

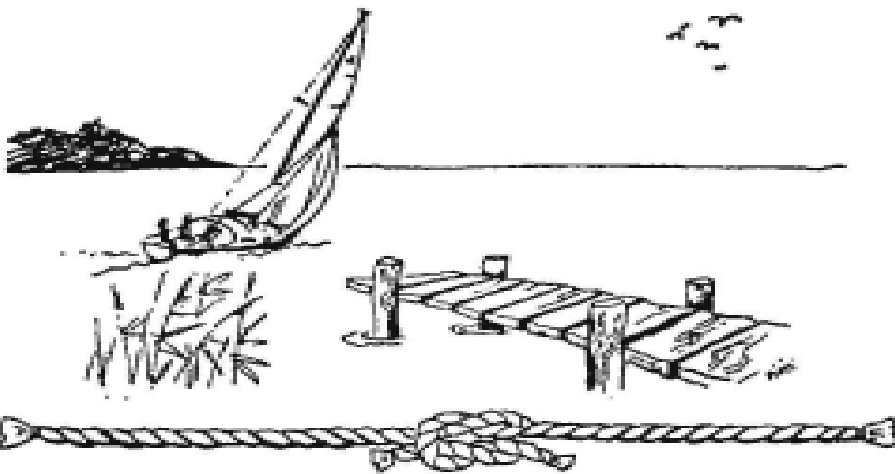
# ViggenBladet



*Foto Sören Rapp*

**Seglat långt i sommar?**

**Läs om Per Brohälls Hederspris på sid 13**



## FRÅN BRYGGAN

## SKEPP O'HOJ!

Hej alla

Sommaren bara fortsätter och fortsätter. Vi får hoppas att det blir lite höst till slut så att det känns ok att ta upp båten. Läs gärna Haralds artikel med rubriken "Vagga eller stötter" innan upptagningen.

Det här numret blev tjockt och jag vill rikta ett speciellt tack till Bo Wallman, Rurik Wahlstein och Örjan Borgström som alla hörsammat mina och redaktörens vädjanden om material till VB - läs deras artiklar längre fram i tidningen och låt er inspireras till att själva skriva om någon händelse ni varit med om och vill dela med er av till övriga medlemmar.

I förra numret av VB försökte jag med hjälp av skrämselfpropaganda få några av er intresserade av att jobba mer aktivt i klubben - den här gången vill jag bara säga att - varför inte ta sig en funderare på vad JUST DU skulle kunna tillföra klubben.

*Annika i 1277 Jänta*

Trendbrott?

Inte på flera år har redakören blivit så bönhörd beträffande material som under de senaste månaderna. Inte precis så att det växer jättelika högar av läsarbidrag på redaktionen eller att skribenterna står i kö utanför dörren, men det har verkligen varit roligare än på länge att redigera vår medlemstidning. Det är bara att instämna med Annika i tacket till alla er som medverkar. Det är bara att hoppas att det fortsätter så här.

Repriser finns dock, men vinterförvaringen av båten är så viktig att vi anser att även nytillkomna medlemmar ska få del av den informationen. Se'n ska det ju gå jämnt upp på slutet och efter lite grävande i arkiven visade det sig att Eva Gullbrands och Anders Stenlunds berättelse om en båttur 1993 var precis lagom lång så den fick avrunda det här numret av VB.

*Alf i 1277 Jänta*

# Årsmöte

## Lördagen den 16 november

Redan i förra numret skrev jag om vårt årsmöte i november och för att hålla ert intresse på topp skriver jag några rader nu igen. I nästkommande nummer av VB kommer den stadgeenliga kallelsen.

Viggenklubben består dels av sådana som varit med väldigt länge i klubben och vet precis hur allt brukar gå till, dels av sådana som precis köpt sin vigg och gått med i klubben. För den förstnämnda kategorin behövs ingen ytterligare beskrivning av hur vi brukar ha det på våra årsmöten utan jag hoppas de kommer i alla fall. Men för alla nya tänkte jag här lite kort beskriva upplägget.

Vi kommer att som så många andra år vara i Näsbyvikens Båtsällskaps klubbhus. Det är lagom stort, det kostar inte en massa pengar att hyra och vi kan rå oss själva. Klubben har ibland gjort andra saker på sina årsmöten - vi har några gånger åkt till Åland och några gånger varit på restaurang. Det har alltid varit trevligt men det har också framförts från medlemmar att det inte får kosta så mycket pengar att man av den anledningen uteblir och därför är vi i Näsbyviken. Årsmötet börjar kl 15 eller 16 på lördagseftermiddagen och själva årsmötesförhandlingarna brukar ta ca en timme, förstås beroende på

vad som står på dagordningen. När detta är avklarat brukar vi försöka ha något sorts föredrag - det kan handla om långfärder i vigg, antenner eller sjöräddning - ja vad som helst som har med sjön att göra. Medan de som ansvarar för maten grejar med sitt serveras viggensherry med tilltugg och ett allmänt mingel brukar uppstå. En hel del medlemmar träffas bara denna enda gång om året så det är en hel del som måste avhandlas. Nya medlemmar har här chansen att träffa "gamlingarna" och etablera kontakt. Sedan ska det bäras bord och dukas och därefter ställs det fram mat och dryck. Under middagen brukar det sjungas en hel del och gamla eskadervisitor författade på 70- och 80-talet får en chans att återuppstå för en kväll. Här finns också utrymme för en spontan skepparhistoria eller två. När middagen är klar och borden grupperats om för kaffe och avec blir det åter en massa prat och ibland dans. Så förflyter kvällen på ett väldigt trevligt och avslappnat sätt. En hel eftermiddag och kväll brukar kosta runt 100-lappen och jag är tveksam till att du kan hitta något mer prisvärt att göra lördagen den 16 november.

