

Medlemstidning för
VIGGENKLUBBEN

NR 6-7 2001

ViggenBladet



Ill: Sören Rapp

Glad Viggen-Sommar!

VIGGENKLUBBEN

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

MEDLEMSAVGIFT FÖR 2001 150:-
Viggenklubbens postgirokonto: 40 73 05-2

STYRELSE

Ordförande:	Åke Thorsén	Söravägen 211, 184 37 Åkersberga e-post: thorsen@telia.com	08-540 698 07
Kassör:	Jan-Olof Björk	Utgårdsvägen 3, 191 44 Sollentuna e-post: jan-olov.bjork@abc.se	08-92 97 32
Klubbmästare:	Lennart Burenius	Söravägen 241, 184 37 Åkersberga e-post: burenius.241@swipnet.se	08-540 664 63
Sekreterare:	Staffan Söderhäll	Gammelgårdsgränd 15, 112 64 Stockholm e-post: staffan@pricor.se	08-656 32 45
Vice ordförande och kontaktombud regioner	Annika Forsberg	Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala e-post: charlie.hotel@telia.com	018-59 06 98
Materialförvaltare:	Holger Elveberg	Husbyvägen 21, 610 71 Vagnhärad e-post: holger-el@telia.com	0156-137 08

KLASSNÄMND

Sammanställande: Gunnar Tidner, adress & tel nr, se nedan
Ledamöter: Ingmar Holmström, Sören Rapp, Staffan Söderhäll

TEKNISK KOMMITTÉ

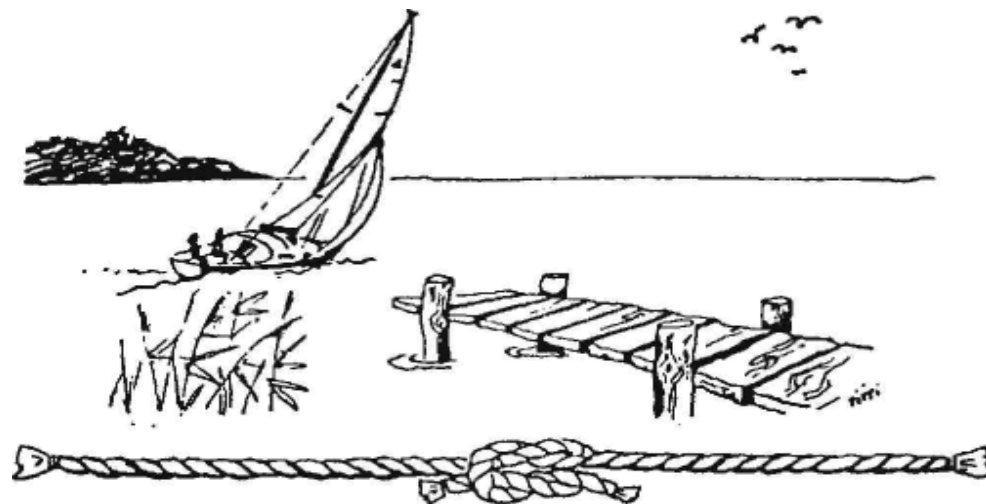
Sammanställande:	Harald Akselsson, adress, se nedan	08-590 802 98
Motor	Bill Thompson	08-511 737 34
Elteknik	Ingemar Lindgren	08-758 31 99
Segel & Rigg	Harald Akselsson	08-590 802 98
Ritningar, Förtöjning, Pallning	Lars Sennerholm	08-715 48 03
Elektronik	Jan-Olof Björk	08-92 97 32
Skrov	Göran Lilja	08-85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

VALBEREDNING

Sammanställande: Gunnar Tidner, Stallvägen 6, 187 31 Täby, fax 08-758 43 03, e-post gti@abc.se
Jan Häggkvist 08-510 230 96
Ingrid Goffe 08-715 21 06

REVISORER

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



FRÅN BRYGGAN

Semestern närmar sig med stormsteg och våra Viggenbåtar ligger och väntar på det stora äventyret. Medlemsantalet ökar glädjande nog för vart år, och vi är i skrivande stund uppe i 330 medlemmar. Viggenklubben har i år inte planerat för någon organiserad eskadersegling, eftersom intresset för denna typ av segling varit svagt. Som ett alternativ har vi har försökt organisera en krogsegling bland öarna i Storstockholms skärgård, men detta stupade på att semestern inföll under så olika tider för de olika styrelsemedlemmarna, att vi inte fick några ansvariga under juli. Vårt senaste förslag, som glädjande nog omfattar alla medlemmar i landet, är att vi i stället tittar in på klubbens hemsida (www.come.to/viggenklubben) och i gästboken Viggen-Forum sanmäler vart och när vi tänker segla i sommar och på så vis skapar möjliga kontakter med andra viggenägare.

Åke i 5801 Galore

SKEPP O'HOJ!

Hej å hå - detta är för ovanlighetens skull inte redaktören som skriver "spalten" - han fick välja mellan att skriva och gå ut med hunden och valet ser ni här. Som antytts tidigare kommer redaktionsbåten i år till största delen ligga kvar vid sin hemmabrygga på grund av att besättningen inte får semester samtidigt. Blir det något seglat blir det dagsturer i vår del av Mälaren. Om ni minns hur Lasse Åbergs film "SOS" slutar så vet ni hur vi kommer det kommer att se ut för oss istället. Just nu känns det OK - kanske beroende på att våra senaste sjöminnen innehåller mest regn, kyla, möjligen handdukar och astma. Men ni - som kommer ut och seglar på alla vatten runt om och i vårt land - berätta om era äventyr i ViggenBladet när hösten kommer - för trots att redaktören valde hunden framför "spalten" vet jag att få saker gör honom så glad som manus till Viggenbladet

Annika i 1277 Jänta

**ViggenBladet**

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

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

PROFILEN

Det började nogi mitten av 40-talet som bilden visar med en flotte i Resarö ström. Eller ungefär samtidigt i farfars roddbåt - "kunkan" - fortfarande kvar med ett litet fint fyrmuseum som man kan passa på att besöka när man ändå åker till Bönan för att köpa världens godaste böckling.

Sen blev det stjärnbåt 203 och mahognykryssare och folkbåt 345 och roslagsskuta och så småningom efter diverse gastspel i ett antal 24-timmars en Vigg år 1982. Förspelet till köpet var egentligen en hyrd Magnifik Midget som under en varm sommarvecka 1981 flöt in på de mest omöjliga ställen i den yttre ytterskärgården. Men Magnifikerna var lite för risiga och köpet av Vigg har jag inte behövt ångra.

