

# SEARCH MAGAZIN

P A S S I O N R U L E

## SÅ LÅNGT BORT SOM MÖJLIGT

UNGA SEGLARE AVENTYRAR I ÅTTIOTALET'S EUROPA

## MALTA GOZO & COMINO

PARLOR I MEDELHAVETS MITT

## TIO ÅR SEDAN ORANGE II

ROGER NILSON MINNS REKORDSEGLINGEN

## HUR TUFFT ÄR VOR

FORSKNING PÅ VOLVO  
OCEAN RACE SEGLARNA



#48 2015 SUMMER'S UP  
SEARCH MAGAZINE  
SEDAN 2007  
Specialutgåva KSSS  
medlemmar

I FOKUS LAGOON 39 och FAREAST 28R

FAREAST 28R

## RACER PÅ RIKTIGT

*Fareast 28R är en riktig kappseglingsbåt, tömd på allt onödigt som inredning, stuvfack och andra bekvämligheter. Har man en gång seglat en riktig racer tar det emot att sätta sig i en mer cruisingbetonad båt igen, det är inte lika rolig segling helt enkelt.*

För ett år sedan provseglade jag Fareast 31R, storasystem till nya 28R som nu just anlänt Sverige. 31R var ett showcase som skulle bevisa vad Fareast Boats var kapabla till och båten var således kompromisslös, helt byggd i kolfiber med moderna linjer och uppseendeväckande detaljer. Fareast 31R är nog den roligaste kölbåt jag någonsin har seglat. Konstruktörsduon Simonis & Voogd hade med 31R ritat en klockren racer i ett lagom format med otroliga fartresurser och med seglingsglädje långt utöver det vanliga. Faktum är att den inte ens var dyr i förhållande till vad man fick i form av teknologi och prestanda. Men 1,1Mkr är ändå mycket pengar så det blev ingen försäljningssuccé. Detta var dock av mindre betydelse för draget att bygga 31R gjorde att Fareast Boats, som tidigare bara tillverkat optimistjollar (dock världens största tillverkare av optimister), över en natt, slog sig in på marknaden som en kölbåtstillverkare att räkna med. Det är lustigt hur man fungerar, första gången jag hörde namnet Fareast Boats så klingade det inte särskilt bra i mina öron men nu bara några år senare så förknippar jag det närmast med perfektion i både design och konstruktion.

### *Många har försökt men få har lyckats.*

Fareast 28R är alltså lillasyster till kompromisslösa 31R. Målet med 28R har varit att ta 31:ans förträffliga seglingsglädje och paketera den i ett ännu smidigare och framförallt billigare format. Man siktar mot att bygga en rolig, modern One Design Racer till ett oslagbart pris.

*Båten skapar snabbt egen fartvind, detta ger fullt tryck redan i 4 m/s och kräver hela besättningen på kanten*







J/Boats är den obestridda mästaren på att bygga entypsklasser med sportiga kölbåtar. De har gjort det sedan 1977 då de slog igenom med J/24 som är den största entypsklassen genom tiderna med över 5000 byggda båtar. 2012 lanserades J/70 och den blev en succé direkt. På två år har J/Boats sålt 350 båtar i 15 länder. Kan Fareast Boats på allvar slå sig in och konkurrera med J/70 som entypsracer? Svaret är väl tveksamt men en fördel för Fareast 28R är att för samma pengar som för en J/70 så får man en lika välbyggd men större och betydligt snabbare båt som J/70-ägarna med avundsjuka blickar kommer se segla över horisonten. På bara några månader har man hunnit sälja tio båtar i Sverige så man skall aldrig säga aldrig.

### Förenklad och förminskad

Släktskapet är tydligt mellan 31R och 28R. Konceptet och skrovlinjerna är snarlika, 28R har liksom 31R hissbar köl och roder i kolfiber men skrov och däck är i vinylesterinjicerad glasfiber istället för kolfiber och riggen är i aluminium. Man har tagit bort de dubbla häckstagen som 31:an hade för att rymma ett storsegel med fathead och ersatt med ett enkelt häckstag, dock fäster detta in på en ganska lång skedda så det ryms en slags semi-fathead. 28R blir därmed något enklare



*Det negativa förskjeppet påverkar egentligen inte båtens egenskaper, men det ger en modern, aggressiv look.*

