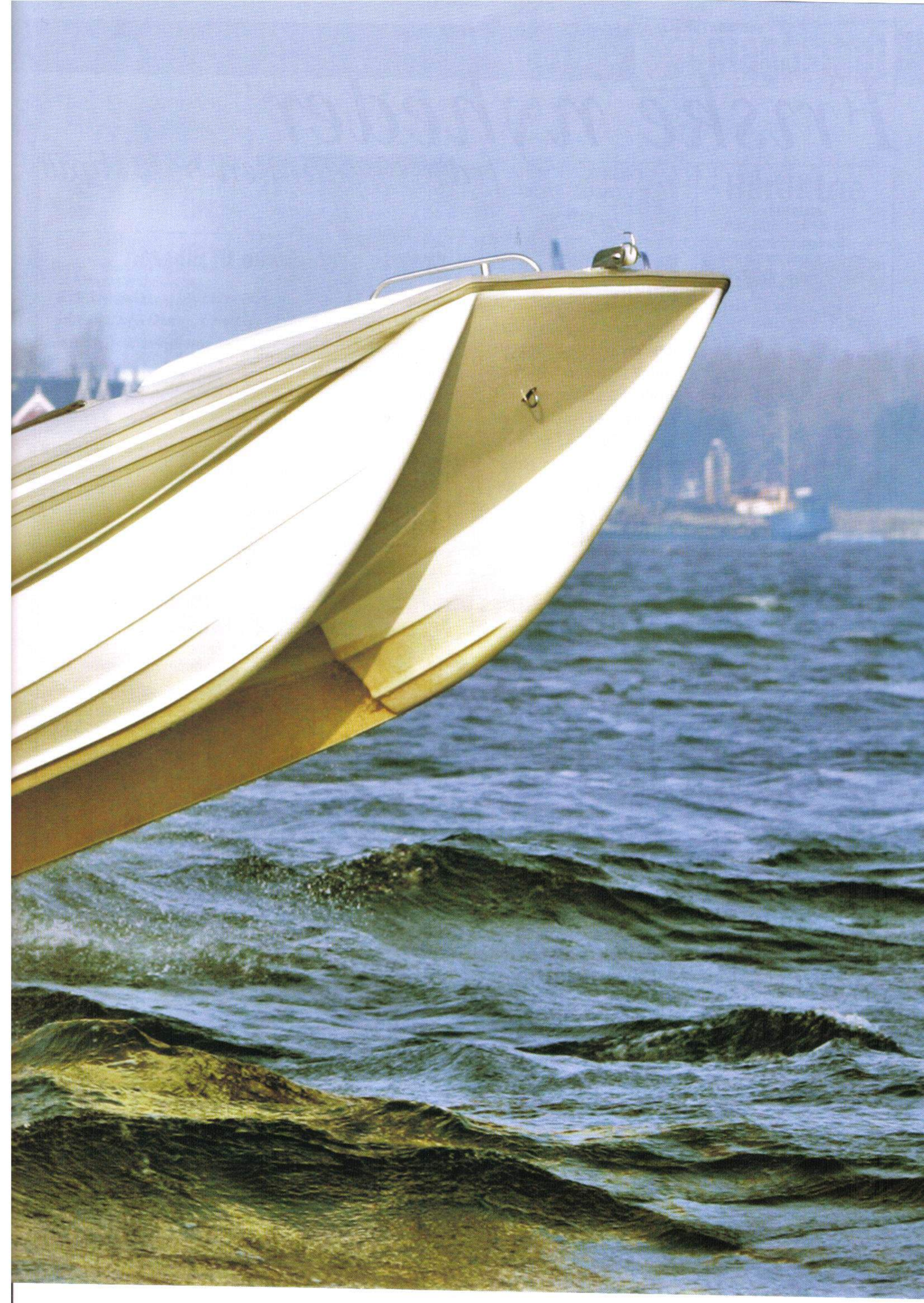


MÅNEDENS BLIKFANG AF PER HEEGAARD

De seks fartøjsførere fra Søværnets Frømandskorps lagde bestemt ikke fingrene imellem, da de sammen med Bådmagasinet afprøvede en ny slags RIB med katamaranskrog og hydrofoil-ski - en HYSUCAT. Trods frisk vind, krappe søer og fem graders frost, fik de seks frømand lynhurtigt indkredset bådens stærke og svage sider - set i forhold til Frømandskorpsets meget specielle behov. "Vi er jo altid interesserede i at prøve noget nyt," sagde frømændene efter sejladsen. Her letter to af dem fra Isefjordens iskolde bølger. Læs om den specielle prøvesejlads på side 92.