Varmt välkommen önskar

*Annika i 1277 Jänta*

# Tekniska kommitténs träff i Näsbyviken eller . . .

Som de flesta av er sett i de senaste numren av VB har vi kraftfullt puffat för att ni, kära medlemmar, skulle komma till Tekniska Kommitténs sommarträff i Näsbyviken. Tanken var att man skulle få chansen att ställa sina frågor "live" och också ha möjlighet att vara ombord på en Karlskrona- eller Albinvigen för att bättre förstå svaret. En annan tanke var att de flesta viggjar har tekniska lösningar ombord som i många fall kan vara av intresse för andra vigenägare – allt finns ju ännu inte dokumenterat som tekniska tips. Nåväl, dagen grydde varm och klar som det den här sommaren har gjort nästan alla morgnar. Platsen för träffen var Näsbyvikens Båtsällskap (NBS) – nogsnamt vald för att det går att ta sig dit på mångahanda sätt – inte bara med båt. Undertecknad i sällskap med redaktör och hund anlände strax efter kl 12.30. Snabbt hittade vi ett bord i skuggan strax utanför klubbhuset och sa till varandra – att här skulle man kunna sitta hela dagen – och så blev det nästan. Det första vi gjorde var att gå ett varv på alla bryggor för att kolla in var alla viggjar skulle kunna ligga. NBS hade den här helgen kappsegling som avslutades med kräfts-kiva på klubbholmen, så alla platser med blått plastband visade att här tänkte platsinnehavaren inte komma hem till natten utan det var fritt fram för gäster. När detta var gjort började väntan på träffdeltagarna. Först ut var Jalle Munkestam som kom landvägen och

strax efter honom dök Lennart Burenius upp – även han utan medhavd båt. Plötsligt skådades en låg mast i inloppet och vi gick ut på bryggan för att lotsa in Harald Akselsson i Costa Jourtan. Det visade sig då att Bill Thompson i sin Albin 78 också kommit insmygande utan att vi hade noterat detta. I TK är Harald ansvarig för frågor om segel och rigg och Bill för frågor om motorer.

Efter detta kom det inga fler varpå vi beslöt oss för att äta medhavd matsäck vid det sedan tidigare utspanade bordet i skuggan. Precis när vi dukat fram anländer plötsligt ytterligare tre deltagare. Det var Hilary Dash och Niklas Dahlstedt som har vigen Albina. I sällskap hade de Albinas tidigare ägare Max Bilde. De anslöt raskt till lunchen som aväts under mycket trevliga former. Då dök ytterligare en medlem i TK upp, det var Lars Sennerholm med hustru Solveig. I TK har Lars ansvar för frågor om ritningar, förtöjning och pallning. Men sedan kom det inga fler och undertecknads förhoppning om att det här skulle vara den mest välbesökta träffen på hela året infriades inte. Efter lite mer prat om hamnar och båtar så var vi några som dels blev guidade på Bills båt, dels fick titta på de förstärkningar i kölrummet som Harald gjort ombord på sin vigg.

Nu hade eftermiddagen blivit sen och en efter en troppade av hemåt och till sist var det bara Harald, Bill, Alf, hunden Musse och undertecknad kvar.

# – det bidde i alla fall både kräftor och boule



Harald, Bill och Lars – TKs representanter på träffen. Foto Red

Vädret fortsatte att vara lika fantastiskt som vanligt och nu var det dags för fest. I annonseringen för träffen hade talats om både boule och kräftor och en sann vigenklubbare bangar inte på festligheterna bara för att det är få deltagare – sagt och gjort – här skulle spelas boule. Ingen av oss var rutinerade på spelet men reglerna fanns på papper och grusplanen framför klubbhuset fick duga som spelplan. För er som inte känner till Näsbyviken ska tilläggas att planen dels lutar en hel del – är gropig samt innehåller ganska stora stenar. Man kan väl säga så här, att det blev en jämn kamp med lag Bill & Harald som vinnare. När spelet var klart dukades det upp till kräfts-kiva vid samma

bord som varit vårt tillhåll hela dagen. Där saknades intet – Harald bjöd till och med på hemkryddad snaps. Kvällen förflöt fortsatt trevligt – när kräftorna tagit slut kändes ett parti boule som en bra idé och omgång två startade. Nu hade det blivit ännu lurigare för nu hade mörkret börja falla och med de speciella förutsättningar som planen erbjöd tillkom nu att man inte riktigt såg var "lillen" låg efter utkastet. Men skam den som ger sig – med vilja kommer man långt. Spelet var inte högkvalitativt utom den korta stund vi hade publik. Om det i höst cirkulerar konstiga rykten på NBS om några galningar som står i mörkret och spelar boule i uppforsbacke (för att få lite ljus



*Jalle Munkestam – flitig träffdeltagare  
Foto Red*

från en gatlykta) så är det vi som är galningarna. Det roliga var att medan den här killen tittade på skärpte vi oss och spelade väldigt bra så han gick därifrån imponerad. Sedan spelade vi som vanligt igen.

När mörkret blivit alltför tätt gav vi upp och undertecknad med sällskap



*Kräftans vänkrets  
Foto Okänd passerande dam*

åkte hem till Uppsala medan Bill och Harald gick till sina båtar.

Jag vill som avslutning passa på att tacka dels Näsbyvikens Båtsällskap för att vi fick utnyttja deras hamn med omgivningar, dels Harald, Bill och Lars från Tekniska Kommittén för deras engagemang.

### **Sammanfattning**

Självklart är jag besviken över att det inte kom fler tekniskt intresserade medlemmar till denna träff, konstigt vore det väl annars. Samtidigt var det en väldigt trevlig träff trots att den var i liten skala. I styrelsen har vi redan nu diskuterat när, var och hur en ny teknisk träff ska vara planerad för att få ett större antal deltagare. En idé vi har, är att lägga samman riggnings- och teknisk träff och då genomföra det en lördag eller söndag istället för som nu en vardagkväll. Det blir någonting för nästa styrelse att fundera vidare över.

*Annika i 1277 Jänta*

## **Den båtturen glömmer jag aldrig!**

Det var sommaren -93, och vår första säsong med Friheten. Vi hade varit ute ett par gånger redan och nu var det dags igen. Som vanligt när vi är på sjön så är vi ute ett par veckor i stöten. Och så var det tänkt även denna gång.

