

Brugtbåds-duel: X-79 mod H-båd

Masser af sejlglæde -til billige penge

To af Danmarks mest populære kapsejlsbåde gennem de sidste 20-30 år, den danske X-79 og den finske H-båd, er også meget fine som småturbåde for sejlere, der kan tursejle på campingpræmier. På brugtmarkedet får man i begge klasser tillige gode både til attraktive priser fra 30.000 til 170.000 kr.

H-båden og X-79 er begge entypebåde, der gennem hhv. 30 år og 20 år har bevist deres værd som gode, levedygtige klasser og velsejlende kapsejls- og turbåde med masser af sejlglæde. Begge både opfylder et stærkt behov hos danske sejlere, da de kom på markedet.

I dag kan begge klasser stadig levere nogle af sæsonens største felter ved aftenmatcher, klassestævner, distancekapsejls og deres officielle DM'er.

Og begge klasser er oplagte emner som fælles kapsejlsbåd, for sejlere der er blevet lidt trætte af at kapsejle i deres gedigne familiebåde. Især fordi man på brugtmarkedet let kan erhverve gode, hurtige både til en yderst rimelig pris. Ved at være 2-4 sejlere fæles om H-båd eller en X-79, kan man komme tid og sjov og intens entype-kapsejls til en meget fornuftig pris.

X-79 og H-båden kan samtidigt opfylde mange familiers behov for en turbåd, så længe man ikke kræver at tage dagligstuen med på sejlerferie. Her er kun de nødvendige faciliteter til at sove, spise og lave mad på campingmaner.

Til gengæld er der fin plads i cockpittet til at udfolde sig i frisk luft. Og med et rummeligt cockpittet har familien også rimelig plads om bord i en omskiftelig dansk sommerer.

- Samtidig er både H-båden og X-79'eren lidt tungt byggede og robuste både, som man sjældent ser

de virkelig alvorlige fejl på oplyser Bådnyts vurderingsekspert John Kristensen.

Spar havnepladsen

Det er almindeligt, at se H-både og X-79 stå på trailer på havnepladsen. Normalt er det kapsejlerne, der har båden på trailer, men det kan være en billigere løsning end en havneplads. For H-bådens vedkommende byder trailerløsningen desuden på den fordel, at man med en stor familiebil kan traile den frem til nye, fremmede og spændende farvande. På den måde kan man få en større frihed samt større sejlsradius i sommerferien. X-79 er for bred at traile på normale vilkår. Den kræver en større bil, stort kørekort og en transporttilladelse for hver kørsel. De to bådtyper er også vidt forskellige i temperament og bemanning. H-båden er i familie med klassiske kuttere, mens X-79 var en helt ny og revolutionerende bådtype i fødselsåret 1979.

X-79 har et voldsommere temperament end H-båden - især ved spilersejls.

X-79's brede og meget fladere skroglinier giver umiddelbart større skrogstabilitet og bedre surf-egenskaber, men det betyder også at båden skal styres med større præcision og hurtighed end H-båden. X-79 har et større sejlsreal til næsten den samme vægt, og det giver mere jolleagtige

