Der Mehrrumpf-„Bote"

MULTIHULL Deutschland

Nr. 57 1990 / 2

VEREINIGUNG DEUTSCHER CATAMARAN- UND TRIMARAN-SEGLER

MULTIBOOT GMBH

Handel mit Booten und Ausrüstung

☎ 0471/74052 u. 799810 · Fax 0471/74116
Am Seedeich 11 · 2850 Bremerhaven
Im neuen Yachtzentrum „Boot Bremerhaven"

Unser aktuelles Lieferprogramm:

Katamarane:
- Sport und Kreuzerkatamarane von 10 bis 65 Fuss Länge;
- HOBIE CAT 13, 14, 16, 17, 18 und 21
- SCAT-CAT, der Autodachkatamaran aus den USA
- KL-Composite - KAT 10-14-16-17; KAT 28 und KAT 28 Espace 8.53 x 5.06m
- CDK-Composites: CDK 28, 8.53 x 6.50; KAIMILOA 19.80 x 9.90m Einzelbauten in allen Größen
- Chantier Naval de Soubise: CHALLENGE 9 x 6m, AZULI 11.40 x 6.40m, FREYDIS 14.00 x 7.64m
- Chantiers LABBE S.A.: CITE DALET II 9.50 x 5.90m
- Ste des CMP: FLOXI 6.99 x 4.70m, BJARNI 8.99 x 5.40
- CN MARC PINTA: PASTORALE 18.28 x 8.50m, FAUST 18.28 x 9.50m

Trimarane:
- Chantier Guymarine: Freely 8m, 8 x 6.50
  Freely Micro-Class 7.67 x 6.50m
- CDK-Composites; Einzelbauten in allen Größen
- CN MARC PINTA: PAILLE-EN-QUEUE 16 x 10m

Baupläne:
- Eric LEROUGE: Katamarane und Trimarane von 5.50 bis 19.00m

Segel:
- CUDENNEC und VOILE SYSTEME, High-tech-Segel für Mehrrumpfboote

Beschläge:
- HARKEN, RONSTAN, FICO, SPINLOCK, LEWMAR und andere

Bekleidung:
- RUKKA, ALLMER; K-WAY, MUSTO, AIGLE und andere

Vermietung und Vercharterung von Mehrrumpfbooten in Zusammenarbeit mit privaten und professionellen Eignern.
- Transportservice für Kundenboote bis ca. 1800kg Gewicht.
- Beratungen in allen Fragen des MULTIHULL-Segelns.
- Wir nehmen 1990 MIT EINEM CDK-FORMEL 28-KAT AN DER FORMEL 28-EUROPAMEISTERSCHAFTEN TEIL.

Sie werden beraten von: Heino PICKER

MULTIHULL DEUTSCHLAND

Vorsitzender: Heinrich M.C. Wölper, Parkallee 227, 2800 Bremen, Tel.-Gesch.: 04 21/32 02 55, Priv.: 04 21/21 41 44

Stellvertr. Vorsitzender: Gero Pischke, Am Tegeler Hafen 28G, 1000 Berlin 27, Gesch.: 0 30/8 54 50 71, Priv.:0 30/4 33 38 47

Kurt Dieckmann, Grünwalder Straße 69, 8000 München 90, Tel. 0 89/64 37 48

Redaktionskomitee:

Vorsitzender: Bernd Huse, Altmannstr. 10, 2800 Bremen, Gesch.: 04 21/32 84 45, Priv.: 04 21/34 58 47

Dr. Franz X. Münch, Hamburger Str. 142, Gesch.: 04 21/5 38 39 13, Priv.: 04 21/49 43 83

Christoph Köster, Am Dobben 123, 2800 Bremen 1, Gesch.: 04 21/70 00 74

Frank Nieswandt, Liegnitzstr. 25, 2800 Bremen 21, Priv.: 04 21/6 16 24 77

Heino Picker, Am Seedeich 11, 2850 Bremerhaven, Tel.: 04 71/7 40 52

Karl-Rudolf Küstner, 2800 Bremen, Auf den Hornstücken 13, Gesch.: 04 21/ 4 49 34 87, Priv.: 04 21/23 53 97

Technik: Kurt Diekmann

Regionalobleute

Ostfriesland: Dr. Arthur Petersen, Dr.-Reil-Weg 19, 2950 Leer, Tel.: 04 91/50 07

Schleswig-Holstein: Manfred Schulz-Kosel, Am Reff 1, 2305 Heikendorf, Gesch.: 04 31/21 94 47, Priv.: 04 31/24 17 09

Weser: Heino Picker

Nordrhein-Westfalen: Lothar Brausem, Einheitstr. 6, 5000 Köln 60, Tel. 02 21/ 73 46 64

Rhein-Main: Frank Kisch, Auf der Schlicht 107, 6203 Hochheim, Gesch.: 0 61 46/97 01, Priv.:0 61 46/24 10

Südwest: Hartmut Theodor Pilgram, Höfe 24, 7298 Loßburg Tel.: 0 74 44/63 51

Süddeutschland: Kurt Diekmann

Berlin: Gero Pischke

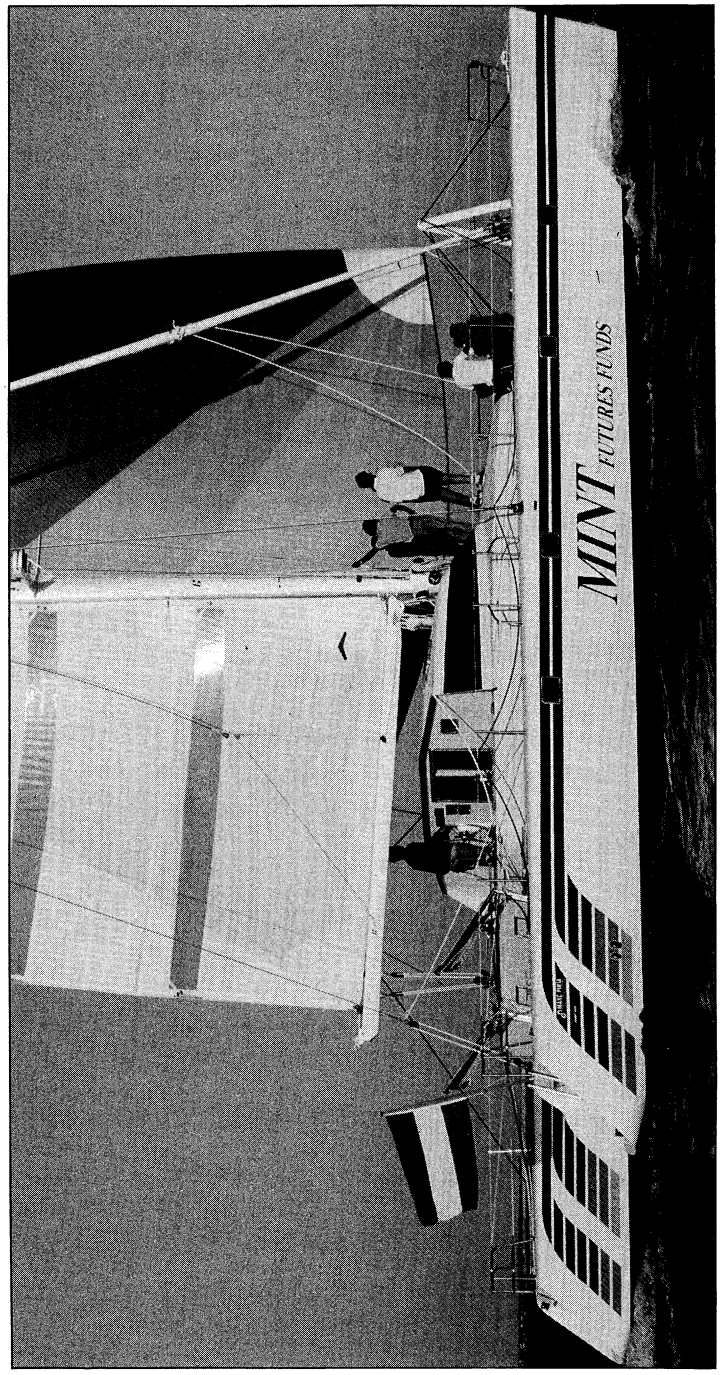
Adria, östl. Mittelmeer: Ernst W. Barth, Klingerstr. 38, 8000 München 70, Gesch.: 0 89/ 7 60 00 33, Priv.: 0 89/7 60 23 00

Verwaltung

Bankverbindung Volksbank Aurich e.G., BLZ 284 910 74, Kto-Nr. 404 075 900, Kennwort: Multihull; Postscheck Volksbank Aurich, 52 843/302; Postscheckamt Hannover, 4075 Multihull

Gesamtherstellung und Anzeigen Scholz Druck & Verlag, Sebaldsbrücker Heerstr. 125, 2800 Bremen 44 Telefon: 0421/452223, Telefax: 0421/452200, Btx: 0421452200

Titelfoto: Erster Katamaran der niederländischen Werft Waarship, Länge 14,4 m.



Worte des ersten Vorsitzenden

Die Worte des Vorsitzenden, auf die wir uns jede Ausgabe wieder gefreut haben, weil sie humorvoll, stark, treffend und meistens auch richtig waren, fallen diesmal aus. Die Zeit vor und nach Christa Wölpers Tod war nicht die Zeit für Worte dieser Art. Ich, der sich vorgenommen hat, diese Zeilen mit einem Thema zu füllen, bin selbst sprachlos und darum irgendwelcher Worte eigentlich nicht fähig. Ich greife deshalb zurück auf ein Thema, das Christa Wölper in der letzten Zeit in immer stärkeren Maß beschäftigt und Sorge bereitet hat, den Umweltschutz. Wir alle, ich glaube, sie schloß sich dabei nicht aus, betreiben den Umweltschutz nicht mit der nötigen Konsequenz. Allein das Wort Umweltschutz würde zeigen, daß der eigentliche Sinn nicht begriffen wurde. Es ist falsch, diese Welt in zwei Welten zu teilen, in eine menschliche und in eine nichtmenschliche Umwelt. Alles Leben geschieht auf einer einzigen Welt, und wenn wir dieser Welt schaden, dann schaden wir nicht nur dem anderen nicht-menschlichen Leben, sondern jeglichem Leben. Gerade wir Segler dringen, um uns zu vergnügen oder um uns irgendeinen Traum zu verwirklichen, in Gebiete dieser Welt ein, in denen wir eigentlich nichts zu suchen haben, und deshalb die Gesetzmäßigkeiten dieser Gebiete nicht ohne weiteres verstehen. Zur guten Seemannschaft, der wir uns rühmen, gehört deshalb auch das Wissen über diese Zusammenhänge und Gesetzmäßigkeiten. Wir Menschen müssen lernen, sagt Christian Eisbein, ein an der ostfriesischen Küste bekannter Wattläufer und Wattführer, sich in der Natur so zu verhalten wie eben Geschöpfe der Natur, die nicht auf der Jagd sind, und dabei bestimmte Grenzen wahren.

Wußten Sie eigentlich, daß das Geräusch der Motoren in flachem Wasser durch die Dichte des Wassers und durch die Reflektion am Boden und an der Oberfläche so verstärkt wird, daß es für Lebewesen im Wasser zur Höllenqual werden kann? Vielleicht gibt es deshalb keine Nordseetümmler mehr an unseren Küsten. Noch vor dem Krieg konnte man sie vom Deich aus beobachten.

Wir alle haben gelernt, wie man einen Kurs berechnet, die Segel optimal trimmt, die Tonnen an der richtigen Seite läßt, den Strom und die Abdrift in die Kursberechnung mit einbezieht, einige sollen sogar begriffen haben, wie man mit einem Sextanten mit Hilfe von Himmelskörpern seinen Standort bestimmt. Wir werden wohl auch noch lernen können, welche Grenzen wir wann überschreiten können, ohne der Natur und damit uns selbst zu schaden, und welche auf keinen Fall.

Damit wir uns richtig verstehen, hier wird nicht in das Horn derjenigen gestoßen, die uns Seglern und Sportbootfahrern gerne den Schwarzen Peter zuschieben und die uns die unsinnigsten Beschränkungen auferlegen, damit sie der Bevölkerung vorgauckeln können, im Umweltschutz etwas getan zu haben, ohne dabei politischen Schaden befürchten zu müssen. Hier wird auch nicht in das Horn einiger Naturschützer gestoßen, die in uns nur deshalb den Übeltäter sehen, damit sie sich selber als die besseren Menschen darstellen können. Hier wird die Bereitschaft zum Lernen gefordert, damit unser Wissen ausreicht, um nicht mehr an dem Ast zu sägen auf dem wir sitzen.

Bernd Huse

Der Tod kam als Erlöser.

