

ViggenBladet

Sommarträffen

Fotfästet



Här gäller det att hålla tungan rätt i mun! Foto Jan-Olof Björk

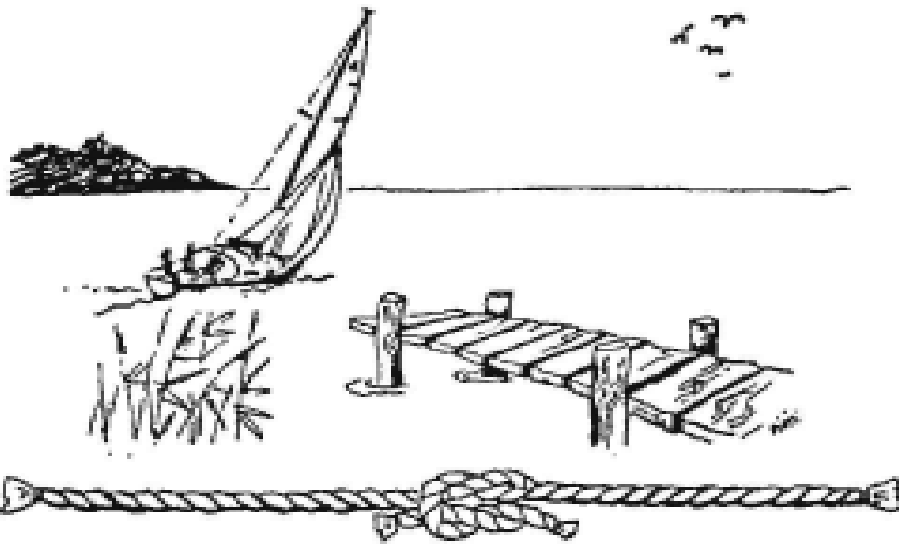
Långt med Lydia

Yvanna nyklädd

Viggas i elementen

Tips om trim

HA EN SKÖN SOMMAR!



FRÅN BRYGGAN

SKEPP O'HOJ!

Hej alla

Ja, då har man bara viggensklubben att vara kapten över - nu när Jänta inte längre finns kvar hos oss. Redaktören var med en bit på färden till nya hamnen – undertecknad tog farväl kvällen innan genom att som en sista åtgärd knäskura däckets.

Viggenklubben tuffar vidare – vi har ungefär samma medlemstillströmning som föregående år och ekonomin är i balans.

Sommarträffen kommer äga rum planenligt och styrelsen planerar nu höstträffen som kommer äga rum någon gång i september.

Med det här numret får alla medlemsmatrikeln – hittar ni någon felaktig uppgift är det för sent att rätta i matrikeln men hör av er till medlemsansvarig så att registret blir uppdaterat för framtiden.

Annika

"Elvis har lämnat byggnaden", ett välkänt uttryck som vi här modifierar till "Jänta har lämnat Uppsala".

Efter drygt ett kvartssekel i samma hemmahamn stävade hon pingstaftonsförmiddagen söderut i strålände solsken för att lämna Mälaren, nu med nye ägaren till rors.

Undertecknad följde med en bit på vägen och vi hade några timmars trevlig samvaro inkluderande frågor och svar, ett par broöppningar, tips om bra saker att veta om båten (och om den kommande slussningen) och sist men inte minst, god och riklig skaffning under färden.

Vid sjömacken i Stäket klev jag i land och vinkade av Anders och hans syster Gunilla som också var med och det måste erkännas ett det var med saknad jag såg den båt vi haft så länge försvinna mellan prickarna.

Alf

Hög tid att att planera turen till **SOMMARTRÄFFEN**

9 - 11 juli vid Lilla Kastet

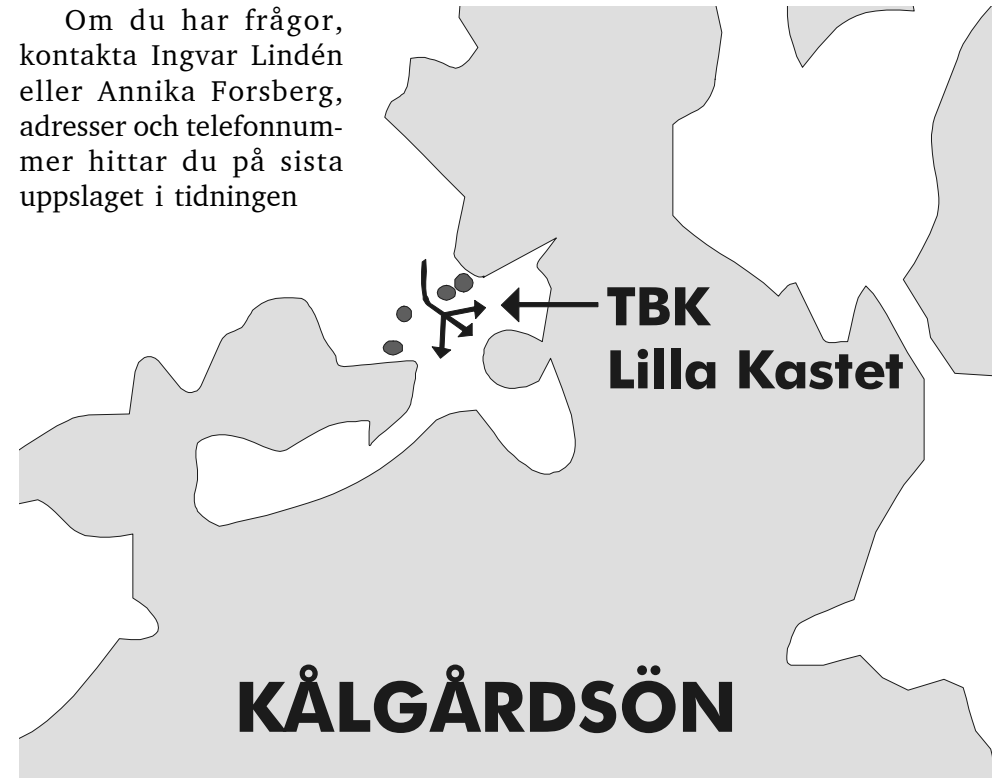
Varför ändra ett vinnande koncept. Som många av er redan vet, genom egen erfarenhet eller genom att ha läst 2003 års VB grundligt, så firade klubben sitt 30-årsjubileum på sommarträffen vid Lilla Kastet i juli 2003 och inte på många år har det varit så många viggarsamlade. Därför kommer även detta års träff äga rum där. Man kommer när man vill

under fredagen eller lördagen, det blir sherry, grillning, goda historier, tipspromenad eller vad man nu kan tänkas hitta på.