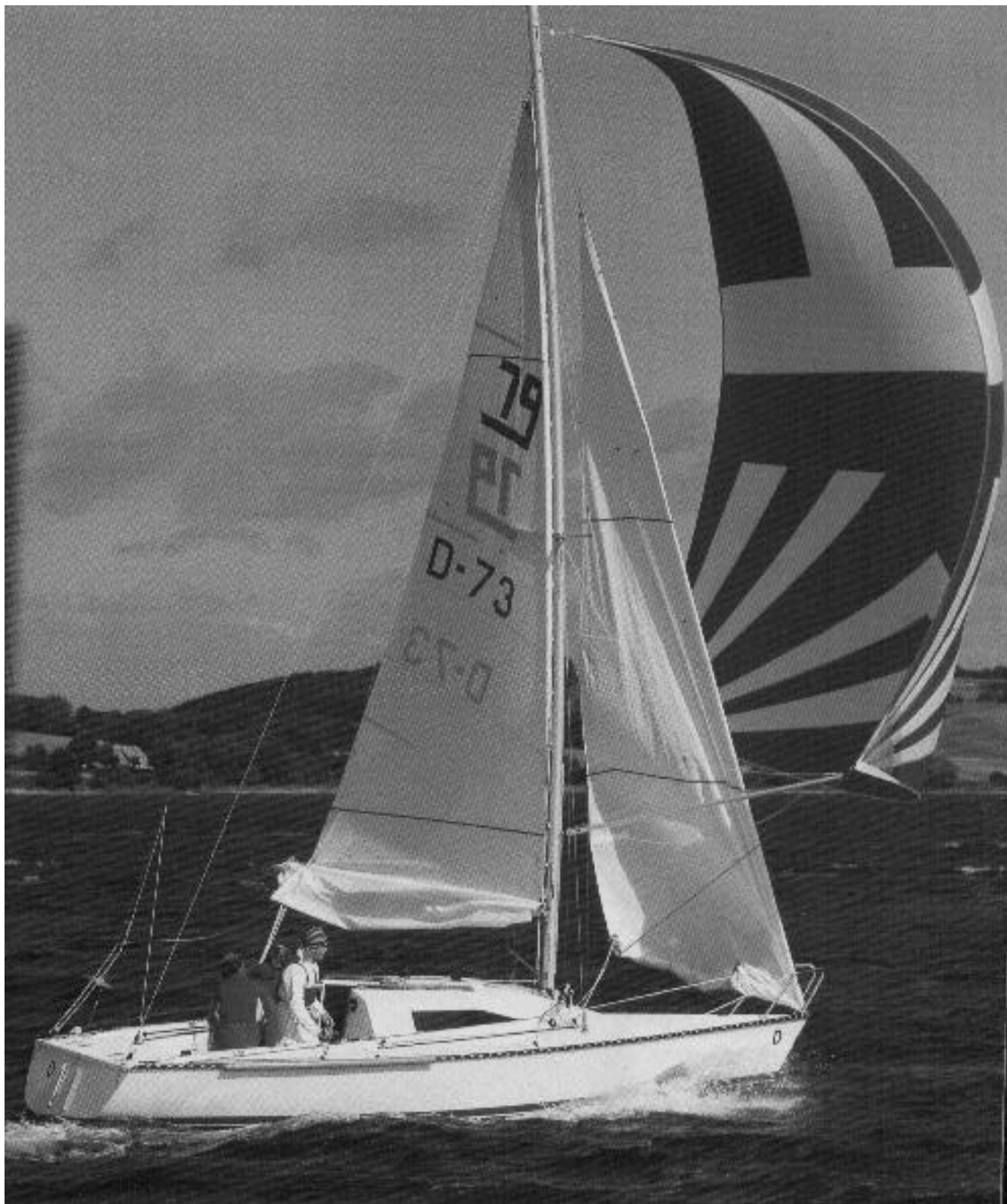
Denne artikel stammer fra Bådnyt nr. 8/98. I det pågældende nummer af Bådnyt står: "Artikler og billeder i Bådnyt må ikke benyttes ved salgsvirksomhed."

Der er ikke her tale om salgsvirksomhed. Betingelsen må derfor anses for at være opfyldt.

Bemærk at artiklens opsætning er ændret i forhold til den oprindelige artikel af hensyn til filstørrelse.



Den finsk-designede H-båd er knapt så "vild" som X'eren, og er derfor lettere at håndtere på tursejls. Som klasse har den et solidt grundlag og samler store felter.



X-79, der var Niels Jeppesens gennembrud som designer, revolutionerede kapsejladsbannerne i 70'erne. Klassen er stadig meget aktiv.

reaktioner. Hver kvadratmeter sejl på en X-79 skal kun drive 47,8 kg deplacement gennem vandet, mens tallet for H-båden er 58 kg.

Derfor er X-79 mest egnet til den rutinerede besætning, eller til sejlerfamilien med en habil skipper, der forstår at håndtere den letdrevne båd og fx formår at få rebet i tide. Den urutinerede familie vil i de fleste tilfælde stå sig bedst

ved at vælge den mere gemytlige H-båd, der håndteringsmæssigt stiller mindre krav.

På bane-kapsejladser skal H-båden sejles af tre mand med fri vægt, mens X-79 sejles af fire-fem mand, med en samlet maksimumvægt på 352 kg.

X-79 Det bundsolide flyvepap

Vild, voldsom og uregerlig eller bare fuld af jolleagtig sejlglæde. Meningerne om X-79 har været stærkt delte siden den provokerede den danske sejlverden i 1979, med sine brede, flade linier og det store sejlplan.

Fakta er, at X-79 er en meget velsejlende båd, der har bevaret sin position som Danmarks mest udbredte og populære "flyvepap", og den er i dag en klassiker og den førstfødte i det succesfulde dynasti af X-både.

X-79 bragte ordet flyvepap ind i sejlernes sproget, og inspirerede til mange andre entype- og one off-konstruktioner som Banner 28, 717 og Banner 23, men kun X-79 har formået at holde sin position som aktiv klassebåd.

Det vilde ry har X-79 fået, fordi det er en fuldblods racer, der skal trimmes næsten som en jolle under sejlads. Det giver den rette besætning nogle forrygende sjove oplevelser. Alt i alt handler det om, at sejle båden fladt, med ca. 15° krængning, ved at styre præcist, hurtigt og kontant. Så kvitterer X-79 med et fint rorgreb i vandet og en fart på ca. 5,5 knob på bidevind i frisk mellemluft og et dejligt "glid" over vandet.

