

Medlemstidning för
VIGGENKLUBBEN

NR 9 2001



ViggenBladet



Ålands hav juli 1986. Foto Staffan Söderhäll

Det var en gång en 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 3
Klubbmästare:	Lennart Burenius	Söravägen 241, 184 37 Åkersberga e-post: burenius.241@swipnet.se	08-540 664 63
Sekreterare:	Staffan Söderhäll	Gammalgårdsgränd 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, 08-758 35 7
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

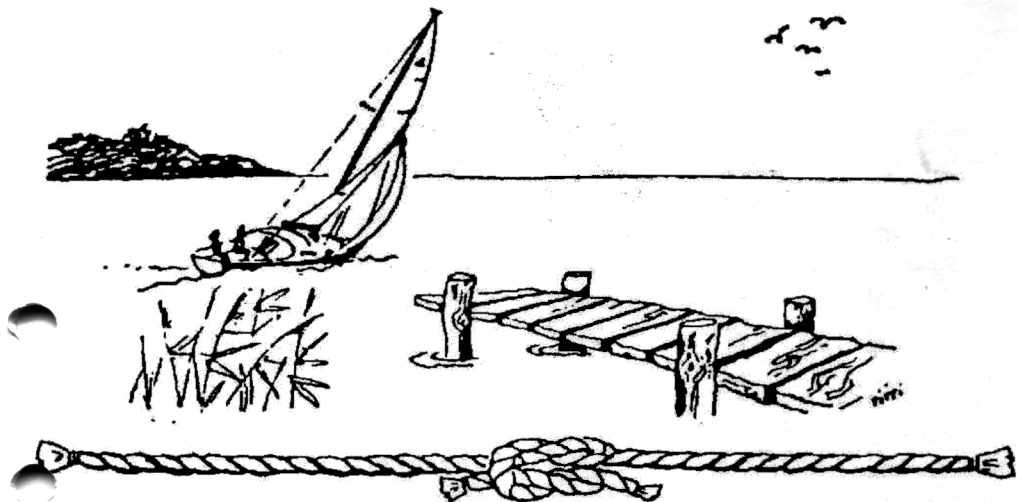


ViggenBladet

**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



FRÅN BRYGGAN

Kvällarna har mörknat men är fortsatt skönt ljumma. De numer vuxna barnen passar på att låna båten för några sista turer ut i skärgården. Trots att de är bättre seglare än vi, så går det inte att somna utan att oroa sig. Tänk om... Vi har kommit överens om att de skall skicka SMS-meddelande över mobilen om dagens resrutt och färdmål. Det tog bort större delen av ängslan. Men som man sitter där i fåtöljen, dyker tankarna upp på de brister som uppstått och sådant som inte blev gjort i våras före sjösättningen. Nu direkt efter upptagningen lovar jag mig själv att ta itu med att byta utslitna vantskruvar, skaffa fler och längre ankarlinor och se över alla genomföringar. För tänk om de far illa där ute.

Denna höst är den sista för mig som ordförande i Viggenklubben och någon annan ska ta över. Jag önskar att du har samma intresse som jag - att hålla Viggenklubben levande. Men gör något åt det! Skicka ett mail till mig eller Gunnar Tidner i valberedningen.

Åke i 5801 Galore

SKEPP O'HOJ!

Nu har sekreteraren, dock högst tillfälligt, fått axla redaktörskapet. Lika illa som att sätt geten till trädgårdsmästare skall det väl inte behöva bli tack vara bidrag från många håll. Om man bara gör som Alf brukar göra så skall det bli ett nummer den här gången också. Det som kändes som det största problemet var att hitta en lämplig omslagsbild. Men den som togs under eskader till Åland 1986 duger säkert bra för att illustrera även årets vackra sommar.

För min del är det färdigseglat för det här året. Det blev inte mycket i Viggen men det har dock blivit en vecka i hyrd båt i Grekland och två 24-timmars. Du kan läsa om vårens segling i det här numret. Jag hoppas den kan få någon mera intresserad. Har du besättningsproblem kan du pröva 12-timmars - den seglar man nämligen ensam!

