

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 monteringsats 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 !!!

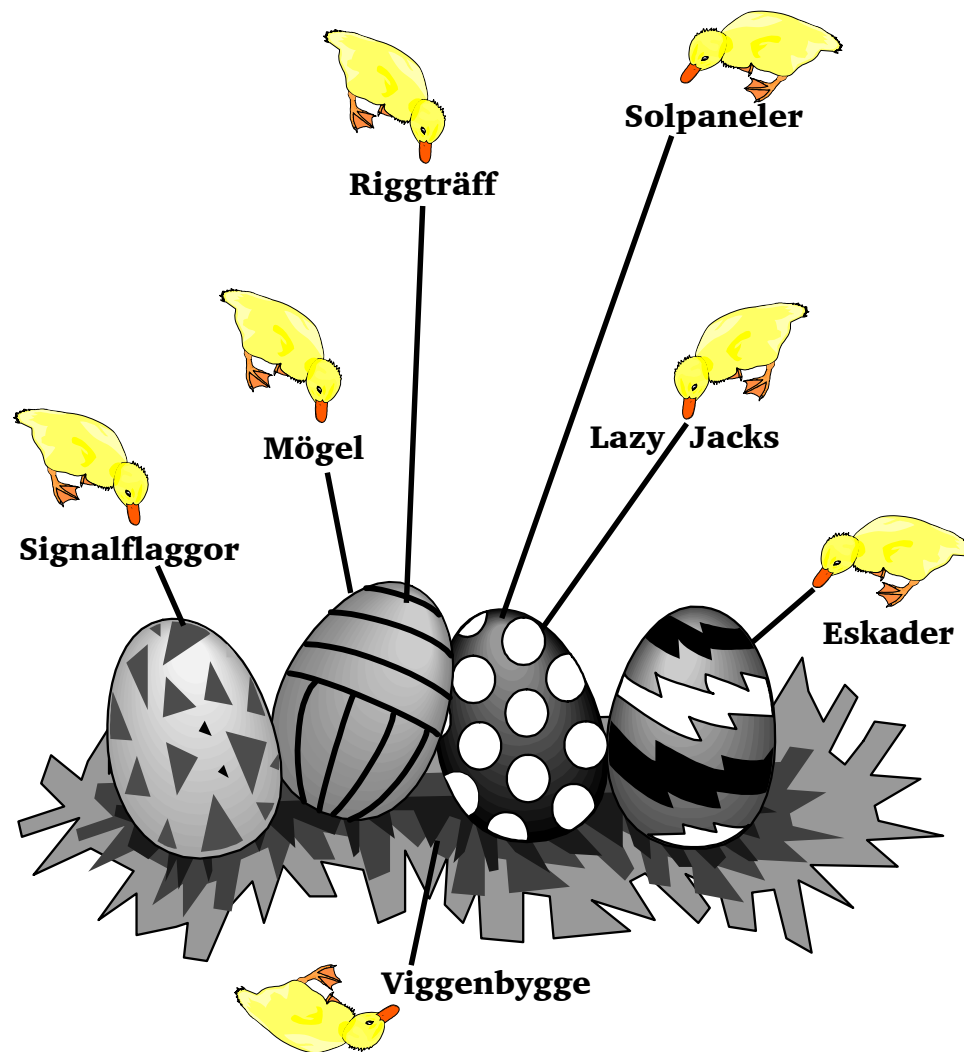
ViggenBladet 4
27 mars

ViggenBladet 5
24 april

Medlemstidning för
VIGGENKLUBBEN

NR 3 2002

ViggenBladet



GLAD PÅSK!



VIGGENKLUBBEN

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

Avgifter 2002: Aktiv medlem 150:- / Viggen-Vän 50:- Viggenklubbens postgirokonto: 40 73 05-2

STYRELSE

Ordförande:	Annika Forsberg	Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala e-post: charlie.hotel@telia.com	018-59 06 98
Vice ordförande:	Bo Carselid	Kryssarvägen 5, 183 58 Täby e-post: bo@runo.se	08-540 660 45
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, 1s84 37 Åkersberga e-post: lennart.08.54066463@telia.com	08-540 664 63
Sekreterare:	Staffan Söderhäll	Gammelgårdsgränd 15, 112 64 Stockholm e-post: staffan.soderhall@telia.com	08-656 32 45
Materialförvaltare	Holger Elveberg	Husbyvägen 21, 61071 Trosa e-post: holger-el@telia.com	0156-137 08

KLASSNÄMND

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

TEKNISK

KOMMITTÉ

Motor	Samman kallande:	Harald Akselsson, adress, se nedan	08-590 802 98
Elektronik		Bill Thompson	08-511 737 34
Segel & Rigg		Janne Bäckman	
Ritningar, Förtöjning, Pallning		Harald Akselsson	08-590 802 98
Skrov		Lars Sennerholm	08-715 48 03
		Göran Lilja	08-85 15 33

VALBEREDNING

Samman kallande: Gunnar Tidner, Stallvägen 6, 187 31 Täby, 08-758 35 74
fax 08-758 43 03, e-post gti@abc.se
Jan Häggkvist 08-510 230 96
Åke Thorsén 08-540 698 07

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**

samma höga servicenivå både för egna och andra länders Trossenmedlemmar. I Danmark finns inget sjöräddnings-sällskap ännu. Genom ett utökat samarbete med de övriga Sjøräddnings-sällskapen kan servicen på sikt kanske att kunna erbjudas i allt vidare farvatten.

Sjøräddningssällskapet vill värna om VHF som säkerhetsinformations-system till sjöss.

VHF:en är ett mycket bra och säkert sätt att få kontakt och information om sjösäkerhet och vad som rör sig till sjöss. Du behöver bara årligen betala 145 kronor till Post och Telestyrelsen för att få tillgång till detta förträffliga system.

Du kan höra andra fartyg, ta direkt kontakt med dem i farliga situationer och du kan också ropa på hjälp direkt till MRCC, Sjøräddningscentralen. Sjöfartsverkets trafikinformationscentraler, Lotsplatserna, Kustbevakningen och Försvarsmakten passar ständigt på VHF bandet. Du kan också höra navigationsvarningar och väderrapporter direkt

från Kustradiostationen, allt för 145 kronor per år.

