

Bådmagasinet

Med

båden på land

Oceankrydseren Ovni 395

BMW for sejl

Z60 design til tursejlad

Superyachter

De største, smukke og dyreste

Næste års nyheder

Udstyr fra fagmessen METS

Pas på bådkøb i udlandet

Tjek de gode råd her

BK 20. dec. 07 - 30. jan. 08 Pris Dkk 44,75



Læs også: Sejlerglimt fra 2007 • Maxi 77: en overskuelig båd med plads • At sejle Optimist og sejle for livet • Lars Grael – en brasiliansk ildsjæl • Bavaria 37: en motorbåd med volumen • Unge med problemer sejler med Charlotte og Henrik • Colin Archer: Skandinaviens betydeligste og selv lærte bådkonstruktør • Daycruiseren Ibiza 26 • Hunter 31: en amerikaner med bredde • Mestrenes Mestre 2007



Kap Horn-krydser med sænkekøl

Ovni 395

At sejle en Ovni i indre danske farvande svarer til at køre Toyota Landcruiser på Lyngby Hovedgade. Det kan sagtens lade sig gøre, men potentialet kan ikke siges at være fuld udnyttet. Vi har prøvesejlet den meget specielle Ovni 395.

Det franske bådværft Alubat, hvis både strækker sig fra 10-20 meter i længden, har et slogan: "Båden du altid har drømt om at eje." Efter at have sejlet med deres Ovni 395 vil jeg nøjes med at sige: "Båden jeg altid har drømt om at prøve," og vil tilføje "jeg vil altid gerne prøve den igen – gerne på en tur over et par måneder!"

Jeg sejlede den under en kollektiv prøvesejlads ved Hankø, hvor sejlsportsjournalister fra Nordeuropa blev præsenteret for 14 forskellige både i 40 fods størrelsen. Og her var Ovni 395 absolut den "mest forskellige". Den er totalt anderledes fra alt, hvad vi er vant til:

- Den er bygget af aluminium.
- Den er fladbundet som en jolle med knækspant.
- Den er forsynet med en megatung sænkekøl, som svinger op og forsvinder ind i skroget, når man drejer på et håndtag på ruffet.

- Roret kan også svinges op under hækken.
- Og så er den rigget og indrettet til at runde Kap Horn. Jamen, hvordan er det så at sejle en så mærkelig båd på en almindelig norsk fjord? Ja, det underlige er, at bortset fra de anderledes lyde i en aluminiumsbåd så mærker man ikke forskellen. Den sejler fuldkommen ligesom en almindelig, moderne 40 fods cruisingbåd. Punktum.

Konstruktør af French Kiss

Det er en af Frankrigs store konstruktører Phillippe Briand, der har tegnet Ovni 395, ligesom han også har konstrueret de fleste af Alubats andre både. Det var ham, der tegnede den mest seriøse franske America's Cup-udfordrer 12 mR-båden French Kiss i 1985 (også i aluminium), og han har tegnet flere af de vindende kata- og trimaraner, der har vundet Jules Vernes Cup og Vendée Globe race.

Mens alle andre producenter af lystbåde har koncentreret sig om glasfiber, så har Alubat siden 1973 koncentreret sig om at bygge lystbåde i aluminium. Og mens de andre bådebyggere har udviklet mere og mere raffinerede finnekøle med og uden bulb og vinger, så har Alubat bl.a. specialiseret sig i at levere fladbundede både med sænkekøl til oceansejlad. "Og," tilføjer værftets marketingdirektør: "Mens de



En Ovni 395 "til tørre" på en sandbanke, mens det er ebbe – sænekølen kan "svinges" ind i skroget. Bemærk også knækspanterne.

andre har industrialiseret produktionen af lystbåde, så har vi personaliseret vores både. Ikke to både er ens, fordi ikke to sejlere er ens."

Fribord som en slagterdisk

Ovni 395 forsøger ikke at skjule sine forskelligheder. Fribordet i poleret aluminium skinner i solen som en slagtermesters disk, og det øverste "knækkede spant" er synligt. Der er to rullestag i fordækket plus et minibovsryd, der også kan bære et rullesejl. Masten er knap så høj som de andre 40 fods, og agter knejser en targa-bøjle, der hverken er til storskødningen, cockpitpresenningen eller er en farts spoiler, men derimod beregnet til en vindmølle, solcelle-paneler, GPS, radio og radar, foruden at virke som dæmper for en gummibåd.

Cockpittet er stort og behageligt at opholde sig i – det manglede bare i en 40 fods båd – men man skal ikke forvente små fikse arrangementer, men derimod grove, lige flader af aluminium og lidt teaktræ, men med masser af håndtag, stuverum og små praktiske finesser til oceansejlsads. Spillene sidder i ergonomisk rigtige arbejdspositioner, og man kan ubesværet af rat og bord bevæge sig rundt i cockpittet.

