

# SEIL

magasinet.no

Nr 3/2015 • Pris kr 95

ALLTID  
PRAKTISK STOFF

## OM BORD I FAREAST 28 R

**SEILMAKEREN DOUBLEHANDED**  
Utfordrende kursvalg

**VELG RIKTIG  
BUNNSTOFF**

**ROSENDAL**  
Himmelsk  
og historisk

**SPEKBUKTA**  
Østersfarm  
under kjølen

**FRA MOTORBRØL  
TIL SEILGLEDE**

**KUNSTEN Å  
LEGGE TIL**



OPPDATERING AV KART TIL PLOTTERE: Ikke alltid så enkelt som du tror

RETURUKE 23

INTERPRESS NORGE



9 771501 810023

# GJØR DET SELV

# SLIK SKIFTER DU BELGEN TIL SEILDRETVET

# Langt fra fjernt



▲ MORO: Med asymmetrisk spinnaker byr Fareast 28R på morsomme opplevelser.

Med Fareast 28R viser det kinesiske verftet at de mener alvor.



TEKST &  
FOTO: Asbjørn J.  
Thorup

«Det fjerne østen» virker mye nærmere etter en prøvetur med nye Fareast 28R. Nærmere til tross for at båten er lagd på den andre siden av kloden, med andre forutsetninger, andre tilnærminger til båtbygging og uten moderne båtbyggetradisjoner i ryggen. Nå skal det sies at vi ikke har sett hvordan kineserne bygger båter, men vi har opplevd kinesiske kopier av båtutstyr som rett og slett ikke holder mål. Heldigvis er ikke

Fareast 28R i den kategorien. Her har kineserne bygd en båt som holder mål for krevende seilere og en båt som vi tror kan tilby mye morsom seiling, både alene og sammen med andre tilsvarende båter.

For det er en fantastisk følelse når den asymmetriske spinnakeren fyller og du kjenner det du står på akselererer, nærmest hopper fremover og loggen passerer ti knop, tolv knop, nesten 15 knop - på helt flatt vann i 20 knops vind. Det opplevde vi en litt kald februar dag inne i Stockholms havn.



▲ FAREAST 28R: Med nye Fareast 28R har kineserne bygd en morsom båt til en relativ rimelig penge.

Det er ikke til å legge skjul på at vi hadde en del forventinger når det kom til denne modellen. Da Fareast lanserte «karbonraketten» Fareast 31R i 2013, var det mange som var imponert av design og den innovative tankegangen til designerne **Simonis Voogd** og det kinesiske verftet. Linjemessig følger lillesøsteren på 28 fot Fareast 31R tett, men materialvalgene er betydelig mer konservative, med karbonfiber begrenset til ror og rorkult. At en båt som ikke er bygd med de aller mest eksotiske materialene ikke vil nå

samme «performance-terskel», er innlysende, og i Fareast 28R har kineserne lagt listen lavere, men hvor lavt lå den?

I sammenligning med tilsvarende entypebåter opplevde vi på ingen måte at listen ligger lavt. Vi ble imponert gjennom de timene vi prøvde den på det flate vannet i Sverige, og det må sies at vi fikk mersmak og skulle gjerne opplevd hva denne båten kunne ha gjort i samme forhold med litt gode, skikkelig skager-rakbølger i hekken!



**NULL KOMFORT.** Når det kommer til båtdesign, jobber konstruktørene stort sett med tre variabler: fart, pris og komfort. Men de kan kun velge to, tre samtidig i samme båt er ikke mulig, sies det.

Her har kineserne bygd, etter spesifikasjoner fra Simonis Vøgd, virkelig etter de to første. Fart får du i nye Fareast 28R, til en hyggelig pris, men komforten, som du strengt tatt ikke trenger, er helt uteblitt.

**KONSTRUKSJONEN.** Konstruksjons- og byggemessig ser det veldig bra ut. Skrog og dekk er vakuumstøpt med et distansemateriale i konstruksjonen, og under dekk fin-

ner du stort sett skott og «stringere» som stiver det hele av slik at man får en stiv og responsiv båt. Utførelsen under dekk er ren og pen med vaskbare flater uten røff finish. Fareast 28R er en ren regattabåt, men har du med deg en sovepose og synes det er behagelig å ligge på et par seil gjennom natten, er det fullt mulig.

