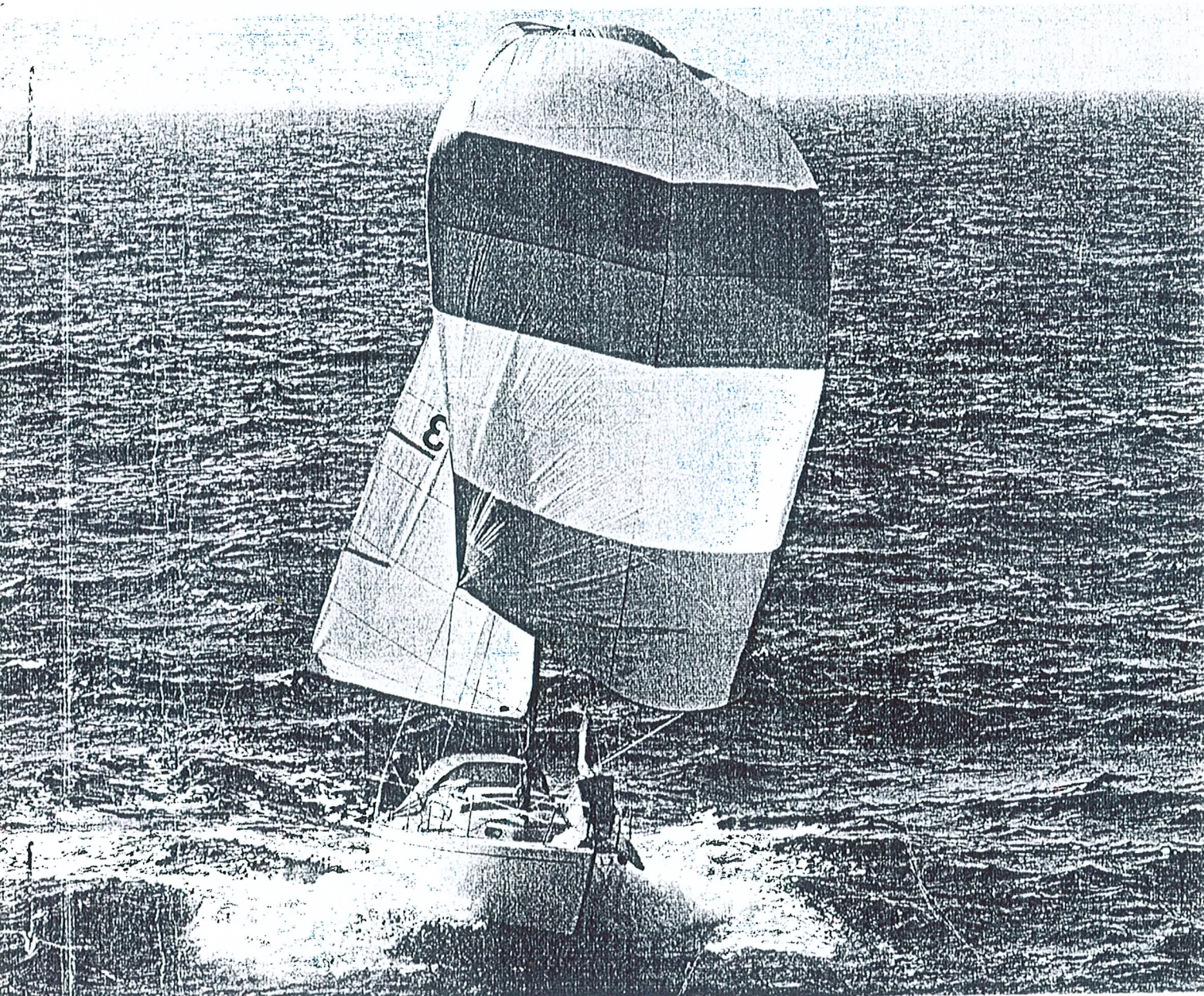


Per Brohäll

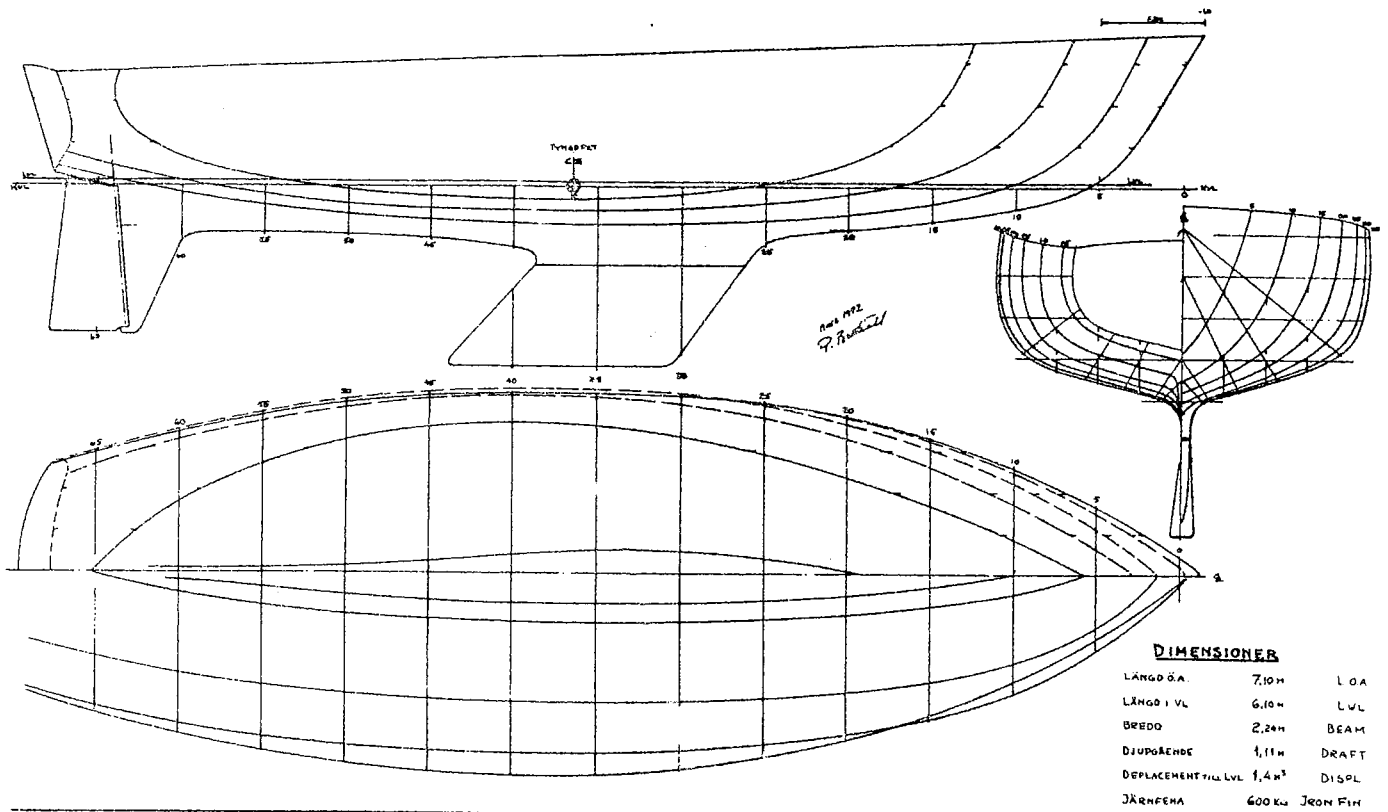
Albin-Viggen handbok



ALBIN MARIN AB

681 01 KRISTINEHAMN 1

Telefon 0550/156 60



Per Brohäll:

ALBIN VIGGEN handbok

Innehåll

Förord, linjeritning	1	Elsystem	7
Segelritning, inredningsritning ...	2	Ventilation	8
Tekniska data	3	Båtunderhåll	8
Tankarna bakom Vigen	4	Seglingsråd	8
Första sjösättning	5	Kappseglingsråd	9
Riggning	5	VIGGEN Entypsregel	11

Förord

Denna handbok avser att ge en kortfattad handledning i hur Albin Vigen skall användas och skötas. I huvudsak har medtagits endast sådant som är speciellt för Albin Vigen. Generella råd återfinns Ni i den allmänna handboken för Albin båtar.

Efter leverans och sjösättning kan det kanske krävas en del efterjusteringar. Tillverkaren undandrar sig givetvis icke garantiansvaret för båten, men det låga priset är beräknat med hänsyn till att bagatellsaker skall kunna klaras av den normalt händige båtägaren själv och att firmans tillgängliga kapacitet för garantireparationer skall kunna utnyttjas rationellt i sådana fall som kräver fackkunig personal. Skulle några problem uppstå, som ej kan lösas med hjälp av de enkla anvisningarna i denna handbok så tveka ej att skriva eller ringa till Albin Marin AB för att få råd.

