

Danmarks eneste månedsmagasin om både

# BÅDMAGASINET

*Motorbåde:*

**Ryds 511  
Viknes 750  
Ny styreteknik**

*Tur ideer:*

**Omø  
Askø, Fejø  
og Femø**

*Kapsejlers:*

**Se OL-holdet  
og deres chancer  
Masser af DM'ere**

**plus:**

**Nyheder • Flaskeposten • Waypoints • Surf**

31. aug. 2000 - 27. sep. 2000



51708973000033  
Sep. 09/2000 kr. 39,75





*Sejlgleden*





Nye oplevelser med bemærkelsesværdig hurtig og komfortabel sejlads lokker i den nye Dragonfly 1200 Swing Wing til over 2 millioner kr.

Af Torry Lindstrøm og Lars Kiær - Foto Per Heegaard

*kommer flyvende*



Vi sejlede lydløst og udramatisk 16 knob for sejl, og gik næsten dobbelt så hurtigt på kryds som en moderne tur-båd. Alligevel kan den nye Dragonfly 1200 Swing Wing trimaran fra Quorning'erne i Skærbæk ikke påstås at være en ekstrem fritidsbåd. Den er forbavsende nem at sejle, i hvert fald ud fra en kølbådssejlers synsvinkel, og på nogle måder væsentligt mere komfortabel at være ombord i end en kølbåd.

*Agterkahytten er helt privat og nærmest en sovekabine. her findes Dragonflyens toilet nummer 2, under der lille natbord.*



*Salonen er stor for en flerskrogsbåd, og der er både hovedhøjde og fodplads til at komme rundt for sværdekisten - Notér de sjove "fodbrædder", som kompenserer for køjernes siddehøjde.*

### Masser af el-kraft letter håndteringen

Flerskrogsbådernes traditionelle problem med at fylde uhjælpeligt meget i havn har Quorning-familien forlængst løst med deres gennearbejdede "swing wing" system, hvor man ved denne model folder sideskrogene ind fra 8,60 til en bredde på 4,30 meter, hvormed 1200'eren kan gå ind mellem pælene på en stor havneplads, som enhver anden 40-fods båd vil kræve.

Værftet har været forsynligt nok til at udstyre prøvebåden med en bovpropel, hvilket giver stor sikkerhed i snævre havnemanøvrer. Og moderne, selvskødende elektri-

Man kan roligt slå en streg over begrebet "ekstrem", men sejlad-sen i en moderne tur-tri-marán som Dragonfly'en er en ganske ekstraordinær oplevelse. Man rejser med næsten samme fart og planlægning som en motorbåd og kan udnytte den lave dybgang med optrukket sværd til at udforske farvande og ankerpladser, der er lukket land for kølbåde. Og når der er tid til pjank, er en trimaran en fremragende platform til udendørsliv, ligesom den sejler hurtigt nok til, at man kan stå på vandski efter den.

Præstationerne og mulighederne burde få sejluentusiaster til at springe op af lænestolene. Men sådan er det besynderligt nok ikke med danske sejlere. Dragonfly 1200 har ikke tiltrukket nogen dansk køber endnu. Det er historien om profeten i sit eget land. Heldigvis har udlandet forlængst fået øje på Dragonfly'ernes særlige egen-



*Pantry og navigationsbord har deres traditionelle pladser på hver side af kahytsnedgangen. Denne er noget stejl, men fin standard for en flerskrogsbåd.*

skaber og gjort Quorning Boats i Skærbæk til én af verdens førende producenter af trimaraner. Så ni stk. af den over 2 millioner kr. dyre trimaran er allerede bestilt. De første to er leveret, og skulle man føle lyst til at blive ejer af nummer 10, kan den først være færdig omkring februar år 2002.

ske Andersen-spil letter alt arbejde med at folde vingerne ud og sætte storesejl. Disse funktioner er i forvejen ganske velfungerende og ikke specielt kraftkrævende, idet det 60 kvm storesejl kører let på Frederiksen Batten Cars. Men bådebyggerne har fornuftigt nok set, at der ved en moderne båd af så speciel type ikke skal herske gnist af tvivl om, hvorvidt besætningen kan magte den. To elektriske spil fremme ved kahytsnedgangen klarer forøvrigt enhver form for haleri, og der er indrettet rummelige ekstra "handskerum"





i cockpittet, så hele ormegården kan stuves af vejen.