På spilersejls med den 58 m² store spiler er samarbejdet mellem rorsmand og spilertrimmer meget vigtigt. Ellers gider X-79'eren ikke være med i legen og skærer op eller kæntrer til luv. Her handler det om, at reagere med pind og skøde på forkant af pustet og ikke inde i pustet. Fuldstændig som i en jolle. Det er også vigtigt, at besætningens vægt trækkes langt agterud under spilersejls.

Jamen, så duer båden jo slet ikke til familiesejls, vil mange med rette indvende. Jo, det gør den alligevel. I mellemluft giver den hurtig og let sejlads uden nykker, og i mere frisk vind behøver man ikke at sejle med fuldt sejlplan og spiler. X-79 er stadig sjov og hurtig med rebet storsejl.

X-79 produceres ikke længere. Det skyldes især, at der er så mange gode brugte X'ere på markedet til en yderst fornuftig pris fra 65.000 til 130.000 kr. Der er solgt ca. 350 X-79 i Danmark.



De er bygget med skumkerne af Airex-skum, og de første både er lidt lettere, men knap så stærke som nyere både fra ca. DEN 400, der er lidt tungere, oplyser klasseorganisationen. Nyere master under fire år er de bedste, fordi klassereglerne blev ændret, så X-79 fik et mere stabilt masteprofil.

X-79 blev bygget til dacron-sejl, men siden er det blevet tilladt med mere formstabile mylarduge. Det har betydet en hårdere opspænding af riggen, men ifølge klassen er det kun et problem for skroget, hvis man får alt for hårdt i bagstaget.



Mini-trimguide for X-79

I grundtrimmet skal man sikre sig, at forstaget kan tattes så meget som muligt, og samtidig skal masten være fleksibel, så storsejlet kan flades. Derfor skal topvantene sættes meget hårdt, mens undervant og især intermedierne skal være mere slække.

Med øgende vindstyrke skal der trækkes meget i bagstaget for at holde forstaget strakt, og der kan i store bølger eller ubehagelig krapssø suppleres med bådens løbende undervanter.

Storsejlet skal generelt trimmes meget fladt for at minimere rorpresset. Båden skal trimmes for at forsejlet kan trække optimalt i den givne vind og sø, mens storsejlet bruges til at justere rorpresset. Det er meget vigtigt, at båden sejles meget fladt, fordi farten vil falde og rorpresset øges, når båden krænger.

X-79

FAKTA

Længde	7,96 m
Længde, vandl	6,40 m
Bredde	2,88 m
Dybgang	1,33 m
Min. vægt	1552 kg
Kølvægt	665 kg
Storsejl	20,3 m ²
Fok	12,3 m ²
Genua	18,6 m ²
Spiler	54 m ²
Vægt/sejlareal*	47,60
Design	Niels Jeppesen
Designår	1979
Værft . . .	X-Yachts, Haderslev
Klasseorganisation . . .	X-79
Klubben, formand:	Jens Bruun Larsen, tlf 86 93 88 44
Homepage:	www.x79.dk
Klassebeviser 1998:	74 både
*beregnet med storsejl og fok.	

Hvem sagde "bare til race" ?

Flere X-79'ere bliver også brugt til tursejls med hele familien.

Pantryet er lille og kompakt, men der er da muligheder for at lave mere spartanske måltider ombord.



Klassereglerne definerer, at der sejles med genua fra 0-10 m/sek og med fok fra 10-13 m/sek. Sætter dommeren J-flaget, skal der sejles med fok.



Her er bådens svage punkter

X-79: 1. Kik efter, hvordan båden har det, der hvor roret er fastgjort og ved bådens kickdown. 2. Check hvordan bundstokkene sidder fast. X-79 er sart overfor grundstødninger. Der sker sjældent noget med selve bundlaminatet, men bundstokkene bliver let slået løse. 3. Vinduerne er næsten altid utætte. Løsningen hedder tape. 4. Master med det gamle profil knækker meget lettere end master på under fire år med klassens nye profil. Især er nyere master med det gamle masteprofil svage.



Længde	8,28 m
Længde, vand	6,30 m
Bredde	2,18 m
Dybgang	1,30 m
Min.vægt	1450 kg
Kølvægt	725 kg
Storsejl	14,80 m ²
Fok	10,2 m ²
Spiler	36 m ²
Vægt/sejlareal*	58,00
Design	Hans Groop, Finland.
Designår	1965

Værfter . . Elvstrøm Boats og OL-Boats i Danmark, Artekno og Botnia i Finland og Frausia i Østrig
 Klasseorganisation Danske H-båds Sejlere, formand Søren Wissing, tlf. 75 84 03 29
 Klassebeviser 1998: 220 både
 *beregnet med storsejl og fok.