Till sist, om Ni byter adress är vi tacksamma om Ni sänder oss ett meddelande om detta så att vi kan nå Er med informationer och meddelanden. Glöm inte att ange båtnumret på Ert meddelande.

Trevlig seglingsommar!

Tekniska data

L.ö.a.	7,10 m	Storsegel	10,2 m ²
L.v.l.	6,00 m	Standardgenua	17,2 m ²
Bredd	2,24 m	Lättvindsgenua	19,5 m ²
Djupgående	1,11 m	Fock nr 1	10,0 m ²
Deplacement (i mättrim)	1400 kg	Fock nr 2	6,8 m ²
Ballast, järnköl min	600 kg	Spinnaker	43,0 m ²
Tyngdpunkt utan mast mätt från förstäven	ca 3,75 m ²	Höjd ovan mark inkl vagga exkl mast	ca 2,80 m
Segelyta IOR	25,3 m ²	Totalhöjd ovan KVL exkl masttoppvimpel	ca 9,25 m

Konstruktör: Per Brohäll

Skrov. Laminattjockleken är i fribord 5-7 mm, botten 7-10 mm och i kölparti 10-13 mm. Tillverkningen av glasfiberlaminatet sker enligt den sk sprutmetoden (huggen glasfiber blandad med polyester) kombinerad med ett lager handupplagd vävd roving. Glasfiberhalten är ca 34 %. Skrovet är förstärkt med AP-vinklar (stringers och spant) samt en fastlaminerad durk (AP = armerad plast).