Lilla Kastet ligger på Ingmarsös östra del Kolgårdsön. Trälhavets BK har sin uthamn där och aktuella koordinater är: N 59°28'52 / O 18°47'32. Välkomna alla!

Styrelsen

Om du har frågor, kontakta Ingvar Lindén eller Annika Forsberg, adresser och telefonnummer hittar du på sista uppslaget i tidningen



CLUB SHOP



Handbok K- eller A-Viggen .. 60:-	Klassregler	10:-
Tekniska Tips komplett ... 175:-	Klubbvimpel	130:-
Tekniska Tips enstaka 10:-	Broderat jackmärke	35:-
Viggenritningar*	Klubbnål	35:-
Ritningsförteckning	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 materialförvaltaren, tel nr på näst sista sidan
*Ritningar beställs av Lars Sennerholm, tel nr på näst sista sidan



Viggen på frammarsch

Nu kommer jag snart att sätta min Vigg i sjön lagom till att de sista flyttfåglarna kommer till Sverige. Men det är inte detta som rubriken syftar på. Redan i februari så såg jag att bland måsar, trutar, ändor med flera vinterfåglar så seglade det en eskader av vigg i Hammarbykanalen. Eskadern eller om man snarare skall säga viggenträffen skiftade i omfattning olika dagar. När det var som flest så var det en imponerande syn som man inte är bortskämd med i storstaden. De var inte utspridda bland övriga fåglarna utan höll ihop hela tiden även om en och annan försvann under vattnet ett tag. De utgjorde ett stiligt inslag i den marina miljön.

I senare delen av mars kom kanske förklaringen till de återkommande träffarna. I en spalt i Dagens nyheter fanns en artikel från TT som berättade om rejäl ökning av övervintrande sjöfåglar. Det byggde på den stora sjöfågelinventeringen som hade gjorts i januari. Den visade att många arter ökat rejält jämfört med en inventering gjord i början av 70-talet. Bland de omnämnda arterna så hade vigg ökat från 71000

till 192000. För gräsänder så ökade de från 44500 till 84000. Någon förklaring till ökningen finns ännu inte fastställd, men man tror att en viktig orsak till ökningen är de senaste årens relativt milda vintrar.

Det för tankarna över till sommaren då vår bevingade namne får sällskap med sin seglande. För de senares del så får man hoppas att de inte gör några djupdykningar under säsongen. De senaste somrarna har liksom vinterrarna varit behagliga. Det kanske borde leda till att vi även kommer att se en ökning av seglande vigg i år. Förra årets sommar och jubileumsträff drog till sig många båtar. Det var också en imponerande syn. Jag hoppas vi följer den bevingade viggens goda utveckling att träffas i grupp. Då gäller förhoppningen inte bara i Stockholmsområdet utan att det kan bli några träffar ute i regionerna. Det kanske inte behöver vara så komplicerat. Nu när nya medlemsmatrikeln kommer så finns det inga hinder att kontakta varandra och träffas.

K-G i Potentilla

Förlorat fotfästet?

Tekniska Kommittén har denna vår fått ett par frågor om var man kan få tag på en ny mastfotsbult. Det gäller Proctor-mast som har en mastände som grenslar en uppstående kam på mastfoten, och där maständan fixeras vid mastfoten med en tvärgående bult. I original har bultens skalle ett spår för en stor skruvmejsel, större än vad som brukar finnas i en ordinarie verktygslåda. Vad händer då? Jo, man gör som Kajsa Warg, man tar vad man har, d v s en egentligen för liten skruvmejsel. Om bulten klämmer det minsta, så blir det problem. Man slinter, svär, sätter på ett plåster (på fingret), går på f-nstyget igen. Till slut brukar det lyckas, men spåret i bultskallen blir slitet, och efter några sådana besvärliga demonteringar blir det nästan omöjligt. Undertecknad vet av egen erfarenhet.

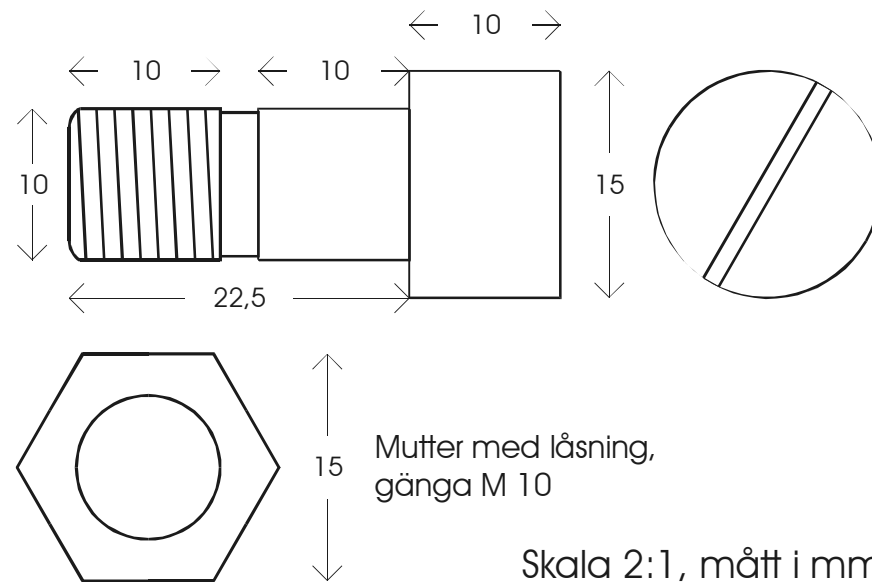
Att få tag på en ny originalbult är nog mycket svårt. Jag gjorde ett försök, men fick ge upp. När tankeverksamheten kommit igång åkte jag i stället till Sifverts, den firma i Stockholm som är särklassigt mest välsorterad vad gäller skruv och mutter och andra fästelement. Jag köpte en 10 mm insexskruv i rostfritt samt en dito mutter med gänglåsning av plast. Bultens längd ska vara 10 mm + mutterns höjd, så det handlar om 20-25 mm, bultskallen oräknad.

När man ändå köper ny bult köper man lämpligen två. Även detta av egen erfarenhet. Det är rent av otroligt vad en tappad bult studsar bra på däck: både högt och oberäkne-

ligt, så även om man har utmärkt reaktionsförmåga så är chansen att lyckas fånga den i luften näst intill försumbar. Då är det gott att ha en i reserv i båten. Men det finns ett bra skäl till varför man bör köpa två: gänglåsningen av plast klarar inte hur många monteringar/demonteringar som helst, så den dag man upptäcker att friktionen är så låg att det vore klokt att byta muttern, så gör man det omgående, inte sedan. Sedan är det bara att vid första bästa tillfälle komma ihåg att köpa en ny.

