

Trin 2: Vælg båden der passer til din maritime livsstil

Alle både er et kompromis mellem de mange ønsker og krav, vi har. Økonomien spiller nok en stor rolle for de fleste potentielle bådejere.

Så er der spørgsmålet om, hvad båden skal bruges til. Høje komfortkrav kan lægge adskillige titusinde lapper på den endelige pris.

Med andre ord skal ambitioner og budget matche. Du kan starte din karriere som fritidssejler i en jolle til 10.000 kroner, men investeringen kravler hurtigt op på mange hundrede tusinde i takt med ambitionsniveauet.

Skal båden bruges til weekend- og sommerture for en familie på to voksne og et par børn, taler vi nok om en båd på mindst 25-28 fod, for at alle kan have det komfortabelt om bord.

Skal båden kun bruges af to, der ikke har de store krav til komfort om bord, kan man sagtens nøjes med mindre. Har du ikke sejlet før, er det altid en god idé at starte småt og overskueligt.



Både til alle priser: Tv. en Linder 355 Sportsman jolle af aluminium med 4 HK motor til 25.000. Th. en Sunseeker Manhattan 66 med 2.000 HK til en pris på den gale side af 10.000.000.

Får du senere lyst til at bytte til noget større, kan du glæde dig over, at værditabet på en båd er meget mindre end på en bil. I heldigste fald kan du efter 3-4 år sælge til næsten samme pris, som du har købt. En brugt båd er derfor en rigtig god udbetaling til en ny, og samtidig er du sikkert blevet meget klogere på, hvordan den nye båd skal være.

En større og dyrere båd er naturligvis en mere komfortabel båd, og er økonomien ikke dit største problem, kan det næste blive spørgsmålet om, hvor mange der skal være med ombord for at håndtere båden på forsvarlig og sikker vis.

Meget kan klares med ekstra udstyr til aflastning af besætningen, men det tynger voldsomt på udgiftssiden.

Køb derfor aldrig en større båd, end den kan håndteres sikkert af det antal personer, der normalt er med ombord.

Mange ting afgør hvor komfortabel en båd opleves. Ståhøjde i kahytten er vigtig for mange.



Sejlgleden og fritidsmulighederne er nok lige store i begge både, men komforten, pladsen og muligheden for overnattende gæster og aktiviteter om bord er meget forskellig.

Det kan være irriterende hele tiden at skulle gå krumbøjet rundt under dæk.

Andre er tilfredse med blot at kunne sidde oprejst, når man først er kravlet ned i salonen. Nogen vil ikke undvære et separat toilet og bad, mens andre klarer sig glimrende med et tørkloset under køjen eller toiletterne i havnene.

I vores klima er et cockpittelt godt at have. Det vil du blive glad for, når duggen begynder at falde og du ikke har lyst til at krybe til køjs. Også i blæst, regn og småkulde giver et godt cockpittelt mulighed for at nyde livet i cockpittet i fulde drag.

Det skal være let at slå op og let at folde sammen eller stuve væk. Det er ikke sjovt at bakse med et cockpittelt i halve og hele timer, mens regnen siler ned.

Prøv derfor båden med et cockpittelt og undersøg hvor let eller besværligt det er at have med at gøre. Det er ikke alle konstruktioner, der er lige geniale, praktiske eller vindtætte for den sags skyld. Indretningen af en båd kan variere meget. Nogle både er designet med en separat agterkahyt og en forkahyt, så voksne og børn, eller to par, kan sove uforstyrret af hinanden.

Andre både er indrettet med en forkahyt og en centerkahyt, mens nogle kun har en enkelt kahyt, med mulighed for at rede op til gæster i salonen. De helt små både har selvsagt kun et simpelt rum man kan krybe ned i for natten.

Køkkenet, som i en båd hedder pantryet, kan være med et enkelt spritblus, mens andre forlanger køleskab, fryser, ovn og mikroovn, svarende til hvad man forventer sig i et veludstyret sommerhuskøkken.

Så er der spørgsmålet om hvor man ønsker at sejle hen. Der er stor forskel på, hvad en båd skal kunne, afhængig af om man mest vil sejle på lavt vand langs ky-

ster, i fjorde og søer, eller om båden skal kunne krydse store, åbne havområder.

Måske går du efter en båd, der kan klare den jordomsejling, du altid har drømt om, det stiller særligt store krav til båden.

Byggematerialer

Siden tidernes morgen har både været bygget af træ. Senere kom stål og ferrocement til. Nu er langt de fleste lystbåde fremstillet i glasfiber eller aluminium efter forskellige konstruktionsmetoder.

Byggemetoderne kan groft deles i to kategorier. Den ene kategori er byggemetoder, der er specielt velegnede til serieproducerede både. Den anden kategori er byggemetoder for de såkaldte one-off både, dvs. både som kun fremstilles i et enkelt eller ganske få eksemplarer.

Serieproduktion

Serieproducerede fartøjer bygges således ofte i glasfiber. Her starter byggeprocessen med at fremstille en form, der så at sige er et negativt aftryk af båden.

I denne form bygges båden op, som beskrevet nedenfor. Arbejdet med at fremstille en form er mindst lige så stort som at bygge båden.

Derfor anvendes denne metode kun, når der skal bygges mange ens både.

One-off

Til one-off fartøjer er det mere hensigtsmæssigt at bygge i træ, stål eller aluminium. Her starter byggeprocessen med en indvendig afstivning i form af køl og spanter, der som en slags ribben løber fra kølen hele vejen op til dækket.

Her forbindes de med dæksbjælkerne. Uden på spanterne anbringes yderbeklædningen så.

Træ

Danmark har en lang tradition for bådebyggeri. Vikingerne mestrede at bygge solide, hurtige og havgående skibe af træ.

Træskibe er traditionelt klinkbyggede eller kravelbyggede.

I en klinkbygget båd overlapper plankerne hinanden. De nittes sammen, hvilket giver et meget stærkt skrog. Mindre både bygges ofte på denne måde. Den klinkbyggede båd får en skrogside med overliggende riller på langs.

I kravelbyggede både ligger plankerne derimod kant mod kant uden at være hæftet sammen indbyrdes. I stedet er de fastgjort i bådens skelet, nemlig spanterne.

En kravelbygget båd får en glat skrogside, og denne byggemetode bruges til større træbåde.

Vandfast krydsfiner, også kaldet plywood, kan bruges som byggemateriale til både. Byggemetoden giver en såkaldt knækspantet båd. Krydsfiner kan nemlig kun bukkes i én retning, og derfor ender man med en række skarpe knæk på langs af skroget. Plywood bruges også som adskillelse mellem bådens forskellige rum, de såkaldte skotter.

Nyere træbåde kan være bygget i diagonallimet træ, ofte mahogni eller cedertræ, eventuelt med epoxy yderbeklædning. Sådanne både kan også være belagt med polyester eller glasfiber, men det giver større risiko for, at der opstår råd i båden. Diagonallimning er en let og meget stærk konstruktion, som bl.a. ikke skal kalfatres (se næste afsnit). Er træet belagt med epoxy, slipper du også for den årlige slibning og lakering mv.

En træbåd kræver meget vedligeholdelse. Slibning, olie, maling og lak skal der til hvert år.

Ofte også kalfatring, dvs. tætning af mellemrummene mellem skrogets planker. Så hvis du hælder til en træbåd, er det vigtigt, at vedligehold af din båd er en væsentlig del af nydelsen i dit aktive sejlerliv.

På den positive side tæller at et velholdt træskib altid vil tiltrække sig opmærksomhed og nysgerrige spørgsmål i enhver havn.



KDL Lodsåden (tv) er kravelbygget af eg på eg. Den fungerede som lods- og havnebåd i Holbæk i mere end et halvt århundrede.



Elisabeth K571 (th) er klinkbygget. Den reddede under 2. verdenskrig 70 danske jøder i sikkerhed i Sverige. Kutteren er gennemgribende restaureret og ført tilbage til sit oprindelige udseende fra 1941.



Motiva Yacht var et dansk værft der bygger en serie komfortable sejl- og motorbåde i stål.

Stål

En stålboat er stærk, og gennem omhyggelig sandblæsning, galvanisering og påføring af to-komponentlakker bliver overfladen meget modstandsdygtig over for tæring, og vedligeholdelsen derfor ikke så tidskrævende.

En stor fordel ved stålboat er, at indretningen kan gøres mere fleksibel end i fx glasfiberboat, og et stålskib har mere indvendig plads end et tilsvarende glasfiber-skib.

Samtidig er et stålskib let at isolere overalt, og derfor er stålskibe velegnede til at indrette til beboelse året rundt.

En anden fordel ved et stålskib er, at det sjældent totalforliser ved kollision, grundstødning eller lignende.

Stålet vil nok deformere men sjældent springe læk.

Sammenlignet med fartøjer af glasfiber virker en stålboat større.



Den hollandsk byggede Gruno 27 er et smukt eksempel på videreførelse af de klassiske stålboat i opdateret udgave til lystsejlad. Fordelen ved de hollandske stålboat er deres enorme rummelighed. Man bliver nærmest overvældet af de store rum, når man går rundt i boat af denne type.