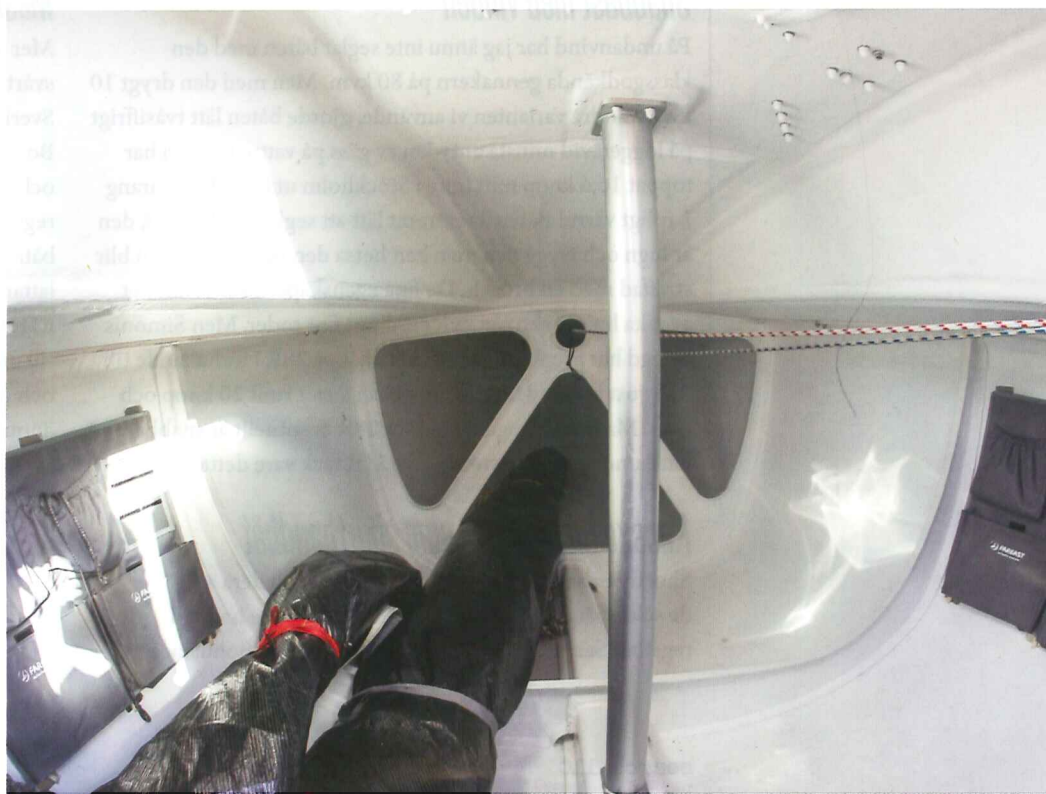
att hantera och materialvalen tillsammans med det något mindre formatet sänker priset med 65% jämfört med 31R! All hårdvara som vinschar och beslag kommer från Harken och Spinlock och allt, utom möjligtvis häckstagets utväxling, är rätt dimensionerat och sitter på rätt ställe. Detta gör båten lättjobbad och den rymliga, öppna sittbrunnen hjälper förstås också till då det aldrig blir trångt för besättningen i manövrarna.

### Kryssar som en 40-fotare

Optimalt är att segla båten på fem man. Första gången jag seglade 28R var i oktober på China Cup i Chenzhen som gränsar till Hong Kong. Fyra dagars kappsegling mot 20 st likadana båtar gav mersmak! Då seglade vi båten på fyra man men nu är entypsreglerna spikade och båten har fått mer segelyta än vad den hade på China Cup. Det gör garanterat att fem man är att föredra för att få ut max på kryssar och i manövrar. Då kryssade vi som bäst i 6,7 knop i ca 7m/s med fyra man ombord vilket är extremt bra för en 28-fotare, helt i nivå med tex en First 40.7 och ca 0,5 knop snabbare än en normal cruiser/racer med samma vattenlinjelängd. Toppfarten på kryss blir nödvändigtvis inte högre med mer segel men man når den snabbare. Under testtillfället nu i Stockholm loggade

vi 6,2 knop redan i måttliga vindar på ca 4 m/s, mycket tack vare det större segelplanet. Siffrorna talar för sig själva, krysssegenskaperna är förstklassiga och det känns i båten och dess balans också. Den svarar snabbt på trim och den talar tydligt genom rodertryck och krängning. Sistnämnda tål den hyfsat mycket av och det vi upptäckte på China Cup var att båten fick lägre avdrift och högre VMG när den seglas med fart och inte pinas alltför mycket, båten vill löpa. Det är en fantastisk känsla att kryssa fram i över 6 knop redan i lätta vindar. Det enda som stör är mantåget som trycker in rorsman till en lite onaturlig position. Lutar man som rorsman ut mellan det övre och undre mantåget när båten kränger lite lagom så sitter man perfekt, haken är bara att det inte är tillåtet enligt ISAFs kappseglingsregler...

