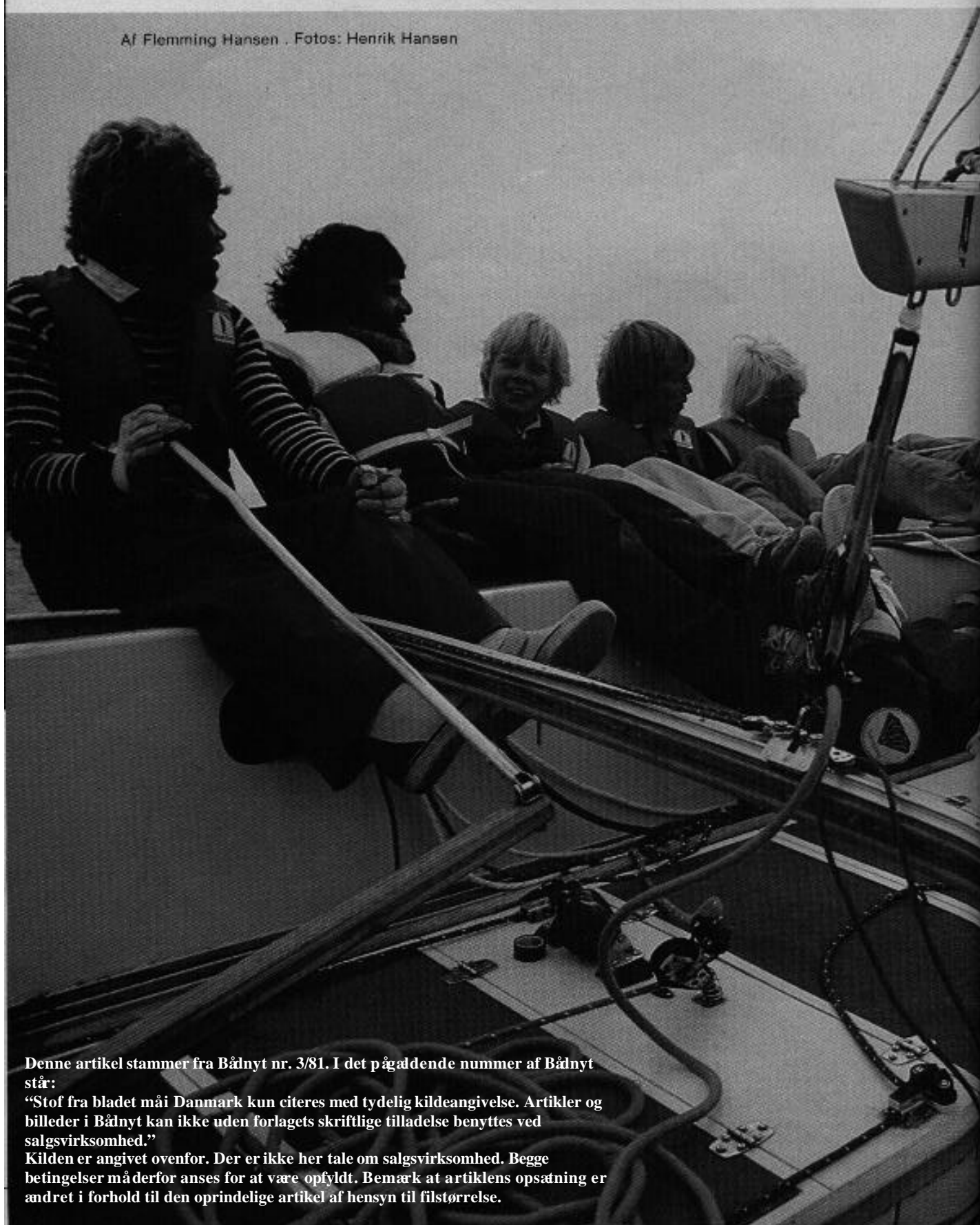




Vi prøver

Af Flemming Hansen . Fotos: Henrik Hansen



Denne artikel stammer fra Bådnyt nr. 3/81. I det pågældende nummer af Bådnyt står:

“Stof fra bladet må i Danmark kun citeres med tydelig kildeangivelse. Artikler og billeder i Bådnyt kan ikke uden forlagets skriftlige tilladelse benyttes ved salgsvirksomhed.”

