

SEIL magasinet.no

Nr 2/2014 • Pris kr 89,-

AUGUST
NOR
2044

DET HOTTESTE PÅ MARKEDET

UTSTYRET SOM FÅR FART PÅ BÅTEN

Seileruniversitetet i USA

Eliteseiler- fabrikken

Debut i ny bruktbåt

Jomfrutur langs norskekysten

FRANCOIS GABART

Hemmeligheten ved SHORTHANDED-SEILING

Lettere
vinsjer

Sail Race System
Regattaer
på Internett

OM BORD I
Malango 8.88
Haber 34

TIPS
& RÅD

INTERPRESS NORGE



TRYGG PÅ TUR VIA REGATTAER

OM BORD I: HABER 34 C4

Haber 34 er full av tanker og ideer og har en innredning som en 40-foter. Dette har medført en helt annerledes båt enn det vante.

NOE HEILT ANNEN



TEKST & FOTO:
Axel Nissen-Lie

Haber er et polsk verft som bygger små, søte motorseilere. Haber 34 er verftets flaggskip, og er svært påkostet. Den også langt mer enn de fleste andre 34-fotere på markedet. SEILmagasinet seilte båten under flotte forhold ut fra Ellös i Sverige.

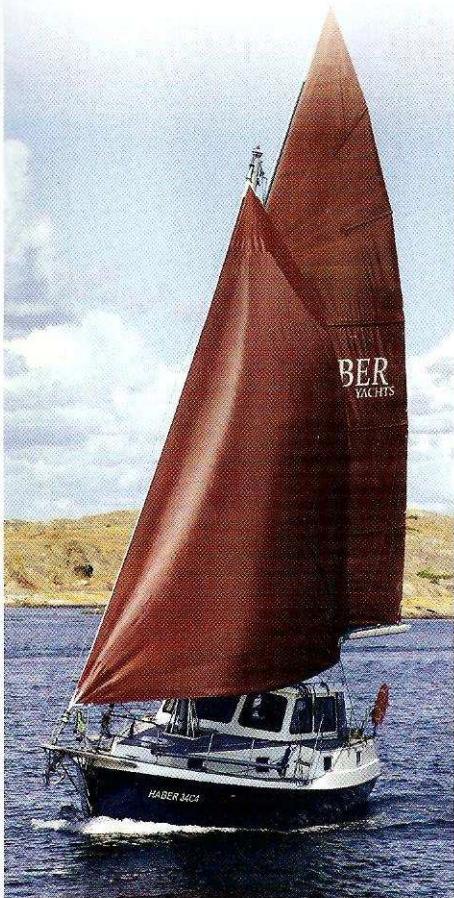
GÅR PÅ SKINNER. Konstruktør Janusz Konkol er mannen bak skapelsen. Han har utviklet et spesielt system som gjør at man kan finbalansere båtens lateralplan med hele fire forskjellige senterbord. Det gjør det mulig å låse roret i fast stilling og la båten seile som på skinner.

Systemet fungerer bra, men til hvilken pris? Bak opplegget er det

et sinnrikt system av vaiere, Dynema-tau og trinser. Hovedsenterbordet og senterbordet i baugen reguleres manuelt med liner og vinsjer i cockpiten. Som ekstrautstyr er det et elektromekanisk system med liner til samtlige senterbord, som opereres fra styrepositionen i dekkshuset. Dette gjør det mulig å justere kurven uten å røre rorkulten.

Janusz Konkol har utført en ingenørbraggd med systemet. Men hvorfor? Både autopilot og vindror er langt billigere, enkle og velprøvde systemer som har vist seg å fungere. En autopilot trenger dog strøm, det gjør ikke senterbord-systemet.