Alla får vara med i Trossen sjöassistans och Sjøräddningssällskapet.

Sjøräddningssällskapet är inte bara en organisation som räddar flest människor till sjöss. Det är också en ideell intresseförening som verkar för bättre trygghet till sjöss, inte bara för yrkes-sjöfarten utan också för fritidsbåtarna.

Alla som är till sjöss borde vara med i Sjøräddningssällskapet och de som har fritidsbåtar också i Trossen sjöassistans.

Sjøräddningssällskapet vill att alla på sjön hjälper varandra i första hand, men..

SSRS anser att gott sjömanskap innehåller god utkik och uppsikt till sjöss för att se om någon behöver hjälp. Sjölagen reglerar denna skyldighet.

Den bästa egenhjälpen är en gott sjömanskap och en vettig utbildning. Sjöfolk har i alla tider försökt att hjälpa varandra men skulle ingen finnas till hands så är Trossen sjöassistans en verkligt god vän när behovet är som störst.

Anders Jönsson, SSRS

Faktaruta Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppsbrutne,

Sjøräddningssällskapet är en ideell och frivillig förening som på 50 räddningsstationer har över 90 sjöräddningsenheter i tjänst runt den svenska kusten och i Väner, Vättern och Mälaren.

De 600 frivilliga och sju fast anställda skepparna ligger i beredskap 24 timmar per dygn, året runt.

Sällskapet begär inga statsbidrag utan inkomsterna kommer från medlemsavgifter, gåvor, testamenten och donationer.

Sjøräddningssällskapet har år 2001 räddat 97 människor i överhängande sjönöd och lämnat assistans till 995 fartyg med 1.789 personer ombord.

Utfört 239 sjuk- och läkartransporter.

Totala antalet larm och uppdrag var 2.139.



Varför TROSSEN SJÖASSISTANS?

Trossen Sjöassistans uppstod 1995 som en extra **Trygghet till sjöss** för Båtlivet och Sjöräddningssällskapets medlemmar.

Resonemang med SBU, SXK och SSF via SSD, Sjösportens Samarbets Delegation, om att erbjuda båtlivet en mera omfattande trygghet blev nu äntligen sjösatt.

Motivet var att till självkostnadspris bogsera in de båtägare som råkar ut för olika haverier som inte klassas som "sjöräddning", livsfara. Ingen båtägare skulle heller känna dåligt samvete för att "snylta på" räddningstjänsten när han blev bogserad efter sjöräddningsbåtarna.

Trossen sjöassistans en hjälp till självhjälp.

Det eventuella överskottet skall oavkortat gå till driften av räddningsbåtarna, en hjälp till självhjälp kan man säga.

Sjöräddningssällskapet är en ideell förening utan statligt stöd eller eget vinstsyfte.

Trossen sjöassistans ersätter inte båtförsäkringen utan kompletterar denna istället. Trossen Sjö-assistans griper in tidigt innan det lilla haveriet hinner utveckla sig till något värre.

Räddningsutbildade och behöriga besättningar.

Medlemmarna ges möjlighet att enkelt och direkt ta kontakt direkt, eller via den egna Trossencentralen, med en professionell sjöräddningsstation. Varje

Trossenmedlem får direkta telefonnummer att ringa till.

Den mestadels frivilliga besättningarna på räddningsbåtarna är väl utbildade för sina uppdrag, de ställer upp utan större krav på ersättning för att hjälpa oroliga båtfamiljer till trygghet. Kanske hade de annars fått rycka ut några timmar senare när situationen förvärrats.

Som Trossenmedlem bidrar du till en ännu bättre trygghet till sjöss.

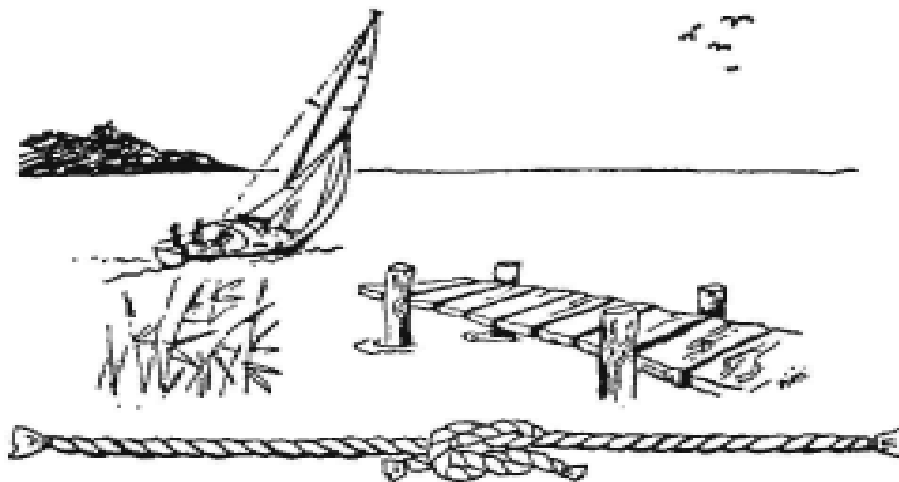
Ju flera medlemmar det finns i Trossen sjöassistans desto mera pengar går till driften av räddningsbåtarna vilket ger en ännu bättre svensk sjöräddning, något som alla kan behöva när de minst anar det. Överskottet från Trossen sjöassistans blir i förlängningen ett bidrag som räddar liv.

Hög serviceanda och försäkrings-trygghet om något skulle gå på tok.

Sjöräddningssällskapet egna räddningsbåtar och försäkringar som täcker eventuella skador även på den som får vår hjälp. Skulle våra räddningsbåtar vara ute på uppdrag eller vara för långt borta, så har vi ett avtal med Sjöfartsverkets alla lotsbåtar som ger samma professionella service när du behöver den.

Våra systerorganisationer garanterar samma kvalitet i grannländerna.

Trossen sjöassistans gäller så många gånger som du behöver hjälpen, men det bygger självklart på ett ömsesidigt förtroende. Våra systerorganisationer i Norge, Finland och på Åland håller



FRÅN BRYGGAN

Hej alla.