Bådmagasinet afprøver en ny RIB type sammen med Søværnets Frømandskorps:

Oppustelig kat på ski

Ved hjælp af katamaran-skrog og hydrofoil-ski sparer denne RIB fra Sydafrika op til 40% brændstof, og dens stabilitet er uovertruffen. Men Søværnets Frømand kan ikke bruge den, selvom de godt kan få øje på nogle af dens dyder.

Mens sagkundskaben drøfter, om det hedder en RIB (Rigid Inflatable Boat) eller en RHIB (Rigid Hull Inflatable Boat), er der kommet en helt nye og meget

anderledes én af slagsen på markedet: En RIB Hysucat designet og bygget i Sydafrika. Ja. Du læste rigtigt, der står Afrika - Sydafrika.



I høj sø er det begrænset hvor meget hydrofoil-skien og de to finner får båden til at "flyve". Læg mærke til den tværgående ski mellem de to kat-pontoner.

Hysucat står for "Hydrofoil Supported Catamaran". Det betyder, at udover den oppustelige fribord omkring skroget, så er det faste skrog todelt som en katamaran, der ydermere er forsynet med en tværgående "ski", ca. midtskibs mellem de to skrog, og et par indvendige vinger helt agter. Kort sagt: en Hysucat, som nu forhandles i Danmark og Norge.

Derfor fik Bådmagasinet stillet en Hysucat til afprøvning. Værsgo at sejle! Men uden at forklejne de skrivende medarbejdernes viden om fartøjer og søsport, så er RIB eller RHIB i almindelighed og ditto med katamaran bund og hydrofoil ski/stylter i særdeleshed, måske ikke lige der vi har de største erfaringer og sammenligningsgrundlag. Hvem har det?

Jo - ved nærmere eftertanke - det har Søværnets Frømandskorps. Og da vi en-



Måden katamaran-skroget, dæksektionen og den oppustelige del er sammenføjet på i stævnen er helt unik. Kun hvis man har brug for en blød stævn, er den ikke brugbar.

Men til vores brug vil det blive ødelagt i løbet af no time."

Nær kastet af

Uden for havnen er det endnu isfrit. Minus fem celsius, otte m/sek. pålandsvind med krappe Isefjordsbølger.

De tre i Hysucatten giver fuld kraft og det 6,5 m lange fartøj springer gennem bølgerne med en snes knob. Men da frømanden ved roret foretager et skarpt drej til bagbord, bliver gassen hurtigt taget af båden.

"Jeg er sjældent blevet så overrasket," siger Søren bagefter med et stort smil. "Vi har den regel altid at have den ene hånd på gashåndtaget, så det sidste vi gør inden vi står af, er at gasse ned. Men hvis jeg ikke havde haft hånden på gassen, så var vi blevet slynget i vandet alle tre. Denne båd krænger jo overhovedet ikke. Den bider sig fast i vandet, når den drejer, og det skal man altså lige vænne sig til, når man er vant til en RIB, der krænger ligesom en cykel eller motorcykel i drejet. Samtidig er denne version af båden ikke bygget som arbejdsfartøj, så sæder og glasfiber er temmelig glatte, når det er vådt og frostgrader. →

delig fandt frem til dem (de står ikke i telefonbogen) og fik dem sat ind i situationen, var de meget positive og interesserede i at afprøve Hysucat'en - mest for deres egen skyld og så for Bådmagasinet's læsere.

"Når der kommer noget nyt inden for vores område, er vi altid interesserede i at afprøve det," siger Søren - fartøjsfører i Frømandskorpset, da vi ankommer til basen ved Isefjorden med Hysucat'en på trailer en iskold januarmorgen.