Håll nu tummarna för att Alf skall vara tillbaka redan till nästa nummer. Och gör som Åke säger här bredvid. Vi ses! TF red. Staffan i 1124

Pingsträffen

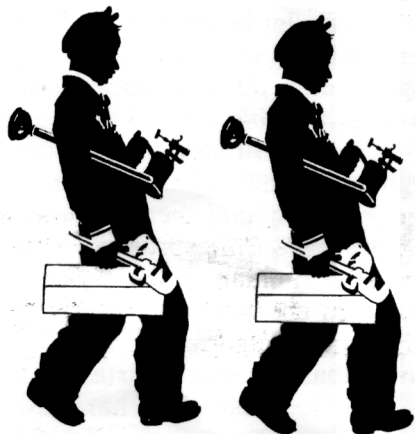
Årets pingsträff lockade tio båtar att ta sig ut i den vackra skärgården. Dagarna innan var kalla och blåsiga och ett tag såg det ut som att det hela skulle behöva ställas in. Men - som vanligt - bröt solen fram och det hela slutade i ett par sköna milda försommar dagar. Viken där vi låg, Hjälmo-Västerholmen, var väl vald och ingen vind fick fatt i oss. Vi kunde sova lugnt och ingen blev sjösjuk. Det här året blev en jämn kamp mellan antalet äkta Viggas och storviggas. Vi var fem av var sort. Den som seglat längst var Jan Häggkvist. Han hade seglat från Kairo i Upplands-Väsby och ut genom grodhavet. Vidare genom Slussen och ut i saltsjön för att kunna vara med på träffen. Bara den resan tog ett par dagar. När alla Viggas anlant, bjöds det traditionsenligt på

viggensherry med tilltugg. Den första dagen blev kväll och det blev dags för middag. Grillarna tornade upp sig på berget och grillröken spred sig med sin aptitretande doft över fladen. Men ovan nämnda Janne gick åt andra hållet, lämnade berget och försvann ner i sin båt.

-Det går inte att transportera och hålla grillkött färskt under så lång tid, så det får bli burkmat i stället, sa Janne. -Det blir lungmos idag, sa han sen förtydligande.

Andra trevliga kulinariska överraskningar dök upp genom ruffluckorna och de olika båtbesättningarna bjöd på allehanda gottigheter. Det var randiga ostar, kex, vin, nybakad sockerkaka men också sill och färskpotatis. Vad sägs om det?

Åke i 5801 Galore



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 VigenBladet.

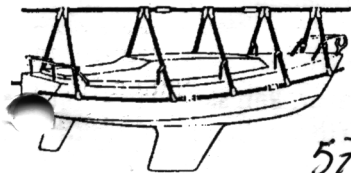
VINTERTÄCKNING & UPPALLNING

HÄR HAR DU NÅGRA ALTERNATIV TILL DIN ALBIN- ELLER K-VIGG:

VAGGA 5.700:-

5900:-

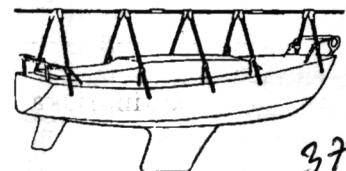
En lätt och prisvärd vagga i lämplig storlek för Vigen.



5740:-

DÄCKSTÄLLNING Special 5.580:-

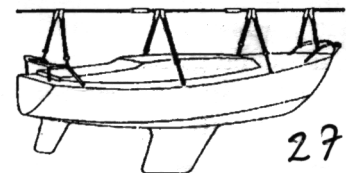
Håller presenningen från skrovet. Fästes i för- och akterpulpit, mellanstoden monteras i stävtågspöterna.



3710:-

DÄCKSTÄLLNING Special 3.620:-

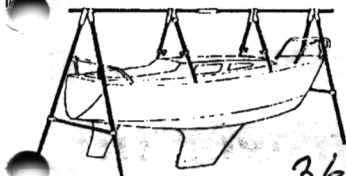
För utvändig bräda



2740:-

DÄCKSTÄLLNING 2.660:-

Fästes i för- och akterpulpit. Teleskopiska mellanstöd som normalt stöder mot relingslistan.

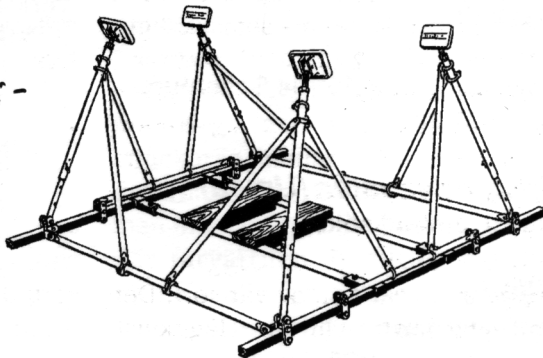


3650:-

A-STÄLLNING 3.550:-

A-bockarna står på marken. Teleskopiska mellanstöd som normalt stöder mot relingslistan.