Däck. De "horisontella" ytorna (däck och rufftak) har sandwichkonstruktion med Divinycell (PVC-cellplast) som distansmaterial. Laminattjocklekar är 3 mm ytter-skikt + 15 mm Divinycell + 2,5 mm innerskikt. Ytor utan sandwich har min 5,5 mm laminattjocklek.

Fotlister, luck-karmar, mastfot och områden där genomgående bultar finns har tryckhållfast och vattensäker fyllnad av polyester och expanderad glimmer.

Fönster av härdat glas.

Skrov och däck är hopfogade med rostfria bultar genom fotlist, skrovfläns och mellanliggande elastisk packning.

Barlastkölen är precisionsgjuten av järn och rostskyddsbehandlad. Den är fäst till skrovet med 4 st 3/4" pinnbultar som är fastdragna inombords med muttrar över en kraftig förstärkningsplåt. Över plåt och muttrar har gjutits en fyllning av sand och polyester och däröver ett glasfiberlaminat.

Roder gjuts i AP med inlaminerad hjärtstock av syrafast stål. Det lagras i smörjningsfria lager monterade till roderfena och sittbrunn.

Rundhult. Mast och bom av eloxerad aluminium. Masten är utrustad med genomgående rullrev och plats för tre invändiga fall.

Segel av förstklassig polyesterduk.

Stående rigg 19-trådig rostfri syrafast ställlina. Rostfria vantskruvar.

Löpande rigg 133-trådig rostfri ställlina och dubbelflätad terylene i haländar och skot.

Beslag och vinschar av brons och syrafast stål.

Vattentanken av plast rymmer 45 liter.

Hjälpmotor. Vi rekommenderar 3-4,5 kW (4-6 hk) utombordarmotor med förlängd rigg samt höj- och sänkbart fäste. Sådant fäste finns att få som tillbehör från Albin Marin AB. Bredd på stuvutrymme i sittbrunnen där man lämpligast förvarar motorn, är ca 25 cm.

VIGGEN och tankarna bakom VIGGEN

Den ursprungliga konstruktionen till denna båt gjordes för konstruktionspristävlingen om Thulekryssaren 1963. Förslaget Thulex fick inget pris, men låg med mycket små ändringar till grund för den träprototyp, som byggdes våren 1964 och som överlägset vann klass V i Baltic Race samma år.

Till tävlingsförslaget Thulex hörde en motivering, som var en ganska ingående analys av prisfråga, lämplig typ av båt, byggnadsmaterial mm. 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 mig 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 havssegling i hårt väder - men 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 båtar 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 lättdeplacementbåtarna stora fördelar. I förhållande till storlek och speciellt i förhållande till pris är de mycket snabba (ej alltid i förhållande till måttetal). Väl utformade kryssar de snabbare än tunga båtar även i grov sjö och gör det även torrare. Detta svär emot 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."

Våren 1965 började "Karlskrona-Viggen" byggas i en första serie av glasfiberplast vid Karlskronavarvet AB. Det gamla ärevärdiga "Örlogsvarvet" med segelfartygstraditioner från 1600-talet byggde fram till 1970 300 stycken "Karlskrona-Viggar". Under de första åren var Viggen mycket överlägsen vid kappseglingar. Så till exempel kom Viggen på 1:a, 2:a och 3:e plats i klass V vid Baltic Race 1966. Nyare, mera extrema konstruktioner, har utnyttjat mättningsreglerna bättre och gjort det svårt för Viggen att hävda sig lika kraftigt vid större kappseglingar. Med Viggens goda seglingsegenskaper har dock en vältrimmad båt alltid chans till god placering.

1970 provades med framgång en modifierad båt med fenköl och separat roder. Efter ytterligare modifiering av roder och sittbrunn började den nya VIGGEN produceras vid årsskiftet 1970-71. I detta sammanhang övertog ALBIN MARIN AB färdigställandet och marknadsföringen och båten döptes om till ALBIN-VIGGEN. Provsegling i februari 1971 resulterade i en lätt justering av rodrets och roderfenans form. Detta gav så gott resultat, i fråga om seglingsegenskaper, att tidningen Båt-nytt utnämnde ALBIN-VIGGEN till årets segelbåt.

Första sjösättning

Albin Viggen levereras i en transportvagg, som har följt båten under hela byggnadstiden.