Kryssarklubbens 24-timmars-seglingar är för övrigt en trevlig form av kompakt långsegling som man mycket väl kan genomföra i en Vigg trots att jag själv aldrig gjort det. Kanske kommer det en rapport om årets seglingar något nummer av Viggensbladets eftersom gästspelandet fortsätter.

Trots långresa med gamla Älvsnabben blev det aldrig någon sjö-militär karriär utan jag fick nöja mig med att fritidssegla och att ha navigationskurser. Nu är jag dessutom båtansvarig i Sjöscoutkåren S:t Görans där årets riggträff ägde rum.

Engagerad i Viggensklubben blev jag tidigt, först i kappseglingsskommittén och sedan i styrelsen där tiden som ord-förande bara blev knappt 5 månader



eftersom min chef skickade mig till USA på ett år. Jag fick i alla fall segla på San Fransisco Bay i samma båt som kung Harald seglat i – dock inte vid samma tillfälle tyvärr.

Nu är jag alltså sekreterare vilket innebär att föra protokoll och att hålla reda på klubbens papper i största allmänhet. Jag skulle också vilja se flera Viggas som kappseglar både på våra egna träffar och på större seglingar. Säkert kommer det att skrivas en del i Viggensbladets om trimning och kappsegling. Visserligen heter det ju att om det

NYA MEDLEMMAR

0	Saskia Almhagen VÄSTERÅS	825	Markus Divander ENSKEDE
0	Eva Engqvist FORSA	842	Bengt Almstedt VÄLLINGBY
0	Magnus Wilhelmsson LINKÖPING	877	Roland Sandén STOCKHOLM
70	Sverker Axelsson STRÄNGNÄS	1031	Bo Westman ÅKERSBERGA
194	Bo Arvidson ÖRNSKÖLDSVIK	1046	Göran Bergstrand V. FRÖLUNDA
320	Roland Lindström, GÄVLE	1201	Bo Carselid TÄBY
388	Peter Theodorsson TORSLANDA	1228	Helene Andersson BUNKEFLOSTRAND
517	Peter Strömgren KUNGSBACKA	1234	Rune Hessler ONSALA
549	Bo Björk KARLSTAD	1312	Mathias Norén ÄLV SJÖ
589	Ulrik Brandén STOCKHOLM	1325	Barbro Bergendahl GÖTEBORG
641	Anders Börjesson GÖTEBORG		
803	Ulrika Skarp BANDHAGEN		

**Hjärtligt välkomna
till Viggensklubben!**



bara finns två båtar på en fjärd så uppstår kappsegling. Riktigt nyttigt blir det först när man tävlar under lika villkor och ordnade former. Och egentligen är kappsegling väldigt enkelt: den som gör minst misstag vinner.

Jag tror att vi behöver arbeta hårt för att få in flera yngre förmågor i klubben och dess styrelse. Viggens är ju en utmärkt båt för nya seglare, inte minst för tjejer eftersom den inte kräver så mycket råstyrka för att seglas bra. Det är kanske därför det finns så många

äldre (och svaga men sluga?) Viggens-seglare? Vi kanske behöver se över mötes- och arbetsformer för att attrahera dagens seglare?

I vardagslag driver jag efter bästa förmåga ett litet servicetryckeri med tio-talet anställda på Kungsholmen i Stockholm. Jo, vi trycker ViggensBladet sedan ett antal år tillbaka. Men hur det går till är en annan historia som kanske också kan berättas i ett senare nummer.

Staffan i 1124

Säkerhetsbesiktning av fritidsbåtar

På uppdrag av Viggensklubben gick jag en helg i mars på en utbildning i säkerhetsbesiktning av båtar. Syftet därmed var huvudsakligen att någon i Tekniska Kommittén skulle ha kunskap om vilka säkerhetspunkter som omfattas av besiktning, och kunna besvara medlemsfrågor. Särskilt då vad som är speciellt för våra Viggas, och vad vi kan och bör göra för att förbättra sjödugligheten

En båtbesiktning är frivillig och görs i SBU regi. Vissa, men inte alla, båtförsäkringsbolag kräver att båtar över 25 år ska vara säkerhetsbesiktigade innan man tecknar en ny försäkring. De har dock inte rätt att ta del av protokollet.

Säkerhetsbesiktning görs vanligtvis på den egna båtklubben, som brukar ha en eller flera utbildade som kan ställa upp. Det rör sig om en närmast ideell verksamhet, då man får ta ut max 300 kronor plus resekostnader och tid-åtgången är ett par timmar. Viggensklubben avser därför inte att klubben ska ha en egen besiktningsman till förfogande för att besiktiga alla klubbens Viggas. Det vore omöjligt, bl a eftersom klubben är riksomfattande.

På lördagen var det teoretiska studier på Saltsjön-Mälarens Båtförbunds kansli, ett regionalt förbund inom Svenska Båtunionen (SBU). På söndagen – i minus 9 grader och snöbyar – träffades vi på Sättra varv i södra Stock-

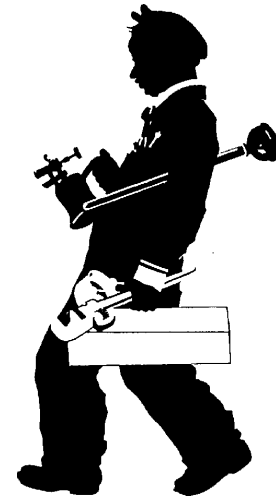
holm. Vi delades upp i grupper om tre för att sedan på riktigt göra en båtbesiktning i taget. Varje man var utrustad med ficklampa, måttband och en liten hammare. Utbildningen leddes av Bo Berg, båtbyggare och besiktningsman till yrket.

Jag vill gärna rekommendera en säkerhetsbesiktning för då får Du veta hur Du kan göra båten säkrare och sjödugligare utan att det innebär några myndighetskrav. Efter kursen gick jag igenom min egen Vigg, ”med nya ögon”, och fann flera punkter där jag kan förbättra säkerheten. Saker som jag tidigare inte funderat över. Här följer några punkter att uppmärksamma på Albin Viggan.

1. Kölbultar bör vara åtkomliga för besiktning och för att vid behov kunna kontrolldragas. (Många Viggas har emellertid helt överplastade kölbultar i syfte att göra kölrumspartiet styvare. Det finns för närvarande ingen anledning att generellt rekommendera friläggning av bultarna, utan detta bör göras endast vid speciella problem. Tekniska Kommittén arbetar med frågan, och avser återkomma om detta).

