

DANSK
HÅNDVÆRK

DRAGON

DER ER MANGE BÅDE GEMT I QUORNING'S NYESTE OG MINDSTE MODEL - ENDNU FLERE END DE TRE SKROG INDIKERER. BÅDMAGASINET SEJL VAR FØRSTE MEDIE PÅ VANDET MED DRAGONFLY 28 - ET RIGTIG "MULTIFUNKTIONSFARTØJ" TIL EN FORNUFTIG PRIS.

TEKST ØYVIND BORDAL FOTO PER HEEGAARD

BÅDEN KAN:

- Søsættes og rigges af én person, uden kran
- Transporteres på trailer
- Rumme otte personer ved spisebordet, og har fem køjer
- Sejle fra landets hurtigste kølbåde
- Komme ind på lavt vand
- Sejle næsten uden krængning
- Erhverves for en rund million



Det slog mig, da vi svævede op mod vinden i 10 knob – fuld kryds, 40 grader. Den meget grønne trimaran føltes let som en fjer, stabil som en badebro, og bød på en direkte kontakt til vinden, som man ellers kun finder i de fineste joller og racing kølbåde. Det der slog mig, var kort og godt, at dette må være den optimale måde at sejle på. Hvorfor slæbe en masse bly gennem vandet, og halvere farten og effektiviteten? Læ sideskrog skar gennem vandet som en kniv, og sørgede for et rettede moment, som ville få enhver blykøl til at rødme af skam. Oppe til luv hang det andet

sideskrog, en lille meter over vandet, og bidrog yderligere til stabiliteten. "Hvis vi skulle sejle lige så hurtigt på kryds med en kølbåd," sagde jeg til Jens Quorning, bådens nybagte og stolte fader, "så skulle den sateme være på 70 fod eller mere." Jens smilede og nikkede.

TRE ARGUMENTER

"Det er sjældent nybegyndere, der køber en Dragonfly," havde Quorning fortalt, inden vi tog ud at sejle. "Det er oftest folk, der har været hele spekteret af både igennem. De fleste af vores kunder er fyldt 50 år – ja, jeg vil



Enkle og effektive trimfunktioner | fin balance – og farten? Vel – du kan rolig fordoble din normale aktionsradius. Det er ikke alene sjovere. Du ser også helt nye farvande.

Under dæk | Volumen er generelt, som i alle trimaraner, fordelt med en meget smal dæk, og en stor bredde højt oppe. Det har Quorning udnyttet, ved at placere klapbord og sofabænke højt oppe, der hvor bredden er. Det betyder dog at siddehøjden ikke passer med dørken, som er placeret så lavt som muligt – for at optimere ståhøjden. Det problem er løst ved at montere en "klapdæk" (plade) ved styrbord sofabænk. Den sørger for god siddekomfort, og kan klappes ned, når den ikke bruges. Dermed kan man gå uhindret i hele salonens længde. Siddepladserne er også forsynet med en klap. Den kan forvandle sofabænkene til køjer, der strækker sig helt over til sværdkisten – gode, brede, lange køjer, endda med "slingrebræt" i form af sværdkisten. Køjerne er samtidig perfekte legepladser for børn – trygt indhegnet og polstrat med madrasser.

næsten sige, at de fleste nok har passeret 60. Det er selvfølgelig også et spørgsmål om økonomi, og det er en af grundene til, at vi laver et produkt nu, som er så tilpas billigt, at vi kan nå et andet publikum. Klientellet er overvejende folk, der vil ud og have en sjov sejloplevelse. Men alle vores både kan tre ting, der er særlige. Folk køber selvfølgelig en Dragonfly, fordi de vil sejle hurtigt. Men det handler ikke kun om det – mange gange er det slet ikke fart, der står øverst på listen. Det kan lige så godt være de to andre ting: Den krænger ikke så meget – og så kan den gå ind på lavt vand." Trimaranerne fra Quorning Boats sælges til mange lande, og internationalt er Dragonfly et stærkt og velkendt brand. Faktisk er Quorning Danmarks næststørste bådeværft. Hver niende arbejdsdag ruller en ny båd ud af hallen i Skærbæk ved Kolding fjord.

ENKEL SOM EN TURBÅD

En moderne trimaran, især med foldbare sideskrog, er en meget avanceret båd at konstruere og ikke mindst bygge. Men den er slet ikke svær at bruge. Sideskrogene foldes ud ved hjælp af en enkelt line rundt om et spil, og hele processen tager et par minutter. Riggen på en Dragonfly 28 er faktisk lige så enkel at betjene som på en Bavaria. Der er hverken kickingsrop eller løjgang, kun et storsejlskøde med to "gear". Der er ikke noget agterstag, og bakstagene (som også er overvant) sættes bare godt til i forbindelse med at sideskrogene foldes ud. Så kører det.

