

HAVKAPPSEILER MED FARTRESSURSER



Farr IMS 31 er en havkappseiler som er bygd etter de nyeste trender innen design og byggeteknologi. Siden den debuterte på regattabanene, har denne nye konstruksjonen fra Bruce Farris hånd lagt betydelig større IMS-konstruksjoner bak seg.





Etter flere gode plasseringer i større havkappseilaser i sommer, har den nye Farr IMS 31 bevist at den er en vellykket konstruksjon. Båtens internasjonale fremtid avhenger av hva ORC (Offshore Racing Council), som er havkappseilernes høyeste myndighet, beslutter på sitt møte i London senere i denne måneden.

ORC skal da ta stilling til nye entypeklasser for offshore-regattaer, og det er ingen hemmelighet at rådet har fått stor interesse for Bruce Farris konstruksjoner etter suksessen med den nye W-60 klassen i Whitbread Round The World-racet.

Farr IMS 31 bygges av Waterfront AB i Stockholm. Verftet kom i kontakt med Bruce Farr i forbindelse med testseilingen av «Intrum Justitia» sommeren 1993. Allerede da diskuterte de muligheten av å lansere en ILC-30 (International Level Class). Konseptet var klart i september, og i januar 1994 ble skrogtegningene klare.

Byggingen kom i gang allerede denne våren og de to første båtene ble sjøsatt før årets sesongstart. Regattadebuten fant sted under Gotland Runt '94.

Strengt scantlingkrav gir overdimensjonerte båter

Målet var å bygge en båt til ca. 600 000 kroner, og gi den et måltall på 645 sek. pr. n mil. Det første klarte man ikke, prisen ble 650 000 kroner uten seil. Men det andre målet ble oppnådd. Måltallet ble 642 sek. pr. n mil.

Med fire seil, instrumenter og fortøyningsgods vil båten komme på nærmere 750 000 kroner i Norge. Det er mange penger, særlig for en båt som bare kan brukes til regatta. Men ser vi på Farr IMS 31 som et alternativ til å la et verft bygge en tilsvarende one off-racer, blir entypebåten rimelig likevel.

Grunnen til at en Farr IMS 31 koster mye, er de høye kvalitetskravene som Bruce Farr stiller til sine båter og de nøyaktige spesifikasjoner som verftene må følge. Normalt vil slike krav føre til at båtene blir tunge og overdimensjonerte, men det er ikke tilfellet med Farr IMS 31. På grunn av Farris krav til byggerne veier den bare 2320 kg, og det er ubetydelig mer enn for eksempel Maxi 77.

Sammenlignet med de eldre IOR-båtene er Farr IMS 31 ekstremt i linjene. Baugen er nesten loddrett, og knekken i stevnen ligger over vannflaten. Forskipet er konkavt, det vil si innoverbøyd, slik at båten blir smal i vannlinjen. Fribordet er høyt. Akterpartiet er bredt med god bæring.

Undervannsskroget er særdeles flatt midtskips og rundet jevnt av opp mot vannlinjen. Båten har ikke kjølsvin, og kjølen er festet med tykke syrefaste bolter direkte i skrogbunnlaminatet, som har en tykkelse på 25 mm. Der er de sikret med store 10 mm tykke stoppskiver. Skroget er vakuum-støpt med divinycell som kjernemateriale.

Skroget er avstivet av et rammeverk der to langsgående bjelker ligger inntil kjølfestet. De gjør kjølen «stum», det vil si at den ikke kan gi seg sideveis og dermed miste noe av effekten under ekstrem seiling. I tillegg gjør



Farr 31 har fartsegenskaper utenom det vanlige. Den logger 7,2 knop i 5 m/sek på romskjøts seiling, og hele 6,6 knop på 36°s bidevind.

bjelkene båten så solid at den tåler en grunnstøting. En av de nye båtene gikk på en båe i syv knops fart uten at det ble noen skader.

Kjølen er meget smal øverst og ender i en bulb nederst. Kjølvekten på 920 kg utgjør 40% av deplasementet, og bulben sikrer båten et lavt tyngdepunkt.