2. Den gamla länsypumpen i sittbrunnsturken är helt oduglig, man får ju ut hela pumpstången vid vartannat pumpslag. Dessutom ska en länsypump avlopp mynna utombords.

3. Överbyggnadens ventiler (fönster)



skulle kunna tryckas in av en översköjande havsvåg p g a den typ av gummlist som använts vid tillverkningen. Detta skulle kunna förebyggas genom att fönstren förbereds för montage av skyddsskivor inför havsöverfart.

Men deppa nu inte för mycket med anledning av ovanstående. Kraven är nya, och delvis satta med tanke på nyproduktion. En äldre konstruktion, såsom Viggan, kan inte utan orimlig insats bringas att uppfylla alla dessa. Det viktigaste är trots allt att båtens ursprungliga säkerhetsstatus vidmakthålls och inte försämras med åren. De alla flesta felen finns dessutom på motorbåtar med inombords bensinmotor. På de två båtar som jag kontrollerade vid utbildningen fann vi på varje båt så många fel, att protokollet upptog två hela sidor!

Bill Thompson
Tekniska Kommittén

Om sjötermer

Tittade häromdagen på TV:s båtprogram 'Ombord' och fick då några tankar.

Det talades där bland annat om vikten av att tala samma språk ombord; det vill säga använda de termer som vuxit fram under århundraden av sjöfart.

Man kan tycka att det inte spelar så stor roll om man säger höger, vänster, fram och bak eller styrbord, babord, förut och akterut. Det är dock en väsentlig skillnad, i det att höger/vänster och bak/fram ofta, men inte alltid är relaterade till talaren, medan styrbord/babord etc. alltid är relaterade till båten.

Ett exempel. Någon är nere i ruffen och letar efter något, vänd mot rorsman. 'Ligger det till höger eller vänster?' 'Ligger det längre bakåt?' 'Nej det ligger där framme!' Plats för långa missförstånd, särskilt som rorsman inte alltid kan se den som är i ruffen, t. ex. i starkt motljus.

Bäring och riktning är två andra begrepp som bör hållas noga isär.

Bäring är riktningen från observatören till ett föremål uttryckt i grader relativt norr.

Riktningen uttrycks relativt båten. Exempel: 10° om styrbord, tvärs babord.

Om jag seglar på ostlig kurs och har en annan båt rakt söder om min ligger den i bäring 180° eller riktning tvärs styrbord alternativt styrbord 90°.

Exemplen kan göras flera med namn på rigg- och båt detaljer, segel m.m.

Det kan, som sades i programmet vara bra att gå igenom terminologin med besättningen före segling. Det kan spara mycket tid och förenkla livet ombord.

Jan-Olof i Yvanna

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)

Vakant, ombud sökes

Siljan

Kent Henriksén
Kvarnholmsvägen 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

Rapport från Riggträffen

Den sedvanliga riggningsträffen ägde i år rum i strålände solsken på Kungsholmen i Stockholm vid Mårten Triewalds Malmgård invid Mariebergsparken. Fjorton medlemmar dök upp varav några var nya i klubben.

Jan-Olof demonstrerade på Staffan Söderhälls Vigg 1124 hur masten sätts på och hur riggen ska spännas. Vantskruvarna måste vara välsmörjda för att inte "skära". Det underlättar om de är monterade så att man spänner alla vantskruvar genom att vrida åt samma håll. Man bör även observera att gängorna är olika i de båda ändarna. På Viggan kan gärna förstaget sträckas så mycket som möjligt. Det förbättrar seglingsegenskaperna om masten lutar något framåt eftersom Viggan normalt är något lovgirig. Det gäller att få vanten lika långa på båda sidor om båten. Då kan man använda ett fall och ha riktmärken någonstans på varje sida av båten och kontrollera att fallet når lika långt till båda märkena. För att få rätt spänning i vant och stag kan man använda "tumstocksmetoden" som innebär att en två meters tumstock tejpas fast vid vanten eller stagen. När sedan vajern sträckts tre millimeter har erforderlig spänning uppnåtts. Detta gäller

oavsett vajerns längd. Främre undervanten bör spännas så att det uppstår en buktning på masten som är ungefär så stor att en tändsticksask får plats mellan masten och ett fall som sträcks från masten. Detta för att få ett planare storsegel. Som tumregel kan säga att den totala spänningen i vant och stag bör vara ungefär lika med båtens vikt. Viktigt är att låsa vantskruvarna när riggen är färdigspänd för att de inte ska skruva upp sig under segling.

Efter praktiska tips om skotning och trimning av rigg och segel gavs tillfälle att förtära kaffe och mackor som sjöscoutkåren S:t Göran dukat upp. Prylmarknaden uteblev i brist på prylar.

Staffan lyckades även att sumpa ett ankare. Jan-Olofs son dök upp med dykarutrusning med avsikt att hämta upp ankaret ur det mörka djupet. Om detta lyckades stod inte klart när jag och Åke lämnade platsen. Jan-Olof eller Staffan får rapportera om detta vid ett senare tillfälle.

Sammanfattningsvis kan sägas att riggningsträffen blev lyckad tack vare det fina vädret, Jan-Olofs pedagogiska och sakkunniga demonstration och Staffans praktiska arrangemang.

Lennart i Vigg 1128

Vid samtidig bokning av fler än 2 annonser lämnas rabatt enl. nedan:

Annons nr 2 10%, från nr 3 25%

Våra annonsörer får en länk från Viggens klubbens hemsida

Medföljande bilaga som kräver kuvert 1000:-

Riggspänning

När man sätter an riggen så som beskrivs i en annan artikel i detta nummer kan man notera att toppvanten spänning har minskat något när man krummat masten och spänt förstaget.

Vad beror detta på? Jag har räknat på hur mycket lägre masttoppen hamnar med masten krummad 20 mm som anges i artikeln. Det rör sig totalt om mindre än två tiondels millimeter. Eftersom riggen är ca 8 m hög och tumstocken 2 m lång blir skillnaden vid tumstocksmätningen bara ca fem hundradels millimeter, helt försumbart.

Vad som händer är i själva verket att vartefter riggen sätts an ökar belastningen på däck med underliggande mastbalk. Detta fjädrar då ned, mera ju mera kraft från ovan. De två toppvanten ger en tryckkraft på ca 2000 N (200 kg) var. För- och akterstag bidrar med lika mycket. Främre undervantens bidrag är något mindre och de bakre undervantens ganska litet.