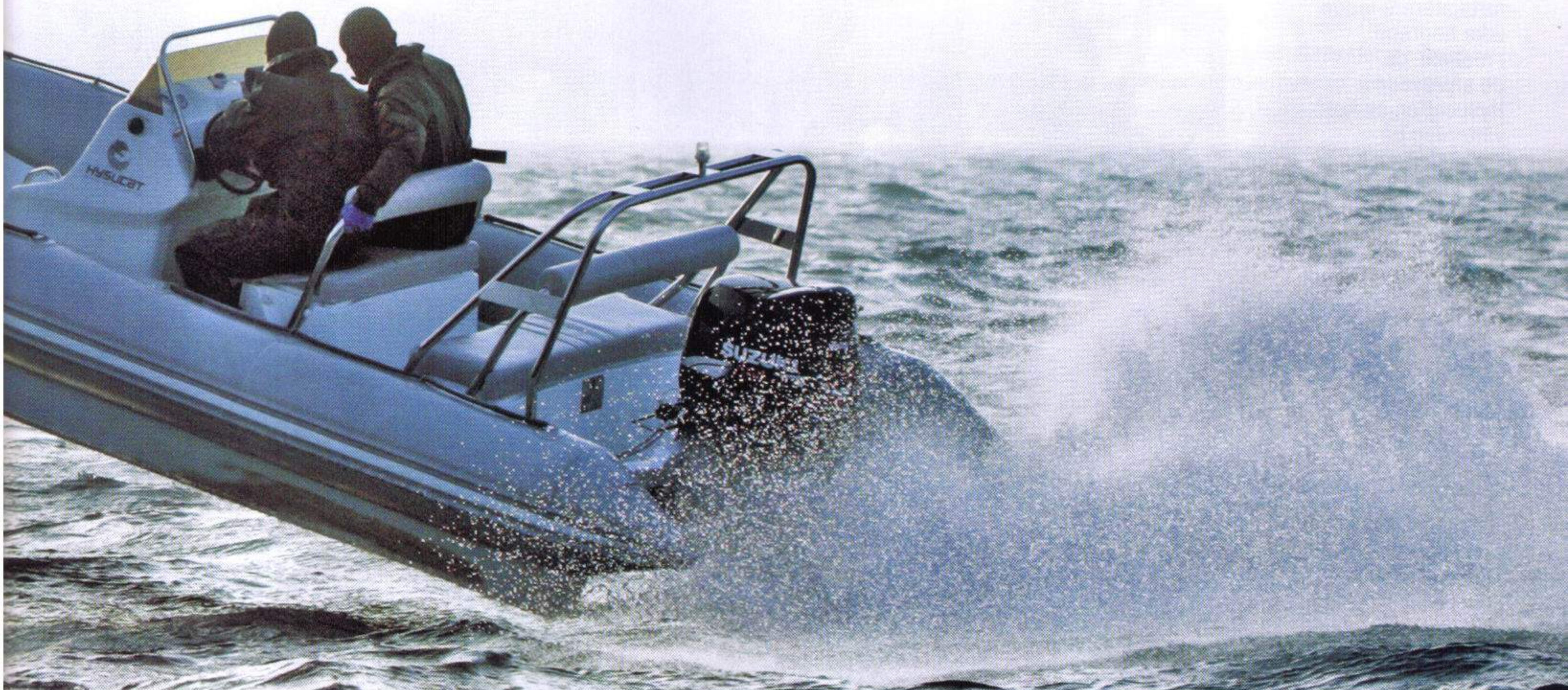
Meget fin finish

Hysucat-konceptet er tegnet af den sydafrikanske båddesigner Malan Conrardie, i samarbejde med Professor Hoppe ved Stellenbosch Universitet i Sydafrika, og bygget på Stealth Design Hysucat i Cape Town, men hvis man ser på finish

og praktiske løsninger, kunne den lige så godt være bygget på et af de bedre skandinaviske værfter.