### **Strammer riggen på vej ud af havnen**

Vi folder sideskrogene ud til fuld bredde, og trampolinerne spændes elegant ud i samme arbejdsgang, men endnu er Dragonfly'en ikke helt klar til sejlad.

Sideskrogene skal sikres med en wire fra stævnen agterud til hver forreste tværbjælke. Den clipses blot i med en karabinhage, for der er kun tale om en "sikkerhedssele", hvis trækket til foldemekanismen skulle svigte. Derpå skal sidevantene spændes op. De sidder med en kort talje på sideskrogene, som skal slækkes lidt, før man kan klappe vingerne sammen, og nu skal de spændes op igen. Det tager et øjeblik, mens vi er på vej ud ad havn.

Masten selv er noget af et kunstværk at se på. Den består af et rundt kulfiberrør, som Quorning'erne har god erfaring med, og den er stivet kraftigt af af dobbelte salingshorn med hver sin

strut, suppleret med tværgående støtter, og de fleste vant går direkte til masteroden. Forstag og topvant står udenfor og stiller kun masten rimeligt lige over båden. Større præcision er ikke nødvendigt, det er ikke så afgørende for en flerskrogsbåd, om masten står hårdt spændt op i sideretningen, da fartøjet ikke krænger ret meget.

### **En lykkelig susen af vand omkring skrogene**

Vi fanger vinden, der nærmer sig 10 sekundmeter, Dragonfly'en accelererer kildrende ubesværet sine 5 tons, og snart sejler vi en sensationel fart af 16 knob på en foran for tværs. Det er en fantastisk fornemmelse at sejle så stærkt for sejl, egentlig ret udramatisk, hvis

ikke det var for en lækker, permanent susen af vand omkring skrogene, som vi kølbådssejlere kun kender fra de

*Masten er noget af et moderne kunstværk at se på. Et kulfiberrør afstives kraftigt af dobbelte salinger med strutter.*



*Om den sejler stærkt? Ja, hvis man kikker godt efter på hækbølgen, så går det ryggede stærkt på dette billede.*





*Der er masser af nye hal i en swing wing-trimaran, men alle de tunge opgaver klares fremme bag den flotte vindskærm ved to elektriske Andersen-spil.*

lykkelige minutter, man har haft en kølbåd oppe at plane for spiler.

På ét punkt opleves sejladserne virkelig anderledes, det er, når sømærkerne føles at komme farende, lige efter man har observeret dem, så der skal navigeres som i en motorbåd.

Som rørgænger bemærker man, at Dragonfly'en sejler "stift" med en ganske stor retningsstabilitet. Det er delvist en følge af farten i en flerskrogsbåd af denne størrelse, men Quorning har forstærket retningsstabiliteten med en lav køl på hovedskroget, hvis anden funktion er at beskytte propellen. En fartmaskine som denne ligger man ikke og flakser med.

Stagvendinger foregår på en noget stor radius med et mærkbart farttab,



men det betyder bare, at man sidder og glæder sig til accelerationen, når man atter er på halse. Under testen mødte vi et par moderne turbåde på bidevind, og dem havde vi ingen problemer med at holde højde med.

Forskellen var blot, at vi skød næsten dobbelt så høj fart, omkring 12 knob. Værftet mener selv, Dragonfly 1200 kan gå 38 graders højde til den sande vind, når man piner den, men det er der ingen grund til, fordi farten stiger

så meget, når man sejler fuldt, at den ekstra fartgevinst ved at sejle lidt lavere skaber sin egen højde.

### **Der skal rebes ved 10 centimeter fribord**

Mens vi nyder alle de nye fartindtryk, gennemgår bådebygger Jens Quorning det introduktionsprogram, som alle nye ejere får ved leveringen af en Dragonfly. Et problem for nye ejere er, at man ikke får samme kontante signaler fra en flerskrogsbåd, som man gør i en kølbåd. Det er svært at

fornemme, hvornår man presser en flerskrogsbåd, for den krænger f.eks. ikke ret meget mere, idet Dragonfly'ernes sideskrog hver for sig har en opdrift, der kan bære hele fartøjets vægt.

Her giver man simpelthen ejerne et pejlemærke. Når der er 10 cm fribord tilbage på sideskroget, skal der rebes! På slør i god luft kan man let sidde og blive så forblændet af farten, at man overser de signaler, der skal tale til



*Cockpittet er på længde med et godt, traditionelt turbådscockpit i 36-fods klassen, men det er dybere og bredere, og man har hele agterkahytten at sidde på.*





4,30 meter fylder den ellers 8,60 meter brede trimaran i sammenfoldet stand.



fornuften: Når trimaranen begynder at dykke så meget med forskibene, at tværbjælkerne graver sig ned, så er det tid. Jens Quorning er naturligvis dybt overbevist om, at det ikke kan lade sig gøre at vælte med hans skiv. Det kan sikkert godt lade sig gøre at få den til at rejse sig op og sejle på ét sideskrog ved at presse den hårdt, men det er en unødvendig ting, for båden sejler ikke hurtigere ved det, tværtimod.

