

ANNONCE



Niels Hjørnet

NY SERIE



I de kommende numre af Bådmagasinet følger vi Ternens tilblivelse. Båden er selvbygget, men er blevet til i professionelle hænder og ved hjælp af moderne design- og produktionsteknologi. Den er også så lille og relativ enkel, at alle kan følge med og således bedre forstå hvad dagens design- og bådebyggeri går ud på. Som Bådmagasinet-læser kan man med andre ord lære noget, og få et indblik i hvad det vil sige at designe og bygge en båd i dag.



Lars Kristensen

TERNENS TILBLIVELSE:

ET PROJEKT I STØBESKEEN

NIELS HJØRNET FORTÆLLER OM TERNENS UNDFANGELSE: DE FØRSTE RAMMER FOR PROJEKTET UDSSTIKKES. NU GÆLDER DET OM AT STILLE DE RIGTIGE SPØRGSMÅL.

TEKST NIELS HJØRNET & ØYVIND BORDAL FOTO LISE NØRBY FREY

”Det er en flot sensommerdag under et stævne i Frederikshavn, at snakken første gang falder på et fælles bådprojekt. En måneds tid senere stikker vi hovederne sammen for at lodde stemningen. Der er mange ting at diskutere:”

- Er det et realistisk projekt?
- Hvad er formålet med en sådan båd?
- Hvor stor skal den være?
- Hvad må den koste?
- Hvilke materialer skal den bygges af?
- Kan vi i det hele taget finde fælles ”fodslaw” – har vi med andre ord fælles ønsker og normer?

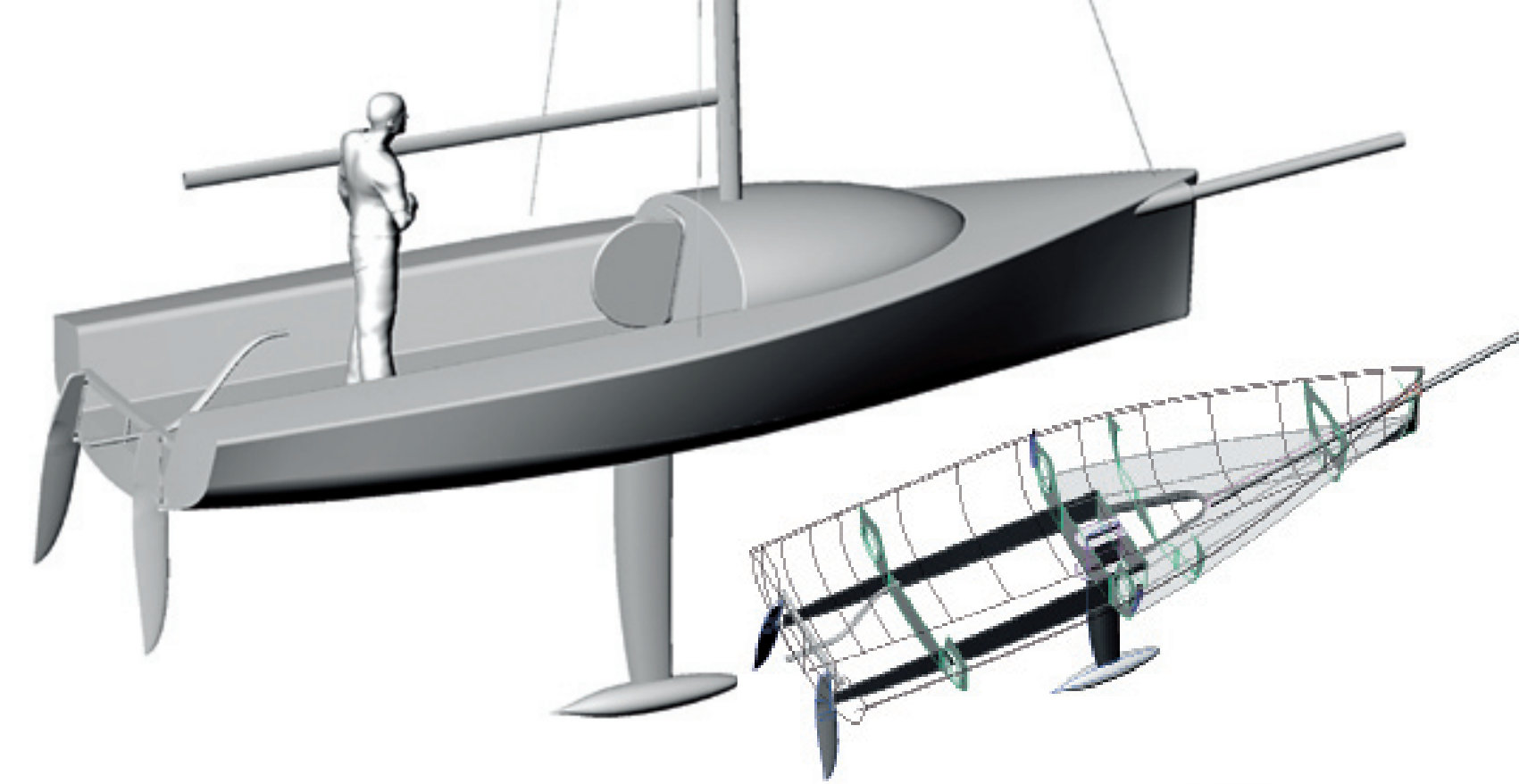
Som snakken skrider frem, kommer der et væld af diskussioner om mere tekniske ting. Hvor dybt skal den stikke? Hvordan skal den rigges? Hvordan skal diverse beslag se ud?