Arbetsföljden vid sjösättningen är lämpligen följande:

- 1 En lyftstropp fästs för om kölen och en akter om. Stropparna hakas på kranens lyftkrok. När stropparna sträcks skall deras läge justeras så att de ej ligger över skarpa kanter.
- 2 Fäst fendrar på lämplig sida och långa förtöjningsändar i för och akter. Med dessa kontrolleras båtens läge när den lyfts.
- 3 Kontrollera att dyvickan (bottenpluggen) är tillskruvad.
- 4 Stäng bordförskruvningarnas kranar vid diskho och ev toalett så att varje läckrisk elimineras under sjösättningen.
- 5 Lyft båten så att den kommer väl fri från vaggan.
- 6 De omålade områden som stött mot vaggan stryks med bottenfärg som medsänts för detta ändamål.
- 7 Lyft och sjösätt båten.
- 8 Koppla loss lyftstropparna på båtens ena sida och låt kranen lyfta upp dem på kajen.

Om riggningen ej kan ske på det ställe där båten satts i sjön bör man gå till en mastkran där man kan arbeta i lugn och ro. Masten lastas över rufftak och stävräcke och surras.

Rigging

Stående och löpande rigg ligger förpackad i båten och är märkt. Glöm ej eventuell extra utrustning som spinnakerfall, lift och Windex.

Rigging sker lämpligen på följande sätt:

- 1 Lagg masten på två stadiga bockar eller lådor.
- 2 Knopa ihop fock-, stor- och eventuellt spinnakerfalls halända med respektive hjälplina i masttoppen och tejpa.
- 3 Med hjälp av linan, dra igenom fallet (försiktigt så att skarven ej går sönder). Fäst fallens skothakar i spinnakerbomtravaren. Sträck upp i haländarna och sätt fast på respektive knap. Glöm ej att slå en stoppknop (överhandsknop i åtta) på varje haländas tamp.

Om hjälplinan skulle gå av eller saknas är tillvägagångsättet följande:

- a) Höj mastens toppände så mycket som möjligt så att man kan "hälla ner" fallet till respektive uttag.
 - b) Kontrollera att fallet kommer på rätt sida om de genomgående bultarna i masten.
 - c) Enklast tas fallet ut med en böjd ståltråd eller också monterar man bort hela mastfoten för att därigenom lättare kunna ta ut fallet.
- 4 Lossa låsskruven som håller masttoppbeslagets tvärgående fästbult för toppvant och stag och dra ut denna.
 - 5 För in bb och sb toppvants taluritöglor i respektive hål under masttoppbeslaget och skjut upp dem i höjd med hålet för fästbulten.

- 6 Till fästbulten skall även för- och akterstag fästas. Lämplig placering av wireöglorna på bulten är från sb till bb: sb toppvant, förstag, akterstag och bb toppvant. När bulten är på plats säkras den med låsskruven.
- 7 Lossa riggbulten för spinnakerfallskivan och schakeln för dirken, så att för- och akterstag kan placeras riktigt. Montera tillbaka skivbulten och schakeln. Schakeln för dirken skall monteras så att dirkblocket kan monteras mellan akterstag och mast.
- 8 Montera dirken.
- 9 Montera eventuell spinnakerlift.
- 10 Vantspridar- och undervantsmontering.
 - a) Lossa bultarna på det genomgående vantspridarfästet.
 - b) Demontera det ena styr- och distansfästet från vantspridarfästet.
 - c) Tag loss vantspridarfästet (knacka eventuellt försiktigt med en träbit eller dylikt).
 - d) Skjut in sb och bb förliga och aktere undervant i respektive hål under vantspridarna.
 - e) Montera tillbaka vantspridarfäste och styrfäste, så att vantspridarfästet går genom undervantens öglor.

Ge akt på att undervanten ej snor sig och att de invändiga fallen kommer på rätt sida om vantspridarfästet.
 - f) Träd på respektive vantspridare och lås dem med bultarna uppifrån. Tejpa runt spridarinfästningarna.
- 11 Lossa ena delen av vantspridarnasnockbeslag. För in toppvanten och montera tillbaka beslagen.
- 12 Tejpa runt vantspridarnockarna eller montera vantspridarskydd.
- 13 Träd på vantskruvsskydden på vanten.
- 14 Skruva in låsskruvarna på vantskruvarna. Skruva ut vantskruvarna till trefjärdedelar och montera vantskruvarna till vant och stag med högergången nedåt.
- 15 Gånga fast masttoppvimpeln eller eventuell Windex i toppbeslaget.
- 16 Kontrollera: att alla genomgående bultar är nitade eller säkrade, att riggbult och block är säkrade. Där segel och fall kan nötas använd tejp som skydd.
- 17 Tejpa runt röstjärnen (se fig 3) så att vantskruvarna ej kan halka ner vid uppslackning - och böjas om vanten snabbt sträcks igen.
- 18 Ta loss den genomgående bulten i mastfoten.
- 19 En lina knopas runt masten under vantspridarna (under all stående och löpande rigg, ej undervanten,) till ett rymligt öga för krankroken. Låt en ända hänga så att krok och ögla kan dras ned när masten är rest.
- 20 Koppla krankroken (säkra genom att belägga med en åtta runt kroken) och lyft masten så att fotändan kommer över mastfoten. Sänk därefter masten försiktigt tills den står på mastfoten. Stoppa in den genomgående bulten och säkra när masten står lodrätt. Mastfotens förligaste hål är för eventuell spinnakerbomsnedhalare, och dess aktersta för eventuell kicktalja.
- 21 Montera stag och vant till röstjärnen.
- 22 När masten kan stå för sig själv kopplas krankroken bort.
- 23 Sträck upp riggen. Målsättningen med stagningen är att masten ska vara rak under segling. Aktere undervanten ansätts löst, övriga vant och stag hårt. Slutlig intrimning utföres bäst under segling i moderat vind.