Kilden er angivet ovenfor. Der er ikke her tale om salgsvirksomhed. Begge betingelser må derfor anses for at være opfyldt. Bemærk at artiklens opsætning er ændret i forhold til den oprindelige artikel af hensyn til filstørrelse.

søens vilde engle



•Archi 808

•X-79

•Mosquito

•Banner 28 Racer

De nye lette "flyvepapbåde" har i den forløbne sæson raseret præmiehylderne på kapsejlsbanerne landet over, og skabt så meget ballade omkring måreglerne, at de oprørske både nu får deres egen specialklasse "K". Vi har prøvet Danmarks fire "vilde engle", og fortæller i denne seks sideres reportage om de helt specielle konstruktioner og deres sejlegenskaber.



Archi 808 sætter Danmarksrekord i cockpitstørrelse. Bådens totalbredde er 285 cm, og med et agterspejl på 255 cm er der blevet god plads til at bevæge sig på for besætningen. Her kravler man ikke over i stagvendingerne - man løber. Når båden, som her, krønger lidt mod læ får den en meget lang vandlinje, idet agterspejlets hjørne også kommer ned i vandet.

En smart detalje ved det store cockpit er, at det er ført frem langs nedgangen til kahytten. Det giver bedre plads, så gasterne kan hænge, og samtidig virker cockpit hjørnet som opbevaringsplads for spileren. Archi 808 balancerede perfekt på roret, og blev båden for luvgerig, skulle skædevognen blot køres lidt mod læ



Archi 808:

Den er overdreven ekstrem

Archi 808 er ekstrem bred agter og kan sætte danmarkrekord i cockpitstørrelse. Men det hjælper ikke på sejlegenskaberne, den er nemlig ikke hurtigere end X-79 og Mosquito.

• Archi 808 lever glimrende op til sit navn "Flying Papyrus". Der skal ikke meget vind til, før den "letter" fra vandoverfladen.

Selv om Bådnyts prøvesejlads foregik i 4—6 m/sek., fik vi et udmærket indtryk af bådens sprælske sejlegenskaber. Straks da spileren foldede sig ud på læns, mærkede jeg bådens hurtige acceleration, som en svag vibreren i roret - og så var det bare med at holde fast. Archi's sejlegenskaber på kryds og læns minder meget om X-79's - blot lidt mere vild.

Selv om Gert Davidsen har døbt sin båd "Flying Papyrus", har han dog ikke benyttet pap som byggemateriale til sin nykonstruktion Archi 808. Skroget er bygget op af tre lag diagonalt limet finer, og den sparsomme ap-

tering er ligeledes bygget af finer. Prototypen, som Bådnyt prøvesejlede, vil dog senere blive serieproduceret i glasfiber, såfremt interessen viser sig stor nok. Og det bliver den kun, hvis der er tilstrækkelig mange, som sætter farten over det æstetiske i en båds udseende. For personligt må jeg erkende, at jeg finder disse nye brede Scandicap-racere mög-grimme - men utroligt sjove at sejle.

Fantastisk let på roret

Pa bidevind lå Archi meget let på roret, med en anelse lægerrighed i helt let vind, ca. 2 m/sek. Ved større vindstyrker var det sjovt at registrere, hvordan blot et par enkelte cm trimændring på løjgangen med det samme kunne mærkes på rorbalancen. Når båden er i fart, reagerer roret fint, men under havnemanøvrer eller efter hurtigere vendinger, hvor båden er gået i stå, mistede roret meget af sin effekt.

Archi's bundfacon er meget bred og flad agter, og den skal på samme måde som X-79 trimmes på næsen, for at den kan måles ned i Scandicap.

Da Bådnyt sejlede båden, var der temmelig meget udstyr i stævnen, og ca. 30 kg bly foran masten. Denne vægtplacering skyldes ikke kun hensynet til målet, men også en lille fejlkonstruktion, idet en båd med flad og bred hæk ikke må ligge for dybt, så slæber den vandet med sig.

Archi's rig er endnu mere utraditionel end båden, og den vanskeligste at trimme af de fire både. Masten er en forlænget H-båds profil med to sæt salingshorn. Det er en meget fleksibel og bøjelig mast, der kan trimmes både med øverste- og underste bagstag. Kombinationen med de to bagstag giver virkelig gode muligheder for at trimme sejlene til forskellige vindstyrker. Fx var det under prøvesejladsen nødvendigt at rebe ved 6 m/sek., hvis ikke man ved hjælp af bagstagene kunne flade storsejlet og samtidig åbne det så meget i kappen, at krængningen ikke blev for stor (ikke over 20 grader).