För övrigt, vad är det för skillnad på en "bult" och en "skruv"? Ingen, svarar nog många. Men definitionsmässigt är en "bult" egentligen ett i princip ogångat maskinelement, med huvudsaklig uppgift att hålla ihop två delar så att de inte går isär i riktning tvärs bulten. En bult kan ha både skalle och en gängad snutt för en låsmutter, men ofta låses förbandet med bricka och saxpinne i stället. En skruv däremot är ett maskinelement vars huvudsakliga uppgift är att hålla ihop två eller flera delar genom friktion. Friktionen erhålls genom klämkraft, som i sin tur uppstår genom att skruven dras åt så hårt att den töjs en liten aning. Så är det. Mastfotsbulten må vara gängad så lång den är, men dess funktion är att förhindra att masten kan flytta sig i båtens längdriktning, d v s tvärs bulten. Därför är det helt OK att kalla den "bult".

*Harald Akselsson/
Tekniska Kommittén*



... och så här ser den ut, den lille rackaren.

Ritningen är baserad på den mått-skiss som vi fick av Christer Berg – Jäntas tidigare ägare – när vi köpte henne 1988. Inför den sista påmastningen i samband med att vi nu sålt henne vidare blev ämnet akut aktuellt – var i herrans namn finns mastbulten? Den har under alla år efter avmastningen på hösten placerats på den lilla hyllan ovanför köket, tillsammans med riggbultarna och alltid återfunnits där på våren, men inte i år. Nu blev det till att tänka efter. Kunde den blivit kvar i en ficka, i brådskan att komma hem den där kvällen i höstas? Och fanns den i så fall hemma någonstans? Alldeles rätt gissat; snyggt och prydligt inknuten i en plastpåse, tillsammans med de åtta riggbultarna, låg den på det första ställe jag letade på när jag kom hem. Suck av lättnad.

Eftersom Anders, Jäntas nye ägare, inte kommer att ha tillgång till mastkran i hennes nya hemmahamn hade vi vidtalat Micke, klubbkamrat i Viggensklubben och i hemmahamnen och van att masta på utan kran att bistå med påmastning vid bryggan, så att Anders fick kläm på tekniken. Nu visar det sig att även Mickes mastbult är på villovägar så jag får frågan om jag vet hur man fixar en ny. Min skiss har Anders fått i samband med sjösättningen, han faxar den tillbaka till mig, jag gör även en egen mätning av bulten, Harald i TK kontaktas och detta blir upprinnelsen till artikeln härintill.

Så småningom reser vi masten utan problem och ritningen här ovan överlämnas till TK ifall det kommer ytterligare fäågor i ämnet mastbultar.

Alf

Stripning av en båt

Jätteviggen Yvanna med byggår 1980 (eller möjligen -81) är försedd med två tejpede röda ränder på sidorna, så kallade stripes. En vid vattenlinjen, och en strax under den gummilist som döljer skarven mellan däck och skrov.

Efter mer än 20 år började de se mer och mer slitna ut, och på senare tid har vi varje år funderat på att göra något åt saken. I år bestämde vi oss. Nu skall det göras.

Rundfrågor i bekantskapskretsen visade en närmast total brist på kunskaper och erfarenheter i ämnet. Företaget Systemtext nämndes dock av flera. Ett besök gjordes och informa-

tionsmaterial och färgprover erhöles.

Det finns två metoder för att anbringa tejp, torr- respektive våtapplicering. Vid torrapplicering tar man bara av skyddspappret och sätter fast tejp av skyddspappret och sätter fast tejp som omedelbart hugger fast.

Större applikationer bör göras som våtapplicering. Här blöts underlag och tejpens klister sida med vatten blandat med diskmedel, innan tejp läggs på plats. Tejp kan nu justeras något, innan den slutligen fästs genom att trycka ut vattnet med en skrapa eller gummirulle.

Randvillkor för båda metoderna är att gammalt klister, vax och fett först måste tas bort fullständigt och att det

helst skall vara drygt 20°C (absolut minst 10°C).

Det hela verkade inte helt enkelt, men med stöttning av sönerna bestämde vi oss för att våga försöket.

Medan vi väntade på leverans av den nya tejp, skulle den gamla tas bort. Färgborttagningsmedel eller varmluftspistol är alternativen. Vi provade båda och fann att varmluft är den helt överlägsna metoden.

Att få bort all gammal tejp tog drygt en dag. Vissa bitar lossade tejp snällt och man kunde dra bort ett par decimeter i taget. På andra ställen satt den som berg och man fick vara glad åt centimeterstora flisor. Det verkade

som om det företrädesvis var där fändrar hade legat emot.

När den gamla tejp var borta tvättade vi ytan noga med aceton som underbehandling för den nya. Eftersom tejp hade suttit länge hoppades vi kunna se var den suttit genom färgskilnader i gelcoaten, utan att särskilt behöva märka upp läget. Det visade sig stämna, även om gelcoaten vid sidan av tejp hade förändrats förvånansvärt litet.

När jag hämtade tejp fick jag också med den lilla skrapa som syns på bilderna. Ett i all sin enkelhet utmärkt verktyg. Slutrådet vid avhämtningen var: ha mycket tålamod, mycket tid och



gott om händer. Ju varmare väder desto bättre.

Utrustade med tejp, stegar, blomspruta med diskmedelsblandat vatten, sax, kniv och skrapa satte vi så igång. Vi hade en enastående tur med vädret, det var solsken och 12 – 15°C hela tiden.

Vi började med vattelinjetejpen. Här tyckte vi att små missar inte skulle synas så mycket. Vi började vid fören där skrovet är relativt plant.

Grundinriktningen av tejp är viktig, särskilt om den är bred, (vår var 12 cm), eftersom den då är svår att kröka. Är det kallt blir den dessutom mindre elastisk.

Vi var tre personer och hade tre stegar. En av oss höll i tejprullen, svarade för den grova inriktningen, assisterade med blomsprutan och höll undan skyddspappret vilket inte togs bort annat än på de sista 30 centimeterna före appliceringen.

Den andre ansvarade för själva appliceringen, fininriktning och utpressning av vattnet, samt gav anvisningar för grovriktningen.

Den tredje flyttade stegar och turades om med den första att hålla tejp.

Stegarna ställdes så nära varandra att man lätt kunde kliva från den ena till den andra utan att gå ned. När den som applicerade flyttat från en stege, flyttades denna och ställdes framför den första.

Då applikatören var nöjd med inriktningen, pressade han ut vattnet i applikationsriktningen och ut mot tejpens kanter (se bild 1).

När vi närmade oss aktern blev det

besvärligare, för här krökte tejp mer. Mera tålmod och kortare appliceringssträckor underlättade något, men helt felfritt blev det inte. Försiktig värming med en hårtork skulle ha kunnat göra tejp mer elastisk, men vi hade ingen, och varmluftspistol verkade för brutal.

