

Bådnyt

The background of the cover is a photograph of a sailboat on the water. The sailboat has a large green sail on the left and a smaller orange sail below it. A red and white Danish flag is flying from the mast. The boat is moving across the water, leaving a white wake. The sky is blue with scattered white clouds. The foreground shows the side of another boat, likely the one from which the photo was taken, with some equipment visible.

Nr. 1, 14. januar 1972. Pris 5 kr. inkl. moms.

Udstillingsnummer!

**Elvstrøms nye
havkrydser**

**Test:
Spækhuggeren
og Twilling-jollen**

Prøvesejlads og tekst JAN EBERT
Fotos ARNE MAGNUSSEN

Yacht
træffes
og sejler
i kapsej-
lader.



Vi prøvesejler Spækhuggeren:

Havets gladiator

En Spækhugger skal opleves i kamp. Det gælder både havets grådige rovdyr og båden, der har taget dens navn. Spækhuggeren er på få år blevet en af de mest sejrige både ved distancekapsejladser herhjemme. BÅDNYT har studeret den nærmere og kan her afsløre noget om, hvorfor Spækhuggeren sluger så meget sølvtøj. Det er en af de bedste både, vi har sejlet med, men den egner sig ikke for tursejlere.

■ Der er mere end blot navnet tilfælles mellem Atlanterhavets farlige rovdyr og den hurtigsejlende Spækhugger. Kun få kan tage dysten op med den eller slippe fra den. Spækhuggeren - altså båden - er et af de mest attraktive fartøjer til distancekapsejladser i sin prisklasse.

Som turbåd er Spækhuggeren til gengæld ikke tillokkende. Afteringen er direkte dårlig til tursejladser og pladsforholdene beskedne, når man ser på, hvad andre både i samme prisklasse har at byde på.

I familie med Utzons spidsgattere Spækhuggeren er som nævnt i familie med delfinerne. Konstruktor, den 25-årige bådebygger Peter Bruun (kun 22, da han tegnede båden) er søn af arkitekt Peer Bruun, Espergårde, som har skabt den lille succesjolle med delfin-navnet, *Flipperen*.

Spækhuggeren har desuden en nær slægtning i *Springeren*, der er en af afdøde ingeniør Aage Utzons hurtigste 30 m² spidsgattere. I fuld forståelse med Aage Utzon moderniserede Peter Bruun *Springeren* ikke blot med finnekøl og spaderor, men også med en længere vandlinje og et smallere forskib.

Allerede prototypen til Spækhuggeren imponerede ved at være en af de hurtigste både Sjælland Rundt i 1969. I 1970 og 1971 var en spækhugger tredje hurtigste NL-båd Sjælland Rundt, og her til kommer et antal af sejre i store og små distancekapsejladser. Få

andre bådtyper - måske ingen - kan fremvise en så flot præmieliste for de senere år.

Hvad er så hemmeligheden bag Spækhuggerens fart? Som altid med en båd er det vanskeligt at give det nøjagtige svar. Der er dog en række specielle sider ved denne konstruktion, som det er værd at hæfte sig ved.