Först ska jag offentligt be vårt regionombud för Västkusten, Gustaf Olofsson, om ursäkt för att jag utan att först tillfråga honom, tog bort honom som regionombud i årets två första VB. Gustaf har sedan ett par år ingen Vigg men har med alla sin kunskaper om det mesta som har med sjön att göra, fortsatt att vara en tillgång för viggägarna på Västkusten. Gustaf är nu återinsatt under rubriken Regionombud och jag hoppas att ni som behöver en erfaren viggenseglare att fråga till råds tar tillvara möjligheten att kontakta Gustaf.

Om ni bläddrar fram till ombudslistan ser ni att det finns flera regioner som är vakanta "på riktigt" och det är en brist. Finns du - som skulle vara intresserad av att fungera som stöd i regionen där du bor - hör av dig till undertecknad.

Annika i 1277 Jänta

SKEPP O'HOJ!

När du läser det här är det fortfarande mars och för Jänta's del en dryg månad kvar till sjösättning och vårustningen återstår alltså ännu. För många andra gissar jag att sjösättningen sker redan april och att det bråda arbetet är i full gång. Nedräkningen mot den nya seglingssäsongen har alltså börjat (egentligen gjorde den väl det redan då vi tog upp våra båtar i höstas).

Apropå räkning så har besöksräknaren på Viggklubben hemsida nu tickat iväg mot 27.000-strecket och med ny "leverantör" av gästbok så fungerar Vigg-Marknaden och Vigg-Forum igen. Tyvärr försvann även en del annonser som inte var så väldigt gamla vid omläggningen, så om du lagt in en annons i år som fortfarande är aktuell måste jag be dig göra det en gång till.

Med tillönskan om en Glad Påsk slutar jag för denna gång

Alfi 1277 Jänta

Vår långseglande medlem Sigurd Arnell tipsar i den här och en kommande artikel om några sätt att göra seglingen bekvämare

På vår Albin Viggen, Aglaia II, har jag med åren infört en rad förbättringar för att underlätta ensamsegling – som jag sysslar med rätt mycket – och för att göra semesterseglingarna tillsammans med min fru smidigare och behagligare.

Människan är av naturen lat, har någon tänkare sagt en gång, och det skriver jag gärna under på.

De "bekvämligheter" jag tänker på är framför allt:

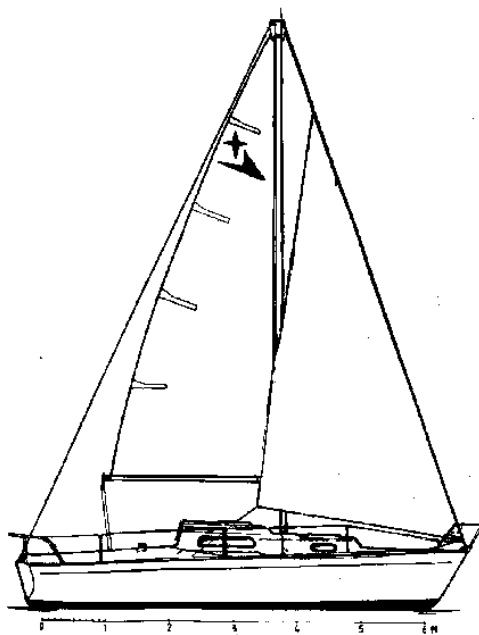
- **Lazyjacks** (något vettigt svenskt uttryck finns tyvärr inte såvitt jag vet), som underlättar både bärgning och hissing av storseglet i hög grad.

- **Långfocken** (mitt eget namn på högsmal kryssfoc), som faktiskt blivit nästan universalsegel när jag seglar ensam. Undringar på Viggen-Forum får mig att tro att många Viggen-seglare är intresserade av detta segel.

- **Autopilot** är nästan ett villkor för att man ska kunna segla ensam, framför allt vid segelsättning och segelbärgning. Jättebra också vid långseglingar.

- **Rodkick** håller bommen under kontroll vid segelsättning, segelbärgning eller revning. Samarbetar bra med lazyjackarna.

- **Bomtält.** Gör Viggen till en tre-



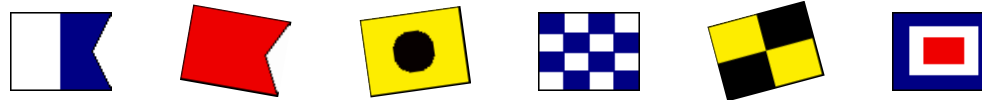
Kryssfocoken som ingår i Viggens standardutrustning skotas utanför vanten till de ordinarie skotskenorna och kan därför inte skotas in tillräckligt för maximal höjdtagning. Den är på 10 kvadratmeter liksom min långfoc.

rummare när man ligger i hamn. Man får ståhöjd under tak, man får nå stans att hänga regnvåta prylar till tork även under ösregn och man får insynsskydd till sittbrunn när man vill ha det.

- **Solcellsladdaren.** Ökar batteriuthålligheten betydligt vid semesterseglingar och gör att batteriet alltid är fulladdat när man ska ut med båten mera till vardags.

I dag ska jag berätta om mina resonemang bakom långfoc, lazyjacks och solcellsladdare. Till nästa nummer återkommer jag med lite om de andra prylarna.

SIGNALFLAGGOR



kraft vid backningen. Jag blev upplyst om att vattentemperaturen var +12° C och blev tillfrågad om det var filmvisning under kvällen, att återge mitt svar på detta torde inte tillföra denna rapport något konstruktivt.

Så här långt har jag uppehållit mig vid händelserna förut. I aktern hade man sina egna problem. Samtidigt som babordsankaret fälldes ledde andre styrman arbetet med att koppla aktra bogseraren och matade just ut vår tross till bogserbåten.

Den plötsliga bromseffekten från babordsankaret fick bogseraren att "köra in under" aktern på mitt fartyg, precis i samma ögonblick som propellern svarade på min order om "full fart back". Tack vare att andrestyrmannen reagerade blixtnabbt och hann belägga sin ända av trossen fördröjdes sänkningen av bogserbåten med några minuter, vilket möjliggjorde för dess besättning att tryggt lämna sitt fartyg.