En sak till som stör på samma tema är höjden på pushpit och pulpit då dessa är lägre än 60 cm vilket gör att de inte uppfyller kraven för Offshore Special Regulations Category 3 som är säkerhetsregelverket som tillämpas på havskappseglingar som t.ex.



I klassregeln har båten tre segel som det ser ut nu, stor fock och gennaker. För respitsegling runt öar eller offshore bör man komplettera med en Code 1 eller liknande, alltså ett mycket plant undanvindssegel. Det kommer att ge en båt som denna en hel del extra fart på branta bogar när den vanliga gennakern är för bukig och focken är för liten.



## TEKNISK DATA

PRIS 394.000 SEK INK MOMS EXKL. S

DESIGN: SIMONIS-VOOGD

LÄNGD: 8,55 m

LWL: 8,07 m

BREDD: 2,75 m

DEPLACEMENT: 1250 kg

DJUPGÅENDE: 1,75 m

KÖLVIKT: 600 kg

SEGELFRI HÖJD CA: 12,5 m

STORSEGEL: 27 m<sup>2</sup>

FOCK: 20 m<sup>2</sup>

GENNAKER: 83,45 m<sup>2</sup>

SRS: 1,334

### JÄMFÖRELSETAL

SA/D: 40

D/LWL: 59

Ballast: 48%

En nästan blank fjärd hindrar inte 28R från att segla ifrån sin bogvåg och generera ett perfekt släpp i aktern

ÅF Offshore Race och Seapilot 2 Star. Nu kanske man kan få dispens för detta då mantågen i övrigt är 60 cm höga men det lär innebära onödig pappersexercis och är således ett farthinder för den som vill havskappsegla med sin 28R.

### Snabbast med vinden

På undanvind har jag ännu inte seglat båten med den klassgodkända gennakern på 80 kvm. Men med den drygt 10 kvm mindre varianten vi använde, gjorde båten lätt tvåsiffrigt på loggen vid minsta antydning av gäss på vattnet och vi har toppat 16,6 knop mitt inne i Stockholm utanför Restaurang J, roligt värre! Båten är extremt lätt att segla snabbt med, den är lugn och trygg och man kan hetsa den hårt innan man blir straffad med en broach. De fina egenskaperna är resultatet av raka linjer i skrovet och ett djupt fint roder. Men Simonis Voogd har även flyttat bulben bakåt på 28R i förhållande till 31R just för att den inte ska dyka i farter runt 20 knop och över. Maarten Voogd menar att 28R eventuellt är snabbare på hård undanvind än storasyster 31R tack vare detta.

### Kanske inte optimal som shorthandbåt

Shorthandsegling är populärt i Sverige och flera av de sålda båtarna är redan anmälda till double handed regattan Seapilot 2 Star på ostkusten och till Bohusracet på

västkusten. Båten är visserligen styv för att vara en sportbåt med en bulbköl på 600 kg av båtens totala 1250 kg, men de har mycket segel i grundkonfigurationen så det blir till att behöva reva tidigt tror jag, om det inte är undanvind.

### Mest seglingsglädje för pengarna

Mer seglingsglädje per spenderad krona i en ny kölbåt är nog svårt att finna. Om det dessutom blir en entypsklass här i Sverige och världen så är detta en riktig fullträff från Fareast Boats. Annars lär båten gå utmärkt att segla på handikapp också. Storasyster 31R har presterat väldigt bra i ORCi, en regel där det normalt är svårt att hävda sig med små sportiga båtar. I det svenska respitsystemet SRS brukar det vara lite lättare och där har Fareast 28R fått ett SRS-tal på 1,334, något jag är övertygad om att båten är kapabel att segla upp till med en driven besättning. På banor med lite mer halvvin och öppna bogar, tex runt öar eller liknande, borde det gå ännu lättare.