EFFEKTIVE TRIMFUNKTIONER

Hvordan styrer man kappen i storsejlet, spørger du måske, når der hverken er kickingsrop eller løjgang? Jo, der er monteret en ekstra haling til



bommen ude på den agter forbindelsesbjælke, en slags mellemting mellem en preventer og et barberhal. Den kan man koble på ved behov, og dermed har man en meget effektiv måde at kontrollere spændingen i agterliget, også ved slæk på skøderne. Man skal bare huske at koble den af, inden man vender eller bommer. På samme måde med fokken: Den er skodet på almindelig vis, men et barberhal (som ikke behøver at fjernes ved manøvre) kan trække skodepunktet så langt ud i læ man vil. Resultatet er, at sejlene kan trimmes til en præcis "flyvinge-shape", også med slæk på skøderne og masser af tryk.

PERFEKT BÅD TIL GENNAKER

Dragonfly 28 er, jeg havde nær sagt selvfølgelig, udstyret med et bovspryd, som her er sving art. I havn hænger det langs siden af forskibet, og ved brug svinges det på plads, og låses med en krog, der er placeret på forreste bjælke. Gennakersejlsads er ellers som skabt til trimaraner: De kan udnytte det asymmetriske flyvesejls fulde potentiale, eftersom de tjener groft på at skære væsentlig højere end læns. Farten gør, at den relative vind stort set altid er foran for tværs, og gennakeren vil næsten aldrig lide den ublide skæbne at havne i læ af storsejlet – det er ellers den største ulempe ved spilere, der er halset på centerlinjen.

I tillæg kan gennakeren sættes og bjærges fra trampolinerne. Det gør det hele let håndterligt.

GASSEN I BUND

Der var altså ret let luft det meste af tiden, da vi fløj omkring i Kolding Fjord på vores prøvesejlads – bådens første af sin art med pressen om bord. Og egentlig var vi færdige med

turen, og havde så småt sat kursen mod Skærbæk Havn, da vinden kom.

7-8 m/sek. i pustene er jo ikke nogen storm, men nok til at vi ikke kunne stå for fristelsen: Vi blev nødt til at skære op til skarp slør, og lige se hvad en Dragonfly 28 var god for med gas-håndtaget trykket helt i bund. Det endte med, at vi fløj frem og tilbage over fjorden gang på gang, til langt ud på eftermiddagen – hurtigere og hurtigere, og med smil, der blev bredere og bredere for hver gang.

For nu at sige det som det er: Hold kæft, hvor er det sjovt at sejle en sportslig trimaran i frisk vind!

Toiletet er placeret mellem forkahyt og salon, i sit eget lille lukaf – med skydedøre. Pantry er placeret ved trappen: To blus og køleskab, og lidt skabsplads er der også. Stuveplads findes både ude i borde, bagved sofabænkene, og under dørken. Man kan vælge interiormaterialer: Laminat, finér eller rigtig teak.





Læ skrog dykker | når presset bliver stort nok. Skal man sejle hurtigere, må man sejle en lavere kurs – enten med spiler eller i mere vind. Her sejler vi 18 knob.

Båden kan sejle for motor | i sammenfoldet tilstand, og foldes ud ved hjælp af én line rundt om et spil. Swing-wing systemet findes i alle Dragonfly-modeller, men skal "genoplindes" til hver model.



BREDDE OG VOLUMEN

18 knob nåede vi. Ellers lå marchhastigheden på omkring 16 knob. Og altså uden at det blæste rigtig meget. I 16 knobs fart var båden stadig perfekt balanceret, let på roret, og vi fløj let og fint af sted. Men med en vindvinkel, hvor sand vind er tværs eller foran for tværs, bliver sidekræfterne efterhånden store. Det betyder stort pres på læ skrog. Og det er lige her, bukkene skilles fra færene i flerskrogs-sammenhæng. Bortset fra vægt og sejlareal, er der nemlig to ting, som virkelig betyder noget for, at en trimaran skal blive ved med at sejle hurtigere, efterhånden som vinden øger. For det første: Jo bredere båden er, jo længere vægtarm, og dermed større rettende moment. For det andet: Jo større volumen i sideskrogene, jo mere opdrift kan læ skrog mobilisere under pres. Begge disse elementer – bådens totale bredde, og sideskrogens volumen – er ret afgørende for, hvor hurtigt en trimaran kan sejle.

BREDDEN SÆTTER BEGRÆNSNING

Nu er Dragonfly 28 faktisk ikke nogen ekstrem fartmaskine, selv om den sejler to-tre gange så hurtigt på slør, som de fleste kølbåde af samme størrelse. Begrænsningen ligger i side-

skrogens relativt smalle profil, og i bådens totale bredde på 6,50 m.

Udgangspunktet har været, at båden skal kunne traileres, og trækkes direkte op på en trailer – uden at demonteres først. Det kriterium har fastsat en maksimal bredde på båden i sammenfoldet tilstand – 2,54 m, lovlig til vejtransport – og det har igen betydet, at det har været begrænsninger på, hvor lange svingarmene kunne være, og hvor brede sideskrogene kunne blive.

