

BådNyt

DANMARKS PRAKTISKE BÅDBLAD

juni 2009

Danmarks
mest læste
bådblad

Vi gennemtestede
Dragonfly 28 Sport

DRAMATISK DEBUT

navigation
FÅ MERE UD AF
ELEKTRONIKKEN
Det viser
radaren

tursejlad
BRETAGNES
FLODER
Søndagstur
ad søvejen

interview
VALDEMAR
BANDOLOWSKI
America's Cup
gjorde mig
søvnløs

gør det selv

SOMMERKLAR OM LÆ **Masser af
ideer & tips**

Vi var helt ude at mærke bådens grænser, da vi testede den rummelige og trailerbare 28-fods cruisingtrimaran Dragonfly 28 Swing Wing.

Det blæste omkring 10 m/sek., med store vindspring og enkelte hårde pust i nærheden af 14 m/sek., da vi testede sport-udgaven af den nye Dragonfly 28, der er målrettet til hurtig, enkel og sjov familiesejlads. Vi sejlede med et reb i storejlet og let oprullet genua.

Her pressede vi båden på kurser mellem bidevind og foran for tværs, så trimaranen løftede hovedskroget ud af vandet. Når det skete, mistede båden sit greb i vandet og gik på hækken i nogle sekunder, samtidig med at den skar blødt og langsomt op. Under testen var vi dermed ude ved bådens grænse. Spørgsmålet er så, om det kan være rigtigt, at man når grænsen på fladt vand med ét reb og reduceret fok i cirka 12 m/sek. vind. Eller om båden burde være mere i balance under disse forhold.

Umiddelbart virkede det dramatisk, når båden stejlede, og vi tænkte da også lige over, om det kan blive kritisk, hvis båden stejler på lignende måde i hårdt vejr og høj sø, men Jens Quorning mener ikke, at der er grund til bekymring:

– Der er ingen risiko ved den måde, 28'eren går på hækken på, siger han. Det sker, når hovedskroget kommer ud af vandet og der kommer luft ind under skrog og trampoliner. Det sker kun, når man giver den rigtig meget gas. En båd som SeaCart 30 (racertrimaran i kulfiber, red.) sætter sig ikke på hækken, men her vil man have en mand klar på storskødet, inden hovedskroget kommer for højt op. Andre familie-trimaraner som for eksempel Corsair går også på hækken, når de sejles på samme måde, siger Jens Quorning, der nok er Danmarks mest erfarne trimaran-sejler.

PONTONERNE – STYRKE OG SVAGHED

Pontonerne på DF 28 går længere frem end hovedskroget. Det gør sejlad i området fra halvvind til læns til en ren svir, fordi bådens stævne ikke bliver trykket ned under vandet, som man ellers kan opleve på andre flerskrogsbåde, når det blæser. Det var også i dette område, at vi helt udramatisk lå på en konstant hastighed på 20 knob. Imidlertid er pontonerne gjort kortere end den optimale længde agter. Årsagen er et selvvalgt kompromis fra Quorning Boats, der dikterer, at båden kan ligge i sammenfoldet tilstand på en havneplads på under 10 meters længde. For at kompensere for den manglende længde har pontonerne lidt større volumen agter og en bred plan flade i bunden til at plane på. Konstruktorerne Jens Quorning og Steen Olsen har også designet pontonerne asymmetriske, så de får størst mulig bæreevne længst væk fra hovedskroget, samtidig med at de giver mere lift og får båden til at stå mere fast i vandet. Af samme årsag er bådens sværd bredere end vanligt, og det virkede det efter hensigten, så længe hovedskroget blev i vandet.

Trods de forskellige tiltag omkring Drangonfly 28'eres kortere pontoner har den læ ponton rigtig svært ved at bære hele båden, hvilket er tilfældet, når hovedskroget løftes fri af vandet på halser



Med sænkekølen hævet helt op, har DF 28 så lav dybgang, at den kan sejles helt op på stranden. Sænkekølen har sikkerhedsmekanisme, der får sænkekølen til at svinge op, hvis kølen rammer noget som fx bund eller sten. Vi konstaterede at systemet virker.

fra halvvind og frem til bidevind. Resultatet er, at båden går på rumpen. Når man lærer båden bedre at kende, kan man begynde at lege med balancen, og det er muligt, at båden kan køre med hovedskroget kyssende vandet. Skal man nå dertil, vil det uden tvivl hjælpe, at båden sejles med én eller to mand fremme på trampolinen ved den forreste ving. Desuden er bådens vandtank placeret i stævnen, og den bør, ifølge Jens Quorning, være mindst

halv fuld i blæsevej, hvilket den ikke var, da BådNyt testede.