Da vi begge har en turbåd, som opfylder vores egen og familiens behov for tursejlad, bliver det hurtigt klart, at vi snakker om en lille kapsejladsbåd, dog med mulighed for en udpræget primitiv tursejlad.



Niels Hjørnet er skibsingeniør og har arbejdet meget med kompositstruktur og beregninger til sejlbåde helt fra superyacht-størrelse og nedefter. Selv foretrækker han dog at sejle i små både, siger han – han kan godt lide kontakten med vandet og den direkte fornemmelse af båden.

Lars Kristensen er ikke professionelt beskæftiget i bådbranchen, men som erfaren sejler og selvbygger af den seneste generation Molich X meter er han lidenskabeligt optaget af sejlbåde og deres sejlegenskaber.



Ternen er tiltænkt et liv på kapsejlsbanen, så fart og sejlegenskaber har førsteprioritet. Der er ikke fastsat et tidspunkt for hvornår båden skal være færdig – de to har allerede hver en båd at sejle i, og som Niels Hjørnet siger, må det ikke gå for stærkt; "vi kan jo godt lide det, og vi skal jo nå at nyde det." Når Ternen en dag er i vandet, er Bådmagasinet – og dermed jer læsere – inviteret med på en prøvesejls.

TRANSPORT?

Dermed bliver spørgsmålet hvor langt vi skal omkring med vores lille kapsejler, og hvordan det skal ske på den nemmeste og billigste måde. Her kommer ideen om en sænkekøl på banen. Ja, hvorfor ikke? En dyb bulb, som ved simpel mekanik kan hæves helt op under bunden. Det vil give os mulighed for at benytte en almindelig bådtrailer, så vi ikke skal have gang i løftegrej, hver gang båden skal flyttes. Det åbner igen mulighed for at komme lidt længere omkring, både til kapsejls, men også en weekendtur rundt Mors, en tur på Silkeborgsøerne og lignende.

Det er selvfølgelig vigtigt, at båden derfor ikke vejer mere end at en almindelig bil må køre med den. En ca. vægt på 500 kg kommer derfor på banen. Det er selvfølgelig også vigtigt, at masten kan ligge oven på båden uden at stikke for langt bagud. Det vil måske bestemme hvorvidt masten skal stå på dækket eller være gennemgående. Bådens længde vil, med alle disse parametre på plads, havne på ca. 21 fod.

TO MAND

Når vi snakker kapsejlsbåd, så skal den være sjov at sejle - men uden at vi skal ud i hængestopper for at holde den på benene. I det daglige er det praktisk, hvis den kan sejles af to

mand, og derfor skal den være simpel at sejle. Den skal have potentiale til at plane og selvfølgelig gode krydsegenskaber. De ønskede egenskaber betyder, at vi vil have en rig uden hækstag og bagstag. For at få en tilstrækkelig stor gennaker, skal der bovspryd på, som kan skydes ud og ind.

KUNNE STRÆKKE RYGGEN

Som før nævnt, skal båden rumme mulighed for en primitiv weekendtur. Om læ planlægges der derfor to køjer. På en tur Fyn Rundt, vil det være rart at kunne strække ryggen, og i nogle tilfælde måske endda i tørvejr. Den luksus, der i øvrigt skal være om bord, bliver i plastikkasser, som kan flyttes til og fra borde efter behov.

Motor? Ja, måske skal der et beslag på hækken, så vi på en weekendtur kan montere en lille påhængsmotor.

Det lyder alt sammen enkelt, men vi ved at konstruktion af en båd er ét stort kompromis.

Vi har lavet et væld af forskellige modeller, som alle har sine fordele og ulemper.

FART VIGTIGST

Når bådens funktion og hoved-dimensioner nu er fastlagt, kan det egentlige designarbejde begynde. Nye spørgsmål melder sig: Hvilke forhold skal den f.eks. kunne sejle under mht. hav og vejrforhold?

Uanset hvad så skal vi hele tiden huske at dette er en kapsejlsbåd. Det vigtigste er hele tiden fart!

DESIGNPROCESSEN I GANG

I næste nummer ser vi nærmere på hvordan de mere tekniske designproblemer bliver løst, når nu rammerne for bådens fremtidige liv er blevet fastlagt. Niels Hjørnet fortæller her om forholdet mellem rettende moment og våd overflade, vægt og opdrift, og hvordan man får de forskellige kræfter til at spille sammen i en båds linjer.

FRA IDÉ TIL VIRKELIGHED

Ternen er en lille hurtig sag på 21 fod og kun 500 kg, født som et fælles lege-projekt i hovederne på Niels Hjørnet og Lars Kristensen. De to er bosat i henholdsvis Sæby og Tårs i Nordjylland.

ANNONCE