Dæk og glasfiberskrog er sammenføjet helt fremme, så der opstår et meget bredt, lille fordæk over den firkantede snude. Men hvor vi andre ser en ny, praktisk og meget smuk måde at bygge et forskib på en RIB, så ser frømandskorpset problemer:

"Vi sejler ofte hårdt mod andre fartøjer, ligesom det sker at vi sejler med god fart med stævnen ind i molen. Derfor har vi brug for den oppustelige gummiring hele vejen rundt om båden, som en fender," siger Søren, mens båden bliver kørt på sin trailer ned i vandet. "Det fordæk i glasfiber er utroligt pænt og sikkert også praktisk, når man skal træde i land en sommerdag i havnen.





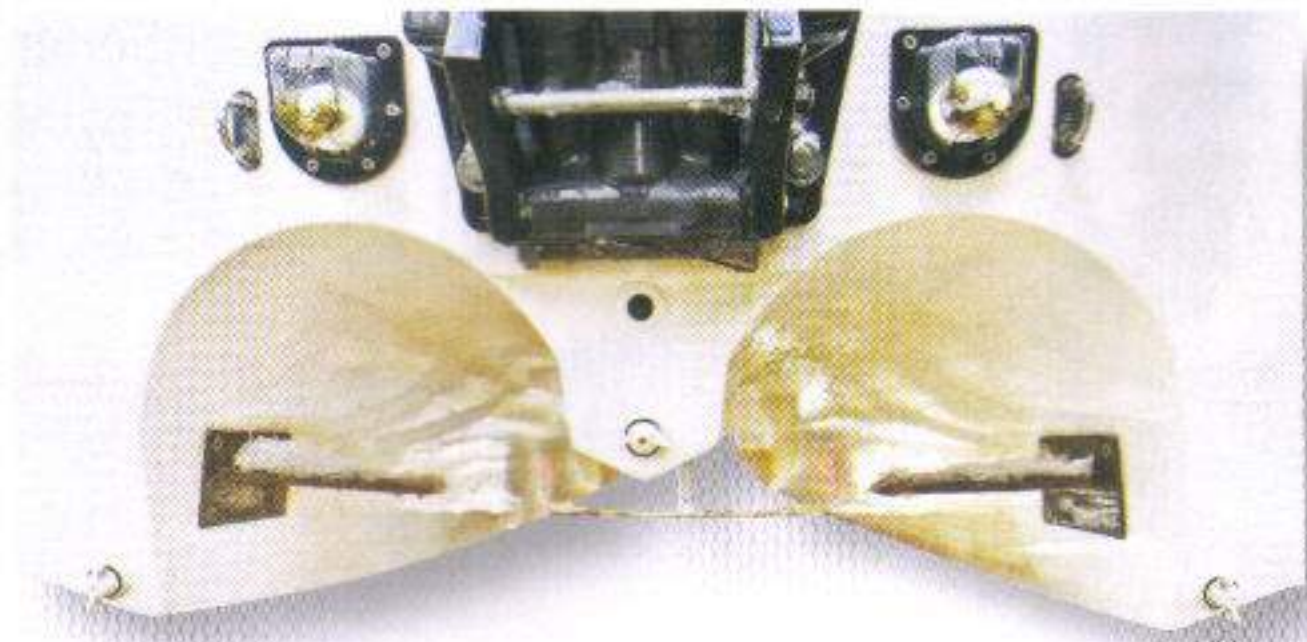
"Solid og med meget fin finish" lød kommentarerne under testen af Hysucat.

Til vort brug, skulle den stakkels båd overklistres med skridsikkert materiale, før vi turde bruge den. Især når man er ved at blive smidt af i svingene".

Høj fart - lavt brændstofforbrug

Konstruktørens idé med Hysucat er en super stabil RIB, der kan sejle høj fart med en relativ beskedent motorkraft, og som bruger et minimum af brændstof. Katamaranbunden skaber den store stabilitet, som overraskede de danske frømand i drejet, men som også overraskede dem positivt under manøvrerne med båden i høj, krap sø, og især når de skulle bytte båd fra fotobåd til Hysucat. To mand kunne stå på den ene sides luftponton uden at båden krængede særligt.

Frømandskorpsets fartøjsførere lagde ikke fingrene i mellem, da de afprøvede Hysucat'en en kold vinterdag på Isefjorden.



Hysucat fotograferet agtenfra, hvor de to horisontale hydrofoil-finner ses tydeligt.