Vi hade sällskap av Anders pappa med familj som hade en Maxi-77. Det skulle verkligen bli roligt. Vi for iväg och allt gick jättebra. Solen sken och vi njöt. Efter en segeltur på fyra timmar kom vi äntligen fram. På kvällskvisten hade vi det mysigt och trevligt, och sen blev det dags att laga middag. Sagt och gjort, på med gasolköket. Trodde jag ja!

Lågan brann en kort stund och sen slocknade den. Gasolen var alltså slut. Typiskt, vilken början på vår två-veckorstur. Som tur var så hade vi ju sällskap med oss, och dom hade med sig ett stormkök som vi fick låna, så vi fick också mat till slut den kvällen.

Dagarna gick och vi hade det toppenhärligt. Mycket bad, sol, gemenskap med släkten och härliga promenader.

När det gått ca en vecka och det blev kvällen, så tände vi upp i båten och gjorde det bekvämt för oss. Det dröjde inte länge förrän lamporna slocknade och vi förstod då att batteriet hade laddat ur. Hurra, det räcker nu. Först gasolen och nu batteriet, så det var bara att samla ihop dom ficklampor vi hade och tända några stearinljus. Ja, ja sånt är livet!

Nu var det dags för våra båt-släktingar i Maxi- 77 att vända hemåt. Vi har haft det jättemysigt tillsammans, men nu fortsätter vi själva. Det blev fortsatt bad, sol och mysiga kvällar.

Nu var det bara två dagar kvar till lön, då vi skulle åka in till Loftahammar för att bunkra eftersom all mat var slut. De sista dagarna hade vi nämligen bara torra makaroner och grillad fisk att äta, och den kombinationen var absolut inget att rekommendera. Vattnet var också på upphällningen, så sista nätterna fick vi ställa upp hinkar så vi kunde få regnvatten att dricka.

Till slut blev det fredag och då åkte vi in till Loftahammar. När vi kom nästan ända fram till bryggan, kanske 3-4 meter ifrån så behövde Anders lägga i backen eftersom det gick något lite för fort. Det gjorde han, och sedan hörde jag ett skrik. - Motorn åker i sjön, fästet har gått sönder. Ni kan ju bara tänka er, full kalabalik!

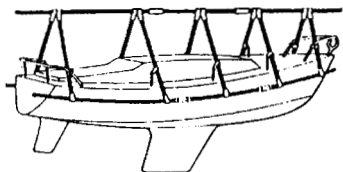
Vi fick till slut ordning på allt, efter att jag bundit fast motorn i pulpiten samtidigt som Anders höll motorn. När vi tagit oss in till bryggan och lagt till ordentligt, så var jag så slut av allt som hänt att jag bara lät tårarna komma. Nu fick det räcka!

Efter att vi lugnat ner oss gick vi till Marinan för att få hjälp med ett provisoriskt motorfäste, så vi kunde ta oss hem till Västervik igen. Det gick bra till slut, efter lite bearbetning, eftersom

*Fortsättning på sidan 12*

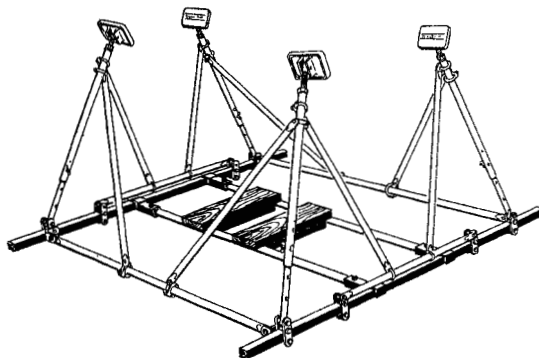
# VINTERTÄCKNING & UPPALLNING

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



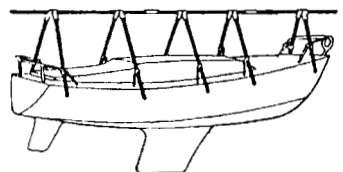
## VAGGA 5.900:-

En lätt och prisvärd vagga i lämplig storlek för Vigen.



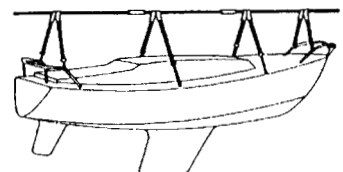
## DÄCKSTÄLLNING Special 5.740:-

Håller presenningen från skrovet. Fästes i för- och akterpulpit, mellanstoden monterar till mantågsfötterna.



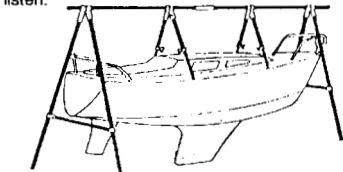
## DÄCKSTÄLLNING Special 3.710:-

För utvändiga bråda



## DÄCKSTÄLLNING 2.740:-

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



## A-STÄLLNING 3.650:-

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

TILLVERKAS OCH SÄLJES AV

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

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

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

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

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

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

## PRESENNING

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

Polyesteramerad PVC c:a 650 g/m<sup>2</sup> från 57:-/m<sup>2</sup>

# Vaggan eller stöttor?



Foto Lars Berg

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

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

Originalvaggan (transportvaggan) i trä, som finns beskriven i Tekniska Tips, fyllde naturligtvis sin funktion, men dess tvärsålar gör underhållet av under-

vattensroppen onödigt besvärligt. Man ledsnar snabbt på att krypa in och ut ur detta veritabla "fängelse". Att sitta på en pall och arbeta är dessutom omöjligt. Om man inte modifierat stöttornas ändstycken (enligt tilläggs-tips) kommer man heller inte åt att måla anliggningsytorna. Trävaggan är billig att bygga, jag skulle tro att man klarar sig med ett antal hundralappar under tusenlappen, även om man kostar på sig spikbleck och liknande beslag som gör hopsättningen stabilare. Men en trävaggan kräver mer underhåll än en stålvaggan. Träet behöver impregneras emellanåt, och bottenstyckena murknar obevekligen med åren och behöver bättras på, hur försiktig man än är. Och spik har en fantastisk förmåga att krypa ut ("fransk"skruv eller vagnsbult med bricka och mutter rekommenderas). Detta underhåll är ju inte helt gratis, varför en kalkyl över en längre period inte blir så gynnsam för trävaggan som en jämförelse mellan anskaffningspris för alternativen.

