

Aktuelt

KNEKKSPANT: Knekkspant og umalt fribord er varemerket til Ovni-båtene. Ovni 395 byr på grunnere linjer, brattere stevn og bredere akterparti i forhold til forgjengeren Ovni 385.



Aluminium-nyhet á la France

Ovni 395

Lengde	12,22 m
Lengde i vl	10,30 m
Bredde	4,10 m
Dyppgang	0,58/2,10 m
Deplasement	8800 kg
Ballast	3200 kg
Storseil	35,2 m ²
Genua 1	48,5 m ²
Konstruktør:	Philippe Briand

Gjennom Lysaker-firmaet Lange Maritime er aluminiumbåter atter blitt tilgjengelig på det norske markedet, og Ovni 395 er den nyeste modellen fra det franske verftet Alubat, som Lange representerer. Båten ble nylig presentert på båtutstillingen i La Rochelle i Frankrike.

AV MORTEN JENSEN • Båten er en videreutvikling av Ovni 385, som har vært en volumselger for verftet i flere år. Båten har de samme, karakteristiske knekkspantene, men linjene er grunnere og modernisert i form av brattere stevn og bredere akterskip.

Alle Ovni-modellene har senkekjøler som kan trekkes helt inn i skroget; så også for Ovni 395. Kjølens er uten ballast, all ballast er plassert innvendig i skroget. Det bidrar blant annet til at kjølen faktisk kan trekkes opp på slør og lens uten at det er med fare for båtens stabilitet. Med kjølen og roret oppe stikker båten kun 58 cm dypt, noe som gir adgang til mange nye havner. Bunnfasongen gjør at båten i praksis også kan seiles opp på stranden!

Ovni-båtene har fått et solid fotfeste blant langturseilere; dels på grunn av sik-

SALONG: Stor salong og rommelig bysse er blant ingrediensene under dekk. Alubat gir imidlertid godt rom for egne ønsker med hensyn til løsninger.



RYDDIG: De tekniske løsningene er ryddige og forseggjort, noe som kreves i aluminiumbåter der elektrolyse og korrosjon kan være en trussel dersom slikt ikke er i orden. Normalt er dette blitt et ikke-problem i dagens aluminiumbåter.

kerheten og styrken aluminium byr på, men også fordi verftet langt på vei imøtekommer kundenes individuelle innredningsønsker.

Standardutgavene av Ovni 395 byr på to eller tre lugarer, en rommelig bysse med utvidelsesmuligheter og en gedigen salong med plass til åtte personer rundt bordet. Innredningen er utført i eik, noe som gir interiøret et lyst og lett preg.

Under dekk er det ikke mulig å se spor av aluminium; alt er tildekket av garnering, selv inni de røffeste og mest bortgjemte stuerommene. Båten kan isoleres med skummaterialer som en ekstrakostnad, noe som bør være aktuelt på våre breddegrader. Skrog og dekk er omhyggelig lakert, men fribordet er, som Ovnis varemerke, beholdt ubehandlet.

Verftet bygger ca. 60 båter i året og kan se tilbake på over 30 års drift. Gjennom den erfaringen er verftet et av få i verden som kan tilby aluminiumbåter til en pris som lar seg konkurrere med glassfiberbåter. Ca. 1,8 mill. kroner koster Ovni 395.

ARC-regattaen tilbake til røttene

De store båtene tar for mye plass i havnene og er blitt for dominante i den populære ARC-regattaen. Det synes arrangøren, World Cruising, og setter en maksimal lengde på 18,29 m (60 fot) fra og med 2005-utgaven, som er den 20. i rekken.

AV MORTEN JENSEN • ARC-regattaen var tenkt som en turregatta for turbåter, men innslagene av regattapregete og store båter har økt med årene. Derfor tar arrangøren noen grep for å føre regattaen tilbake og nærmere røttene.

Storbåt-eierne får i stedet et nytt tilbud; **Rubicon Antigua Challenge (RAC)**, en regatta for båter over 60 fot. Mens ARC-flåten samles i **Las Palmas** på **Kanariøyene** og seiler til **St. Lucia** i **Vestindia**, vil de store båtene starte fra **Lanzarote** og gå i mål på **Antigua**. RAC vil starte 19. november 2005, mens ARC-starten går dagen etter, 20. november 2005.

Båtnytt

United Kingdom Sailing Academy (UKSA) har bestilt fem eksemplarer av **Sweden Yachts 42**, og i høst ble den første som ble levert, døpt av ingen ringere enn prinsesse Anne.

Magnus Rassy ble kåret til **Årets Føretagere** av organisasjonen **Føretagarna** i høst. Magnus Rassy er sønn av **Christoph Rassy**, som grunnla **Hallberg-Rassy-verftet**, og det er han som i første rekke nå fører arven etter faren videre.

Luffe 40 vil bli presentert i en modifisert og bredere utgave under utstillingen i **Düsseldorf** neste år. Ifølge det tyske bladet **Segler-Zeitung** blir riggen 7/8-dels og kjølen ti centimeter dypere.

Bénéteau-verftet rundt 120 år 3. august i år. Verftet ble grunnlagt av **Benjamin Bénéteau** i 1884.

Cyclades heter en helt ny modell-linje som **Bénéteau** vil presentere på **Paris-utstillingen**. Det har vært mye hemmelighet rundt den nye serien. Den første blir en 43-foter tegnet av **Berret/Racoupeau**, og med en antydning på 128 500 euro, tyder mye på at den nye modell-linjen er tenkt som en konkurrent til **Bavaria** – i alle fall hva pris angår.

Visiona 39 og **Visiona 44** heter to nye kataraner fra det tyske verftet **Baltec**. Det spesielle med disse to båtene er at de har en ustaget, roterende rigg med fokk og storseil festet til en og samme bom. **Easy Rigg** kaller verftet løsningen. **Konstruktør** og verftsinnhaver er **Stefan Schulz**.

Andrzej Skrzat – polsk konstruktør kjent for **Majestic**- og **Mantra**-båtene

– har tegnet **Delphia 40**. Bak båten står verftet **Sportina Yachts**, som blant annet også har et samarbeid med en av verdens ledende matchracere, **Karol Jablonski**, og båten selges seilklar for 130 000 euro. Verftet har også modellene **Delphia 29** og **Sportina 25**.

Arion 29 heter oppfølgeren til den populære og prisnominerte båten **Pegaz 28**. **Konstruktør** er polakken **Michał Orych**.

Viva 700 heter en 7 meter lang tysk båt som er tegnet av **Andrzej Skrzat** og som bygges av **Viva-Boote**. Båten er en turseiler med senkekjøler som selges i Tyskland for 22 000 euro. Verftet har også en mindre modell, **Viva 600**.

Moody 49 heter nyeste modell fra britiske **Moody Yachts**.

Mercator 40 er en fransk aluminiumbåt med dekkshus og innvendig styreposisjon. Båten har knekkspant og doble kjøler.