Ideel som hjælpefartøj

Som redningbåd for f.eks. Falck, som hjælpefartøj til kapsejladser, som fotobåd eller til trollingfiskeri vil stabiliteten være et utroligt plus. Man kan nemt bjærge et menneske ind over rælingen uden at båden krænger, og man kan bevæge sig om bord uden det får båden til at krænge det mindste er man enige om blandt frømandene. Vore iagttagelse bekræftes af svenske og canadiske maritime myndigheders syn på båden efter at have prøvet den i England. Her bed eksperterne mærke i, at båden har en langt blødere gang i søerne end konventionelle RIBs.

Vi skiftedes til at sejle med båden to eller tre ad gangen i nogle timer. I kapsejladser med den store RIB fra Søværnet, klarede Hysucat'en sig overraskende godt. 35 knob med to mand om bord trods krabbe søer viste GPS'en i den store båd. Men den tværgående hydrofoil-ski midtskibs mellem katamaranskroget og de to små hydrofoilvinger helt agter var ikke til at registrere i den høje sø.

44 knob maks.

Skiene får man først glæde af, når enten bølgerne bliver længere eller lavere, så den kan komme op at flyve på vandet. Det er her, at topfarten kan blive meget høj 44 knob, uden at brændstofforbruget stiger tilsvarende. På værftet i Sydafrika oplyser man, at i vindstyrker under fem m/sek. og/eller lange dønninger, som man har dem ud for Cape Town, ligger besparelsen af brændstof



på mellem 30-40%, når båden står på sine ski.

Men selv i krap sø og frisk vind, måtte vi, der prøvede båden på Isefjorden hin vinterdag, indrømme at det var utroligt, så lidt benzin båden havde brugt - 20 liter på over en time. Og det var jo ikke fordi vi havde holdt igen på gashåndtaget. Alle var vi også meget imponerede over så lydsvagt og så hurtig reagerende den firtakts Suzuki 140 motor var. Motoren kørte fint, og hver gang man tog i gashåndtaget kunne man mærke, at der var kræfter tilovers. Men frømændene var ikke helt tilfredse:

"Vi mærkede med det samme, at propellen enten er for lille eller for stor. Jeg ved ikke om det skyldes det sammenpressede luft og vand mellem katamaranpontonerne, men blot man tager lidt for hårdt i gassen, så suger propellen luft (kaviterer) og blive ineffektiv. Jeg er sikker på, at båden vil sejle bedre med en anden propel, men om den skal være

større eller mindre, trebladet eller fembladet, ved jeg ikke", siger Christian.

"Samtidig er båden meget følsom for, hvordan motoren er trimmet. Man skal især når man sejler i sø - trimme på vinklen for at få båden til at gå optimalt. Men det finder man hurtigt ud af, når man har

sejlet lidt med båden. Til vores brug reagerer trimmet alt for langsomt. Vi skal kunne justere lynhurtigt, ligesom vi også har brug for at kunne hæve og sænke motoren op og ned. Men til mere almindelig sejlads, er jeg sikker på at det er ok, som det er nu".

Til gengæld havde Deres udsendte

Traileren lyser under vandet

Til gengæld var Deres udsendte såvel som de frømænd, der deltog i prøvesejladsen meget imponeret over den afrikansk byggede trailer, som er standard til båden. Den er enkelt opbygget med så få bevægelige dele som muligt, og med vandtætte bag- og bremselygter, så man ikke skal bruge tid og kræfter på at afmontere trailerens kofanger, hver gang båden skal i eller op. Samtidig er den udstyret med rustfri skivebremser. "Det kunne vi godt bruge," siger Christian.

Og vi kunne forestille os, at ikke blot sejlere men også redningskorpserne og farvandsvæsenet ville være glade for en trailer, der er så hurtig at søsætte både fra.

På vej ud gennem havnens is er det Frømandskorpsets store RIB med to store sortmalede udenbords motorer og plads til otte mand med hver 50 kg oppakning på det lange midtersæde, der bryder isen for Hysucat'en, der bliver sejlet af tre frømænd.



