

## Technische Beschreibung des Schiffes

Auszug aus dem Bauzustandsbericht des Erbauers

Die komplette Konstruktion besteht aus AlMg4.5Mn (Peraluman), außer der Ruderwelle, sie ist aus AlMgSi1,0 (Anticorodal). Die Schale weist 6mm Wandstärke auf, das Deck 5mm.

Die Twinkiele sind mit je 1,9 Tonnen Blei vergossen.

Die Fenster sind aus 10 mm Plexiglas LX und sind mit V4A-Schrauben in Abstand von 5 cm befestigt. Die Dichtung ist von H.Heinrich, bekannt unter dem Namen „Fako-Binde“ 30 x 1 mm. Die V4A-Schrauben sind mit PA6.6-Unterlagsscheiben versehen, damit keine Korrosion möglich ist.

Die Reling ist aus Vollmaterial 25 mm Durchmesser nach den Maßen von Herrn Reinke gefertigt. Die Durchzüge sind passgenau und aus Edelstahl, PVC, weiß, ummantelt.

Das Sprayhood ist gemäss den Zeichnungen gefertigt und mit 10 mm Plexiglas versehen.

Die Halterung für das Radar und den Windgenerator sind am Heck fest verschweißt. Die dazu gehörenden Rohre sind ebenfalls vorhanden.

Das Ruder ist mit einem klappbaren V4A-Pinnenstock versehen. Die dazugehörige Pinne ist aus Eiche geschwungen und formverleimt.

Alle Borddurchlässe sind verschweißt und mit Marleon-Kugelhähnen versehen.

Der Wasser- und Dieseltank sind mit 0.5 bar abgedrückt. Für den Wassertank wurde die Beschichtung von Epple Plast LS verwendet (Vorschlag von Herrn Reinke). Die Tankdeckel haben eine 3 mm Gummidichtung und sind verschraubt.

Die verstärkte Ankerwischplatte und das Kettenrohr sind eingeschweisst und die Witsch Lofrans Typ Airon ist eingebaut und mit 50 qmm Leiterquerschnitt verkabelt. Die Winde kann im Vorschiff sowie im Cockpit bedient werden (ferngesteuert). Es ist eine 80 m Chromox-Edelstahlkette aus dem Material 1.4462 vorhanden.

Der Bugspriet enthält zwei Ankerrollen. Der Ankerbeschlag ist auf einen 20 kg Bruce-Anker optimiert und angepasst (saubere Versorgung des Ankers).

Im Vorschiff ist der Ankerkasten unter den Kojen aus V4A 2mm und ist gummibeschichtet, um die Ketten-Geräusche zu minimieren.

Die Travellerschienenbefestigungen sind aufgeschweisst, so dass keine Leckagemöglichkeit durch Schrauben besteht.

Die verwendeten Holzarbeiten sind aus der folgenden Kombination ausgeführt worden:

Massivhölzer: Eiche (wenige Teile in Birke) / diverse Dicken  
Sperrhölzer: Alle AW 100 Birke / 6,5 mm und 18,5 mm Platten  
Bodenplatten: Visa Patio AW 100 (Balkonplatten beschichtet) 24 mm  
Wegerungen: Fichte  
Decken: Birke AW 100 weiss lackiert Ral 9010

Alle Wegerungen wurden mit einer Holzschutzlasur behandelt.

Die Massivhölzer sind geölt und gewachst (min. 3 Mal).

Die Innenlage der Deckhölzer (der zur Isolation gewandten Seite) wurde mit einer Holzschutzlasur behandelt; die Sichtlage ist geölt und gewachst (min 3 Mal).

Alle Hölzer sind mit 180-er Korn geschliffen (und angenehm geschmeidig – Anmassung der Erbauers ;o))

Die Verleimung wurde mittels PU-Kleber in wasserfester Ausführung verklebt.

Für alle Verschraubungen im Innenbereich sind V2A-Schrauben verwendet worden. Im Außenbereich sind immer V4A-Schrauben eingesetzt.

Der Cockpit-Tisch ist aus Eiche massiv 32 mm und kann zerlegt und erweitert werden.