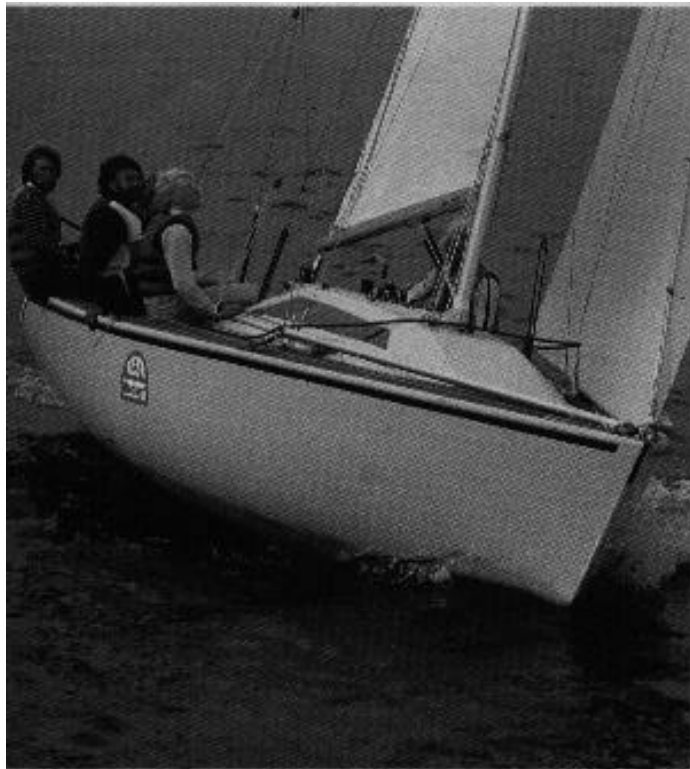
Krænger båden mere, risikerer man, at roret mister sit greb i vandet, og båden skærer op, en situation der er velkendt på de hurtige, lette Scandicap-racere.



X-79:

En sprælsk og lynhurtig båd

X-79 varden første af de hurtige, lette både, der kom på markedet. I dag er det en etableret klasse med 55 både, der overalt i landet har vundet mange kapsejladser



◀ Archi 808 på bidevind i 4 m/sek. Bådens sejlføring er fuldt storsejl og genua i. Læg mærke til, hvordan det brede agterskib løfter sig fri af vandet til luv, derved formindskes den våde overflade.

Cockpittet i Archi'en er ført frem langs nedgangen til kahytten. Her til læ kunne spileren ligge parallel med skæder og fald på. Læg mærke til at genuaens skædeskinne er tværstillet, så skædepunktet kan flyttes ud og ind.





X-79 på bidevind i 12-14 m/sek. under Bådnyts »Kapsejls-Duel«. På et tidspunkt under Duel-sejlsadsen blæste det over 22 m/sek., og det var en fryd for øjet, at se bådene plane for spiler med 14 knob.

• Lad os sige det med det samme. X-79 er en fantastisk hurtig og morsom båd at sejle for en rutineret besætning, der kan lide fart og dramatik.

Er man derimod en uøvet besætning, der ikke kan klare hurtige sejlskift og overraskende sejleegenskaber, vil mødet med X-79 ikke blive behageligt. Det er altså ikke en familiebåd i traditionel betydning, men en kapsejlsbåd med jolle-agtige sejleegenskaber.

Bådnyt prøvede X-79 i sidste års "Fyn Rundt", og her fik vi under skiftende vindforhold rig mulighed for at gennemprøve båden. I helt let vind er båden ikke overlegen hurtig, det er først i mellem- og frisk vind, at den spurter af sted. Båden ligger under alle forhold fint på roret, og er der for meget rortryk, skøder man blot lidt ud på storsejlets løjgang. I det hele taget skal man på de lette brede både altid skøde storsejlet meget langt ud i borde.

På et frisk kryds i Lille-Bælt oplevede vi X-79'ernes hurtige fart. Med 100% fok og fuldt storsejl krydsede vi både højere og hurtigere end langt større bade.