Den totala tryckkraften när riggen är ansatt är 12000 – 15000 N (1200 – 1500 kg). Detta stämmer väl med den tumregel som säger att den totala spänningen i riggen skall vara ungefär lika med båtens vikt.

För att skona däck och mastbalk kan man ta för vana att slacka 5 – 10 varv på akterstaget när man ligger i hamn. Glöm bara inte att notera om och hur mycket, och att sätta an igen före segling!!

Jan-Olof i Yvanna



ANNONSPRISER

1/1 sida 600:-, 1/2 sida 300:-/4 sida 150:-, 1/8 sida 75:-

SEGLINGSTIPS FÖR NYBÖRJARE

av Lars Ulne

Tipsen har tidigare varit införda i Viggenbladet under 1984 och har redigerats och illustrerats av Åke Thorsén och Jan-Olof Björk, 2001.

MASTRIM

Viggens mast står bra i längsled om den står rakt upp eller ännu hellre svagt framåtlutad, cirka en mastbredd, och med en liten krumning framåt i mittenpartiet på omkring 3-5 cm. Masten står rakt i sidled när storsegelfallets ände får lika stort avstånd från styrbordssidan som till babordssidan. Hänger man en vikt i falländen blir mätningen riktigt bra.

Fortsätt sedan med att skruva ihop förstagets vantskruv helt och slacka på akterstagets. Det ger masten den önskade framåtlutningen. Gå i land och titta från sidan så syns det bra.

Sedan sätter man an toppvanten ganska hårt, till ca 15% av wirens hållfasthet. Masttoppen ska härvid inte röra sig i sidled. Den enklaste metoden att mäta hur hårt vanten är spända är att, medan vanten fortfarande är löst ansatta, tejpa fast övre änden av en två meter lång tumstock i vantet och så placerad att den nedre delen överlappar överdelen på vantets nedre klämhylsa med 3 mm. Spänn sedan toppvanten med lika många varv på varje sida. Ett eller två varv i taget till dess tumstocksändan precis når ovanför klämhylsan.

Sätt sedan an akterstaget så att förstaget spänns till 15% av brottlast. Använd även här tumstocksmetoden. Observera att man sätter tumstocken på förstaget, men spänner bara på akterstaget.

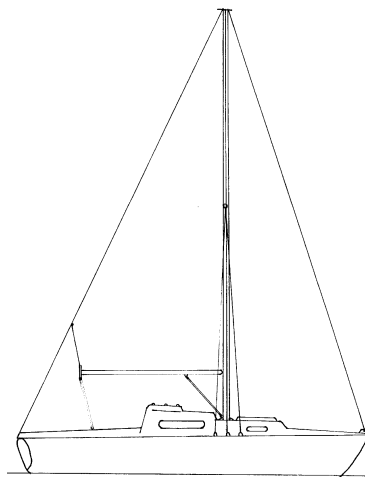


BILD 1

Därefter spänner man de främre undervanten så, att masten blir svagt krum; med buken framåt, ett par-tre centimeter från lodlinjen brukar vara lagom. Du kan enkelt kolla krumningen genom att sträcka på storsegelfallet från masttopp till mastfot. I höjd med spridarna ska då mellanrummet synas. Sätt slutligen an de båda akter undervanten, men spänn dem ganska löst (något mer än handkraft), så att masten kan krumma sig ytterligare vid hård vind men ändå inte vibrerar alltför mycket i längsled när man skakar den. Då står storseglet bättre. Kontrollera nu genom att kika längs likrännan att masten är rakt i sidled. När alla justeringar är klara vid bryggan åker du ut och gör en slutlig kontroll av riggen under verklig seg-

ling. Sätt nu segel och gå på kryss i lagom vind så att båten kränger i cirka 20 grader. Läg dig på däck och kika längs likrännan om masten fortfarande står rak. Lutar masttoppen mot lä är toppvanten för löst satta. Ta ett par varv på vantskruvarna, lika många på vardera sidan och titta igen längs mastrännan. Du måste göra ett slag innan du kan justera de motstående vantskruvarna. Det är viktigt att masttoppen inte kröker sig mot lä under kryss. För om detta sker, kommer även förstaget och förseglets position att ändras, vilket ger båten mycket dåliga seglingsegenskaper, speciellt vid kryss. Toppvantens sträckning måste därför kontrolleras ganska ofta under sommaren. Ett vanligt nybörjarfel är att vara för försiktig vid ansättning av toppvant, förstag och akterstag. Man tror kanske att en svagt spänd wire minskar belastningen på infästningarna i däck, men det är faktiskt tvärt om! Den chockstöt som uppstår, när man gör ett slag på kryss, får vant, spridare och alla infästningar på däck att under bråkdelar av en sekund erhålla maximal spänning. Varje gång man gör ett slag, kommer riggen att rycka till med en kraft på flera ton, vilket i sin tur förorsakar materialutmattning och förkortad livslängd.

STORSEGLET

Ultrådar för bra »släpp»

På kryss skotar de flesta sitt storsegel för hårt. Ett storsegel ska ha »släpp» på samma sätt som en flygplansvinge eller en båtakter. Vem har inte känt skillnaden att ro en jolle med respektive utan passagerare i aktern? Ett för hårt skotat storsegel är en **broms** som dess-



BILD 2

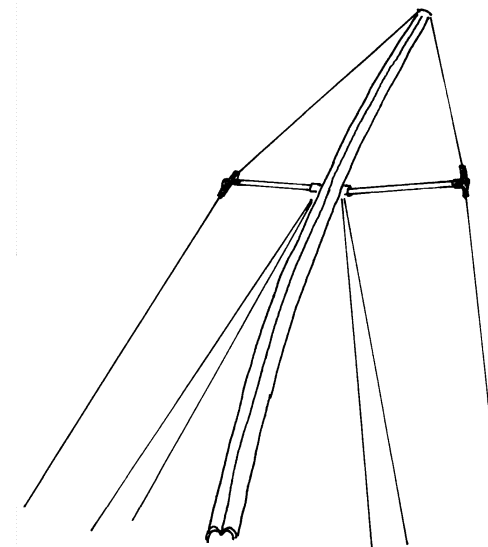


BILD 3

utom kränger båten i onödan. Den som vill sluta att bromsa sig fram på kryss kan fästa en ulltråd, 10-15 cm lång, i var och en av de mellersta lattfickornas akterkant. Så länge dessa ulltrådar eller tell-tales, blåser bakåt har du inte skotat för hårt. Sugs de in bakom storseglets läsida, har du dåligt »släpp». Hellre då att storseglet får slå in och ge lite bukter framme vid masten, än att du har dåligt »släpp». För bästa drag i storseglet måste du trimma in storskotpunkten, bukstorlek och bukens läge.