Die Isolation ist mit Alveolux 30 mm (eine feinporige PU-Platte) von Alveo ausgeführt worden (spez. für Schiffsisolierungen); die Spanten sind ebenfalls isoliert.

Die Wasserversorgung ist in zwei Kreise aufgeteilt. Der erste Kreis mit 440 Liter ist für das Brauchwasser der Dusche, die Waschmaschine sowie den Heisswasserkreislauf.

Der zweite Kreis ist nur für das Trinkwasser, welches über einen Chromstahltank V4A 2 mm von 140 l versorgt und von der Seewasserentsalzungsmaschine Power Survivor 80 gespeist wird. Selbstverständlich kann der Tank auch von außen gefüllt werden.

Die Armaturen erhalten bei Kalt-Stellung das Frischwasser aus dem zweiten Kreis (Zähne putzen in der Nasszelle, zum Kochen in der Pantry) und bei Warmstellung das max. 45°C heiße Wasser aus dem ersten Kreis des Brauchwassertanks. Die 45°C werden durch das Spezialventil TM 200 von Honeywell geregelt und gewährleistet.

Der Fäkalientank ist ebenfalls aus Chromstal V4A 2mm mit einem Inhalt von 160 l. Etwaige „Dämpfe“ werden über einen GeruchsfILTER nach außen geführt. Entnahme von außerboards entsprechen den Standards. Alle

Ventilsteuerungen wurden unter dem Ausziehtisch in der Nasszelle sehr einfach und zugänglich montiert. Dadurch wird mit nur der einen Mark MKII – Pumpe alles bewältigt. Die Pumpe ist gut zugänglich und dadurch auch einfach zu warten.

Die Tankanzeigen sind von SterlingMarine für alle Tanks eingebaut.

Die Wasserversorgung wurde mit 15 mm Kupferrohren und Hartlotverbindungen verlegt (CU ist ein natürliches Biozid!).

Die komplette Lichtsteuerung wurde über Stromstoßschalter gelöst, womit keine Leistung über die Schalter fließt. Die Lichttaster sind IP67 geschützt und mit Stickstoff gefüllt. Die passenden Abdeckungen sind auch V2A und vom Erbauer selbst designt. Es ist somit das Licht wie gewohnt in einem Einfamilienhaus in jedem Zimmer innen wie außen zu bedienen. Die Verkabelung konnte deshalb zu den Lichtschaltern innerhalb des Holzes mit Bohrungen vorgenommen werden. (Reine Taster-Funktion)

Alle anderen Stromkabel sind ebenfalls „Unterputz“ in Rohren verlegt worden.

Jede Koje inkl. Nasszelle, Decksalon und Cockpit verfügen über eine 12 V Steckdose wie auch eine 230 V Steckdose.

Die Elektrik ist für 12 Volt ausgelegt und verfügt über eine Landanschlusseinheit mit Trenntrafo für 2000 VA (230V+110V). Diese wird über FI-Schalter und Umschaltung für den Wechselrichter (1500 VA Sterling) gesteuert, so dass der Wechselrichter nicht beschädigt wird.

Es steht eine Verbraucherbank von 600 A und eine Starterbatterie von 105 A zur Verfügung.

Die Ladung erfolgt über Windgenerator (Superwind 350) und Solarzelle 100W, sowie einem zusätzlichem Generator 90 A von Bosch (direkt am Motor mit einem zweitem Keilriemen. Dieser ist mit einem Regler für eine höhere Ladespannung modifiziert). Somit ergibt sich mit dem Alternator des Motors eine Ladeleistung von 180 A!

Ab Februar 2015 wird ein weiterer Stromerzeuger, ein Schleppgenerator von SailingGen, dazukommen.

Wenn Landstrom zur Verfügung steht, werden die Batterien mittels Sterling-Ladegerät Vitron mit 50 A geladen.

Das ganze Boot ist mit 27 LED Einbauleuchten bestückt. Im Gang gibt es 4 LEDs, die von weiß auf rot umgeschaltet und gedimmt werden können.