TILLVERKAS OCH SÄLJES AV



Material: Galvaniserat stål
Vikt: C:a 85 kg
Längd: 250 cm
Bredd: Max 300 cm

Vaggan är helt demonterbar, vilket innebär att den kan transporteras på en vanlig personbil med takräcke.

Genom att den lätt kan delas, är den synnerligen lämplig på upptagningsplatser där båthanteringen sker med vagn och där vagga, normalt, inte kan användas.

Vaggans stora bredd medför att stödbenen kan ställas in så att allra bästa infallsvinkel mot båtskrovet erhålles. Detta innebär att man uppnår en mycket säker uppställning utan att vaggan behöver bli onödigt tung.

Stor flexibilitet i inställningsmöjligheterna medför att denna vagga kan anpassas till båtar av högst varierande form och storlek.

Vaggan levereras helt komplett med stödbenen monterade på tvärbalkarna. Till och med de tryckimpregnerade pallningsklossarna ingår i leveransen.

PRESENNING

Storsortering av färger och kvaliteter. Vi tillverkar presenningen i just de mått, som passar bäst till Din båttäckning.

Polyesteramerad PVC c:a 650 g/m² från 54:-/m² 57:-

AB L. PRESS & SON

RANHAMMARSVÄGEN 9
BOX 11080, 161 11 BROMMA

TELEFON 08-80 29 80
TELEFAX 08-80 80 42

Kalmar

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

Mälaren

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

Norrandskusten (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

Förslag till stadgeändring

Styrelsen anser att texten i §5 behöver justeras. Verksamheten i klubben har förändrats över åren och den verksamhet som vi sedan ett par år tillbaks bedriver, kan skötas med färre antal funktionärer. I en flexibel situation med olika grad av engagemang ansåg styrelsen att antalet funktionärer också skall tillåtas variera. Styrelsen föreslår därför inför årsmötet att texten i §5 som i sin helhet lyder "Klubbens angelägenheter handlägges av en styrelse bestående av ordförande och sekreterare jämte fyra till sex övriga styrelsemedlemmar.", skall ändras till: "Klubbens angelägenheter handlägges av en styrelse bestående av ordförande och sekreterare jämte *tre till fem* övriga styrelsemedlemmar."

ViggenBladet

ANNONSPRISER

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

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 Viggen-
klubbens hemsida

**Medföljande bilaga som
kräver kuvert 1000:-**

Vårens 24-timmars

Svenska Kryssarklubbens (SXX) 24-timmarssegling gick i år under pingsthelgen samtidigt som Viggensklubben hade sin pingsträff. Här följer en beskrivning av hur dom 24 timmarna förlöpte på s/y Slowfox från Åkersberga. Men först en kort sammanfattning av vad 24-timmars egentligen är.

24-timmars är ingen tävling. Punkt. Åtminstone var det så Åke Ameén ville ha det när han drog upp riktlinjerna för många år sedan. Syftet var i linje med SXX:s målsättning: Att stimulera till långfärdssegling och utvecklingen av lämpliga båtar för denna. Genom att segla så långt som möjligt under viss tid skulle kunnandet och skickligheten hos besättningen förbättras för varje gång man deltog och på så sätt bli en tävling men bara för den egna båten och skepparen.

Det går alltså ut på att under 24 timmar, eller en multipel av 24 dvs 48, 72, 96, segla längsta möjliga distans och komma tillbaka till utgångspunkten. För att kunna kontrollera den seglade sträckan finns dels ett antal punkter och avståndet mellan dessa noggrant definierade, dels en loggbok där man för in uppnådda punkter och numren på de båtar som också deltar i 24-timmars. I loggboken förs också in uppgifter om vindstyrka och -riktning, segelföring, lanternors tändning och släckning m.fl. uppgifter som kan vara till nytta för att kontrollera skepparens uppgifter. Man får inte ankra, förtöja eller använda motor under seglingstiden om det inte

inträffar en situation där gott sjömanskap motiverar detta.