Fornemmelsen med båden, når man sidder med ratet, er ellers helt god på kryds, især når vinden frisker lidt. Og set i forhold til de andre 40 fods både, der sejler



Ovni'en har mange gode stuverum – her et handskerum i cockpittet, groft udført, men funktionelt.

rundt omkring os, krænger vi hverken mere eller mindre end dem. Autopilot er standard, for når man sejler over Atlanten, sidder man jo ikke meget til rors. →



En klap får pantrybordene til at hænge sammen. Sværdkisten fylder meget, men er godt udnyttet.

Med kølen oppe

På halvvind prøver vi for eksperimentets skyld at dreje på håndtaget på ruftaget, som får den over et ton tunge køl til at svinge ind i sin sværdkiste. Der var næsten ingen forandring at spore. Vi ruller måske en anelse mere, men afdriften er ikke synlig i forhold til de andre både. Ifølge konstruktøren Briand er det de langsgående kanter ved knækspanterne, der giver retningsstabiliteten. Kun på hårdt kryds gør kølen virkelig gavn.

Selvom det ikke kan mærkes, er det en underlig fornemmelse at sejle helt uden køl. Man tænker på alle de billeder, man har set af både med bunden i vejret og afbrækket køl. Men Ovnien sejler roligt videre, og så kommer man til at tænke på alle de strande, man kan sejle helt ind til. Alle de skærgårdsøer, hvor man kan lægge sig helt ind i læ, for slet ikke at tale om farvande med tidevand hvor man kan sætte båden op på sandet og gå rundt om den, når det er ebbe.



Norsk hyttestemning

Kahytten er meget lys takket være store vinduer i ruffet, gode skylights, vinduer i fribordet og ikke mindst fordi alt træværk er af en lys træsort, som i hvert fald ikke er fældet i en bevaringsværdig regnskov. Der er trægarnering overalt, og der er masser af skuffer, skabe og hylder med rigelig plads til fire personers ejendele på en tur rundt om jorden. Det er pænt, men som resten af båden lidt rustikt – lidt "norsk-hytte-agtigt". Og så er der ståhøjde på to meter i hele båden, bortset fra forkahytten, hvor man må bukke sig, hvis man er over 1,90 m.

Båden fås i tre versioner med to eller tre rummelige kahytter og et eller to toilet/badeværelser. Den, vi sejlede med, havde kun to dobbelt-kahytter og så til gengæld et kæmpe stort teknisk rum agten for





En fransk havsejler i frisk vind på en norsk fjord. Genuaen er rullet, storsejlet er sat, og storsejlet er rebet.

bad/toiletet med ekstra indgang fra cockpittet. Her er plads til masser af grej, ligesom der er god adgang til den 50 hk store dieselmotor.

Som en almindelig 40 fods

Dagen efter blæser det, og de store Kattegat-bølger står lige op i Oslo-fjorden. Men stadig opfører Ovni 395 sig som en helt almindelig 40 fods familiebåd, måske bortset fra at det er utroligt nemt at få rebet storsejlet og rulle den lille krydsfok midt på fordækket ud i stedet for den store genua. Tingene virker om bord, og grejet sidder rigtigt.

Ja, og så lydene om bord, når båden hamrer ind i en stor sø. En aluminiumsbåd lyder meget anderledes end en glasfiberbåd. Ikke dårligere eller højere, bare en anden slags lyd. Men det er en meget solid lyd.

Man er ikke tvivl om, at man er om bord i et skiv, der kan tåle lidt af hvert.

På vej hjem i nattoget gennem Sverige tænker jeg på, om Ovni 395 er den båd jeg har drømt om hele mit liv, sådan som værftet påstår. Og jeg bliver enig med mig selv om, at det er en meget interessant båd med store muligheder – især hvis man kommer lidt uden for de danske søgrænser. Og det er en båd, jeg meget gerne vil foretage en længere tur i. Men om jeg ville kunne omstille mig mentalt til at sejle en alu-båd med sænkekøl resten af mit liv, er jeg ikke sikker på.

Et er sikkert. Ovni-bådene, som findes i 36, 39, 43, 45 og 49 fod, er helt unikke i design, sejlsmuligheder og robusthed. Kun de almindelige sejleegenskaber og prisen er den samme som tilsvarende europæiske cruisere.



Ovni 395

Længde/bredde:	12,68/4,10	m
Dybgang med kølen nede/oppe:	2,10/0,58	m
Vægt uden ballast/ballast indvendig/kølvægt:	8,8/2/1,2	t
Sejlareal/storsejl/genua/fok/gennaker:	83,70/35,2/48,5/14/115	m ²
Pris:	1,8 mio.	kr.

Konstruktør: **Philippe Briand**

Værft: **Alubat, Frankrig**

Importør i Skandinavien: **Lange Maritime www.langemaritime.com**