†

Christa-Maria Wölper

geb. Grüneberg

* 10.2.1932 † 19.5.1990

Meine liebe Frau, unsere gute Mutter, Großmutter, Tochter und Schwester hat ihre ersehnte Ruhe gefunden.

In Liebe und Dankbarkeit:
Heinrich M. C. Wölper
Hendrik, Jan, Arne und Sven
Nathalie
Hildegard Grüneberg
Maike Harmstorf

Wir trauern um

Christa-Maria Wölper

† 19.5.1990

Mit Christa Wölper verloren wir viel zu früh eine enge Freundin und Vertraute. Obwohl Sie sich nie in den Vordergrund stellte, war Sie am Aufbau und Erfolg unserer Vereinigung entscheidend beteiligt. Wir werden versuchen, in ihrem Sinne weiterzuarbeiten.

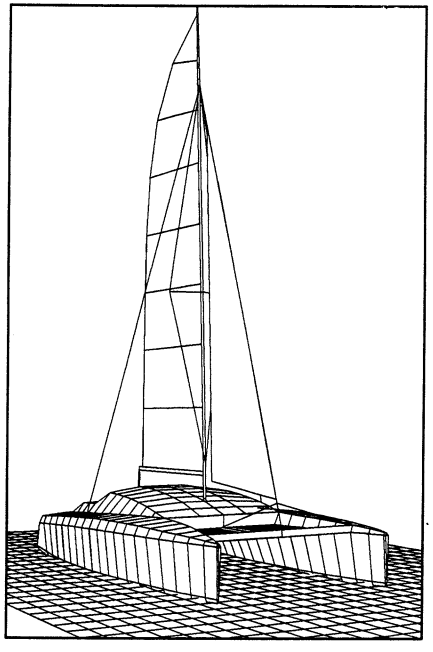
Christa Wölper wird in unserer Erinnerung weiterleben.

Multihull Deutschland

Wabensandwichkatamarane

Leichter, steifer, schneller!

- Fahrtenkatamarane mit geringstem Gewicht und besten Segeleigenschaften.
- Höchster Qualitätsstandard durch kompletten Bau aus industriell hergestellten Wabensandwichplatten mit computeroptimierten, gepressten und getemperten Epoxyddecklaminaten und Tubuswabenkernen.
- CAM-Fertigung der Schiffsteile direkt mit den Abwicklungsdaten aus unserem Designcomputer.
- Fahrtenkatamarane in Wabensandwich, Holz-Epoxyd und Aluminium in vielen Ausführungen von 9-25 m und kommerzielle Katamarane, bis zur 40 m Katamaranfähre mit 50 kn Geschwindigkeit.



CAT 140 s - 14 x 8,2 m - 5,9 to - 100 qm

Lieferung in allen Baustadien: Computerdesigns, Bausätze, Kaskos!

Für Selbstbauer besonders interessant: CAM-gefertigte Bausätze in Holz-Epoxyd oder Wabensandwich nach unseren Custom-Designs und Ihren individuellen Vorstellungen.

Über 20 Jahre Erfahrung im Bau und Design von Katamaranen

NAUTEC Design GmbH

Brodtener Kirchsteig 7 - 2400 Travemünde - Tel. 04502-66 94

Nachruf

"Christa Wölper ist tot. Unser Beileid gilt vor allem der Familie Wölper, die den schwersten Verlust erlitten hat. Aber wir, die sie jahrelang gekannt haben, sind auch sehr traurig, denn wir sind direkt von ihrem Tod betroffen. Wie viele von uns denken nicht mit großer Dankbarkeit zurück an die vielen Stunden fröhlicher Geselligkeit, die die Hausherrin des grenzenlos gastfreundlichen Hauses Wölper bei dem sog. "Bremer Intimtreffen" uns Multihullern schenkte, Höhepunkte des Winterhalbjahres! Gesundheitlich schon schwer angeschlagen und ihre oft starken Schmerzen sich nie anmerken lassend, schaffte sie das mit all der Arbeit noch jahrelang. Ich fürchte, wir Gäste haben das oft nicht gebührend gewürdigt.

Wir wissen auch, daß Christa Wölper darüberhinaus an der Vorsitzenden-Arbeit ihres Mannes in oft erheblichen Maße aktiv beteiligt war. Sie war dabei eine wichtige und anerkannte Ratgeberin nicht nur ihres Mannes in Fragen unserer Vereinigung , sondern auch im Kreise derer, die Arbeit und Verantwortung trugen bei der Herausgabe unseres "Boten". Christa Wölper war weit mehr als nur eine excellente Gastgeberin und genoß weit mehr Ansehen und hatte, was Mulithull betrifft, mehr Einfluß als es ihr allein als Ehefrau des 1. Vorsitzenden zukam. Sie war eine kluge, energische und aktive Frau, die sich dennoch nie in den Vordergrund schob. Man hatte sie gern. Hier ist wirklich der eine oft nur als Floskel gebrauchte Satz am Platz: Sie war die Mutter vom "Multihull Deutschland". Sie wird unvergessen bleiben."

Dr. Arthur Petersen

Formel 28 Grand Prix in Bremerhaven

Kalle Küstner

Vom 15.-17. Juni findet erstmalig ein Grand Prix Formel 28 in Deutschland statt.

Vielen ist die F 28 sicher ein Begriff, besonders den Teilnehmern des letztjährigen IMM in Oslo. Trotzdem einige kurze Daten zu den Booten, deren Konstruktion und dem Ablauf des Regattageschehens.

In den Klassenvorschriften sind im Groben lediglich die maximale Länge (8,54 m), die Masthöhe (14,70 m), sowie ein definierter Innenraum in den Rümpfen und das Vorhandensein von mindestens 2 Kojen festgelegt. Die übrigen Abmessungen wie Breite (ca. 5,5 m), Segelfläche (ca. 50 qm plus einem Spinnaker von ca. 80 qm), das Gewicht (ca. 750 kg) und Baumaterial sind freigestellt. Somit handelt es sich um eine reine Konstruktionsklasse, die den Konstrukteuren und Seglern viel Freiheit bei Auswahl und Konstruktion der Boote, egal ob Katamaran oder Trimaran läßt. Bei dem Gros der Schiffe handelt es sich jedoch um Katamarane. Gesegelt werden sie in der Regel von 3 bis 4 Personen.

Regatten werden als Grand Prix Rennen, ähnlich der Formel 40 Klasse in verschiedenen europäischen Ländern ausgetragen. In diesem Jahr handelt es sich dabei um folgende Regatten:

Grand Prix de Brest, Frankreich, 5.-8. Mai

Grand Prix d Arcachon, Frankreich, 24.-27. Mai

Grand Prix de Caen Ouistreham, Frankreich, 2.-6. Juni

Grand Prix von Bremerhaven, 15.-17. Juni

Grand Prix de Torbole, Italien, September

Grand Prix de Bandol, Frankreich, 12.-14. Oktober

Die 4 besten Ergebnisse der Grand Prix Rennen gehen in die Gesamtwertung des Challenge PFA Multicoques Magazine 1990 ein.

Wie man sieht, finden die meisten F 28 Regatten noch in dem Ursprungsland der Klasse, Frankreich statt. Deshalb sind wir besonders stolz, zum ersten Mal einen F 28 Lauf in Deutschland durchführen zu können. Dies war nur durch die Unterstützung der Stadt Bremerhaven, vertreten durch das Büro Bremerhaven Werbung, möglich, da die Klassenvereinigung eine gewisse Summe zur Deckung der nicht geringen Reise- und Transportkosten für die Teilnehmer verlangt.

In Bremerhaven werden 12 bis 15 dieser heißen Rennmaschinen aus Frankreich, England, Italien, Dänemark und Deutschland erwartet.

Für Zuschauer bietet sich hier die günstige Gelegenheit, das Formel 28 Spektakel hautnah mitzuerleben. Die Regatten werden zuschauerfreundlich direkt vor der Deichpromenade beim Deutschen Schiffahrtsmuseum ausgetragen.

Das Programm sieht freitags und sonntags Viereckkurse, am Samstag Vormittag den Start zur 38 sm Langstrecke und die Robbenplate und nachmittags Speedraces vor der Skyline von Bremerhaven vor.

Für die Segler von Fahrenkatamaranen und Trimaranen bietet die am Samstag stattfindende und im Weserrevier sehr beliebte und durch zahlreiche Sachpreise attraktive Robbenplate Rund Regatta die Möglichkeit zur Teilnahme.

Neben ca. 80 bis 100 Einrumpfbooten werden eine Gruppe für Mehrrumpfboote mit eigener Wertung sowie Sportkatamarane vom Typ Hobie 21 an den Start gehen.

Abgerundet wird das sportliche Geschehen durch ein Kaienfest mit viel Lifemusik, Bier und Imbissbuden an der Geestemole. Hier sind ebenfalls zwischen den Regatten die F 28 Rennmaschinen zu bewundern.

Interessenten und Schlachtenbummler die eine Unterkunft suchen, können sich an das Verkehrsamt der Stadt Bremerhaven, Telefon 0471/590-2243, wenden.

International Multihull Racing-Week in Blomberg, Schweden

Die Blomberg Batsällskap, die Hobie Fleet 368 sowie die Swedisch Micro Multihull Association laden zur Multihull Racing Week in Blomberg am Vänersee vom 18.-22. Juli ein.

Ausgesegelt werden in dieser Veranstaltung die Europameisterschaft der Micro-Multihulls, die Schwedische Meisterschaft Tornados und Hobie 16. Desweiteren ergibt sich die Möglichkeit an einem Langstreckenrennen für alle Typen von Mehrrumpfbooten am 22. Juli von 5-8 Stunden Länge teilzunehmen.

Informationen können eingeholt werden über:

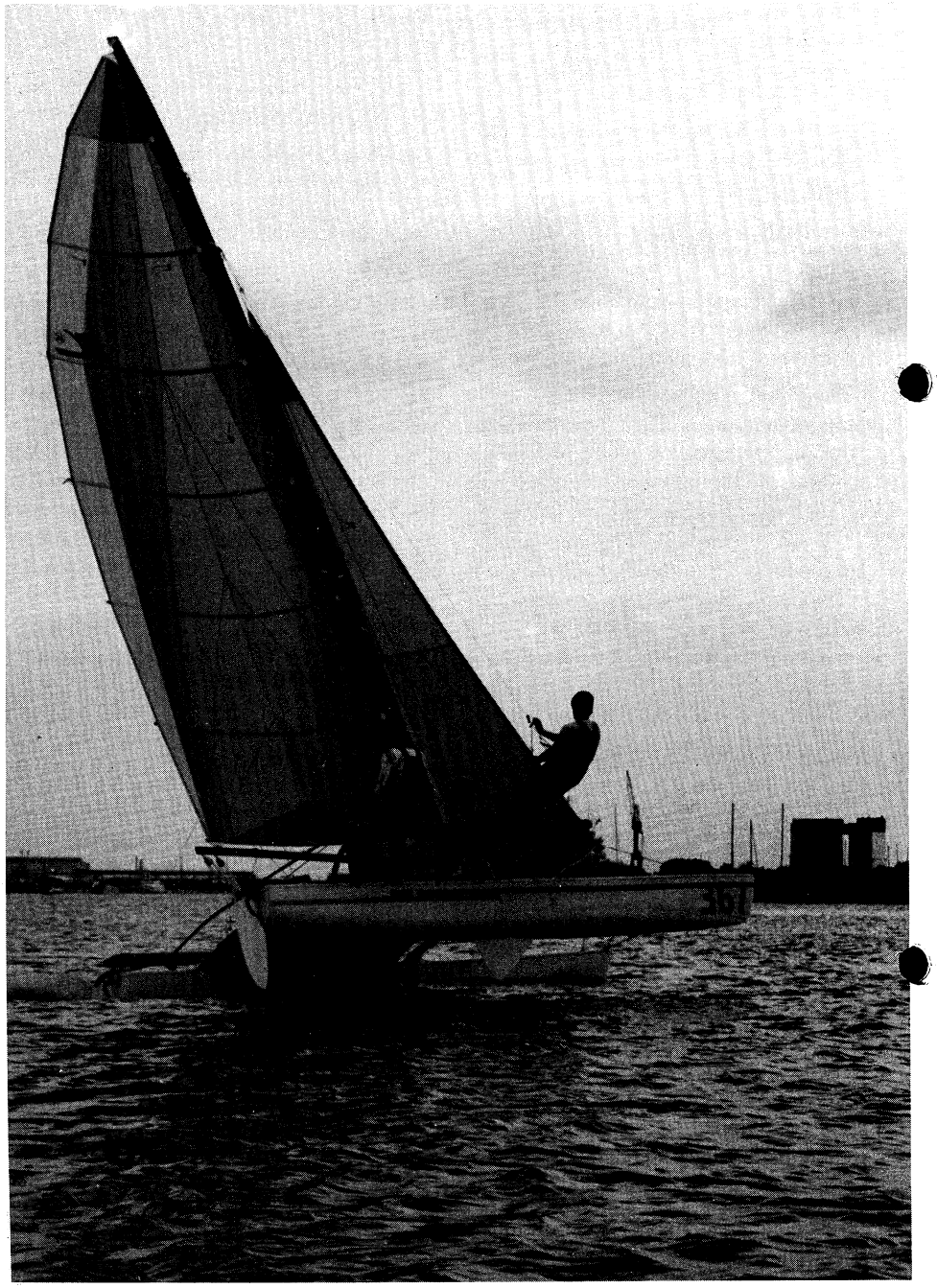
Lars Hellström
Blomberg
S-533 93 Källby / Schweden
Tel.: 00 46/510/42084

Entschuldigung

Wir haben ja öfters uns zu Fehler bekennen müssen, die wir gemacht haben. Die meisten Fehler fallen zum Glück keinem auf. In der letzten Nummer ist uns aber ein Fehler passiert, der so eigentlich nicht passieren darf. Als kleine Vereinszeitung haben wir in der Regel das stillschweigenden Einverständnis, aus anderen Publikationen einfach zu "klauen". Man sieht es uns nach, wenn wir geistiges Eigentum, daß unsere Mitglieder interessieren könnte, ungefragt veröffentlichen. Voraussetzung ist die Angabe der Publikation, aus der es entnommen wurde.

