

PÅ VANNET MED

SJÆLLAND RUNDT- VINNEREN

RAVAGE

36

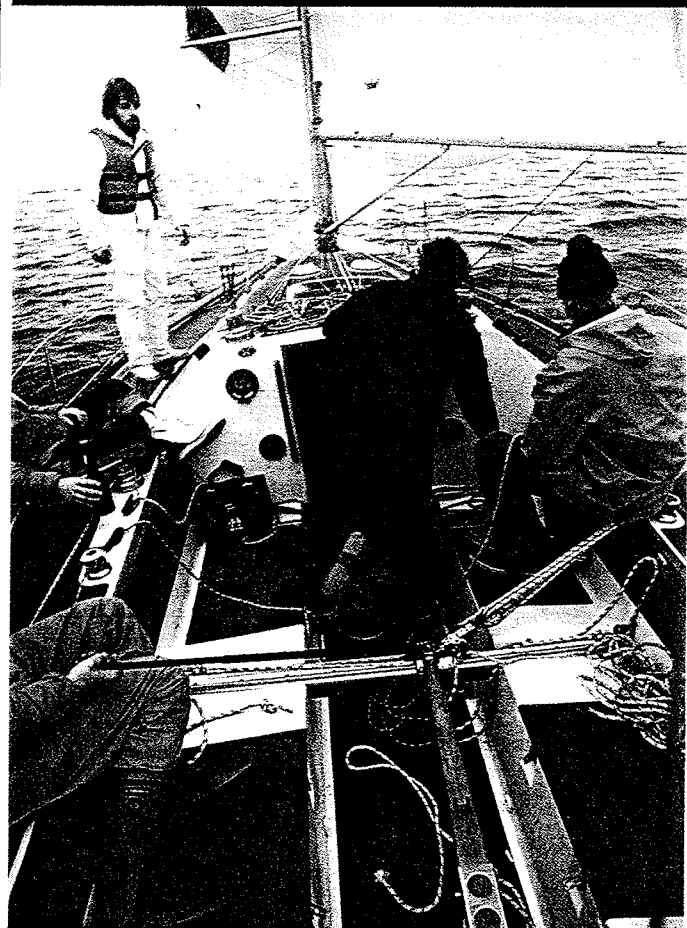


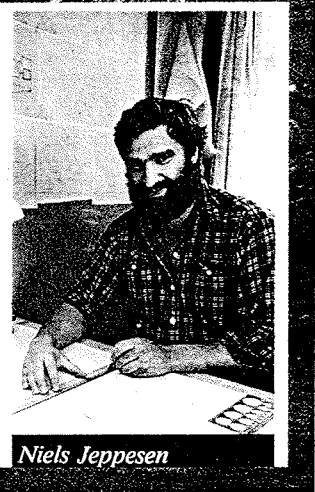
Høy rigg gir fart i regattaer, men Niels Jeppesens tanke er også at storseilet skal reves når båten benyttes til turseilas.



Selv i ganske løyt vær burde det fremgå av bildet at Ravage seiler lett!

En usedvanlig stor cockpit og rene dekkflater gjør båten til en fornøyelse å håndtere.





Niels Jeppesen

Tekst og foto: Morten Jensen

– Fart og plass. Det var nøkkelordene den danske konstruktøren Niels Jeppesen hadde å arbeide etter da han satte seg til tegnebordet etter en lang og inngående samtale med skolelæreren Peter Reedtz. Skolelæreren ville ha en båt som skulle vinne; – en båt han kunne komme først i mål med i verdens største regatta – Sjælland Rundt. Det hadde han ikke tidligere klart med sin Wasa 55, og oppmerksom på Niels Jeppesen ble Peter Reedtz en dag han ble forbi-seilt av en Banner 30 – den første båten som den gangen ukjente Jeppesen, hadde tegnet. Kontakt ble etablert – og resultatet som etterhvert tok form på tegnebordet, fikk navnet Ravage 36.

Og båten innfridde. I siste

års Sjælland Rundt kom Ravage 36 først i mål av Scandicap-båtene. Peter Reedtz fikk sitt ønske oppfylt, men for Niels Jeppesen ble suksessen enda større. Ikke nok med at Ravage 36 vant; – på den korte banen kom etterfølgeren – lille X-79 (testet i 3/80) – også først i mål! Suksessen var dermed total, og ved et trylleslag hadde konstruktøren fått sitt gjenombrudd.

Nå satte Peter Reedtz ett krav til ved siden av fart. Båten skulle også ha plass under dekk. Derved måtte Jeppesen finne en annen, hurtig løsning enn de argeste konkurrentene på Scandicap-banen, som var dominert av de langsmale Ylva'ene, tegnet av Sjælland Rundt-kongen Steen Kjølhed.