Vid intrimning i lagom vind är det bra om masttoppen har tendens att peka något akteröver och något åt lovart. Oftast behöver bara akter undervanten justeras.

- 24 Säkra vantskruvarna och skjut på vantskruvsskydden. Tejpa där det behövs.
- 25 Koppla elkablarna vid mastfoten.
- 26 Montera bom, mantågsstöttor, mantåg, block eventuell sprayhood mm. Tejp runt mantågen vid stöttorna skyddar plasthöljet mot nötning. Mantågen fästs upp mot öglebult eller akterräcke enligt fig 4.

Mastprofilen är så väl aerodynamiskt utformad att det kan hända, att om båten ligger fritt mot vinden kan den börja pendla. Om man finner detta störande kan detta förhindras genom att en tunn självhäftande fönstertätningsslist (Tesamoll nr 700) monteras på båda sidorna om mastens akter del mellan spridarna och toppen.

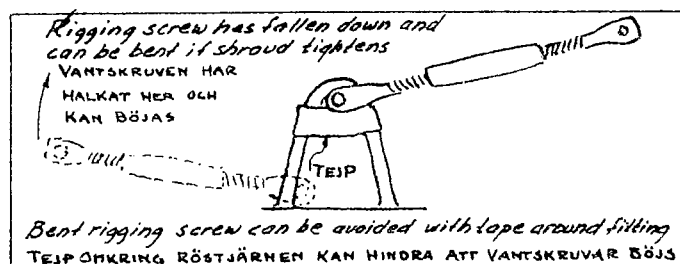


Fig 3

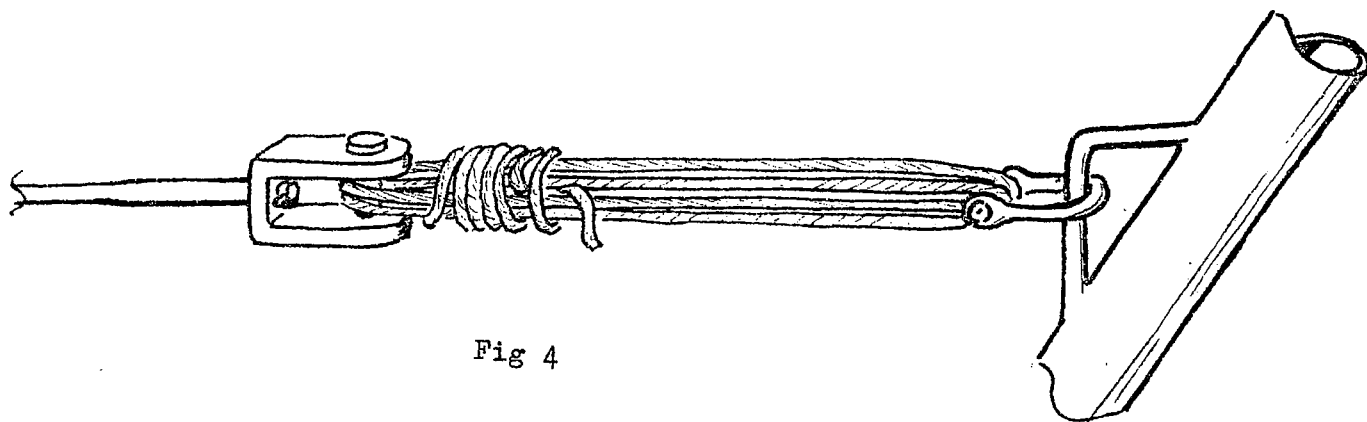


Fig 4

Elektriskt system

Ett elektriskt system för 12 volt är installerat. Elcentralen med säkringar och strömställare för lanternor är placerad på skottet under luckan i styrbords sittbrunnsbänk. Systemet består av följande grupper:

- 1 Styrbords-, babords- och akterlanterna med strömställaren placerad på elcentralskåpets översida innerst mot sittbrunnen.
- 2 Topplanterna på masten (för motorgång) med strömställaren placerad på elcentralskåpets översida bordvarts.
- 3 Pentrybelysning med strömställaren på armaturen.
- 4 Skansbelysning med strömställaren på armaturen.