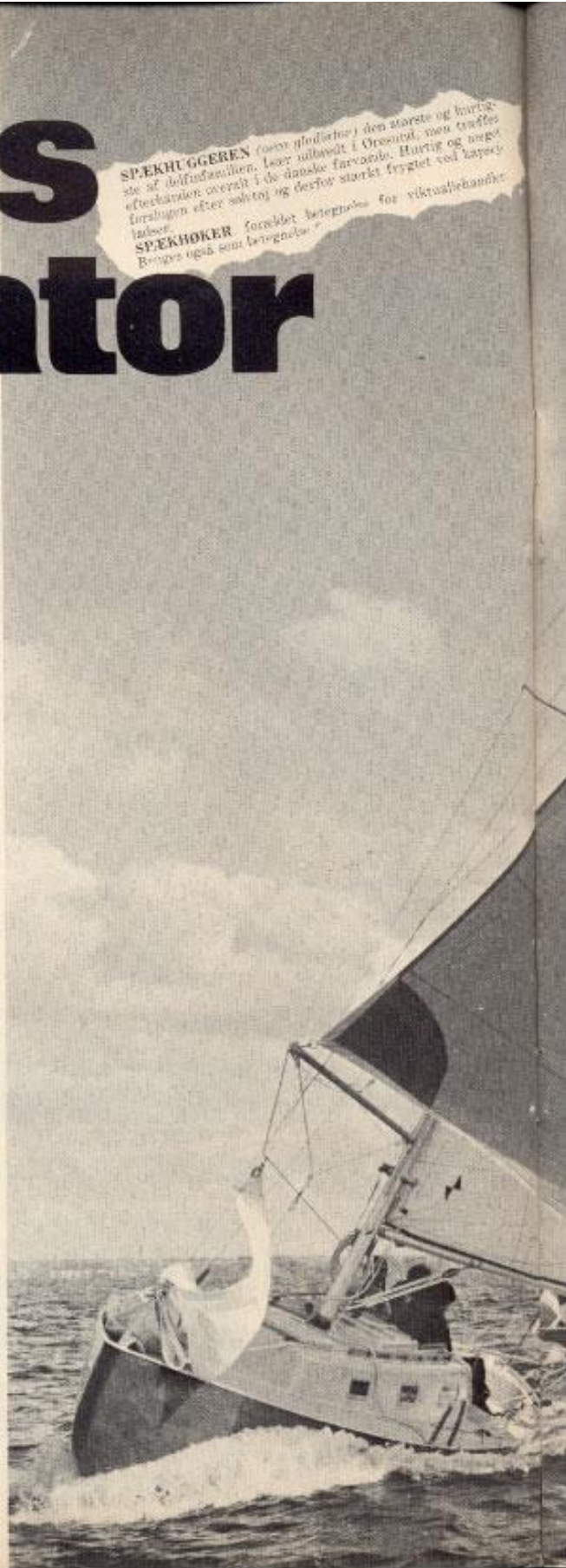
Peter Bruun har helt set bort fra tidens mode, som påbyder et let displacement. Spækhuggeren har fået en jernkøl på ikke mindre end 1400 kilo, hvilket er næsten 60 procent af det samlede displacement på 2400 kilo. Gennemsnitlig har andre både 40-45 procent ballast, enkelte har 50 procent.

Kan bære 41 kvadratmeter sejl Den tunge køl betyder, at båden kan bære et stort sejlareal. Spækhuggeren har fået 34 m², hvilket er meget for en båd i denne størrelse. Med stor genua kommer sejlarealet helt op på 41 m², og det er noget, der giver fremdrift. Det er, som om andre konstruktører for tiden synes at have glemt, at til syvende og sidst er det sejlene, der skal drive båden frem, og ikke en finesse ved rorets eller kølens udformning.

Spækhuggeren adskiller sig også fra de fleste nyere konstruktioner ved at være spidsgattet. Desuden har hækken en flad V-form, og der er et fint «slip» af vandet både med og uden krængning. Det er dog nok et spørgsmål, om der er specielle

Fortsættes side 20

SPÆKHUGGEREN (over gladiator) den største og hurtigste af delfinfamilien. Læser udbesøgt i Orøsbåd, men træffes forløbigen efter sølvtøj og derfor stærkt frygtet ved kapsejladser.
SPÆKHØKER foretaget betegnelse for viktualbeholder. Bogenes også som betegnelse.



På bidevind ses det tydeligt, at masten kan »fjedes« og være med til at give båden en blød og hurtig gang i søen. Der er ingen tvivl om, at denne mast har sin del af æren for Spækhuggerens fart.

Smart rebeapparat

Desuden er der tale om en elegant rig. Et særligt raffinement er rulleapparatet til bommen. Det ligger inde i masten og betjenes med et håndsving på forkanten. Det giver en særdeles hurtig rebbning, og i havn kan hele sejlet på et øjeblik ruller omkring bommen som et rullegardin - både praktisk og skånsomt mod sejlet.