So waren die herrlichen Cartoons von Payton natürlich ebenfalls nicht selbst bestellt, sondern aus dem Buch von Patrick Boyd, "Catamarans in close-up". Bei der Veröffentlichung wurde aber leider die Quelle nicht angegeben. Lieber Mister Boyd und lieber Mister Payton, wir verstehen, wenn Sie verärgert sind, und bitten Sie deshalb hier offiziell um Verzeihung.

Bernd Huse



HOBIE CAT 21 in Aktion

Computerunterstützer Bau von Katamaranen

Stefan Schulz, NAUTEC Design GmbH, 2400 Travemünde

Die Konstruktion von Flugzeugen oder auch Autos ist seit längerer Zeit ohne Computerunterstützung (CAD-Computer Aided Design) kaum noch denkbar. Der größte Effekt bei dieser Art von Konstruktion läßt sich aber erst durch die möglichst enge Verzahnung von Konstruktion und Fertigung (CAM-Computer Aided Maufakturing) erzielen. Zum Beispiel können die Konstruktionsdaten direkt in NC-Maschinen zur Fertigung der konstruierten Teile verwendet werden.

Seit einigen Jahren sind auch kleine CAD-Systeme für PCs zu haben, die allerdings bisher mit vielen Einschränkungen behaftet waren und daher für die relativ komplizierten räumlichen Strukturen im Yachtbau und erst recht für Katamarane kaum geeignet waren.

Durch das Erscheinen der neuen englischen BOAT CAD CAM Sofware und voll 3D-fähigen allgemeinen CAD-Systemen für PCs hat sich das Bild seit dem letzten Jahr allerdings weitgehend verändert. Diese Software kann nicht nur Rümpfe, sondern ganze Schiffsstrukturen, auch komplette Katamarane, mit verhältnissmäßig geringem Aufwand als 3D-Drahtmodelle auf einem PC darstellen und auch sämtliche Flächen der Gesamtstruktur incl. Decks, Aufbauten und Plichtwanen abwickeln. Die schiffbaulichen Daten, wie z.B. Schwimmlage, statische und dynamische Stabilität, Schwingungsverhalten im Seegang oder auch eine Fahrtgeschwindigkeitsprognose liefert dieses System sozusagen nebenbei.

Mit einem Hochleistungs-PC und BOAT CAD-CAM und nachgestalteter allgemeiner CAD-Software mit voller 3D-Fähigkeit zur Fertigkonstruktion kann nunmehr vollständig ohne

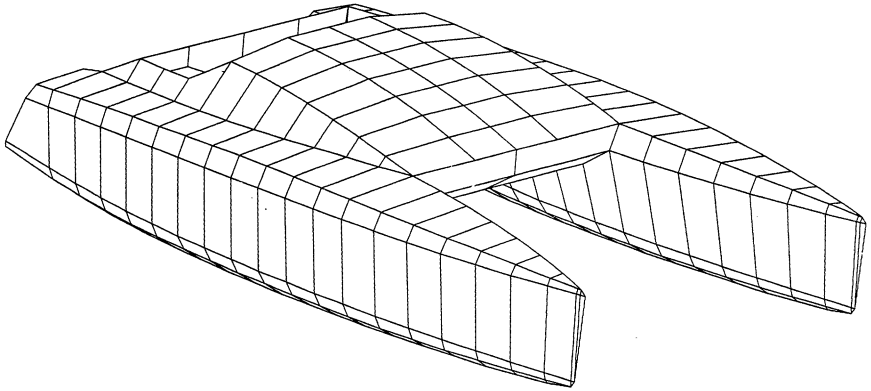


Bild 1

Reißbrett gearbeitet werden. Der Hauptvorteil auf konstruktivem Gebiet liegt in der sehr schnellen Abwandlung von Standarddesign nach Eignerwunsch, wobei das zugrundeliegende räumliche Modell beliebig auf dem Bildschirm gedreht und bearbeitet werden kann.

Der wesentliche Effekt dieser Technik wird, auch bei den Großanlagen aus dem Flugzeugbau, allerdings erst erziehlt, wenn die unmittelbare Anbindung der Fertigung an dieser Konstruktionstechnik gelingt. Eine noch so raffinierte Konstruktionstechnik, die mit der Produktion von Papier endet, bringt keine entscheidenden Produktionsvorteile für die fertigen Schiffe.

Ein aktueller Ansatz für die Anbindung der Fertigung an die Computerunterstütze Konstruktion im Yachtbau ergibt sich neuerdings aus der oben erwähnten Möglichkeit, die Schiffsteile incl. der gewölbten Außenhautteile abzuwickeln und in beliebiger, nur vom Ausgabegerät begrenzten Größe darzustellen. Der nächste logische Schritt ist also, auf einer entsprechenden großen rechnergesteuerten Anlage die Schiffsteile aus Plattenmaterial zu fertigen. Hierbei wird dann jeweils ein auf das entsprechende Material abgestimmter Schneidkopf eingesetzt. Die mit dem Rechner erzeugten Abwicklungen haben eine derartig große Präzision, daß die Teile dann beim Bau der Schiffe nur noch wie ein Baukastensystem miteinander verbunden werden, jegliche Anpassarbeit entfällt.

Zur Abwickelbarkeit von Formen sollte hier übrigens folgendes festgehalten werden: Es lassen sich grundsätzlich alle Schiffsformen in irgend einer Form abwickeln. Auch eine klassische Segelyacht mit S-Spant wird bei herkömmlicher Holzbauweise mittels Zerlegung der Aussenhaut in die einzelnen Planken abgewickelt. Grundsätzlich wird der S-Spant hierbei in viele kleine Knicke aufgelöst, die dann beim Verputzen der Planken von außen gerundet werden. Mit dem BOAT CADCAM-System ist es möglich, alle Planken und

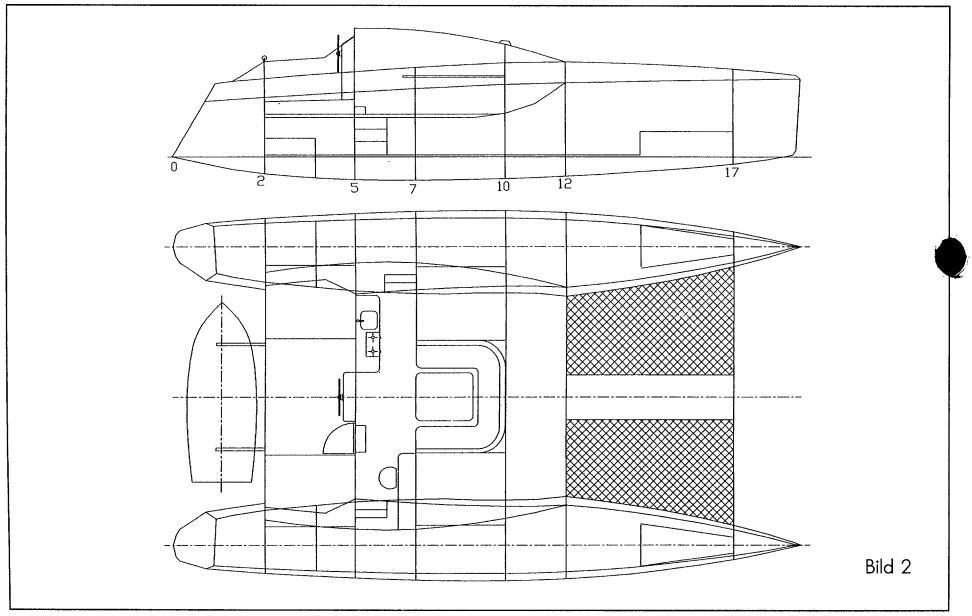


Bild 2

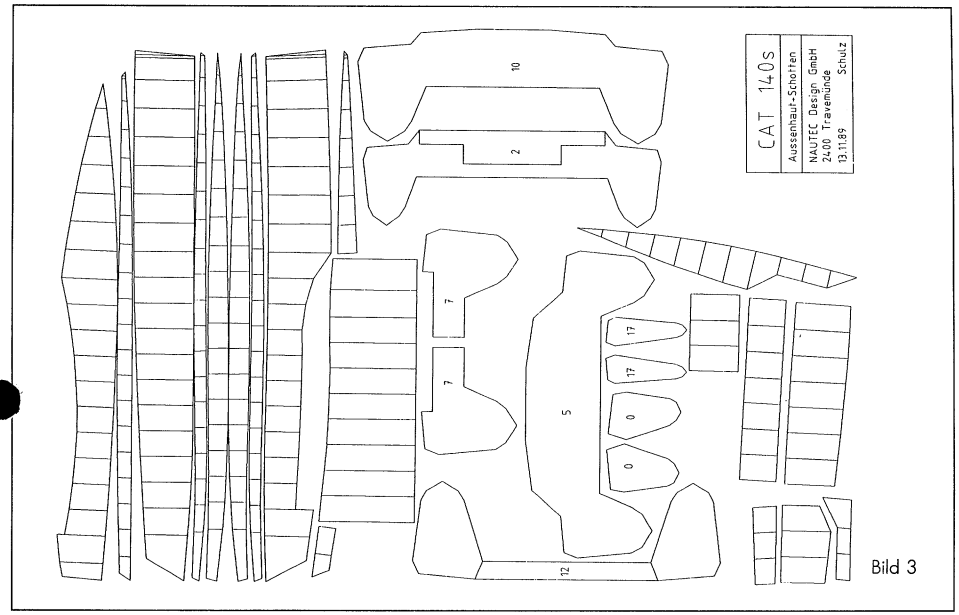


Bild 3

sonstigen Teile einer derartigen Yacht im Rechner zu erzeugen und maschinell herzustellen!

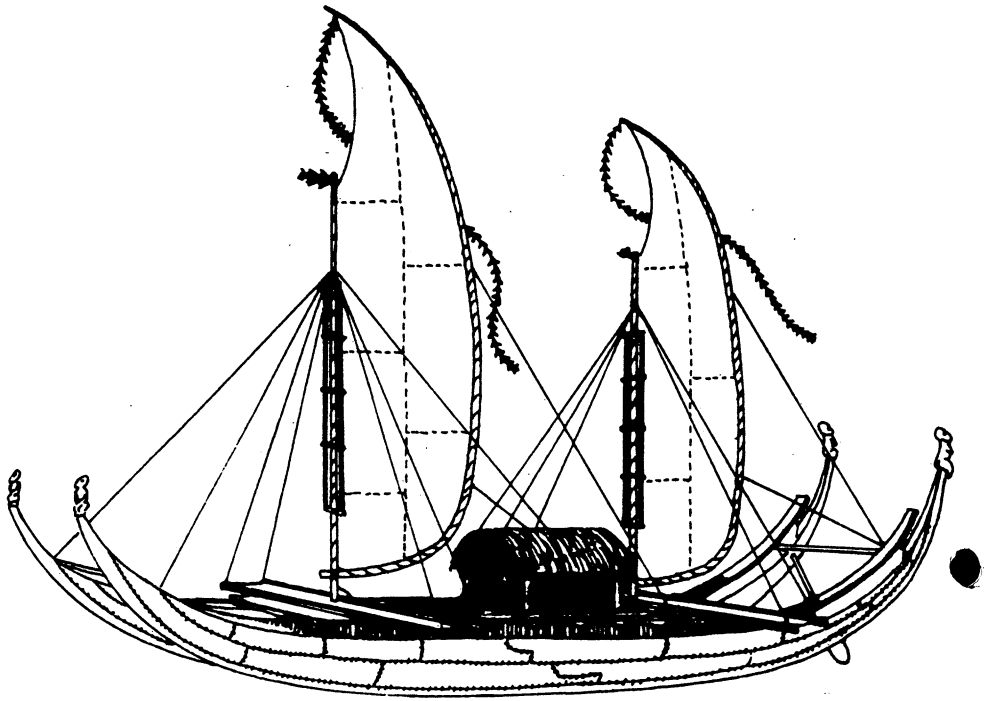
Diese neue CADCAM-Technik, bezogen auf den Bau von Katamaranen bringt durch die perfekte Vorfertigung aller Teile erhebliche Einsparungen von Fertigungszeit durch das Entfallen jeder Nachpassarbeit und durch die Möglichkeit besserer Fertigungsorganisation mit sich. Am kostengünstigsten kann natürlich mit möglichst großflächigen Teilen produziert werden, weil die Teile noch miteinander verbunden werden müssen und hierin dann der wesentliche Fertigungsaufwand besteht. Der Spareffekt an Fertigungszeit durch die Verwendung solcher maschinell vorgefertigten Teile bei Katamaranen liegt je nach Anzahl der Teile im Vergleich mit dem Bau nach klassischer Methode in der Größenordung von ca. 30-50 %!