Hur kan då en punkt se ut? T.ex. Västmärket 6 NM OSO Stora Högarna, farledslinjen mellan ledmärkena NNO om Möja, Morskens fyr. För godkänd passage av punkterna finns klart definierade regler för hur nära man måste gå etc. Egentligen är det sträckorna mellan punkterna som är det viktiga; med det följer också att man inte får segla mellan vissa punkter där farvattnen är alltför vanskliga framför allt för nattsegling. För att seglingen skall bli så omväxlande som möjligt får man inte heller segla samma sträcka mer än två gånger – annars skulle man ju kunna segla fram och tillbaka över samma fjärd hela tiden. Ett antal start-/målplatser finns definierade, i Stockholms skärgård Dalarö, Stavsnäs, Ö Älgögrundet i Saxarfjärden och Furusund m.fl.

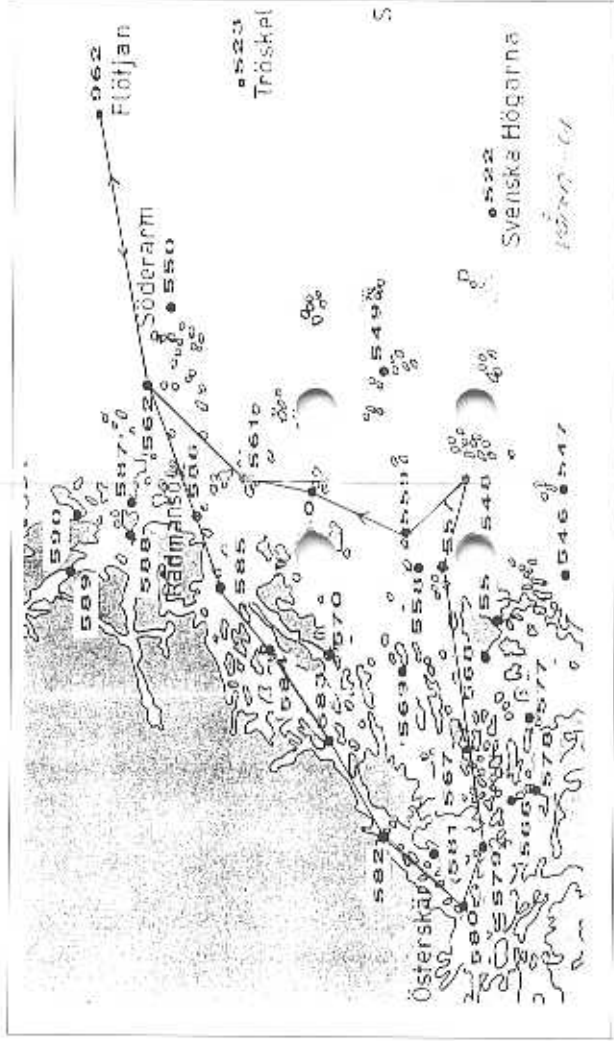
Så till vårens segling som för vår del inföll lördag/söndag vilket är det normala. Just i år, eftersom seglingen skedde under pingsthelgen, kunde man även köra med målgång på måndagen men det var lite speciellt för året. Som vanligt under de senaste 5-6 åren hade jag nöjet att ingå i besättningen på s/y Slowfox, som är en Comfortina 32 nr 220 hemma-hörande i Åkersberga och med KIM som skeppare. Med var för andra gången också Ulf, som tidigare gastat på Vindö 40 och Maxi 95. KIM:s son fick tyvärr förhinder i sista stund annars är fyra ett lämpligt antal i en båt av Comfortinans storlek och nästan en

nödvändighet om man skall segla 48 timmar eller ännu längre tid. Skepparens hustru Ulla hade som vanligt försett oss med mat och dryck i mer än tillräcklig mängd så det var bara att kasta ombord sjökläder och sovsäck och dra iväg.

Med utgångspunkt från hamnen i Åkersberga blir Ö Algögrundet den naturliga startpunkten. Som vanligt gick vi för motor till St Skratten, ankrade och laddade in lunch. Grundstrategin från vår sida är att komma ut på havet så snart som möjligt för att få fri vind och fritt vägval under natten. Väderreporterna är viktiga hjälpmedel men eftersom den vanliga landprognosen ger - just det - landväder och sjörapporten vädret till havs får man inte den riktiga närprognosen. Bäst är Stockholm Radios prognos kl. 16.30 på VHF:en, som är särskilt inriktat på kustvädret. Fast det förutsätter ju VHF förstås. Nu råkar skepparen vara teleingenjör så det finns naturligtvis både VHF och GPS ombord, vilket vi hade skäl att vara synnerligen tacksamma för senare under seglingen. Väderläget den här gången var lite kinkigt att bedöma med ett lågtryck som låg i stort sett rakt över oss och en frontpassage som vi inte hade riktig koll på. Prognosen talade i alla fall om vindar från S och SO, vridande mot O för att på söndag morgon gå över till N. Vindstyrkor mellan 3 och 7 m/s. Möjligen regnskurar.

