

Serieprodusert spesialfartøy

Seilbåter i aluminium og senkekjøll har vært en sjeldenhet i Norge. Men Ovni 395 ble «årets båt» på årets Sjøen for Alle, og skiller seg ut i tilbudsjungelen av fabrikkproduserte seilbåter. RedningsSkøyta har prøveseilt.

Fall og skjøter samt styringen av kjøll og ror foregår i cockpiten.



Det seiler båter av mange slag på verdenshavene. Der som her er det mange fine båter i glassfiber eller tre. Men skal man ha noe som virkelig tåler en direkte trøkk, av klipper, korall, tømmerstokker eller is, er det stål og aluminium som gjelder. Derfor er metallbåter overrepresentert blant langseilere.

VIPPEKJØLL

En senkekjøll, eller rettere sagt en vippekjøll, er den andre biten i konseptet som blant annet Ovni 395 representerer. Selv har jeg, i møter med langseilere i fjerne farvann ofte sammenlignet, studert og vurdert hvilke båter som duger. Båten som ubesværet og uten unødvendig dill er i stand til å takle vanskelige og varierende forhold. For røffe farvann, ikke minst langt nord eller sør, har jeg mange ganger konkludert med at metallbåt (fortrinnsvis aluminium) med vippekjøll er den beste løsningen. Kjølløsningen, kombinert med tilsvarende ror, åpner en ny verden av grunne farvann, og du kan med god samvittighet seile den helt opp på stranden i en lagune. Normale grunnstøtinger blir udramatiske, kjøllen presses bare akterover og opp i kjøllkassen. En gang, med en normal kjøllbåt i glassfiber,

ble jeg selv i sterk storm blåst opp på en strand med rullestein. Den gang fryktet vi totalhavari, og som det ble fikk vi flere skader i skrog og ror og måtte reparere i månedsvis. Med en metallbåt med senkekjøll og -ror ville hele episoden vært bortimot uskyldig.

Selv om konseptet er velprøvd har de fleste båtene jeg har sett i sjangeren vært spesialbygde for eieren. På verdenshavene møter man dem som oftest med fransk, hollandsk eller kanskje australsk flagg. I Norge har det, forbausende nok, vært få. At det nå er en norsk importør av en serieprodusert fabrikkversjon, gjorde at vi avtalte for en prøveseilas.

Kutterstag er en god ide på nesten alle en-mastere. Dette var praktisk avtagbart.



Meinolf Muller til rors. Targabøylen med solpanel, vindmølle og radar er også davit for jolle





Vippekjøl og -ror gjør det mulig å gå inn på svært grunt vann.

NORDNORSK EIER

Ettersom fordelene ved metallbåt og vippekjøl er størst i litt røffe farvann, er det neppe tilfeldig at eieren av den nyimporterte båten, Knut Eriksrud (52), er altaværing. Han hadde selv hentet båten på verftet i Frankrike, og skulle gjennom sommeren seile den helt hjem. I Nordsjøen hadde han hatt en del ruskevær, stiv kuling og fine bølger, og var godt fornøyd med båten evner under forholdene. Om bord denne solfylte sommerdagen i Oslofjorden var også Meinolf Muller (62), som vurderer å kjøpe tilsvarende båt, og den norske importøren av båten.

SKROGET

Båten gir et funksjonelt, realt og usnobbete inntrykk fra begynnelsen av, med generelt åpne og enkle løsninger over og under dekk. Skroget er bygget på knekkspant, som gir billigere produksjon enn dobbeltkrummede plater som ellers er nødvendig. Bare den øverste delen av fribordet er lakkert, ellers ser man rett i aluminiumen. Etter egen smak burde det vært mulig å velge bort all lakk på fribordet ettersom lakk på aluminium ikke har noen beskyttende funksjon og derved fordrer unødvendig vedlike-

holdsarbeid på sikt. Men dette tillater dessverre ikke produsenten. Skroget er relativt bredt, særlig i hekken, presumptivt for å gi ekstra stabilitet ettersom ballasten nødvendigvis ligger i bunnen og ikke i kjølen. Skroget er isolert, en fordel for både (vann)støy, varme og kulde. Dekket er relativt lavt og «flush» så bevegeligheten for mannskapet på dekk er god. Viktigst er uansett at metallskrog tåler mer bank enn glassfiber og treverk, om det så skulle være av is, tømmerstokker eller undervannskjær.