På skrogsidene under dekk er det montert noen trådposer til ting og tang du gjerne vil ha stuert bort.

Totalt veier Fareast 28R 1360 kilo, hvorav 600 sitter i kjølen, mens kjølbladet veier bare 20 kilo. Det gir en kjølbladeprocent på hele 45,6 prosent og er avgjørende for hvordan båten

oppfører seg på bidevind. Kjølbladet er smalt som på de aller fleste moderne performance-båter, noe som gjør at man er avhengig av løft, les fart, over kjølen for ikke å drive sidelengs. Roret er nesten like dypt som kjølen, 160 centimeter mot 170.

Vi var fire stykker om bord under prøveseilasen og det virket som et tilstrekkelig mannskap. Spesielt viktig er det at storseilstrimmeren er med på notene. På bidevind så vi enkelt 6,8 knop på loggen, men uten vindinstrumenter er det vanskelig å si noe om vinkler, da det var ekstremt skiftende forhold i Stockholm denne vinterdagen. Men uansett følte

det veldig bra, rent vinkelmessig.

Vi opplevde den som svært godt balansert. Det er en skikkelig godfølelse å «gjete» den fremover gjennom rossene, selv om den krever full konsentrasjon fra rommannen da sporet er ganske så smalt.

På dekk er det enkelt å kjenne seg igjen, både hvem som har produsert utstyret og hvor det er plassert. Seldén, Harken og Spinnlock burde være kjent for de fleste, i tillegg til at kineserne har plassert utstyret der det skal være. Når det er sagt kan det være litt trangt for rommannen, i alle fall om han er, som undertegnede, over 190 cm på strøpelesten, da manntauet begrenser ryggvinkelen en smule når ►



**FOTLISTER:** I cockpitdørken er det støpt inn fotstøtter.

det krenger på bidevind. Men gode fotstøtter i cockpitdørken gjør at man har noe å stå i mot.

På unnavind fant vi det naturlig å stå med et kne på sargen. Det gir god følelse på styringen og god oversikt fremover.

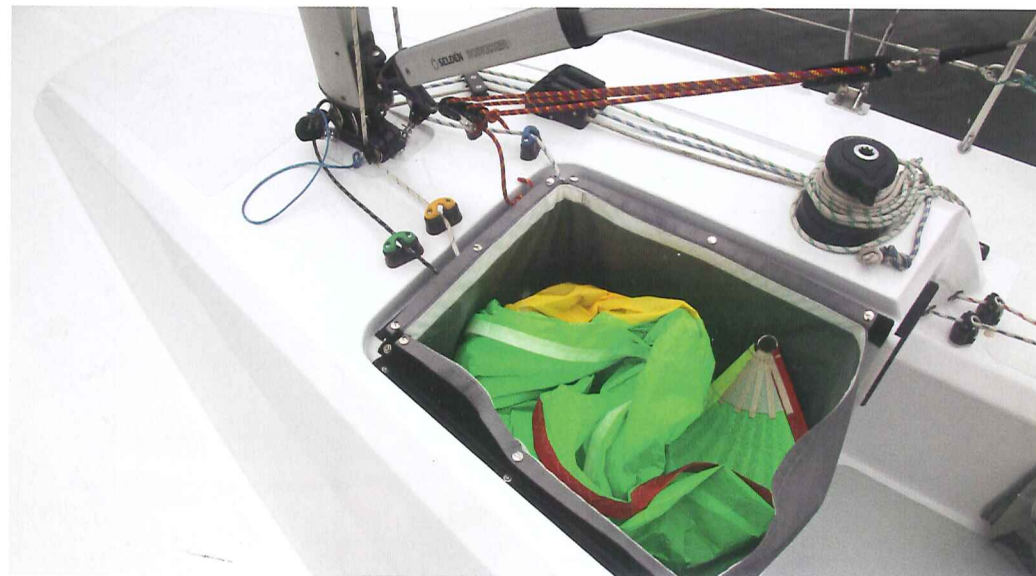
Cockpiten er stor og svært funksjonell. Det er god arbeidsplass og innstøpte fotlister i cockpitdørken gjør at du greier å holde deg på bena når det krenger. Storseilstrimmeren har fin tilgang til grov- og finhal på skjøtet, løygangshaling og akterstaget er også tatt frem til trimmeren.