Seks mann trengs på ripa

Til tross for god stabilitet må en Farr IMS 31 ha seks mann på ripa for å kunne seiles optimalt. Maksimal tillatt mannskapsvekt er 540 kg, og det er ikke noe for mye siden riggen er 14,3 m høy og seilarealet er på 57,4 kvadratmeter!

Rorbladet er laget av karbonfiber og har en dyp og smal planform. Rorstammen har en kraftig diameter på 10 cm under skroget og ca. 7 cm i cockpiten. Roret veier bare åtte kilo. I skroggjennomføringen har roret store, selvjusterende lagerforinger som absorberer sidekreftene.

Dekksutstyret er typisk for moderne hitech-båter. Det er få og små beslag, der hvert eneste ett er spesifisert til minste detalj når det gjelder mål, vekt, plassering, fabrikkat og modell.

Til å være en racer har båten en konservativ rigg. Vantene sitter langt ute i borde, og det gir en stor vinkel mot salings-



Innredningen er enkel med rørkøyer for å fungere best mulig under kappseiling.

Cockpiten er stor og renset for unødvendige beslag. Seks vinsjer er nok til alle fall og skjøter.



Navigatoren må stå oppreist eller sitte på knærne ved kartbordet. Men han kan jo ta med Deckman'en og plottøren opp i cockpiten og trenger ikke være under dekk.

ene. Videre er masten forholdsvis kraftig og går gjennom dekket. Båten har dobbelte salingshorn, som er vinklet 10° akterover. Det gir en fordel ved måling og Bruce Farr kaller det for «performance sweet».

Resultatet er en stødigere rigg enn det de tidligere IOR-båtene hadde, og Farr IMS 31 trenger strengt tatt ikke lensetakler til annet enn å trimme stagliket på genuuen. Men de er likevel gode å ha i stampsjø for den høye masten.

Den høyt plasserte bommen er uvanlig på en racer. Vi kunne stå oppreist i cockpiten uten å få bommen i hodet. Både mast og bom er levert fra Nordic Mast i Danmark med løpende rigg i spectra.

Spartansk innredning og enkle forsterkninger

Innredningen er meget enkel og de voluminøse stringerne som

kjennetegner de gamle IOR-båtene, finner du ikke på Farr IMS 31. Skrogets innside er helt slett og glatt.

Ståhøyden under dekk er 158 cm, men mer kan du ikke forlange på en racer.

Innredningen ellers består bare av det aller nød-

vendigste som et navigasjonsbord, primitiv bysse og en do foran masten. Forpiggen er helt tom. De seks rørkøyene, som kan reguleres, har likevel tykke, deilige madrasser.

Byssa, som er liten nok, har få og små stuemuligheter. Hvordan man skal få plass til proviant, skaffetøy og kokekar, er en gåte.

Det er vanskelig å sitte og spise ved bordet, men det er egentlig beregnet til å oppbevare sjøkart og bestikk i, samt å gi plass til instrumentpanelet og el-opplegget.

Finishen på innredningen er av bra standard. Den treinnredningen som finnes, er tilstrekkelig dimensjonert, har avrundete hjørner og god tilpasning. Skott og andre flater under dekk er hvite, og det gir et rent og luftig inntrykk.

Båten har en tresylindret Volvo Penta 2020 dieselmotor med S-drev. En så kraftig motor på en så lett båt gir et fartspotensiale som overstiger det vanlige selv på langferdsbåter. Vi hadde en marsjart på 8,2

FARR IMS 31

knop med en enestående manøvreringsevne.

Svingradiusen er så liten at man må holde seg ordentlig fast for ikke å gå over bord i sentrifugalen. Selv i små hastigheter gir det store, effektive rorblad et en førsteklasses manøvreringsfart. Dieseltanken er på 45 liter, som er mye på en racer.

Imponerende seilegenskaper

Seilegenskapene er fantastiske. Båten er rank i startfasen, men sluttstivheten ved krengeing er imponerende. Derfor bærer den seilene utrolig godt når vi tenker på den lave skrogvekten, den høye masten og det store seilarealet. Ifølge Farr skal båten heller ha for mye enn for lite seil oppe.