Men det kræver, at alle mand hænger på siden af båden. I "Fyn Rundt" deltog også to andre "vilde engle" fra denne test, Mosquito og Banner 28 racer. Konstruktørparret *Elvstrøm/Kjærulff* sejlede Mosquito'en, der i Paul Elvstrøms hænder var feltets hurtigste. Med en sejr på 6 minutter over *Niels Jeppesen* i hans egen X-79. Banner 28 racer klarede sig mindre godt, men på et tidspunkt i sejlsadsen lå vi og kæmpede med en Banner 28, der i 6-8 m/sek. krydsede samme fart som vi i X-79.

God finish og funktionel

X-79 er den eneste af de fire testbåde, der er i serieproduktion. Det kan man også se på bådens udrustning. Alle beslag sidder, hvor de skal, og på trods af de mange hal og liner fungerer det hele – med en enkelt undtagelse – fint.

Undtagelsen er storsejlets løjgang. Man kan nemlig ikke hale i storskødet, når man sidder på sidedækket til luv. Når man trækker i skødet, følger skødevognen blot med til luv. For at kunne hale skødet, skal der sættes

en fod på skødevognen eller holdes igen på halet til læ.

Apteringen i X-79 er meget enkel – for ikke at sige spartansk. Der er rørkøjer i forskibet og kahytten. Midt i båden er der pantry og skabsplads. Hvis båden også skal bruges som turbåd, er placeringen af pantryet ikke særlig heldig. Der var blevet mere plads, hvis pantryet var placeret ved kahyttsnedgangen. Og tænk så på, hvordan luften i

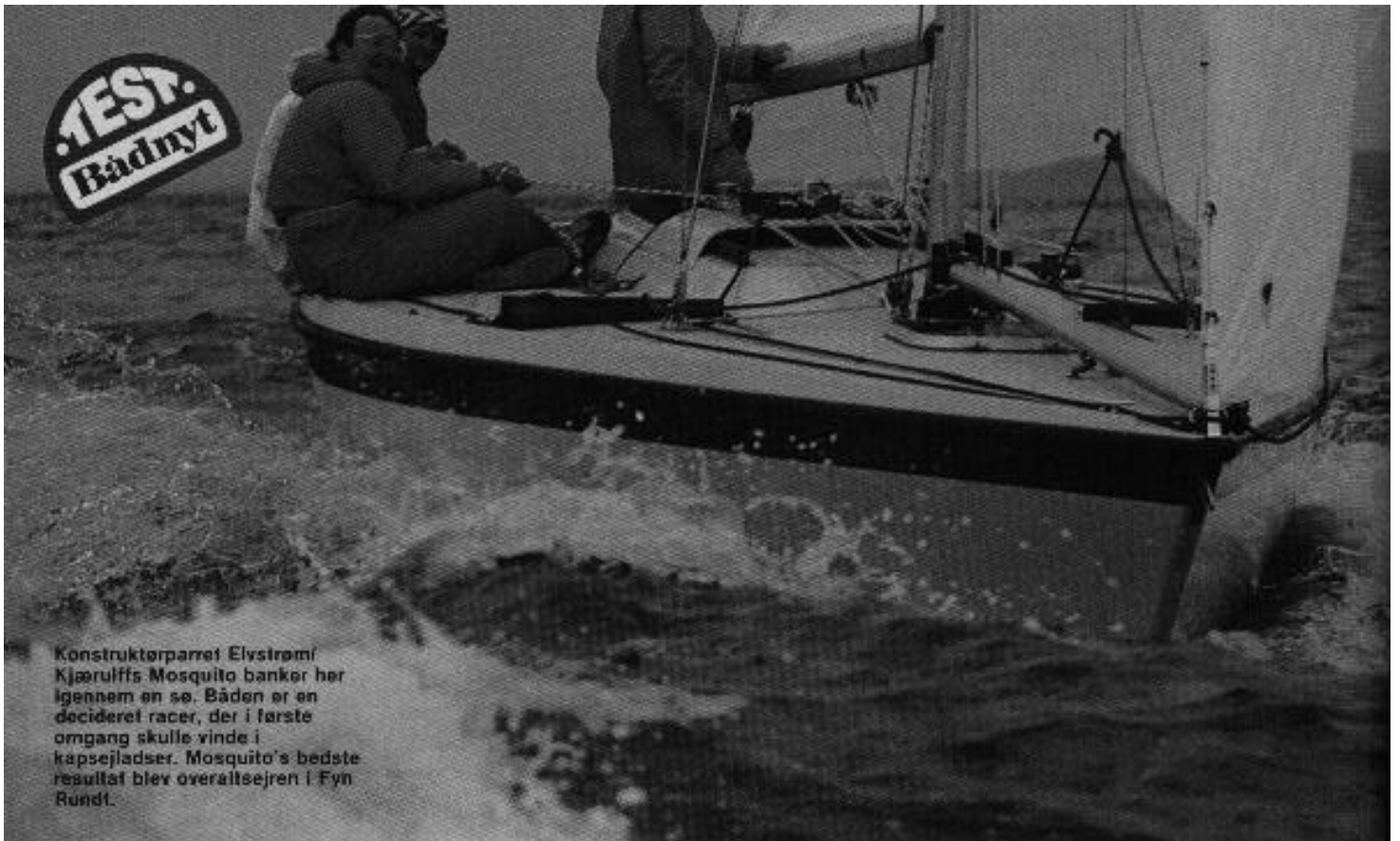
kahytten bliver, når der fx skal steges flæsk på et pantry midt i båden.