Lampor: 12 volt, 10 watt rörlampor (Osram 6411)

Säkringar: 8 amp., längd 25 mm (Bosch NSG3/4Z).

Batteri ingår ej i båtens standardutrustning. Lämpligt batteri är 12 volt, kapacitet 60 Ah. Batteribox är installerad under elcentralens skåp.

Elektrolyten i batteriet skall stå cirka 10 mm över plattorna, vilket bör kontrolleras var 14:e dag. Vid behov påfylls destillerat vatten. Kontrollera batteriets laddning. Vid behov skall batteriet tas iland för uppladdning.

10 watts lampor drar ca 0,83 amp och 15 watts ca 1,25 amp. Vid mörkersegling kan man som överslag räkna med att 3 st lanternor lyser kontinuerligt. Det ger en strömstyrka på $3 \times 0,83 = 2,5$ amp. Ett fulladdat batteri kan ge denna ström i ca 24 timmar. Dubbla batterier eller möjlighet att koppla till ett reservbatteri ökar givetvis kapaciteten.

VENTILATION OCH VÄRME

För att få god värmeisolering, minimal kondens och god ventilation är Viggens byggd enligt följande princip:

Sandwichlaminat i däck och överbyggnad ger god isolation. Skrovsidorna i ruff och skans ovan vattenlinjen är klädda med en "tapet" av vävburen plast och 8 mm skumplast. Inkommande luft tas in genom luftintag i sittbrunnslådans akterkant.

Det bör särskilt understrykas att ventilen i sittbrunnen - liksom Elektroluxventilen - alltid bör vara öppen (ev undantag vid överbrytande sjö - dvs för det mesta aldrig stängd), ty en vilande människa förbrukar 4 m^3 luft/tim och ett tvålågigt gasolkök 110 m^3 /tim!

"Använd" luft evakueras genom Electroluxventil - ursprungligen konstruerad och utprovad av Hugo Larsson för hans Vega. Denna ventil suger ut luft så fort det blåser något - oavsett vindriktningen.

BÅTUNDERHÅLL

I båtens standardutrustning ingår (fr o m 1974) två hylsnycklar, en 11 mm (för vagnsbult) och en 10 mm (för mantåg, stäv- och akterräcken).

Viggens skrov och däck är hopfogade med rostfria bultar (vagnsbult) genom fotlisten. Även mantågsfötter, stäv- och akterräcken är monterade genom fotlisten. Mellan skrov och däck och vid alla genomgående bultar finns en elastisk packning.

Efter ungefär en veckas användning av båten då packningen har satt sig, skall alla vagnsbultar och mantågsfotsbultar efterdras. Man skall även mitt under säsongen och i samband med vinteruppläggnings efterdra bultarna. Allt detta arbete skall göras för att i framtiden minska riskerna för läckage mellan skrov och däck.

Om ni har verktyg rekommenderar vi att även röstjärn och skotskenor efterdras. Vi vill även påpeka att ovanstående ej ingår i våra garantiåtaganden.

SEGLINGSRÅD

Är du nybörjare på Albin Viggens kan du ha nytta av följande.

Före all segling kontrollera att båtens mast och rigg är korrekt ansatta. Om du har släppt på häckstaget, sätt an det så att masten får en lätt krumning akterut. Lagom krumning är ca 25 mm.

Uppgifterna nedan om lämplig segelföring gäller för havskappsegling med båt och besättning i god trim, men kan också tjäna som ledning för familjeseglaren. Givetvis gäller uppgifterna bidevindsegling, där maximal krängning för effektiv segling ej bör överstiga 20 à 25°.

Ungefärlig vindstyrka

m/s	knop	Beaufort	Segelföring
0- 5	0-10	0-3	Storsegel + lättvindsgenua
5- 8	10-16	4	" + standardgenua
8-10	16-20	5	Revat " + "
10-14	20-28	6	Mera revat " + fock 1
14-17	28-33	7	Mera revat " + fock nr 2
17-20	33-40	8	Bottenrevat " + fock nr 2
20-	40-	9	Bottenrevat " eller fock nr 2

Skota storseglet så att seglet får en jämn båge från mast till akterlik. Om man skotar för hårt kan seglets akterlik stänga så att seglet bromsar vinden istället för att släppa ut den. En annan effekt av för hård skotning kan bli att ett veck bildas framför lattan. Använd istället skotskenan i kombination med lagom skotning för att få ett effektivt storsegel. Gärna om så behövs med skotpunkten något i lovart.

Försegel hissar Du så hårt att inga säckar finns kvar mellan pistolhakarna. Skotpunkten är riktig då seglet har ett likformigt utseende från topp till fot. Om skotpunkten är för långt fram öppnar seglets underlik för mycket samtidigt som akterliket stramar. Motsatt om skotpunkten är för långt akterut. Rätt skotpunkt behöver också justeras allt efter vindstyrkan, längre fram i lättvind, akterut i friskare vind. Ett bra läge i första försöket är att låta skotet dela vinkel mellan under och akterlik. Allmänt kan man säga att skotpunkten är riktig när seglen börjar leka samtidigt från topp till däck när du lovar upp mot vind. När du hittat rätt skotpunkt för ett segel, märk upp med tape var travaren skall vara.