In der Konsequenz ist es mit einem derartigen System möglich, individuelle Schiffe zu Preisen von Serienschiffen zu bauen, vorausgesetzt, die Schiffe haben eine gewisse Mindestgröße.

Als vereinfachtes Beispiel haben wir in Bild 1 ein 3D-Modell und in Bild 2 den Generalplan eines noch nicht fertig ausgearbeiteten 14 m Katamaran dargestellt. In Bild 3 sind oben die Abwicklungen der Außenhaut und der Decks, in der Mitte die Hauptschotten und im unteren Teil die Abwicklungen der Aufbauten und der Plichtteile dargestellt. Die kompletten Teilepläne enthalten selbstverständlich wesentlich mehr Teile wie beispielweise alle Fußböden, Kojenböden und Hilfsspanten mit erheblich mehr Details wie Schottdurchbrüchen, Ausschnitten etc.

Für Selbstbauer, die normalerweise die Fertigungszeit nicht so stark berücksichtigen müssen, ist diese Bauweise vor allem wegen der großen Vereinfachung des Baus interessant. Derartige Bausätze, auch von Einzelbauten, enthalten alle Schiffsteile, die dann nur noch ähnlich einem Baukastensystem zusammen-

gesetzt werden. Der Bau wird hierdurch entscheidend vereinfacht und auch von den Kosten und Zeiten her übersichtlicher.
Für Interessenten halten wir gegen einen geringen Kostenbeitrag Teilepläne zum Bau eines 14 m Katamaranmodells im Maßstab 1:20 bereit. Hierdurch können bereits die offenkundigen Vorteile dieser Bauweise ausprobiert werden, bevor ein großes Schiff gebaut wird.



Lang, lang ist's her . . .

Fahrtenberichte

Törn von der Bretagne nach Lissabon auf der Shangri-La Nova

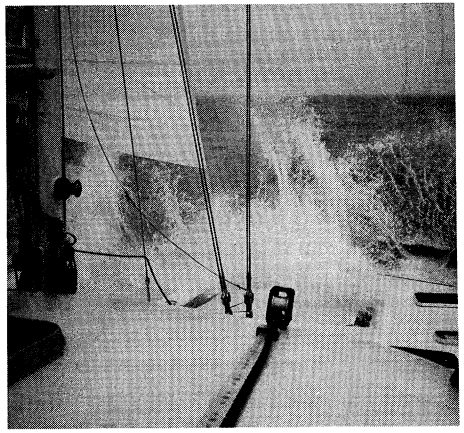
Start war in Treboul, just an dem Wochenende der Europameisterschaft. So nutzten wir den 1. Tag um uns und der "Telanie" hochkarätiges Regattageschehen aus nächster Nähe zu gönnen. Mit viel Schwung sürzten wir uns in die Biskaya, die ihren Ruf zum Trotz Tag um Tag Baggerseebedingungen (Sonne, lauer Wind) bot. Natürlich machte da Spaniens Wetterecke eine Ausnahme und präsentierte sich standesgemäß mit reichlich Nebel und wechselndem Wind. Mit einigen Zwischenstops (Cap Finistere, Nuros, bigo, Porto, Penicke) erreichten wir bei schönstem Wetter und noch wenigem Wind Lisboa.

Erstaunlich war, daß uns die ganze Zeit (2 Wochen) eine ganz muntere frische Dünung wiegte (bis 2m), deren Wind sich uns doch versagte. Natürlich hingen wir in den wenigen Momenten, wo der Wind an oder über 20 kn ging, gespannt am Speedo, um das Potential des nagelneuen Schiffes zu begutachten: 15 kn raunschots und 11 kn am Wind war für uns das Höchste der Gefühle. Allerdings überraschten die sehr guten (auch bei leichtem Wind) Kreuzeigenschaften und die Tatsache, daß das voll ausgerüstete Schiff mit 9 Personen + Gepäck, 700 l Wasser etc. vorm Wind (mit Spi) etwa das Tempo des scheinbaren Winds hielt und am Wind ca. die Hälfte.
Hafenmanöver unter Motor waren übrigens ein Leckerbissen, um den sich viele rissen. Ruder Mittschiffs und je 1 Hand an einem Hebel, so konnte man von dem Steuersitz aus mit Sicht aufs ganze Schiff in Situationen anlegen, durchrutschen und drehen, die ich vorher für unmöglich gehalten hätte, das Ganze erinnerte eher an ein Geschicklichkeitsspiel als an echtes Manövieren eines immerhin 14,2 x 7,7 großen kats.

Natürlich gabs auch nette Zwischenfälle wie das Einsteigen nach langem nächtlichen Landgang (fast 3 m Tide), das mit einem feuchtfröhlichen Bad von 3en endete und sich in einer Brillensuchaktion fortsetzte. Die Kontaktlinse eines anderen blieb natürlich unauffindbar. Auch das Tanken in einem Fischerhafen mit dicken Schlauch und "Fernbedienung" (d.h. der Tankwart trieb sich weiter entfernt an der im Boden versetzten Tankuhr rum und reagierte erst allmählich auf voll, full, stop, etc.) war ein 2stündiges Putzabenteuer. Im selben Hafen hatten wir Gelegenheit, eine schöne hölzerne 15 m Yacht zu besichtigen, die von einem Frachter, der dann sofort im Nebel verschwand, den Bug und den Mast abrasiert bekam. Zu diesem Zeitpunkt war sie schon einigermaßen repariert, fast ein Wunder, da ein Foto (vom rettendem Schiff aus) keine Aussicht zeigte, wo man nach intensivem Hinschauen das Kajütdach ca 5-10 cm aus dem Wasser ragen sah.

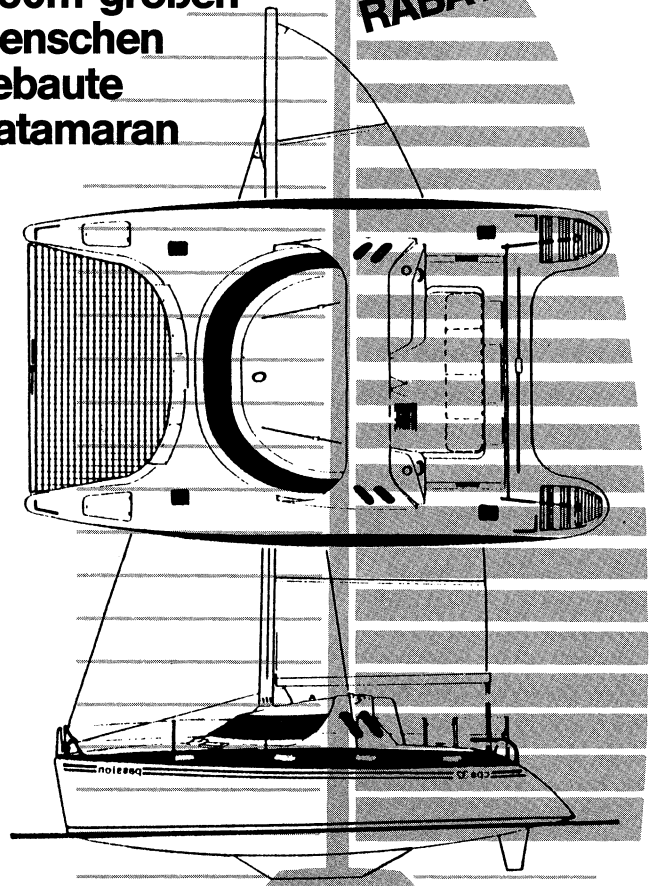
PS. Inzwischen besitze ich wenigstens einen kleinen Katamaran, mit dem das Segeln sehr viel Spaß macht (4,2 x 2,1 ; ca 2 qm) Der Typ heißt VC 11, hab vorher noch nie was davon gehört.

Abraham Weis



CPA 32 Passion
Revolutionär!
Der um den 1,80m großen Menschen gebaute Catamaran

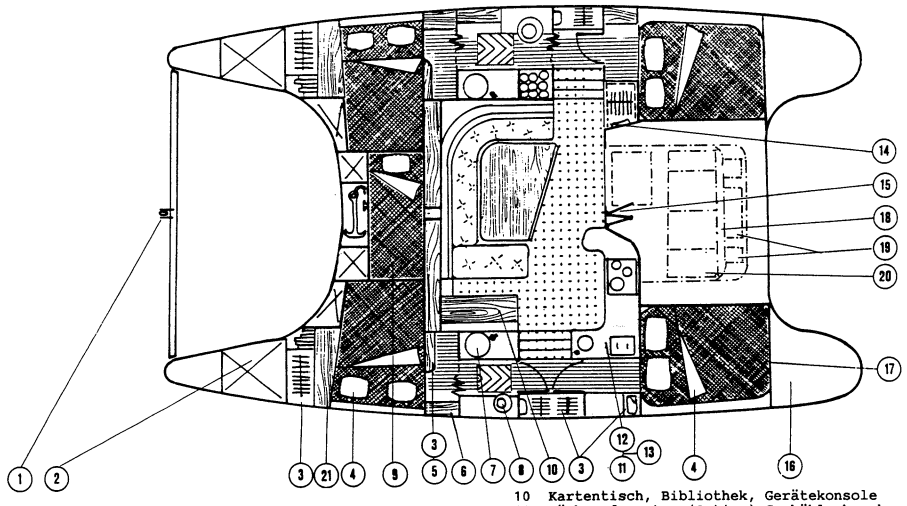
Bis 31.11.90 ausgelieferte Schiffe: RABATT 40%



L.9,99m, B:5,80m, T:0,60m, S:68m², 4 Doppelkojen, 1 Einzelkoje, 2 WC/Dusche, Vollsicht-Deckssalon mit Kartentisch und Küche. Kein Klappdach,hydraulische Radsteuerung, o. MWSt. ab Werft, DM 161500,-. Motorisierung 2 x 10 PS iB oder AB. Charter, Probesegeln und Mitsegelgelegenheit ab Hyeres, Gruissan und auf dem Genfersee. Eigner und Mit-eigner für Rendite-Vercharterung willkommen: Chartergarantie.

CATACLUB **CH-8265 Mammern**

Telefon: 0041/54413931 Fax: 0041/54413760



1 Bugträger,Bugbeschlag
2 Stauraum
3 Hängeschrank
4 Doppelkoje 200x140cm
5 Kojenstufe
6 Bord, Hängeleiste
7 Lavabo, Duschhahnen, Schrank, Apotheke
8 WC
9 Bretonische Einzelkoje mit Ablage und Schrank
10 Kartentisch, Bibliothek, Gerätekonsole
11 Küche, darunter (Option) Gaskühlschrank
12 Kühl-, Tierfkühl- Schrank (Option)
13 Gasherd 2 Flammen
14 Nasszeug-Schrank
15 Falttuüre
16 Technische Räume, Motorräume
17 Heckfenster
18 Cocpit mit Bank für 10 Pers.
19 Koffer, Aussenbordmotor mit Hubsystem
20 Im Deck versenkter Cockpittisch
21 Ablagefläche

CATACLUB NEWS:

Cataclub 32 "Passion" wird in La Rochelle, Paris und Düsseldorf ausgestellt sein, ist aber heute schon am Genfersee („Number One"), in Hyères und Gruissan im Charter. Der Zuspruch ist rege und die Charterer begeistert. Nach jeder Gruppe von 4 gefertigten Schiffen, fließen die Erfahrungen in die Serie ein. Für das in Düsseldorf ausgestellte Schiff suchen wir einen Nord/Ostsee-Kunden. Interessante Konditionen!