Det är märkligt, men i samma ögonblick som vårt babordsankare fälldes inträffade ett strömavbrott i land. Det faktum att vi just passerade ett område som i sjökortet markerats med "undervattenskablar" kan måhända antyda att vi kommit åt någonting på flodens botten. Det var sannolikt tur att den högspänningsledning som vår förmast drog ned inte var i bruk, kanhända hade den ersatts av undervattenskabeln. På grund av mörkläggningen i land är det omöj-

ligt att säga var kraftledningsmasten föll.

Jag upphör aldrig att förvånas över utlänningars uppförande och handlingar i händelse av de minsta motgångar. Lotsen t ex, sitter i detta ögonblick ihopkrupen i ett hörn i min daghytt, ömsom nynnande för sig själv, ömsom gråtande, efter att ha hållit i sig en flaska gin på en tid som kvalificerar för en plats i Guinness Rekordbok. Bogserbåtens kapten däremot blev våldsam och krävde krafttag för att lugnas ned. Stewarden har fört honom till sjukhytten där han, belagd med handbojor, uppmanar mig att göra omöjliga saker med mitt fartyg och min besättning.

Jag bifogar namn och adresser på förarna (och deras försäkringsbolag) vilkas fordon befinner sig på fördäck, antecknade av tredje styrman efter hans något brådstörtade evakuering av backen. Detta bör möjliggöra för Er att kräva ersättning för de skador de åstadkom på räcken till ettans lastrum.

Jag avslutar denna preliminära rapport emedan jag har lite svårt att koncentrera mig till ljudet av polisens sirener och deras blinkande ljus.

Det är med vemod jag tänker på, att om bara skeppsgossen insett att det är onödigt att hissa lotsflaggan efter mörkrets inbrott, så hade inget av detta hänt.

Högaktningsfullt

Craig MacGregor, befälhavare

OM RISKER MED

Nedanstående *SPECIAL INCIDENT REPORT* sändes till Her Majesty's Maritime Service från befälhavaren på vad som väl bäst kan beskrivas som "ett ganska olycksdrabbat brittiskt fartyg".

Den publicerades i tidskriften *DRYDOCK 1985* och återges här i översättning.

Minnesgoda läsare kan kanske erinra sig att den även var införd i *ViggenBladet* nr 6-7/1993.

Till:

Reginald P.C. Mountbatten,
M.B.E., Marindirektör

Det är med beklagande och i stor hast jag tillskriver Er, med beklagande för att ett litet missförstånd fick nedan återgivna följder, och i hast för att Ni skall få min rapport innan Ni dragit förhastade slutsatser från rapporter i världspressen. Jag är säker på att dessa kommer att överdramatisera händelsförloppet.

Vi hade just tagit ombord lotsen och skeppsgossen hade återvänt efter att bytt från G-flagga till H-flagga. Det var hans första resa och som han hade vissa svårigheter att rulla ihop den halade flaggan steg jag fram för att visa honom.

Kommen till slutet av hoprullningen uppmanade jag honom att släppa taget med orden "låt gå". Ynglingen, nog så villig men inte alltför snabb i tanken, tvekade, vilket fick mig att upprepa orden i skarpare ton.

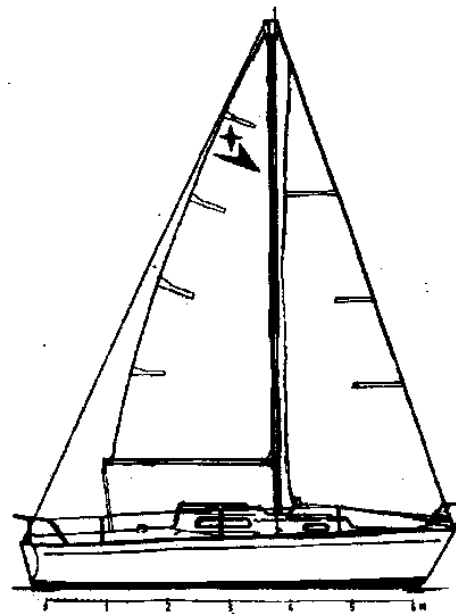
I det ögonblicket hade förste styr-



man anlant från navigationshytten där han kontrollerat fartygets framfart. I tron att jag avsåg våra ankare repeterade han min order till tredje styrman framme på backen. Babordsankaret, som var klart men inte utfirat, fälldes tvärt. Effekten av att låta ankaret falla från klyset under gång visade sig vara för mycket för ankarspelets broms och hela ankar-kättingen "drogs ut med rötterna". Jag befarar att skadorna på kättingboxen kan ha blivit omfattande. Babordsankarets bromsande effekt fick naturligtvis fartyget att gira åt det hållet, rakt mot svängbron som korsar ett tillflöde till den flod vi färdades på.

Brovakten visade stor sinnesnärvaro genom att öppna bron för mitt fartyg. Olyckligtvis tänkte han inte på att stoppa fordonstrafiken, med påföljd att bron delvis öppnades och deponerade en Volkswagen, två cyklister och en kreaturstransport på fördäck. Min besättning driver för närvarande samman innehållet i den senare, av ljudet att döma skulle jag gissa att det är grisar. I sina ansträngningar att stoppa fartygets framfart fällde tredje styrman styrbordsankaret, tyvärr alltför sent för att det skulle göra någon egentlig nytta eftersom det föll på brovaktens manöverhytt.

Efter att babordsankaret fällts och fartyget börjat gira signalerade jag "full fart back" två gånger på maskintelegrafan och ringde personligen till maskinrummet för att beordra maximal



Den här högsmla focken designade Gransegel åt mig i mitten av 90-talet. Högre och smalare än originalkryssfocken. Den skotas till nya block och skotskenor i ytterkant av förpikstaket.

Långfocken

Mina funderingar på långfocken började när jag tyckte att Aglaia tog för lite höjd med den gamla kryssfocken. Ett segel som följde med när vi köpte båten, och som varit med ända sedan hon sjösattes 1975. Dags för ny standardflock alltså. Eller??

Nånstans hade jag läst om de här lite modernare högsmla fockarna, som skotas längre in på däck och som genom sin höjd skulle vara effektivare än de äldre standardfockarna.