Kappsegling

Den som inte har kappseglat har heller inte lärt sig segla effektivt. Först vid jämförelse med likvärdiga båtar kan man få klart för sig hur bra den egna båtens trim är och den egna förmågan att segla snabbt och effektivt. Vid kappsegling finns drivfjädern att göra segelmanövrer snabbast möjligt. Kappseglingserfarenhet ger därigenom större förmåga att utnyttja och manövrera båten säkert i kritiska situationer. Det kan öka nöjet och säkerheten vid långfärds- och familjesegling.

För att få delta i officiella kappseglingar krävs att ägaren (rorsman) är medlem i segelsällskap anslutet till Svenska Seglarförbundet och att båten har giltigt mätbrev. Vid lokala, informella klubbkappseglingar ställs sällan kraven lika hårt.

ALBIN VIGGEN mäter enligt IOR ca 5,95 m (19,6 ft) och får tidskorrektionsfaktor (T.C.F.) 0,702.

Enligt "SCANDICAP" mäter ALBIN VIGGEN med spinnaker ca 5,2 m
utan " ca 5,0 m

Vid en del klubbseglingar används O.S.C.R. (Off Soundings Club Rule) och enligt denna regel mäter Viggen 5,86 m = 19,2 fot.

Några kappseglingsråd

Om mantågen dras utanför toppvanten kan man vid kryss skota genuan innanför mantåget och gå högre i vind.

För att underlätta segelmanövrer bör man ha dubbla genuaskot och skotblock. För spinnakersegling i mycket lätt vind bör man ha "lättskot" av 4-5 mm nylon eller terylene, som knopas med pålstek till skothornen. Seglet lyfter då mycket lättare.

Vid spinnakerläns i sjögång kan spinnakern lätt "slå knut" om förstaget. Det har förekommit att ett vått segel snött sig så hårt om staget att man varit tvungen att skära ner det. Sådana malörer kan man hindra med ett spinnakernät eller genom att hissa en liten fock en bit akter om förstaget. T o m ett fockfall sträckt från förtöjningsknapen kan förhindra en sådan "knut".

I övrigt kan det räcka med följande råd:

Läs kappseglingsreglerna. Planera alla seglingar väl. Trimma båt och träna besättningen. Segla många kappseglingar för att få erfarenhet och rutin.

ALBIN VIGGEN'S ENTYPISREGEL

Genom att Albin Marin har en ambition att ej ändra på båtens linjer eller grundkonstruktion liksom att ej ändra på seglens utformning är det möjligt för ägarna av Viggen att segla mot varandra utan dyrbara mätningar. I Sverige finns idag en sammanslutning av Viggen-ägare som bildat en Viggen-klubb för att kunna segla efter egna regler mot varandra. De följande sidorna upptar klassregler antagna av Viggen-klubben.

KLASSREGLER FÖR VIGGENBÅTARNA1 Inledning

Dessa klassregler för Viggenbåtarna har antagits på Viggenklubbens årsmöte 1973-11-21. Syftet med dessa regler är att till överkomlig kostnad åstadkomma rimligt rättvis kappsegling med Viggenbåtar.

Trots stora likheter finns det sådana konstruktiva skillnader mellan Albin-Viggen och Karlskrona-Viggen att de två typerna inte kan rymmas inom en av Svenska Seglarförbundet godkänd entypsregel. Klassreglerna omfattar därför två entypsregler, en för Albin-Viggen och en för Karlskrona-Viggen med vissa gemensamma bestämmelser.

Förhoppning finns att reglerna efter ytterligare erfarenheter och därpå grundade modifieringar och tillägg skall kunna godkännas av Svenska Seglarförbundet.

Erfarenheter från kommande kappseglingar får avgöra om det är motiverat att införa något handikapp vid kappsegling mellan en Albin-Vigg och en Karlskrona-Vigg. På årsmötet beslöts att båtarna under säsongen 1974 seglar scratch, dvs utan handikapp mot varandra.

2 Grundregler

Där inte annat säges gäller IYRU:s regler och i tillämpliga delar IOR mark III 1973, speciellt dess definition av här använda symboler och mätmetoder för dessa.

3 Albin Viggen3.1 Skrov och inredning

Båtens utförande skall i fråga om skrov, barlast, däck, basinredning och vattentanksplacering överensstämma med följande ritningar.