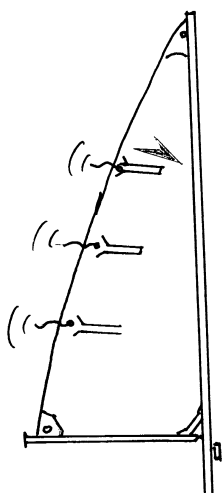


BILD 4

Buken mitt i seglet- enkelt att åstadkomma, enkelt att kolla

Nu är det dags att placera storseglets buk på rätt ställe. Rätt placering är just framför mittlinjen i seglet. Enklast ser du detta genom att kika från en punkt precis mitt på bommen (sätt gärna en tapebit där) och upp mot fallhornet högst upp på masten. Genom att kika på detta sätt, ser man av krökningen på seglets sömmar tydligt var buken ligger.

En del båtar kan ha eller flera band sydda tvärs över seglet för att besättningen lättare ska kunna se var buken är. Ligger buken bakom mittlinjen (det bromsar och kränger) sträcker man på storseglet med storfallet och med hjälp av vinschen, tills buken flyttas framåt en bit.

Om det inte går att sträcka storsegelfallet mer, kan man i stället sträcka på cunningham, vilken spänner storseglets mastlik nedåt. En stor buk, som ligger för långt bak, ger en kraftresultant som inte driver båten framåt. Den orsakar bara onödig krängning och gör båten lovgirig. Detta är typiskt för gamla och utblåsta storsegel.

Ett bra storsegel skall ha en välformad segelprofil med buken placerad strax för om mitten, vilket orsakar en stor framåt drivande kraft. Ligger buken däremot för långt fram, blir luftströmmarna i stället turbulenta, seglet får virvelvindar och drar dåligt. Åtgärden är att släcka litet på storfallet tills buken ligger mitt i seglet.



BILD 5

*Stor buk i lätt vind
- liten buk i hård vind*

Buken ska vara stor i lätt vind för att ge stor dragkraft. Stor buk får man

genom att släcka på storsegelfall och bomlik. I hård vind ska buken vara liten för att minska den krängande delen av vindkraften.

Liten buk får man genom att sträcka på storsegelfallet (det finns vinsch) och på bomliket. Moderna storsegel har ett planingsrev i akterliket som man kan börja dra i vid 4-5 m/s. Obs! Hela tiden ska ulltrådarna peka akterut och buken ligga omedelbart framför seglets mittlinje.

Det är lättast att trimma in seglet om man först sträcker bomliket och därefter storfallet. De moderna storseglen har ett Cunningham-hål med sträckare, som används i stället för fallet, när buken ska trimmas in. Vad som ovan sagts gäller segling på kryss.

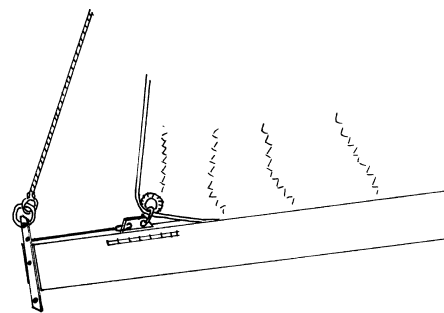


BILD 6

*Bommen mot mitten i lätt vind
- bommen mot lä i hård vind*

Det gäller att skota storseglet rätt. I lätt vind ska bommen skotas så att storskotets infästning på skotskenan är in mot mitten av båten. Skota så långt det går utan att ulltrådarna sugas in i lä bakom storseglet.

När vinden ökar, måste bommen undan för undan skotas om, så att den

kommer allt mer ned mot lä. Detta kan ordnas genom att skotpunkten flyttas mot lä eller att kicken sätts an innan man lättar litet på skotet. Har du kvar skotpunkten i mitten av båten i hård vind, börjar båten att kränga och driva mot lä. Därför är det viktigt att påminna om att seglens uppgift inte är att fånga upp vinden, utan endast ändra på vindriktningen.

Det går inte att öka farten genom att falla mot lä ifall man inte samtidigt lättar på storskotet.

Sammanfattningsvis är det fyra enkla och viktiga saker att tänka på när man trimmar sitt storsegel på kryss, nämligen att få:

- »vindsläpp» i storseglet. Kolla dina ulltrådar eller tell-tales
- buken mitt i seglet. Kolla mittlinjen i storseglet.
- rätt storlek på buken. Stor buk i svag vind - liten buk i hård vind.
- rätt skotning. Skotvagnen i mitten av skotskenan vid svag vind och i lä vid hård vind.

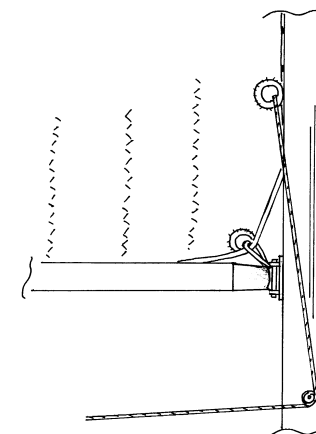


BILD 7

FÖRSEGLET

Förseglet ska, liksom storseglet, ha bukens läge i mitten. Lagg dig på däck och kika från underlikets mitt upp till fallhornet. Titta på sömmarna. Buken ska vara stor i lätt vind och liten i hård vind. Storleken regleras med fockfall och skotlinan. Skotlinan ska tas hem så hårt att förseglet inte orsakar spegelvind i storseglet, som då syns som fladder framme vid masten.

Stor buk erhålls när fockfallet är löst ansatt och liten buk när fockfallet är hårt ansatt. Det finns vinsch på Viggen! Ett grundtips vid segelstart är att först sträcka på fockfallet så hårt att förseglet får synliga längsgående skrynklor, sen släcker man på fockfallet något, tills skrynklorna precis försvinner.

Ge storseglet en flygande start

Alla vet fördelen med flygande start. Focken ska ge storseglet en flygande start, d.v.s öka vindhastigheten på storseglets läsida. Det är läsidan som drar båten framåt. Man ska alltså skota förseglet så, att mellanrummet mellan fockens akterlik och storseglet är jämnstort hela vägen upp till masttopp (så gott det nu går). Därför gäller det att placera skotblocket för focken på rätt ställe.

