

Uden køl: Uanset om man er til tur- eller kapsejls, så findes der en flerskrogsbåd – som faktisk er ualmindelig velegnet. På de kommende sider møder du sejlsportens sære outsider-onkel, og de forskellige fætre som gør tingene lidt anderledes.

TEKST & FOTO ØYVIND BORDAL

Som alle ved, kan katamaraner og trimaraner bygges, så de sejler langt hurtigere end kølbådene. De har dæksplads som er dobbelt eller tredobbelt så stor som kølbådenes dæksplads. Trimaranerne udmærker sig ofte med et fabelagtigt fartpotentiale og stor sejlgilde. Turkatamaranerne, som du kan læse mere om her i bladet, har et volumen under dæk som nærmest gør dem til omrejsende villaer. Både trimaraner og katamaraner kan sejles på lavt vand, og dermed kan de komme steder, som er utilgængelige for de både, vi ellers kender.

Den sære onkel

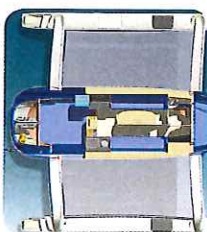
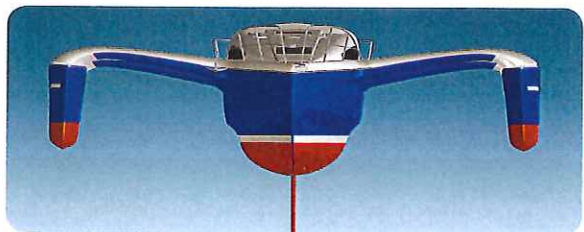
På de kommende ni sider kan du stifte nærmere bekendtskab med både, der fungerer på en helt anden måde end de "blysvingere", de fleste af os kender. I den brogede sejlsportsfamilie er flerskrogsbådene på mange måder den sære onkel, som ikke rigtigt hører til, men som alligevel er fascinerende og fuld af liv og eventyr.

Danske Dragonfly er en af verdens førende trimaranproducenter. Dragonfly holder til i Skærbæk og som et led i vores flerskrogstema, prøvesejler vi den nye Dragonfly 32. Når det gælder turkatamaranerne, så har franske producenter været nærmest enerådende. Men nu sker der faktisk noget enestående: En dansk aktør satser stort og kan fra årsskiftet tilbyde hurtigsejlende katamaraner med udgangspunkt i et hot australsk design. Det ser vi også nærmere på her i første del af vores flerskrogstema.

I næste nummer af Bådmagasinet ser vi nærmere på den kendsgerning, at en større og større del af det der virkelig er interessant i international kapsejls foregår i katamaraner eller trimaraner.

Sejl "blyfrit"





Dragonfly 32 kan leveres med forskellige motorløsninger. En af dem, som i øvrigt var monteret i vores testfartøj, er en **el-motor fra Greenstar Marine**, tidligere OZ i Sverige. Den holder 6 timer, på én opladning, ved 4,5 knob. Ved fuld fart (6 knob) holder batterierne kun en time. **Batteripakken** er 4 X 160 Amp. Lithumbatterierne er lette, men svinedyre, prisen er 25.000 kroner pr. stk.

Pontonerne er fremskudte og har sit maksimale volumen ret langt fremme. Det forhindrer nosediving. **Profilet** (tværsnit) er specielt: Relativt flad bund, smalt og højt – som en cylinder. **Maksimal opdrift** nås hurtigt, og modstanden er lav, selv når læ skrog er presset langt ned. **Hovedskroget** derimod er forsynet med en U-formet undervandsskrog som flader ud og ender i en bred hæk. Hovedskroget skal ikke i samme grad ned under vand, så her giver den løsning den laveste modstand (lille våd flade). **Hækken** giver gode planeegenskaber. Samlet set giver designet en forbedret for/bag balance – et punkt hvor trimaranen generelt er udfordret.

Båden er bygget i GRP sandwich med Divinycell som kernemateriale. Hovedskot og vinger i vinylester, ror i epoxy.