- Linjeritning (P Brohäll) 1972-03-05 nr 82-1 (AM 2-3950554) (VK 1-001).
- Ritning durk, spant, stringers (P Brohäll) 1971-01-05 nr 82-2 (AM 2-3950072) (VK 1-002).
- Däcksutformning, basinredning samt vattentanks-(60 l) placering enligt inredningsritning (P Brohäll) 1971-01-06 nr 82-3 (AM 2-3950082) (VK 1-003).
- Ritning köl (P Brohäll) 1971-01-08 nr 82 (AM 3-3950084) (VK 1-004). Material i köl: Gjutjärn.
- Material och laminattjocklek: för skrov skiss (P Brohäll) 72-01-28 (VK 1-005); för däck skiss (P Brohäll) 72-02-09 (VK 1-006).

LOA	7 100 mm \pm $\frac{15}{75}$ mm
BMAX	2 240 mm \pm 20 mm
Barlast	600 kg gjutjärn \pm 20 kg

Barlast utöver ovan angiven får ej föras i båten.

3.2 RiggStorsegel

P	max 6,86 m
E	max 2,64 m
Latta nr 1 och 4	max 0,565 m
Latta nr 2 och 3	max 0,62 m

Focksegel

J	2,80 m \pm 0,05 m
JC	max 2,94 m
I (mätt till IOR-punkt)	max 8,33 m
I (mätt till RORC-punkt)	max 8,22 m
LP	max 4,41 m

Spinnaker

SL (stående lik)	max 8,39 m
SMW (max bredd)	max 5,29 m
SPL (bomlängd)	max 2,94 m

4 Karlskrona-Viggen

4.1 Skrov och inredning

Båtens utförande skall ifråga om skrov, barlast, däck och basinredning överensstämma med följande ritningar.

- Linjeritning (P Brohäll) nr 50-1, Kustkryssare "Viggen" seriebåt, dec 1964. (VK 1-101).
- Viggen inredningsritning (P Brohäll) nr 50-2, 1964-11-24 (VK 1-102).
- Däckslaminat Karlskrona-Viggen (P Brohäll) nr 50-4 a, 1965-02-07, (VK 1-103).

LOA	7 080 mm \pm $\begin{matrix} 30 \\ 50 \end{matrix}$ mm
-----	--

BMAX	2 260 mm \pm 20 mm
------	----------------------

Barlast inplastad i köl 520 kg gjutjärn \pm 20 kg, plus max 60 kg ytterligare permanent barlast.

4.2 Rigg

Storsegel

P	max 6,86 m
E	max 2,70 m
Latta nr 1	max 0,565 m
Latta nr 2, 3 och 4	max 0,835 m

Focksegel

J	2,80 m \pm 0,05 m
JC	max 2,94 m
I (mätt till IOR-punkt)	max 8,33 m
I (mätt till RORC-punkt)	max 8,22 m
LP	max 4,41 m

Spinnaker

SL (stående lik)	max 8,39 m
SMW (max bredd)	max 5,29 m
SPL (bomlängd)	max 2,94 m

5 Gemensamma bestämmelser

Under förutsättning att båtens displacement ej påtagligt ändras får, för att tillgodose den enskilde skepparens personliga önskemål, avvikelser från eller komplettering av standardinredning och -beslag göras samt praktiska arrangemang ombord genomföras.

Samtliga stag och vant skall vara av 1 x 19 trådig wire med en diameter av minst 4 mm.

Akterstaget skall vara enkelt (utan hanfot) i hela sin längd och försett med normal vantskruv.

Masten skall stå fast i båten och ej avsiktligt kunna vridas under segling. Dess minsta vikt skall vara 20,5 kg.

Inre förstag och andra förändringar av den storleksordningen får, om de förändrar seglingsegenskaperna, ej förekomma.

Två försegel får skotas åt samma håll endast då ett av dem är spinnaker.

Stuvning av utrustning är fri inom ramen för IYRU:s regel 22.1.

Ankare och kätting eller lina av lämpliga dimensioner skall finnas ombord i enlighet med IYRU:s regel 23.

Skotningen av spinnakern är fri inom ramen för IYRU:s regel 54.2.

Vid havskappsegling är mantåg obligatoriskt. Dess överdel skall vara 305 mm över däck. Dock får höjden för om främre mantågsstöttan och fram till stävräcket successivt minskas ner till min 100 mm över däck vid eller i jäms med stävräckets akterstöta.

Vid annan kappsegling får mantåget tangera däck på ett avstånd upp till 200 mm akter om stävräckets akterstöta.

Besättningens storlek är valfri, dock minst två personer.

Ingen besättningsmedlem får mer än tillfälligt placera huvuddelen av kroppen, liktydigt med bälten, utanför båtens mantåg eller motsvarande begränsningslinje. Jfr IYRU: regel 66.

6 Klassbekräftelse

I kappsegling deltagande Viggenbåt skall på begäran kunna uppvisa en skriftlig bekräftelse undertecknad av ägaren att båten helt överensstämmer med klassreglerna och att inga ändringar skett i strid med reglerna.

7 Styrelsens befogenheter

Viggenklubbens styrelse har rätt att bevilja dispens för Viggenbåt som ej helt uppfyller klassreglerna. För att vid behov täppa till eventuella luckor har styrelsen rätt att mellan årsmötena göra tillägg och ändringar i reglerna.