To voksne påsofaerne og et par børn ude foran kan sove rimeligt om læ Apteringen er lidt mere spartansk i H-båden end i X-79.

H-båd Danmarks største internationale købådsklasse

Fremragende sejlegenskaber og stramme klasseregler betyder, at H-båden blev en succes fra starten i 1969, hvor det finske Arteknoværft byggede næsten 100 både det første år.

H-båden blev hurtigt populær i Danmark efter introduktionen i 1971, fordi den udfyldte et stort behov for en lille moderne entypebåd i glasfiber, der også kunne bruges til familiesejlads. Ganske kort tid efter, begyndte Elvstrøm Boats i Kokkedal også at producere H-både.

I forbindelse med hovedskottet er der lavet træmoduler med hhv. kogemulighed og skab/skuffe-arrangement.



Der er ingen genua til H-båden, som har eminente krydsegenskaber. Ved blot en smule vind krydser den fra de fleste i denne båd størrelse.



Mini-trimguide for H-både

Mastefoden skal stå mellem 2,42 m og 2,44 m fra forstagets befæstigelse. Mastehældning skal være på ca. 10,36 m fra faldsjæklen med faldet i hug til samlingen mellem skrog og dæk. Vantene skal stadig stå rimelig tot i læ i mellemluft, også når man haler hækstaget. Ældre salingshorn var 75 cm lange, mens man i dag sejler med salinger på 83 til tunge besætninger og 78 cm til lette besætninger. Fokkens skødepunkt skal sættes 2,87 m fra forstagets befæstigelse. Den skødes efter tapemarkeringer på salingen, der sidder 42 cm og 44 cm ude på hornet, målt fra masten. I let luft skødes efter at agterliget står ved 42 og luft ved 44.

Der skal være så meget tryk på storsejlet som muligt. Hækstaget hales, når båden bliver hård på roret.

Det betød en kraftig udvikling af båden, hvor fx røstjernene blev flyttet længere bagud. H-båden fik hurtigt status som "den almindelige" sejlvers version af den olympiske Soling, og med en solid udbredelse, i først Norden og senere resten af Europa, fik den status som anerkendt international klasse med officielt VM.

I Danmark blev H-båden en af kapsejlerens allerhotteste klasser, hvor danske verdensnavne som Henrik Søderlund, Poul Richard Høj Jensen og Jens Christensen dominerede. Danmark blev den dominerende nation i klassen, og det var fx i H-båden, Jesper Bank udviklede sig til et af Danmarks store sejlernavne og grundlagde sin olympiske karriere med at vinde VM i klassen.

H-båden har været i konstant udvikling. Fx er fokkeskødningen ført op til luv spil, i stedet for at fokken skulle hales traditionelt med trimmeren nede til læ. I blæsevejr kunne det være et problem for gæsten at "kravle" op til luv i en krængende båd med et glat glasfibercockpit.

I dag har H-båden også fået fodstropper. De er ikke kun et idrætsligt element for mandskabet, men de øger også sikkerheden i blæsevejr, fordi det kan være anstrengende at bøffe til luv og kun have luvkarmen eller vandlisten at holde fast om.

H-båden er bygget i ren glasfiberlaminat. De ældste både vil være blødere i skroglaminatet end en ny båd, og have svært ved at holde samme højde og fart som de nye i frisk luft. Tyve år gamle både begår sig dog stadig ved klassens ranglistestævner.

Besætningen kan i princippet ikke blive tunge nok i blæsevejr, fordi de toneangivende i klassen går imod, at der indføres en øvre vægtgrænse. Vægten har størst betydning i 6-8 m/sek, hvor et tungt mandskab kan sejle med fulde sejl i længere tid. I lettere vind betyder vægten ikke noget.

Der er solgt 558 H-både i Danmark og, er en stærk klasse i Sverige og Tyskland, hvor der er 1700 både. H-båden produceres i dag hos Botnia, Frausia i Østrig og påbestilling hos OL-Boats.



H-båden: 1. Ældre Elvstrøm- og OL-master har tendens til at revne i roden og ved gennemføringerne i bunden, hvilket giver "elefantfod". Det er ikke farligt, men skal være i orden til kapsejllads. 2. Man skal lige se efter mastbjælken, den støtter masten, som står direkte på ruffet, men der er ikke generelle problemer her. 3. Midt imellem masten og stævnen kan der være et svagt punkt i samlingsflangen, der let bliver utæt. 4. H-både fra før 1985 har tendens til, at gelcoaten revner mellem køl og skrog. Det er ikke alvorligt. 5. Elvstrøm-bådene har en tendens til at roret flækker. Det skal checkes og straks repareres, hvis det er tilfældet.