Alle beslag er udført i eloxeret aluminium efter Peter Bruuns design, og de gør et pænt og gedigent

indtryk. Det selvflænsende cockpit er rummeligt, og man sidder godt, men det har præg af »badekar«, idet der ikke er den mindste stump træværk til at bryde glasfiberfladerne. Alt hvad der er af stuverum til fendere, fortojninger, pøs etc. er et lille rum i hækken bag en upraktisk luger.

Dårlig aptering til tursejlads

Apteringen er meget spartansk. Fire køjer og to kasser, hvoraf den ene skal gøre det ud for pantry og den anden for kørtbord. Hele forrummet og rummet under cockpittet ligger uundnyttet hen - medmindre man vil smide sine ting dér, hulter til bulter.

Det er klart, at der i en kapsejlsbåd som Spækhuggeren

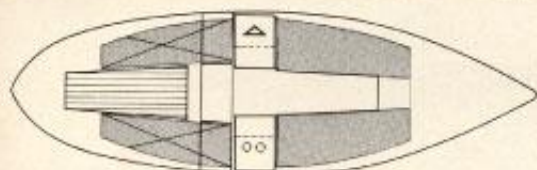
skal spares på apteringen af hensyn til vægten (og prisen), men nogle få tilføjelser kunne have hjulpet meget. For eksempel hylde over køjerne til at lægge fra sig på og som rygstøtte. Køjerne er håbløse at sidde på, idet man ikke kan støtte ryggen, men har dækket lige i nakken. Også et kahytbord, et par store skuffer under cockpittet og en form for garderobe ville hjælpe kolossalt.

Som båden sælges nu, kan apteringen til nød opfylde de krav, en besætning vil stille på kapsejlsbåd. Spækhuggerens fine opførelse til søs indbyder imidlertid også stærkt til tursejlads, men indretningen skal udbygges og ændres, før der virkelig bliver tale om en kombineret kapsejls- og turbåd.

For eksempel er IF-Kryderen, H-båden og Caprice bedre indrettet for tursejlads. Spækhuggeren har endda lidt mere plads end disse tre og er behageligere i frisk vind, så mulighederne er der. Skal de udnyttes rigtigt, må køberen imidlertid selv gøre det, og Peter Bruun tilbyder flere forskellige stadier at starte på.

Højden i ruffet er ikke mere end 135 cm fra dørken. Til gengæld er der plads i bredden, og alle fire køjer måler 185 x 70 cm. Det er dog ikke om læ, man vil sætte pris på båden, men i cockpittet på et frisk kryds.

Spækhuggeren skal ligesom en gladiator opleves i kamp. Det er den skabt til, og det gør den fantastisk god. □



Konstruktør: Peter Bruun, Espergærde.

Værft og forhandler: Flipper Scow A/S, Egeskovvej, 3490 Kvistgård
Pris sejklar med storsejl og genua: 51.628 kr. incl. moms. Sejklar, men uden aptering: 43.146 kr.
Aptering, beslag og rig medfølger, men er ikke monteret: 42.284 kr.
Kun beslag og rig medfølger: 37.814 kr.
Tomt skrog, hvor luger, rør og køl følger med: 18.400 kr.

Længde overalt	7,50 meter
Længde i vandlinje	6,31 meter
Bredde	2,33 meter
Dybgående	1,45 meter
Deplacement	ca. 2400 kg
Kølvægt	1400 kg
Storsejl	19 m ²
100 pct. fortrekant	15 m ²
Genua II	17 m ²
Genua I	22 m ²
Spiler	60 m ²
NL-mål	5,1



Forholdene om læ er det svage punkt i Spækhuggeren. Bemærk på billedet foroven til venstre hvor dårligt man sidder på køjen. Der mangler en hylde eller anden form for rygstøtte, og man har kanten af dækket lige i nakken.