Rätt grundläge är att placera skotblocket längs en syftlinje från skotblocket och genom skothornet på focken och som slutar strax ovanför förlikets mittpunkt. Markera detta läge bredvid skotskenan med en tapebit och flytta sedan blocket litet framåt i lätt vind och litet bakåt i hård vind. Du måste pröva dig fram själv. Ett annat bra nybörjartips är att segla närmare och närmare vindögat, samtidigt som du iakttar hur focken säckar ihop. Sker detta i topp-

delen skall du flytta skotblocket framåt. Säcker seglet i underdelen skall du flytta skotblocket bakåt. Bästa position är när förseglet säckar ihop upptill och nedtill samtidigt.

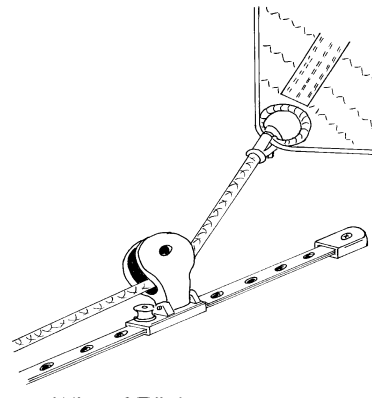


BILD 8

Ulltråd skvallrar

Sedan återstår det bara att ta rätt höjd mot vinden. En bra metod är att ta en 30 cm lång ulltråd på en grov nål och köra den rakt genom förseglet samt slå en knut på var sida om seglet så att du får en nära 15 cm lång skvallertråd på var sida. Denna tråd ska sitta cirka 2 m över däck och 15-20 cm från förliket. När du seglar för högt i vind (typiskt nybörjarfel) fladdrar tråden på förseglets vindsida och håller du för lågt, fladdrar tråden på förseglets läsida.

Skota inte för hårt

Stirra inte på dessa trådar, utan försök att se seglen som en enhet som ska ändra vindriktningen utan att störa vindflödet. Alltså, inget fladder i segel eller ulltrådar. Nästan alla seglare skotar för hårt; släpp några centimeter på

skoten och fall av ett par grader och njut av seglingens nöje.

Segla upprätt på kryss

Om vinden ökar under segling på kryss, börjar Viggen att kränga och känns tung på rodret. All kraft som då läggs i rorkulten är en **bromskraft**. Då Viggen kränger börjar den också att driva på tvären. Därför ska krängningen hävas. Viggen ska kryssa så upprätt som möjligt. Det går till enligt följande, åtgärd för åtgärd, tills hon seglar lätt, fort och välbalanserat - resultaten känns i rodret:

- Släpp något på storskotet, bommen faller ut någon decimeter åt lä.

- Plana ut storseglet d.v.s sträck på bomlik och mastlik (storsegelfall och cunningham).

- Plana ut focken, d.v.s sträck på fockfallet och flytta skotblocket en bit akterut.

- Flytta storseglets skotpunkt. Flytta skotvagnen ner i lä.

- Reva storen.

- Flytta fockens skotblock ännu längre akterut.

- Reva ännu mer av storen.

- Byt till mindre fock.

Hjälper inte allt detta, är det kanske dags att söka nödhamn.

Slör med fock (genua)

Seglen ska inte bromsa upp vinden; de ska bara ändra vindriktningen, för det är läsidan av seglen som drar båten framåt. Det gäller alltså att få upp vindhastigheten på seglens läsida. Det gör man enligt följande tre punkter:

1. Seglen ska ha stor buk:

- Släck litet på fockfallet och storsegelfallet.

- Släck på bomliket tills storseglets buk ligger mitt i seglet (Titta från bommens mitt uppåt på sömmarna).

2. Seglen ska fånga upp vinden hela vägen från fallhorn till halshorn:

- Skotblocket till focken flyttas framåt (Annars spills vinden ut vid fockens topp).

- Kicken sätts an så, att bommen hålls ner (Annars spills vinden ut vid storseglets topp). Man bör i hård vind flytta storskotets skotpunkt mot lä.

3. Seglen ska skotas så löst som möjligt för att ge bästa drag:

- Släck skoten tills det börjar slå in en aning i förliket

- Ta sedan hem några centimeter på skoten

Slutligen gäller det för rorsman att hålla rak kurs och se till att båten inte kränger.

ATT SEGLA I UNDEVIND

Undanvind är som bekant att segla läns, slör och halvwind. Alla vet vi hur lätt det är. Det är bara att sätta segel och låta vinden dra iväg med båten. Här följer några rader för dem som vill få lite bättre fart på sina Viggas i undanvind. Det finns två olika vindstyrkor man måste ta hänsyn till, dels vind under 6-7 m/sek, dels vind över 6-7 m/sek.

Vind under 6-7 m/sek.

Flytta fockens skotpunkt framåt, ta hem på kicken

I vindar under 6-7 m/sek är det viktigaste att rorsman försöker segla där

det finns mest vind. Segeltrimningen kommer i andra hand. Bästa nybörjartipset är att flyttar fockens skotblock framåt och ta hem lite på kicken. Genom att vidta dessa två enkla åtgärder, behåller man vinden i toppen på seglen och båten får för ökad drivkraft.

Slacka bomlik, stor- och fockfall

Ett vanligt fel är att ha bomlik, storsegelfall och fockfall för hårt sträckta. Seglen får då för liten buk och dragkraften blir svag. Slutligen brukar de flesta skota för hårt så att seglen överstegras och bromsar vinden. När man tror att man skotat rätt kan man ofta släppa ut bommen ett par decimeter och sen ge ett par decimeter på fockens skotlina och på så vis få lite högre fart.

Propellern ur vattnet, besättningen förut

Många seglar med en motor som släpar i vattnet och förvarar tunga saker i sittbrunnsbänkarna. Batteri, bensintank, bensindunk, blyplätt tillsammans med tre besättningsmän i sittbrunnen gör att akterspegeln och motorn bromsar båten. Har själv provat vad ett propellerhus gör i 3-4 m/sek och fann att min fart, på 3,5 knop sjönk till 3 knop när jag stoppade propellern i vattnet. Det går alltså att öka farten med upp till 20% genom att få propellern ur vattnet och flytta besättningen en bit föröver så att akterspegeln inte sjunker ner i vattnet. Kappseglare placerar sina gästar på fördäck i lätt vind för att få »släpp» i aktern.