Jolletrailer african style: Nem at have med at gøre, passer perfekt, robust og frem for alt tåler den at blive kørt i vandet med lys og nummerplade. Det står faktisk og lyser under vandet mens båden bliver sat i.

en fornemmelse af, at båden var rimelig ufølsom over for, hvor meget vægt der var om bord. Det var svært at mærke forskel på, om vi var én eller tre personer. Og den fornemmelse bekræftes både af frømændene og sejl sportsbladet RIB-international Magazine i England, som har testet båden med 15 mand om bord, hvor farten ikke kom under 28 knob.

Christian tilføjer: "Med hensyn til om båden er solid nok, så ser den ud til at være i orden. Vi prøvede at rive lidt i grejerne derude på vandet, men alt virkede solidt og godt, bortset fra ryglænet, som kan klappes frem og tilbage, og derfor ikke er så faststøbt som resten af båden." Hertil kan Båd magasinet tilføje, at det håndværksmæssige og hele bådens finish virker endog meget fin.

Ingen grund til bekymring

Søren siger: "I starten var vi lidt bekymrede for at den skulle dykke med næsen i søen. Men selvom den tog tilløb et par gang, så bjærgede den sig op hver gang, selvom vi pressede den hårdt".

Alle, både frømænd og Deres udsendte var efter sejladserne enige om, at vi

godt kunne tænke os at prøve Hysucat igen. Men så skulle lufttemperaturen hæves med 30 grader og vandtemperaturen med 20. Tænk sig at suse af sted med 35 knob på en lille solskinsfyldt hygge-sejlads, uden at skulle have særlig dårlig samvittighed over at bruge for meget af jordens energiresourser.

HYSUCAT 650 SPORT

Findes i to forskellige størrelser, hvoraf den afprøvede er den største. Herunder ses den mindste udgave Hysucat 530.



Pris: Stealth Hysucat 6,5 m. . . . **222.000 kr.** med elektriske systemer, kompas, lys og lanterner, tårn (til lanterner, radar og instrumenter helt agter) hydraulik, trailer. Hertil kommer en motor, hvor importøren anbefaler en Suzuki 140 firtakter.

Importør: S & E Group ApS, Møllevej 15, 4140 Borup, tlf. 26 19 08 53 fra Sydafrika til Danmark og Norge. www.sogegroup.dk, www.hysucat.dk, www.african-trails.dk

Klassisk sejlbådsmode 26

Topmoderne sejlbåde med klassisk look er kommet på mode i udlandet.

Familen på vej Jorden rundt 43

Er nu nået til Kap Verde-øerne med de smukke hvide sandstrande.

Oplev Ungarn fra vandsiden 57

Man kan surfe og sejle på Balaton-søen, mens man nyder Budapest.

Vælg det rigtige sejlerøj 65

Tøjet til sejlerfolket, der ikke er bange for de kolde vandtemperaturer i foråret.

Garmin 276C - en allroundplotter 69

Oprindelig til båden, men med egenskaber som gør den velegnet til bilen også.

Marex Cabriolet 74

Med den ny norske motorbåd er sejladssagen igen blevet en friluftsfornøjelse.

Zodiac Medline II Compact 81

Vi tog på prøvetur med denne stabile RIB ud for Frankrigs kyst.

Askeladden Z7 i nye farver 85

Nyt design og smarte løsninger med cabriolet-udgaven af en kaleche.

Aluminiumsbåd til Grønland 89

Svendborg Concept "Grønland" er rå og robust til det barske liv.

Kapsejladss 97

Årets Sejlsportspræstation, Bouwe Bekking's dagbog og Opti-lejr ved Barcelona.

Forsidefoto:

Spirit 37, ny båd med klassisk look.



Masser af friske nyheder

Fra bådudstilling i Bella Center viser vi udstyr, motor- og sejlbåde.