Farten for seil er også imponerende. Båten holder godt følge med IMX 38 og seiler fra en rekke andre større båter. På korrigert tid slår Farr IMS 31 de fleste konkurrenter. Vi logget 6,3 knop på bidevind i 4 – 5 m/sek vind.

Båten er harmonisk balansert. Du kan trimme riggen helt nøytral eller gi den et lite trykk til lo hvis du foretrekker det. Rormannen regulerer selv skjøtvognen og reduserer eller øker rorpresset med den. Han har reguleringen for akterstaget innen rekkevidde og kan enkelt justere tvisten i storseilet.

Et lite minus må vi gi for trimanordningene for akterstag og skjøtvognen, som var montert i veien for hverandre. På den annen side er manøvreringsevnen under seil fantastisk.

Spinnakeren ga båten en herlig flukt. På en 145°s slør i 4 m/sek fosset vi frem i 7,1 knop – altså nesten like fort som vinden. I friskere vind er det sannsynligvis mulig å oppnå hastigheter opp mot 20 knop.

Rormannen har en ideell plass. For at også mannskapet skal ha det behagelig på rekka, er manntauet plassert lavt.

Vår konklusjon er at Farr IMS 31 er en hei dundrendes båt, like rask som 39 – 40-fotere vanligvis er. Men den er også krevende, og for å seile den optimalt skal du trimme både deg selv og båten.

Det er av naturlige grunner trangt under dekk, og hvis du vil bruke den som ferieboat, bør du ha en sportslig innstilling til seilerlivet. Båten leveres komplett utrustet for kappseiling.

Av Curt Gelin
Foto: Christer Lundin

Båtnytt 11/94

DATA

Lengde	9,58 m
Lengde i vannlinjen	8,32 m
Bredde	3,25 m
Dyppgående	1,98 m
Vekt	2320 kg
Kjølvekt	920 kg
Masthøyde over vannlinjen	14,32 m
Storseil	30,52 m ²
Genoa 1	26,91 m ²
Spinnaker	41,00 m ²

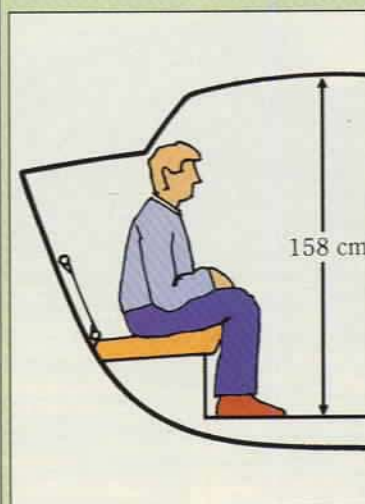
VURDERING

Seilegenskaper	●●●●●●
Dekk, funksjon	●●●●●●
Cockpit	●●●●●●
Salong, kabiner	●●●●●●
Toalett	●●
Bysse	●●
Bygging, materialvalg	●●●●●●
Rigg, seil	●●●●●●
Dekksbeslag	●●●●●●
Tekniske installasjoner	●●●●●●
Sikkerhet	●●●●

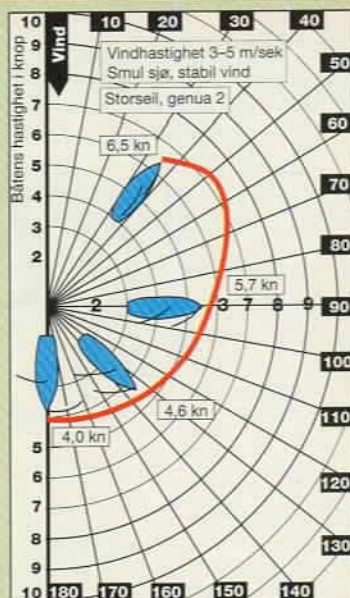
PRISER

Standardpris	650 000
Motor	inkludert
Foldepropeller	inkludert
Storseil	26 000
Genoa I	18 000
Genoa III	9 000
Spinnaker	13 000
Spinnakerutstyr	inkludert
Pulpit	finnes ikke
Fendrer og tauverk	3 000
Bomtrekk	2 400
Sprayhood	finnes ikke
Kompass	1 400
Logg, vindinstr., ekkolodd	15 500
Windex	320
Kokeapparat	inkludert
Septiktank	finnes ikke
Trykkvann	finnes ikke
Varmeapparat	finnes ikke
2 brannslukningsapparat	inkludert
2 lensepumper	inkludert
Primer/bunnstoff	5 000
Rigging/sjøsetting	5 700
Transport til Norge	kjøpers kostnad