Men hos segelmakaren var man inte enbart positiv: - Du får räkna med att en högsml fock blir mindre effektiv än



den gamla i halvwind eller akterliga vindar, även om den är bättre på kryss, sa Claes Hiersemann på Gransegel i Malmö.

Men jag var angelägen om höjd på kryssen och satsade de 5.000 kr Gransegel ville ha för långfocken. Den är på tio kvadratmeter liksom den gamla kryssfocken och täcker i stort sett utrymmet mellan förstag och mast.

I vindar akter om tvärs kan man ju sätta genuan, tyckte jag.

Och jag har blivit nöjd. I sju säsonger har jag nu seglat med långfocken. Följden har blivit att den gamla standardgenuan ligger kvar hemma, att försegelvarianterna är lättvindsgenuan, långfocken och en hårdvindsflock på fyra kvadratmeter, vilket täcker behoven ganska väl.

Fördelar med långfocken:

- Lite bättre höjd än med den gamla kryssfocken men inte riktigt så mycket som jag hoppats.
- Betydligt enklare hantering i samband med krysslag och skotning.
- Väldigt mycket bättre sikt.

Långfocken skotar jag till nya block på nya skotskenor placerade i ytterkant av rufftaget över förpiken. De är 50 – 60 cm långa och sträcker sig akterut ungefär från förpiksfönstrens bakkant. Det

innebär också separata skot till långfocken (de används för övrigt också till hårdvindsfocken). Skotskenornas placering är enligt rekommendation jag fick från segelmakaren.

Nackdelen är alltså att det blir svårt att skota seglet riktigt effektivt vid vind tvärs eller mer akterligt. Även när skotblocken sitter långt fram twistar seglet ut i toppen och ger mindre drivkraft där.

Men det uppvägs till stor del av att man kan öka vindregistret på långfocken när det byar i genom att låta bara en aning på skotet och twista ut toppen lite. Då blåser den mest krängande vinden ut där och man har drivkraften kvar i seglets nedre del.

Smaken varierar, men jag är helnöjd.

Seglet, som har tre lattor, är alltså formgivet av Gransegel och finns alldeles säkert i deras databibliotek.

Lazyjacks

Ett av problemen när man ensam-seglar mycket är att hålla kontroll över storseglet vid segelbärgning och segelhissning, i synnerhet i kraftig sjö.

Lazyjacks läste jag om i båtpressen – kunde det vara något för mig?

En lina eller ett par på vardera sida om bommen halvvägs upp i masten.

Sen lägger sig seglet prydligt på bommen mellan linorna när man bärgar det. Och ligger kvar!

Nåja, riktigt så enkelt var det inte, men efter diverse experimenterande har jag nu följande lösning, och den fungerar ganska bra. Men först måste sägas att jag har skippat rullrevsmetoden och har snabbrev i stället. Det är en förut-

En enkel och billig (!) grej är lazyjacks. Som jag har fixat det: En lina genom en ögla två tredjedelar akterut på bommen.

Linans respektive ändrar går sen upp genom block på vardera spridaren och förenas nere på mastens framsida, där man kan spänna eller lossa dem. Därtill en elastisk (har jag valt) lina som går under bommen längre förut.

Tillsammans håller de storseglet väl under kontroll i samband med hissning eller bärgning.

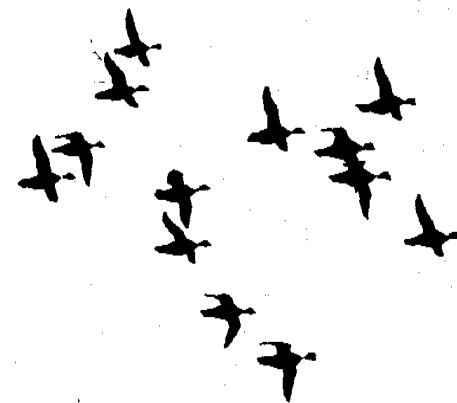
sättning för att man ska kunna ha beslag av olika typ på bommen.

Jag har en lina (5 mm enkel flätad lina) som går från ett block monterat ett par decimeter ut på ena spridaren ner runt bommen och genom en ögla, sen upp genom ett block på den andra spridaren. Båda ändarna går ner på mastens framsida, där de är ihopknopade. Ögla på bommens undersida (det gamla kicktaljefästet) sitter ungefär två tredjedelar av bommens längd framifrån räknat.

Det hela kompletteras av ytterligare en lina (jag har använt elastisk lina här) som går runt bommen en tredjedel framifrån och är knopad till den andra linan en dryg meter upp på respektive sida.

Frapå masten gör jag det ytterst enkelt: När lazyjack-linorna är spända är de hakade på fästet till spinnakerbommen och när de släpps loss hålls de under kontroll av en elastisk lina. I "lös-läge" drar jag in linorna akterut längs bommen och hakar dem runt revhakar intill masten. Vips!

Stockholm



ESKADER?

"Sökes om intresse finnes"

Någonting som varit utmärkande för Viggklubben under många år är att det seglats eskader - barnfamiljer har kunnat segla och vetat att deras barn har haft det lika roligt som föräldrarna under segelsemestern - nybörjare har kunnat segla till platser de inte vågat ge sig iväg till själva, men i en eskader har de haft tryggheten och dessutom haft många erfarna seglare som kunnat lära ut hur man bäst seglar Vigg.

Sedan mitten på 90-talet har det inte varit lika självklart med eskader och det har prövats lite olika former för att försöka locka till sig Viggarna.

Vi i styrelsen har själva ingen möjlighet att leda en eskader i sommar och därför sökes nu en erfaren viggenseglare som skulle kunna tänka sig att vara eskaderledare. Vi i styrelsen är villiga att göra allt för att hitta dina eskaderdeltagare. Finns du - hör av dig snarast till undertecknad.

Annika i 1277 Jänta

Från Kassören

Den här tiden på året hör till den arbetsammare för kassören och även de andra styrelsemedlemmarna. Det är nu vi försöker få våra kära medlemmar att inte glömma bort att betala medlemsavgiften.