Helt fremme i den spisse enden finner du et baugspryd i aluminium som er sentermontert. Det går inn i et rør oppunder dekk som gjør at det er vanntett under dekk, ikke som enkelte andre tilsvarende båter som satser alt på en pakning i gjennomføringen.

Den asymmetriske spinnakeren heises fra en pose som sitter fast i lukenedgangen med knapper. Enkelt, velprøvd og funksjonelt.

Overgangen mellom skrog og dekk har en liten knekk som gjør det svært mye bedre for mannskapet ditt å ri skikkelig når det trengs.

På hekken finner du et motorbeslag for en påhengsmotor. På båten vi seilte sto det en liten tohester og det er altfor lite. Da har knapt nok kraft til å komme ut gjennom moloåpningen om det blåser litt, men om du dobler til fire hester er mye gjort. Det fantes ingen steder å lagre motoren under seiling, så derfor er det planer om å lage et stativ festet til mas-



**POSE:** Spinnakeren hører hjemme i en pose du fester til lukekarmen. Velprøvd og velfungerende.

ten under dekk. Dagens firetakere har svært lite godt av å ligge, derfor bør de lagres stående, i alle fall om du vil kunne starte dem igjen...

**DYPT ROR.** Fareast 28R er en livlig båt. Storseilet er på 28 m<sup>2</sup> og krever sin mann for å bli trimmet riktig, slik det bør være på en 28 fots entypebåt. I de største rosesene på 24-25 knop ble det litt mye kraft i storseilet og man var i nærheten av å broche, men takket være det dype karbonfiberroret var det aldri noe problem. Tvert i mot ble vi overrasket over hvor enkelt det var å tvinge baugen ned igjen slik at moroa kunne fortsette.

Det er lagt vekt på å gjøre det så enkelt som mulig, og dermed også kostnadsbesparende, om bord. Blant annet er forseilet festet til forstaget med webbingbånd og klips du gjerne finner på en sekk eller en kalesje. Det fungerer fint når du seiler, men fordelene ved å kunne ha et opprullet seil på forstaget forsvinner.

Fareast 28R er en entypebåt og det jobbes med å få entydige regler for klassen. Blant annet tenker man at regelen kun gir rom for ett sett seil per sesong, uansett hva du velger av materialer i seilet. I kinesiske farvann seiler det mange modeller, mens det er heller tynt med modeller i våre farvann for å kunne kalle den en etablert entypeklasse, men muligheten er der absolutt.

**BAK BILEN.** Fareast 28R kan du sette på en henger og trekke et-

ter bilen. Kjølén trekker du enkelt opp ved å løsne fire bolter og trekke den inn i båten. Toppen av kjølbladet vil stikke opp av luken, derfor har designerne plassert lukeinngangen en tanke til babord. På den måten kan du komme ned i båten selv om kjølen er trukket opp.

Fareast 28R har et «hissig ytre». Og det er først og fremst den positive baugen, i skikkelig Volvo Open 65-stil, som får frem aggressiviteten i dens kosmetiske ytre. Engelskmenn kaller baugen «dreadnought bow»; våghalsbaug – og det må man kunne si er en passende betegnelse. Det ser rått ut og tilhører først og fremst båter med fartspotensiåle. Ved siden av de nye VO65-ene er det spesielt på flerskrogssiden vi har sett denne formen på «starten» av en båt. Eksempelene på båter med flere skrog er mange. Det er gjort blant annet for å bedre egenskaper gjennom bølger, men som **Patrick Shaughnessy**, sjefsdesigner hos Farr Yacht Design, som står bak det nye VO-designet, har sagt i intervjuer:

«Vi ønsket å gi designet et moderne utseende for å sikre oss at det vi presenterte var fremtidsrettet og sannsynligvis ville være moderne i åtte år».

Prismessig er Fareast 28R relativt rimelig. Relativt fordi kineserne oppgir alle priser i amerikanske dollar og den norske kronen har fått kjørt seg litt mot dollaren i den siste tiden. Seilklar båt levert i Norge koster i underkant av 460 000 kroner, vel og merke uten tilhenger om du vil ha

den hengende etter bilen. Men da er den seilklar med kinesiske seil, men uten instrumenter.

**NY IMPORTØR.** Det er svenske **Mats Runström** som i utgangspunktet har representert Fareast i Skandinavia, men han har samtidig tatt på seg oppdraget for kineserne å se på mulighetene for et distribusjonsnett i Europa, noe som nå har resultert i en norsk importør, Fredrikstad Marina i Fredrikstad.