Cataclub 46 + 55 „Voyageur": alle 9 Schiffe die momentan bestellt sind, sind ohne Mehrpreis, in Ausrüstung und Design verschieden. Sicher haben wir auch ein Layout für Ihr Schiff!

Cataclub 46 "Blue Lagoon" erwartet Sie bis 15.10. zu einem unvergeßlichen Wasser- und Seafood-Urlaub in den Roques/Venezuela. Ab 01.11. wird dieses Schiff ohne Mannschaft, ab Martinique, vermietet. Damit ist es der größte Catamaran der in der Karibik in dieser Einsatzart steht.

Sailf 91 „Time", der weltgrößte Trimaran nimmt im November Mitsegler von den Kanaren nach Guadeloupe mit.

La Rochelle: Wer ist vom 15.-17. 09. an einer Reise per „Sammel-Schlafbus" interessiert?

Und: Brokerliste für Mehrrumpfboote, neues Projekt für schnellen 25-Meter-Cat in Zusammenarbeit mit den momentan berühmtesten Namen, jeden Service für den seriösen Kauf und Betrieb von Mehrrumpfbooten.

DRACHEN FLIEGEN GESCHWADER

Urlaubstörn mit zwei DRAGONFLYs. Von T. Scholz ("Kuddels Wellen-Camper")

Das hatte Eva, Bordfrau auf "DWARSLØPER" und Mutter zweier großer Jungs, noch nicht gesehen! Was nämlich Ute, Bordfrau auf "Kuddels WELLEN-CAMPER" und Mutter zweier kleiner Kinder (3 und 5), da in einem bis unter das Dach gepackten Mittelklasseauto für den Familientörn alles anschleppte. Die Gelegenheit war für Ute günstig. Ehemann "Kuddel" konnte sich gegen die Mitnahme des halben Hausstandes nicht wehren, denn er war noch mit Freund Wulf "Hein" Oelrich auf dessen "DWARSLØPER" unterwegs, auf dem Rückweg vom IMM in Horten, Norwegen. Naja, da ist für Ute klar: 3 Paar Schuhe für jeden (Bootsschuhe, Sandalen für heiße Wandertage, feste Schuhe für... dazu je ein Paar Gummistiefel und die schönen neuen bunten Badesandalen der Kinder).

Wirds Wetter heiß? Da braucht man viele T-Shirts. Zum Verschwitzen, zum Bekleckern, als Reserve, wenn mal eine Garnitur naß wird. Wirds kalt? Dicke, lange Hosen, Pullover, Anoraks - je Kind alles "mal 2". Mindestens Ölzeug? Na klar- denn wenns mal naß wird, werden unsere Kinder deswegen noch lange keine Stubenhocker (was ein Segeln...). Langweilen soll sich aber niemand, wenn "widrige Umstände" die weniger segelbegeisterte Crew mal unter Deck fesseln: Also ist Malzeug dabei, Bilderbücher zum Vorlesen, ein guter Teil des heimischen LEGO-Bestandes, die Trösterchen (Kissen, Kuscheltücher, Lieblings-Tiere), der Autopark und die Bauernhoftiere.

Und für "draußen" gar nichts? Doch, doch die beiden neu erworbenen Käscher selbstverständlich, die bewährte Schleppente, ein Riesen-Plastikdampfer, aufblasbare Ringe, Planschboot, Eimer, Schaufel, etc. Ein vertriebener Fußball gesellte sich mitten auf dem großen Belt per "Boje-Manöver" noch dazu.

Ein Trost: Die Sachen für "draußen" vertragen den feuchten Aufenthalt in den Schwimmern, wo sie bis zum Gebrauch vor den gepäckempfindlichen Argusaugen des Skippers sicher sind. Immerhin: Langeweile kam nicht auf und für die beiden DWARSLOPER-Jungs, Gerald und Carsten, reichte das Spielzeug auch noch mit.

Welche Freude(?), die Bordfrau selbst braucht auch nicht zu sparen: Vom neuen Schminkköfferchen über den Föhn bis zu diversen Rucksäcken, Strandtaschen und Einkaufstaschen...ein Rucksack für alle Zwecke - das ging nicht! Der "Kleiderschrank" war natürlich auch gut gefüllt, denn evtl. stand ein Kopenhagen-Besuch auf dem Programm! Nicht zu vergessen Wolldecken als Klecker- und Krümelschutz für die Polster und Spannbettücher für die vorderen (Kinder-)Kojen. Und der Skipper hatte auch etwas bestellt: Verpflegung für die zwei Wochen , denn Dänemark ist teuer. Besonders teuer sind Süßigkeiten und Bier. Beides hatte Ute reichlich eingekauft! Im letzten Jahr hatten wir uns geärgert, kein Bier mitgenommen zu haben, um z.B. mal einem hilfsbereiten Dänen eine oder zwei Dosen übergeben zu können. Konnten wir denn ahnen, daß diesmal nichts zu helfen sein würde?? "Pro Tag zwei Dosen", lautete die Order. zur Not würde wohl Hein die eine oder andere Dose mittrinken beim Hafenrees, hoffte ich.(Ich hatte mich nicht getäuscht, denn bei ihm an Bord herrschte diesbezüglich offensichtlich chronischer Mangel) Und dann stand da noch der Rucksack mit der Wechselwäsche für den Bordmann, der die salzigen, dreckigen Klamotten vom Norwegertörn samt einiger für den gemütlichen Familientörn überflüssiger Ausrüstungsgegenstände am Treffpunkt EBELTOFT ins Auto werfen wollte, mit dem Co-Eigner Christoph und Silvia nach Kiel zurückehren sollten. Die beiden staunten auch nicht schlecht bei der Ankunft unserer Bordfrauen, was in Ihr/unser Boot alles hineingehen sollte...

DWARSLOPER kämpfte zu der Zeit noch mt "drehenden Flauten" vor GRENAA, doch nach einigen Gewitterböen vor der Insel HJELM wurde der Wind konstanter und drehte südlich, so daß wir zum ersten Mal seit HORTEN die Schoten etwas schricken konnten! Nun schafften wir es doch noch bis 18.00 Uhr!

Welche Freude, schon von weitem den typischen DF-Mast mit seinen Rallystreifen zu sehen - wir überraschten die Damen samt wuselnder Kinderschar - na wobei? Beim Kaffeekränzchen mit Kuchen! Ein Wiedersehen-Tohuwabohu hub an, das Treffen war gelungen, der Familientörn konnte losgehen.

Es ging damit los, daß es nicht losging. Tagelang stürmte es! Die beiden Boote wurden gerade rechtzeitig noch mit Leinen- und Motorunterstüztung von einer auflandigen Position an einem winzigen Beton-Molenkopf verholt, neben eine niederländische IROQUIS, in sicherer Hafenecke. Permanente Leinen- und Fenderwache war angesagt, denn bis zu 10 Bft pfiffen durch die Masten. Welch ein Glück, daß wir im idyllischen EBELTOFT lagen. Die "Landgang" des ersten Tages konnte sich die Stadt noch bei herrlichem Sonnenschein ansehen, genüßlich Hot Dogs verspeisend oder das herrlich feste, sahnige Soft-Ice schlürfend. Die Leinenwache kam allerdings am nächsten Tage auch zu reichlich Hot Dogs-bzw. Eisgenuß-denn zwischen zwei schweren Schauerböen reichte die Zeit immer gerade bis zur nächsten Eisbude!! Am dritten Tag -Kiel-Radio versprach wieder reichlich "Puste" - sahen zwei skeptisch-neidische Skipper scharenweise Boote aus- und einlaufen: mehr als 5 "Bof" warens wohl tatsächlich nicht draußen, aber bei dem Wetterbericht und mit Rücksicht auf die Familien, denen noch keine "Skagerrak-Beine" gewachsen waren, hatten die beiden sich nicht getraut.

Endlich - nur noch 5-6 angesagt, und dazu halber Wind! KOPENHAGEN, das Wunschziel, lag längst "ad acta", nun hieß die Generallinie Großer Belt, Smälands-Fahrwasser. Also Urlaub vor der Kieler Haustür - 27. Variationen. Zunächst lag SAMSO mit dem Örtchen LANGOR in seinem unberührten Naturhafen STAVNSFJORD auf dem Weg, in einer Entfernung, die als Appetitanreger für den "gemütlichen Familientörn" gerade paßte. Bisher war der Wind morgens immer schwächer als angesagt, also früh raus, 0515 aufstehen, 0610 los. Vorsichtshalber segelten wir mit dem ersten Reff, und das war gut so, denn die "5 Bof" ließen nicht lange auf sich warten... so rutschten wir schnell

„... es ist ungemein beruhigend, richtig gut versichert zu sein."
Einfach mal anfragen!
Sicherheit für Schiff und Besatzung überall und immer
Hamburger Yacht-Versicherungs-Vermittlung
ERICH SCHOMACKER VERSICHERUNGSMAKLER
Rödingsmarkt 16, 2000 Hamburg 11, Tel. (040) 363891, Fax (040) 363894

rüber. Das war was für Hein und Ute: Die dicht beieinander segelnden Boote sorgten für rapiden Filmverbrauch, denn wann ist die Gelegenheit schon mal so günstig? Eva saß während der Zeit gemütlich strickend in der Kajüte und fands prima: "Segelt ihr man!", meinte aber Wochen später bei der Bilderausbeute entsetzt: "Da war ich dabei? Wirklich? Bei dem Seegang kriegst Du mich nie wieder an Bord..."

Um die Ecke, schon war sie da, die Ankerbucht..."Dicht an die Häuser ran in die Abdekkung", hatten wir uns über CB-Funk schon geeinigt und bald lagen die Boote päckchenweise am Anker.

Apropos CB-Funk: UKW wäre natürlich besser, aber jeder hat diese teuren Geräte und die Lizenz dazu. Und ohne Gegenstelle nützt das beste Gerät nichts. Hein und ich hatten daher beim Pfingsttörn die Verständigung per CB-Handfunkgerät ausprobiert und gute Erfahrungen gewonnen. Mehr als DM 150,- braucht man nicht, und mit einem Anschluß an das 12-V-Bordnetz gibt es keine Stromversorgungsprobleme. Trotz zum Teil kräftiger Störungen in diesem empfindlichen 27 MHz-Bereich war die Verständigung stets ausgezeichnet (mit dem Ausstrahlen des nahen Signals sind die Störungen "beiseitgedrückt"). Als DWARSLÖPER und Kuddels WELLENCAMPER sich dann trennten, blieb eine Verständigung noch über eine Distanz von ca. 12 sm möglich.

War beim Start in EBELTOFT der Himmel noch von dunklen, drohenden Wolken verhangen, so wurde es zusehens freundlicher, ja gegen Mittag sahen wir uns ungläubig von schönstem Strandwetter umgeben! Doch auch andere Lebewesen wollten offensichtlich das Nachlassen des Windes genießen, und im Handumdrehen schwirrten Wolken von Sandwespen über die Ankerbucht. Auf DWARSLOPER sah man Hein beim Mittagessen im Cockpit nur noch die Fliegenpatsche schwingen, während wir uns hinter das luftdurchlässige Mückenschott in die Kajüte zurückzogen. Aber Strandleben sollte endlich sein! Also wurden die Beiboote angefüllt mit allem, was zu einem ordentlichen Kinder-Strand-Bade-Erlebnis so benötigt wird, und man pullte rüber zu der Landzunge am Eingang der Ankerbucht zu schönstem Sandstrand. Alsbald waren die Kinder in ihr selbstvergessenen Spiel vertieft, während die "Großen" sich mit unterschiedlicher Ausdauer bzw. mit unterschiedlichen Methoden der zwar harmlosen, jedoch überaus lästigen Neugier der Sandwespen erwehrten. Und das Wasser? War soooooo kalt-Sie wissen schon. Dies war einer von genau zwei Sonnen-Tagen, oder genauer: -Nachmittagen, aber das wußten wir zu dem Zeitpunkt glücklicherweise noch nicht.