Den första tejp tog två och en halv timme (8 m) att applicera, den andra gick på halva tiden.

Dagen efter gav vi oss på den övre tejp. Den var bredare (20 cm), men skrovet var planare, så det var enklare, bortsett från att vi nu arbetade på nära tre meters höjd i stället för två meter.

Även här tog den första sidan två och en halv timme, och den andra en timme och en kvart! Resultatet blev näst intill perfekt.

Några avslutande kommentarer.

Arbetshöjden visade sig ha stor betydelse. Både den som applicerar och den som grovriktar bör ha tejp i ögonhöjd (se bild 2).

Innan vi började, diskuterade vi om vi skulle göra den övre tejp med båten i vattnet, vid en låg pontonbrygga. Det hade varit ett dåligt alternativ. En båt som gungar, en brygga som också gungar, men annorlunda, och en omöjlig arbetsställning.

Försök inte korrigera tvärt, utan se till att hålla en huvudriktning och korrigera över en längre sträcka.

Vi skar till startänden i förväg. Slutänden skar vi till efter appliceringen, men före den slutliga utpressningen av vattnet.

Tålmod är alltid en dygd, men särskilt vid stripning av en båt, här skall det skrivas med stora bokstäver!

Jan-Olof i 5837 Yvanna

NYA MEDLEMMAR

0 Niklas Mårtensson
ENSKEDE

0 Velickovic Bozidar
KÅLLERED

855 Henrik Söderholm
STOCKHOLM

1024 Anders Granath
KARLSTAD

1256 Klas Sjöberg
HALMSTAD



**Hjärtligt
välkomna till
Viggenklubben!**

REGIONALT/ombud

Gävle

Åke Hjort
Fältspatvägen 24 C, 806 31, Gävle
026-188719

Kalmar

Börje Gullberg
Esplanaden 19 B, 593 31 Västervik
0490-153 51 (även fax)

Mälaren

Lars-Gunnar Jansson
Katrinelundsvägen 4 B, 1 tr
722 19 Västerås
021-12 13 88

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

*Gustaf ser gärna att hans efterträdare
anmäler sig men stannar tills vidare.*

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

Segling med Lydia 2003

Seglingen resulterade i att vi under året innehaft Per Brohälls vandringsspris.

* * *

Vi hade bestämt att sommaren 2003 då jag, Åke, blivit pensionär skulle vi, Åke och Siv-Britt, gå med Lydia genom Göta kanal och runda Skåne.

* * *

Söndagen den 15 juni lämnade vi hemmahamnen i Gävle för att i god vind segla över Lövstabukten och Öregrundsgrepen ner till Tolvöregund där vi tog natthamn. Dagen därpå gick vi ost om Singö via Arholma ner till Furusund. Anledningen till att vi tog Furusundsleden var att vi dagen därpå hade bestämt träff med en kapellmakare vid Svinninge Marina i Åkersberga. Han skulle leverera ett sittbrunnskapell som vi beställt redan i februari. Eftersom det varit en hel del problem med leveransen var vi lite spända; skulle han komma eller ej? Han kom och kapellet passade.

* * *

Midsommarhelgen firade vi i Napoleonviken söder om Saltsjöbaden, under vårt nyinköpta kapell, i hållande regn! Vi var inte ensamma, ett 50-tal andra båtar hade valt samma plats.

Söndagen kom dock med sol men kalla vindar som tog oss förbi Dalarö ner till Utö där vi blev kvar ett par dagar för att med hyrcyklar se oss omkring och bada från klipporna. Färden gick vidare via Nynäshamn genom Dragets kanal och efter en mycket fin seglats i undanvind tog vi natthamn vid

Fågelskär. Varmt i lä men kalla nordliga vindar och kallt i vattnet.

* * *

Efter en liggdag fortsatte vi genom Sävösundet förbi Nyköping och Oxelösund, över Bråviken och in i Slätbaken. Söndagen den 29 juni gick vi in i Mems sluss.

Efter ett par dagar i Söderköping stävade vi uppför i kanalen och seglade över Roxen i bra medvind. När vi kom fram till Bergs slussar hade vinden friskat i och regnet kommit. Klockan var straxt före 20.00, då kanalen stänger, när vi med stora besvär i den hårda vinden lyckades förtöja nedanför slussarna. Då kom slussvakten och undrade om vi ville slussa upp. Tacksamt mottog vi erbjudandet. Samtidigt som slussvakten öppnade första porten öppnade "han där uppe" sina portar och regnet fullkomligt vräkte ner. Gräslänten uppför mot slussportarna blev såphala och Siv-Britt tog tre steg uppför och halkade två steg tillbaka. Efter drygt en timme och sju slussar förtöjde vi i gästhamnen och när vi hade satt upp kapellet och hängt upp våra dyblöta kläder slocknade vi. Nästa dag hade regnet avtagit något och vi fortsatte de återstående fem slussarna vid Berg och vidare genom kanalen. Efter slussen i Borensberg, den enda sluss i kanalen som man får sköta manuellt, lade vi till vid piren ut mot Boren som vi följande dag seglade över för att sedan fortsätta i kanalen till Motala.

* * *

Efter en natt i gästhamnen gick vi

ut på stan för att proviantera. Vi tog också en promenad längs kanalen förbi Platens grav till dockområdet där vi i en utställning kunder läsa om kanalbygget. Vi besökte även Motala motor-museum. Tidigt nästa morgon seglade vi ner till Vadstena där vi lyckades få en plats i vallgraven utanför slottet. Staden firade 700-års jubileum av den Heliga Birgittas födelse. Med anledning av detta besökte vi klosterkyrkan och det gamla klosterområdet. När vi lämnade Vadstena hade vinden svikit oss varför vi gick för motor över en spegelblank Vättern.

* * *

Efter en natt i Karlsborgs hamn var vi med på en guidad tur på fästningen där man deltog i ett "krigiskt" rollspel i mörka trånga gångar inne i fästningssvallen. Skönt att sedan komma ut i det varma sköna vädret för att fortsätta färden på kanalen till Forsvik där vi stannade till och tittade

på det gamla industriområdet och bygget av en replik av fiolångaren Eric Nordevall. Över sjön Viken fick vi också gå för motor och när vi kom fram till slussen i Tåtorp var kanalen stängd och vi fick tillbringa den varma sköna sommarkvällen på båten. I och med slussen i Tåtorp gick det nu "utför" med Lydia ner mot Väneren. I Töreboda kom äldste sonen med familj på semesterresa ifrån Gävle och hälsade på. De två barnbarnen, 5 och 8 år, följde med oss på båten ner till Sjötorp med en övernattning i Lyrestad. Trevligt med besök samt att få tidningar och post

hemifrån.

