



TEKST & FOTO MORTEN BRANDT

BARRACUDA

BÅDBYGGERENS VÅDE DRØM

DEN SER GODT UD, DEN ER NEM AT SEJLE, DEN SEJLER STÆRKT
– OG DEN HAR ET TOILET, HVOR MAN KAN LUKKE DØREN BAG
SIG. SPØRGSMÅLET ER, HVAD DER HOLDER FOLK TILBAGE – VI
HAR SVÆRT VED AT FORSTÅ DET.

Jan Andersen og hans båd Barracuda er efterhånden blevet kendte af det meste af sejler-Danmark. I hvert fald kender de fleste den flotte træ-trimaran fra Ballen ved Svendborg. Hvad de færreste ved, er, at Jan Andersen selv har tegnet og bygget ikke bare båden, men også den smukt udførte drejelige kulfibervingemast og kulfiberbommen.

Historien bag er, at Jan Andersen formodentlig som mange andre kølbådssejlere havde siddet "stille" på vandet med fire-fem knob i sin H-båd, mens en trimaran ubesværet sejlede forbi med den tredobbelte fart.

- Det så så ubesværet og i mine øjne så rigtigt ud. Vinden blev omsat til fart i stedet for til krængning, og samtidig

så det ud, som om de havde det sjovt, når de styrede uden om os andre, husker Jan Andersen.

TRÆ - ET OVERSET MATERIALE

Han gik derefter i tænkeboks og researchede op på alt inden for design og konstruktion af trimaraner. Derefter tilsatte han sine egne ideer bygget på sin sunde fornuft og på sine erfaringer som bådebygger hos Walsted, som han arbejdede for på det tidspunkt.

- Det var en del af konceptet, at det skulle være en træbåd. Træ er mit primære materiale - det er der, jeg har mine største kompetencer, og så er det et groft overset materiale. Det er meget, meget stærkt, let og billigt, og så er det efter min mening også smukkere end glasfiber, siger han.

Mest markant er det naturligvis, at



BESØG
BAADNYT.DK
OG LÆS
MANGE FLERE
ARTIKLER

båden er lavet af træ, men da båden var ny, var det også markant, at dens pontoner strakte sig længere frem end hovedskroget - en feature, som man i dag også ser på Quorning Boats Dragonfly-trimaraner.

BYGGET I RØD CEDER

Konstruktionsmæssigt er den bygget efter den såkaldte strip plank-teknik. Materialet er amerikansk rødt cedertræ, der udmærker sig ved at være modstandsdygtigt over for slag og hak, og derudover har det en lav vægtfylde. På begge sider af det strip plankede cedertræ er der efterfølgende lagt et lag transparent unidirektionalt glasfiber, hvor trådene ligger vinkelret på årerne i træet.

- Det bliver umådeligt stærkt og stift på denne måde. Faktisk kan det



Barracuda er let at håndtere og kan let sejles af kun en person.

hamle op med kulfiber i styrke. Jeg har regnet mig frem til, at jeg kun havde sparet 80 kg ved at bygge skrogene i kulfiber frem for cedertræ, til gengæld har jeg gjort det en stor del billigere, fortæller Jan Andersen.

