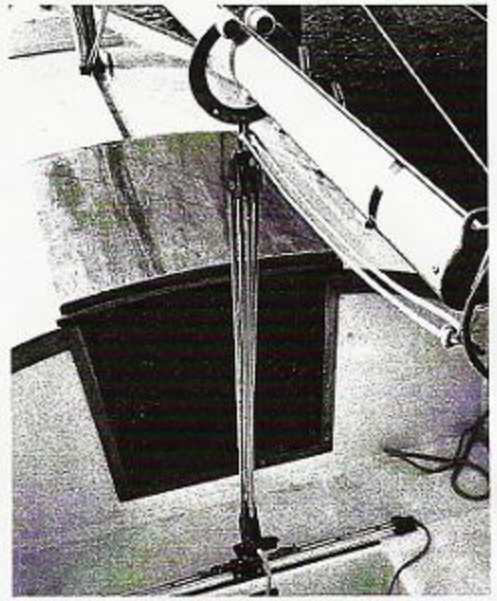


◀ Cockpitkarmen med trækant er pæn, men ikke til at sidde på. Den skærer også i lårene, når man vil sidde på det smalle dæk.



Storskødet ▶ er fornuftigt placeret i det lille cockpit. Bemærk den store skydekappe, der giver god ståplads i kahytten.

frem i søen på jollevis. Samtidig i sejlene ikke skødes for hårdt og fladt, men skal bevare en god trækraft – igen jolletrim op ad dage.

Plads, som i mange større både
Det er virkelig en overraskelse at komme ned i en Drabant for første gang, for den virker langt mere rummelig, end de ydre dimensioner antyder. En medvirkende årsag er, at masten bæres af en stang i stedet for et skot, så kahytten er ét stort rum.

I virkeligheden placerer de gode pladsforhold Drabanten på linje med noget større både som fx IF'eren og H-båden. Den eneste væsentligste forskel på deres komfort-niveau ligger i, at deplacementet gør de større både roligere på vandet.

Til gengæld for den gode kahytads er cockpitet i Drabant ikke særlig stort med en længde på 160 cm og en bredde fra 141 til 118 cm. Det er

ikke meget for et par voksne plus måske et eller to børn, men de fleste Drabant-ejere ville sikkert nødig ofre noget af kahytten på et større cockpit.

Da langt de fleste Drabanter er solgt til selvaptering, findes der flere averteringsvariationer. Prøveeksemplaret – hvorfra billederne stammer – følger standard-udførelsen, som man også får, hvis man køber et averteringssæt. Skroget er helstøbt, mens ruftag og dæk er i sandwichkonstruktion. Ekstra isolering er derfor ikke nødvendig.

I tegning viser vi tre forskellige averteringer, som Drabantklubben har udarbejdet på grundlag af medlemmernes erfaringer. Klubben fortjener i øvrigt megen ros for det rigtige materiale, der er udarbejdet for nye Drabant-ejere. På ikke mindre end 26 ark fortælles i tekst og tegninger om alle – simpelt hen alle – detaljer i avertering og udstyr. Der er bl.a.

forslag til forskellige placeringer af vant og røstjern, alt efter hvilke trimmuligheder man ønsker. Der er også forslag til tre rebesystemer med udførlig beskrivelse af fordele og ulemper. Næsten en hel sejlerskole.

35.000 kr. ved selvaptering
Bådnyt bragte i maj 1972 et detaljeret byggeregnskab for en hjemmeapert Drabant (uden averteringssæt). Det fremgik også, at der kan være omkring 150 arbejdstimer på en selvaptering, hvilket skulle være overkommeligt for de fleste.

Gert Gerlach, Hundested, solgte sidste år Drabantproduktionen til *Faaborg Yachtværft*, der nu fremstiller én om ugen. Prisen for et skrog med isatte skot og køjer, men med køl og rør til selvmontering, er 17.250 kr. incl. moms. Færdigbygget med et averteringssæt, beslagsæt, mast/bom og rig, storsejl og fok samt nødvendigt udstyr bliver prisen 30.000 kr.

Hertil kommer så transporten fra værfet og senere fra byggestedet til vandet, ca. 1000 kr. samt genua, spiler og påhængsmotor, omkring 4000 kr., så båden til sidst er oppe omkring 35.000 kr.

Færdigapertret koster Drabant 37.375 kr. (incl. moms), hvortil efter behov kan lægges foranævnte udstyr, og så nærmer båden sig 42.000 kr. Måske bør også nævnes et cockpit (600-800 kr.), der vil være en stor behagelighed på tursejlsads i en båd af denne størrelse.

For blot fire år siden kostede en Drabant 10.000 kr. mindre. Det er en voldsom prisstigning, som Drabanten ganske vist langt fra er ene om på bådmarkedet, men som nok kan spænde ben for mange af de unge og yngre sejlere, som båden henvender sig mest til. Med den udvikling bliver sejlsporten heller aldrig en rigtig folkesport, selv om vi her har søens lille, kønne »folkevogn«. □

1. Drabantklubben har udarbejdet et par interessante alternativer til averteringen. Her standardudførelsen fra værfet, som prøveeksemplaret fulgte.

2. Samme styrbords side som 1, men skabet i bagbord er rykket frem. Der er toilet under den havede barnekøje foran og siddeplads ved pantrykappen.

3. Kapsejlsads-version med kortbord og mere køjeplads til frivagten. Kogeapparatet skydes ind under dækket.



Pladsforholdene er noget af det bedste, der er set i 22 fods klassen. Det skyldes bl.a., at kahytten er ført så langt frem i båden. Forrummet (herover) har lige netop plads til sejlene. Der er også adgang til det gennem forlugen.