Forskibet (herover) er øde - der er kun to køjer, og dermed færdig. Der mangler både lægge-frasig plads til småting som kikkert, briller, etc. og skab eller skuffer til tøj. Der er 4 køjepladser i båden.

Pantryet (til venstre) rummer et praktisk, kardansk ophængt gasblus, som med et enkelt greb kan vippe ind i sin kasse. Den aptering der er, er pænt udført.

Til venstre: På grund af rorpinden er der ikke plads til en almindelig løjboom til storskædet. I stedet har Peter Bruun lavet et specielt system med en strop, som skædet kan køre på. Begge skædetampe er ført til et Bærresen-spil i hver sin side af cockpittet. Bemærk også den specielle vantskrue, som gør det let at justere agterstaget under sejlsæsen.

Til højre: Spækhuggerens bedste egenskaber kommer frem på kryds. Der er god balance på roret og båden reagerer fint. Manøvre-egenskaberne i havn er glimrende, men i begyndelsen skal man tage sig i agt for det store opskud, som det høje deplacement giver.

Længst til højre: Det fiske rebeapparat på forkanten af masten.



► fartmuligheder i denne hæk fremfor den bredere kutterhæk. Derimod giver V-formen og det store rør med forfinne en fremragende kursstabilitet.

I meget krap sø (nordenvind, 7-8 sekundmeter i farvandet ud for Kronborg) gik Spækhuggeren selv med søerne agten for tværs som et lokomotiv på skinner. Det er den mest kursstabile båd i denne størrelsesorden, som *Bådnyt* endnu har prøvesejlet.

Med spiler (roligere sø, varierende 4-6 sekundmeter) var båden også nem at håndtere, i modsætning til så mange lettere både. Det er dog næppe på læns, at Spækhuggeren vinder en kapsejls, idet konkurrenter med mindre displacement får en chan-

ce for at følge med eller løbe fra den. Enhver medalje har sin bagside.

Fremragende båd i sø

På bidevind (de nævnte 7-8 sekundmeter) havde Spækhuggeren en meget behagelig, blød gang i krap søerne, og det var ikke nødvendigt at bære olietøj. Det store displacement med vægten koncentreret midtskibs i kølen betyder, at båden tager søerne ubesværet og uden at gå i stå. Der var virkelig fart på. Vi førte krydsfok og storsejl, men det var i overkanten af, hvad der passede til vindstyrken. To-tre omgange på bommen havde passet bedre.

Over et par sømils kryds blev der lejlighed til at sejle mod en

Polaris Drabant. Duellen viste (med de forbehold, en så kort prøve betinger), at de to gik med samme fart (stadig 7-8 sekundmeter), men at *Polaris Drabant* kunne holde lidt højere (kan skyldes forskelle i sejlene).

Stærk og smidig mast

Selvfølgelig skal det siges, at kølvægt, sejlarbejd og hækfacon ikke er alle hemmelighederne bag Spækhuggerens fine sejlegenskaber. Mange andre ting spiller ind, for at der kan skabes en god konstruktion, men det er træk, som er værd at bemærke.

Også riggen er der særlig grund til at nævne. Peter Bruun laver den selv på det nye værft ved Kvistgård i Nordsjælland, hvor Spæk-

huggerne monteres efter at skroget er støbt hos Ejvind Henningsen, Rantzausminde ved Svendborg.

Råmaterialet til riggen er aluminiumsrør, der kommer fra Norge. Rørene har indvendig ribbeforstærkning og er usædvanlig stærke og smidige. I hårdt vejr tabte en Spækhugger sit topvant, men alt hvad der skete var, at masten bøjede ud til læ som en flitsbue - der skete ingen skader på den.

Førstaget er ikke ført i top, men kun 9/10 af vejen. Når hækstaget spændes med en justerbar vantskrue (standardudstyr), kan masten trimmes til nøjagtig den krumning, som under de givne vindforhold passer til storsejlet.