* * *

Jag har växt upp i Sjötorp så vi har en del gamla bekanta som vi hälsade på. Som grabb hade jag flera skolkamrater vars fäder var slussvaktare varför jag tidigt fick lära mig att slussa vilket då skedde helt manuellt. Ett vanligt sätt att tjäna pengar på bland oss grabbar var att följa med fraktskutorna som kom från Bohuslän, som slusshjälp från Sjötorp upp till Hajstorp. Besättningen bestod oftast enbart av skepparen och jungman vilket var för lite när man slussade upp. Ombord skötte skepparen akterändan och ljunngman skötte förändan. Slusshjälpen var således ensam i land. Ett rätt så tungt jobb för en grabb i 13-14 årsåldern att dra upp luckorna med de stora nyckelkorsen. Efter utförd slussning, vilket tog 5-6 timmar, hade man tjänat 20 – 25 kronor beroende på hur generös skepparen var. Sedan lastade man av den medhavda cykeln och trampade hem till Sjötorp igen. Ja, det var då det, nu är det betydligt lättare att slussa med hjälp av hydrauliken.

* * *

Den morgon vi lämnade Sjötorp låg Väneren blank så det blev motorgång förbi Mariestad till Läckö där vi låg nedanför slottet som vi besökte.

* * *

Nästa dag försökte vi segla men vinden ville inte komma så det blev motorgång även denna dag.

Efter en natt i Trollhättan slussade vi ner genom de stora slussarna utan

problem. Färden nerför Göta älv var en positiv överraskning med dess kupe-
rade omgivning. Natthamn i Kungälv
där vi besökte ännu en fästning och
sedan var det skönt med ett dopp i
gästhamnen även om det var lite grum-
ligt i vattnet. Sommaren hade nu kom-
mit på riktigt med 30° värme.

* * *

Till Göteborg och Lilla Bommen
kom vi mitt på dagen i tryckande
värme. Gick en sväng på stan för att
köpa nya sjökort. Värmen var svår så
eftermiddagen låg vi och slappade i lilla
Lydia omgiven av norrmännens stora
motorbåtar. Senare på kvällen gick vi
efter Avenyn i den otroligt varma
sommarkvällen. Fotbollsturneringen
Gotia Cup för ungdomar från hela vär-
lden pågick och Avenyn var full av folk
långt in på natten. Vi hade tänkt stanna
i Göteborg ett tag men värmen var näs-
tan för svår så vi lämnade stan och
när vi kommit ut till Långedrag såg vi
hur ett åskväder drog upp. Såg hur reg-
net vräkte ner och blixtarna korsade
himlen över Göteborg. Vi beslöt att
skyndsamt ta oss iland och det råkade
bli Brännö och dess omtalade brygga
innan regnet hann ikapp oss. Det reg-
nade ungefär i en timme men när tur-
båten från Göteborg kom med
danslystna sken solen över dansen på
Brännö Brygga. Senare fick vi på ra-
dion höra att flera båtar i området fått
problem i åskvädet och ropat på as-
sistans så vi hade en väldig tur.

Dagen efter såg vi oss omkring på
Brännö, solade och badade bland
maneterna, de flesta ofarliga men otrev-
liga för oss som inte är vana med så-
dana djur. På kvällen regnade det igen
men på morgonen när vi stack vidare
ner till Varberg sken solen.

* * *

Elva timmar senare hade vi pro-
blem att hitta en ledig plats i Varbergs
hamn. Vi förtöjde till slut vid en kaj
som var reserverad för dansk flottbe-
sök men jag lovade Siv-Britt ”att snacka
med Margrethe om hon kom”. Under
kvällen och hela natten pågick en
motorträff i stan, ett förfärligt oväsen
och på morgonen såg kajen ut som en
soptipp.

Vi hann kasta loss innan danska
flotta dök upp och fortsatte i bra vind
ner till Halmstad. På morgonen fick vi
hjälp av den bussige hamnvärden som
skjutsade mig i sin bil för att köpa ben-
sin. Vi fick sedan en fin färd mestadels
för segel förbi Torekov, Kullen, Mölle
och alla de andra små fina hamnarna
efter kusten innan vi ganska sent tog
natthamn i Norra hamnen i Helsing-
borg.

* * *

Tog en tur med färjan över till Hel-
singör där vi handlade lite ”flytande”.
I Helsingborg pågick en cityfest och vi
rumlade om fram till småtimmarna.

* * *

Sov ganska länge innan vi gav oss
iväg ner mot Malmö. Fick gå för motor
förbi Ven och utanför Landskrona gick
vi en inre farled. Plötsligt fick vi se sand-
botten komma under oss. I soldiset tog
vi fel på en prick och en utmärkning
för ett fiskeredskap. Vi befann oss på
ett stort grundflak med minsta djup 0,7
m!! Vi var ganska säkra på att vi skulle
gå på grund men lyckades till slut hitta
rännan och komma ner till pricken. Tur
att vädret var lugnt. Vid Barsebäck bör-
jade det blåsa så att vi kunde kryssa
återstående sträcka till Malmö och
Lagunens hamn där vi skulle ligga en
vecka för att hälsa på släkten. Eftersom

vi inte skulle använda vare sig toalett
eller dusch var hamnvärden bussig och
halverade hamnavgiften.

Efter besöket i Malmö lämnade vi
Lagunen och i svag vind seglade vi un-
der Öresundsbron. Straxt efteråt dog
vinden ut varför Yamahan drogs igång
och förde oss till Falsterbokanalerna där
vi tog natthamn.

* * *

Tidigt följande dag fick vi bro-
öppning och passerade genom den
korta kanalen. Seglade förbi Trelleborg
och upp till Smygehuk. Vi tyckte att
det skulle vara trevligt att angöra Sve-
riges sydligaste udde och den till sy-
nes mysiga hamnen. När vi kom in i
hamnen luktade det skit och vi såg hur
det bubblade och vällde upp stora flak
av svart, ruttentång från botten. Om
det inte varit så sent hade vi gått vi-
dare till nästa hamn. Stanken var för-
färlig, som den värsta kloak. Vi kunde
inte sitta i båten utan tog en prome-
nad ut till fyren och gick sedan och åt
på hamnkrogen dit lukten ej nådde.
Frukost tog vi med oss upp på land och
åt innan vi gick vidare för motor. Se-
nare kunde vi segla upp mot Kåseberga
där vi tänkt lägga till men eftersom vin-
den var gynnsam fortsatte vi till Sim-
rishamn. En mycket pittoresk liten stad
att vandra omkring i.