Det kanske vanligaste alternativet

# AB L. PRESS & SON

RANHAMMARSVÄGEN 9  
BOX 11080, 161 11 BROMMA

TELEFON 08-80 29 80  
TELEFAX 08-80 42

till trävaggan är en dito i stål. Det finns några standardvarianter på marknaden som är lämpade för Viggen. De är som regel demonterbara och kan därför transporteras. Justerbarheten är också god, inklusive stöttornas ändstycken. Stagningen är inte alltför mycket i vägen, så vaggan är betydligt mer arbetsvänlig än träutförandet. Men priset är avsevärt högre, uppemot 6 000:- får man nog räkna med.

Alternativ till en sammanhållen vagga är olika varianter av separata stöttor. ”Plockepinn”, marinornas hatobjekt nr 1, går jag dock inte in på. De är fruktansvärt tidsödande i själva torrsättningsmomentet, och ofta tvivelaktiga vad gäller stabiliteten. Nej, jag avser i första hand den typ av tre-benta stålörnsstöttor som jag själv har. Ett rör i mitten av ”pyramiden” är förlängt snett uppåt, och i detta rör är ett justerbart ändstycke nedstuckt. Stödplattan mot skrovet är kulleddad. Stöttorna förbinds parvis med tvärgående kätting, som förhindrar att stöttorna hasar i sidled. Torrsättningen går snabbt, och man är mindre beroende av att underlaget är plant än när man har en hel vagg. Hindret vid rustning är minimalt, och en stötta i taget kan lätt flyttas. Stöttorna tar liten plats när de sommarförvaras genom att de kan ställas i varandra. Transport är inte heller något problem. Priset på dessa stöttor är lägre än för en stål vagg, och flexibiliteten tycker jag också är till deras fördel.

Utöver ovannämnda exempel på pallning kan man se en mängd olika specialvarianter på marinornas uppläggningsplatser. En ganska klurig princip, som jag sett tillämpad på lite

olika sätt, är en parvis stöttnings bestående av två stora, ledade ”M”. Genom att flytta M:ns ytterben ”klämmer” man skrovsidorna med det inre V:et. Liksom vid de separata stålstöttorna säkras man benen med kätting eller spännband. För stabilitet i båtens längsled krävs dock att M:n är förbundna med varandra under båtens köl, och ledpunkterna måste göras relativt klumpiga.

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

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

*Tekniska Kommittén  
/Harald Akselsson*

Torsdagen den 1 augusti började ju så bra. Vi skulle segla ner *Cinderella* från Björholmen på Tjörns nordvästspets till hemmahamnen Rörvik på Näset. Vinden var helt idealisk – nordostan lovade att bara blåsa oss hem, som åkte vi motorbåt, och vi hade bara att göra någon enstaka gipp under hela resan. Temperaturen var sannerligen inget att klaga på heller, om man nu uppskattar att segla på Medelhavet, ca 30 grader på eftermiddagen!

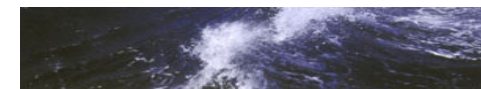
## ORKAN!

Vi kom emellertid iväg en och en halv timma för sent, eftersom sonen Jonas for upp från Göteborg för att jag skulle slippa segla ensam, och naturligtvis kom han inte kl. 11 som avtalat utan först en dryg timma senare. Detta skulle visa sig få oanade konsekvenser. Hade vi bara anat vad som väntade, hade vi naturligtvis fuskat oss genom Kyrkesund med motorn för att spara tid, men det är ju lite osportsligt. I stället njöt vi av den idealiska seglingen och det underbara vädret. Ju längre vi kunde vara ute på sjön, desto skönare.

När vi emellertid seglade genom Göteborgs norra skärgård och kände hettan från öarna blåsa ut över oss när vi passerade, så såg vi i söder en molntopp högt uppe. Det var säkert åska på gång, och molnet såg ut att röra sig norrut, men det var svårt att avgöra. Väl ute på Rivöfjorden sjönk farten till bara två knop. Vi båda hade börjat bli lite oroliga för det där molnet, som vi ju hade kurs emot. Så samtidigt sa vi: vi startar motorn! In med rullfocken,

men storen, som verkade ha drag, fick stå. Vi såg molnet komma över oss allt mer, och det började plötsligt bli bråttom. Vi valde att gå genom Eskils Kanal, som löper från Fiskebäcks småbåtshamn via Önnereds hamn till Rörvik. Den vägen är kortare och dessutom verkligen inomskärs. Vi var nu mindre än en sjömil hemifrån. Jonas tog ner storen och jag satte kurs in mot Fiskebäck i inloppsrännan.

En minut senare drabbade oss det



värsta väder jag någonsin upplevt. Som ett batongslag i huvudet slog vinden in från söder efter att hela tiden legat på från nordost. Det gick på någon sekund! Blixterna bekymrade vi oss inte om, även om de var obehagliga, men vi kunde ju just inte göra något åt dem. Men vinden – och skyfallet – bildade en veritabel vägg. För bara riggen krängde *Cinderella* över åt babord ca 30 grader, och sjön slog över hela skrovet, trots att det bara var grunt vatten och ca 100 meter till land i lovart. Jag gissade att vi hade full orkan på oss! Regndropparna, stora som blåbär, kom helt vågrätt och som rena projektiler. För att kunna se något, var jag måste jag kasta ner glasögonen i ruffen. Det var bara det att regndropparna slog in i ögonen så att det smärtade och jag försökte – förgäves – skydda ögonen genom att försöka se mellan fingrarna. (Jag hade fortfarande kännning av detta dagen efter.) Vart skulle vi nu ta vägen? Jag bedömde det vara farligt att försöka lägga till i Fiskebäck utan fortsatte mot vinden i Eskils Kanal åt sö-

der. Vi hade lyckligtvis bytt ut den gamla 4-hästars Mercuryn redan första året vi hade båten och i stället skaffat en modern 8-hästars Tohatsu. Den körde vi på fullgas – något som vi aldrig annars gör – och detta till trots gjorde *Cinderella* bara ca en halv knop mot vinden! Hade motorn stannat, vore vi sålda. Inga ankare kunde hålla i lerbotten, och vi hade bara hjälplöst med hög fart blåst i land.