– Vi ønsker ikke i første rekke å introdusere 28-foteren som en entypeklasse, men mer som en båt for seilglede man kan delta i onsdagregattaer og lignende, sier **Eivind Rubinstein** i Fredrikstad Marina, til SEILmagasinet.

Den ferske importøren deltok på Sjøen for Alle-messen på Lillestrøm og gleder seg til å vise frem båten videre. Han understreker at deres engasjement med den kinesiske produsenten er større enn bare 28-foteren.

– Vi tror at Kina har en stor plass i båtproduksjon i fremtiden, og vi er spente på hva verftet kommer med. Blant annet har de en 41-foter på planen, avslutter Rubinstein.

Vi deler Rubinsteins syn på den saken. Det er ingen tvil om at samarbeidet Fareast og Simonis Voogd både har, og kommer til å gi, spennende prosjekter i fremtiden.

Fareast 28R er helt klart en svært god representant for båter produsert langt, langt unna, men som samtidig vil fungere svært godt i et europeisk marked. For eksempel. ■



▲ **BAUG:** Baugen er positiv og gir båten et «sinna» ytre.



▲ **ENDRES:** Bøylene i bildet er ettermontert, men på nye modeller kommer det innstøpte fotlister.



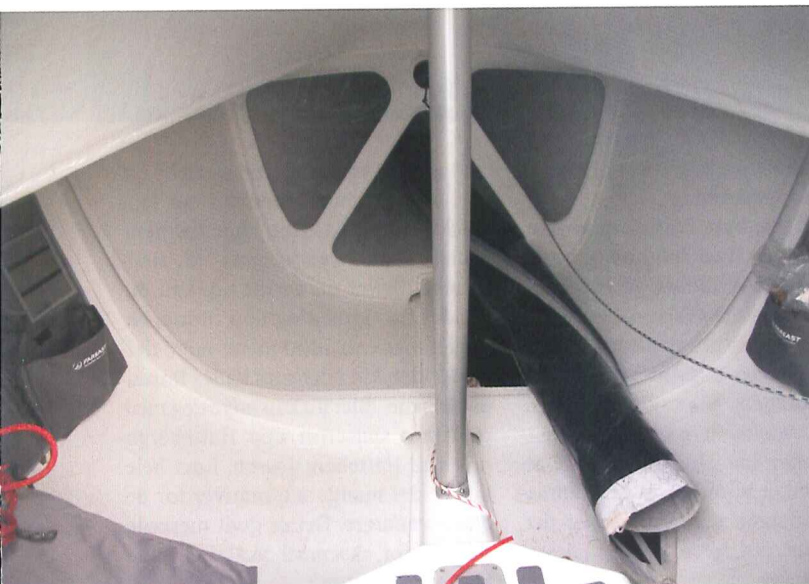
▲ **STOR:** Cockpiten er virkelig stor til å være en 28-foter.



#### FAREAST 28R

Lengde over all:	8,55 m
Skroglengde:	8,07 m
Bredde:	2,75 m
Dypgående:	1,70 m
Deplasement:	1 360 kg
Kjølvækt:	620 kg
Motor:	Utenbords
Designer:	Simonis Et Voogd
CE-Sertifisering:	C
Seilareal kryss:	44,0 m <sup>2</sup>
Seilareal lens:	115,0 m <sup>2</sup>

Pris Standard båt:	kr 380 000*
Seilsett	kr 30 000
Transportkrybbe	kr 6 500
Kjølleisystem	kr 6 400
Fendere/ Fortøyning	kr 1 100
Motorbrakett-	kr 1 600
Frakt	kr 32 000
Sum seilklar båt	kr 457 600
*US dollar 8 kroner	



▲ **AKTEROVER:** På både styrbord og babord er det åpent helt akterover. Det gir plass til seil og mannskapsbager.

▲ **TREKK:** Lukenedgangen er plassert en tanke mot babord slik at man skal kunne gå under dekk når båten står på hengeren med kjølen oppheist.

▲ **KLIPS:** Med webbingbånd og klips fester du forseilet på forstaget.

▲ **UNDER DEKK:** Det er rent, ryddig og glatte falter under dekk. Akterenden av bausprydet er festet i skottet lengst frem.

