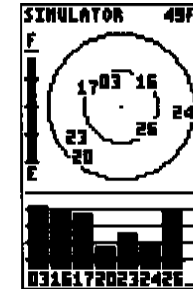
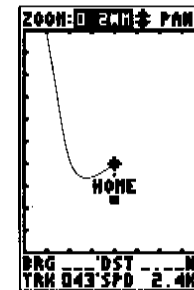


ViggenBladet



90 345 N 015 03
 TRACK SPEED
 000° 0.0%
 POSITION
 N 30°53.547'
 W094°40.477'
 ALTITUDE
 1237% ± 74%
 TIME
 10:42:00



BRG DST
 170° 0.00M
 170° 15.9%
 TRN SPD
 MOB
 0.25 0.25
 ETE UNG
 00:19 15.9%

MENU
 CHANGE DATA
 WAYPOINT LIST
 WAYPOINT
 ROUTES
 DIS AND SUN CALC
 MESSAGES
 OPERATION SETUP
 NAVIGATION SETUP
 TRACK LOG SETUP
 MAP SETUP
 I/O SETUP

NEAREST HPTS

WAYPNT	BRG	DIS
DOCK	217°	0.00
FUEL	159°	5.90
DIVE	259°	13.0
MAP	303°	18.0
FISH	279°	23.0
-----	-----	-----
-----	-----	-----
-----	-----	-----

WAYPOINT LIST
 243 EMPTY 7 USED
 DIVE
 DOCK
 FISH
 FUEL
 GARMIN
 HOME
 MAP

 DELETE ALL HPTS

WAYPOINT
 NAME: DIVE
 N 25°00.999'
 W077°35.607'
 CONCH SHELLS
 REF: -----
 BEARING DISTANCE
 303° 4730M
 RENAME?
 DELETE?

GPS – nu ännu bättre!
 Läs mer på sidorna 5-13

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 e-post: jan.haggkvist@swipnet.se	08-510 230 96

KLASSNÄMND

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

TEKNISK

KOMMITTÉ

Samman kallande:	Harald Akselsson, adress, se nedan	08-590 802 98
Motor	Bill Thompson	08-511 737 34
Elteknik	Ingemar Lindgren	08-758 31 99
Segel & Rigg	Harald Akselsson	08-590 802 98
Ritningar, Förtöjning, Pallning	Lars Sennerholm	08-715 48 03
Elektronik	Jan-Olof Björk	08-92 97 32
Skrov	Göran Lilja	08-85 15 33

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

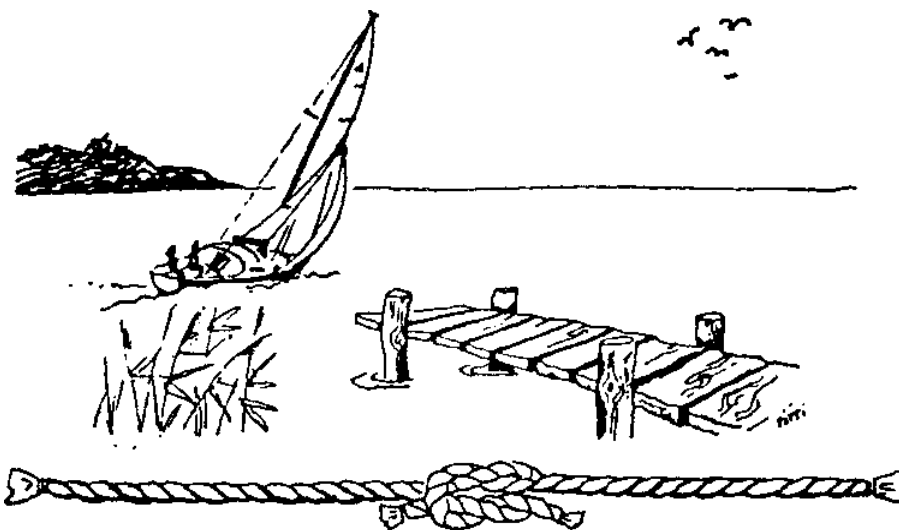
Suppleanter
Freddy Geuken, Svante Axelsson
C-O Carlsson, Lars Berg

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

Nu har väl de flesta sjösatt och den första segelturen står för dörren. Men innan dess skall båten fyllas med segel och all annan utrustning. Det är då man upptäcker allt som man borde ha förberett och gjort under vintern.

Kampanjen att värva nya medlemmar till Viggenklubben är i full gång. Om du säljer din Vigg glöm inte att informera den nye ägaren om Viggenklubben och fördelarna att vara med.

Tyvär har jag bara fått in två anmälningar till eskadern, båda gällde vecka 29 i Stockholms skärgård. Den ena tänkte komma från Motala i Vättern. Jag tycker det vore synd för hans skull om vi inte kunde bli lite fler. Tre båtar är i minsta laget för en eskader. Därför ger jag hugade eskaderseglare ytterligare respittid att anmäla sig. Anmäl er snarast och senast den 8 juni.

Gunnar, gti@abc.se

SKEPP O'HOJ!

Även Jänta har kommit i sjön trots att vårutrustningen sista aktiviteter måste varvas med jakt på försenat material för att möjliggöra färdigställandet av det nummer av ViggenBladet du just satt dig tillrätta för att läsa.

Premiärturen de fem sjömilerna från varvet uppe i Fyrisån ner till hamnen i Ekoln (Mälarens nordligaste fjärd) företogs dock i det bästa tänkbara vårväder – strålande sol och sommartemperatur – och med sedvanlig champagne- och kycklinglunch tillsammans med inbjudna medresenärer.

Fortfarande är nyfikenheten på vad som sker i regionerna runt om i landet stor; ni som är regionombud (eller andra), hör av er och berätta!

Till sist: Bry dig inte om att leta efter "Fgur 2" i artikeln om GPS-navigering – den finns inte.

