806'er i perfekt balance på kryds og det er rigtigt hvad man ser på billedet. Så hårdt skal genuaen skødes. Besætningen er her på vej mod DM-titlen i 1998.

Nem og sjov sejlads til en billig pris

Der er masser af herlige, trygge turoplevelser og sjove kapsejladsoplevelser i de enkle klassebåde Int. 806 og IF-båd. De kan nemt sejles af én til to sejlere, og begge klasser har en fast skare, der er trofast over for deres bådtype i mange år. Brugt-priserne ligger fra 50.000 til 125.000 kroner.

De er vidt forskellige i udseende og skroglinier. IF'eren er succesbåden med klassiske langkølede og platgattede linier, mens 806'eren er en båd med moderne linier, der ufortjent aldrig er blevet en succes i form af mange byggede både, fordi den kom til at stå i skyggen af H-båden.

De to både har imidlertid også en række fællestræk. Det er begge 3-mands entypebåde, der bruges flittigt til både tursejlads og race. Begge både er enkle både med en enkel rig, og de kan sagtens sejles af en eller to mand. Til kapsejlads betyder det, at man ikke behøver en toptunet besætning på tre mand. Man kan fint have en uerfaren sejler med om bord. Det betyder desuden, at man snildt kan sejle kapsejlads på topniveau med en

Af Henrik Hansen

IF'eren er en fin krydsbåd, der kan bringes i helt neutral balance. Cockpittet kan føles lidt trangt under kapsejlads, men det går alligevel fint at være fire ikke for kraftige sejlere om bord under fx distancesejlads som på billedet.

familiebesætning. Sejlegenskaberne er gode og pålidelige. Ingen familie behøver at føle sig utryg i disse både, der kan bære fulde sejl i selv meget frisk vind.

Om læ er pladsen selvfølgelig trang på grund af bådstørrelsen, og der er ikke ståhøjde. Alligevel er der stadig mange, der sejler på tur i ugevis og klarer sig uden toilet om bord og med de beskedne og primitive pantry-forhold, begge både byder på.

Til gengæld får man andre og mere nære sejl- og naturoplevelser og en ustresset sejlads. Det er rart med en påhængsmotor på hækken, men enhver habil sejler kan uproblematisk sejle disse både på plads i en overfyldt dansk sommerhavn.

Og netop på ferieturen bliver den enkle aptering og manglende ståhøjde opvejet af det faktum, at der altid er plads til en IF'er eller 806 i en overfyldt havn. Der er altid et hjørne eller en smal plads til dem, hvor de større og mere komfortable cruisere ikke kan komme ind.

Potente kapsejladsbåde

Da IF'eren er den tunge langkølede båd, er det selvfølgelig den mest familieprægede, mens den moderne udseende 806'er med de letdrevne linier og finnekøllen er den hurtigste og mest sporty båd af duellanterne.

Fartmæssigt er 806'eren 69 sekunder hurtigere pr. sømil efter DH og 7 procent hurtigere efter LYS. Det er derfor et paradoks, at IF'eren er den mest aktive kapsejladsklasse. Hvert år kan IF-klassen stille med over 30 både til sit officielle DIF DM, mens 806'eren mønstrer16-20 både til DS-DM. I IF-klassen kommer der ofte stærke svenske mandskaber over Øresund og deltager i fx DM, hvor de to første både på resultatlisten i år var svenske.

Lokalt ser man ofte IF'ere og 806'ere til aftenmatcher og på distancesejladserne, hvor de generelt klarer sig flot efter DH98. Int. 806 ses indimellem som overaltvindere, som fx på Sjælland Rundt i 1998. I år blev en IF'er nr. 3 overalt, og der var tre både på Top 10 listen på banen gennem Bøgestrømmen. Begge både er således potente kapsejladsbåde, hvor man får utrolig meget god kapsejlads for beskedne midler. Begge klasser har også velfungerende specialklubber, der gerne står nye bådejere bi med råd og dåd om fx reparationer og trim.