Bortset fra vores få stejle-eventyr var testsejladsen virkelig herlig, sjov og hurtig. 20 knob er en magisk fartgrænse for sejlere, og den ramte vi flere gange på agten for tværs med gennaker. Når man får mere rutine, kan 28'eren helt sikkert bryde de 20 knob.

11 KNOB – PÅ KRYDS

Når trim og styring rigtigt spillede, var 28'eren utrolig nem at sejle. Næsten for nem. Den kørte som på skinner på det flade vand, og når vi var i sporet, styrede den nærmest sig selv.

På kryds sejlede vi generelt 10-11 knob og kunne med denne fart slå over 75 grader. Når farten sneg sig op på 12 knob på kryds, var det et klart signal om, at kursen var for lav.

Vi skulle dog lige lære båden at kende, før vi for alvor kunne styre rigtigt på kryds, hvor det er meget nemt at sejle for lavt med en så hurtigt accelererende båd.

På bagbord halse var båden en anelse lugvirig, lige indtil vi nåede topfarten. Så blev den helt neutral. Tilsvarende oplevede vi indimellem en svag lægirighed på styrbord halse, der også forsvandt med farten.

Quorning Boats var på testtidspunktet ikke færdig med at fin-

INFO: KONKURRENTERNE

	DF28S	DF920E	DF800R	Cors31
LÆNGDE	8,75	9,20	8,00	9,40
LÆNGDE, FOLDET	9,99	11,1	9,00	9,40
BREDDE	6,50	7,80	6,05	6,84
BREDDE, FOLDET	2,55	3,20	2,90	2,50
LÆNGDE/BREDDE	1,35	1,18	1,32	1,37*
VÆGT	1700	1900	1100	1750
STORSEJL	42,0	44,0	27,0	39,7
GENVA	21,0	25,0	15,0	20,2
KG/M2	27,0	27,5	26,2	29,2
GENNAKER. MAX	87,0	90,0	60,0	92,2



TOURING Aluminiumsmast, rulleforstag, rullegenua, storsejl med fem gennemgående sejlpinde, to enkeltlinereb, spil og dæksudstyr fra Andersen og Ronstan, kompas med lys, dobbelt vask med manuel pumpe, manuel og elektrisk lænsepumpe, 12-V el-installation, 70-aH vedligeholdelsesfrit batteri, lanterner, lys i kahytterne, badebølge, hynder om læ, 2-kg ildslukker, påhængsmotorbeslag og striber på skrogene.

SPORT Sejl i Genesis med sorte Tecnorafibre, ekstra sejlpinde i storsejlet, klar uv-beskyttelse på genuaens agterlig, løbende bagstag i Dyneema, hvidmalet kulfiberast, Ronstan-vognsystem til gennemgående sejlpinde og ekstra fald til Code 0.

EKSTRAUDSTYR Gennaker, 1,6 meter sammenklappelig bovspyrd i aluminium (Touring, 42 m2 Code 0 (Sport), 1,9 meter bovspyrd (Sport), bompresenning, overtræk til rullegenua, sok til gennaker, barbarhal til genua og gennaker, teleskopisk rorpindsforlænger, Tack Tick-instrumenter, Raymarine-navigationsinstrumenter, aftageligt cockpitbord, cockpittelt, foldbare sæder i agterpulpit, tovværksposer i cockpit, kold bruser på badeplatform, 10-kg Delta-anker, 4,5-kg Fortress-letvægtsanker i aluminium, 10-hk Honda-motor, 220-volt landstrøm med automatisk Tyster 12-aH- batterilader, ekstra batteri, Solar-solceller, opgradering af lanterner til Lopolight, anker og motorlys, 60-liter holdingtank, elektrisk trykvand, gaskomfur med to blus, Trumatic-bådvarme, 45-l køleboks, spraymalet farve på alle tre skrog, metallic-farve, teak-aptering, gardiner, tæpper og rullegardiner til fx lugerne.



Vantene holdes hele tiden tot, mens pontonerne svinges ind i hovedskroget.

Der skal lægges kræfter i med spillet, når pontonerne trækkes ind, fordi man hæver hovedskroget en smule. Til gengæld glider de selv ud igen og skal kun efterspændes.



Det tager kun et øjeblik at hale DF 28 sammenfoldet op på den specialbyggede trailer. Masten kan lægges rimelig nemt ned, ved at bruge bommen som vægtstang.

pudse rorets placering, og vi er overbeviste om, at dette vil blive rettet. I halvvindsområdet sejlede vi generelt 12-14 knob, mens vi byggede fart op, og accelererede lynhurtigt forbi 17 knob, når vi faldt i pustene.