X-79 er som sagt en meget hurtig båd, så konstruktør Niels Jepsens drøm om at konstruere den hurtigste båd, er gået i opfyldelse. Godt nok har der været en del snak om fusk med bådens Scandicap-mål, men selv med et lidt højere mål kan X-79 betragtes som Danmarks hurtigste båd.



X-79 er sparsomt apteret. Køjerne i kahytten og forrummet er rørkøjer med lærred (vejer meget lidt). Pantryet er placeret fremme ved masten, hvor pladsen er lidt trang. Det havde været bedre med pantryet ved nedgangen.





Banner 28 racer:

Den smarteste og mest komfortable

Ib Hauge Nielsen er specialist i hurtige, lette både. Men selv om Banner 28 racer er bygget let, er den alligevel komfortabel.

- Banner 28 racer har ikke gjort sig nær så bemærket på kapsejladsbannerne som dens konkurrent X-79.

Banneren har ellers lidt af X-79 i sig, idet det er X-79 konstruktør Niels Jeppesen, der i sin tid konstruerede Banner 30. Skroglinjerne i Banner 28 minder meget om 30'eren og selve cockpitform er den samme.

Banner 28 adskiller sig dog på flere punkter fra X-79. Forskibet er hidt mere fyldigt, og bunden er også mere rund. Eksteriørlinjerne på Banner 28 virker også smartere, og den skråt afskårne hæk dominerer ikke båden nær så meget, som hækken på X-79.

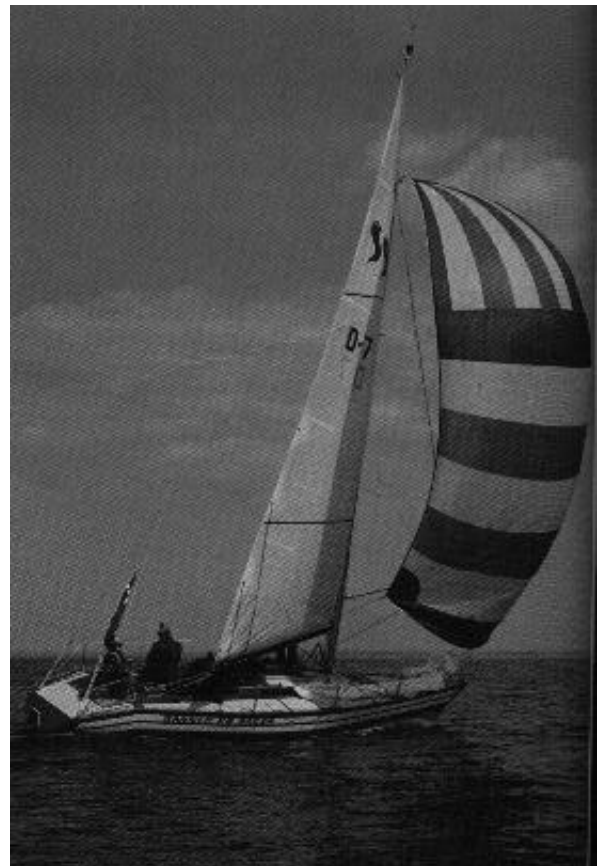
Sejhegenskaberne på Banner 28 er gode. Den balancerer fint på roret, men den er en lille smule langsommere end X-79, især når man også lager dens højere Scandicap-mål i betragtning. Den for-

ste prototype af Banner 28 var udstyret med sænkekøl, men interessen for denne model var ikke så stor, så nu produceres den udelukkende med fast køl. Sejlplan og rig er næsten identisk med X-79 og Mosquito, altså med et fast bagstag og et løbende.