Egentligen skall den ju vara betald den sista januari, men det är ju inte alltid det går så.

Jag har roat mig med att gå tillbaka några år och jämfört läget den 15 februari med följande resultat:

- 1999	35%
- 2000	43%
- 2001	41%
- 2002	52%

Som synes en gradvis förbättring år från år. Mycket glädjande!

När detta skrivs, strax före pressläggning är vi uppe i 61% av budgeterat antal. Även om en del medlemmar har eller tänker lämna klubben och nya kommer till kan det vara idé att kolla om Du har betalat; vi tror att ungefär 100 medlemmar inte har det.

Sedan en liten påminnelse till. Matrikeln pressläggs i början av juni med de medlemmar som då har betalat. När Du har en ledig stund, kolla då om det som står i 2001 års matrikel stämmer och skicka mig eventuella ändringar i god tid. Ni som fått era Viggblad eftersända av mig med följebrev har i alla fall fått den nya adressen införd, men kanske något annat ändrats.

Jan-Olof Björk i 5837 Yvanna

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:- **Klubb nål 35:-**
Ritningsförteckning 10:- **Klubbdekal SE-GLA-UT 20:-**

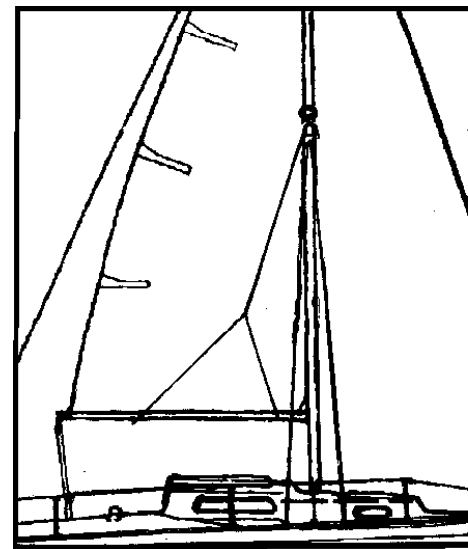
Enklast är om du sätter in beloppet för önskade varor på

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.



Hur fungerar det då? Rätt bra. tycker jag. På väg för motor ut ur hamn ligger seglet mycket snyggt på plats utan några som helst beslagsband. Vid hissningen fungerar det oftast perfekt. Ibland behöver man trycka till seglet lite åt ena sidan för att inte en latta ska fastna i någon av linorna, men det är egentligen bara om man slarvat med att lossa skotet tillräckligt och seglet inte fladdrar tillräckligt fritt.

Vid segelbärgning får man ofta "hjälpa" seglet ner lite fram vid masten och det är inte alltid det lägger sig så väldigt snyggt, men det flaxar aldrig ut mot sidan av båten eller fyller halva sittbrunnen och det är aldrig i vägen. Sen är det enkelt att justera lite och beslå det sen man väl förtöjt.

Med andra ord: Bra nog för att jag ska vara nöjd.

Solcellerna

De första åren vi hade Aglaia fick jag åtskilliga gånger per säsong släpa

iväg batterierna till laddning. Då hade vi till råga på allt inte eluttag på bryggan heller.

Småningom köpte vi den första solcellspanelen: 22 W och direktkopplad till batteriet bara via en backdiod. Sen dess har jag aldrig extraladdat batteriet under sommaren, bara under längre semesterseglingar.

Lite senare bytte vi till en större panel med tanke att den skulle ge bättre hjälp att hålla batteriet välladdat under semestrarna. Den ska lämna 48 W och måste kopplas in tillsammans med en laddningsregulator.

Vi har en kylbox av ganska strömsnål typ med kompressor (de billigare kylboxarna med Peltier-element drar avsevärt mer el).

Med den absolut perfekta monteringen av solcellspanelen tror jag den skulle kunna täcka elbehovet helt under högsommar med många ljusa timmar. Men då hade man behövt fästa den i ledade specialhållare på akterpulpit och ständigt justera den så den stod i perfekt vinkel mot solen. Då hade den säkert gett angivna 48 W, dvs drygt tre ampere. Det skulle med marginal räckt till att driva kylen (den drar i genomsnitt ca 06 – 1,0 ampere) samt instrumenten och autopiloten.

Men av praktiska skäl har jag solcellspanelen på luckgaraget framför sprayhood, där den i och för sig sitter perfekt och ur vägen. I gengäld skuggas den ofta åtminstone delvis, och den perfekta vinkeln får man bara vid exklusiva tillfällen då vinden lutar båten exakt lagom mot solen utan att någon del av solcellspanelen skuggas.

I praktiken har solcellspanelen funktionen att betydligt minska antalet

amperetimmar som förbrukas ur batteriet när vi semesterseglar. Men normalt kopplar vi alltid landström och laddar batteriet när vi ligger i semesterhamn. Utan solcellspanelen hade det varit nödvändigt varje dag om vi använder kylen. Nu kan vi om det behövs klara två eller tre dagar utan laddning från land, och betydligt mer om vi snålar på strömmen.

Och vid hemmabryggan behöver vi aldrig ladda. Förbrukningen under en dags- eller eftermiddagssegling är återladdad redan nästa dag eller dan efter även om kylen varit på några timmar.

Panelen sitter alltså skruvad fast på luckgaraget med 4 mm genomgående bultar. Strömkabeln har jag dragit ner genom luckgaraget. Sen följer den rännan under ruffluckans styrbordssida akterut, där den går genom ett hål ner till ruffskottets styrbordssida. Där sitter regulatorn, och från den går kablar vidare till batteriet.

Till Björn Palander, som på Viggen-Forum undrade om en solcellspanel kan strömförsörja en liten kyl, blir alltså svaret: Kanske.

För det första beror det på din tänkta solcellspanels kapacitet. Det finns stora paneler men de är dyra, och det är svårt att placera en mycket större än min på en Viggen.