Vi ses i sommar!

Alf i 1277 Jänta

CLUB SHOP



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

Enklast är om du sätter in beloppet för önskade varor på

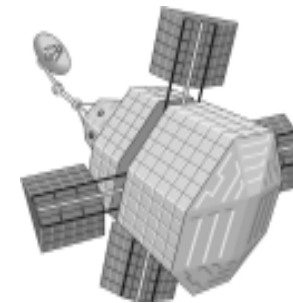
VIGGENKLUBBENS POSTGIROKONTO 40 73 05 – 2

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.

GPS- NAVIGATION 2



Detta är den andra artikeln med re-dovisning av innehållet i de GPS-träffar som hållits tillsammans med Näsbyvikens båtsällskap.

Initiering

Det första man måste göra med en helt ny GPS är att initiera apparaten innan den kan användas. Det är en process som bara behöver göras en gång. GPS-apparatens radiomottagare måste fånga upp signaler från någon av satelliterna och ladda ner en "almanacka" med data på hur satelliterna rör sig. Sedan försöker apparaten räkna fram sin position. Det kan ta upp till 15 minuter. På nyare apparater kan man påskynda processen genom att som utgångsposition välja land eller närbelägen plats. Studera din manual! När GPS-apparaten väl har etablerat sin position är initieringen klar. När man slår av apparaten så sparar den almanackan och senaste position i minnet. Det gör att det går mycket fortare nästa gång apparaten slås på.

GPS-apparatens display

När jag slår på min GPS-apparat visas en välkomstsida och sedan en bild som visar hur apparaten söker efter de satelliter som befinner sig över horisonten på den plats jag befinner mig. När tillräckligt många har hittats, vilket brukar ta någon minut, kan positionen beräknas och displayen skiftar till att visa positionssidan. Fr o m nu fungerar ap-

paraten normalt och kommer att ständigt beräkna aktuell ny position. Siffervärdena för latitud och longitud uppdateras hela tiden. Genom att jämföra med tidigare positioner beräknas kurs och fart som också visas på displayen.

Positionssidan visar också tiden. GPSen ger dig på köpet en mycket exakt klocka som alltid visar rätt tid. Om du tycker att klockan visar fel på hela timmar beror det på att apparaten internt arbetar i UTC, Universal Time Coordinated som ersatt gamla GMT. Ställ in offset på +02:00 (Operation Setup i Garmin), så kommer GPSen att visa korrekt svensk sommartid.

Med en tryckning på knappen "PAGE" kan jag växla till en kartsida som visar aktuell positionen samt ett "spår" av tidigare positioner. Det ger en bra visuell bild av hur vi rört oss. Denna "kartbild" visar på de mindre apparaterna ingen riktig karta, dock visas inlagda waypoints. Skalan på kartbilden och därmed storleken av det område som visas på displayen kan ändras stegvis. Större skala ger ett mindre område men med tydligare detaljer. Det går också att flytta bilden i sidled. Studera instruktionsboken hur man gör.

En ny knapptryckning skiftar till navigationsidan som visar hur jag bör styra för att gå mot en vald waypoint.

Nästa knapptryckning visar menysidan därefter kommer satellitsidan tillbaka. Genom menysystemet kan man nå ytterligare sidor med olika specialfunktioner och inställningar.

Figur 1 på motstående sida visar exempel på olika sidor som kan visas på displayen. Exempelen är hämtade från manualen till min Garmin45, inköpt 1996. Denna modell är nu utgången och har ersatts av andra modeller med snarlika sidor. Andra fabriker kan ha sidor med motsvarande information i annan utformning.

Kartdatum

Att GPSen visar aktuell position med mycket stor noggrannhet är inte till mycket hjälp om man inte kan hänföra denna position till en punkt på kartan eller sjökortet. Alla som gått en kurs i navigation har fått lära sig att ta ut latitud och longitud för en punkt på sjökortet liksom att plotta en position vars latitud och longitud angivits i grader och minuter med decimaler. Då verkar det enkelt att på kortet lägga in den punkt som motsvarar de siffrvärden på latitud och longitud som man läser av på GPS-displayen.

Men det gäller att se upp! Det är här som det mycket viktiga begreppet kartdatum kommer in.

När man började använda GPS och kunde mäta sin position med en noggrannhet som tidigare inte varit möjlig, upptäckte man systematiska avvikelser mellan positionen angiven i sjökortets gradnät och den position som GPS-apparaten visade. GPS gör internt sina beräkningar i ett koordinatsystem som är definierat i internationell standard och har fått beteckningen **WGS 84**, det står för "World Geodetic System 1984". När man trycker nya sjökort har man an-