Den vejer 3 gange så meget, flytter mere vand og fylder dermed mere. Stålboat bygges sjældent under 30 fod.

Ferrocement

En boat af ferrocement starter som et skelet af kraftig ståltråd.

Dette skelet belægges med cement tilsat



Et flot eksempel af en ferrocement boat. Der findes ca. 280 boat bygget af ferrocement i Danmark.

et plastic fikseringsstof og andre stabiliserende stoffer. Skrogtykkelsen kan holdes på ca. 2 cm. En rigtigt bygget ferrocement båd er stærk, men også tung, dog ikke tungere end en tilsvarende stålbåd.

Både af ferrocement er ikke så udbredte, og dermed vanskelige at forsikre og sælge som brugte. Materialet anvendes en del af selvbyggere, og det er også let at reparere skader. Overvejer man at købe en brugt ferrocement båd, bør man absolut alliere sig med en ekspert.

Glasfiber

Glasfiber eller GRP (**G**lass **F**ibre **R**einforced **P**last) er det dominerende valg til nutidens lystbåde.

Glasfiber er generelt et stærkt byggemateriale, der er let at vedligeholde med en årlig polering. Ridser og skrammer kan poleres væk, hvis de ikke er for dybe, og ellers kan man selv forholdsvis let fylde dem ud med et reparationsmateriale, en såkaldt topcoat. Glasfiberbådens yderste lag af såkaldt gelcoat er meget bestandigt, mens alle former for lakerede overflader tiere skal lakeres om.

En glasfiberbåd bliver til i en støbeform, der så at sige er en negativ kopi af skrog, dæk og andre dele. Indvendigt i formen påføres først gelcoat, som bliver det yderste lag på skroget. Gelcoaten kan indfarves, så skroget kan blive hvidt, cremefarvet, blåt eller rødt, som er de mest gængse farver i dag.

Derefter bygges skroget op af lag af glasfibermåtter, der vædes med polyester. Ovenpå lægges et nyt lag glasfibermåtter, så påføres igen polyester, og sådan fortsætter man indtil skroget har den fornødne styrke og stivhed.

Det gøres ved håndarbejde, og man får et såkaldt håndoplagt skrog ud af det.

Mere avancerede støbemetoder, for eksempel injektion eller infusion, er ved at vinde udbredelse. Metoderne har det til fælles, at polyesterens tilføres under en eller anden form for tryk.

Resultatet er et skrog, der er både lettere og stærkere. Samtidig er spildmaterialet minimeret og metoderne er mere miljøvenlige.

Der er dog også ulemper: Først og fremmest kræver metoderne en meget præcis styring.

Hele båden eller dele af den kan også være opbygget som en sandwich konstruktion, hvor balsatræ, divinycell eller et skummateriale af PVC (eller polyuretan) lægges i en sandwich med glasfiber på begge sider.

Der kan også bruges andre skummateriale, som er mere komplicerede og dermed dyrere end PVC skum.

Sandwich konstruktionen giver en lettere, men mindst lige så stærk båd. Samtidig bliver båden bedre isoleret og dermed mindre følsom over for varme og kulde. Metoderne kan også kombineres.

Der kan anvendes andre fibre end glasfibre, fx aramidfibre eller kulfibre for at gøre båden stærkere på udsatte steder eller for at spare vægt.



Mange store værfter samlebåndsproducerer bådene ved at bruge vakuum støbning af skrog og dæk. Her bliver en Dufour båd til.



Et flot, bordeauxrødt skrog er ikke noget problem på en glasfiberbåd som denne Jeanneau Runabout 755. Det er bare at komme rødpigmenteret gelcoat i støbeformen som første trin i støbning af båden.

Ulempen ved glasfiber er risikoen for osmose, dvs. at der trænger vand ind i gelcoaten og videre ind i glasfiberlaminatet. Det ses som små, vandfyldte blærer i gelcoaten under vandlinjen. Osmose kan opstå, hvis skroget ikke er bygget korrekt. Værfterne forebygger det på flere måder under produktionen ved at påføre særlige vandtætte overfladelag på det yderste lag glasfiber i skroget. En anden, dyrere, mulighed er simpelthen at bage skroget, hvilket nedsætter risikoen for osmose.

Træ, især teak, bruges stadig på glasfiberbåde til fx dæk, cockpit, badeplatform og aptering.

Aluminium

En båd bygget af aluminium er stort set vedligeholdelsesfri, hvis man ellers synes den anløbne aluminiumsoverflade er pæn.

En aluminiumsbåd bygges af aluminiumsplader lagt ud over et skelet af aluminiumprofiler.

Det giver et stift og stærkt skrog som tåler meget, og skulle en skade opstå, er den forholdsvis nem at udbedre. Aluminium vejer ca. 1/3 af stål, men det betyder dog

ikke at en aluminiumsbåd kun vejer 1/3 af en tilsvarende stålboat, for der skal kompenseres for aluminiums mindre stivhed og styrke.

Oftede udføres skroget i ubehandlet aluminium, der er meget blankt og pænt til at begynde med. Efter et stykke tid lægger der sig et oxideret lag på overfladen. Laget virker beskyttende, men gør samtidig aluminiumspladerne matte og grå. Vil man have båden så blank som muligt, er det let at slibe det oxiderede lag væk.

Aluminium kan også lakeres, men aluminium og lak er en dårlig kombination, efter bare 3-5 år ser lakken ikke længere godt ud.



DanSails 45 er en one-off aluminiumsbåd bygget til både kap- og tursejls. Den er bygget i 2 eksemplarer hos Svendborg Yacht Services. Indretningen er udført som en almindelig turboat.



Concept 610 er bygget i aluminium og ideel til familiesejls, dykning og fiskeri. Netop til trailerbare både er aluminium et godt byggemateriale på grund af den lave vægt. Den bygges på Svendborg Yacht Værft.

Til one-off fartøjer er aluminium et godt valg, for det er langt hurtigere at bygge i aluminium end først at bygge en form til støbning af en glasfiberbåd.

Så hvis man skal bygge one-off, vil aluminium give en billigere båd, end hvis den bygges af glasfiber.

Gummi

Gummibåde, som i dag snarere burde kaldes plastbåde, er opbygget med store, luftfyldte pontoner af gummi- og plastmaterialer.

Det betyder, at båden kan fyldes og tømmes for luft, og på den måde være let at transportere i sammenfoldet tilstand. Ofte ser man dog sejlere med en fuldt oppustet gummibåd hængende bag på båden eller liggende på fordækket.

I praksis gider de fleste nemlig ikke at tømme den for luft og pakke den sammen



Gummibåde er luftfyldte. De opdeles som regel i flere kamre, så et enkelt hul ikke betyder forlis. Byggematerialet kan være PVC i flere lag, der limes sammen. Denne Quicksilver QS270GAD kan erhverves for 8.000 kroner. Hertil kommer en motor på fx 5 HK til omkring 10.000 kroner. Den er 2,70 meter lang og 1,52 meter bred. Sammenpakket måler den kun 102 x 56 x 35 cm.

for derpå at bruge tid på at puste den op igen ved næste stop.

Så i mange tilfælde kunne man lige så godt købe sig en let jolle af aluminium eller glasfiber. For gummibåde er nemlig ret tunge.

Oprindeligt blev gummibåde bygget af gummi, men i de sidste 20-30 år er gummi blevet erstattet af mere eller mindre plastbaserede materialer, der er lettere, stærkere og billigere end de oprindelige gummimaterialer.

Forskellen mellem de forskellige fabrikater er den kemiske sammensætning af de materialer, der benyttes, og måden de limes sammen på.

Materialerne forstærkes med tråde af dacron eller nylon, og de overtrækkes med en UV- og kemikaliebestandig coating.

Bunden og andre dele af båden kan være opbygget af glasfiber eller aluminium, og man taler så om RIB-både (**Rigid Inflatable Boat**).

Bådstørrelser og mål

Når du kigger på bådspecifikationer, er der et par ting du skal vide for at forstå målopgivelserne i salgsmaterialet.

En båds længde opgives i to mål, nemlig længde overalt, forkortet **L.O.A.** og vandlinjelængde, forkortet **L.W.L.**

L.O.A. er bådens største længde, inklusive evt. bovspryd og badeplatform agter. **L.W.L.** er bådens længde i vandlinjen, dvs. så langt der er fra for til agter, målt hvor den flyder i vandoverfladen. **L.W.L.** har betydning for ikke planende bådes sejleegenskaber og fartpotentiale.

