



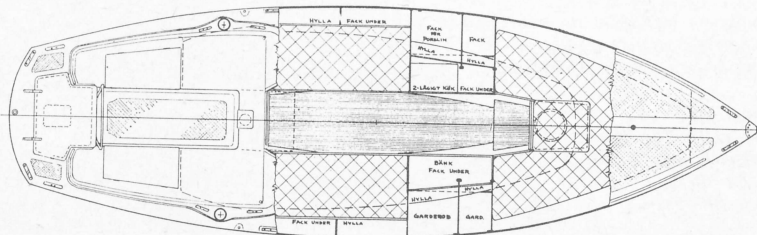
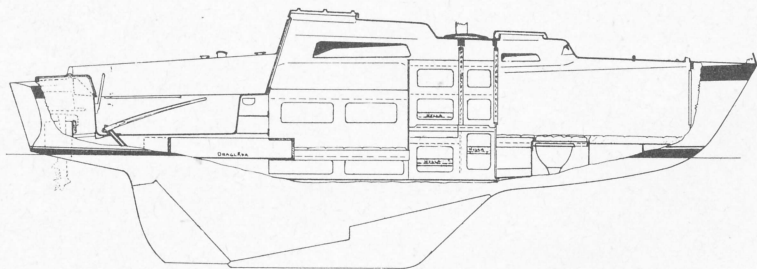
KARLSKRONA VIGGEN

Baltic Race – vinnaren klass V

Den ursprungliga konstruktionen till denna båt, ritad av kapten Per Brohäll, gjordes för konstruktionspristävlingen om Thulekryssaren 1963. Förslaget Thulex fick inget pris, men låg med mycket små ändringar till grund för den träprototyp, som byggdes hos Malte Pettersson i Öregrund våren 1964 och som med stor framgång seglade i Baltic Race.

Med ledning av förra sommarens provseglingar har sedan konstruktionen »finputsats» för att Viggen ska bli en så bra seriebåt som möjligt. Den byggs nämligen i glasfiberplast såsom ursprungligen var tänkt.

Till tävlingsförslaget Thulex hörde en motivering, som var en ganska ingående analys av prisfråga, lämplig typ av båt, byggnadsmaterial m.m. Grundidén bakom konstruktionen kan belysas med ett utdrag ur denna motivering: »Enda sättet att åstadkomma en billig båt är att göra den mycket lätt (kilopriset är relativt konstant). Personliga erfarenheter har övertygat konstruktören om att lätta båtar har många fördelar framför tunga och att nackdelarna är få. Den enda viktiga nackdelen är att de rör sig livligare i grov sjö och därigenom tröttar sin besättning vid längre tids havssegling i hårt väder – men





Längd ö. allt . 7,08 m	storsegel 11,3 m ²
lvl 6,10 m	genua 15,8 m ²
bredd 2,26 m	fock nr 1 8,9 m ²
djupgående . . 1,06 m	fock nr 2 4,9 m ²
deplacement . . 1,4 m ³	spinnaker ca 38 m ²
järnköl 500 kg	kojplatser 4 st
segelyta (mätt) 20 m ²	

hur ofta seglar man i grov sjö under längre tid med en båt av denna storlek (att det går har Sopranino visat). En annan nackdel är att lätta båtars seglingsegenskaper nedsätts mera vid nedlastning än vad fallet är med tunga båtar. Genom aktsamhet i fråga om utrustningens vikt kan dock goda egenskaper bibehållas även vid havskappsegling.

I andra avseenden har lättdeplacement-båtarna stora fördelar. I förhållande till storlek och speciellt i förhållande till pris är de mycket snabba (ej alltid i förhållande till måtetalet). Väl utformade kryssar de snabbara än tyngre båtar även i grov sjö och gör det även torrare. Detta svär mot den gamla »övertron» att båtar måste ha stor tyngd för att slå sig fram mot hård vind och grov sjö. Under de förhållanden som råder på Östersjön sommartid torde man kunna säga att lätta båtar alltid kan segla *över* sjön och alltså ej behöver slå sig fram. Lätta båtar utsätts därigenom för mindre påfrestningar – de behöver ju dessutom mindre segel – och kan dimensioneras lättare . . . Sammanfattningsvis är lätta båtar snabbare, sjödugligare och seglar torrare än tyngre båtar och kan ge lika bra utrymmen.»

Viggen har en effektiv masttopprigg, som mäter gynnsamt vid havskappsegling och

som är bekväm vid långfärdssegling. Motorproblemet kan lösas genom att placera en utombordsmotor i brunn, som ritningarna visar. Detta är estetiskt mer tilltalande än att ha den på akterspegeln, men eftersom det senare faktiskt är mer praktiskt är detta en alternativ lösning. Sittrumets bänkar är 1,80 m långa. Brunnen är självlänsande genom två rör genom akterspegeln. Stickkojerna är 2,15 m långa och sittlängden i ruffen är 1,50 m. Under masten bärs däckets upp av två plywoodskott med rymliga valv, som gör att skansen ej avskiljs från ruffen, utan man får rymd i inredningen.

Om babord är ett relativt rymligt pentry med goda stuvningsutrymmen (plats för mat finns ju dessutom i en stor utdragslåda under durkarna). Om styrbord en större och en mindre garderob och en bänk med plats för diskho och islåda. Förkojerna är ca 1,90 m långa och mellan dem finns plats för WC. Längst föröver finns plats för ett par segelsäckar. Övriga segel, ankare och annan sjöutrustning får god plats i utrymmen under sittrumbänkarna och i akterpiken. ***