Strategin var någorlunda klar: Upp mot NO så länge vinden stod sig och så åka hem med nordan. Lätt som en liten pannkaka.

Starttiden är mellan 12 och 12.30 och



eftersom det kan vara dåligt med vind på sommar morgnar så kan det ibland löna sig att gå över startlinjen så sent som möjligt för att ha lite respit om det är stilla nästa dags morgon. Från Ö Algö, som ligger lite inklämt jämfört med många andra startplatser, finns två huvudalternativ. Amtingen går man mot NO upp i norrliden eller mot O ut mot Grinda. Norrliden kan vara lite vansklig, har man väl gett sig in i den och passerat Gullholmens fyr, som är den närmaste punkten åt det hållet, måste man gå ända upp till Växlet innan man kommer ur leden och att ligga och kryssa i norrliden ger inte mycket distans. Som vanligt delade sig startflödet, några få satte spinnaker och drog iväg mot N, men de flesta liksom vi gick mot O och Stinas grund (3,3) som är första punkt i den riktningen. Efter en start i god fart fick vindgudarna lust att skoja lite med oss så det blev ett antal slag innan vi nådde punkten

och en snittfart på knappt 2 knop. (Jag har skrivit in den ackumulerade distansen efter varje passerad punkt.) Sen rundade vi in Grinda utan gick norr om genom porthålet S Ljusterö där vi höll på att få hjälp i passagen av Vaxholm 1, som ville gå samma väg. Vi hann före. Vi siktrade in oss på Delö (9,4) i Träsköfjärden, som numera övertagits helt av mellanskarven. Närför gick vi N om Måja mot punkten mellan prickarna (19,6) i Rödlogaleden och vidare österut mot St Nassa och punkten Slättkobben (24,3). Där såg vi dygnets första besörn på låg höjd över ett skär, som inärdigt uppvaktad av ett oräkneligt antal måsar, försökte hämta någon slags föda (tror vi). Från St Nassa girade vi WNW mot Morsken (29,0) och fortsatte i farleden upp mot Rödlöga förbi Hundskärknöv (34,2) och Vidinge (38,2), som vi passerade kl 19,53. På vägen hann vi sleva i oss

en utsökt köttgryta med ris nedsköljt med en kall pilsner och en liten stänkare därtill.

Vinden höll sig stadigt på S och några tecken till vridning mot O kunde vi inte märka. Nu var det dags för ett nytt vägval. Skulle vi fortsätta norrut och gå mot Simpnäs eller? Risken med att gå för långt mot norr och sedan inte få någon nordlig vind fick oss att överge den tanken och i stället till en början satsa på Remmargrund innanför Tjärven. Väl där (45,7) räknades det febrilt. Jo, vi skulle nog hinna till Flöjtjan SW om Åland innan vinden gick på O. Sedan fick det blåsa allt från S via O till N. Ut på havet alltså. Vinden höll i sig men i stället fick vi dimma, som gav oss en sikt under 50 m när den var som tätast. Nu fick GPS:en visa vad den dög till speciellt vid rundningen av Flöjtjan (60,1), som även i vanliga fall är lite svår eftersom kortet inte är särskilt detaljerat och grunden många.

Som väl var hade vi nästan ingen N-S-gående trafik att tampas med på Ålands Hav och vi visste att Finlandsbåtarna inte skulle komma upp i häcken förrän framtiden när vi räknade med att vara i närheten av Kapellskär. Och färjorna har bra koll på den omgivande trafiken med radarapparater som hittar även små segelbåtar. Handelsfartygen i övrigt skall man nog inte vara lika säker på...

När vi gick in i Furusundsleden igen anade vi Tjärven svagt på ca 50 m avstånd och såg fyrljuset som en svag stjärna snett ovanför oss. Mistsignaleringen har man numera lagt ner så den hade vi ingen nytta av / slapp vi höra (stryk det som ej

önskas). Vår punkt Remmargrund (74,5) såg vi aldrig. Nu kom också planenligt färjorna men vi låg väl till SB i leden och var aldrig riktigt oroliga även om deras mistsignaler och motormuller nådde oss långt innan vi såg dem glida förbi i tjockan.