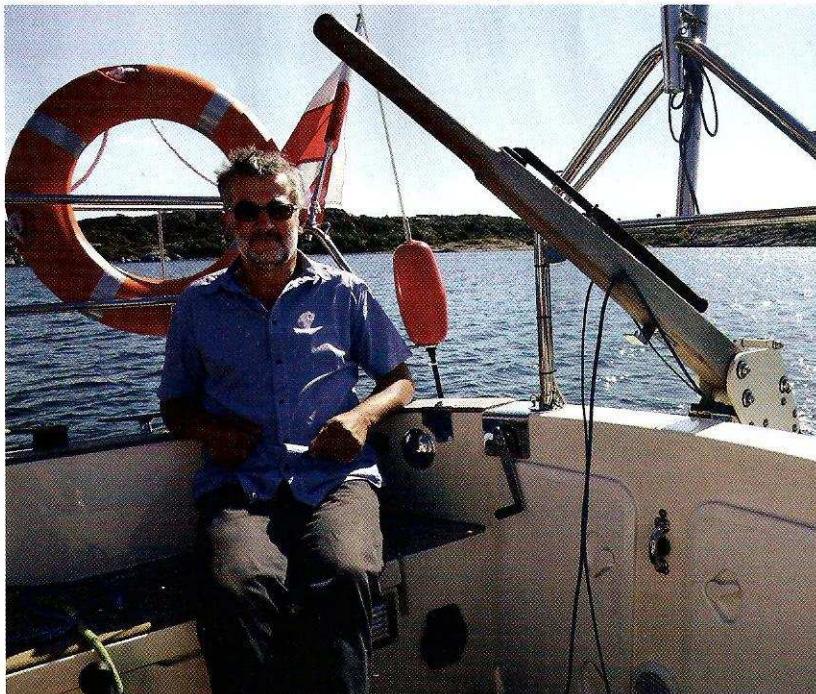
SEILER BEDRE ENN FORVENTET. Skrogets form, overbygg og rigg



◀ **GAFFEL:** Haber 34 har en lav mast og et storseil med gaffel. Det gjør det enklere å passere broer enn med en vanlig rigg.

◀ **SEIL:** Haber er høy og tung, men båten gir overraskende lett gjennom vannet.

KONSTRUKTØR:
Janusz Konkol er stolt av systemet med fire senterbord som holder båten på kurs. Ved å sveive på et håndtak som justerer aktere kjøl, kan kurven justeres uten å røre rorkulnen.



vitner ikke om at Haber 34 er noen skarpseiler. Verftets motorbåter har samme skrog som seilbåtene, men opprinnelsen er seilbåt. En totalvekt på ni tonn, hvorav tre tonn ligger som ballast i bunnen av skroget, er heller ikke faktat som forteller om en skarpseiler.

I Polen seiles det ofte på inn-sjøer der man ofte også kan støte på lave broer. Da er det kjekt med

en mast som kan legges ned, og en lav mast er enklere å håndtere enn en høy mast. Masten kan legges ned og reises av kun én person. Det er grunnen til at båten har et storseil med gaffel. Den faste masten er kun 11,4 meter høy, men med gaffelen kommer toppen av storseilet tre meter høyere.

Seilplanet er strukket i lengden. Båten har to forseil, begge

på rull. Det gjør det enkelt å tilpasse seilføringen etter forholdene. Vi brukte den store genuan som er festet på et nesten to meter langt baugspryd.

Vi seilte båten i 4-6 m/sek på flatt vann. GPS-måling viste at farten lå fra 5 til 6,5 knop. Haber 34 har sin styrke på slør. Kryssvinkelen imponerte ikke. Vi klarte ikke å oppnå større høyde enn 60

grader på vinden. Verftet hevder at 47 grader er en oppnåelig og optimal vinkel. Med et indre forstag blir hvert slag litt mer komplisert, men dette er ikke båten for kryss i trange sund.

Haber 34 har en Yanmar-motor på 40 hester. Den gir en toppfart på 7,5 knop og en marsjfart på ca. 7 knop. Drivstofftanken er standard på bare 100 liter, men ▶



UTSIKT: Dekksalongen er super for norske farvann. Båten har også innendørs styreposisjon.

volumet kandobles om man ønsker seg større rekkevidde for motor.