RIGG

Riggen virket solid og gjennomtenkt. I tillegg til standard stag og vant er det flyttbart kutterstag (som stabiliserer masten langskips ved øverste saling, og som man dessuten kan bruke til å sette hardværsfokk, eller andre forseil om standard rulleseil låser seg) Flyttbare lensetakler tar opp trekket fra kutterstaget akterover. Det er doble salinger som peker godt akterover, og doble undervant stabiliserer nedre del av masten. Dekksbeslagene er sveiset på skrog og dekk. En av fordelene med metallbåter er at man ikke trenger gjennomføringer der lekkasjer ellers kan oppstå.

Storseilet er heldigvis ikke på rull, og fall, skjøter og rev kommer alle tilbake til cockpit. Terminalene på stag og vant er vanlig pressede, for egen del ville jeg foretrukket Norseman / Suncor- varianter som man selv kan kontrollere og skifte underveis. Om bord er for øvrig også lite flyttbart baugspryd, til å sette en genaker forenom baugen. Spinnakerbommen står på normal måte montert i forkant av masten når den ikke er i bruk.

Tricolour kombilanterne og rundtlys-ende ankerlanterne i toppen av masten er ikke standard, men kan bestilles.

KJØL OG ROR

Kjølen, (eller rettere sagt senterbordet, det veier bare 80 kg.) vippes enkelt opp ved haling i tau (med et par blokk-utvekslinger) i cockpit. Det er en egen line for å holde kjølen fiksert nede om nødvendig. Roret (den nedre delen) vippes opp med en hydraulisk pumpe i cockpitbenkens aktre del.

NEDENUNDER:

Innredningen er enkel og åpen, og derved etter min mening veldig bra. I alt for mange båter fjernes både plass og plassfølelse



◀ Åpen praktisk innredningsløsning der kjølen kommer opp i salongbordet. Det kommer forbausende mye lys inn luker og vinduer.

▼ En lite baugspryd til genakeren kan påmonteres.

▼ Automatisk preventer.



ved å dele opp i alt for mange mindre rom. Bysses, kartbord og salong er i samme seksjon, bordet, som også er bygget på basis av kjølkassa, står midt i båten. Forut er det en lugar for to, med lugar nummer to akter på babordsiden. Akter styrbord er det et ganske rommelig toalett, med som sagt en liten dør inn i det store stuerommet under cockpitbenken. Alt treverket er streit lys eik, og lysventilene som sitter i både fribord og dekk gir mye lys, til tross for at de er sotet og ikke gir innsyn fra utsiden. Under dørken er det, på grunn av båtens flate bunn, i utgangspunktet overraskende mye plass, men mesteparten fylles opp av drøye tre tonn med innvendig ballast, som erstatter tunge kjøler på «normale» seilbåter, samt vann og dieseltanker.

SMARTE SAMMENHENGENDE DETALJER

Jeg ble imponert over hvor godt forskjellig utstyr og funksjonsdetaljer var naturlig integrert i fartøyet. Dette, som mange andre løsninger i båten, gav inntrykk av at erfarne (lang)seilere har vært med i plan-

legging av båten. Targabøylen i hekken er standard og muliggjør god og beskyttet montering av solpanel, vindgenerator, antenner osv. Den har også fester slik at den fungerer som davit for jolle. Det negative med bøylen, slik den er utført med vinkling akterover, er at den nok vanskelig-gjør montering av en del typer vindror, men ifølge importøren finnes det løsninger på dette. Det er flere integrerte luker i selve hekken, der den største er tilpasset en redningsflåte. Uten skott akterover vil flåten være velsignet lett å sjøsette. I denne to-lugars-versjonen (velges ved bestilling) er det et stort stuerom i styrbord cockpitbenk, med ekstra tilgang fra dør i toalettet nedenunder. Det er standard med plate til å henge utenbordsmotor på pushpiten. Ankerspill er i luka forut, der er det også plass til tau og fendere, og rommet er drenert ut gjennom baugen. Det er et ekstra stuerom aktenfor dette, som er mulig ved at det er en nedsenkning i forlugaren der man likevel bare har beina.