Skrog og dæk er bygget som sandwich, og ved at bruge kulfiber (Kevlar) som forstærkninger i skroget, er det lykkedes at holde en meget lav skrogvægt på ca. 140 kg!

Komforten i kahytten higger et stykke over X-79. Her er pantryet placeret ved kahyttsnedgangen, hvor madosen kan trække ud. Der er to brede køjer med fast køjebund og hynder. Over ryghynderne er der stuveplads og hylder. Agter er der to stikkøjer og forrummet er beregnet til sejl. Det er den "artigste af de vilde engle" med god finish på skrog og apteringen er mere tur-venlig end på X-79.

Banner 28 racer ser smart og fræk ud. Det samlede sejlareal mindre end på X-79.



Mosquito:

Det blev en døgnflue

Elvstrøm/Kjærulff kom for sent med deres Mosquito, til at det kunne blive andet end en døgnflue. Båden har med Paul Elvstrøm ved roret vist sin hurtighed, men nogen salgssucces er det ikke blevet til.

• Der er ingen tvivl om, at det var *Niels Jeppesens* succes med X-79, der fik de mere kendte konstruktører *Elvstrøm/Kjærulff* til at bygge Mosquito, for dermed at blande sig i topoppgøret på kapsejlsbanerne. Det er også lykkedes. *Paul Elvstrøm* har vundet flere store kapsejlsdele med båden, men med andre ved roret, har båden vist knap så meget fart. Konstruktionsmæssigt adskiller Mosquito'en sig væsentligst fra X-

79 og Banner 28 racer ved sit dækslayout, der er helt fladt, næsten uden antydning af kahyt. Det er selvfølgelig også gået ud over pladsen indenbords, hvor der er krybehøjde.

Med Mosquito'en er der altså ingen tvivl om, at der her er tale om en ren kapsejls-racer – og det er sikkert også grunden til, at Mosquito'en kun blev en døgnflue.

Bagstaget går gennem agterspejlet

Mosquito'en er knap så bred agter som X-79, og forskibets bundfacon er gjort fladere. Vandlinjen er 20 cm længere end på X-79 og med et større sejlsareal er Mosquito'en hurtigere på slørsejls og kryds i mellemluft, men den måler også en hel del mere.

Jan Kjærulff har gjort meget ud af at give båden et enkelt dækslayout. Den virker meget "ren" med det brede sidedæk, hvor

vanterne er flyttet usædvanligt langt ind mod centrum.

Samtlig fald og hal løber igennem et batteri af easylock's på ruftaget.

Paul Elvstrøm, den først og fremmest står for bådens rig og beslag, er en mester i at få disse ting til at fungere. Fx er der midt i cockpitet faststøbt en konsol, hvorpå storskødet løber igennem en blok, så kan man hale i storskødet, uden at skødevognen følger med.

En anden smart detalje er bagstagens placering. De løber gennem skivgatter i agterspejlet, dette er også tilfældet med agterstaget. Wirene løber under dørken frem til konsollen, hvor bagstagenes tottes op på to vandret monterede spil.

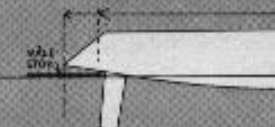
Man må nok notere som en kendsgerning, at godt nok kan Mosquito'en stikke, men der er midler imod dens stik, og de fleste sejlere er åbenbart immune over for den.