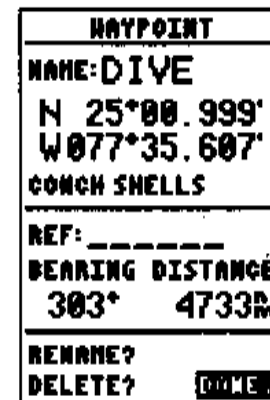
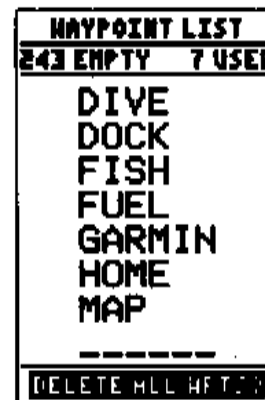
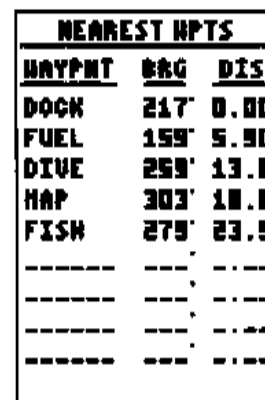
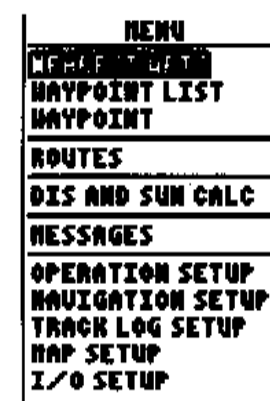
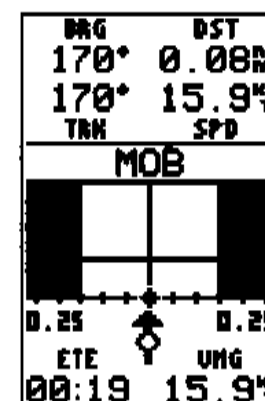
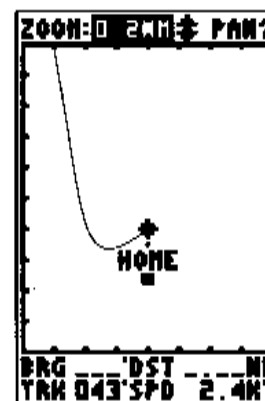
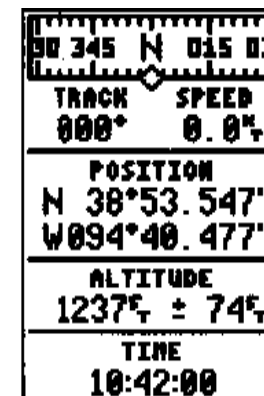
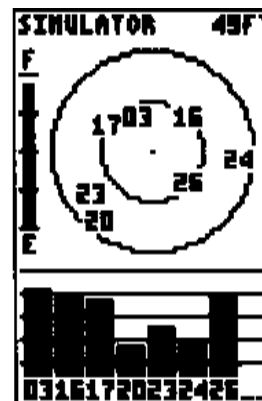
passat sig till denna standard och gradnätet ligger rätt. Kartdatum för dessa sjökort är WGS84 och de har en tydlig påtryckning i marginalen. När du köper nya sjökort, svenska eller utländska, bör du se till att de har kartdatum WGS84.

"Måste jag byta ut alla mina äldre sjökort och ersätta dem med nya som har WGS84 som kartdatum?", frågar sig många. "Är mina gamla sjökort värdeflösa?" Svaret är: "Nej, du kan mycket väl använda äldre sjökort tillsammans med GPS, men du måste ställa in GPS-apparaten så att den använder samma kartdatum som dina sjökort." Äldre svenska sjökort använder ett kartdatum som betecknas **RT 90**, även om detta inte står angivet på kortet. Om du jämför ett äldre sjökort med ett nytt över samma område och studerar punkter där en meridian korsar en latitudparallell ser du att punkterna på ett sjökort med kartdatum WGS84 ligger ca 200 m ONO om motsvarande punkter på ett äldre kort med kartdatum RT90. Om du använder äldre svenska sjökort skall du alltså ställa in kartdatum RT90 i din GPS. Studera manualen hur du skall göra för att ställa in kartdatum. På en Garmin görs det vanligen i "Navigation Setup"

Gör gärna följande experiment: Med GPS inställd på kartdatum WGS84 lägger du in en waypoint N 59° 24.000' E 018° 08.000' valfritt namn och sparar den. Ändra sedan kartdatum till RT90 och bläddra i menyerna så att samma waypoint visas. Min Garmin45 visar då positionen som N 59° 24.027' E 018° 08.200'.

Användning av waypoints

Att för hand notera positionen från GPSen och föra in den i sjökortet är en



Figur 1

ganska tidsödande procedur. Lär dig därför att använda waypoints. Waypoints blir en naturlig länk mellan GPSen och sjökortet när man saknar utrustning för automatiskt plottning av aktuell position på ett elektroniskt sjökort. I GPS-apparatens minne kan man lagra ett stort antal waypoints. När man seglar kan man sedan på GPSen se hur man ligger i förhållande till närbelägna waypoints, antingen kartsidan eller sidan som visar "Nearest Waypoints". Om motsvarande punkter lagts in på sjökortet är det ganska lätt att se var man är med behövlig noggrannhet.

De flesta GPS-apparater för båtbruk har en sk "man över bord"-funktion. Tanken är att om någon faller över bord så skall man snabbt och enkelt kunna notera positionen och sedan navigera tillbaka och plocka upp den som ramlat i. Om jag på min Garmin snabbt trycker två gånger på knappen "GOTO" så skapas en waypoint med namnet MOB (Man Over Board) och jag får upp MOB navigationssida. Ett tryckt på "ENTER" ger mig sedan hur jag skall styra för att komma tillbaka till denna punkt.

En Waypoint kan läggas in i GPSens minne på två principiellt olika sätt. Det ena sättet är att låta GPSen notera aktuell position som en ny waypoint. Det sker när jag trycker "MARK" på min Garmin. Jag får då en waypoint med ett nummer som namn. Man kan ändra till ett valfritt namn på högst 6 tecken. Waypoints i GPSens minne måste alla ha olika namn. Man kan ha stor nytta av sådana waypoints som GPS själv noterar positionen för. Det kan vara en plats t ex inloppet till en hamn man vill lätt hitta tillbaka till. Det kan vara en naturlig punkt i seglingen och man vill