En båds bredde opgives som bredde overalt, forkortet **B.O.A.**, hvilket er bådens

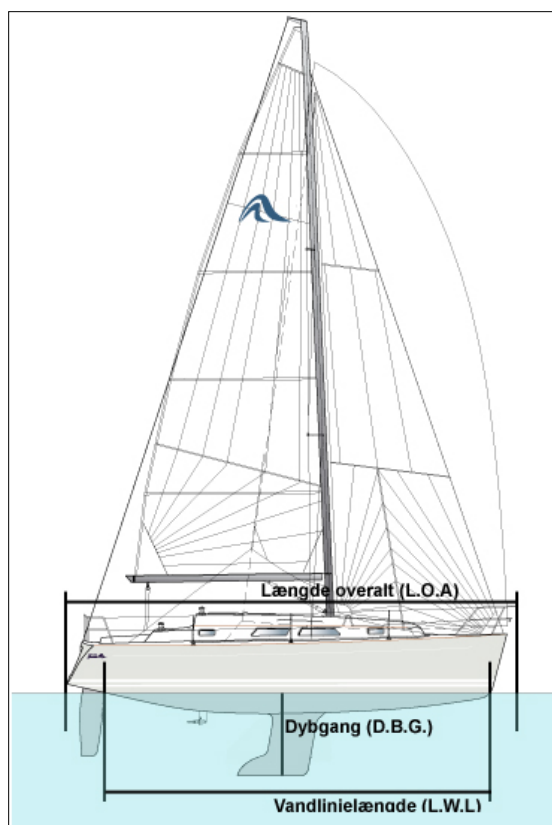
bredde på det bredeste sted, der som oftest er omkring midten af bådens længdeakse.

Bådens **dybgang**, eller **draft**, som det også kaldes, er afstanden fra vandlinjen til det nederste af kølen.

Bådens samlede vægt kaldes dens **deplacement**. Deplacementet opgives som regel i ton, men for små både opgiver man også deplacementet i kilogram. Bådens deplacement er en vigtig størrelse, for båden skal fortrænge lige så meget vand, som den vejer, ellers synker den. Og når den sejler, skal det fortrængte vand oven i købet skubbes ud til siderne.

Tager man fx en lille jolle, der i sig selv vejer 200 kg, er det ikke så meget vand, båden skal fortrænge.

Men stiger der så 4 personer ombord



Målopgivelser på en båd. For det meste er **L.O.A.** større end **L.W.L.**

med diverse mad, drikke og anden bagage, er bådens deplacement måske pludselig nærmere 500 kg.

Det betyder, at båden nu skal fortrænge 500 kg vand, ellers vil den synke. Det betyder også, at der skal flere kræfter til at drive den frem gennem vandet.

En båds størrelse eller rummelighed kan også angives i såkaldt bruttotonnage, **BT** eller **GT**, og nettotonnage, **NT**. I nettotonnagen fratrækker man størrelsen af rum, som bruges til beboelse, navigering og maskineri. Tidligere kaldte man **BT** for **BRT** (bruttoregister tonnagen). Ofte tales kun om tonnage.

En båd med en længde overalt på 8-9 meter måler typisk 5 **GT**. Er båden større, kan den være registreret i Skibsregistret, der fungerer som et tinglysningskontor for skibe.

En båds fart måles i knob og afstanden den sejler måles i sømil. 1 sømil er 1.852 meter. 1 **knob** svarer til, at båden sejler 1 **sømil** i timen.

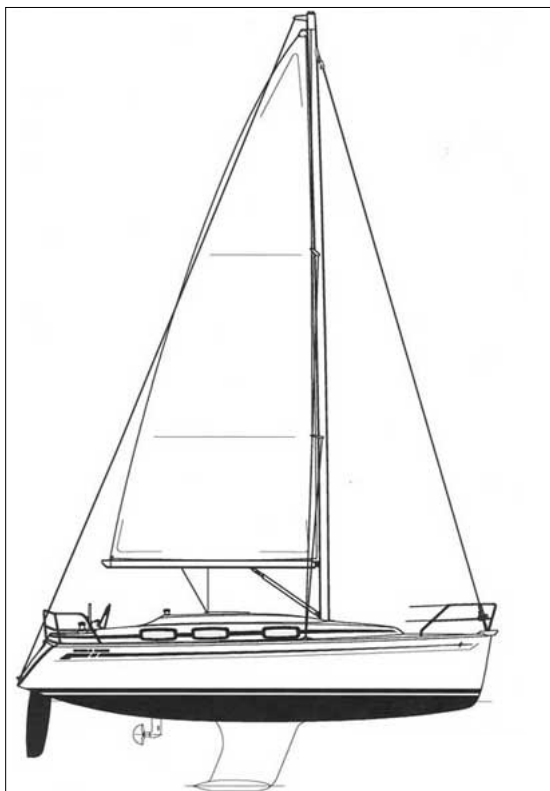
Tæt på sejlbåde

Efter denne oversigt over de principielle valg, du skal gøre dig, er det tid til at se nærmere på sejlbåde og motorbåde hver for sig. Vi starter med sejlbådene.

En sejlbåd drives frem af et eller flere sejl og er oftest deplacementsbåde. Til havnemanøvrer og til at komme frem i vindstille vejr, er sejlbåde for det meste forsynet med en motor.

Det kan være en lille påhængsmotor på ganske få hestekræfter. Det kan være en motor på over 100 HK på en stor sejlbåd.

Større tursejlbåde har for det meste pæn motorkraft leveret af en indenbords motor.



Bavaria 30 cruiser er en typisk tursejlbåd med en smal, dyb finnekøl med ballast fornedet, en såkaldt bulbkøl. Roret er et smalt, dybt såkaldt spaderor. Motoren trækker et sejdrev med foldepropel. Riggeren er en såkaldt Bermuda rig, der anvendes på de fleste sejlbåde. Riggeren har et trekantet forsejl og et trekantet storsejl.

Med sådan en motor installeret overvindes en af sejlbådens mangler, nemlig at mange fritidssejlere har brug for at komme hjem til tiden, også selv om vinden har lagt sig, eller er hel forkert i forhold til den lige kurs hjemad.

Stort set alle nyere sejlbåde er udstyret med en forholdsvis smal, dyb såkaldt finnekøl. Før i tiden var alle både forsynet med en lang køl, der gav båden ekstra styrke og var mere robust ved grundstødning. Retningsstabiliteten forbedres desuden med en langkølet båd, til gengæld er den sværere at dreje med.

Sejlløjer

Den nemmeste og billigste måde at få vand under egen køl er at anskaffe sig en sejlløje. Der er masser af forskellige typer at vælge imellem.

Den første, man allerede som 7-årig kan stifte bekendtskab med, er den lille enmandsløje optimistløjen.

Fra den kan man hoppe over i fx en Zoom 8, der er velegnet for begyndere, men som også byder på udfordringer og fartoplevelser for den erfarne sejler. Løjen er en såkaldt klassebåd. Fra Zoom 8 kan man springe videre til fx en Laserløje, der er en enmandsløje konstrueret efter princippet "så enkelt som muligt". Ønsker man at fortsætte i en lille kølbåd, er den trepersoners Yngling en mulighed.

Skal der virkelig fart på, er en 29'er en mulighed. Det er en tomands glasfiberløje



Feva er en sjov og billig 2-personers løje for juniorer.



Optimistjollen Winner kan sejles af børn fra 6-7 års alderen. Jollen er 2,3 meter lang. Den vejer kun 35 kg. Der findes knap 8.000 optimistjoller i Danmark. Jollen kan ikke synke, fordi der er indbygget opdrift i den.

på kun 78 kg, så den let kan transporteres på taget af en bil. Jollen kan plane og derfor også sjov til racing. Men der er masser af andre muligheder, gå fx på opdagelse i Dansk Sejlunions hjemmeside og bliv klo- gere.

Dansk Sejlunion har sammen med rederiet TORM i 2007 givet klubber mulighed for at købe en moderne 2-personers jolle, Feva XL, med et økonomisk tilskud på 10.000 kr. pr. jolle. Jollen koster i standardversion 42.000 kr.

Feva er en sjov og billig 2-personers jolle for juniorer. Jollen er produceret i 3-lags polyethylene med stor holdbarhed og minimal vedligeholdelse. Sikkerheden er ligeledes i top, idet materialet gør jollen synkefri. Jollen vejer kun 63 kg og derfor let at transportere rundt på taget af en almindelig personbil.

1. Er du mest til tursejlads, kapsejlads, ren, rå racing eller skal båden kunne lidt af hvert?

2. Er du mest til frisk havluft, eller skal det også være muligt at krybe i læ under sejladserne?

3. Er du til salon oppe eller nede?

4. Hvor uafhængig af gunstig vind vil du være?

5. Skal båden kunne betjenes med et tryk på en knap, eller holder du af at lægge kræfterne i?

Tursejlbåde

Sejlads i en sejlbåd er ikke bare et spørgsmål om at komme fra den ene havn til den næste.

Glæden ved at bevæge sig lydløst for vindens kraft er en væsentlig del af oplevelsen, og den bliver unægteligt større, når man fornemmer hvordan båden glider let og hurtigt frem gennem vandet.

Før i tiden betød det, at båden skulle være smal og lang, men nutidens brede og rummelige både har faktisk lige så gode sejlegenskaber.