Vi spanade förgäves efter något lämpligt ställe att förtöja vid, eftersom kanalen mynnade ut i öppet vatten i söder. Och dit ville vi verkligen inte just då! Situationen kändes minst sagt kritisk och det började gnaga i magregionen. Men – under över alla under – fiskebåtarnas stora brygga var tom, och vi kunde med stäven i vindögat gå upp parallellt med tilläggsplatserna. Jonas hade hängt ut tre fendrar åt babord och kunde snabbt hoppa i land med en tamp. Räddade! Det blev dags

för en kopp kaffe i ruffen. Något starkare - som jag verkligen kunde behöva - gick inte att ta, eftersom bilen stod och väntade i Rörvik. Plötsligt hörde vi en röst som sa att vi måste flytta på oss. Ett fiskefartyg kom in och skulle lägga till. Men än en gång hade vi tur. Vädret lättade och vi såg rentav blå himmel. Snabbt iväg till Rörvik! Vi hade precis förtöjt och tömt båten, när nästa omgång åskväder brakade löst. Utmattad och våt men ändå lycklig över att ha kommit helskinnad undan tog jag bilen hem. Att jag sedan höll på att bli stående med bilen i en sjö under en viadukt är en annan historia.

Ovädret drog sedan vidare åt norr och var det första av två som drabbade Orust så svårt. Enligt TV-nyheterna lär det området ha utsatts för ca 2.500 blixtnedslag under natten till den 2 augusti.

*Bo Wallman,  
Vigg nr 1093 Cinderella*

*Fortsättning från sidan 7, Den båturen glömmes...*

dom skulle stänga Marinan precis när vi kom.

Som belöning efter allt jobb, så tog vi vår katt Lina Evinrude Stenlund med oss och gick för att äta pizza. (Evinrude heter hon för att hon spinner som en båtmotor). Jag åt en pizza med räkor för att Lina skulle få dem, och Anders var så hungrig att han höll på att chocka servitrisen när han beställde två pizzor. Äntligen kunde vi sitta ner och få färdig, god mat och försöka varva ner efter allt som hänt. Nu kunde det ju bara inte hända något mer.

Morgonen efter gav vi oss av igen. På vägen behövde jag gå en sväng på toan, som man behöver ibland. (Vi hade då en porslinstoalett.) Och vad tror ni händer. Jo, när jag sitter där så bara brakar det till, och hela nederdelen på toan går rätt av. Vad gör man! Vissa gånger undrar man om man verkligen ska vara på sjön. Som tur var så var vi på väg hemåt nu, och ibland kan man känna att det verkligen ska bli skönt att komma hem. Det här var en sådan där gång!

*Eva Gullbrand, Anders Stenlund  
och skeppskatten Lina i 525 Friheten*

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

## *Per Brohälls Hederspris*

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

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

*Styrelsen*

# MEDLEMS MARKNAD

## SÄLJES:

**T-stötta av galvat stål** passande för stötning under för- eller akterskepp. I senare fallet måste en rördel kortas. Justerbart ändsycke med skruv. Pris 75:- Harald Akselsson/08-590 802 98 eller [jourtan@swipnet.se](mailto:jourtan@swipnet.se)

## N-0-llor!

När jag gick igenom medlemsregistret senast noterade jag att Viggenklubben har 25 medlemmar med medlemsnummer 0.

Medlemsnumret är normalt lika med båtnumret, vilket i sin tur skall vara lika med segelnumret. Om man köpt ett begagnat segel och inte bytt nummer på detta kan det naturligtvis bli fel. På många Viggas är båtnumret ingraverat på en platta i sittbrunnen.

Detta betyder att 25 medlemmar inte har meddelat något båtnummer till undertecknad. Det är en ökning på 78% från 1999. Jag har svårt att tro att alla dessa saknar båt.

Ur registerhållningssynpunkt är det inget problem att flera medlemmar har samma nummer, men om man vill försöka följa en båts historia är båtnumret den enda säkra identifikationen av själva båten.

Det enklaste sättet att få reda på sitt medlemsnummer är att titta på adressetiketten på ViggenBladets baksida. Står det **0** längst upp har jag inte fått något båtnummer än. Om Du vill hjälpa till att göra det möjligt att skriva Din Viggs historia i framtiden vore jag tacksam för en rad, ett e-mail eller ett telefonsamtal till:

Jan-Olof Björk  
Utgårdsvägen 3  
191 44 SOLLENTUNA,  
tel: 08-92 97 32,  
mob: 070-666 08 00  
e-post: [jan-olov.bjork@abc.se](mailto:jan-olov.bjork@abc.se)  
(OBS! olov med v i e-postadressen)

*Jan-Olof Björk, kassör,  
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.

## Danskt stockholmsbesök

Den 24 augusti kom Kim Klausen från Frederikssund i Danmark till Stockholm tillsammans med sin hustru. Paret är relativt nyblivna vigenägare, och hade fått den lysande idén att kombinera en turistresa till Stockholm med en kontakt med Vigenklubben. Kim hade många funderingar kring tekniska lösningar, och ville gärna titta på en svensk Vigg. Efter kontakt med kassören Jan-Olof Björk, som i sin tur ringde upp undertecknad, fann vi att ett besök till min Vigg med hemmahamn på Bullandö på Värmdö skulle passa alldeles utmärkt lördag förmiddag. Jag hade ändå tänkt ge mig ut en sväng över helgen.