* * *

Från Simrishamn gick vi först för
motor några timmar innan vi för för-
sta gången under resan kunde sätta
spinnakern och i god fart tog vi oss till
Hanö. När vi tog ner storseglet lossade
storfallet och jag ”lyckades” dra upp
det i masttoppen. Vi underhöll hela
hamnen i vårt försök att med båtshake
och ståltråd få tag i fallet. En tysk båt-
granne erbjöd sig att låna ut sin båt-

mansstol och en pappa med en 7-årig
son, Erik, kom och erbjöd sig att skicka
upp sonen i masttoppen. Siv-Britt pro-
testerade och Eriks mamma gick ner i
ruffen och gömde sig men pappan stod
på sig och Erik tyckte det skulle vara
kul. Sagt och gjort, han hissades upp i
masten och hämtade ner fallet. Fick en
hundring för besväret och var jätte-
nöjd. Klockan två på natten vaknade
vi av rop, skrik och en rusande motor.
En stor tysk segelbåt hade fått botten-
känning varför han skulle flytta sig.
Backade i full fart över andra båtars
ankarlinor. Vinden hade under natten
vänt och friskat och låg rätt in i ham-
nen. Klocka var fyra innan alla båtar
hade förtöjt med linor kors och tvärs
och lugnet återstälts. Vi somnade trots
att det gungade ganska bra. Innan vi
lämnade Hanö efter två dagar hade vi
besökt öns sevärdheter samt solat och
badat vid klipporna.

* * *

Hissade spinnakern och i lagom
vind stävade vi mot Karlskrona. Vi fick
vänta länge innan vi fick broöppning
in till staden. Gott om plats i gäst-
hamnen och vi märkte nu, den 5 au-
gusti, att semestrarna började ta slut.
Här blev vi kvar en extra dag då Siv-
Britt lyckades få en välbehövlig tid hos
”frissan”.

* * *

Motorgång genom Karlskrona skär-
gård ut till öppna havet där vi satte
segel och i dålig vind tog oss förbi
vindkraftverken upp till Öland och
Mörbylånga för att morgonen därpå
fortsätta till Färjestaden.

Där hyrde vi som omväxling bil och
utforskade ön. Bland annat Ottenby
med fyren Långe Jan som vi mödosamt
tog oss upp i för att beskåda den vackra

utsikten. Vi hade också turen att på nära håll få se en havsörns fruktlösa försök att slå en ejder. Ett besök på Soliden fick vi inte heller missa.

* * *

Lämnade tillbaka bilen och satte kurs mot Kalmar för att där komma under Ölandsbron. Det blåste kraftig nordlig vind och var motström. Gick för motor under bron men satte sedan segel och kryssade i åtta timmar in till Borgholm.

* * *

Vi hade tur för under natten hade vinden vridit så att vi kunde sätta spinnakern och segla in i farleden mot Påskallavik och vidare den vackra skärgården till Solberganäsens naturhamn, Stora Ekholmen, den första naturhamnen på mycket länge. Efter ett morgondopp i det varma vattnet samt lite pyssel med båten fortsatte vi. Gick för motor. Jag var på fördäck och Siv-Britt styrde. PANG! Siv-Britt flög handlöst framåt mot ruffen och jag föll omkull på däck. Vi skulle passera en styrbordsprick, som vi helt rätt hade om styrbord, men hade tydligen kommit lite fel i den smala leden. Vi fastnade ej men blev blåslagna både här och där men som tur var inget brutet.

* * *

Nästa natthamn blev Lilla Uvholmen utanför Västervik som vi sedan gick in till och lade till vid resans dyraste gästhamn men samtidigt den mest välordnade med fin bastu och pool. Besökte bekanta i Västervik och såg oss omkring i staden. Kulingvarning var utfärdad varför vi blev kvar ytterligare en dag innan vinden avtagit och vi vågade oss vidare upp till nästa natthamn som blev Långö vid Jungfruskär.

* * *

Efter ytterligare en övernattningsdenna gång på Bokö fortsatte färden till Fyrudden för välbehövlig proviantering och tankning. Tji fick vi!! Affären var stängd för säsongen men macken var öppen. Vi skriver nu den 18 augusti – den svenska sommaren är kort.

* * *

Satte spinnakern och i väldig fart (loggen visade tidvis 8 knop) ”flög” vi fram mot Arkösund. Till slut blev det för svårt att styra Lydia varför vi blev tvungna att ta ner spinnakern. I Arkösund kunde vi fylla på matförrådet och seglade sedan till Lundaholmarna för natten som skulle visa sig bli sömlös. Vi lade oss i lä vid en fin liten holme. Vi hade nästan bar hunnit krypa till kojs när vinden tilltog och ändrade riktning. Vi insåg att vi måste flytta Lydia. Det var kolsvart ute. Vi fick lossa förtamparna och lämna dess kvar i land. Lyckades i mörkret ta oss ut på en flad och lägga oss på svaj i vindskydd bakom en holme. Tyvärr var bottenförhållandena dåliga, kraftig växtlighet, så vi fick ej ankarfäste förrän vi lagt ut ytterligare ett ankare. Vi turades om att sova för vi var osäkra på om båten skulle ligga still. När det ljusnade upptäckte vi att vi ankrat bara några meter från en stor ryssja.

* * *

När vi hämtat förtamparna som vi lämnat tog vi oss ut från Lundarna. När vi kom ut i farleden och skulle rulla ut genuan gick inte detta då spinnakerfallet hade snott sig i fallsvirveln. Vi fick vända och gå i lä där vi till slut lyckades få loss fallet.

* * *

I den friska vinden gick vi för ge-

nua över Bråviken och förtöjde vid den lilla Västra Sackholmen för att äta men vinden hade friskat i och vi stannade för natten. På morgonen hade vinden mojnät något och vi fortsatte genom Stendörren och vidare ut genom Sävösundet upp mot Öja där vi gick in i norrhamn. Promenerade 3 km till Landsort där vi tittade på fyren och i byn åt varma smörgåsar på Sjöbloms café. Affären var dock stängd. Eftersom det var mycket skvalpigt i hamnen gick vi därifrån och lade oss längst in i Solviken.

* * *

Efter natthamnar på Utö och Ornö tog vi oss över Jungfrufjärden. När vi kom ut på Nämndöfjärden överraskades vi av åska och regn varför vi sökte skydd vid Kryssarklubbens Malma Kvarn. Där låg vi en natt för att invänta bättre väder som kom nästa dag och vi seglade till Kyrkviken på Möja.

Här blev vi inblåsta i två dagar och för första gången började vi längta hem. På tredje dagen hade blåsten avtagit och vi tog oss upp genom Husaröleden, genom Blidösund och när vi kom ut på Furusunds-fjärden dog vinden och färden fortsatte med motor till Tjockö.