Båtnytt pris 750 000



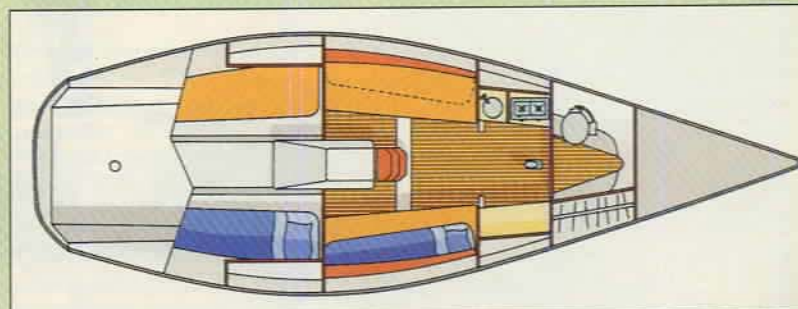
Du kan sitte, men ikke stå i salongen der høyden under dekk er 158 cm.



SPESIFIKASJONER

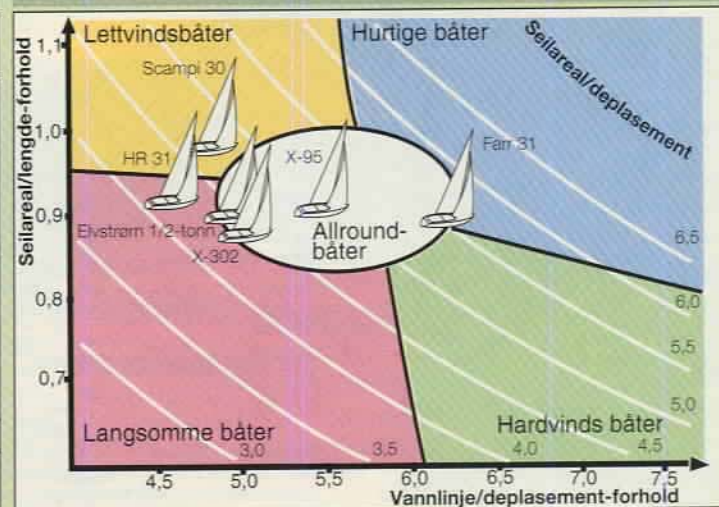
Konstruktør: Bruce Farr. **Verft/forhandler:** Waterfront AB, Stockholm tlf. 095 46 8 6620747. **Skrog:** Håndopplagt sandwich med divinycell kerne. **Dekk:** Sandwichlaminat. **Ror:** 8 kg balanseror i karbon- og glassfiber. **Kjøl:** Bly finnekjøll med bulb. **Mast:** Nordic Mast brøkdelsrigg med dobbelte akterutvinklete salinger, akterstag og lenseta-

kler. **Seil:** Storseil, genua I og III i mylar/kevlar fra valgfri seilmaker. **Motor:** Volvo Pentax 2020S 18 hk. **Tanker:** 45 l drivstoff og 75 l vann. **Batterier:** 1x75 ah startbatter, 1x75 ah forbruksbatter. **Støy:** 72 dBA i salongen og 65 dBA i cockpiten ved 3500 o/min.



Det er seks køyer om bord, hvorav to over hverandre i salongen. Det er trangt under dekk, men praktisk. Byssa er liten og stuerommet enda mindre. I forpiggjen er det bare et WC. Et skott forut stiver av skroget.

BÅTNYTTS FARTSDIAGRAM



Farr 31 er en meget rask båt med et stort fartspotensiale. X-95 er en allround-regattabåt og en tradisjonell IOR-konstruksjon. Nye X-302 er tyngre og er mer turbåt-orientert. Scampi 30 har relativt stor seilføring i forhold til lengden.

Ill.: Stefan Alexandersson