FLÆKKEDE SVÆRD

Det var første gang, 28'eren var på vandet i så meget luft, så vi fik også den tvivlsomme ære af at teste styrken i grejet.

Generelt må vi sige, at båden føltes klippestabil, selv i de værste pust. Det var ingen sjove knirkelyde og vi fornemmede

på intet tidspunkt, at båden vred sig i pustene, men vi prøvede heller ikke båden i sø.

Vi fik dog nogle dramatiske øjeblikke, da spidsen knækkede af bovspyrdet, mens vi havde den store gennaker oppe. Profilet var simpelthen for svagt og bliver erstattet af et mere solidt profil.

Vi nåede også at flække det brede sværd. Det skete sidst i testen, da vi faldt af i et pust og accelererede voldsomt. Det var det første sværd, værftet har bygget af denne type, og det viste sig efterfølgende, at sværdet havde en produktionsfejl, som ifølge værftet ikke vil gentage sig. Svingsværdet har en sikkerhedsfunktion, så det automatisk svinger op, hvis det rammer bunden eller andet i vandet. Det kan svinges helt op, så vi kunne sejle helt op på stranden på Fænø og spise frokost.

ÅBENT COCKPITLAYOUT

Trimmæssigt fungerede 28'eren meget fint, med klemmer til flere hal og aflasterne til Swing Wing-systemet placeret praktisk inde i handskerummene. Så kan al tovværket gemmes væk.



I hård vind kan DF 28 gå på hækken, som på disse billeder, når den bliver presset for meget på kurser fra bidevind til foran-for-tværs. Man undgår det ved at sejle med mere åbent storsejl eller rebe yderligere.



Der er køje under cockpittet, toilet foran salonen
Fodstøtten om styrbord kan vippes ned, så der er lettere gennemgang
Komfuret er tværstillet. Det giver ekstra plads i pantryet.
Der er vask om styrbord.
Trappen har indbygget affaldskurv og der er små stuverum overalt.



pontonerne ud af sig selv, når man åbner aflasterne i Swing Wing-halet, og derefter skal man bare spænde systemet og trampolinen op med spillet.

Om læ er det imponerende, at der er blevet plads til hele fem køjer og et toilet mellem kahyt og forkahyt. Apteringen er som standard udført i laminatplade, der er billigere og nemmere at holde, men kan også fås i teak.

Formene til Dragonfly 28 er CNC-fræst, mens båden bliver traditionelt bygget i håndoplågt glasfiber med lukket pvc-celleskum som sandwichmateriale. Roret er bygget med epoxy, mens ænkekølen er i glasfiber. Skotter og de buede vinger er bygget med vinyleter. Dragonfly 28 er en båd med mange kompromisser, der er bundsolidt bygget. Vi har aldrig tidligere set en så rummelig og funktionel trimaran med samme fart- og sejlegenskaber, men der skal, som Jens Qourning, gør opmærksom på, fares med lempe, når vinden øger til over 12 m/sek.

Med vores erfaringer fra testsejladsen med Dragonfly 28 Sport, der har 9 m² større sejlareal end Touring-udgaven, må vi konkludere, at Sport-udgaven er til rutinerede sejlere, der ønsker at håndtere og presse båden, som vi gjorde.

Familiesejlere, der vil have hurtig, sjov, enkel og tryk sejlads, bør vælge Touring-udgaven – og derudover huske at rebe i tide. Det er smart, at båden kan trailers overalt i Europa. Traileren koster dog fra 57.000 kr., og med en samlet vægt på ca. 2400 kg kan båden ikke trailers bag en almindelig familiebåd. Man skal helst op i en firehjulstrækker.

Storsejlet trimmes med et dobbelt skødesystem, hvor man haler det grove over skødespillet og fintrimmer via en talje med stor udveksling. I den hårde luft skulle der lægges en del kræfter i at hale skødet over spillet, og måske burde værftet overveje et større spil til storskødet. Ligesom kapsejlere nok vil kigge en ekstra gang efter løjgangen, som båden ikke har. I stedet sidder storskødet i centralt bunden af cockpittet, hvilket letter den generelle færdsel i cockpittet.

MASSER AF PLADS OM LÆ

Swing Wing-systemet med de kurvede vinger virkede glimrede ved testen. Man skal lægge kræfterne i, når pontonerne skal svinges ind og nærmest ind under båden. Pontonerne hæver nemlig båden lidt, når de er trukket helt ind. Til gengæld glider