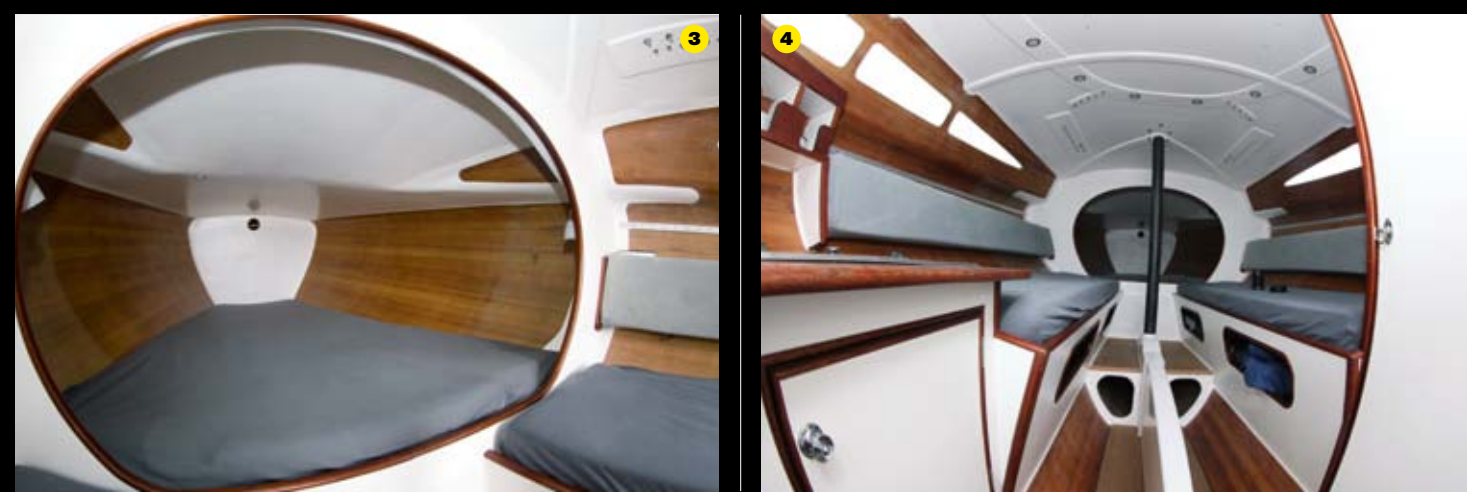
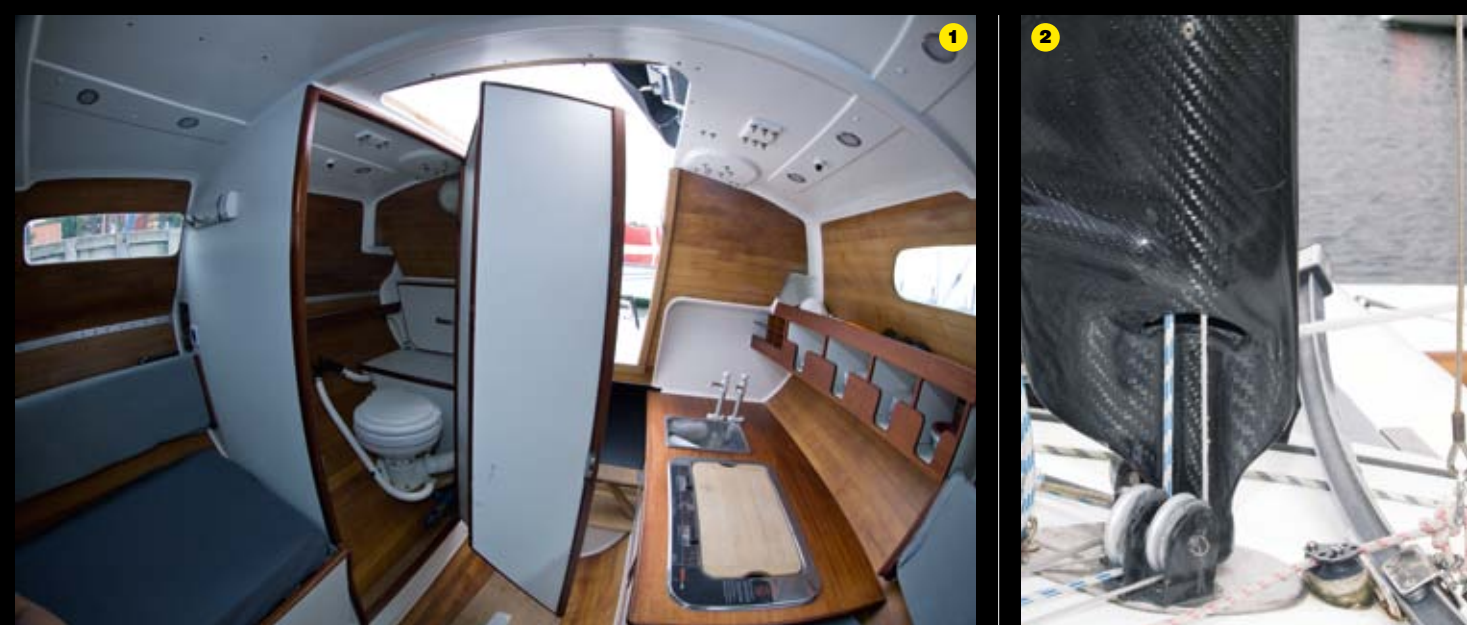
Helt i træ er båden dog ikke, for hovedskottet er i kulfiberforstærket krydsfiner, og et røstjern i rustfrit stål går på tværs fremme ved hovedskottet, hvor det absorberer og distribuerer kræfterne fra riggen og de forreste tværbomme. Et lignende setup finder man i forbindelse med løjgangen ved den agterste tværbom.