En tursejler er bygget til familier, der ønsker hyggelig og afslappet sejladser, med god komfort om bord. Med til en afslappet sejladser hører, at sejlene er lette at betjene. Det nemmeste er at forsyne båden med rullestorsejl og rullegenua, der uden problemer kan sættes, trimmes, rebes og tages ned fra cockpittet.

På den måde kan du reagere hurtigt og afslappet, selv om det pludselig blæser op til en halv havmåge.

Skal det være virkelig komfortabelt, har



En 30 fods Bavaria har god plads til hele familien og fungerer godt til en weekend og en sommerferie.

du også investeret i elektriske spil, så betjeningen af sejlene sker med et tryk på en knap.

Indretningen under dæk skal gerne rumme et pantry med mulighed for at lave andet og mere end en leverpostejmad, lige som toilet og bademuligheder øger komfort og velvære.

I en sejlbåd på 28 – 30 fod er der plads til alle disse ønsker.

Udbuddet af sejlbåde er meget bredt og starter med en lille daycruiser på 20 fod eller mindre. Alligevel kan den være udstyret med et par køjer og et simpelt pantry.

I den anden ende af spektret bliver du stillet over for mange valgmuligheder blandt luksuriøse familiebåde og klassebåde på 30-50 fod eller mere.

Turbåde har typisk en meget kort køl, hvilket sammen med et frithængende ror, også kaldet et spaderor, gør båden let at manøvrere.

Riggen er ofte af Bermuda-typen med to trekantede sejl, et forsejl og et storejl. Det er let og enkelt at arbejde med.

I nye sejlbåde har værfterne gjort en stor

indsats for at skaffe mest mulig plads om bord. Bådene har god ståhøjde, de er blevet mere fladbundede og bredere midtskibs, med tendens til at bevare bredden helt agterud. Det giver et virkeligt rummeligt cockpit, og forskibet bliver ligeledes bredere, til gavn for rummeligheden i forkojen. Her vil man virkelig kunne mærke forskel på en ny og en ældre båd.

Langt de fleste tursejlbåde har en rullegenuea, dvs. et forsejl der som et rullegardin kan sættes og bjærges fra cockpittet ved hjælp af et linesystem.



Beneteau First 21.7 med en længde på kun 6,4 meter har plads til at 4 personer kan overnatte. Rummeligheden skyldes et forholdsvis bredt skrog.



Sejlbåde over 40 fod har ofte 2 rat som i Maxi 1300. De to rat gør det nemmere at sidde ude i siden og styre. Der bliver også lettere adgang til badeplatformen.

Nu sælges mange nye sejlbåde også med rullemast eller rullebom, så også storsejlet let kan rulles ud og ind med liner fra cockpittet. Der er mange og lange diskussioner om rullemast eller rullebom er bedst.

Tilhængere af rullebom fremhæver fx, at man altid kan få sejlet ned, hvis der skulle ske noget med mekanismen.

Tilhængere af rullemast fremhæver, at det giver mulighed for at montere lodrette pinde i sejlet, hvilket får sejlet til at stå bedre, og gør det nemmere at trimme sejlet under alle forhold.

Sejlbåde over 40 fod er ofte forsynet med 2 rat. I sammenligning med et enkelt rat får man en mere bekvem styrestilling, når man sidder ude i siden og styrer. Samtidig bliver det betydeligt nemmere at bevæge sig rundt i cockpittet og komme fra badeplatformen ind i cockpittet.

Som tidligere nævnt må din båd ikke være større, end den kan håndteres sikkert af det antal personer, du normalt har med om bord. Blæser det op, skal man kunne håndtere sejlene, og det må ikke kræve hjælpere fra andre både eller fra land, når man skal lægge til og fra. Det har med bå-

dens størrelse at gøre, men også hvordan båden er udstyret med hjælpemidler, der gør den nem at manøvrere. En turbåd med rullegenua og rullestorsejl, en kraftig bovpropel og elektriske skødespil er nem at håndtere for to mennesker, selv om den bliver ret så stor.

Dæksalon

Sejlbåde med dæksalon vinder frem. En dæksalon med store vinduspartier giver panoramaudsigt næsten hele horisonten rundt, når man ligger i havn, samtidig med at der bliver væsentlig mere lys og luft i salonen. Endnu en fordel ved en dæksalon er, at der ofte vil være indrettet en indvendig styreplads, evt. via et joystick, så båden kan styres fra en plads i salonen. Så sidder man lunt og godt under sejladsen, selv om elementerne raser udenfor, og hvor pladsen bag rattet i cockpittet ville kræve kraftigt vind- og vandtæt tøj.



Nordship 40 DS er en såkaldt dæksalon sejlbåd. Ideen er, at man også i sin sejlbåd kan følge med i havnelivet fra bådens salon.



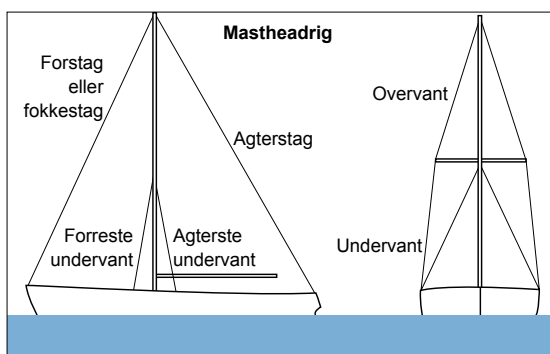
Jeanneau 35 findes i en cruiser-racer version, Sun Fast (øv), og en turbåds version, Sun Odyssey (ne). Bemærk fx kevlar sejlene på Sun Fast versionen. De holder en bedre facon i vinden og tåler større belastninger, hvilket giver den sidste halve knob, kapsejleren går efter.

Cruiser-racerbåde

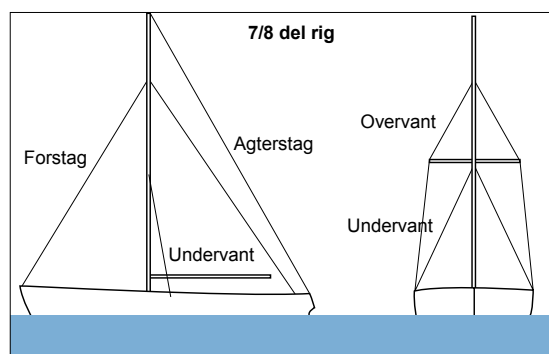
Fart og plads til familien kan godt forenes i den samme båd. De fleste større kølbåde er næsten lige gode til tur- og kapsejls. Men hos nogle værfter kan du vælge mellem to versioner, en ren cruiser og en cruiser-racer. Ofte er skroget det samme, så man bibeholder et stort, komfortabelt interiør.

Racer udgaven forsynes med en højere mast, typisk med en brøkdelsrig i stedet for mastheadrig.

Kølen og roret er for det meste dybere. Båden kan være forsynet med racing sejl, der står bedre i vinden og tåler større belastning, der kan være en spiler osv. Desuden kan spil og andet tilbehør til riggen være dimensioneret til hårdere sejls. På den måde kombinerer en cruiser-racer komfortabel tursejls med potentiale til kapsejls.



Riggingen på en cruiser er oftest af masthead typen, hvor overvant og stag er ført helt op til mastetoppen. Denne rig skal stå temmelig hårdt spændt. Der er ikke så mange muligheder for at trimme sejlene ved at justere på riggen. Men ofte vil man kunne stramme eller slække agterstaget ganske lidt. Det er dog vigtigt at justeringen på agterstaget ved denne rigtype har et stop, så der ikke kan slækkes



for meget, idet dette kan medføre mastebud. På 7/8-del riggen slutter forstag og overvant 7/8 oppe på masten. Det gør masten meget fleksibel, hvorfor denne type rig ofte bruges på cruiser-racer både. Der er masser af muligheder for at trimme sejlene og dermed øge bådens fart og give den en bedre balance. Brøkdelen kan være andet end 7/8-del, så denne type rigning kaldes også brøkdelsrigning.

Motorsejlere

Forskellen mellem en traditionel motorsejler og en turbåd bliver mindre og mindre.

Oprindeligt var en motorsejler en sejlbåd med et lukket styrehus, et forholdsvis lille sejlareal og en kraftig motor.

En motorsejler fungerer godt som turbåd, idet den er rummelig og let at håndtere, netop på grund af det begrænsede sejlareal og den kraftige motor.

For dem der lægger mere vægt på komforten end på at komme hurtigt frem for sejl, kan motorsejleren være en rigtig god løsning. Styrehuset rummer ofte en mindre salon, hvor alle kan sidde lunt og hygge sig, mens turen skrider frem, og regn og skumsprøjt pisker mod ruderne.



Klassikeren blandt motorsejlere er Nauticat 331, der er bygget stort set uforandret de sidste 40 år. Blandt andet har værftet bevaret den traditionelle såkaldte ketch rigning med to master. Båden kan styres fra den lukkede styrehussalon eller fra den åbne styreplads i cockpittet. Bemærk det langkølede design, som giver god stabilitet, men gør båden sværere at dreje med under havnemanøvrer.