* * *

Efter en natt på Tjockö kryssade vi i frisk vind upp till Tjockö fyr för att sedan gå in i fjärden mot Norrtälje där vi skulle träffa yngste sonen och barnbarnen som vi inte träffat på hela sommaren. Barnen, 5 och 3 år gamla, ville stanna och sova i båten över natten som blev kall, ner mot 0°, men vi sov gott.

* * *

När barnen lämnat oss gick vi upp genom Vätösund med motor. Mycket kallt och kraftiga regnskurar. På eftermiddagen sken det upp och vi kunde

segla till Väddö kanal och vidare till ett dött Grisslemhamn där vi låg ensamma i den annars så välbesökta hamnen. Nu kände vi att hösten var i antågande.

* * *

Tidig start och fin seglats förbi Singö upp till Tolvöregrund där vinden dog ut och resterande sträcka för motor till Öregrund. Vi var även här den enda båten som låg i gästhamnen (som för övrigt var stängd) . Här som det annars brukar vara ont om plats! Alla de små sommarbutikerna var stängda och stan verkade tämligen öde.

* * *

De av SMHI utlovade sydvästvindarna blev i stället nordvästliga men vi gav oss i alla fall av och kryssade upp över ”Grepén” mot Fågelsundet. När vi efter nio timmar nästan var framme i Fågelsundet, då kom sydvästen!

* * *

Sydvästen höll i sig till morgonen därpå och efter några timmar kunde vi sikta Lövggrund där vi tillbringade sista natten hos våra bästa vänner i deras stuga.

* * *

Söndagen den 7 september seglade vi in i hamnen i Gävle och vår nästan tre månaders långa, härliga seglats var till ända.

*Siv-Britt och Åke Hjorth
i 798 Lydia*

**Vi önskar alla
klubbkamrater en riktigt
varm och skön segel-
sommars 2004!**

SEGLINGSTIPS FÖR NYBÖRJARE

av Lars Ulné

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

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.

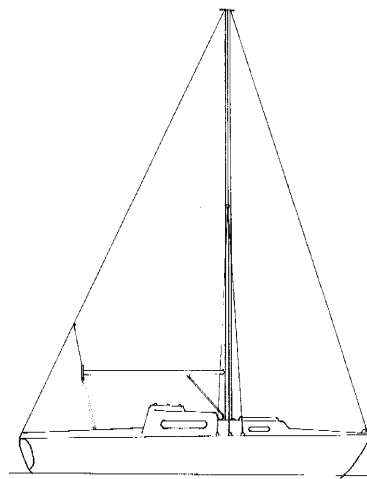


BILD 1

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 segling. 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

Ulltrådar för bra »släpp»

På kryss skotar de flesta sitt storsegel för hårt. Ett storsegel ska ha »släpp» på samma sätt som en flyplansvinge 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 utom kränger båten

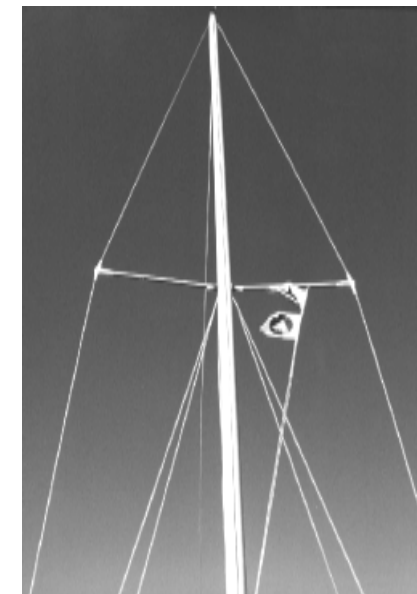


BILD 2

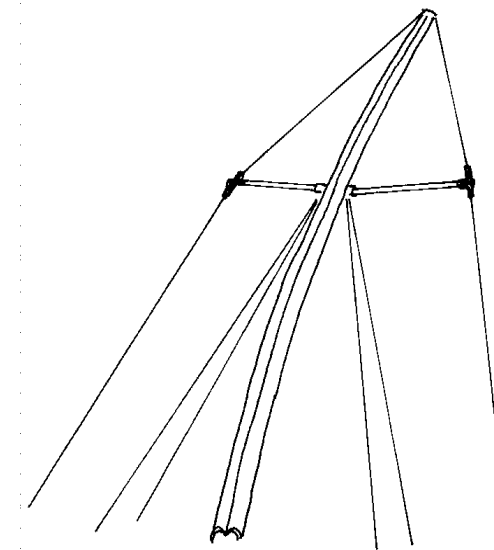


BILD 3

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.

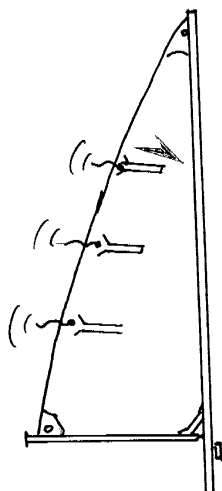


BILD 4

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.

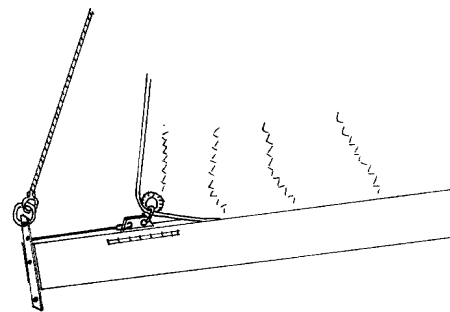


BILD 6

*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.

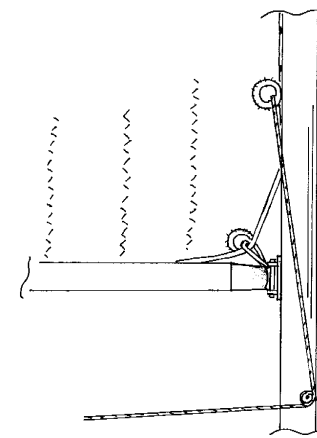


BILD 7

FÖRSEGLET

Förseglet ska, liksom storseglet, ha bukens läge i mitten. Lägg 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 toppdelen skall du flytta skotblocket framåt. Säckar seglet i underdelen skall du flytta skotblocket bakåt. Bästa position är när förseglet säckar ihop upptill och nedtill samtidigt.

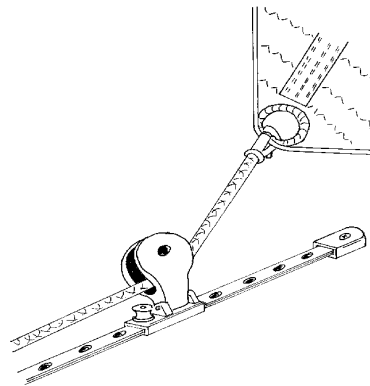


BILD 8

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 sko-

tar 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

Undevind 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 undevind. 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 prövat 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.