Nu bestämde sig äntligen vinden för att gå över mot N men innan den slutligen hamnade där låg vi i nära en timme och tittade på en logg som pendlade mellan 0 och 2 knop. Vi hade hoppats på att morgonsolen skulle lösa upp dimman tidigt men inte förrän strax efter 8 lättade dimman och då hade vi passerat Kapellskär (82,4). Redan här såg vi att möjligheterna att komma i tid var minimala men för att göra det bästa möjliga skickade vi upp spinnakern, som vi sedan kunde köra hela vägen in i mål.

Via Furusund (85,6), Baldersgrund (90,2), Siarö (96,7) med dygnets andra havsörn – den här gången på hög höjd, och Gullholmen (102,8), tog vi oss i mål 1 tim och 2 min för sent. Då hade vi enligt loggen gjort 120 NM och enligt punkträkningen 108,4. Eftersom vi inte kom i tid fick vi avdrag med dubbla den genomsnittliga distansen och slutresultatet blev därmed 99,1.

Inte så illa ändå tyckte vi även om vi tidigare gjort över 140 NM en höst. Men då blåste det mellan 10 och 13 m/s hela tiden... Om vi inte hade gått ut till Nassa men i övrigt gått samma väg hade vi inte kommit i mål lika sent men annars var det nog inte något vi skulle ha ändrat. En devierad kompass och GPS är nödvändiga om man skall kunna ta sig fram säkert i den dimma som inte var förutsedd alls men som är vanlig den här tiden på året. När vi

kom förbi Furusund vid 9-tiden låg en 24-timmarsseglare kvar vid boj! Det är visserligen tillåtet att ankra/förtöja men så fort seglingen kan återupptas skall man iväg igen. Och en vaken ankarvakt skall man alltid ha.

Hur jämför man resultat?

Även om det inte är en kappsegling så är det naturligtvis högtintressant att se hur andra båtar samma storleksordning seglat och vilken väg de gått. I resultatlistan som man får efter seglingen och som också finns på nätet finns alla detaljer med

Får man pris?

Nix, bara ära och berömmelse. Fast när man uppnått vissa ackumulerade distanser får man plakett av olika valörer.

24-timmars med Vigen?

Ja visst, det går alldeles utmärkt. Den enda restriktionen är att Vigen inte får gå havssträckor d.v.s. mellan punkter över öppet hav. I vårt fall ovan hade en Vigg måst vända vid Remmargrund i stället för att fortsätta till Flötjan.

Var kan man segla 24-timmars?

Man behöver inte segla i Stockholm skärgård. SXX lokala kretsar ordnar 24-timmars längs hela kusten.

Måste man vara medlem i SXX?

Nej, man kan delta utan att vara medlem i SXX. Men eftersom Sveriges bästa båttidning ingår i medlemskap så varför inte?

Om man vill veta mera.

Gå in på SXX:s hemsida så finns det svar på de flesta frågor. Där kan du också anmäla dig. Kostnaden är 125 kr + 50 kr för en orange vimpel som man får behålla så det är överkomligt.

Staffan i 1124

Har du seglat långt med din Vigg i år?

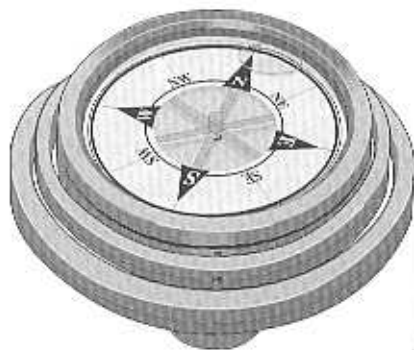
Nu är det dags igen att sända in uppgift om årets seglade distans för dem som aspirerar på

Per Brohälls Hederspris

Priset, som är ständigt vandrande, är avsett att främja familjesegling med Viggen. Det tilldelas sålunda den skeppare som seglat längst distans under året med företrädesvis familjesättning.

Styrelsen emotser uppgifter om skeppare, seglad distans och besättning sig tillhanda senast den 30 oktober.

Styrelsen



NYA MEDLEMMAR

- 0 Sören Bergqvist
TREHÖRNIGSJÖ
- 0 Arvid Hansenäs
HAVERDAL
- 46 Patrik Axén
MOTALA
- 662 Peter Ström
MARIESTAD
- 850 Lars-Jöran Josefsson
UPPSALA
- 1203 Berndt Holmqvist
VÄSTERÅS
- 1214 Mikael Hansen
SUNDBYBERG



**Hjärtligt
välkomna till
Viggenklubben!**

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.