Stor prisforskel

Prismæssigt er 806'eren dobbelt så dyr som IF'eren, og det skyldes dels, at udbudet af IF-både er langt større, og dels, at 806'eren generelt er en mere robust båd.

Desuden lider den heller ikke af de reparationskrævende svagheder med ror og stævn som IF'eren. Det må dog nævnes at IF'eren som helhed også er bygget med et særdeles solidt og tungt skroglaminat. Så der er ingen grund til overnervøsitet. ▷

Int. 806:

En smuk hurtigsejler

Umiddelbart er det lidt af en gåde, at en så velsejlende, velbygget og hurtig båd som Int. 806 kun har fået en beskeden udbredelse, med i alt 502 byggede både. Her er nemlig enkel sejlglæde for fornuftige penge.

En del af forklaringen er ligetil. I de gyldne år for bådbranchen i slutningen af halvfjerdserne og i firserne kom 806'eren til at stå i skyggen af H-båden, der havde fået fodfæste som den nye, internationale kapsejladsklasse.

Derfor kom 806'eren primært til at henvende sig til de sejlere, der gerne ville have moderne sejlkvaliteter og lidt mere plads om læ. Og som ikke kun var interesseret i kapsejladsen.

Og på samme tid kom 806'eren i klemme på anden vis, fordi turbådene havde vokseværk, og kravene til plads komfort og separat toilet begyndte at påvirke markedet for turbåde.

Int. 806 har imidlertid levet sit eget gode liv i al stilfærdighed og har tiltrukket tursejlere og gode kapsejlere, der gerne ville have en herlig sejlads uden at ligge i træningslejr inden stævnerne. Det er derfor symptomatisk, at klassens bådejere har holdt godt ved deres båd i årevis og nogle endda i årtier. De holder ved båden på grund af udseendet, fartglæden, og fordi båden er trimmæssig enkel uden fx bagstag.

Allerede i mellemluft er der fart på 806'eren for spiler. I frisk vind skal man ikke sløse med styringen på spilersejlads, fordi roret er relativt lille.

Hele apteringen er let og enkelt bygget op omkring den store indersektion i glasfiber, der gemmer bundrammen i stål. Pantrybordet er slået ned til bagbord, og til styrbord ses det lille klædeskab med stuverum.

Køjerne er dybe med siddehøjde à la Ylva og BB 10 m. Der er et par åbne stuverum agter under kistebænkene.

Dens fine sejlegenskaber kom også til udtryk, da den et år var valgt som våben ved Bådnyts "Kapsejlads-Duellen", der var Danmarks første DM-turnering i matchrace.

Den krydser fint, med god balance og kursstabilitet på roret, men er en anelse langsommere i vendingerne end fx H-båden. I praksis giver de lidt langsommere vendinger en mere rolig tursejlads, og under klassebåds-kapsejlads er vilkårene jo ens for alle. Det er også en fin hårdtvejrsbåd, hvor rebning næsten er ukendt. Der er ikke rebeøjer i kapsejladssejl, men det er en god idé med et par rebeøjer i tursejlet, så man kan have en rolig familiesejlads i frisk vind.

Så småt og enkelt kan et pantry være. En lille bordplade, der slås op, med et par afskærmninger til primusen.

Gennemtestet prototype

Om læ er der en udmærket aptering med fire gode køjer, men med knap så meget stuverum som i IF'eren. De fladere skroglinier levner simpelthen ikke så meget plads.

Int. 806, der er tegnet af Pelle Petterson, Sverige, er en helt moderne kapsejladsbåd, uden skelen til måleregler, og med potentiale som turbåd. Prototypen blev prøvesejlet en hel sæson i 1974 og fik fx udskiftet kølen, inden den blev sat i produktion af den svenske Monarch koncern.

Bygningen af båden skete i Danmark hos OL Boats i Ringsted, der stadig bygger nogle få både om året på bestilling. De går hovedsageligt til Sydtyskland.

Dengang var den meget avanceret bygget med en meget stiv og solid struktur på grund af bundrammen i stål og den specielle indersektion, der virker som en slags chassisramme i båden.