*Vind över 6-7 m/sek
Segla båten upprätt*

I vind över 6-7 m/sek når Viggen sin teoretiska maxfart, som till största delen beror på vattenlinjens längd. Konstruktören, Per Brohäll, har gjort Viggen sådan, att hon seglar bäst och fortast vid liten krängning. Därför är segling i hård vind ofta en fråga om hur mycket vind man ska spilla ur seglen för att kunna hålla båten upprätt. I hård slör eller halv vind märker man nackdelen med att skota för hårt. Då blir Viggen tung på rodret, lovgirig och mycket svår att hålla på kurs. Motmedlet är att spilla vind, d.v.s släppa efter i skotlinan och flytta bak skotpunkten tills focken börjar slå in en aning i förliket. Dessa båda åtgärder är tillräckliga för att Viggen med en normalgenua och ett rev i storseglet ska gå perfekt i 6-7 knop i 10 m/sek.

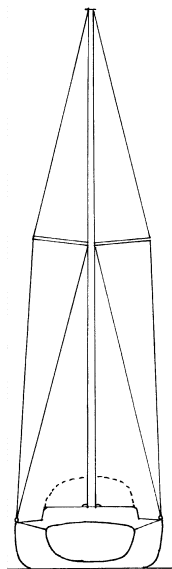
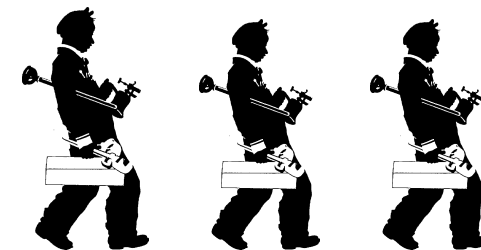


BILD 9

Platt läns - saxa och spira

Ett kapitel för sig är platt läns. Då ska focken vara saxad och spirad och storseglet utfirat till aktre undervantet. Om vinden, som alltid pendlar, kommer in från samma håll som storbommen pekar (titta på vindexen) störs focken så den knappast drar alls. Då måste man gippa eller ändra kurs, så att vinden kommer in från rätt håll igen. I hård vind måste kicken vara hårt ansatt annars kan båten börja att pendla. Styr man då mot pendlingen ökar den och det känns mycket obehagligt. På platt läns kan man även surfa på vågorna om det går lite sjö. Det är en härlig känsla att se loggen slå i botten (10 knop) och sedan känna hur farten ökar ytterligare. Viggen är som bäst när den går med spinnaker, men det får jag skriva om en annan gång.



Välkommen med frågor till

TEKNISKA BREVLÅDAN

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

www.svenskasjo.se

Besök Svenska Sjö på nätet. Läs våra förmånliga villkor.

Räkna ut din premie – svar direkt på skärmen!

Jämför våra skadeersättningar med andra!

Sökfunktioner till båtklubbar, kontaktpersoner

och besiktningsmän. Klicka in dig nu på

www.svenskasjo.se



Din kontaktman: Åke Thorsén

Svenska Sjö är Båtgörsamlingens Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtturisterna, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Navigations-sällskapet, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Kungliga Motorbåt Klubben och Salsjön-Mälarens Båtförbund.

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



Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne

Sjöräddningssällskapet

Talattagatan 18

426 76 Västra Frölunda

Tel: 031-29 00 90

Faxnr: 031-69 82 55

Epostadress: office@ssrs.se

Hemsida: www.ssrs.se

600 frivilliga - inga statsbidrag

Räddningsstationen Bua namnger sin nya räddningsbåt *rescue Thorsten Brunius*

Rescue Thorsten Brunius har tillkommit efter en testamentarisk donation från framlidne Thorsten Brunius. Han har i hela sitt liv levt i harmoni med havet dels tidigt som sjöman och under många år som mycket känd kappseglare som deltagit och vunnit många av de stora havskappseglingarna i Europa.

Gudmor var Ingela Brunius som är maka till Carl Brunius, bror till framlidna Thorsten Brunius.

Dopet eller namngivning av Sjöräddningssällskapets räddningsbåtar går till så att gudmor namnger och önskar *rescue Thorsten Brunius* lycka till i sitt

humanitära arbete och överlämnar en blomsterbukett till uppsyningsman Christer Berntsson. Buketten sätts sedan fast i fören på räddningsbåten.

På fotot från namngivningen finns SSRS vd Rolf Westerström till höger om gudmor Ingela Brunius och uppsyningsman Christer Berntsson, RS Bua.

Sjöräddningssällskapet har sedan 1995 ökat sin flotta med 27 nya räddningsbåtar till ett värde av 160 miljoner kronor donerade av företag och privat personer.

Räddningsstationen (RS) Bua öppnas redan 1909 som Svenska Sällskapet

för *Räddning af Skeppsbrutnes* fjärde sjöräddningsstation i Sverige.

Besättningen på räddningsstationen har sedan starten räddat 249 människor i överhängande sjönöd, undsatt och assisterat 365 båtar med 800 besättningsmän ombord.

RS Bua har sedan 1995 också en stor sjöräddningskryssare "rescue Odd Fellow" längd 15,0 meter, bredd 4.7 m. deplacement 25 ton.

RS Bua är en helt frivillig station som idag har 12 räddningsmän, nya uppsyningsmannen, sedan förra året, Christer Berntsson ser gärna att man får fler intresserade, gärna också kvinnliga räddningsmän, helt i linje med den kampanj som Sjöräddningssällskapet just startat för att få fler kvinnliga räddningsmän till sina 45 räddningsstationer runt om i landet.

Gunnar Arwidsson
Sjöräddningssällskapet



Teknisk beskrivning

SSRS Rescue 800

Längd över allt 8,40 m

inkl. jet och fender

Bredd 2,70 m.

Djupgående 0,40 m.

Deplacement 2,50 ton

Motor Yanmar 6 LH-STE 300 hk

Vatten jet aggregat

KaMeWa FF jet 240

Toppfart 37 knop





SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Sjöräddningssällskapet är en organisation som har sjöräddning till huvuduppgift.

Den startades 1907. Idag finns det 45 stationer runt våra kuster samt i Vänern, Vättern och Mälaren.

På dessa stationer finns ett 80-tal båtar och åtta fast anställda och över 600 frivilliga besättningsmän.

Viggenklubben ska försöka ordna ett studiebesök på Sjöräddningssällskapet i höst. Mer information om detta kommer i nästa nummer.

Lennart i 1128

Viggenklubben har uppvaktat...

