sidor vara märkt med klassmärke (Viggensymbolen, Albin-Vigg ska ha en röd ”Albinstjärna” ovanför märket) och segelnummer. Minimihöjd på siffrorna 300 mm.

C.3.2 RULLGENUA

Rullgenua är tillåten. Förstagsprofil är tillåten i samband med rullgenua.

C.3.3 FAMILJESPINNAKER

C.3.3.1 Familjespinnaker är tillåten. Om familjespinnaker finns ombord får inte spinnaker finnas.

C.3.3.2 Familjespinnaker får inte föras med spinnakerbom.

C.4 UTRUSTNING

C.4.1 OBLIGATORISK

(a) Ankare, minst 5 kg

(b) Ankarlina

(c) 2 bogserlinor/förtöjningstamper

(d) Flytplagg till varje besättningsmedlem

C.4.2 VALFRI

(a) Utombordsmotor

(b) Inombordsmotor

(c) Mantåg

(d) Akterpulpit

(e) Pentry med köksutrustning

(f) Bord

(g)	Dynor		
(h)	Spinnakerstrumpa		
C.6	KLASSBEKRÄFTELSE		
C.6.1	I kappsegling deltagande Viggenbåt, ska på begäran kunna lämna en skriftlig klassbekräftelse, undertecknad av ägaren, vilken intygar att båten helt överensstämmer med klassreglerna, och att inga ändringar skett i strid mot dessa.		
	(Formulär för ägarens klassbekräftelse: Härmed bekräftar jag att Karlskrona-Viggen/Albin-Viggen nr ..... ej ändrats, vare sig i fråga om skrov, inredning, rigg eller fått sin segelutrustning ändrad eller kompletterad på sätt som strider mot bestämmelserna i de klassregler för Viggen, som antagits på Viggenklubbens årsmöte 1999-11-20. Även i övrigt uppfyller båten reglerna. Ort och datum Ägarens underskrift)		
Avdelning D – Skrov med däck och inredning			
D.1.1	TILLVERKARE		
	Viggen ska vara tillverkad i glasfiberarmerad polyester av Karlskrona varvet AB eller Albin Marin AB. Registrerings skylt av metall ska finnas, varaktigt fäst i skrovet med instansad uppgift om båttyp, tillverkare och serienummer.		
D.4.2	INVÄNDIG MASTSTÖTTNING		
	Inre maststötta får finnas.		
Avdelning E – Rigg			
E.1	MAST		
E.1.3	DIMENSIONER	minimum	maximum
	Mätbandsbredd	20 mm	
	Avstånd mellan mastmätband		6860 mm
	Överkant nedre mastmätband, höjd över språnglinjen, K-vigg	800 mm	1000 mm
	Överkant nedre mastmätband, höjd över språnglinjen, A-vigg	1100 mm	1300 mm
E.2	BOM		
E.2.3	DIMENSIONER	minimum	maximum
	Mätbandsbredd	20 mm	
	Mätbandsavstånd K-vigg		2700 mm
	Mätbandsavstånd A-vigg		2640 mm
E.3	SPINNAKERBOM		
E.3.2	DIMENSIONER		maximum
	Spinnakerbomslängd		2940 mm

#### Avdelning F – Segel

F.3	STORSEGEL		
F.3.2	UPPBYGGNAD		
	Materialet är fritt		
	Seglet får ha högst fyra lattor, vilka delar akterliket i fem ungefär lika delar.		
F.3.3	DIMENSIONER		
	KARLSKRONAVIGGEN		maximum
	Halvbredd ....		1860 mm
	Trekvartsbredd		1135 mm
	Fallhornsskädda, bredd		152 mm
	Lattfickelängd		fritt
	Lattfickebredd		fritt
F.3.4	DIMENSIONER		
	ALBINVIGGEN		maximum
	Halvbredd		1690 mm
	Trekvartsbredd		1010 mm
	Fallhornsskädda, bredd		152 mm
	Lattfickelängd		fritt
	Lattfickebredd		fritt
F.4	FÖRSEGEL		
F.4.1	UPPBYGGNAD		
(a)	Materialet är fritt		
(b)	Seglet får ha högst 3 lattor.		
F.4.2	DIMENSIONER		
	Förlikspendikel		maximum
	Förlikslängd, K-vigg		4410 mm
	Förlikslängd, A-vigg		8100 mm
	Lattfickelängd		8300 mm
	Lattfickebredd		fritt
F.5	SPINNAKER		
F.5.1	UPPBYGGNAD		
(a)	Materialet är fritt		
F.5.2	DIMENSIONER		maximum
	Stående liks längd		8390 mm
	Halvbredd		5290 mm
F.6	FAMILJESPINNAKER		
F.6.1	UPPBYGGNAD		
(b)	Materialet är fritt		
F.6.2	DIMENSIONER		
	Förlikslängd + akterlikslängd / 2		maximum
	Halvbredd		8390 mm
	Underlikslängd		5290 mm

## POSTTIDNING

# B

Avsändare:  
**VIGGENKLUBBEN**  
c/o Jan-Olof Björk, Utgårdsvägen 3  
191 44 Sollentuna

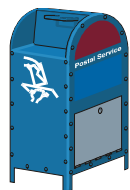
## **BEGRÄNSAD EFTERSÄNDNING**

Vid definitiv eftersändning återsänds  
försändelsen med nya adressen på  
baksidan (ej adressidan)

### Fortsättning från sidan 3

inga stora ändringar men jag tror att de tillgodoser många önskemål. I den mån måttuppgifterna blivit ändrade överensstämmer de med beslut tagna 1993 och 1994. Viggens LYS-tal påverkas inte. Några uppgifter som inte längre behövs har tagits bort. En grundläggande förutsättning har varit att de nya reglerna inte skall straffa ut en levererad standardbåt som aldrig ändrats.

*Gunnar, gti@abc.se*



**Välkommen  
med ditt material till  
Viggen Bladet  
på e-postadressen**

***vebe@telia.com***

**ViggenBladet**

**MANUS-STOPP !!!**

ViggenBladet 3  
23 februari

ViggenBladet 4  
22 mars