Går blødt i vandet

"Dragonfly 32 har intet til fælles med vores 28-model", siger Jens Quorning, da vi besøger værftet i Skærbæk for at prøvesejle den nye model. "32'eren er ikke trailbar, og det har givet mulighed for at lave en hel masse, som vi ikke kunne i 28eren. Dragonfly 32 har stor bredde og store pontoner med masser af opdrift, og det giver båden større stabilitet. Dermed kan den loades med mere sejl, og dermed sejle hurtigere. Pontonerne er høje og slanke, og de går mere blødt i vandet. Båden bliver også tørrere, da der kommer mindre vand over dæk. I det hele taget er der jo også et stort spring mellem 28 og 35 fod – ikke kun i størrelse, men selvfølgelig også i pris".

Skal appellere til kølbådssejlerne

Quorning præsenterede den nye båd i Southampton i september måned, og den første båd er allerede bestilt. Jens Quorning fortæller også, at den lille trailbare Dragonfly 28 har haft en stor andel i, at

værftet har klaret sig godt igennem krisen. I de seneste tre år er der bygget hele 76 eksemplarer! "Det er selvfølgelig vores tanke hele tiden finde nye kunder", siger Quorning og fortsætter: "Vores produkt skal også kunne appellere til kølbådssejlerne. Derfor har vi lagt vægt på at lave en båd med god plads om læ. Faktisk er der samme plads under dæk på den nye Dragonfly 32, som der er i en tilsvarende hurtigsejlende kølbåd. Jeg vil sige, at den designmæssigt har en del til fælles med Dragonfly 35, men der er sket forbedringer og udvikling – blandt andet et foldesystem som kører endnu bedre og lettere".

Bovpropel god hjælp

Dagen er typisk for sommeren 2012 – omskiftelig og lunefuld med bygevejr. Godt med vind, som skifter meget i takt med skyerne. Vi får med andre ord prøvet lidt af det hele, da vi tager på vandet. Båden er foldet sammen til en bredde på 3,60, men med en line om et spil er båden et par minutter senere forvandlet til en fuldblods trimaran



med en bredde på hele otte meter. En bovpropel viser sig at være meget velanbragt på en båd som denne, der er ikke ret meget, der stikker ned i vandet, og vindfanget i riggen er stort. Båden er lidt svær at håndtere i havn, så bovpropellen er faktisk en god hjælp, selv om båden kun er 32 fod.

Touring og Supreme

Udenfor havnen kommer storsejlet op. Det er på 57 kvadratmeter! Vi taler altså om et storsejl, der ville være stort – endda for en 50 fods kølbåd! Standard genoaen er på 31 kvm, og den asymmetriske spiler er på 110 kvm. Båden leveres i to versioner – Touring og Supreme. Den førstnævnte er rigget med lidt mindre sejl, end de førømtalte, og har en lidt kortere mast. Masten i Touring-versionen er også i kulfiber, men riggen er ikke sat op til Code 0. Supremeversionen, som vi sejlede, har altså en højere kulfibermast, nogle flere trimfunktioner og større sejl og desuden opgraderede Elvstrøm Epex laminatsejl i Technora-fiber.

Fantastisk fartpotentiale

Som vi har været inde på, så leverer otte meters bredde og masser af opdrift i pontonerne en enorm stabilitet. Tager man bådens vægt med i ligningen – 3.300 kg sejlklar, alt inklusive – så er det klart, at Dragonfly 32 har et helt fantastisk fartpotentiale. Vil du gerne have sejlegenskaber og rendyrket, intens sejlsad, så er der faktisk ikke ret meget på verdensmarkedet, der kan måle sig med det her! I hvert fald ikke, hvis vi lige også husker, at der er en turbåd gemt nede under dæk...

Kan læres hurtigt

Nu er det sikkert en del læsere, der vil klø sig på hagen og spørge sig selv, om det mon ikke er svært at håndtere et sådant rovdyr.