Sidstnævnte er et godt eksempel på den filosofi, som Jan Andersen har designet og bygget Barracuda på. Tingene skal mindst have én funktion, og her er det vel at mærke ikke en funktion, at noget ser pænt ud. Dermed ikke sagt, at det ikke betyder noget, hvordan tingene ser ud, for det gør det bestemt. Det er tydeligt, at håndværket er prioriteret, og at det er udført af en professionel bådebygger.

APTERINGEN VEJER 70 KG

Båden kan folde, som man kender det fra andre trimaraner som Corsair

• D E T A L J E R



1) Her er der åbnet ind til toilettet, så man kan se, at der rent faktisk er plads til, at man kan forrette sin nødtørft privat. 2) Ligesom det meste af de andre ting om bord er masten også hjemmedesignet og -bygget. Der er kræset om de lækre og funktionelle detaljer. Her er det værd at bemærke det integrerede masteror og det smukt formede faldudtag. 3) I forkøjen kan man nyde strip plank-teknikken og den amerikanske ceder på nærmeste hold. Træet er ikke lakeret - det er et transparent lag glasfiber, der ligger på begge sider af træet. 4) Kåhytten set fra pantryet og frem. Bemærk, at der ikke er innerliner - overfladerne får lov at stå synligt fremme. Hele apertingen vejer 70 kg.

JABSCO TOILET FRESH SYSTEM TIL DIN BÅD

JABSCO

Slut med ildelugtende toilet

En velkendt årsag til ubehagelige lugte fra bådens toilet er nedbrydelsen af bakterier i det ubehandlede skyllevand.

JabSCO Toilet Fresh System løser dette problem ved at neutralisere de dårlige bakterier i skyllevandet.

Kan let installeres i alle manuelle såvel som elektriske toiletsystemer.

Tablet udviklet efter speciel formel - specifikt til marinebrug.

- ▶ Kapacitet: 1.2 L
- ▶ Tilslutninger: 19 mm slange
- ▶ Mål: 200 mm høj, 150 mm bred, 130 mm dyb
- ▶ Vægt: 0,9 kg



Toilet Fresh System - sæt
Varenr: 52620-1000

Toilet Fresh 1L
Varenr: 52640-1000

johs
thornam

Find din nærmeste forhandler på:
www.thornam.com

og Dragonfly, og foldesystemet på Barracuda er næsten identisk med sidstnævntes.

- Det har egentligt været ret enkelt for mig at udvikle båden. Jeg blev hurtigt klar over, at hvis en flerskrogsbåd skal være sjov at sejle, så skal vægten holdes nede. Derfor har grundstenen været, at konstruktionen skulle være simpel, og at der intet spild måtte være. Det betyder blandt andet, hele apteringen kun vejer 70 kg. Den er lavet af skum med formica og glasfiber. Der er ingen innerlinere, da de reelt ingen funktion har ud over at skjule bådens reelle overflader. Apteringen

er limet sammen med skrogsiderne og bidrager dermed til at øge bådens stivhed. Alt i alt vejer båden inklusive fendere, påhængsmotor med videre 1377 kg, hvilket er markant lettere end serieproducerede både som Corsair 31 og Dragonfly 920 Extreme, der til gengæld kan tilbyde mere komfort.

FOLDER TIL 3,6 M

Jan Andersen sejler årligt cirka 1500 sømil i båden, en stor del af disse sammen med familien. Båden har således været i Norge, Sverige, Italien og Kroatien. De to sidste destinationer har været som trailerbåd. Barracuda folder

Så snart det blæser mere end fem m/sek går Barracuda lige så højt som enhver kølbåd. Øger vinden, peger man båden højere for at kontrollere krængningen.

kun ind til 3,6 meter, så man er nødt til at afmontere pontonerne helt for at kunne overholde den tilladte maksimale bredde på 2,5 m på de europæiske veje. Det til trods tager det med lidt øvelse mellem to-fire timer at pakke båden sammen og få den på trailer. Derefter kan det være afgang til sol og sommer, og sådan er det også i år, hvor kursen igen bliver sat mod Kroatien. Båd inklusive trailer vejer 1800 kg, og dermed kan man traile den efter en nogenlunde normal personbil.