Abends zog sich der Himmel wieder bedrohlich zu. Wetterbericht: 5-6. Kein Problem für unsere Anker. JACARANDA mit Skipper Seil lief noch als dritter DRAGONFLY in die nun mit 15 Booten mäßig gefüllte Ankerbucht. Nachts fings dann an. Heulen im Rigg, bullige Böen und Vibrationen im ganzen Boot. Immer wieder tauchten Heins und mein Kopf im Niedergang auf, um Peilung und Trossen zu kontrollieren. Und Gedanken...was machen wir, wenn...Immer wieder huschen Suchscheinwerfer durch die Nacht, die meisten Boote verziehen sich in den Hafen. Viele Anker sind ins Schlieren gekommen, hören wir am nächsten Tag. Mitten in der Nacht hängen weit im Süden Leuchtbomben im Himmel, Hubschraubergeräusche . . . Hein mißt nachts 8 "Bof" über Deck, ich morgens 9. JACARANDA ist von Luv sehr viel näher gekommen und zwei Monos liegen nur noch am Anker! Hein erfährt später von Herrn Seil, daß seine beiden Anker (Draggen und Grip) ausgebrochen sind und er sie mitten in der Nacht in flachstem Wasser eingegraben (!) hat. Unser Zweier-Päckchen liegt sehr ruhig. Wir schwoien nicht so wie die Monos, obwohl die auch alle zwei Anker draußen haben bzw. hatten. Unsere Anker liegen etwa in einem Winkel von 75-80 Grad auseinander. Kaum einmal halten sie gleichzeitig, sondern immer im Wechsel, mal der 11-Kg-Danforth, mal der 11.3-Kg-CQR, jeweils mit 5-6m 8mm-Kettenvorlauf und was sehr gut wirkt, die Trossen jeweils mit einem Reitgewicht aus dicken Steinen (vom Ufer besorgt) auf Tiefe gehalten.

Fortsetzung in der nächsten Ausgabe

Nie quer zu den brechenden Wellen

oder: Der mühsame Weg des Pelikans zum ereignisarmen Segeln

Dr. M. Baumgarten besitzt den Kreuzerkatamaran "Pelikan", Typ Heavely Twins und beschreibt hier einen Wochenendtörn vor zwei Jahren in den Sielhafen von Wremen

Ausgerechnet in den Vornächten hatten mehrere Eltern wieder geglaubt, ihren Kinderarzt konsultieren zu müssen. Ich war deshalb unglaublich müde, als ich am Freitag Abend um 18.30 Uhr aus der Praxis kam. Meine liebe Frau Annette hatte eingekauft, und um 19.15 Uhr brausten wir ab von Solingen in Richtung Hooksiel. Mitsegler Horst wollte seine Wohnung ausbauen, so fuhren nur mein Bruder Georg und Hans Werner mit. Aber nur Skat spielen können ist für eingefleischte Doppelkopfer schon eine trübe Aussicht.

Es war Wochenende in der 2. Septemberhälfte, seit Tagen hatte ein 5-6er Nordwest geblasen und wir beschlossen — auf dringende Empfehlung des Skippers natürlich — dort einmal hinzufahren, wo wir noch nicht gewesen waren: In den Sielhafen von Wremen.

Wir schleusten um 11.00 Uhr und kreuzten mit Strom gegen den nun etwa mit 3-4 Windstärken blasenden NW. Die Dünung war noch recht stark, so daß wir erst bei Wesertonne 13 und Niedrigwasser über die Jadeplate gingen. Das Echolot zeigte zwischen 1 und 1,50 m an, die sich brechenden Wellen waren noch ganz eindrucksvoll. Inzwischen war der Strom gekentert, mit Wind und Strom liefen wir nun die Weser aufwärts. Der Hunger meldete sich, ich stieg hinab in die Kombüse, um für Eßbares zu sorgen. Lange blieb ich nicht, denn der Ruf des Rudergängers; "Gleich fahren wir eine Tonne an" brachte mich sekundenschnell wieder an Oberdeck. Da keine Chance mehr bestand, heil vorbeizukommen, rief ich nur: "Halt das Ruder backbord" schnappte mir einen Bootshaken und versuchte, uns noch etwas abzudrücken. Dann zog die Tonne mit Geknirsche und Geschabe an uns vorbei. Der Schaden war gering, nur sehen wir heute noch steuerbords eine leicht grün gefärbte Schramme. Wenn man ein altes Schiff hat, nimmt man solche Schicksalsschläge viel gelassener hin. Das Essen schmeckte uns dennoch, und ich tröstete den Unglücksraben, der wieder einmal den Strom unterschätzt hatte, mit dem Hinweis, die Verwandtencrew im Vorjahr hätte ein viel größeres Loch gefahren. Tonnen saugen! Das war übrigens einer der Standardsprüche von Wolfgang Gerschütz.

Irgendwann am Nachmittag rundeten wir den Steindamm und liefen in Wremen ein. Der Wind war stärker geworden und ahnungslos fuhren wir bis hinten vor das Sieltor. "Hier könnt ihr nicht liegen, ihr müßt nach vorn", rief uns ein junger Fischer zu. Also nichts wie hin, war die Lösung, es wurde Backbordruder gelegt, aber der nun wieder kräftig

blasende Wind ließ den Bug nicht herum. Das mußte also mit größerer Geschwindigkeit und mit einem größeren Bogen passieren. Das versuchten wir 3-mal, der Wind ließ nur zu, daß wir gerade auf die Pier zuliefen, weiter kam der Bug nicht herum. Man muß wissen, daß bei dem vorliegenden Mittelmotor Rückwärtsfahren ein Vabanquespiel ist. Deshalb wies ich also Hans-Werner an: "Du steigst rüber, ich mache eine Leine auf der Steuerbordklampe fest, und dann ziehst du uns eben herum." Hans-Werner stieg aus, der Wind drückte uns zurück, wir liefen neu an und ich warf, wie ich es bei der Marine gelernt hatte, die Leine hinüber und harrte der Anstrengungen des Landkommandos. Der zog auch, aber da inzwischen böse Mächte die Befestigung an Bord gelockert hatten, zog er sie ohne Boot an Land. Wohl dem Skipper, der in solch einer Situation belehrend auf die Crew einwirken kann. Aber wenn man es doch selber war...

Ich konnte nur höflich darum bitten, die Leine zurückzuwerfen, das Ende aber um jeden Preis festzuhalten. So legten wir mit Bug in Richtung Weser vorne an und lagen dort recht gut.

Beim Festmachen streifte ich mit dem Kopf das Backstag, und meine schöne Pudelmütze fiel ins Wasser. Natürlich lag kein Bootshaken an seinem Platz, Georg hatte sie ausgerechnet jetzt schon in der Achterkabine verstaut. Das mußte erst geklärt werden, ich sprang runter und rauf, aber als ich pickbereit achtern wieder auftauchte, da war meine Mütze bereits abgetaucht. Sch.....

Ein Rentnerehepaar, das uns schon bei unseren Drehübungen zugeschaut hatte, trat näher und die Frau fragte: "Sie fahren wohl noch nicht lange zur See?" Ich dachte an meine Marinevergangenheit und antwortete ganz ruhig: "Eigentlich fahre ich schon sehr lange auf der See." Die Crew grinste, daß es nicht auszuhalten war und so schlug ich vor, doch erst einmal eine Flasche Friesisch herb zu trinken. Der Wind, NW 6, hatte inzwischen so viel Wasser in den Hafen getrieben, daß die Pier wohl 50 cm unter dessen Oberfläche lag. Der Krabbenverkauf erfolgte in hohen Stiefeln und auch wir konnten nun längere Zeit nicht aussteigen. So tranken wir noch eine Flasche. "Der Mond geht auf" war dann ein Ausruf von Georg und siehe da, nicht auf allen Wremer Schiffen schien man eine Toilette zu haben. Der Mondschein dauerte an, und so kreiste unser Gespräch lange um den Unwert von Verstopfungen. Nach Spaziergang und gutem Essen im Deichrestaurant kehrten wir kurz vor Mitternacht an Bord zurück. Hochwasser würde am nächsten Morgen um 5 Uhr sein, vor 6 Uhr würde es nicht hellwerden, also wurde Wecken für 5.30 Uhr angesetzt.

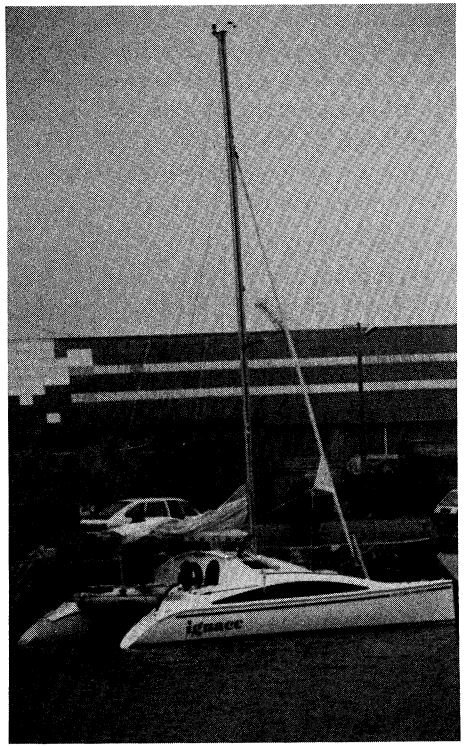
Während der Nacht schlief keiner gut, so sehr heulte der 6-7er NW in den Wanten und auch 2maliges Aufstehen konnte das Fallenschlagen nicht ganz geseitigen. Das Waschen kam zu kurz, wir frühstückten bis nach 6 Uhr, dann sahen wir die ersten schemenhaften Prickenumrisse und fuhren los. An Segeln war nicht zu denken, wir mußten gegen die relativ hohen Wellen motoren, und immer wieder bohrte sich das Vorschiff darin fest. Einer gelb-schwarzen Tonne kamen wir in solch einem fahrt- und steuergestörten Moment recht nahe, und entgingen ihr nur um Armeslänge. Die Reisegegschwindigkeit lag etwa bei 3-3 1/2 Meilen, etwa um 11.00 Uhr kenterte der Strom, und sie lag dann wenig über 1 Stundenmeile. 2 1/2 Stunden nach Hochwasser hatten wir die Hohe Weg Einfahrt passiert, da wir aber befürchteten, festzukommen, hatten wir beschlossen, die Weser weiter hinab zu fahren. Etwa um 11.00 Uhr lag der Mellum Plate Leuchtturm querab, es stand hier aber ein solcher Hack, daß an ein Überqueren in Richtung Jade nicht zu denken war. Der NW blies immer noch mit 6-7 und mehr, und so fuhren wir an Oldoog-Plate, Mittelplate und Jadeplate vorbei. Die Tonne 13 des Vortages war längst passiert und immer noch sah man auf den Sänden "riesige" Wellen sich brechen. Bei Tonne 7, Wassertiefe auf meiner alten Karte angeblich ca. 15 m, war es nicht besser: Gewaltige sich brechende Wellen und Schaumgewirbel. Wir waren mit 50 Liter Benzin losgefahren, vorhanden waren jetzt nicht viel mehr als 5 Liter. "Nun müssen wir doch langsam rüber?" erforschte der Skipper vorsichtig die Stimmung. Es gab keinen Widerspruch, aber weil alles so frierend aussah, holte ich erst noch den morgens in die Wärmkanne eingefüllten Tee herauf, dazu einen Beutel süßer Zwiebäcke, mehr konnte man bei der Stampferei unter Deck doch nicht herrichten. Dann schlossen wir alle Luken und unsere Oilies, hielten uns gut fest und begannen über die Sandbank zu fahren.

Der erste Brecher fiel aus so großer Höhe auf Pelikans Steuerbordseite, daß einen das kalte Grauen überlief, aber es kam eigentlich wenig Wasser an Bord. Kurz bevor uns die Welle traf, wurde der Pelikan mit einem kräftigen Ruck beiseite gedrückt. Mit der nächsten Welle war es genauso, die dritte drehte den Bug nach Backbord weg, so daß uns die vierte Steuerbord achtern mit ihrer Hauptmasse traf. Das gab erheblichen Vortrieb und, wie wir schnell erkannten, auch Bewegung in Richtung Jade. Der Pelikan ließ sich steuern und in 5-10 Minuten waren wir über die Sandbank hinüber. Wir setzten die Fock I, erreichten 8-9 Meilen über Grund und außerdem die 14.00 Uhr Schleusung. Keiner redete, alle waren von den eben erlebten Naturgewalten noch zu sehr beeindruckt.

In der Schleuse lagen, wie es bei solch schweren Wetter ja auch sein sollte, nur wenige Schiffe. Werner Lürssen kam auf uns zu: "Wo wart Ihr denn?" "Wir waren in Wremen." "Ach so" sagte er nur und wandte sich wieder ab. Man sah seinem Gesicht an, daß sein Majanus ganz andere Taten vollbracht hatte, als nur ins Land Wursten zu fahren.

Mich hatte das Ganze aber so mitgenommen, daß ich nicht mehr auslief, obwohl erst Wochen später gekrant wurde. Ich hatte aber auch erlebt, wie hervorragend sich der sonst immer wegen seiner schlechten Am-Wind-Eingenschaft geschmähte Pelikan gehalten hatte. Das gab für die nächsten Fahrten ein ganz neues Sicherheitsgefühl. Und wenn man etwas daraus lernen will: Nie quer zu den brechenden Wellen fahren, sondern vorneweg und immer ein bißchen nach der Seite halten, zu der man hin will.