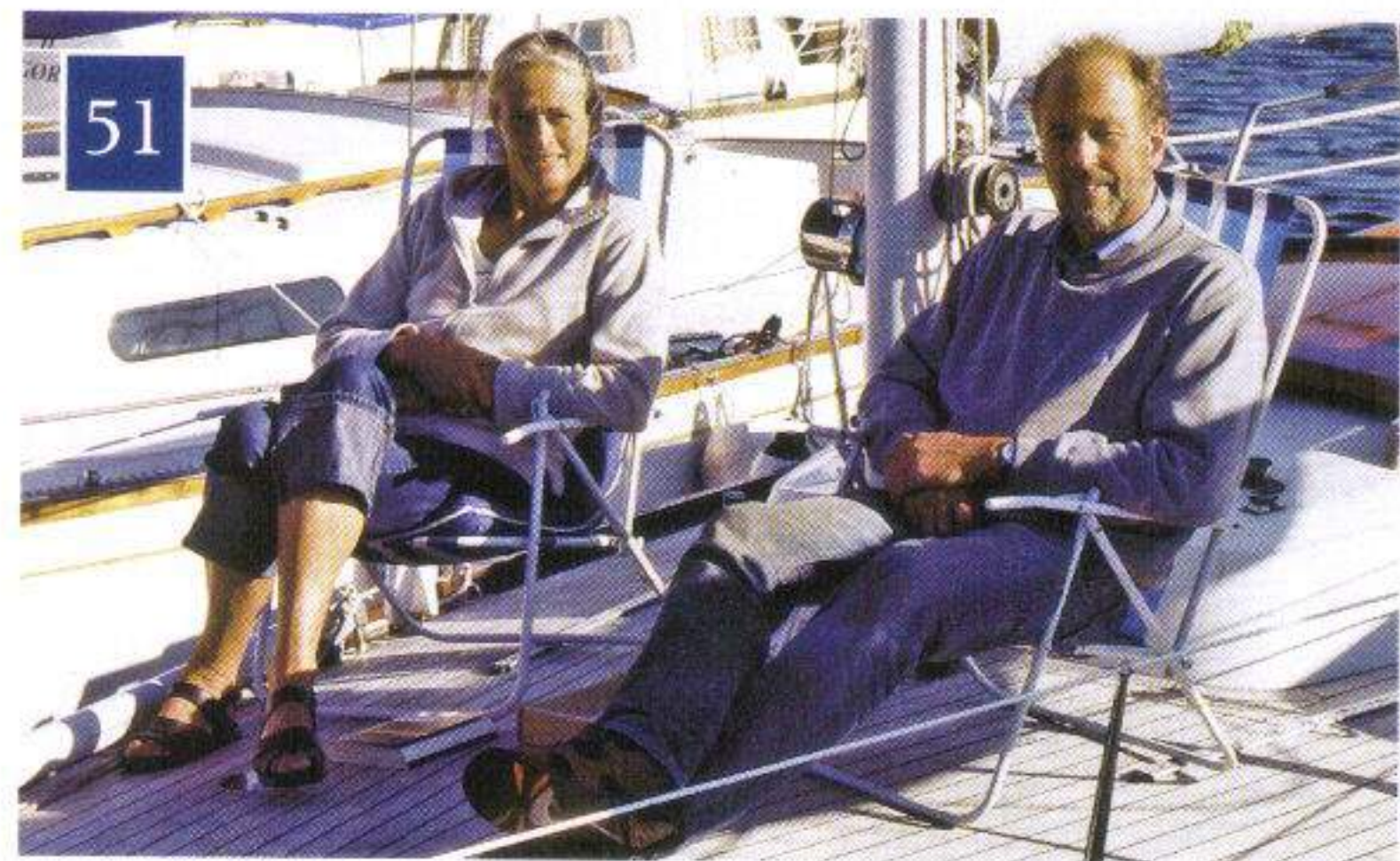
Slovensk Elan Impression 384

Prisbillige både med meget plads, lys og charme.

Molich 10 M

- lang, smal og med charme

Der er ikke ståhøjde, men et dejligt fordæk, hvor havnelivet kan nydes fra de medbragte havestole.



Hysucat - oppustelig kat på ski Med Søværnets Frømandskorps har vi prøvesejlet et ny RIB med katamaranskrog og hydrofoilski.



I HVERT NUMMER:

KOMMENTAR	6
BLIKFANG	8
BÅDE &	10
COCKPITTET	24
FOLK I VINDEN	32
ADVOKAT	41
FLASKEPOST	61
SPORT	97