J-O ställde upp med bil och skjutade, och på i stort sett utsatt klockslag dök de upp. Då hade jag hunnit städa lite lagom och till och med vaskat däck. Så ägnade vi drygt en timme åt att studera Viggens alla starka och mindre starka sidor, och framför allt vad man kan göra för att förbättra de mindre starka. Mastbalk, huvudskott, durk, kölrum och kölbultar diskuterades ingående. Likaså andra praktiska förbättringar som också i viss utsträckning är införda i min båt: neddragna fall, förvaring av bordet upphängt som förpiksdörr, köksbänkskivan riggad som avställningsyta, akterstagsträckare och autopilot för att nämna några. Naturligtvis kom vi också in på andra praktiska frågor såsom revningsteknik och hur man skyddar rodret från sprängskador vid frysning och skador vid backning med motor. J-O och jag gjorde vårt bästa för att dela med oss

av våra erfarenheter, och vi hoppas att besöket kändes meningsfullt för gästerna.

Med perfekt tajming skjutsade sedan J-O gästerna till Stavnäs, varifrån Cinderella avgick 12.40 till Sandhamn och vidare till Stockholm. Vädret var, som vanligt denna sommar, helt fantastiskt, så skärgården lär ha visat sig från sin bästa sida. En alltigenom gemytlig och inspirerande förmiddag i samnordisk anda, tycker både J-O och undertecknad, och vi uppmanar/utmanar gärna till fler sådana initiativ.

Harald i 1103

## NYA MEDLEMMAR

- 0 Jesper Melander  
JÄRFÄLLA
- 0 Jonas Tulldahl  
STOCKHOLM
- 951 Jerry Stenbeck  
ÅKERSBERGA



**Hjärtligt  
välkomna till  
Vigenklubben!**



**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

## Medlemsnumren igen

Vid genomgång av principerna för medlemsnumren upptäcktes ett fall som inte var definierat, nämligen en medlem som aldrig ägt en Vigg. Enligt klubbens stadgar äger ju vem som helst som vill främja segling med Vigg rätt att vara medlem i klubben. Om man äger en Vigg eller inte spelar ingen roll.

Grunden för medlemsnumret i klubben är att en Viggägare har sitt båtnummer (tillverkningsnummer) som medlemsnummer. Den som inte har meddelat sitt båtnummer får medlemsnumret 0. Båtnumret är normalt lika med segelnumret. Om man köpt ett begagnat segel och inte bytt nummer kan det naturligtvis bli fel. På många Viggarna är båtnumret ingraverat på en platta i sittbrunnen.

Byter man sin Vigg mot en Jättevigg får man sitt gamla nummer + 5000. Jag själv hade sålunda Vigg 837 förut.

Nummer på 7000 har dels en del Jätteviggarna, dels hedersmedlemmar utan båt.

8000-serien är reserverad för dem som får gratistidningar; tidningen Segling, Vegaklubben m. fl.

Viggens Vänner får nummer på 2- och 3000, om möjligt kopplat till tidigare Viggnummer på samma sätt som Jätteviggarna.

En medlem som inte äger en Vigg och inte tidigare har varit medlem med Vigg eller Jättevigg kommer nu i fortsättningen att tilldelas nummer på 4000.

*Jan-Olof Björk, kassör,  
i 5837 Yvanna*

## Hurusom Vigg nr 264 fick sitt namn

Vi sitter, min besättning och jag, och räknar minuter på Mariehamns Nautical Club. Det är den 30 maj 1972, och Finska staten har i sin vishet kungjort, att en lyxskatt på importerade segelbåtar skall utgå ifrån den 1 juni samma år.

Jag och min vän Rainer Lund hade beställt var sin Vigg från Karlskronavarvet på hösten 1971 och nu skulle de levereras. Karlskronavarvet hade blivit varskott om den stundande skatten, och gått med på att leverera Viggarna före det utsatta datumet.

Det hade varit vår avsikt att segla hem Viggarna från Karlskrona, men den nyssnämnda skatten hade tvingat oss till att be om leverans per lastbil till Mariehamn senast den 30 maj, vilket även skedde.

Där satt vi nu, Rainer Lund och jag, och väntade att sista färjan skulle komma in. Vi hade varit på morgonen i Kapellskär och övervakat att lastbilen med de båda Viggarna kommit. Den ställde sig omedelbart i kö för att komma över med den nästpåföljande färjan. Vi gav oss iväg tillbaka till Mariehamn redan med en tidigare färja. Färjan med båtarna ankom kl. 17 och båtarna sjösattes omedelbart med hjälp av lastbilens Hiab-kran.

Rainer lät bogsera sin båt origgad till Ålands Segelsällskaps hamn, men jag hade redan besättning på plats och skulle segla österut nästa morgon. I Mariehamns Västra hamn fanns vid den tiden på året ingen mastkran till-

gänglig. Vi tog oss en funderare. Medan jag hastade till tullmagasinet för att få stämpel på pappren, paddlade min besättning båten till kajen för om 4-m barken Pommerns bogspröt. Jag uppsökte Sjöfartsmuseets intendent och fick tillåtelse att rigga en talja från bogsprötet till Viggens mast som sedan restes på några minuter under medverkan av Pommerns kapten och båtsman.

Samtidigt knäckte vi en flaska skumpa mot stävbeslaget, och båten fick namnet VIGFUSS, som är fornnordiska och betyder "en som är snar till kamp". Namnet är ett attribut, som passar både till en man och till en kvinna, och vi fann namnet gott. Att masten restes under Pommerns bogspröt ansågs vara ett gott omen, och Viggfuss har förvisso varit ett lyckosamt skepp i alla dessa 30 år, värd sin skeppare, som heter Rurik

P.S. Det finns en bild på riggingen under Pommerns bogspröt men den är tyvärr på 8 mm smalfilm, som nog blir svår att förstora upp.