LEVEREDE DET FORVENTEDE

På vandet levede båden 100 procent op

” MAN FØLER EN SJÆLDEN FORM FOR LETHED, NÅR MAN SEJLER BARRACUDA. ”

Båd	Barracuda	1) Dragonfly 920 Extreme	2) Corsair 31R
Længde	9,85 m	9,20 m	9,7 m
Længde hovedskrog	9,2 m	9,20 m	9,7 m
Længde foldet	11,50 m	11,1 m	9,7 m
Bredde	7,4m	7,8 m	6,88 m
Bredde foldet	3,6 m	3,2 m	2,55 m
Dybde	0,45-2,0 m	0,45-1,55 m	0,412,1 m
Mastehøjde over vandet	15,50 m	16,1 m	13,7 m
Vægt sejlklar	1377 kg	1900 kg	1795 kg
Storsejl	40 m ²	44 m ²	31,8 m
Fok	18 m ²	25 m ²	20,2 m ²
Asy-spiler	85 m ²	90 m ²	82 m ²
Screecher	28,5 m ²	42 m ²	41,6 m ²
Skrogmateriale	Amerikansk rød ceder	Glasfiber	Glasfiber
Trailer vægt	1800 kg	3000 kg	1795 kg
Design	Jan Skov Andersen	Jens Quorning	Ian Farrier (org.)
Byggeår	2004	2004	2007
Pris	860.000 kr.	995.000	750.000 kr.

til forventningerne. Der blæste en let vind med vindstød på op til seks-syv m/sek. Vi lå på kryds med hastigheder mellem 8 og 12 knob. Båden er meget afhængig af, at man styrer præcist, og det kan være lokkende – og et stykke hen ad vejen også belønnende – at falde et par ekstra grader, så hastigheden stiger på det nærmeste eksponentielt. – Det er vigtigt, at man ikke går for højt. Mange kølbådssejlere kan godt lide at pinde lidt og gå lige det højeste, men det kan jeg ikke anbefale i en flerskrogsbåd. Det gælder om at holde farten oppe. Vores target speed på kryds fra seks m/sek. er 12 knob. Sejler man hurtigere, går man for lavt; sejler man langsommere, går man for højt, fortæller Jan Andersen.

Jeg har selv haft en Dragonfly 800, og der er mange ligheder mellem de to både, når det kommer til den fornemelse og den sejlglæde, man oplever, når man trækker hjem i storskødet, falder til og mærker accelerationen under fødderne. Man sejler meget let 15 knob, og båden skal ikke presses ret meget yderligere for at nå 17-18 knob, derfra går det mere trægt.

- Vores topfart ligger på 23 knob. Der stod vi fire mand helt hernede agter og forsøgte så at holde tungen lige i munden. Det krævede koncentration, siger han.

SEJLER MED UBÆRLIG LETHED

Imidlertid er der ingen grund til at holde hverken tungen lige i munden eller koncentrationen i højeste gear den dag, vi var på vandet. Igen i lighed med trimaraner fra Dragonfly og Corsair er det påfaldende, hvor tilgivende bådene



er, og hvor let, ubesværet og nærmest glidende de sejler. Man føler en sjælden form for lethed, når man sejler Barracuda.

En anden ting, man glemmer, når man normalt sejler kølbåd, er, hvor stor en aktionsradius man har, når man er i en trimaran. Vi nåede på nogle timer rundt mellem Ballen, Avernakø ind til Svendborg og tilbage igen – og jeg havde på ingen måde lyst til at skulle gå i havn, da underholdningen og sejlglæden var sjældent god.

SAVNER DU FØLGENDE?

Så den korte konklusion er, at hvis

Barracuda har med sin bredde på 7,4 m et enormt areal til udendørs sjov og ballade. Forsejlene er monteret på ruller og kan let håndteres fra cockpitet.

du er blandt dem, der sejler, fordi det skal være sjovt at komme fra A til B, fordi du godt kan lide at have en stor platform at bevæge dig rundt på mellem de tre skrog, fordi du ikke har de store krav til komfort og features som vinkælder og flere toiletter, hvis du gerne vil kunne sejle længere ture på kortere tid, og hvis du eventuelt kunne finde på at pakke båden sammen og tage den med på ferie efter bilen – hvis du er blandt dem, der har det sådan, så bør du overveje, om ikke en trimaran som Barracuda lige er det, du går og savner. **BN**