M. Baumgarten, 18.02.90



CITE D'ALET II in St. Malo

Kleiner Selbstbau Tri

Walter Janssens aus Waldkirch beschreibt seine Bootbaupläne für einen kleinen Trimaran.

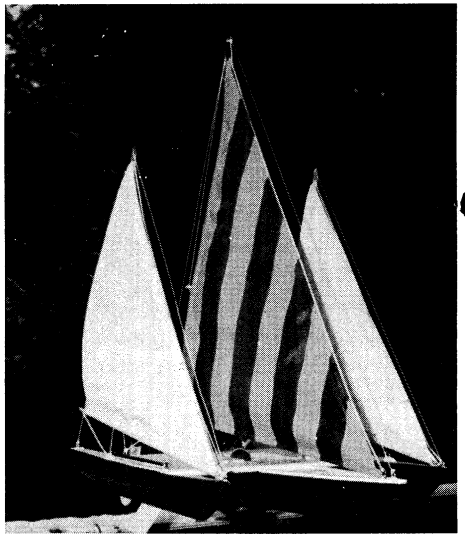
Nach zwei Jahren Aufenthalt in Cadaques/ Costa Brava, wo ich mit einem umgebauten Hobie 14 viel Freude am Segeln in Strandnähe hatte, bin ich nun wieder nach Deutschland zurückgekehrt. Hier baue ich nun einen kleinen Trimaran, in den die Erfahrungen von nunmehr 20 Jahren Katamaransegeln einfließen.

Auf dem Hobie 14 hatte ich mir wegen meiner Bandscheibenschäden - ich bin 68 Jahre alt - ein Sperrholzdeck montiert. Damit konnte ich bei Sturm viel leichter als auf dem wabbeligen Nylontrampolin das Segel bergen oder bei Flaute sehr bequem rudern. Ebenfalls von Vorteil war, daß der Hobie von mir allein auf- und abgebaut sowie auf das Autodach gehievt werden konnte.

Nachdem ich auch durch ihre Hefte zu der Überzeugung gekommen bin, daß für mich ein Trimaran doch mehr Vorteile bietet, reifte der Entschluß zu einer Eigenkonstruktion mit folgenden Voraussetzungen: Mein Arbeitszimmer in unserem Mietshaus hat solche Abmessungen, daß die zwei Auslegerrümpfe nur 350 cm lang sein können, sonst bekomme ich sie nicht mehr raus. Den Mittelrumpf baue ich als zwei Hälften von je 250 cm, die dann in der Garage zusammengesetzt werden, also zu 500 cm Gesamtlänge.

Die Brücke besteht aus Alu-Leitern von 300 cm Länge, gefüllt mit Polystrol, darauf 1 mm Dural-Blech. Die Enden dieser Leitern stecken in Einschubkästen und sind mit je 4 Schrauben leicht zu lösen. Dieser Ultraleicht-Trimaran besteht aus einem sehr leichten Sperrholzgerippe das mit Polystrolplatten von 10 cm Stärke gefüllt wird, darauf kommt eine Haut aus 3 mm Pappelsperrholz -alles wasserfest verleimt. Die Ruderanlage wird komplett vom Hobie 14 übernommen. Zusätzlich werden noch leichte Alu-Steckschwerter eingebaut. Den Mast stelle ich ins hintere Drittel, mit einem Großsegel von ca. 400 cm x 500 cm und einer Wendefock von 150 cm x 500 cm (die Modellausführung mit drei Masten wäre von mir allein nicht zu segeln).

Ich möchte versuchen, unter den geschilderten Bedingungen einen ultraleichen Trimaran zu bauen, der leicht zu trailern ist, von einem Mann ins Wasser getragen werden kann und auch einem Mann allein gesegelt werden kann - und insgesamt sehr wenig Geld kostet. Nach den ersten Segelerfahrungen werde ich mit einem Betrieb hier in Waldkirch über mögliche Produktion dieser Tris sprechen, da anscheinend viel Interesse für ein solches Boot besteht.



Modell des kleinen Trimarans, noch mit drei Masten

Dem Boot gehts gut (von Gertraud Filgis)

20.2.90, Mitte Februar und eine Woche Zeit. Die Alpen sind schneefrei und auf künstlichen Flocken im Gedränge die Skier zu strapazieren, ist nicht nach unserem Geschmack. Doch da ist ja noch das Boot. Der Harbour-Manager sagte zwar am Telefon, dem Kat gehts gut, auch ohne uns, was man umgekehrt von Skipper nicht behaupten kann, angesichts der vielen Orkanstürme in letzter Zeit. Also auf zum Kanal, nach Brighton, schnell mal nach dem Rechten gesehen.

Auf dem Parkplatz im Maingebiet spitzen die Osterglocken 15 cm noch aus der Erde und Obstbäume und Sträucher treiben voller Risiko ihren Saft in die Knospen. Am Spätnachmittag wurde die Tachonadel statt bei 170 km/h bei 130 km/h automatisch eingestellt, da der Gegenwind immer schlimmer wurde. Noch 100 km bis Calais. An der Tankstelle bekommt man die Autotür nur schwer auf. Der Wind hat mittlerweile so eine Stärke angenommen, daß es die Worte von den Lippen reißt, noch ehe der Partner versteht, was man sagt. Das kann ja heiter werden. Doch die Überfahrt verläuft angenehmer als erwartet. Nur im Dutty-Free-Shop rutschen die Pralinen und Zigaretten von den Regalen.

Noch vor Mitternacht sperren wir die Salontür der FUN TOO auf, treten ein- und fühlen uns wie zu Hause. Die Heißluft vertreibt allmählich die klamme Kälte. Schon in den Kojen, vernehmen wir die letzten News und den Wetterbericht. Er kündet für die kommende Nacht "a touch of frost" an. Ich ziehe mir die wohlig warme Decke über die Ohren und schlafe ein.

Die Freude, wieder auf dem Boot zu sein, erhält einen argen Dämpfer, als wir bei Tageslicht feststellen, daß die Wände einer Tropfsteinhöhle gleichen. Auch boten während der 4-monatigen Abwesenheit Nässe, Dunkelheit und Kälte die besten Voraussetzungen dafür, daß im luftdurchlässigen Schuhschrank die vormals braunen Schuhe mittlerweile die grüne Farbe angenommen haben. Ich dachte, auf diese Weise Pilze und Schimmel herzustellen, gälte nur für die Käsezubereitung. Dabei stapeln sich unter unseren Kojen die Nadelfilz-Karons. Zur Isolierung kamen wir aber aus Zeitmangel im Herbst nicht mehr. Doch deshalb sind wir ja hier. Auch zusätzliche Löcher für Ventilatoren müssen gesägt werden und kurze Holzplatten, versetzt, unter die Matratze, auf alle Kojen verteilt, geklebt werden, um Stockflecken erst gar nicht aufkommen zu lassen. Also, Ärmel hoch und los gehts. Langweilig wird es uns wieder nicht. Die Tage verfliegen nur so, ausgefüllt mit Arbeit.

Mittlerweile sind die vorhergesagten 7 Bfd. aus SW da. Es gießt aus konturlosen Wolken. Bei Hochwasser spritzt ganz wenig Wasser über die dicke Hafenmole, still ruht der Hafen. Ganz sachte, ja behutsam, bewegt sich der Kat zwischen den Festmachern. Was müssen da am 2.2.90 für Kräfte am Werk gewesen sein, als der stärkste der 4 Orkane über England fegte. Einer unserer zusätzlichen Festmacher war so duchgescheuert, daß er tatsächlich nur noch aus dem sprichwörtlichen Faden bestand, an dem das Boot hing, als wir ankamen. Immer noch flattern an einigen Vorstagen die Segel, total zerfetzt. Den Rollfocks fehlte die Schutzhülle und sie wurden so zum Spielball für den Sturm. Die Besitzer werden sich freuen. Aber außer ein paar geknickten Masten und drei umgewehten Booten an Land war in der riesigen Marina nichts passiert. — Auch diese Tief ist rasch vorbeigezogen. Während der Regen auf Kajütendach und Fenster prasselt, finden wir Muse zum Lesen.

Sonntag wie Sonne. Bewußt faulenzen wir draußen eine ganze Stunde und genießen

die Wärme, die milde Luft. +19 Grad. Wir sehen uns um. Wir befinden uns inmitten eines Schrebergartens auf dem Wasser. Wie emsige Gärtner im Frühjahr benehmen sich die Bootsbesitzer rund um uns. Zuverlässige Dieselmaschinengeräusche, bläulicher Rauchqualm, die Rümpfe spucken kühlenden Wasserstrahl aus. Die meisten Motore starten, andere wollen nicht. Zufriedene Gesichter oder ratloses sich am Kopf kratzen, Werkzeugkiste aufgeklappt - und was nun?? Schräg hinten werden schwernasse Matratzen gelüftet. Ladies stehen wie Zierrat rum, halten sich an glimmenden Zigaretten fest, statt zuzupacken. Es arbeiten nur die Männer. Warum eigentlich??

Tea-Time. Tea or beer? Beer or not to Beer, daß ist auch hier die Frage. Ein Mann mit Kugelbauch sieht seine Situation nüchtern: ohne Alkohol geht gar nichts.

Um 10.30 Uhr bricht Hektik aus im Hafen. Zwischen den Bootsreihen bewegen sich Masten vorbei. Zehn, zwölf, fünfzehn Stück. Ein Motorboot schleppt 3 schwarze Riesenkugeln. Bojen für eine Regatta. Segel werden hochgezogen. Zwei Boote kreuzen tatsächlich durch die große lange Hafenanlage. Dazwischen gehen aufgeschreckte, gestreßte Kormorane auf Tauchstation. An unserem Heck vorbei tuckert die "Panic III", geschäftig hantiert die fünfköpfige Besatzung. Als es im Hafenbecken wieder ruhig ist, ertönt außerhalb der Mauer der Startschuß.

Ich versuche, mir einzureden, daß Gelberüben gut schmecken. Doch nicht einmal ein vorbeipaddelnder Schwan bückt seinen langen Hals auch nur ein bißchen danach, als ich ihm mundgerechte Portionen zuwerfe. Ich weiß nichts über die Intelligenz der Schwäne, aber irgendwie imponiert mir der Bursche, denn nach dem Motto: Vitamine sind gesünder, doch Kalorien schmecken besser, teilte er das letzte gute harte Stück Sonnenblumenbrot sofort genüßlich mit mir. Soll er, morgen gibts eh nichts mehr für ihn. Morgen müssen wir heim. Schade. Doch schon Ostern kommen wir wieder zurück, für eine längere Zeit.

Ein kräftiger Rückenwind begleitet uns bis München, verstärkt sich, wächst sich aus zum 5. Orkansturm dieser Saison. Ihm werden in N-Europa wieder einige Menschenleben zum Opfer fallen. Der Sachschaden wird auf viele Millionen geschätzt. In Bayern wirkt er sich verheerend auf die Fichten-Felder aus. Er mäht ganze Schneisen in die Monowälder. Geknickt ist ihr Anblick.

Und wieder bestätigt der Harbour-Manager telefonisch: "Dem Boot gehts gut."

DDR Neuigkeiten

Der Seehydrographische Dienst der DDR in Rostock hat unmittelbar nach Ostern herausgebracht:

Hinweise

für den Sportbootverkehr

in den Seegewässern der

DDR (DIN A4, 80 Seiten)

Wenn in unserem Kreis ein größeres Interesse an diesen Hinweisen besteht, können wir eine Sammelbestellung aufgeben.

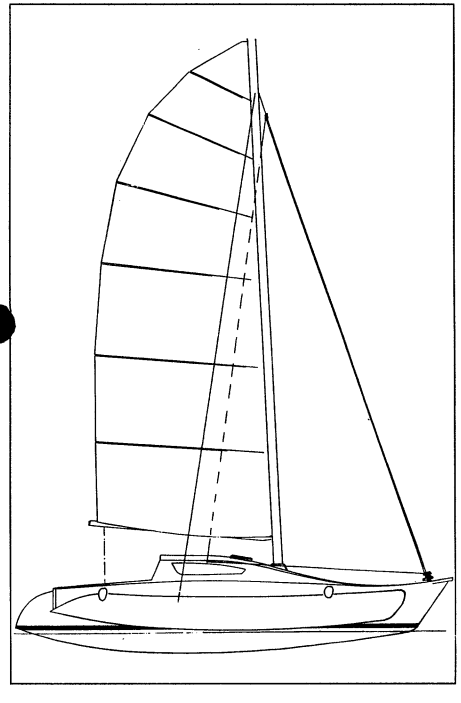
Bitte Mitteilung per Postkarte an H.M.C. - Wölper.