Allerede fra tegnebordet har senior, Børge Quorning, forudsagt 1200'erenes fartegenskaber. Den vil skyde 12 knob i 7-8 sekundmeter, 20 knob i 12-13 sekundmeter, og 25 knob i 15 sekundmeter luft. Indtil videre passer forudsigelserne til punkt og prikke, hvilket vor fart i knap 10 sekundmeter vind understreger, men omstændighederne har foreløbig kun været til en topfart på 21,5 knob.

Sejladsen er trods farten meget passagervenlig, idet trimaranen hverken krænger, ruller eller duver særlig meget. Den smyger sig afsted oven på vandet med tre skarpe skrog med smalle vandlinjer - hovedskrog 180 cm, sideskrog ca. 80 cm - og har den sjove egenskab, at sejladsen i søgang bliver roligere, jo bedre man holder farten.

### Pladsen er vokset til kølbåds-størrelse

Pladsforholdene kan naturligvis ikke komme op på siden af en 40 fods kølbåd, men med Dragonfly 1200 har de danske trimaraner nu vokset sig så store, at man begynder at kunne sammenligne den med en kølbåd. Både cockpit og kahytsforhold minder noget om lidt ældre 30 fods turbåde, når vi ser bort fra agterkahytten. Allervigtigst er, at man ikke længere føler at man går ned i en trimaran-kahyt. 1200'eren har god hovedhøjde og bredde.

Det to meter dybe sværd optager ganske vist midten af kahytten med sin sværdkiste, men der er så megen dørkplads omkring, at det hverken hæmmer trafikken eller siddekomforten.

Siddehøjden på køjerne er dog noget høj, men det kompenseres der for med nogle sjove, indbyggede fodskamler, der kan klappes op efter behov.

Når man går forud til forkøjen, får man en påmindelse om, hvilke enorme kræfter der arbejdes med i en flerskrogsbåd. Forreste skot, der både bærer trykket fra masten og presset fra de store sidebjælker, er en imponerende, ni centimeter tyk trækonstruktion. Man accepterer uvilkårligt, at der ikke er blevet plads til nogen særlig ødsel gennemgang til forkahytten.

Et næsten tilsvarende skot sidder agterude ved de bageste tværbjælker, og hele 1200'eren indretning styres naturligvis af placeringen af sidebjælker og deres skot. Der er alligevel blevet til en rigtig god agterkahyt med køje i hver side. Agterkahytten er en sovekabine, og derfor er det acceptabelt, at det har knebet lidt med gulvarealet mellem køjerne, men at problemet er løst med en ægte bådebyggerløsning. Trinene i kahytstrappen kan klappes op ved træk i et hal.

Cockpittet er umiddelbart set ikke stort, men man opdager, at der er mindre krav til størrelsen i et fartøj, der knapnok krænger, og som forøvrigt tilbyder oceaner af plads ude på trampolinerne.

Dragonfly 1200 koster noget mere end

en 40-fods kølbåd på samme kvalitetsniveau. Hvad den ikke kan byde på af rummelighed og indendørs komfort, har den til gengæld i drømmeagtige fartegenskaber og muligheder for et tursejls- og udendørsliv, som ingen kølbåd kan hamle op med. Valget er svært - er det nu, man skal begynde at være anderledes?

### Dragonfly 1200

Konstruktion	Børge og Jens Quorning
Længde	12,00 m
Vandlinje	11,20 m
Bredde	8,60/ 4,30 m
Dybgang	0,75 m 2,00 m
Vægt	5000 kg
<b>Rig og sejl:</b>	
Storsejl med gennemg. sejlpinde og to single line hurtigreb	
Rullegenua	60 kvm
Asymm.	37 kvm
	120 kvm
Motor	40 hk
Volvo MD 2040 m/fast propel	
Brændstof	150 l
Vand	150 l
Toilettank	80 l
CE-godkendelse	Kategori A
Pris	2.050.000 kr.

Værft og salg  
Quorning Boats, Skærbæk  
tlf. 75 56 26 26.