Med kjolene opp, er ikke seilingsdybden mer enn 70 cm, noe som gjør det mulig å legge til i grunne havner.

SELVRETTEND. Haber 34 er konstruert slik at båten alltid har et positivt rettende moment. Derfor hevder konstruktøren at hans båt er tryggere på havet enn konkurrentene. Moderne, brede båter har høy stabilitet i starten, men om de blir slått ned og krenger mer enn 120 grader, for eksempel i en enorm bølge, vil mange moderne båter bli liggende stabilt opp-ned. Flerskrogsbåter mister svært mye av sitt rettende moment ved en krengningsvinkel på over 45 grader, og de får negativ stabilitet ved over 90 graders krengning.

Det er oppdriften i det store overbygget som gjør Haber 34 selvrettende, selv om masten skulle peke rett ned. Ifølge kon-

struktøren at det et samspill mellom båtens oppdrifts- og tyngdepunkt som bidrar til dette.

Konstruktøren har nok rett i teorien, men i praksis er det svært sjeldent at moderne enskrogsbåter blir liggende med kjølen i været, om man ser bort fra ekstreme regattabåter. Om forholdene skulle være så ekstreme at en båt blir slått rundt, vil den kunne bli slått tilbake av neste bølge.

IMPONERENDE UNDER DEKK. Tenk deg en sentercockpitbåt. Sett et stort overbygg over cockpitet, og flytt cockpitet på akterdekken. Slik kan Haber 34 beskrives. Båten har mye volum, fordi den er bygd i hoyden. Båten har en innredning som er på linje med en 40-fot.

Haber 34 har to salonger, en i styrhuset, hvor det er panoramautstikt, og en nede i båten. I salongen i styrhuset er det også innvendig styreposisjon, noe som er supert for en norsk sommer. Den nedre salongen kan gjøres om til koyer ved behov.

Lugaren forut er litt trang. Køya butter i hovedskottet mot salongen, men ved å løfte opp en

lös pute er det mulig å stå i lugaren med lukket dør.

Eierlugaren er akter, og minner om større lugarer i sentercockpitbåter.

Byssa er plassert mellom nedre salong og akterlugaren og er imponerende. Badet er plassert tvers av byssa og har inngang fra salongen. Eieren må derfor legge ut på en real tur for å gå på do om natten.

Midt under deksalongen og aktenom badet befinner det seg et imponerende maskinrom.

Innredningen virker solid, og det er blitt brukt reale materialer. Når det gjelder design og stil, er den veldig polsk.

HAR SIN PRIS. Dekkshuset er både høyt og bredt. Det må du betale for i cockpitet. Sikten fremover er begrenset, og det er trangt om plassen.

Alle trimliner er trukket akter til cockpitet via sinnrike systemer. Fallene blir festet på masten. Fire vinsjer er montert på cockpitkarmen, og her er det også like mange ledeblokker. Det gjør det uegnet å sitte på karmen. Sitter man der, har man imidlertid sikt fremover.

Dekksutstyret holder bra kvalitet. Vinsjene kommer fra Andersen og blokkene fra Ronstan.

For å komme frem på dekk må man forsere et lite kaos av ulike liner. En skikkelig håndrekke på det høye hyttedekket gjør at man i hvert fall har et sikkert grep om man skulle snuble.

Svært mange av dagens båter ville fungert bedre med rorkult, og det har heldigvis Haber 34. Med korrekt trim kan roret låses og rorkulten vippes opp. Det frigjør verdifull plass i cockpitet.

Båten har et lukket cockpit. Det betyr at vann som kommer inn i cockpitet under tøffe forhold dreneres senere enn om cockpitet var åpen. En lukket cockpit gjør det også vanskeligere å få om bord folk som har havnet i sjoen under rolige forhold enn i en åpen løsning. Er det sjø, er det uansett best å heise en person opp fra vannet på siden av båten ved hjelp av et fall. Fribordshøyden er særlig høy på Haber 34.