LÆ SIDESKROG DYKKER

Skoder man godt hjem og presser båden hårdt på skarp slør i frisk vind, så begynder læ sideskrog at dykke. Sideskroget bærer hele tiden, og har i og for sig nok opdrift til at løfte hovedskroget ud af vandet. Men når læ sideskrog er tilstrækkelig neddykket, så påvirker det selvfølgelig farten. Det påvirker desuden balancen og dermed rorpresset. Det store pres ude til læ trækker båden mod læ, og lader man båden få sin vilje, falder den af. Det tager presset af riggen, og fungerer dermed som en sikkerhedsmæssig fordel. Men altså: Båden er hurtig, men ikke ekstremt hurtig. En bredere båd, med mere volumen i sideskrogene, ville have været hurtigere.

Søsætning og rigning | Hele idégrundlaget er mobilitet, og Dragonfly 28 kan søsættes direkte fra traileren, i et almindeligt slæbested. Masten kan røjses uden kran – faktisk kan man gøre det helt alene. Et finurligt system, hvor bommen bl.a. fungerer som vægtarm foran masten, betyder, at masten kommer op og ned på ingen tid. "Det tager en times tid, fra man kører ned på havnen med båden på traileren, til man kan sejle af sted. Når man har øvet sig lidt, gør man det hurtigere – 30-40 minutter," siger Quorning.



SPORT ELLER TOURING?

Dragonfly 28 fås i to versioner, Sport og Touring, som dog er helt identiske fra mastefoden og ned. Rigen er altså den eneste forskel. Sport-versionen har en noget længere mast i kulfiber, og leveres med større sejl i højere kvalitet. Touring har lidt kortere aluminiumsmast, og noget mindre sejl af en mere prisvenlig type – dog stadig laminatsejl af høj kvalitet. Prisforskellen er ca. 150.000 kr. Båden er støbt i glasfiber/vinylester (sandwich med divinycell) – det meste håndplaget, noget injektionsstøbt.



SIDESKROG SOM SEJL

Nu vi er ved det tekniske: Der er yderligere to design-features, som lige skal omtales. Sideskrogene er asymmetriske, og de første serieproducerede af slagsen i Quornings historie. Udvendig er skrogsiderne næsten helt lige. Stort set hele krumningen er placeret indvendigt. Konsekvensen er, at læ skrog producerer et løft mod luv, nøjagtig som et sejl (undertryk/overtryk). Det andet design-feature er, at sideskrogene i udfoldet tilstand er placeret noget længere fremme end hovedskroget. Årsagen er egentlig simpel: Det største tryk på læ sideskrog ligger langt fremme, i hvert fald med slæk på skøderne. Når ekstreme racing-trimaraner vælter, så sker det sjældent sidelæns. De vælter oftest forlæns, eller i en kombination af de to. Større opdrift fremme i sideskrogene er altså både sikkerhedsmæssigt fornuftigt, og desuden fartfremmende. Båden dykker ikke så let. Man kan måske nok sejle 25 knob med Dragonfly 28, hvis man tør – men det skal foregå i meget hård luft, med vinden godt agten for tværs. For os lå grænsen ved de 17-18 knob, da vi sejlede skarp slør på tværs af fjorden ud for Skærbæk Havn. Mon ikke det dog rækker for de fleste?

OTTE VED BORDET

Dragonfly 28 er, som navnet antyder, 28 fod. Båden er kun ganske lidt større end en H-båd, eller en Folkebåd. Den kan trækkes direkte op på en trailer, og dens vandlinje er smal som en kano. Den vejer 1700 kg med sejl og det hele. Hvad i al verden kan der være nede i sådan en? Vel, hold fast: Rundt om spisebordet i salonen kan otte voksne mennesker sidde og spise. Der er fem køjer på hver to meter. Der er separat toilet. Ståhøjden er 1,82.

KLAPSALVER HERFRA

Hvordan er det muligt? Tricket er dels en effektiv brug af klap-systemer – dem er der mange af – og dels en erfaren og vågen pladsudnyttelse. Jens Quorning er andengenerations trimaran-designer. De mange tanker og erfaringer gennem årene, og ikke mindst samarbejdet med co-designer Steen Olsen, har betydet, at løsningerne nu er tæt på det optimale. Læs mere om bådens interiør andet steds i artiklen. "Vi forventede i første omgang at lave en DF 800 i lidt større og forbedret version," fortæller Quorning. "Men vi er faktisk endt med at lave en 28 fods, som tilbyder det samme under dæk som vores 920. Endda med én køje mere."

DRAGONFLY 28



Længde overalt	8,75 m
Længde sammenfoldet	9,99 m
Længde under sejl	9,05 m
Bredde	6,50 m
Bredde sammenfoldet	2,54 m
Dybgang, sværd og ror oppe	0,40 m
Dybgang, sværd og ror nede	1,70 m
Vægt, standard inkl. sejl	1700 kg
Mast, Touring-version (alu)	12,10 m
Mast, Sport-version (kulfiber)	13,75 m
Storsejl	35/42 m ²
Fok	19/21 m ²
Code zero	35/42 m ²
Asymmetrisk spiller	65/80 m ²
CE-kategori 7/5 pers.	C/B
Pris: Sport:	1.116.600 kr.
Touring:	986.200 kr.

Producent: Quorning Boats Aps,
www.dragonfly.dk