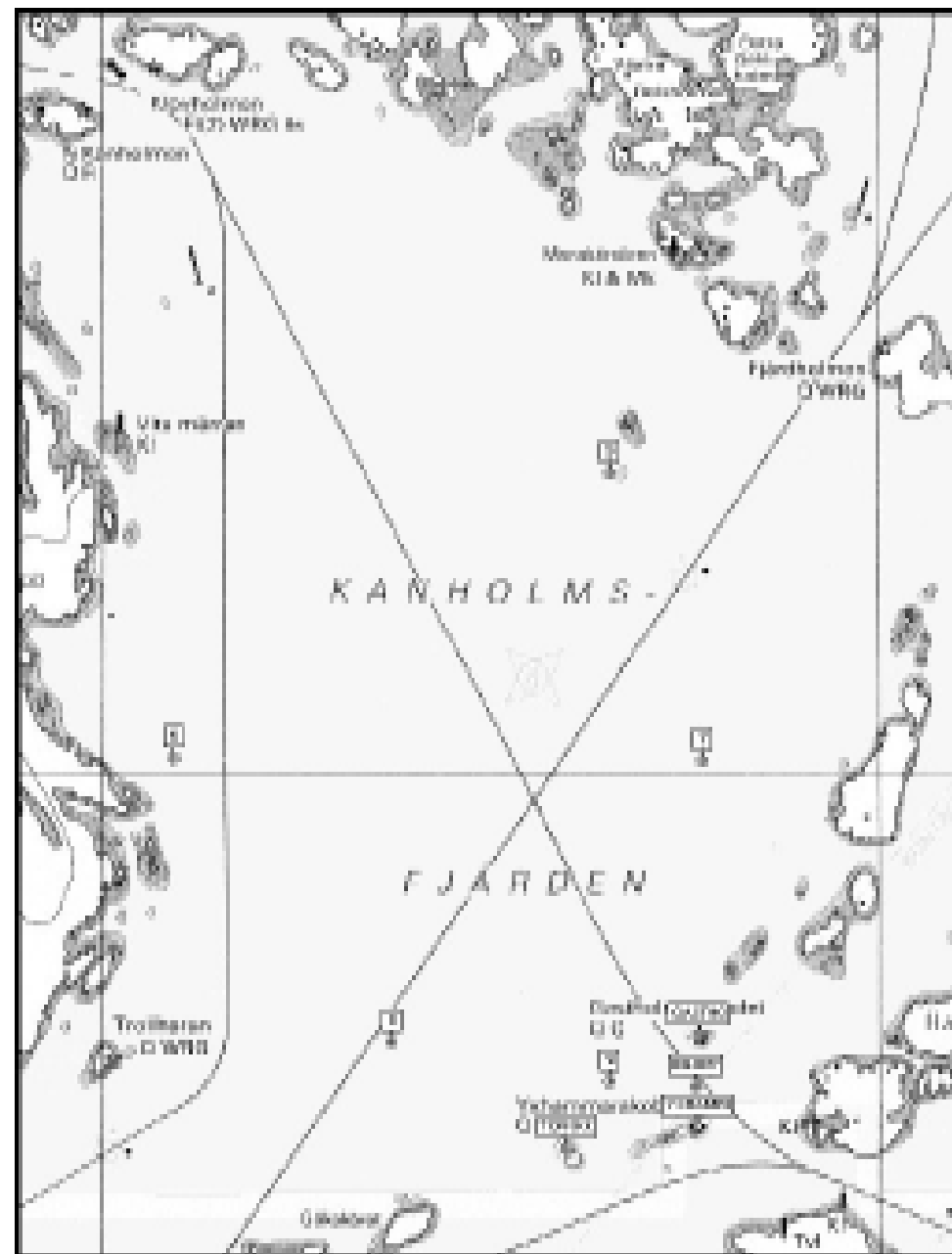
under fortsatta seglingen kunna se hur långt man seglat från den punkten. Det kan vara väg man seglar i dagsljus som man vid ett senare tillfälle vill kunna gå i mörker. När GPSen själv noterar positionen behöver man inte bekymra sig om kartdatum, det blir viktigt först när positionen skall föras över till sjökortet.

Det andra sättet är att lägga in punkter vars latitud och longitud man tagit ut från sjökortet eller hämtat från annan källa. Man skapar en ny waypoint och ändrar sedan positionen och namnet till det som önskas. Om den nya waypointen ligger nära aktuell position behöver man inte ändra så mycket. När man själv matar in positionen gäller det att ha ställt in rätt kartdatum.

Under en av GPS-träffarna i Näsbyviken genomfördes en övningsuppgift där deltagarna fick var sin liten sjökortskopia med kartdatum RT90. De fick fritt använda sin fantasi att lägga in punkter på kortet, namnge dessa och ta ut latitud och longitud och sedan mata in dessa waypoints i egen eller lånad GPS-apparat. Här gällde det verkligen att vara noggrann. Vid efterkontroll med dator visade det sig att punkterna i flera fall hamnat fel. Ett vanligt fel var att man missat på en hel minut när man tog ut positionen på sjökortet. Det gjorde att punkten i några fall hamnade på land vilket inte varit avsikten.

Det är enkelt att ta fram avstånd och bäring till en waypoint som är lagrad i GPSen.

Man kan lägga en waypoint dit man vill gå och sedan använda GOTO-funktionen för att navigera fram till den. Navigationssidan visar bäring och avstånd till målet, den kurs man just styr och farten. GPSen beräknar och visar



Sjöfartsverkets publiceringstillstånd nr 0009150

Figur 3

också den tid det tar att komma fram dit man inte vill gå, t ex ett farligt grund mitt ute på en fjärd.

Man kan också lägga en waypoint

Rutter

Av waypoints som man lagt in eller låtit GPSen notera under färden kan man skapa en rutt ("route") och lagra den i GPSens minne. Man kan där ett antal olika rutter lagrade. Vill man sedan följa en viss rutt gör man den "aktiv". Att följa en rutt innebär att man går från en waypoint i rутten till nästa waypoint, som då blir "aktiv". När man kommer fram till den waypoint som är "aktiv" får man ett meddelande att man närmar sig ("approaching"). Då görs automatiskt nästa waypoint i rутten "ak-

tiv" och man får en ny kurs att styra. Det går att vända riktningen på en rutt så att man kör den baklänges. Det kan vara bra om man hamnar i en situation t ex dimma och vill leta sig vägen tillbaka. Många GPS-apparater har en funktion där man får en sk track log av aktuella positioner sparade med ett inställbart tidsintervall. Många apparater kan från en track log automatiskt skapa en rutt som gör att man kan vända tillbaka i sitt eget spår. Läs manualen för se hur man gör. Det kan vara svårt att följa en rutt med en segelbåt



Figur 4

som kryssar och därför inte kan styra rakt mot den aktiva waypointen. Rutter lämpar sig därför bäst vid motorgång.