EN ANNERLEDES BÅT. Haber 34 er en båt full av ideer og egenskaper. Noen av disse er rettet mot

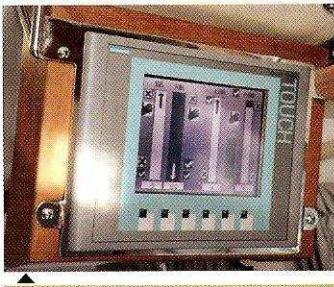


SALONG: Benkene i nedre salong kan omgjøres til overnattingskøy. Bordet er plassert over kjøkkassen.

I AVSTAND: Toalettrommet er plassert tvers av byssa og et stykke unna eierlugaren.

MAT: Byssa er lang og innholdsrik og er plassert mellom akterlugaren og salongen.

EIERLUGAR: Akter er den beste køya, men den er ikke like bred som i store sentercockpitbåter.



TEKNIKK: Vaiere, strekkfaste tau og et taljesystem styrer kjølene. Her er det også koblet til sensorer, og alt styres elektronisk fra en berøringsskjerm.

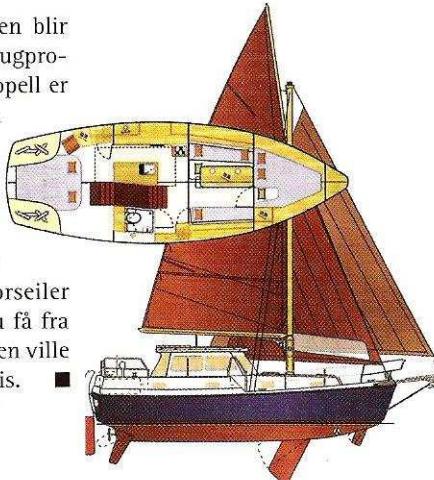


et annet markedet enn det norske. Dekkhusbåter er noe langt flere burde kjøpe; det er båter som kan brukes i en utvidet sesong. Haber 34 er en båt man kan ha glede av i november eller i en påskeselas.

Prisen på Haber 34 starter på 2,5 millioner norske kroner, og med lave lønninger i Polen viser dette at båten er bygd komplisert. Haber 34 blir bygd uten støpeform av skum og glassfiber. Det reduserer verftets investeringskostnader, men øker pro-

duksjonskostnadene. Båten blir levert godt utstyrt. Selv baugpropell, teakdekk og foldepropell er standard. Likevel er prisen overraskende høy.

Overraskende fordi lilleøsteren Haber 660 relativt sett er langt rimeligere. Det er en svært sjamerende liten motorseiler på 23 fot, og den kan du få fra 330 000 norske kroner. Den ville jeg vurdert for en slik pris. ■



HABER 34C4

LOA	12,50 m
Skrog lengde	10,40 m
Bredde	3,65 m
Dybde	0,70/2,20 m
Mastehøyde	11,40 m
Storseil	34,0 m ²
Kutterseil	19,0 m ²
Genua	31,0 m ²
Vekt	9000 kg
Ballast	3000 kg
Ståhøyde	1,96 m
Motor	39 hk
Vann	2 x 100 liter
Diesel	100 liter
Pris	303 125 euro

SONS OF HURRICANES SØKER LIKESINNEDE

Vi er en gjeng som ønsker å bli blant Norges beste regattaseilere i storbåt.

Vi hadde vår første sesong i fjor, vi hadde bratt læringskurve, vi elsket det!

Nå skal vi utvide mannskapet og ser etter folk som vil ha det skikkelig moro.

- Om du er jollemester eller mangler erfaring spiller ingen rolle, så lenge du er ambisiøs og dedikert ombord. Sammen skal vi ha et tøft mål - VM i Kiel i august!

Les mer på www.sonsofhurricanes.com

BER

SONS OF HURRICANES

KONGEFERIE.NO
SEILING I KROATIA