Derfor er det et fornemt særkende for Int. 806, at man kan tage en 20 år gammel båd, sætte et par nye sejl på den og sejle lige så hurtigt som de nye både i klassen.

Da den samtidig holder brugtprisen utrolig godt, så er det en båd, hvor man får meget mere for pengene end med fx en H-båd.

I øjeblikket er det meget svært at finde en 806'er til salg, og Arne Larsen fra producenten OL Boats har en venteliste med potentielle købere til brugte 806'ere. Det er naturligvis medvirkende til at holde brugtprisen oppe.

Mini-trimguide for Int. 806

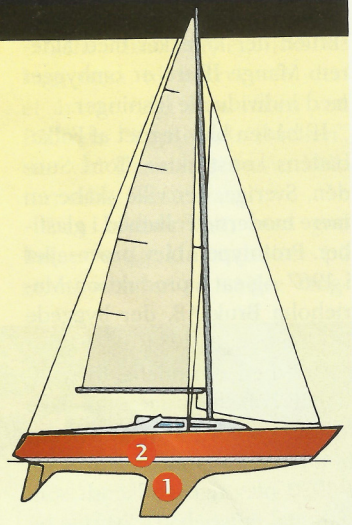
Mastefoden skal stå med forkanten ud for det andet hak i mastefoden. Mastehældningen kontrolleres ved først at sætte masten i fokke- og spilerfaldet. Derefter trækkes forstaget ned ad masten, og der sættes et stykke tape på wiren ud for det sorte mærke på masten. Reststykket ned til øjet skal nu være 1,32 m.
Overvantene sættes jævnt hårdt, mens undervantene sættes knap så hårdt, mens man sikrer sig, at masteprofilet er helt lige. Generelt sejler man i dag med rimeligt flade storsejl, til gengæld må der gerne være lidt "hængegardin" i forliget på genuaen.
Hækstaget bruges kun moderat, indtil storsejlet skal åbnes i hård vind. Løjgangen trimmes generelt, så bommen står næsten i midten af båden.

Man sidder godt både oppe og nede i cockpittet, der er indrettet til race af den svenske topsejler Pelle Petterson. Den lave løjgang er den originale, men de fleste kapsejlere har monteret en ekstra, højere løjgang.

Int. 806 FAKTA

Længde	8,06 m
Længde, vandlinie	7,00 m
Bredde	2,33 m
Dybgang	1,40 m
Deplacement	1700 kg
Kølvægt	720 kg
Storsejl	15,5 m²
Fok	12,0 m²
Genua	20 m²
Spiler	48,0 m²
Vægt/sejlareal*	47,9
Design	Pelle Petterson, Sverige
Konstruktionsår	1974
Værft	OL Boats, Ringsted, tlf. 56 14 78 06
Antal byggede både	502
Nypris (uden sejl)	260.000 kr.
DH98/TA98	779,9
LYS	1,09
Antal DH-målebreve, 1998	55
Klasseorganisation	806 Klubben, formand, Laila Pedersen, tlf. 55 37 66 71.

Klubben sender "806-nyt" til medlemmerne 4-6 gange om året og der er en velkomst-pakke med fx trim-anvisninger til nye medlemmer.
*beregnet med storsejl og genua



Her er Int. 806's svage punkter

806'eren er en utrolig velbygget og robust båd med sin støbte indersektion og en stål-bundramme, som kølen er påboltet. Vores rundspørge har kun afsløret få mindre svage punkter. Derimod har vi hørt om en alvorlig luv-læ kollision her i sommer mellem en 806 og en tysk cruisingbåd. Her fik cruisingbåden betydelige skader, mens 806'eren slap med mindre skader. 1. Jernkølen kan være rusten, alt efter hvor godt båden er vedligeholdt. 2. Nogle 806'ere er selvapterede, og ikke alle hjemmebyggere er sluppet lige heldigt fra det. Check derfor, om båden er værfts- eller selvapteret og gå en selvapteret båd grundigere igennem.