En brugt LM 27 motorsejler kan erhverves for 2-300.000 kroner. Er båden velholdt, kan man få glæde af den mange år endnu. Der er masser af brugte, danske LM motorsejlere



i størrelser fra 22 fod op til over 30 fod. Det er praktiske, komfortable og velsejlende både.

Nogle motorsejlere, fx finske Nauticat, har desuden en udvendig styreplads til sejlads i godt vejr.

Kapsejladsbåde

Kapsejladsbåde kan deles op i to grupper. Dels både, der er konstrueret til en bestemt måleregul, dels klassebåde, der er (næsten) 100% ens.

Måleregler forsøger at udtrykke en båds fartpotentiale som et tal. Tallet regnes ud ved at putte dimensioner, som vandlinjelængde, bredde, dybgang, sejlareal osv. ind i en mere eller mindre kompliceret formel. Konstruktøren kan forsøge at tegne en båd, der ifølge målereglen ikke sejler så hurtigt som den gør i virkeligheden, og derved "snyde" målereglen.

Sejler man klassebåd, kan man ikke vinde ved at snyde en formel – Her er bådene i princippet ens. Vinderen vil altså være den dygtigste eller heldigste besætning.



En af de kendte danske klassebåde er BB10m'eren. Det er en 4-mands sejlbåd, som kan bruges til kap- og tursejls. Den er særdeles velsejlende, men henvender sig nok mest til det mere sportsprægede publikum. Båden betegnes af mange sejlere som den kønneste sejlbåd, der findes, og den sejles af folk fra 16 til 70 år.

Som sagt kan kapsejlsbåde være rendyrkede racere uden mulighed for at søge læ, så inden du vælger båd i dette segment, er det vigtigt at få afklaret, om familien også skal kunne være med, eller om gasterne kun er en flok sejlerkammerater, der elsker livet i en våddragt. Den rå racer vil ikke kunne bruges til weekend- og ferieture.

Som nybegynder i kapsejlsens univers er en ting sikkert: du vil blive mødt med åbne arme, og du kan få masser af hjælp og vejledning fra klubben og klassens øvrige sejlere.

Derfor er det også en god ting at starte med at melde sig ind i en klub for at få råd og vejledning, inden du investerer i din nye havracer.

Spænd sejlbåden efter bilen

De fleste sejlbåde op til 23-25 fod vil kunne sættes på en trailer og transporteres efter bilen.

Er båden under 5,5 meter, vil den kunne

trækkes på en trailer efter en almindelig personbil. Det giver en helt ny dimension til søndagsturen eller ferien, for du er ikke bundet til en bestemt havn.

Alle søer, åer, fjorde og vige er åbne for sejls, bare du kan finde et sted, hvor det er muligt at søsætte båden og hive den op på traileren igen.

Så stederne du vælger skal gerne have en kran, der kan betjenes af én mand, når båden skal i vandet og på land igen.

Det kræver altså planlægning hjemmefra, hvis du skal få fuld glæde af en trailerbar sejlbåd. Fordelene er, at sejlbåden kan stå hjemme og altid være under opsyn. Glem alt om vinterstativ og krævende bundbehandling.

Højvande og stormvejr behøver ikke at give anledning til bekymring om sikker fortøjning.

Ulempen er selvfølgelig lidt mere planlægning og praktisk arbejde, før du kan komme ud at sejle, og efter endt sejlads skal du have båden tilbage på traileren.



Ofte vil klassebåde som en H-båd blive fragtet fra stævne til stævne på en trailer.

Måske bliver du også nødt til at investere i en kraftigere bil med en sejtrækkende dieselmotor.

Hvis totalvægten for bil, båd og trailer er for høj, skal du måske have et trailerkørekort i kategori B/E. En båd, der skal trailles, må højst være 2,55 meter bred.

Bådens og trailerens samlede vægt må desuden ikke overstige den vægt, bilen maksimalt er godkendt til. Denne vægtgrænse fremgår af bilens registreringsbevis. Traileren skal i øvrigt være typegodkendt i Danmark.

På Rådet for Større Færdselssikkerheds hjemmeside, www.sikkertrafik.dk kan du selv beregne hvor stor en båd din bil må trække.

Vælg trailer i et anerkendt fabrikat. Tænk på kugletrykket. Er det for højt, kan en forhjulstrukken bil komme til kort og bare spinne med forhjulene på den våde og glatte ophalerrampe.

Vælg en trailer med påløbsbremse, så er du sikker på at kunne køre med traileren i lande med andre lovkrav. Samtidig må din bil trække mere, hvis traileren har påløbsbremse.

Det er en god ide at vælge elektrisk ophalerspil til traileren. Det kan trækkes af strøm fra bilen, eller traileren kan forsynes med sit eget batteri, der kan oplades via bilen. Det er vigtigt, at du får hjælp af forhandleren til at justere traileren præcist til den båd, du skal køre med.

Sænkekøl

Vil du traile din sejlbåd, kan du også vælge en sejlbåd med sænkekøl.

En sænkekøl kan være udformet som en svingkøl eller et stiksværd. Svingkølen kan svinges ned under sejladsen. Stiksvær-



Etap 21i har sænkekøl og kan dermed nemt trailles.

det stikkes ned i et hul, en sværdkiste, i bådens dæk eller dørk, og holdes på plads af trækket fra en wire, der er fæstet til skroget et stykke foran sværdkisten.

Hvis trailerbåden er udstyret med kahyt, kan den også bruges som en campingvogn på turen frem mod feriemålet. Bådens kaskoforsikring dækker eventuelle skader under transport på trailer i Danmark, men vil du til udlandet, bør du rådføre dig med dit forsikringsselskab først. Kaskoforsikringen dækker også eventuelle skader ved søsætning og optagning, hvis det i øvrigt er gjort som man skal.

Så er det bare med at køre ud i det blå, men ikke over 70 km/t, som er hastighedsgrænsen for biler med campingvogne, bådtrailere mv. Dog må du speede op til 80 km/t på motorveje.

Sejlbåde med flere skrog

En flerskrogsbåd har, som navnet siger, flere skrog, der er forbundet med hinanden over vandet.

En katamaran har således to ens parallelle skrog. En trimaran er et treskroget fartøj, gerne med et stort midterskrog og to mindre sideskrog.

Flerskrogsbåde kan være meget hurtige, og de bedste kan nå hastigheder på 20 – 30 knob for sejl.

En anden fordel ved flere skrog er, at man får meget plads om bord. I forhold til en kølbåd af samme længde har flerskrogsbåde ofte større dæksareal.

Trimaraner har omtrent samme cockpit-



Lagoon 380 er en katamaran med en indenbords motor i hvert skrog. Cockpittet går på tværs af båden og bliver derfor kæmpestort. Hvert sideskrog rummer kahytter og bad.



Dragonfly 35 Swing Winger en komfortabel og hurtig trimaran der fremstilles i en Touring og en Ultimate udgave. Typebetegnelsen Swing Wing betyder at bådens to udriggerskrog kan foldes ind langs hovedskroget, så båden ikke fylder så meget i havn.”

areal som kølbåde, mens katamaraner har et cockpit, som for de fleste kølbådsejere virker enormt. En flerskrogsbåd krænger ikke under sejlads. Desuden har den meget lille dybgang, så den kan sejle meget tæt ind til land.

I modsætning til de fleste kølbåde, hvor man går ned i salonen og derfor mister kontakten med livet på kajen, har de fleste flerskrogsbåde salonen på dækket, så der er fri udsigt hele horisonten rundt.

Flerskrogsbåde kan være forsynet med en motor på eller i hvert skrog eller en enkelt motor i midten.

De mindre flerskrogsbåde benytter påhængsmotor, mens de større har indenbords diesel eller benzinmotorer. Med to motorer, en i hvert skrog, er en flerskrogsbåd let at manøvrere.

Ulemper i forhold til kølbåde er, at man

ikke kan presse sig ind på en pæleplads eller mellem andre både. Det kan også blive dyrt i havneleje, hvis man betaler efter bredde. Mange flerskrogsbåde bliver for-
tøjet til en bøjle i havnen. Nyere trimaraner kan dog have sammenklappelige ud-
riggere, så båden fylder mindre i havn.

Tæt på motorbåde

Vi forlader nu sejlådenes verden og kigger nærmere på de mange forskellige slags motorbåde, der findes på markedet. Motorbåde er, som navnet siger, både der kun fremdrives ved hjælp af en motor.

Der er motorbåde for enhver smag, fra den fornuftige, rummelige og langsomme snekke til den lynhurtige sportscruiser, der ligner fuld fart frem, selv om den ligger fortøjet i havnen. For ikke at glemme den elegante flybridge båd, hvor ejeren sidder højt hævet over de andre både og nyder en drink på 1. sal med vid udsigt over havnelivet.

Når du vælger motorbåd, er det vigtigt, at du kan håndtere den sikkert sammen med det antal personer du normalt sejler med. At lægge til og fra må ikke blive et problem, der kræver hjælpere fra andre både eller fra land. Som tommelfingerregel kræver en stor båd flere hjælpere ved tillægning.