Derfor er bådene lette og hurtige

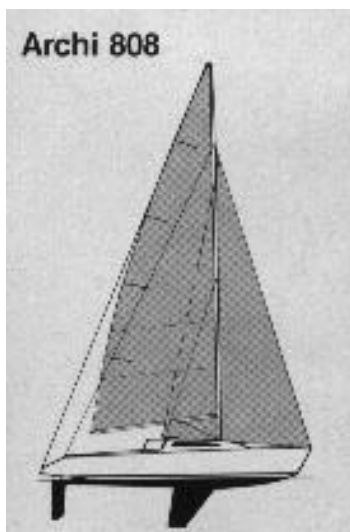
■ Ved at indsøbe kulfibre og kun forstærke skroget på de steder, hvor belastninger ligger, er det muligt at bygge et meget let skrog.

Kølvægten er også begrænset, da bådene opnår en betydelig skrogstabilitet på grund af deres store bredde.

Det lette skrog og den brede hæk, der løfter sig ud af vandet, giver en målemæssig fordel, når bådene måles til Scandicap. Målefordelen er dog nu noget begrænset, idet al ballast, efter den nye regel, skal befinde sig agten for masten.



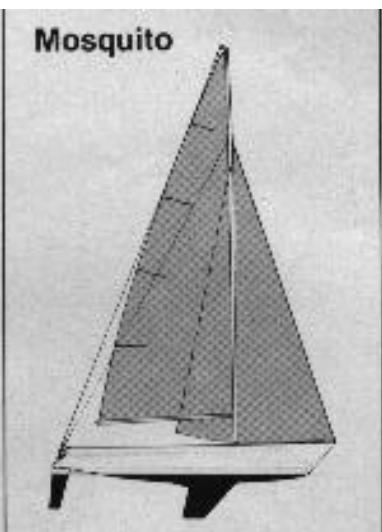
Sådan måles vandlinjelængden til Scandicap. Jo længere ind under hækken målestokken kan komme, desto lavere mål får båden.



Archi 808



X-79



Mosquito



Banner 28 racer

Konstruktør: Arkitekt Gert Davidsen.

Værft og salg: Gert Davidsen, Willemoesgade 30, 2100 København N. Tlf. 01-38 50 44.

Pris: Produceret i glasfiber, standard ca. 95.500 kr. Sejlklar med alt udstyr 110.500 kr.

Længde	8,10 m
Længde i vandlinje	6,15 m
Bredde	2,85 m
Dybgående	1,35 m
Deplacement	1200 kg
Kølvægt	600 kg
Storsejl	21,50 m ²
Genua 1	20,50 m ²
Fok	11,50 m ²
Spiler	52,00 m ²

Konstruktør: Niels Jeppesen. **Værft og salg:** Nordso, Marstrup Møllevvej 28, 6100 Haderslev. Tlf. 04-57 57 40.

Pris: Selvbyggerversion 83.570 kr. Standard båd uden sejl 93.696 kr. Sejlklar båd 101.260 kr. uden sejl.

Længde	7,94 m
Længde i vandlinje	6,40 m
Bredde	2,88 m
Dybgående	1,40 m
Deplacement	1345 kg
Kølvægt/ballast	550/1200 kg
Storsejl	20,30 m ²
Genua	18,60 m ²
Fok	12,30 m ²
Spiler	52,00 m ²

Konstruktør: Elvstrøm/Kjærulff Yachtdesign, Skodsborg.

Værft og salg: Benny Rasmussen, Sydhavnens Bådebyggeri, 8700 Horsens. Tlf. 05 62 67 26.

Pris: Standard båd med alt udstyr, men uden sejl 108.000 kr.

Længde	8,46 m
Længde i vandlinje	6,60 m
Bredde	2,91 m
Dybgående	1,40 m
Deplacement	1500 kg
Kølvægt	600 kg
Storsejl	25,00 m ²
Genua 1	20,80 m ²
Fok	13,80 m ²
Spiler	55,00 m ²

Konstruktør: Ib Hauge Nielsen, Haderslev.

Værft og salg: LN. Fiberbåde ApS, Fjordvej 25, 6100 Haderslev. Tlf. 04-52 16 05.

Pris: Selvbyggerversion md. Storsejl/fok 77.714 kr. Sejlklar med storsejl/fok 106.750 kr.

Længde	8,50 m
Længde i vandlinje	6,10 m
Bredde	2,94 m
Dybgående	1,40 m
Deplacement	1200 kg
Kølvægt	600 kg
Storsejl	19,80 m ²
Genua 1	17,80 m ²
Fok	11,00 m ²
Spiler	51,00 m ²