*Rurik Wahlstein  
Helsingfors-Vanda*

Upphovsrättsliga regler gör att vi inte kan visa en bild av *Pommern* här men du som har tillgång till internet kan gå till [www.pommern.aland.fi/](http://www.pommern.aland.fi/) för att se det imponerande bogsprötet och dessutom få ytterligare information om det unika segelfartyget.

*Red.*

# Min första säsong med Viggan 1337

Vi köpte vår första segelbåt i mars 2002 efter att under några år ha hyrt segelbåtar i olika vatten. Att det vart en Vigg beror nog dels på det låga ingångspriset och dels att man faktiskt får mycket för pengarna. Men har man dessutom sommarstuga så känns samvetet lättare när det inte ligger flera hundra tusen kronor oanvända flera veckor på den korta sommarsäsongen.

En annan bidragande orsak var Viggklubbens hemsida som visade på att det fanns massor med båtfolk som var mycket nöjda med sin Vigg.



Vigg 1337 i Västerviks hamn.  
Foto Örjan Borgström

Sagt och gjort, Vigg 1337 inhandlades för det facila priset av 28 000 kronor utan motor. Båten var i gott skick även om det naturligtvis fanns plats för förbättringar. Efter att ha införskaffat Viggklubbens tekniska tips gjordes vissa förändringar. En kökslåda snickrades till, lister för att förvara bordet under köket monterades båda dessa tips rekommenderas varmt. Dessutom försågs båten med en solpanel för laddning av batterierna. Tidigare ägare

hade tipsat mig att storfallets vajer brukade kunna hoppa ur topptrissan och fastna, men istället för att följa tipset i pärmen så hittade jag en ny topptrissa något bredare än den gamla vilket har fungerat utmärkt hela sommaren.

Båten saknade ju motor och att hitta en bra begagnad motor visade sig svårt. Särskilt som kraven var höga, jag ville ha en ganska ny motor och helst en fyrtaktare av buller- och miljökäl. Till slut en vecka före sjösättning inköptes en splitter ny Mariner SailMate och det är ett köp som jag inte behövt ångra. Jag får ofta beröm av andra för motorns tysta gång och den inbyggda generatoren hjälper till att hålla kylskåpet igång.

Kylskåpet ja, ett av kraven från hustrun var att vi skulle ha någon form av kylskåp. De båtar vi hyrt utan kylskåp gav som resultat rinnande smör och tveksamheter om hållbarhet på mat och pålägg. Kylklamparna räckte något dygn men då vi tagit för vana att helst stanna i naturhamnar där några nya klampar inte går att få så hjälpte det inte långt. Senaste hyrbåten var en Semona **med** kylskåp vilket visade vilka fördelar det gav i sommarvärme.

Jag tittade runt och hittade en 12 V kylbox med termostat som gjorde att man kunde köra den på max i bilen på väg ut till båten för att sedan dra ner den så att den inte drar för mycket ström. Hur det fungerade återkommer jag till.

Ytterligare en stor investering var att vi lät klä om dynorna i båten, som

fortfarande hade sin originalklädsel från 70-talet med orange dynor och randiga ryggkuddar. Det vart snyggt och kändes fräscht med en modern och ombonad klädsel. Dessutom fylldes dynorna på med lite extra vadd som gjorde dem lite fylligare.

Så var det till slut den 30:e april, dags för sjösättning. Med hjälp av marinans kran lyftes båten i sjön och jag och min trettonåriga son satte igång med att få på masten vid mastkranen. Hur riggen skulle sättas an fann vi inte mycket information om i varken tekniska tips eller handboken. Så vi skruvade till den så att det inte skramlade, sedan startades motorn för första gången och vi stävade sakta ut genom Norrköpings yttre hamn till en lånad plats på klubbens brygga i Lindö.

En vecka senare den 7:e maj besökte jag Viggklubbens riggträff i Stockholm och fick utmärkta instruktioner hur och i vilken ordning riggen skulle spännas. Tack för det, men denna instruktion skulle gärna formuleras som ett tekniskt tips för det är inte säkert man kommer ihåg allting till nästa år. Med den instruktionen i färskt minne var det en enkel sak att slutjustera riggen.

Den 9:e maj skulle det bli premiär, båten skulle seglas ut till sin plats vid båtclubbens uthamn Snedskär i Arkösund. Det blåste 8-10 m/s ostliga vindar, sämsta tänkbara när det gäller att ta sig ut ur Bråviken. Då vi dessutom var inbjudna på grillfest vid ankomsten, av vänner som samtidigt seglade

ut sin Rival 22:a (en "något" snabbare båt än Viggan), bestämde vi oss för att den nya motorn skulle få visa vad den gick för. Motorn tuffade på och trots att vi inte ville pressa ut allt av den ännu inte inkörda motorn kunde vi med lätthet köra ifrån en Accent med inombordare. Efter 18 distans stannade vi upp i lä bakom Stora Fläskö för att vänta in våra vänner, de kryssade Bråviken ut. Efter Fläskö-hålet skall vi gå mer söderut och det vart segelbart. Efter telefonkontakt konstaterades att de snart var ikapp oss, så med fock och stor i frisk vind satte vi kurs mot Gränsö sund. Det vart en hård kamp, snart nog dök Rivalen upp bakom oss men trots några fler slag i sundet så nådde vi Snedskärs redd med några



En sen kväll vid Lökholmarna utanför Nyköping. Foto Örjan Borgström

båtlängder tillgodo och därmed hade vår Vigg fått visa vad den går för.

Efter några dagsturer och någon enstaka övernattnings så kom semestern men inte vädret. Tanken hade varit att segla de första två veckorna på

semestern men första veckan i juli regnade det varje dag så vi vart kvar i stugan till fredag då det började bli bättre prognoser.