Ett praktikfall

Vi tänker oss att vi är på väg i vår Vigg för att segla till Sandhamn. Vi har följt farleden från Saxarfjärden och kommer fram till den öppna Kanholmsfjärden. Raka vägen över blir det en distans av ca 4 NM. Kanholmsfjärden, se figur 3 på föregående uppslag, kantas av stora och små öar och det kan vara knepigt att se mellan vilka öar vi skall in för att fortsätta farleden mot Sandhamn. Vi tar därför GPSen till hjälp. Vi har förberedd oss väl genom att lägga en Waypoint som döpts till INLOPP mitt i inloppet där vi skall in mellan Gastholmsgrundet och Yxhammarskobben. För säkerhets skull har vi lagt in ytterligare tre waypoints, GASTHO, YXHAMM och TORSKK, den sista på Torskkobben, se figur 4 nere till vänster. Om det varit sådan vind att vi kunnat segla rakt mot INLOPP skulle vi gjort GOTO mot INLOPP. På navigationssidan skulle vi då ha fått se en "motorväg" som hade lett oss rakt mot INLOPP.

Men nu är vinden rakt emot varför vi måste kryssa över Kanholmsfjärden. Navigeringen blir lite svårare när vi inte kan följa "motorvägen". Vi kommer att ha nytta av de ytterligare waypoints vi lagt in. Genom menyn väljer vi att visa sidan "Nearest Waypoints". Den visar närmaste Waypoints, bäringen (BRG) och distans (DIS). Om vi befann oss i punkt 5 på Kanholmsfjärden skulle vi på displayen se det som figur 5 visar. Figur 6–9 visar på samma sätt vad vi skulle se om vi befann oss i punkterna 6–9. Observera att ordningen ändras när vi förflyttar oss, närmaste waypointen står alltid överst i listan. När vi kryssar över Kanholmsfjärden kan vi på displayen se hur bäringarna till våra waypoints ändrar sig. Det hjälper att oss att avgöra när vi bör slå. Vi kan också titta på kartsidan. Figur 10 på nästa sida visar hur den ser ut när vi närmar oss INLOPP.

Punkt 5:

NEAREST WPTS

WAYPT	BRG	DIS
GASTHO	171	1.90
INLOPP	172	2.07
YXHAMM	173	2.20
TORSKK	184	2.26

Figur 5

Punkt 6:

NEAREST WPTS

WAYPT	BRG	DIS
TORSKK	135	1.84
GASTHO	118	1.97
INLOPP	123	2.04
YXHAMM	125	2.12

Figur 6

Punkt 7:

NEAREST WPTS

WAYPT	BRG	DIS
GASTHO	181	0.91
INLOPP	181	1.09
YXHAMM	177	1.22
TORSKK	199	1.37

Figur 7

Punkt 8:

NEAREST WPTS

WAYPT	BRG	DIS
TORSKK	122	0.68
INLOPP	99	1.01
GASTHO	89	1.02
YXHAMM	105	1.05

Figur 8

Punkt 9:

NEAREST WPTS

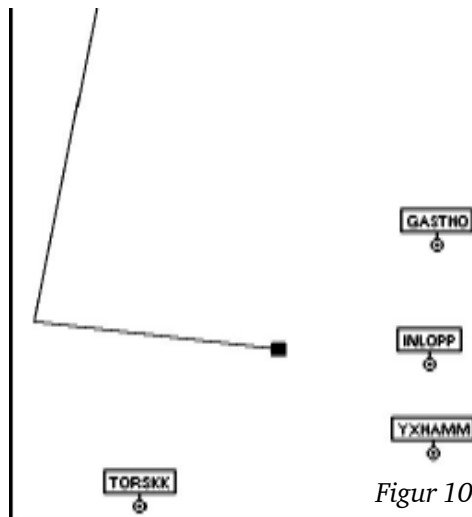
WAYPT	BRG	DIS
TORSKK	212	0.26
INLOPP	93	0.28
YXHAMM	117	0.32
GASTHO	62	0.33

Figur 9

Användning av dator ihop med GPS

För att använda GPSen på det sätt som här beskrivits i den här artikeln behövs ingen dator. Men det praktiska arbetet att lägga in waypoints går mycket snabbare och säkrare med hjälp av en dator som kan kommunicera med GPS-apparaten. I en kommande artikel har jag tänkt berätta mera om detta. Under GPS-träffarna i Näsbyviken demonstrerade vi ett mycket användbart australiensiskt shareware-program, OziExplorer.exe. För att ge dem som önskar möjlighet att redan nu bekanta sig med programmet kommer här adresser:

<http://www.ozieplorer.com> eller <http://www.powerup.com.au/~lornew/ozie.html> Därifrån kan man ladda ner programfilerna. Det kostar 75 USD att få den fulla skarpa versionen. Det finns en begränsad trialversion som är helt gratis. Det går också att köpa programmet från en svensk leverantör,



Figur 10

då kostar det lite mer eftersom moms tillkommer. I gengäld följer en svensk bruksanvisning med. Adressen dit är Clover Technology HB, Gullberg, Ängstorp, 560 76 Vreta Kloster eller på webben: <http://www.clover.se> resp gps@clover.se.

Gunnar Tidner, gti@abc.se

PS.