Løsningen ble en kjempejolle, der vekten, men også linjene, var en del av hemmeligheten til båtens fart. Bare 3 400 kg veier Ravage 36, som måler 11,13 meter over alt, 8,6 meter i vannlinjen. Det er lett! Til sammenligning kan nevnes at tilsvarende båter i samme størrelse veier et sted mellom 5 000 og 6 000 kg.

Det er uenighet om båtene til Niels Jeppesen er pene. De har i alle fall egenart, og skal det pekes på noe slektskap, må det bli Bruce Farris båter – kanskje i første rekke Farr 727 som vant ¼-tonn-VM i 1975.

Ravage 36 henvender seg ikke akkurat til den utpregete turseileren, men til en noe enger krets der fart er rangert høyt oppe på prioritetslisten. Båtens kvaliteter har imidlertid gitt en bestillingsliste på 30 båter – noe som har gjort skolelæreren til handelsmann. Reedtz Yachting A/S heter nemlig produsenten.

Vi rakk så vidt å stifte bekjentskap med båten en knapp tur ute i Øresund i høst: – en rask lens med 140 m² spinnaker fra Hellerup til Skovshoved. Ikke lange biten, men nok til å få en føling med fartspotensiålet i båten. Det blåste hyggelig, 5–8 m/sek, og loggen rørte seg til stadighet mellom 8 og 9 tallet. Det gled lett – og støtt, båten var som en jolle på roret. Her var ikke snakk om noen giring – skjønt spinnakerens areal var maksimum av hva Scandicap-regelen tillater – og vel så det, for de nye, skjærpede reglene som nå også gjelder i Danmark.

Niels Jeppesens båter bærer mye seil, og en kan være fristet til å kalle dem overriggete. Hans prinsipp er imidlertid – og det vil muligens skremme noen – å rigge båtene opp til det maksimale, for å gjøre dem utfordrende og raske også i løyvær. – Men, som han påpeker, det er en enkel sak å reve ned til ønsket seilareal når det blåser opp. Han anser det som sludder at en turseilbåt må være underrigget; – seiler en på tur må en vel ikke på død og liv benytte hele seilarealet?

Egentlig er ikke dette noen uklok tanke. Reves Ravage 36 ned slik at storseilets flyndre kommer i høyde med fokkas, omvandles riggen til å bli en lav mastheadrigg med moderat seilareal. Riktignok seiler en rundt med et par meter ubrukt mast; men det må en ifølge Jeppesen se på som regattarig-

gen. Ved en slik tankegang muliggjøres den spennende kombinasjonen – tur og fart!

Et stort skrog som Ravage 36 har, burde muliggjøre en voluminøs innredning, men konstruksjonen er av en slik art at en ikke får noen god boutnyttelse av båtens for- og akterskip. Dette skyldes den relativt lave fribordshøyden. Midtskips er høyden 1,85 m, – takket være overbygget, mens det forut ikke er full stâhøyde. I akterskipet er det enorme stuerom, men en skal være oppmerksom på at en av grunnene til at båten seiler godt, er vektkonsentrasjonen om båtens senter. Det er derfor ikke lønnsomt å lesse ned båten i endeskipene.

Innredningen er ikke fastlagt i detalj ennå, og det planlegges endringer fra prototypen som vi seilte.

Det seiltekniske på båten fungerte utmerket; – nær sagt selvfølgelig. Prototypen var gjennomprøvet en hel sesong før vi satte våre ben ombord, noe utstyrs plassering og måten alt virket på, understreket.

Ravage 36 blir trolig å se i norske farvann til sommeren, kanskje allerede under Sjøn for Alle-utstillingen på Frognerstranda. På regattabanen vil den også gjøre seg gjeldende, og i Færdern vil den trolig ligge blant de fremste i feltet. Det foreligger imidlertid større regattaplaner med båten. Danske krefter er i gang med å danne et Admiral's Cup-lag neste år, og ingen gjør dem rangen stridig vil tre Ravage 36 utgjøre laget. Så er i alle fall planene, i følge en representant for Reedtz Yachting AS. □

Data

Lengde:	11,13 m
Lvl.	8,60 m
Bredde:	3,29 m
Dybde:	1,85 m
Depl.:	3 400 kg
Kjølvekt:	1 860 kg
Storseil:	36,2 kvm
Fokk:	22,1 kvm
Genua I	33,0 kvm
Spinnaker	100 kvm
Scandicapmål:	8,1 kvm
Pris:	

Kr. 291 700 uten seil og motor.
¾-fabrikat fra kr. 216 000

Produsent: Reedtz Yachting AS, Miravej 3, DK = 7100 Velje, Danmark

Tlf: 05/83 34 22