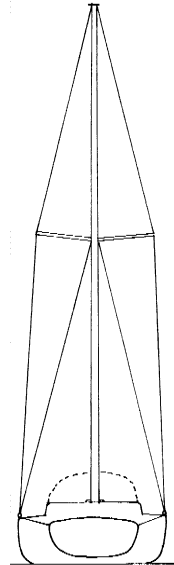
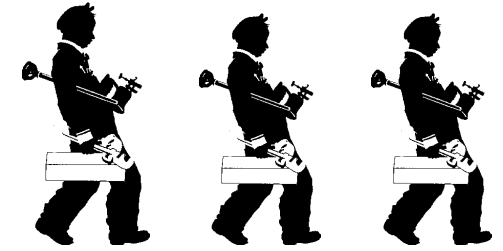


BILD 9

Platt läns - saxa och spira

Ett kapitel för sig är platt läns. Då ska focken vara saxad och spirad och storseglet utfirat till akter 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.

Båtförsäkringen av båtfolk för båtfolk

Vill du påverka försäkringsvillkoren?

Svenska Sjö är unikt som försäkringsbolag eftersom det ägs av båtorganisationerna. Du kan på så sätt själv engagera dig och vara med och påverka premier och villkor. Det har bland annat gjort att Svenska Sjö saknar generella bildersavdrag, har en professionell skadereglering och försäkrar kappseglare. Hos oss kan du sänka din premie med upp till 50 procent!



Box 246, 189 32 Vaxholm
Tel: 08-541 338 30
Fax: 08-541 338 30
www.svenskasjo.se

Klubbers kontaktman:

Åke Thorsén

Tel:

08-540 698 07

Försäkringen är tillgänglig för alla medlemmar i SSK, SSSS, PMSB och SSSS, eller annan tillhörande förbund. Ansökan till SBU, SSF och SSBF.

VIGGEN-MARKNADEN

Säljes

Karlskrona-Viggen nr 41, 1966
Motor Suzuki 6 hk -95, Storsegel -99, stormfock, kryssfoc, Genua, spinnaker, utrustad med Origo 3000 kök, 2 draggar, Porta-Potti, logg (saknar dock batteri), nya tappar+fendrar, Tyresövagga, ingår sommarplats Säbyviken (Waxholm), fullständig historia är dokumenterad (ägare nr 3), säljes p.g.a. flytt. Pris 29.000 kr. Kontakta mig på 08-32 85 93 alt. e-mail. peppe@post.com
Peter Karlsson

Albin-Viggen nr 692

i bra skick. Evenrude 6 hk, solcells-panel, nytt ekolod & logg, kompass, origo 3000 kök, vagga, rullsystem c:a 5 år, spinnaker Pris 40.000. Finns på Värmdö, Stockholm. Sjösatt. Ring 070-7571748 för bilder och beskrivning, peter.isander@chello.se
Peter Isander

Albin-Viggen nr 972, 1975

Välvårdad. Lågt pris vid snabb affär. Sjösättning och båtplats ingår utan kostnad om du så vill. rolf.henriksen@lfv
Rolf Larsson Henriksen

Albin-Viggen nr 524, 1972

En ägare sen 76. mkt bra skick. 3 segel, sittbrunnstält, fotogenkök, ankare & linor m.m. Endast 25000:- vid snabb affär. Tel 08-590 897 02
Sven Jansson

Albin-Viggen nr. 1299, 1976

En mycket fin och välvårdad båt! GPS (Garmin 72), VHF, PR-radio, Porta Potti, stor och fock (självslående) är från 1999. Genua 1 år från tidigt 80-tal. Spis, utombordare Suzuki DT8 (går finfint). Ny sprayhood, nytt bomkapell, nya vindskydd. Fyra fina fendrar, tappar, extra bensintank m.m. Dubbla batterier. Båtkärra ingår. Vårustad (slipad, målad, vaxad) och klar att segla iväg med!
0702-600531/0340-676649
peterdollar@telia.com
Peter Johansson

Köpes

Karlskrona-Viggen. Helst inom-bordsmotor. Bra skick! Max 35000 kr. mange_leberg@hotmail.com
Magnus Lundberg

mast til albin viggen ønskes kjøpt, Jeg kjøper gjerne en forgagnad mast eller fra noen som har kjøpt ny rigg og har den gamle liggende. Har noen tips å komme med til hvor jeg kan lete så er jeg takknemlig for all hjelp.
oyvindhoy@mail.aho.no
Øyvind

Allra senaste
Köp & Sälj-annonserna
hittar du i gästboken
på vår hemsida
www.come.to/viggenklubben

VIGGENKLUBBEN

Adress: c/o Alf Bengtsson, Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala

www.come.to/viggenklubben

Avgifter 2004: Aktiv medlem 175:- / Viggen-Vän 50:- Viggenklubbens postgirokonto: 40 73 05-2

STYRELSE

Ordförande/ Kontaktombud regionerna	Annika Forsberg	Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala e-post: charlie.hotel@telia.com	018-59 06 98
Kassör	Jan-Olof Björk	Utgårdsvägen 3, 191 44 Sollentuna e-post: jan-olov.bjork@abc.se	08-92 97 32
Sekreterare	K-G Sabel	Tullgårdsgatan 36, 3 tr, 116 68 Stockholm e-post: k-g.sabel@chello.se	08-641 17 05
Materialförvaltare	Ingvar Lindén	Söravägen 183, 184 37 Åkersberga e-post: ingvarlinden@telia.com	08-540 685 64
Vice ordförande/ Ansv. medlemsregister	Alf Bengtsson	Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala vebe@telia.com	018-59 06 98

KLASSNÄMND

Sammanställande:	Gunnar Tidner	08-758 35 74
Ledamöter:	Ingmar Holmström, Sören Rapp, Staffan Söderhäll	

TEKNISK KOMMITTÉ

Segel & Rigg	Harald Akselsson	08-590 802 98
Ritningar, Förtöjning, Pallning	Lars Sennerholm	08-715 48 03
Skrov	Göran Lilja	08-85 15 33
	Ingvar Lindén	08-540 685 64
REVISORER	Freddy Geuken, Svante Axelsson	
Suppleanter	C-O Carlsson, Lars Berg	

VALBEREDNING

Efter beslut på årsmötet kommer styrelsen att under året utse ny valberedning

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

POSTTIDNING

B

Avsändare:

VIGGENKLUBBEN

c/o Alf Bengtsson

Hällbygatan 18, 752 28 Uppsala

**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 monterings-
sats 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

28 juli

ViggenBladet 9

25 augusti