Den 1 maj i år tog USA bort den störning som hittills begränsat noggrannheten i GPS-systemet, se Jan-Olofs artikel på nästa sida.

Ett litet tillägg vill jag dock göra; tänk på att alla waypoints som din GPS tidigare registrerat är behäftade med ett större fel pga den störning som då fanns.

Det kan vara skäl att nyregistrera sådana punkter när tillfälle ges.

DS

Kan Viggen kapsejsa?

Som du inleder din artikel i Viggenbladet "jodå". En gång i forntiden (SkaW Race 1966) slogs en Karlskrona-Vigg runt av en brottsjö. Våghöjden bedömdes ha varit 4-5 m. Händelsen finns beskriven och analyserad av Per Brohäll i Till Rors. Jag känner till den genom att den var återgiven i Alard Coles bok "Hårt väder till sjöss", Norstedt 1970. Intressant är också det faktum att den gick varvet runt och förlorade riggen men flöt komfortabelt efteråt med ganska litet vatten inombords.

Med vänliga hälsningar

Olof Strandlund, Järfälla

Material till ViggenBladet

e-post

vebe@telia.com

Noggrannheten för GPS drastiskt ökad

Den 1 maj utfärdade president Clinton ett dekret som började (citrat från internet):

THE WHITE HOUSE
Office of the Press Secretary

For Immediate Release May 1,
2000

STATEMENT BY THE PRESIDENT
REGARDING THE UNITED STATES'
DECISION TO STOP DEGRADING
GLOBAL POSITIONING SYSTEM
ACCURACY

Today, I am pleased to announce that the United States will stop the intentional degradation of the Global Positioning System (GPS) signals available to the public beginning at midnight tonight.

We call this degradation feature Selective Availability (SA). This will mean that civilian users of GPS will be able to pinpoint locations up to ten times more accurately than they do now.....

(fortsätter med motivering, slut citat).

Detta betyder att den avsiktliga störningen av GPS-systemet upphört från och med den 2 maj. Detta leder i sin tur till en 5 till 10 gånger bättre noggrannhet i positionsbestämningen.

Som jag nämnde i min artikel om

GPS i VB nummer 4 har noggrannheten i GPS-systemet normalt varit bättre än 50 m under 90 % av tiden, men att den ibland är bättre än 15 m.

Detta beror på att amerikanska försvaret, som är ägare till systemet lagt på en störning, Selective Availability eller SA, för att försvåra för terrorister, fiender mm.

Med hänsyn till det relativt sett fredliga läget i världen beslutade president Clinton år 1996 att SA skulle tas bort senast år 2006. Dessförinnan skulle årliga kontrollstationer upprättas för att se om man kunde ta bort SA tidigare.

Årets kontrollstation ledde till att SA togs bort på rekommendation från Försvars- och Kommunikationsdepartementen samt de centrala under rättelseorganisationerna.

Motiveringen är att det i dag finns så många sätt att förbättra noggrannheten, att det inte är motiverat att ha störningen kvar. Inte minst börjar nu det ryska systemet Glonass byggas ut och EU planerar ett eget europeiskt system. Dessutom kan det ge positiv PR för USA att ställa systemet till hela världens förfogande.

För oss seglare innebär borttagandet av SA att vi får ett system som med vanliga billiga GPS-mottagare ger en noggrannhet som närmar sig vad yrkes-sjöfarten har i dag med sina dyrare differentiella GPS-mottagare.

Jan-Olof Björk i 5837 Yvanna

Viggensemester på Vättern 1999

Ett semesterminne från Björn, Monica och Tobias Axelsson på både gott och ont!

Jag har ju blivit regionombud för Vättern och är på hugget att komma iväg för att värva medlemmar till klubben.

Vi kommer iväg lördagen den 10/7 kl 13.30. Det är klarblå himmel och det blåser inte något alls – suck – vi går för motor mot Hjo och vi är framme ca 19.30. Det är trångt men vi lyckas tränga oss in på en plats mellan två stora motorbåtar.

På morgonen den 11/7 är det samma väder som i går, solen lyser från en klarblå himmel och det blåser inte något alls idag heller.

Vi fortsätter mot norr och hamnar så småningom vi Ombo öar som är det första av skärgården man kommer till i Vättern, även kallat Sängkammarviken. Vi träffar där några som vi träffade året innan, vi dricker kaffe och småpratar lite innan det är dags att gå och koja.

Måndag 12/7. Åter en dag med strå-

lande sol och vår färd fortsätter norrut. Vi hamnar så småningom i Olshammar, det ligger ett pappersbruk några hundra meter där ifrån och Tobias tycker att det luktar som när mamma kokar broccoli (det luktar skit). Det är en väldigt fin hamn och mycket trevliga människor

som har båtar här, bland annat flera stycken nere från södra Vättern. Vi badar flera gånger den dagen, det är 22 grader i vattnet. Man kan även låna cyklar gratis för att ta sig en sväng upp till byn och dess affär.

På kvällen går alla gäst-

båtarnas besättningar till stugan som finns invid hamnen och grillar medhavd korv eller köttbit.

Tisdag 13/7 skiner solen åter från en klarblå himmel. I och med att vi har kommit upp till Olshammar har vi kommit in i Vätterns skärgård som är något alldeles fantastiskt. Vi går för motor mot Askersund, väl framme går vi i land för att tanka och handla lite.

Vi åker vidare för i Askersund var vi förra året och det finns fantastiskt

mycket att utforska i denna delen av sjön, vi åker vidare och hamnar så småningom i Åmmeberg, ett gammalt gruv-samhälle. Vi bestämmer att här stannar vi för dagen. Vi kollar av tempen på badvattnet och blir förvånade; det är 27 grader i vattnet. Framåt kvällen börjar det att mulna på från söder och senare drar det igång att regna och åska något fruktansvärt det är nästan lite otäckt men vi är ju i alla fall i hamn.