... sin förra ordförande och numer hedersordförande, Gunnar Tidner, på hans 70-årsdag. Uppvaktningen ägde rum hos NBS, Näsbyvikens Båtsällskap, i Näsbyviken, där familjen Tidner hade dukat till en hej dunderande fest. Ett stort sällskap med släktingar och nära vänner fick tillfälle att gratulera honom. Gunnar uppvaktades av Viggenklubben med tal, blommor och en donation till SSRS.

Åke i 5801 Galore

Till Viggenklubben!

Tack för uppvaktningen på min 70-årsdag med det fina diplommet från Sjöräddningssällskapet!

Gunnar Tidner



Några axplock

från Viggen-Forum, vår gästbok på nätet

Du som är ute och surfar - titta gärna in på Viggen-Forum emellanåt och kolla inläggen där, kanske är det just du som kan svaret på någon av frågorna och kan vara till hjälp. Vill du svara på något av det här nedan så finns adress/telefonnr på sidan (om man inte är så hemlig av sig att man varken anger namn eller adress). Här kan du även som Åke tipsar om på sid 3 ange var och när du tänker segla i sommar och därmed kanske få till en trevlig Viggen-träff med klubbkamrater någonstans i våra vidsträckta farvatten.

RED

Hej! Undrar vilket nummer/beteckning det gelcoatspackel som färgmässigt passar A-Viggen har?

/Adam

ler per vecka)? Är det något speciellt man bör tänka på i övrigt när man hyr ut sin båt?

mvh

Hej! Jag har en gammal Archimedes 80 som jag behöver byta impeller på. Finns det någon i vår klubb som har gjort detta tidigare och som därmed vet vart man hittar den?

Karl Kardemark

Har nyss köpt en Viggen med nummer 1030. Säljaren uppgav att den är av årsmodell -77, men det kan väl inte stämma!? Kan någon hjälpa mig med den korrekta årsmodellen?

Tack! //Pontus//

Blev igår ägare till en Karlskrona Vigg! Hurra! Men båten saknar sprayhood, ställningen finns dock. Har inte någon vänlig själ ritningar, så att jag kan se en egen?

Saskia

Går det att få tag på handboken till Albin Viggen ?

Tacksam för svar. /Anders

Hej, har planer på att köpa min första segelbåt i denna storlek. Viggen - är den en bra förstabåt? Kommer mest att användas till dags/helgtripp inomskärs och i Mälaren första året, kanske en tripp till Gotland när jag är varm i kläderna.

Tack för svar /Patrik

Hej! Jag är intreserad av att köpa en Albin Viggen men har hört att inte fungerar för personer som är ca 1.90 cm långa. Det blir för trångt både här och där. Amigo 23 och Misil är mycket rymligare!!? Vad sägs om det???

Göran

Hejsan, Jag tänkte hyra ut min vigg till sommaren, och undrar ungefär hur mycket man bör ta för det (per helg el-

I skarven mellan fribord och däck har det på min Vigg börjat tränga ut (gråblå) gammal tätningssmassa. Detta gör att det bildas tråkiga grå lodräta linjer på friborden när det exempelvis regnar. Hur skall man åtgärda detta?

/Adam

VIGGENMARKNADEN

SÄLJES:

Albin Viggen 930, 1975

Storsegel utbytt 97, dynorna utbytta -98, 3 försegel, bomtält, 8 h Evinrude 1985.
Pris 32 000 kr inkl 2:a hands båtplats
Nordöns hamn, Marstrand
Kjell Alnegren
Telefon: 0303-22 39 97
kjell.alnegren@swipnet.com

1 Jolle = 500 kr

1 Genua, äldre, till A-Viggen = 200 kr

1 aluminiummast+bom+spirstång+segel till en Optimistjolle = 1000 kr
Jarl Munkestam
Telefon: 08-93 70 98

Albin-Viggen 1158, 1975

Sprayhood, Storsegel, Stormfock, Ny rullflock, motor Yamaha 5 hk, kök och toalett. Ligger i Sthlms södra skärgård.
Pris 31.000 kr.
Lars Solin
Telefon: 0733/861520
l.solin@spray.se

KÖPES:

Är det någon som vet hur man får tag på aluminiumdelen, som sitter genom masten och håller vantspridarna??? Jag måste antingen ha tag på en ny, eller få tag på måtten så jag kan få en ny tillverkad (Proctor mast)
Måns Boll
Telefon: 0709-414844
m_boll@hotmail.com

Vi ska köpa en viggen och måste byta dynorna. önskar köpa nya el bättre begagnade. vet någon var och hur mycket det kostar? Hur kollar man "mastbalk" och

"röstjärn"?

Jessica
Telefon: 0586 35877 el 0586 80220
jessica@lukasser-arkitekt.com

Viggen önskas köpa

Cecilia Bergström
Telefon: 0612-14696
bergstrom.cecilia@telia.com

Albin-Viggen eller Karlskrona-Viggen i gott skick, gärna inte för lång transportsträcka, om inte transport kan ordnas på ett bra sätt.

Lars Hofling
Telefon: 0510-503 77, 070-698 22 52
lars.hofling@telia.com

Ritning/ mall till sprayhood, K-Viggen

Sörn Ehlers
Telefon: 040-161591
Sorn@telia.com

Välvärdad och välutrustad Albin Viggen med båtvaagn

Tomas Nylén
Telefon: 0247-23230
"tomas.nylen"@telia.com

Råkade ut för en tråkig sak, någon stal min fina ny-rep sprayhood. Vill ha en, eller mallar till en. Viggen 536 -74. Pris?

Markku Tuovinen
Telefon: 031-227040
www.f58@hotmail.com

Välskött och hyggligt utrustad Viggen köpes omgående!

Kalle P
Telefon: 070-737 2272
narug@hotmail.com

CLUB SHOP



Handbok K- eller A-Viggen.. 60:-	Klassregler 10:-
Tekniska Tips komplett .. 175:-	Klubbvimpel 130:-
Tekniska Tips enstaka 10:-	Broderat jackmärke 35:-
Viggenritningar* 10-40:-	Klubbnaål 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 Holger Elveberg, tel nr på sid 2.
*Ritningar beställs av Lars Sennerholm, tel nr på sid 2.

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

*Nu kan du få ditt båtnummer och
Viggen-symbolen som monteringsatts 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.*




ViggenBladet

MANUS-STOPP !!!

**ViggenBladet 8
1 augusti**

ViggenBladet 9
29 augusti