▶ Plass til redningsflåte i hekken, der den kan sparkes rett i sjøen. Også to små stuerom og badeleider her.





Johan J. Petersen (36) er journalist i RedningsSkøyta. Han har omfattende langturfarining, blant annet fra jordomseiling med «Sorgenfri» samt andre seilaser i tropiske og polare farvann.

RedningsSkøyta's redaksjonelle linje er å ikke teste hyllevarer-produkter i båtmarkedet, ettersom det er bortimot umulig å gi rettferdig behandling i konglomeratet av produkter. Imidlertid ønsker redaksjonen å undersøke og gjøre oppmerksom på produkter som representerer nye takter på hjemmemarkedet, særlig om de kan ha sikkerhetsmessige fortrinn.

En funksjon, som jeg ikke har noen tidligere erfaring med, men som ved denne prøveseilingen syntes som en smart og fungerende løsning, var en «automatisk preventer» (Walder boom preventer) som henger under bommen med tau til rekka på hver side, og som sørger for myk og kontrollert jibb, også om den er ufrivillig. De lave og vinklede benkene i cockpiten likte jeg godt. De gjorde det enklere å bevege seg rundt i cockpiten, og man sitter godt i sjøgang. Bordstammen i klaffebordet i cockpiten er fiksert, og man kan spenne beina oppunder den for å holde seg fast.

UNDER SEIL

Det blåste varierende med opptil frisk bris denne sommerdagen. Seilene, et forseggjort storseil med lazyjacks og en rulle-genoa, var normalt enkle å håndtere. Vi heiste og senket kjølbåde på lens, slør og kryss, enkelt og lett for håndkraft alle gangene. Roret heves og senkes med en hydraulisk pumpe. På lens og slør er båten raskere og mer lettstyrt med kjølen oppe, akkurat som på en jolle eller seilbrett. På fjordseilasen var det nødvendig å bruke linen for å holde kjølen nede, gravitasjonen holdt den stabilt og lydløst på plass. Ved

grunnstøting vipper den da også opp uten motstand. Det var mulig å krysse uten kjølb, men har da naturligvis stor avdrift og dårlig kursstabilitet. Den var normalt rask under forholdene, og krenget ikke merkbart mer enn en tilsvarende kjølbåt. Men den er naturligvis en turbåt og ikke en regattabåt.

GOD SIKKERHET

Vippekjølen og metallskroget er de grunnleggende interessante fortrinnene i fartøyet, og i denne båten syntes konseptet å ha få og små ulemper. Men også i de «normale» delene av båten, som rigg, innredning og detaljløsninger har modellen mange av de kjennetegn som den en god turbåt etter mitt skjønn bør ha. Som serieprodusert fabrikkversjon, som ikke gjør den dyrere enn sammenlignbare glassfiberbåter med fast kjølb, synes båten derved å være svært vellykket om den holder hva den gir inntrykk av etter noen timers fjordseilas. Ettersom den gode langtur båten etter min vurdering også er en god kyst- og småhavs-båt, bør Ovni 395 være et godt alternativ også for norskekysten. Framkommelighet og ikke minst sikkerhet er de største fortrinnene.

FAKTA:

Skrogtykkelse: 4-8 mm

Overbygg: 4-6 mm

Lengde: 12,77 meter

Bredde: 4.1 meter

Dybde: 2,1 meter / 58 cm med kjølb og ror oppe

Deplasement: 8,8 tonn

Ballast: 3.3 tonn

Standard seilareal: 84 kvm

Mastehøyde over vann: 15 meter

Vann: 430 liter

Diesel: 250 lt

Motor: VP 55 hk

Konstruktør: Philippe Briand

Pris: 1,9-2,1 mill. kr, avhengig av omfang av ekstrautstyr, seilutførelse osv. Dette eksemplaret, med solpanel, vindgenerator, omfattende instrumentering, «offshore» seilgarderobe, diesellovn etc, kostet i underkant av 2.1 mill. kr.