En fin halvvind förde oss ner till norra viken på Harstena. På lördagen vaknade vi med vackert väder och fortsatte söderut till Torrö. Efter att ha lagt till vid Torrö satte vi upp sittbrunnskapellet, en riktigt finurlig anordning som vi hade nytta av i början på sommaren när vädret inte riktigt ville. Lagom när det var uppe så kom åskan, vinden vred 90° och ökade till uppskattningsvis 20 m/s, rakt in i sidan. Vi stod två personer och höll sittbrunnskapellet, båten lutade ca 15° på rigg och kapell, hoppas att ankaret håller. Åskskurar är som tur är kortvariga och ankaret höll så vi kom helskinnade ur den knipan.

Annars är nog sommarens äventyr när vi söndagen efter midsommar var

på väg mot hemmahamn. När Arkösund dök upp låg det en grå vägg tvärs över sundet, helt ogenomskinlig. Åskregn tänkte vi så seglen revades och beslogs och motorn startades upp. Sittande under sprayhooden med rorkultsförlängare, påslagna lanternor mitt på dagen för att synas och med familjen innanför stängda luckor mötte jag mitt livs hagelstorm. Sikten var uppskattningsvis 25 m, stora hagel satte igen självlänsarna och sittbrunnen började fyllas med vatten. Men när nöden är som störst är hjälpen som närmast. Plötsligt var vi ute på andra sidan och solen lyste på drivor av hagel på däck och i sittbrunn. När jag en kvart senare angör hemmahamn kunde jag styrka min berättelse med snöbollar från de hagel som fortfarande inte smält.



*Solpanelen är placerad i två teaklister på luckgaraget. Hustrun och en av mina äldre ungdomar i läns in mot Lagnö strömmar. Foto Örjan Borgström*

Sommarens längsta seglats bar av ner till Västervik och efter fyra dygn på sjön träffade vi ett trevligt par i en motorbåt och började diskutera fördelen med solpanel. En timme senare var batteriet urdraget, jag glömde väl och säga peppar peppar ta i trä. Kylväskan fick stängas av under natten, men de följande dagarna så uppenbarade sig en fördel med solpanelen. Den gav tillräckligt med energi för att hålla kylan igång under dagen och kylväskans isolering gjorde att den klarade den lite svalare natten i sittbrunn. Så den enda katastrofen var att vi inte fick se nyheterna på TV. Jag har senare konstaterat att batteriet som följde båten inte var i särskilt bra skick så med nytt batteri så hoppas vi på bättre tur nästa år, för någon mer långtur blir det inte i år. Solpanelen klarar alldeles utmärkt att ladda det gamla batteriet under veckan så att det försörjer både kyl och TV för en helg.

Sommaren håller i skrivande stund på ännu och skärgården är den enda plats där man kan få lite svalka. Med badtemperaturer på upp mot 25° i yttre havsbandet så är det svårt att inte åka ut på sjön när det blir helg. Båtens placering gör också att man även under en dagstur når underbara platser, ensamma skär och öar i St:Annas skärgård som ligger alldeles om hörnet.

Vad tycker jag nu om vår Vigg efter 28 dagar på sjön och seglade ca 300 distans. Den är enkel och trevlig att segla men man får acceptera att bli omseglad av andra båtar.

Stuvutrymmena räcker bra för oss tre men den låga takhöjden blir lite jobbig i längden, man får lära sig att bara en i taget kan förflytta sig inuti



*Här hinner vi inte med.  
Foto Örjan Borgström*

båten. Vid något tillfälle var vi ute bara hustrun och jag och då räckte båten till på ett helt annat sätt. Till nästa sommar skall jag nog dra ner fallen i sittbrunnen så slipper jag att springa upp på däck och man kan enklare ensam manövrera båten.

Annars är det inget jag saknar, det mycket måttliga kravet på vattendjup har gjort att vi hittat vikar där få andra vågar sig in.



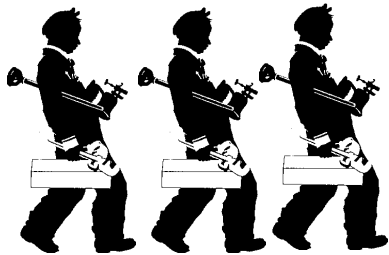
*Vattendjup i viken 1,4 m  
Foto Örjan Borgström*

Ännu återstår det en månad innan torrsättning och skärgården väntar oss redan på lördag. Då letar vi oss ut till någon ny ännu inte besökt vik – det finns tusen och åter tusen.

*Örjan Borgström i Vigg 1337*

**Du vet väl att du är  
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.*



## Båtförsäkring av båtfolk för båtfolk

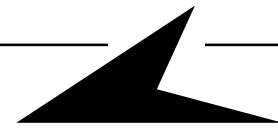
Svenska Sjö bildades 1967 av Sveriges båtorganisationer. Tanken var och är att ge svenska båtägare en rättvis, billig och bra försäkring. Vi blev snabbt marknadsledande och har starkt bidragit till bättre villkor och lägre premier. Du kan tryggt försäkra din båt i Svenska Sjö. Vi har den bästa skaderegleringen och mycket bra premier för de vanligaste båttyperna. **Teckna din försäkring redan idag!**

Är du redan försäkrad i Svenska Sjö kan du göra ändringar och tillägg i din försäkring precis som du vill. Enklast är om du har Internet.

Svenska Sjö är tilläggsansvarig och försäkring för motorbåtar i Svenska Båttävlingen, Svenska Kajakförbundet, Svenska Segelförbundet, Navigationsklubben, Fungl Svenska Segel Sällskapet, Fungl Motorbåt Klubbens och Segeln-Måstarna Sällskapet.



Box 296, 185 32 Västholm  
Tel 08-541 330 30  
Fax 08-541 338 52  
www.svenskasjo.se



## 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, 84 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

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

### VALBEREDNING

Sammankallande:	Gunnar Tidner, Stallvägen 6, 187 31 Täby, fax 08-758 43 03, e-post gti@abc.se	08-758 35 74
	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**

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.*

 **1277**

 **282**

  
**ViggenBladet**

**MANUS-STOPP !!!**

**ViggenBladet 10  
25 september**

ViggenBladet 11-12  
20 november