Onsdag 14/7 det är väldigt mulet och vi diskuterar om vi ska fortsätta eller stanna kvar, vi bestämmer att vi ska fortsätta. När vi kommer en bit ner mot söder börjar det att bli kolsvart på himlen sedan brakar helvetet igång. Jag har aldrig varit med om något värre förut, vi bestämmer oss för att söka upp en naturhamn så fort som möjligt, vi hade varit inne i en naturhamn här året innan, den tar vi. Sagt och gjort, vi kommer fram och kommer i lä, kastar ankare och Monica förtöjer fören i en ögla som finns i berget.

Men hu, som vi stod där så började

vinden att snurra och det började regna som om himlen var öppen och så kom åskan tillbaka och det åskade något fruktansvärt, vi fick vinden rakt akter ifrån och ankaret ville inte hålla så vi måste flytta oss till en annan plats.

Monica släppte loss i fören och jag halade in ankarlinan och motorn gick för full back. När jag hade fått upp linan och ankaret började motorn att spotta och hosta, det bara rann bensin över vattnet – vad är detta? Paniken började stiga inom mig, förgasaren flödade och det visade sig se-

nare när jag tog isär förgasaren att det lilla blecket som trycker på flottörventilen hade ändrat läge efter åren som gått.

Det var bara att justera till och så funkade det igen. Monica stod fram i fören, hon förstod inte vad det var som hände och rätt som det var slog åskan ner i vattnet bara några meter från oss och vattnet bara sprutade omkring oss. (Hade man varit dålig i magen så hade det hänt att !!!!!!!)



Vi kom åter i lä och försökte ta oss in på andra sidan av den här ön men det var lite för grunt så vi kom inte ända in till land så att man kunde hoppa för att förtöja båten. Det låg även en snipa vid ön och dom hjälpte oss att få en tamp i land till slut. Sedan stannade vi där tills ovädret hade dragit förbi. (Där ser man att man inte alltid ska lita på väderleksrapporterna jag ringde till SMHI på morgonen och kollade vädret, man kan ju göra det genom att slå in riktnumret för det område man befinner sig i) Vi kom sedan till Olshammar igen där vi pustade ut.

Nästadag bestämdes att vi skulle fortsätta neråt söder. Vi lämnade Olshammar för att snart vara tillbaka igen. Vi åkte sakta utåt för att lämna skärgården och när vi kom ut tyckte Monica att det var för hård sjö men det tyckte inte jag, vi skulle ju inte så långt. Men när vi hade åkt en liten bit blev sjön bara värre och värre, vågorna var väl nästan två meter höga och det blåste rät bra så vi beslöt att vända vilket vi gjorde, I och med det fick vi vinden rakt in i aktern så vi länsade ganska fort mot inloppet till skärgården igen men båten krängde ganska bra också, rätt var det var fick vi en gip åt styrbord och i nästa ögonblick krängde båten till igen och det var dags för nästa gip vilket jag inte var med på utan fick storskotet över axeln och blev omkullslagen och blev liggande nere i sittbrunnen. Monica höll på att försöka att rulla in förseglat. Jag trodde att jag hade brutit armen minst det gjorde så fruktansvärt ont.

Jag lyckades ta mig upp och tittade hur det hade gått, då upptäckte jag att bommen hade knäckts på mitten och

då blev det bråttom att ta ner seglet så det inte skulle gå sönder för det var nytt för året. Vi var åter i Olshammar.

Senare på kvällen bestämde vi oss att försöka ta oss hemåt, det kändes inte så kul att fortsätta just då, vi slog följe med ett par i en Maxi 77 det gick bra ända till vi kom ut på riktigt öppet vatten där det låg riktigt stora dyningar kvar från dagen, det började bli mörkt och vi såg inte mer än ljuset från land. Vi bestämde att vi skulle gå till Ombo öar men när vi kom fram dit konstaterade vi att det var dumt att försöka gå in där efter som det inte finns något som helst ledljus där, vi bestämde att vi skulle fortsätta ner till Karlsborg eftersom där finns fyror att gå efter in till kajplatsen. Vi kom väl dit vid kl 02 ca, och när vi hade förtöjt och varvat ner lite somnade man rätt så gott. På morgonen därpå var vädret strålande, men Monica bara ville inte fortsätta om hon inte var helt tvungen. Hon hade väl fått en mindre chock av gårdagen och nattens bravader. Vi bestämde att ringa till hennes syster så de kom landvägen, Monica och Tobias åkte bil hem och jag och min sväger körde hem båten från Karlsborg och tur var väl det. Det var ganska grovt ett tag där ute, vi körde med motor och försegel hem – 43,5 distans i ett sträck.

Det blev inte så mycket mer båtande den sommaren, Men det är väl inte annat än att försöka igen. Vi har lösa planer på att gå ut i kanalen till S:t Annas skärgård och Harstena. Vem vet, det går säkert bättre denna gången.