Masser af hjælpemidler kan erstatte ekstra hjælpende hænder. To motorer gør havnemanøvrer meget nemmere, for så styres båden let ved hjælp af motorerne alene, mens roret står i neutral.

Roret er alligevel ikke meget bevendt ved helt lav fart. En enkelt motor og en kraftig bovpropel giver også en nemt håndterlig båd.

Har båden bovpropel og Z-drev, kan den sejle næsten sidelæns. Den kan naturligvis også udstyres med en bov- og hækpropel for total sidelæns sejlads.

En motorbåd driver meget mere for vind og strøm end en sejlbåd, fordi den mangler den dybe, stabiliserende køl til at gribe fat i vandet. Er båden oven i købet høj, fordi den er udstyret med flybridge, fanger den rigtigt vinden, og så kræver det en hurtig og præcis hånd at lægge til og fra i blæsevejr. Ellers befinder båden sig et helt andet sted end man regnede med.

En stabil og komfortabel motorbåd skal gerne have et bredt skrog og være rimelig tung. Har båden flybridge, er det en fordel med to motorer og helst også en bovpropel for sikker manøvrering. Skipper kan ikke selv hjælpe med fortøjningerne fra sin styreposition på 1. sal.

Det er vigtigt, at båden kan medføre rigeligt med ferskvand og brændstof. 500 liter brændstof forsvinder hurtigt i en motorbåd over 30 fod, og 2-300 liter ferskvand er ikke for meget til en forlænget weekend, hvis badefaciliteterne om bord også udnyttes.

Blandt motorbådens fortrin er, at det er hurtigt og nemt at komme ud på vandet, og de er enkle at manøvrere. Samtidig kan man nå langt på en dagssejlads, og de fleste motorbåde er mere rummelige end sejlbåde af samme størrelse.

Går du efter en motorbåd er valgmulighederne nærmest uanede. Er du til dags-ture, weekend sejlads eller lange ferieture? Er du til cocktailparty eller teselskab om bord? Skal båden være god til fiske-ture? Eller handler det også om vandski og andre vandsportsaktiviteter, måske dykning? Skal den bare være ekstremt hurtig eller ekstremt rummelig?

Deplacement eller planende motorbåd?

Det ene store skel inden for motorbådenes verden går mellem deplacementsbåde og planende både.

Deplacementsbåden er en langsomtgående båd, som er økonomisk med hensyn til brændstof, fordi den kan klare sig med beskedne motorkraft.

Planende motorbåde er for dem, der godt kan lide fart. Afhængig af detaljerne i skrogets udformning, og hvor stor motorkraften er, kan fartpotentialet være næsten ubegrænset.

1. Deplacementsbåd eller planende båd?
2. Åben eller lukket båd?
3. En eller flere motorer?
4. En eller flere etager?
5. Benzin eller diesel?

Deplacementsmotorbåde

Deplacementsbåden er den traditionelle motorbåd.

Den kan være udformet som en helt traditionel fiskerbåd eller en elegant motor-yacht med et dybt skrog.

Fælles for deplacementsbåde er, at de er gode til sejlads i al slags vejr og komfortable at færdes i under sejladsen.

På grund af skrogfaconen er deplacementsbåde forholdsvis lette at betjene under havnemanøvrer.

De er derfor velegnede som familiemo-



Scand 25 Classic er en helt traditionel norsk deplacementsbåd af snekke typen med en topfart på 10 knob leveret af en 53 hestes diesel motor. En økonomisk, sikker, komfortabel og rummelig båd.

torbåd, men fås også til mange specielle formål som lystfiskeri og dykning. De fleste af denne type både har indenbordsmotor med en fast skrueaksel.

Det er velegnede både til dig, som foretrækker promenadesejlads med lav fart, dvs. 5-8 knob, for her sejler en deplacementsbåd mere stabilt og kursfast end en planende speedbåd.

Til deplacementsbådens fordel tæller også, at skrogfaconen giver et meget rummeligt indre.

Halvplanende motorbåde

En halvplanende motorbåd er designet, så skroget løfter sig delvist ud af vandet, når den kommer op i fart. Derfor kan den sejle hurtigere end en deplacementsbåd, hvilket giver den en større aktionsradius.

I en halvplanende motorbåd er deplacementsbådens nemme manøvrering kombineret med noget af sportsbådens fart. Resultatet er naturligvis et kompromis, som betyder, at den halvplanende båd under



SAGA 29 HT er en norsk, halvplanende motorbåd af hardtop typen, som yder god beskyttelse i den typiske nordiske sommer med blæst og regn. Det er en velegnet båd til lange ferieture til hele familien. Den har to gode kahytter og et godt udstyret pantry. Skroget er et rent halvplanende skrog med meget rolig sejlads selv i høj sø.

vindpres kan være sværere at manøvrere i havnen end displacementsbåden, med mindre den er udstyret med to motorer eller bovpropel, hvilket mange større modeller da også er.

Planende motorbåde

Den planende båd løfter sig næsten helt ud af vandet, når farten er høj nok. Bunden er plan med et mere eller mindre dybt V-formet forskib, så den ikke lander for hårdt i søen efter en flyvetur. Den er bygget til høj fart og findes i alle størrelser fra små daycruisere til store og luksuriøse motorcruisere. Mindre både af denne type kaldes også for speedbåde.

En planende båd kan sejle meget stærkt, hvis ellers motoren eller motorerne, for den har ofte 2, er kraftige nok. Ofte vil fabrikanten anbefale en mindste og en maksimal motorstørrelse, som man bør holde sig indenfor, hvis båden skal være sikker og let at manøvrere ved alle hastigheder.

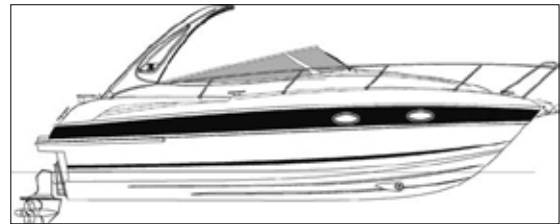
Planende motorbåde har typisk en top-

fart på mellem 30 og 70 knob, men deres cruisingfart, dvs. den fart båden kan sejle konstant med, er noget lavere.

En planende båd er forsynet med såkaldt powertrim, dvs. en mekanisme der kan hæve og sænke bådens stævn. Med korrekt justeret powertrim kommer båden hurtigere op at plane, og ved at justere powertrim løbende, får man den mest optimale sejlads under alle vind- og bølgeforhold.

Powertrim kan være lavet som to trimflaps monteret på bådens hæk. En trimflap er en vandret plade, der hydraulisk eller elektrisk kan vippes op og ned. Vippes pladen ned, trykkes bådens stævn længere ned i vandet. Vippes pladen op, rejser stævnen sig.

I en båd med Z-drev kan drevene justeres ind og ud, hvilket giver dem samme funktion som trimflaps.



Bavaria 27 er en planende motorbåd med indenbords motor og Z-drev med dobbelte, modsat roterende propeller. For nem håndtering er båden desuden udstyret med en bovpropel, som kan tvinge stævnen sidelæns under havnemanøvrer. Båden har en stor fremadvendt targabøjle, der kan bruges som befæstelse for kaleche, lanterner, kaleche, stereohøjtalere, halogenspots og hvad man nu ellers kan udstyre båden med.

Skal motorbåden være åben eller lukket og i én eller flere etager?

Det andet store skel inden for motorbådernes verden er, om motorbåden skal være åben, halvlukket eller helt lukket.

Den helt lukkede båd er skabt til sejlads året rundt i det barske nordiske klima.

Den helt åbne båd er naturligvis født i sydens sol og varme, hvor et solsejl er den eneste lukkethed, der er brug for.

Åbne motorbåde

En lille og enkel type motorbåd er en helt åben sportsbåd til 2-6 personer. Sådanne båd er rigtig dejlig i godt vejr til dagture, og kaldes derfor også for en daycruiser, men den giver ikke mulighed for at overnatte eller søge ly i dårligt vejr.



Elan GT 495 er en åben sportsbåd. Styrepulpen med vindskærm giver læ for to personer. Med de høje sider og muligheden for at gå hele vejen rundt på båden er den også velegnet til fiskeri.

Denne bådtype er billig i anskaffelse, økonomisk i drift, let at trailere og så den fylder ikke alverden, hvis den til daglig er parkeret på sin trailer i haven eller garagen. Har du båden på en trailer, kan du tanke den på en almindelig tankstation, så du slipper for

at betale den merpris, der ofte tages på havnens tankanlæg. Ud over hyggesejlads i godt vejr er den velegnet til vandski, dykning og lystfiskeri.



Chris Craft Corsair 25 er en rigtig sej retrobåd med blåt skrog og overbygning i hvid og teak. Cockpittet rummer to gode skipperstole og agter en behagelig sofa. Naturligvis er der blevet plads til en wetbar, hvor man kan nyde sin drink med badetøjet på. I forkahytten er der en v-køje med plads nok til 2, mens et toilet er ekstraudstyr. Med en benzinmotor på 375 HK spurter båden 45 knob.