Och så beror det på kylens effektbehov. Vår Isotherm med kompressor drar över tre ampere när den går, men eftersom den är termostatreglerad går den bara en tredjedel eller i bästa fall en femtedel av tiden och totalförbrukningen blir därefter,

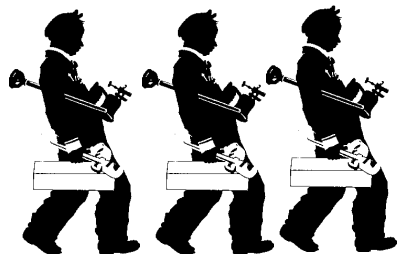
Kylar med Peltier-element är billigare i inköp, men den tekniken förbrukar mer ström. En vi hade en kort tid drog över två ampere hela inkopplings-tiden.

Men hur som helst, Björn: Räcker ditt batteri att driva kylen i två dagar utan laddning så kanske det går i fyra dagar eller mer med solcellsladdning. Det beror ju också på batterikapaciteten och det är viktigt att tänka på hur mycket ström du använder till andra behov.

Sigurd Arnell i 1073 Aglaia II

Välkommen med frågor till

TEKNISKA BREVLÅDAN



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

REGIONALT/ombud

Kalmar

Peter Winberg

**Vårvägen 15, 385 50 Söderåkra
0486 - 212 43**

Mälaren

Vakant, ombud sökes

Norrlandskusten (Umeå)

Vakant, ombud sökes

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**

Stockholm

Riggträff med Prylmarknad

Tisdagen den 7 maj kommer vi att ha årets träff för dig som vill veta mer om hur man riggar och sätter segel på en Vigg. Dessutom kommer vi att ha en prylmarknad där du som vill sälja eller köpa bra Vigg- och båtprylar får möjlighet att göra en bra affär. Vi kommer att vara i och vid Mårten Triewalds Malmgård som ligger vid vattnet i Mariebergsparken på Kungsholmen nedanför DN och SvD och granne med ryska ambasaderna. Sjöscoutkåren S:t Göran använder gården som sin "scoutvilla"; patrullscouterna kommer att delta i träffen och dessutom svara för servering av kaffe m.m.

Vi börjar kl. 18 och håller på som längst till kl. 21. Lättast tar man sig till malmgården med buss nr 1, hållplats Fyrverkarbacken. Du som kommer med bil parkerar lämpligen vid Socialstyrelsens kontor vid Västerbroplan. Det finns ingen parkering vid Villan! Se vidare kartsida 36, ruta E/F8 i Gula Sidorna.

Om du har frågor kan du maila staffan.soderhall@telia.com eller kontakta någon i styrelsen.

Välkommen!

Staffan i1124

MEDLEMSMARKNAD

BYTES

Intresserad av att "byta båt" i sommar?? Vi är sugna på att upptäcka Stockholms skärgård och har en Albin Viggan, som ligger på Orust på Västkusten, att erbjuda. Vi är vana Viggenseglare sen 1982 och har stor erfarenhet av sjöliv. En vecka någon gång i Juli hade vi tänkt oss. Om ni har en båt i eller runt Stockholms skärgård och är intresserad av detta så maila till: holmblad@swipnet.se. Besättningen på Lilla Vigg, 609 Sven, Ulrika, Ingrid o Magnus

SÄLJES

Albin Viggan -75 (nr 999)

Nya segel (rullgenua) år 2000, Johnson Sailmaster 6 hk med laddning, sittbrunnstält, porta potti mm. Prisdé 40.000 kr. Ligger i Vejbystrand. Rolf Bemark
Email: rbemark@hotmail.com
Tel 0431-45 32 70

Albin Viggan nr 486

Volvo Penta 4 takt 7,5hkr (84), rullflock, ny genua o stor (98), anpassad stormflock, solcell, ny elcentral m batterivakt, modifierad inredning m bl. a. höjda kojor, fina dynor, förstärkt mastbalk, kylskåp 12V/220V/gasol, gasolkök, fall till sittbrunn, ankarolina, sittbrunnskapell, däckställning (aluminium), stålvagga mm Pris 45.000:-
Ingvar,
Tel 011-392851, 070-639 79 85.
Email: ial.ab@telia.com

KarlskronaViggan -67 nr 67.

Rullgenua, teak i sittbrunn, bord, sittbrunnstält, sprayhood, gasolkök, portapotti, 6hk Johnson. Fendrar, dragg, tampar mm. Pris: 28.500 Kr,
Martin Krook
Tel 031-96 24 12
Email: Seahook@telia.com

KÖPES

Spinnaker

(helst med "strumpa") till Albin Viggan.
Sven Olav Granath
Email: sogranath@swipnet.se
Tel. 019-274425, 019-296075

Albin Viggan önskas köpa i Västra Götaland. Ev. byte med Stor-Triss.

Bertil Karlsson
Email: karlsson.hbok@swipnet.se
Tel. 0503-12154

Sittbrunnskapell till Albin Viggan.

Jag bor i Stockholm.
Robert Robertsson
Email: robert.robertsson@telia.com
Tel 08 / 668 86 53

NYA MEDLEMMAR

- 0 Göran Wirehede
HALMSTAD
- 0 Örjan Borgström
NORRKÖPING
- 262 Joakim Madhani
SUNDSVALL
- 361 Birgitta Danielsson
Sollentuna
- 421 Ann-Sofie Tidblom
STOCKHOLM



**Hjärtligt
välkomna till
Viggenklubben!**

Kan man förhindra mögel?

Under vintern har det pågått en diskussion på nätet kring de möjligheter som står till buds för att minska risken för mögelangrepp i båten. Jag tycker det är av allmänt intresse och gör därför en sammanfattning av diskussionen. Flera båtägare har under veckan rapporterat att när de gjort vinterinspektion i båten har man funnit mögelprickar i ruffen. Man frågar sig om ventilationen varit otillräcklig och hur man skulle gjort för att undvika angreppen. Den bistra verkligheten är att det finns mögelsporer överallt i luften och i båten, så tro inte att man kan helt få bort alla sporer med någon hokus pokusmetod. Däremot ska man ta till flera små knep som sammantaget gör det svårt för möglet att utvecklas. Det första steget är att göra miljön i ruffen så näringsfattig som möjligt. Man börjar med att tvätta alla ytor i ruffen med rengöringsmedel som innehåller ammoniak eller liknande. Mögel frodas och trivs bäst på ytor som är feta, som kring pentryt och tvättfat samt skott vid huvudändan på kojor. Finns det dessutom tillgång till fukt blir miljön som gynnsammast för mögelbildning. Därför blir nästa steg att se till att ventilationen är bra ordnad. Under hela vinterperioden bör