*Björn, Monica & Tobias
K-Viggen nr 5*

VIGGENKLUBBENS MEDLEMSMARKNAD

SÄLJES:

Viggen Manitoba Trevlig båt i fint skick. Fullt utrustad. Evinrude 6.5 hk lång rigg, storsegel, genua och fock, vagg, värmare (termic), toalett, spritkök, strayhood, mm. Ligger på Bullandö marina. Prisidé: 34.000:- Ring Annica på 018-124052 (hem) eller 018-4717846 (arb) eller skicka ett e-mail ack@syscon.uu.se

Ursköna Albin Viggen 422/72 Med full besiktningsutrustning, Jolle, Vattenklosett, Autopilot, Sprayhood, Yamaha 8hk. Splitternytt Storsegel mm. Mycket exklusivt exemplar. Båten finns i Finland. Pris 42.000;- Kontakt per E-post Marc.Hinnenberg@sas.se eller tfn +358 40 5157710

Karlskrona-Viggen nr 71-67 i bra skick, 5 segel, motor Honda 7,5 hk fyrtakt -90, ny sprayhood. Mycket bra båtavn. Ligger i Motala. Pris 31000 kr. Veikko Ruuskanen, 0142-12237, veikko.hem@telia.com

Albin Viggen nr 310 I mycket fint skick med nytt storsegel, Utrustad med värmare, vattentoalett och Evinrude utombordare 6 hkr. Pris 28 000:- Tel: 08/51011204 borje.malmund@holm-dentlab.se

AlbinViggen 1114. 5 hk mercury av nyare modell. Sittbrunnstält. Nytt storsegel -95. Fin båtavn. Välvärdad. Ligger i Umeå. 090-46736 eller 090-146618, Kvällar. Anders.Lindqvist@jus.umu.se

Vår Albin Viggen är till salu detta är en standard Viggen. Pris 33.000:- för info ring 031-969960 eller maila rolf@edvardsson.org

Tillbehör till badstege
Badplattform 590:-, Eksteg 90:-/st Mycket lättmonterad på standardstege.
Tel 0708-252498 / 0300-62181
leif.elggren@connect-it.nu

KÖPES:

Albin Viggen i god stand. Jeg bor i Oslo, så båten må ligge et sted på Vestkysten (Gøteborgområdet). Maks 40000 kr. Ring +47 22580242 eller 97065530 (mob) eller send en e-mail: t-j-sta@online.no

Sprayhood till Albin Viggen. Är det någon som har en över eller vet var man kan köpa en ny?
jesper.melander@banverket.se

Sprayhood i gott skick till min Albin Vigg. Den befintliga ser mer ut som ett lapptäcke och håller nog inte sommaren ut.
mats.thornelof@oreline.net
tfn: 08-716 07 65 alt. 070-495 27 66

Karlskrona-Viggen (helst) eller Albin-Viggen i gott skick att köpa och som ligger någonstans längs Skånekusten! Ring 040-12 93 76 eller maila: marito@lufysik.fysik.lu.se

Storsegel till Albin-Viggen! Mitt originalsegel är trasigt och jag är i behov av ett bättre begagnat. Ring eller maila! Alla svar är välkomna!
Tel bostad:031-222929, Mobil: 0701-807111, martin.andersson@got.ims.se

Storsegel och standardgenua till Albin-Viggen
Curt Barv, tel 08-32 74 47

Hur hög är Viggen?

Frågan aktualiseras varje gång man börjar fundera på att ta en genväg under en bro. Det hade då varit bra att veta hur högt ovan havet som Viggen sträcker sig.

Tyvär glömde jag under vårrustningen att göra lite praktiska mätningar innan Stumpan åkte i. Jag har heller inte hittat några siffror på detta i handboken eller liknande.

Mvh Jonas i Stumpan/735

Lite efterforskningar visar att A-Viggen behöver ca 9,25 m fri höjd, K-Viggen någon decimeter mindre, exklusive Vindex och eventuella antenner. Glöm inte att kontrollera aktuellt vattenstånd om marginalen är liten!

Red.

NYA MEDLEMMAR

- | | |
|------|-------------------------------|
| 1 | Helena Peterberg, VAXHOLM |
| 193 | Robert Högström, SOLNA |
| 232 | Paul Juhlin, LJUNGSKILE |
| 282 | Hanna Tidner, UPPL. VÅSBY |
| 366 | Sara Gjötterberg, BROMMA |
| 376 | Måns Larsson, KALMAR |
| 441 | Karl Kardemark, KARLSTAD |
| 855 | Rolf Vinterman,
SUNDBYBERG |
| 960 | Michael Ekström
OSKARSHAMN |
| 1111 | Martin Nordström, RONNEBY |
| 1141 | Linda Lindenau, BANDHAGEN |
| 1338 | Anders Rigodt, Täby |
| 1340 | Martin Ek, DALBY |



**Hjärtligt
välkomna till
Viggenklubben!**

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



Glöm inte Pingsträffen 10 - 12 juni!

Årets Pingsträff är som tidigare omtalats förlagd till Stora Hamnskär, öster om Nämndö. Positionen är N 59°09,8', E 18°43,7' (WGS-84).

Samling med Viggensherry på pingstaftonen från ca kl. 17.00.

Pingstdagen har vi tänkt oss ordna litet kappsegling under lättsamma former, nybörjarvänligt utan spinnaker och med vanliga väjningsregler.

Kvällar och övrig tid i land, för dem som till äventyrs inte vill kubbas på sjön, ägnas åt avspänd samvaro, lämpligen

med ditsläpad sångbok och andra nödvändiga tillbehör.

Förutom äran att ha deltagit kan även priser komma att delas ut liksom muntra kommentarer mellan kombattanerna.

Annandagen sker återhämtning och hemsegling.

Föränmälan behövs inte!!
Välkomna!

*Jan-Olof i Yvanna och
Ingrid i Vigelin*



Foto: Lars Rosenblom

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

Din kontaktman: Åke Thorsén

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

Bäst när du behöver den

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



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

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)

CLUB  **SHOP**

 **282**

Nyhet!

*Nu kan du få ditt båtnummer och Viggens
symbolen som monteringsset i*

*självhäftade vinyl. Storleken är anpassad
för montering på ruffsidan, akter om det
främre fönstret. Pris 60 kr per par, inklusive porto.*

Sätt in 60:- på postgirokonto 444 38 12-5, betalningsmottagare

*Alf Bengtsson, ange ditt båtnummer och din adress på talongen så
kommer dekalerna som ett brev på posten.*

 **1277**


ViggenBladet

MANUS-STOPP !!!

ViggenBladet 6-7
24 maj

ViggenBladet 8
26 juli