Egentlig er det ikke det. Selvfølgelig skal man tænke sig om, folkene på værftet plejer at sammenligne det med at køre en sportsvogn. Det er klart, at du ikke skal give fuld gas med en Ferrari, og pludselig dreje rattet to hele omgange. Så går det galt. Således også her – man skal have respekt for, at der er kræfter på spil. Men heldigvis kan man jo bare starte forsigtigt, rebe sejlene, lade være med at sætte gennaker, når det blæser, indtil man har oparbejdet en vis tryghed med båden. Jeg vil mene, at ganske almindelige hobbysejlere hurtigt kan lære at sejle en båd som denne. Værktøjerne er på plads, der er gode rullsystemer, selvsødende spil, liner ført til cockpit, bovpropel

og så videre. Oplevelsen fra værftets side er også, at kunderne er meget forskellige, fortæller Henrik Bøje Hansen, som er med under prøvesejladsen.

Fremad!

Ude i Kolding Fjord kommer der hurtigt skyer ind over med masser af frisk vind. Den metallic-brune trimaran galopperer afsted som en væddeløbshest, og kan du lide at sejle, så tro mig: Du vil elske at sejle en båd som denne! Det er destilleret koncentreret sejlglæde direkte i hovedpulsåren. Accelerationen er enorm, de store sejl lægger pres på båden, men stabiliteten er nærmest urokkelig. Det er ikke som i en kølbåd, hvor meget af kraften går tabt i krængning, modstand og afdrift. Her synker læ ponton en halv meter ned, og hovedskroget løfter sig lidt. Luv ponton flyver som et missil i luften bag os. Med en krængning på ganske få grader opnår hele konstruktionen ligevægt – selv med det kæmpestore sejlareal. Det hele omsættes til en kraft som peger fremad, og modstanden er forsvindende lille. Fartvinden bliver en større og større komponent, eftersom farten øger, og eftersom fartvinden jo kommer forfra, bliver det nødvendigt at falde gradvist af. Bliver der mindre tryk i riggen, skærer man lidt op igen. Det er en ganske anden måde at sejle på, end man normalt gør i en kølbåd, og det kræver noget mere koncentration. Men igen – det er jo kun, hvis man vil udnytte potentialet maksimalt. Man kunne også vælge at sejle mere afslappet.

Komplet balanceret i 19 knob

Med gennakeren oppe, i en fin byge og på fladt vand, kom vi op på godt 19 knob – hvilket er meget, meget hurtigt i en sejlbåd, og specielt i én på kun 32 fod. Men det mest bemærkelsesværdige ved den oplevelse var den ro og balance, det foregik i. Når man nærmer sig 20 knob i en sejlbåd, er det ofte som at stå og balancere på en pæl med bind for øjnene, mens nogen spuler på dig med en vandslange. Det er med andre ord en oplevelse, hvor tab af kontrol ligger ret tæt på. Sådan foregik det slet ikke her: Dragonfly 32 byggede fart op med en massiv stabil kraft. En hvislende lyd var alt som kunne høres. Da vi ramte dagens topfart, var der total balance i båden – ingen træk i roret eller tendens til nosediving.

Bliv kendt med roret

Så let er det dog ikke hele tiden – rorprofilen er tilpasset høj fart, som det selvfølgelig skal være, men man kan jo ikke få både i pose og



Dragonfly 32

Længde: Vandlinje/overalt, hovedskrog	9,50/9,80	m
Længde totalt (foldet sammen)	12,00	m
Bredde: Foldet ud/sammen	8,00/3,60	m
Dybgang: Sværd nede/sværd oppe	1,95/0,50	m
Vægt: Sejlklar	3.300	kg
Mast	14,60/16,60	m
Storsejl	50/57	kvm
Genua	27/31	kvm
Gennaker	90/110	kvm
Code 0	50/68	kvm
CE kategori	A	

Standard (inkl. sejl og 25 hk påhængsmotor)	1.532.700	kr.
Supreme	1.637.000	kr.
Pris, testfartøj inkl. ekstraudstyr	2.200.000	kr.

Alle priser afhængige af Euro-kursen

Design: Jens Quorning/Steen Olsen

Værft: Dragonfly

sæk. Så i selve accelerationsfasen mister roret let sit flow og dermed styrekraft. Eftersom farten i en sådan båd ændrer sig hele tiden, i langt højere grad end den gør i en kølbåd, så skal der styres mere aktivt. Roret er på hårdt arbejde med omskiftelige arbejdsforhold. Min fornemmelse var, at rorprofilen fungerede bedst i henholdsvis høj og lav fart. Midt i mellem skal man passe lidt på og korrigere hurtigt og tydeligt. Ellers staller roret simpelthen.