Vagga eller stöttor?

Säsongen lider mot sitt slut, och snart är det dags för upptagning – om det inte redan är avklarat av er som är tidiga. Det är alltså hög tid att titta till pallningen, så att den är i gott skick den dag då båten kommer upp på land.

En fråga som ibland kommer till Tekniska Kommittén är vilken pallning som är bäst. Något entydigt svar finns väl egentligen inte. Det viktigaste är att pallningen är stadig och säker. Den ska klara kraftiga vinterstormar och att man mer eller mindre oförsiktigt förflyttar sig inne i och uppe på båten under höst- och vårustning. Separat extra stöttnings under för- respektive akterskepp med varsitt uppochnedvänt "T" är därför rekommendabelt. Det gäller i synnerhet A-Vigg, som har betydligt kortare kölbås. A-Viggen pallas antingen under partiet mellan köl och roderskädda eller med träklotsar under roderskädan. Själv tillämpar jag det förstnämnda.

Originalvaggan (transportvaggan) i trä, som finns beskriven i Tekniska Tips, fyllde naturligtvis sin funktion, men dess tvärsålar gör underhållet av undervattenskroppen onödigt besvärligt. Man ledsnar snabbt på att krypa in och ut ur detta veritabla "ängelse". Att sitta på en pall och arbeta är dessutom omöjligt. Om man inte modifierat stöttornas ändstycken (enligt tilläggstips) kommer man heller inte åt att måla anliggningsytorna. Trävaggan är billig att bygga, jag skulle tro att man klarar sig med ett antal hundralappar under tusenlappen, även om man kostar på sig spikbleck och

liknande beslag som gör hopsättningen stabilare. Men en trävagga kräver mer underhåll än en stålvagga. Träet behöver impregneras emellanåt, och botten-styckena murknar obevekligen med åren och behöver bättras på, hur försiktig man än är. Och spik har en fantastisk förmåga att krypa ut ("fransk"skruv eller vagnsbult med bricka och mutter rekommenderas). Detta underhåll är ju inte helt gratis, varför en kalkyl över en längre period inte blir så gynnsam för trävaggan som en jämförelse mellan anskaffningspris för alternativen.

Det kanske vanligaste alternativet till trävaggan är en dito i stål. Det finns några standardvarianter på marknaden som är lämpade för Viggen. De är som regel demonterbara och kan därför transporteras. Justerbarheten är också god, inklusive stöttornas ändstycken. Stagningen är inte alltför mycket i vägen, så vaggan är betydligt mer arbetsvänlig än träutförandet. Men priset är avsevärt högre, uppemot

6 000:- får man nog räkna med.

Alternativ till en sammanhållen vagga är olika varianter av separata stöttor. "Plockepinn", marinornas hatobjekt nr 1, går jag dock inte in på. De är fruktansvärt tidsödande i själva torrsättningsmomentet, och ofta tvivelaktiga vad gäller stabiliteten. Nej, jag avser i första hand den typ av trebenta stålrörsstöttor som jag själv har. Ett rör i mitten av "pyramiden" är förlängt snett uppåt, och i detta rör är ett justerbart ändstycke nedstucket.

Stödplattan mot skrovet är kullead. Stöttorna förbinds parvis med tvärgående kätting, som förhindrar att stöttorna hasar i sidled. Torrsättningen går snabbt, och man är mindre beroende av att underlaget är plant än när man har en hel vagga. Hindret vid rustning är minimalt, och en stötta i taget kan lätt flyttas. Stöttorna tar liten plats när de sommarförvaras genom att de kan ställas i varandra. Transport är inte heller något problem. Priset på dessa stöttor är lägre än för en stålvagga, och flexibiliteten tycker jag också är till deras fördel.

Utöver ovannämnda exempel på pallning kan man se en mängd olika specialvarianter på marinornas uppläggningsplatser. En ganska klurig princip, som jag sett tillämpad på lite olika sätt, är en parvis stöttning bestående av två stora, ledade "M". Genom att flytta M:ns ytterben "klämmer" man skrovsidorna med det inre V:et. Liksom vid de separata stålstöttorna säkras man benen med kätting eller spännband. För stabilitet i båtens längsled krävs dock att M:n är förbundna med varandra under båtens köl, och ledpunkterna måste göras

relativt klumpiga.