Mange åbne både er forsynet med en targabøjle. Navnet kommer fra bilindustrien, hvor Porsche i 1966 introducerede deres 911 Targa. På båden bruges targabøjlen fx som fæste for lanterner, gps-antenne, radar og andet udstyr.

På undersiden og indersiderne er der ofte



Sea Ray Sundancer 275 har fremadvendt targabøjle for at understrege bådens dynamik og længsel efter at komme hurtigt frem.

indbyggede halogenspots og vandtætte højttalere, og på ydersiderne er der gribe-håndtag, som gør det lettere at bevæge sig langs siderne af båden.

Endelig kan targabøjlen udgøre fæste for bådens kalecher. Lidt afhængig af mode og værft hælder targabøjlen fremad eller bagud.

I større sportsbåde, eller sportscruisere, som de også kaldes, finder man en kahyt, som afhængig af bådens størrelse, kan byde på alt fra lidt læ og varme på en bæk til et par køjepladser og måske også et lille pantry.

De større sportscruisere kan have en salon, badeværelse og flere kahytter.

Sportscruiseren kan derfor bruges til weekends og ferie. Ofte er der en kaleche over cockpittet, så man kan sidde tørt og lunt under sejlads og havneophold i dårligt vejr. Sportscruiseren kan ligesom den åbne sportsbåd anvendes til bl.a. lystfiskeri, vandski og dykning, og både op til godt 20 fod kan trailers.

De fleste sportscruisere op til omkring 20 fod har påhængsmotor, mens de større ofte er forsynet med en indenbords motor og et Z-drev.

Mange af de lidt større både i dette segment er gode til to voksne og to børn på en weekend eller ferietur, fordi de er rummelige og har stuverum nok til feriebagagen. Ofte er der lagt vægt på også at få plads til praktiske ting som en badeplatform og en polstret hynde til solbadning i fuldt udstrakt tilstand.

Kahytten kan godt være lidt trang, men alligevel virke lys og venlig takket være store, gode vinduer, såkaldte skylights.

Fælles for de åbne motorbåde er, at hvis det bliver regn eller koldt, tager det tid at få sat kalechen på.



Amerikanske Bayliner har et bredt udvalg af sportscruisere. Foruden et rummeligt cockpit har Bayliner 295 god plads til at sidde og spise omkring et bord nede i båden, og pladsen kan omdannes til en dobbeltkøje. Der er to ekstra sovepladser i et andet rum. Komforten er i orden med pantry, wc, mikroovn og bruser på agterplatformen. Et par med to børn kan tilbringe en behagelig sommerferie i båden.

I nogle tilfælde kan det være så besværligt, at du skal starte i rigtig god tid før den første regndråbe falder.

Kalechen består typisk af flere dele, der skal monteres, hægtes og lynes sammen, måske skal der også rejses nogle bøjlestænger før båden er lukket helt af.

Hardtop både

Kalecheproblemet er delvist løst i hardtop både, der har et fast tag over den forreste del af cockpittet. Taget er på større hardtop både ofte forsynet med et eller flere oplukkelige soltage af glas eller plexiglas.

Hardtop både er gode i det omskiftelige nordiske vejr, fordi de yder en langt bedre beskyttelse mod vind, regn og kulde end vindspejlet på en targa båd.

Når soltaget åbnes, har man næsten samme fornemmelse som i en helt åben targa båd.

Mange værfter tilbyder af samme grund flere af deres modeller enten som targa eller hardtop udgaver.



Flipper 630 HT, hvor HT står for Hard Top. Der er god læ under sejladserne, når man sidder under hardtoppen. Men der er også mulighed for at nyde solen i fulde drag på agterbænken. Om natten kan to personer krybe ned i den lille kahyt. Den agterste del af båden kan lukkes af med en kaleche, så man kan holde varmen en kold og våd sommeraften og alligevel nyde udsigten fra cockpittet.

Den bageste del af cockpittet kan lukkes af med en kaleche. Derfor er der kun halvt så meget kaleche at bøvl med som i den åbne motorbåd.



Windy 33 Scirocco leveres som targa (øverst) eller hardtop (nederst). Hardtop udgaven er forsynet med et stort glasfiberskydetag, hvilket giver den meget af targa udgavens åbenhed. Bliver vejret dårligt, lukkes skydetaget på få sekunder, mens det er langt mere bøvl at få kalechen sat på targaversionen.

Coupé- og kabine både

Et særligt nordisk koncept er coupé- og kabinebåde med en stor, lukket salon, hvor der er styreplads, siddegruppe og ofte et pantry. Fordelene ved coupé bådene er mange i det skiftende, nordiske klima.

Derfor er det også typisk svenske, finske og norske værfter, der har coupé både i programmet. Den lukkede salon giver mulighed for beskyttet sejlads under alle vejrforhold, og hele besætningen kan være samlet i det store rum. I havn byder salo-

nen på fin udsigt, også når vejret giver lyst til at opholde sig indendørs. En eller to gode skydedøre ud mod agterdækket giver mulighed for at lukke mere eller mindre op til det fri, når vejret tillader det.

Coupé bådene har et agterdæk der som oftest er umøbleret, men stort nok til et bord og 2 til 4 gode stole, der i roligt vejr sagtens kan stå fremme under sejlads, men som i hårdt vejr skal pakkes bort.



Aquador 28 C er en finsk bygget coupé båd, der byder på læ og komfort under alle sejlforhold. Samtidig er havneudsigten formidabel med de store vinduer hele vejen rundt langs salonen. Med en Volvo Penta D4 260 er den god for 32- 34 knob.

Flybridge er motorbåd i flere etager

I en klasse for sig er flybridge bådene. En flybridge båd har en slags "1. sal" med en trappe op fra salon eller agterdæk. På flybridgen får man et fantastisk overblik over båden ved havnemanøvrer, og udsigten til søs og i havn er formidabel.

Her kan man rigtigt sidde og nyde havnelivet fra sin ophøjede plads, fjernt fra havnens vrimmel. Ugenert solbadning er der også mulighed for.

På den anden side er det vanskeligt for styrmanden at deltage i fortøjningsarbejdet, så det kræver at man har en dygtig dæksmand med. Ofte står manden fastnag-

let på flybridgen og kommanderer med konen, der lettere stresset løber rundt på hele båden og forsøger at klare alle fortøjningerne på én gang.

På en flybridge båd er der plads til mange aktiviteter på én gang. Man kan sole sig på toppen og foran.

Der kan være badning og passiar på agterdækket, man kan trække sig ind i salonen og læse eller se tv, og i kahytterne kan ungerne more sig med gameboy eller dvd-film.

Udover at styrmanden ikke kan deltage i fortøjningen, er ulempen ved en mindre flybridge båd, at flybridge og agterdæk er relativt små arealer, hvor man må klemme sig lidt sammen, hvis der er selskab på båden. Her vil en hardtop- eller targabåd have et langt rummeligere cockpit, hvor der er plads til mange i ét samlet selskab, selv på en mindre båd. På en mindre flybridge båd kravler man ofte op på flybridgen via noget, der mest minder om en hønsestige, hvilket selvsagt kræver, at man er nogenlunde slank og adræt.






Nimbus 340 Commander er en mindre flybridge båd med plads til 4-5 personer på flybridgen. Fordelen ved en flybridge båd er den formidable udsigt fra "1. sal", både til vands og i havnen, hvor man kan sidde og skue ned på de andre sejlere og rigtigt følge med i havnelivet.




Masser af variationer over motorbådstemaet

Motorbåde er et tema med mange variationer. Oversigten giver eksempler på

bådtyper, der har fået deres eget navn på grund af speciel indretning eller specielle egenskaber.