At trimme er en fornøjelse, specielt fordi bådens bredde leverer nogle vinkler til trimlinier, som ikke findes i kølbåde. Mange har drømt om at trække et barberhal flere meter til læ for at fastholde sejlenes profil på slør. Her kan man bare gøre det, idet læ skrog befinder sig fire meter til læ for masten.

Dyrt nichemarked

Dragonfly er blandt verdens førende trimaranproducenter. Men markedet er lille, og det skyldes nok i høj grad bådernes pris. Det er logisk nok en hel del dyrere at bygge tre skrog end at bygge et enkelt. Riggen er stor og stærk og dermed også kostbar. Der er systemer som det smarte foldesystem, som også fordyrer. En trimaran er en avanceret konstruktion.

Men som Jens Quorning siger, så er prisen pr. knob lav set i forhold til kølbådene. Men på trods af en omfattende indsats for at rationalisere produktionen og få priserne ned, så er både Dragonflys og andre producenters trimaraner i en meget høj prisklasse. Andenhåndsværdien er rimelig god, men når en 32 fods trimaran koster 2,2 millioner kroner, er det straks tale om et nichemarked.

Super turbåd

Men markedet findes over hele verden. Hvis bare nogen få procent af de mange kølbådssejlere konverterer til flerskrog, er der lyse udsigter for et førende værft på sit område, som danske Dragonfly jo er.

Og hvorfor skulle ikke en større andel af kølbådssejlerne tage springet? Den nye Dragonfly 32 er faktisk en glimrende cruisingbåd med god plads under dæk, fin pladsudnyttelse og alle faciliteter til familiesejlads. Dragonfly 32 stikker en halv meter, og dette gør flere farvande tilgængelige, hvor ingen kølbåd kan komme.

Det kan godt være, at prisen er den dobbelte, men det er farten også. Og nu er sejlgilde jo et personligt anliggende, men min opfattelse er, at den mindst er tredobbelt. Jeg er i den grad begejstret for Dragonfly 32. Er man til fart og aktion med masser af trimmuligheder, så får man meget båd for pengene!

Dragonfly 32 under dæk

Hovedskroget i en trimaran udmærker sig ved at være meget smalt forneden. Til gengæld kan bredden øges (principielt nærmest ubegrænset) foroven. Det giver nogle lidt særlige betingelser og nogle lidt særlige interiørløsninger. Mange af Dragonflys modeller er udstyret med en sokkel i bagbord side, hvor salonen er hævet op i en højde, hvor skroget er bredt. I styrbord side er en sofa ligeledes hævet op på en sokkel, så den kommer i samme højde. Sådan er det også gjort her.

Agterkabinen er én stor dobbeltkøje under cockpit, og adgangen til den har krævet noget specielt, eftersom bredden forneden er begrænset. Løsningen er blevet en cockpittrappe, der kan skydes til siden, og dermed eksponere indgangen til agterkabinen.

Et kompakt pantry er placeret ved nedgangen i styrbord side, men der også er afsætningsplads /arbejdsforhold ovre i bagbord side. Her er der et slags navigationsbord som kan fungere til det meste. Køleboksen er placeret i soklen til salonen.

Toilet og forkabine er traditionelt lavet – med toilet/bad i separat kabine i bagbord side agter for forkabinen. Blot er bådens hovedskot med støtte for riggen placeret foran toilettet.

Interiøret er lyst, i gode materialer (lakerede ahorn træliter, kombineret med hvide laminatflader og aluminiums-fronter i overskabene), og adskiller sig en del i udtrykket fra, det man finder i traditionelle kølbåde. Stuvepladsen er noget begrænset, men dette er jo en vægtfølsom båd, så der skal ikke slæbes alt for meget med på tur alligevel. Dog er der store stuverum gemt ude i pontonerne.