För alla typer av separata stöttor, dvs allt utom sammanhållna vaggor, gäller att täckningen/presenningen INTE får förankras i stöttorna. Har man tittat till båten en dag när vinden friskar i ordentligt, så förstår man varför. Presenningen utgör ett avsevärt vindfång, och varje lös flik leder till att presenningen börjar "piska", och ju mer den arbetar upp sig, desto hårdare blir rycken. I värsta fall kan man påverka stöttorna, om man bundit i dem. Gör alltså inte det.

Till sist en reflektion: vad är det för idioti som sprider sig som en löpeld – detta att låta masten sitta på under vintern? Dels är våra Viggas i behov av att mastbalken avlastas och får vila sig under vintern, dels måste man ju ändå kontrollera vant, spridare och fallblock inför varje säsong. Att göra sistnämnda från mastkran är minsann inte så lätt, och kontrollen blir sämre. Man ser också att problemen med täckningen blir stora. Plus att det ställer mycket större krav på pallningens kvalitet. Tekniska Kommittén avråder därför bestämt för att falla för detta påhitt.

TK/Harald Akselsson



Foto: Jan-Olof Björk.

OBS! Bilden visar Jan-Olofs lösning och har således bara indirekt att göra med Haralds artikel.

VIGGENMARKNADEN

Köpes:

Storsegel till K-Vigg.

Jag behöver ett billigt storsegel i hyggligt skick.

Anders Petersson, Nättraby

0455-49502

Lågbyggd båttrailer till Vigen

Tomas Nylén, Siljansnäs

0247-23230

Mast

Jag behöver en ny mast. Var finns det en sån till Albin-Viggen 1972?

Torbjörn Trolte, Uppsala

0703-701193

Köpes/Bytes:

Hawasaki ZXR 750 -89

bytes mot välvårdad Albin-Viggen.

Mc:n är i toppskick och värd ca 40.000 kr. Nylackerad och massor

utrustning, dessutom billig att försäkra. Hör av er för bilder.

Sebastian Madunic, Jönköping

0730-439235

Säljes:

Vagga gjord till Vigen.

Helt i järn. Mycket stabil, justerbara stöttor. Pris 1.000 kr. Finns i Blekinge.

Martin Nordström

0457-19250

Karlskronavigg byggd 1965

Yamaha 6 hk. Pris disk. Finns på

Örlogsberga Båtklubb

Sven-Erik Andersson

08-7771443

Albin-Viggen 1972 nr 401

Välskött, 5 segel, rullsystem. samt spinnacker. Johnson 5 hk. Toa, gasol eller spritkök. Båtvagn och dinge. Prisdé 35.000 kr.

Benny Johansson, Frillesås

0340-653737

Glada Ankan - Albin-Vigg 1973 nr 337

Mycket fint skick. Ny stor + fock samt lättvindsgenua och spinnaker i mycket bra skick. Ny sprayhood, nya fall och skot, omklädda dynor m.m. Mariner 8 hk. Pris 39.000 kr

Björn Steenstrup, Åsa/Kungsbacka

0340-655953

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)

PÅ TAMPEN

När båten väl står på land, rengjord och täckt och kanske till och med har fått ett lager vax som skydd mot vintern är det dags för besättningvård. Kurskatalogerna har redan dunsat in. Alla studieförbunden har samma grundutbud men kvaliteten på material och utbildare kan variera, kraftigt. Kolla med båtgrannar och kompisar om deras rekommendationer. Se till att inte bara skepparen är utbildad! När gav du din fru en skepparkurs senast?

Sen tycker jag du skall gå in på sjofartsverket.se och beställa en prenumeration på UfB för 150:- så att du kan rätta dina gamla sjökort. Billigare än nya och mysigt pyssel mörka vinterkvällar. Och snart kommer bärmässorna! Sail & Motorboat Show i Älvsjö 8-11 november (det är då nya segel skall beställas till bästa pris och säker leverans), vårens första båt-mässa i Göteborg 3 - 11 feb., Allt för Sjön 1 - 10 mars. Håll ut!

PriCor

Box 30097, 104 25 Stockholm
Telefon: 08-13 09 80, Fax: 08-618 38 70
www.pricor.se, E-mail: namn@pricor.se

**ORIGINAL
KOPIOR & TRYCK**

VÅR PROFIL -
FÄRG & STIL

ViggenBladet

MANUS-STOPP !!!

**ViggenBladet 10
26 september**

ViggenBladet 11-12
21 november