Sommerhusbåd og strandjolle	Walkaround	Bowrider
		
<p>En sommerhusbåd eller strandjolle kan hurtigt tages frem fra skuret og sættes i vandet. En aluminiumsjolle er lettere end en glasfiberjolle, og derfor nem at transportere på biltaget. De små sommerhus- eller biltagsjoller er ikke gode til åbent hav.</p>	<p>På en walkaround eller "gå omkring" båd kan du bevæge dig sikkert rundt på hele båden, takket være dybe gangarealer langs bådens yderkanter, kombineret med et højt søgelænder. Bådtypen er god til fiskeri.</p>	<p>En bowrider er kendetegnet ved at fordækket er "udhulet" med siddepladser på en eller flere bænke. Til gengæld bliver der stort set ikke plads til en kabine. I forhold til andre bådtyper byder en bowrider på ekstra siddeplads, men de forreste er meget udsatte for skumsprøjt.</p>
<p><i>Buster XS er lavet af aluminium. God til udflugter fra sommerhuset og fiskeri. Den synker ikke, selv om den skulle blive fyldt med vand. Motorer fra 6-15 hk.</i></p>	<p><i>I Aquador 21 WA kan fører- og passagerstolen snurres rundt, og så sidder man godt ved teakbordet i agtercockpittet. I den lille kahyt er der plads til 2.</i></p>	<p><i>Askeladden 615 har plads til 6-9 personer til dagssejladser. Ud over en kaleche byder en bowrider ikke på mange muligheder for at søge læ. Denne Askeladden har læmulighed i en minikabine.</i></p>

Daycruiser	Runabout	Styrepu­l­tbåd	Skærgårdsjeep
			
<p>Oprindeligt var en daycruiser en mindre motorbåd til dagture. Men det kan sagtens være større båd, der er skræddersyet til komfortable dagture, men med mulighed for at 2-4 personer kan overnatte.</p>	<p>Runabout en mindre, hurtig motorbåd i smart design og med god motorkraft. En motorbåd for dem, der kan lide masser af fart og hvor et smart, frækt udseende sætter prikken over i'et.</p>	<p>En styrepultbåd er åben med en lægivende styrepult, som føreren og evt. en passagerer kan finde læ bag. Det er en typisk transportbåd, når familie og venner skal ud at bade, fiske eller bare lidt rundt og nyde naturen fra vandsiden.</p>	<p>Til grov sejlads kan du få en skærgårdsjeep, der er beregnet til transport af gods, mennesker, som lægebåd eller taxibåd mellem de utallige beboede skærgårdsøer i Skandinavien. Rå og skabt til sejlads i barskt vejr.</p>
<p><i>Uttern D68 har L-sofa med klapbord. Agter en teak-belagt badeplatform. Der er et funktionelt pantry og en lille kabine med 2 sovepladser. En oplukkelig sektion i vindspejlet fører til fordækket.</i></p>	<p><i>Diva Royal 750 har stort cockpit med en U-formet sofa plads til 10. I kabinen er der 2 køjer, toilet og håndvask. På hækken er monteret en stor badeplatform i teak og mahogni med badestige og bruser.</i></p>	<p><i>Terhi Vario F4 er selvlænsende, hvilket er vigtigt i en helt åben båd. Der er flere lukkede rum til opbevaring og plads til en transportabel køleboks under førersædet.</i></p>	<p><i>Ibiza 20 Sport Cab er bygget til hurtig transport mellem småøer og fastlandet, eller hvad man nu har af praktiske gøremål i alt slags vejr. Kabinen har plads til 2.</i></p>

Havets 4x4 offroader	Gummibåd	RIB-båd
		
<p>Havets 4x4 offroader kan klare store buler i vandet. Alligevel kan der være luksus og komfort til weekend og ferisejlad. Her er det dit mod der sætter grænser for, hvor dårligt vejr du går ud i. Båden skal nok klare det.</p>	<p>Gummibåden er nyttig ved opankring i vige og bugter, når man vil i land. Det er en fordel, hvis gummibåden kan tåle at blive slæbt efter båden. Den er godt legetøj for børn. Husk en pumpe, evt. en, der kan køre på 12 V.</p>	<p>RIB - Rigid Inflatable Boat - stiv gummibåd. Glasfiber og V-form i kølen giver båden stabilitet og manøvreedygtighed. Gummipontonerne giver gode sejlegenskaber i alt slags vejr. De større bruges af militær, dykkere, redningstjenester og til teambuilding.</p>
<p><i>Targa 42 er beregnet til ekstrem brug, men samtidig er komforten i top, så båden også fungerer fint som hurtig luksusyacht.</i></p>	<p><i>Zodiac gummibåde kan slæbes efter båden, så man ikke skal tømme den for luft og pakke den sammen. Med par davider på bådens hæk, kan gummibåden hejses op under sejlad.</i></p>	<p><i>DOUBLE-O RIB 310 er med sine 3,09 meter, 10 HK motor og landevejstrailer et godt stykke legetøj til knap 40.000 kroner.</i></p>

Gå på bådudstilling

Det er nemmest at sammenligne både og udstyr ved at tage på bådudstilling. Der afholdes nogle få om året i Danmark, men der er også muligheder i nabolandene Sverige og Tyskland.



På en bådudstilling ligger de flunkende nye både side om side. Det giver dig mulighed for virkelig at studere og sammenligne mange forskellige bådtyper. I Tuborg Havn har der i de senere år været flydende bådudstilling i august. Duften af ny båd er lige så forførende som duften af ny bil, så afsæt rigtig god tid, se mange både, notér dig deres fordele og ulemper, set med dine øjne, og i lyset af dine behov. Få brochurer med hjem, kig på nettet inden du træffer det svære valg.

Hvert år i slutningen af februar, på grænsen mellem vinter og et spirende forår, hvor folk igen begynder at længes efter vandet, er der bådudstilling skiftevis i Fredericia og København.

I slutningen af oktober og starten af november hvert år er der en stor bådudstilling – Hanseboot - i Hamburg. Den er værd at besøge, og afsæt gerne en hel weekend til det, der er nok at se på.

Düsseldorf i januar måned er verdens

største bådudstilling og en forlænget weekend værd.

London og Paris danner også rammen om store spændende årlige bådudstillinger. I Paris finder den sted i starten af december.

Mærk efter på båden og i dit hjerte inden du vælger

Smag og behag er jo heldigvis forskellig, ellers sejlede vi jo alle rundt i den samme båd. Derfor skal du se og føle på de både, du er interesseret i.

Hvordan er stilen, er der meget mørkt træ, kan båden måske virke lidt mørk og tung om læ. Men hyggen er ikke til at tage fejl af. Er der for lidt træ, kan den måske virke lidt kold og plasticagtig.

Det er vigtigt at se om bådens stil er gennemført, og mærke hvordan kahytterne virker at opholde sig i.

Ser båden helstøbt ud?

Passer helhedsindtryk og detaljer sammen?

Er vinduesrammer i aluminium, rustfrit stål eller er de bare malede eller af gummi?

Hvordan er farvesammensætningen af hynder og gulvtæpper?

Ser instrumentpanelet for plasticagtigt ud?

Er tingene rare at føle ved?

Er vanter og vantskruer rustfri, er de ordentligt dimensioneret?

Er kalechen let at tage af og på?

Det er vigtigt at fornemme om båden er nem at finde sig til rette i på fx en 3 ugers ferietur. Pantryet skal være rummeligt og praktisk indrettet.

Der skal være plads til alle i cockpittet. Og gerne en badebro, hvor ungerne kan sidde med fødderne i vandet og fiske efter småfisk og krabber.

Er vand- og vindtæt kaleche forlænger bådsæsonen, og sure regnvejrweekender bliver til at leve med.

Tilsvarende betyder det meget i den situation, at salonen er lys og luftig med masser af vinduer og mulighed for at tage fugten med et luftvarmeanlæg.

En række af Europas førende bådmagasin er kårer hvert år European Yacht of the Year inden for en række båd størrelser. Deres vurderinger giver et fingerpeg om standarden man bør gå efter.

Før du køber en båd

Har du ikke handlet båd før, er der mange tekniske, praktiske, økonomiske og juridiske forhold, du skal sætte dig ind i.

På side 82 i denne bog finder du en oversigt over det meste. Desuden er der mange gode råd om bådkøb på Dansk Sejlunions hjemmeside, www.sejlsport.dk, og Danske Bådejeres hjemmeside, www.danskebaadejere.dk.

En prøvesejlads er nødvendig

Du skal aldrig købe en båd uden at have prøvesejlet den først.

Tænk på at fx lette, smalle både vil krænge kraftigt, når man går om bord og bevæger sig rundt på dækket eller i cockpittet.

Især ved motorbåde kan det være et pro-

blem, der gør det mindre behageligt at være flere om bord, ikke mindst hvis der er urolige hoveder iblandt.

Mærk efter hvordan båden er at manøvrere. Kan du let lære at lægge til og fra? Eller har du behov for en bovpropel? Ligger den stabilt ved høj fart? Hvordan reagerer den, når du sejler med, mod og på tværs af bølger og under forskellige vindretninger?

Det er klogt at alliere dig med nogen der har sejlererfaring og tage dem med på prøveturen. En erfaren sejler vil lægge mærke til mange flere ting ved båden end du selv er i stand til, hvis du ikke har sejlet før.

Det er også en god idé at have udarbejdet en liste på forhånd over alle de spørgsmål prøvesejladsen gerne skulle give svar på.

Her er en sejlerkyndig ven også god at sparre med. Og vær sikker på, at sejlerkyndige venner og bekendte vil brænde efter at bistå dig og deltage i prøvesejladsen, det er såmænd lige så sjovt for dem, som det er for dig.

Det er naturligvis ingen skade til at prøvesejle forskellige både, så du også får en idé om hvilke forskelle der er mellem forskellige bådtyper og forskellige mærker inden for samme bådtype.

Det er en god idé at spørge bådforhandleren om telefonnummer til ejere af samme type båd. Så har du mulighed for at høre deres mening om fordele og ulemper ved netop denne båd.

Husk dog på, at forhandleren næppe vil henvise dig til de mest utilfredse ejere.