man se till att man har alla ventiler helt öppna och att täckpresenningen tillåter vinterluften att passera över däck. Vinterluften är torr. Den innehåller mycket liten fukt mängd. Den absorberar den gamla sommarfukten från båtens inre och ventilerar bort den. Det är fukten som är viktig att få bort. Man ska därför inte knyta ihop täckplasten i fören och aktern, som man ibland kan se. Låt det finnas stora öppningar för genomluftning. Det tredje steget är att lägga in avfuktare i ruffen som suger åt sig fuktig luft. Torrbollen är en sådan. Det är en liten boll som man kan inhandla på båttillbehörsaffärer och kostar omkring 65 kr. Den tar hand om en liter fukt per behållare. En i förpiken och en i salongen håller fukten på avstånd. Åtminstone en del av den. Det finns också en "Gör-det-självt" variant av torrbollen för den händigaste. Samma uttorkningseffekt kan erhållas genom att använda vanligt vägsalt som man fyller i en nylonstrumpa. Knyt ihop och häng upp strumpan, placera en hink under. Saltet suger upp fukten och går i lösning. Det saltvatten som bildas droppar ned och samlas upp i hinken. Det går åt cirka 3 kg salt.

Åke i 5801 Galore

Nyheten båtmässan missade!

Under vintern har ett udda projekt genomförts på ett båtvarv i stockholms-trakten, grundat på - som man säger - ungdomligt nytänkande, fritt från traditioner och konservatism. Man har helt enkelt skurit av hela rufftaket och höjt överbyggnaden 30 cm och på så sätt fått ståhöjd inne i en Viggen. Under båtmässan Allt för Sjön i Älvsjö, kom Viggensklubben att få kännedom om ombyggnaden och besök på båtvarvet ordnades omgående. Båten blev sjösatt och mottagning ordnades vid bryggan. Med lyfta ögonbryn och förvånande blickar kunde medlemmar ur styrelsen, Tekniska Kommittén och ett antal klubbmedlemmar granska skapelsen.

Den såg förvisso fortfarande ut som en Viggen, men med den nya överbyggnaden gav den ett lustigt intryck. Båten såg både liten och stor ut på samma gång. Var detta verkligen fortfarande en Viggen?

Hälftenägaren och maken i familjen, Enok Otti, som själv utfört arbetet hade satt som krav att det skulle vara 1,90 m ståhöjd inne i båten och att det skulle gå att sitta rakt upp i de förliga kojerna utan att slå huvudet i taket. "Det var en enkel match att åstadkomma denna förändring" påstod han. "Vi började med en ganska ruff skiss, sedan markerade vi området med ett musverktyg och kapade av hela över-



byggnaden strax ovan däckets. Sen lyfte vi upp hela partiet till önskad höjd och plastade in mellanrummet med ny plast och monterade in större sidorutor". Hela jobbet tog knappt en vecka.

Detta är nog den största exteriöra förändring som någonsin gjorts på en Viggen. Några av oss äldre var förfärade, och får en vigg se ut hur som helst, frågade vi oss? medan alla de unga medlemmarna tyckte att ansiktslyftningen var sjsyst. Ägarna angav att en de främsta anledningarna till förändringen var att ge ökat utrymme för att brassa käk ombord. Makarna Otti älskar pannkakor och lagar alltid detta när de är till sjöss. Med den gamla höjden kom ofta stekpannan att dunka i taket vid vändningarna. "Det slipper vi nu, vi har redan provgräddat och det går lätt som en plätt" säger hustrun. Dessutom var maken så lång att han tidigare måste fälla upp den förliga däcksluckan för att få utrymme att lägga sig i de förliga kojerna. Nu är de problemen borta. De har även fått plats för en toalettspiegel i ansiktshöjd. De nya sidorutorna har blivit större och ger bättre kontakt med det som händer utanför båten, samtidigt som gardinerna faller bättre. Me-

toden med klipp och klustra som man använde, medförde att kostnaderna kunde hållas så låga att det inte spräckte familjens budget. En post som kostade en del var dock inköpet av de nya vantskruvarna - Super Long Extended Bottle Screws - vilket var alternativet till att byta hela den stående riggen eftersom masten efter ingreppet kom högre ovanför däckets.

Möjligt är att den fortfarande kan klara klassreglerna vid kappsegling, säger förespråkare ur kappseglingsskommittén, under förutsättning att den ökade masthöjden inte gör att seglen inte når upp i det så viktiga vindskiktet "30 feet breeze" drygt nio meter över vattenlinjen, vilket skulle kunna ge orättmätiga fördelar. Från T.K. anges att man planerar ett Tekniskt Tips om hur man i detalj går till väga, men vill först utreda i vilken mån det ökade vindfånget som den förhöjda ruffen medför kommer att ge problem i lågfart vid motorgång. Avdrifts- och tilläggningsprov kommer att genomföras i trakten av Möja under senare delen av våren och de fullständiga provresultaten beräknas kunna köpas på en CD i Club Shop före sommaren.

Hervor i 401 Lirpa-Lirpa

Öppet dygnet runt!

Är du försäkrad i Svenska Sjö kan du se om din försäkring när det passar dig.
Du kan göra ändringar och tillägg i din försäkring precis som du vill.
Det enda som behövs är tillgång till internet och ett lösenord.

SVENSKA SJÖ
är båtorganisationernas egen försäkring
Störst i Sverige på båtförsäkringar
Högst skadeersättning av alla bolag
I år ännu bättre villkor och premier



Din kontaktman: **Åke Thorsén**

försäkrar din båt bäst

Svenska Sjö är Båtorganisationernas Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtlurionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Navigationsällskapet, Kungl Svenska Segel Sällskapet, Kungl Materbåt Klubben och Saltsjön-Mälarens Båtförbund.
Svenska Sjö AB, Box 266, 185 22 Vaxholm.
Tel 08-541 330 30. Fax 08-541 328 92.
www.svenskasjo.se