Vorstellung neuer Boote

FREELY 8 m Trailerbarer Tourentrimaran

Konstrukteure: Gilles Gahinet / Patrice Ocqueteau

Der Trimaran FREELY 8 m ist aus der Zusammenarbeit des Konstrukteurs Gilles Gahinet und dem Bootsbauer Patrice Ocqueteau entstanden. Mit einem Leergewicht von ca. 900 kg ist dieser Trimaran ein leichtes Boot in der 8-Meter-Klasse. Der FREELY 8 m ist ein sehr ausgereiftes und qualitativ hochwertiges Boot. Schon beim ersten Probeschlag merkt man, daß dieser Trimaran von kompetenten Seglern gebaut wird. Der Werftchef Patrice Ocqueteau ist 1989 auf seinem FREELY-MICRO-CLASS Europameister in der internationalen Regattaklasse "Micro-Multihulls" geworden. Ein FREELY 8 m ist Dritter geworden.



Die Segelfläche am Wind beträgt 41 qm, was dem FREELY 8 m ein sehr günstiges Verhältnis von Gewicht zur Segelfläche verleiht. Das Ergebnis ist ein beeindruckendes Geschwindigkeitspotential! Seine Regattaerfolge beweisen es: Erster in der französischen Rennserie "Trophee des Multicoques" in den Jahren 1984 und 1985.

Die Segeleigenschaften des FREELY 8 m sind außergewöhnlich und machen aus ihm einen Meister der aktiven Sicherheit. Die hohe Geschwindigkeit auf allen Kursen mit besonders ausgeprägten Am-Wind-Eigenschaften erlauben es, schlechten Wetter- und Seebedingen rechtzeitig auszuweichen.

Im Inneren bietet der FREELY 8 m vier bis fünf bequeme Kojen. Ein Pantry, eine chemische Toilette und ein Kartentisch erlauben angenehme Kreuzfahrten im familiären oder im sportlichen Rahmen. Am Salontisch finden bis zu 6 Personen Platz. Nicht zu vergessen die 16 qm Trampolinfläche, die zum Sonnenbaden einlädt. Durch die hoch angesetzten Querholme und den hohen Freibord ist die Mannschaft im Cockpit gut gegen Spritzwasser und Fahrtenwind geschützt.

Der FREELY 8 m ist problemlos trailerbar. Auf- und Abbau einschließlich Setzen und Legen des Mastes können leicht von einer Familiencrew vorgenommen werden.

Technische Daten:

Länge:	8.00 m
Länge Wasserlinie:	7.10 m
Breite auf dem Wasser:	6.50 m
Breite auf dem Trailer:	2.45 m
Tiefgang mit Schwert:	1.60 m

Tiefgang ohne Schwert:	0.40 m
Gewicht:	900 kg
Stehhöhe im hinteren Kajütbereich	1.80 m
Kojen:	4 bis 5
Druckgelattetes Großsegel:	22.50 qm
Genua: auf Wunsch als Rollgenua	18.50 qm,
Spinnaker:	50 qm
Mastlänge:	10 m

Preis:
Von DM 49.700,- bis DM 66.930,- je nach Ausbau- und Ausstattungsvariante, einschließlich 14 % Mehrwertsteuer, ab Bremerhaven.

Generalvertrieb:
MULTIBOOT GMBH
Am Seedeich 39
2850 Bremerhaven
Tel.: 0471/74052 Fax 0471/74116

CHALLENGE 9 m

Sehr schneller trailerbarer Tourenkatamaran
Konstrukteur: ERIK LEROUGE

Die Konzeption des Katamarans CHALLENGE ist aus zwei Erfahrungen hervorgegangen:

Erstens hat die Zusammenarbeit zwischen dem Konstrukteur ERIK LEROUGE und der Werft CHANTIER NAVAL DE SOUBISE mit dem bekannten Katamaran AZULI 11.40 m gezeigt. daß es möglich ist, einen Kreuzerkatamaran zu bauen, der die Eigenschaften Schnelligkeit, Komfort und Esthetik in sehr harmonischer Art vereint. Erreicht wird das durch eine einfache Konzeption, harmonische Proportionen, ein leistungsfähiges Rigg, eine hochwertige Beschlagsausstattung sowie eine sehr sorgfältige Bauausführung.

Zuverlässigkeit und Einhaltung des vorgegebenen Gewichts werden garantiert.

Zweitens hat ERIK LEROUGE in vielen Jahren als Regatta- und Tourensegler sehr viele Erfahrungen auf allen Größen und Arten von Mehrrumpfbooten gesammelt. Diese Erfahrungen haben ihn dazu gebracht, einen Katamarantyp zu entwerfen, den es bisher in dieser Art und Größe noch nicht gab: Trailerbar und sowohl für das Touren- als auch für das Regattasegeln geeignet.

Ein trailerbarer Katamaran erlaubt ein sehr vielseitiges Segelprogramm. Der Regattasegler kann sein Boot ohne Schwierigkeiten zu allen Multihull-Regatten transportieren. Der Tourensegler kann sein Boot zu seinem bevorzugten Segelrevier transportieren. Für die Winterlagerung gibt es keine Probleme, und ein fester Liegeplatz ist nicht in jedem Fall erforderlich. Die Erfahrungen aus häufigem Auf- und Abbauen von Katamaranen sowie aus vielen tausend Kilometern Straßentransport haben ERIK LEROUGE gezeigt, daß nicht die Größe der Bauelemente so entscheidend ist, sondern viel mehr ihre Anzahl.

Der Katamaran CHALLENGE wurde so einfach wie möglich konstruiert, um Ihnen den Umgang mit ihm zu erleichtern:

Kein zusätzlicher Querholm im Bugbereich.

Die Ruderblätter brauchen zum Transport nicht demontiert zu werden.

Keine Steckschwerter, sondern Kielflossen.

Trampolin und vorderes Netz werden zum Transport um den Hauptbeam gerollt.

Insgesamt 16 Schrauben halten die beiden Querholme.

Ca. 1800 kg einschließlich Trailer können noch von einem größeren Pkw gezogen werden.

Die Inneneinrichtung bietet 5 Schlafplätze in 2 Doppelkojen und einer Einzelkoje. Außerdem sind eine Pantry, eine Dinette, ein Kartentisch und ein Sanitärraum mit WC und Waschbecken vorhanden. Es gibt ausreichend Stauräume in allen Bereichen. CHALLENGE wendet sich an alle Katamaran-Interessenten, die an ihrem Boot besonders viel Spaß haben möchten.

Technische Beschreibung:
Die Rümpfe in Sandwich-Bauweise mit Schaumkern in einer Einheit mit den ausgeschäumten Kielflossen aus Massivlaminat aus der Negativform.

In diesem Stadium sind bereits eingebaut:

Der Boden des vorderen Stauraumes mit Ausschäumung darunter.

Das wasserdichte Schott des vorderen Stauraumes.

Das Schott für die Aufnahme des vorderen Querholmes.

Das Schott für die Wantenaufnahme.

Das wasserdichte Schott für die Aufnahme des hinteren Querholmes.

Die Verbindung Rumpf/Deck erfolgt durch Kleben und GFK-Laminat.

Der vordere Querholm ist eine kastenförmige GfK-Konstruktion. Die Verbindung mit den Rümpfen erfolgt auf jeder Seite mit zwei starken Aluminiumschellen und vier Schrauben.

Der hintere Querholm besteht aus einem Aluminium-Mastprofil von 9.8 kg/m. Die Verbindung mit den Rümpfen erfolgt auf jeder Seite mit zwei Aluminiumschellen und vier Schrauben.

Jeder Rumpf ist mit insgesamt 690 Litern ausgeschäumt, und zwar unter dem vorderen Stauraum, in der Kielflosse und im Heckbereich. Dadurch ist absolute Unsinkbarkeit gegeben.

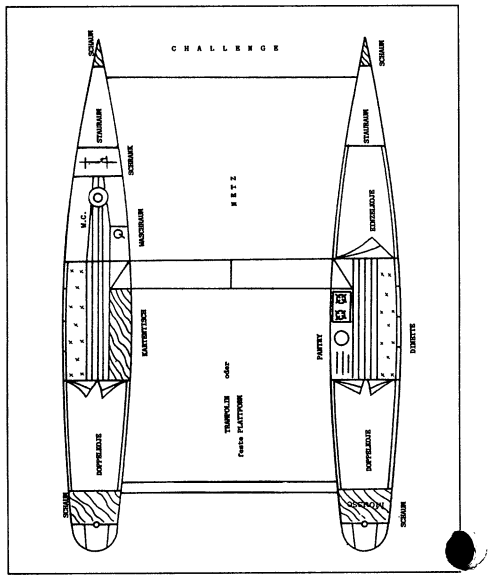
Technische Daten:

Länge:	9 m
Breite:	6 m
Rumpfbreite:	1.20 m
Tiefgang der Flossenkiele:	0.75 m
Leergewicht:	1200 kg
Nutzlast:	600 kg
Stehhöhe:	1.75 m
Großsegel:	41 qm
Selbstwendende Rollfock:	14 qm
Sturmfock:	4 qm
Spinnaker asymmetrisch:	59 qm
drehbarer Profilmast:	13.50 m lang

empfohlene Motorisierung: MERCURY 9.9. MLSP

Preis:
DM 109.000,-

Generalvertrieb:
MULTIBOOT GMBH
Am Seedeich 39
2850 Bremerhaven
Tel.: 0471/74052 Fax 0471/74116



Schneller 42-Kreuzer-Kat von Alexander Simonis für Südafrika

von Kurt Diekmann

Dieser Entwurf berücksichtigt die besonders widrigen Wind- und Seegangsverhältnisse am "Kap" als auch die Verwendung für Reisen in die Karibik. Die Schale wurde unter Verwendung von AIREX 6280 in Sandwich mit Stärken von 25 bis 30 mm gebaut. (Dies Material wird in Deutschland von Firma Gaugler & Lutz, Robert-Bosch-Str. 29, 7080 Aalen 1 vertrieben).

Obgleich gute Kreuzeigenschaften angestrebt wurden, sind in Hinblick auf bessere Nutzung des Innenraumes und wegen größerer Sicherheit statt wirkungsvollerer Steckschwerter weniger effektive Flossenkiele angebaut.

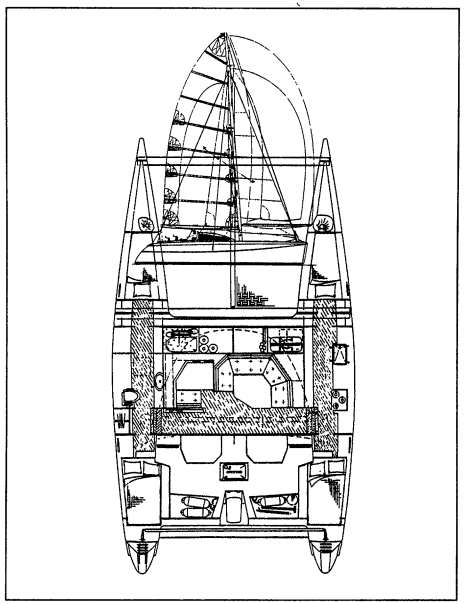
Als seegehende Yacht wurde auf Sicherheit und Steifigkeit zu Lasten mäßiger Gewichtserhöhung großen Wert gelegt. Während die absolute Geschwindigkeit etwas abnehmen wird, verbessert sich die AM-Wind-Leistung infolge größerer Stabilität. Das Mehrgewicht resultiert aus einer tragenden Rahmenkonstruktion für den Mast und 4 Schotten, die die Hauptlasten in die Rumpfschalen besser einleiten. Die Hauptträger sind im Brückendeck-Mastbereich und als Cockpitabschluß unterm Großbaum-Traveller integriert.

Hohes Freibord soll ausreichenden Reserveauftrieb gewährleisten, um in kritischen Situationen ein Unterschneiden und Kenterung über den Leebug zu verhindern. Die Volumenverteilung sei so gewählt, daß bei starkem Segeldruck der Auftrieb vorm Mastbereich ansteigt und damit den Leebug anhebt.

In glattem Wasser konnte unter Vollzeug mit Reacher 8,6 Kn bei 8 Kn Wind, mit Fock und 1x gerefftem Groß 17,4 Kn bei 20 Kn Wind erreicht werden.

Die aus den Zeichnungen ermittelten Daten betragen auf Grund der Längenangabe 42=12.8 m:

L ü A	12,8 m	LWL/BWL	9,0
L W L	12,25 m	Groß-S.	54,8 qm
B ü A	7,2 m	Vor-S.	27,5 qm
B C I	5,4 m	S	82,3 qm
BRWI	1,36 m		
F Bug	1,7m		



SITZEN SIE BEQUEM?

fragen Lilian und Richard Woods bei der Vorstellung ihres neuen Kats "SAGITTA"

Dieser Entwurf ist eine Antwort auf Kelsals SUNCAT 30, den wir in Nr. 55 S 48/49 vorgestellt haben.

Die SAGITTA ist nur wenig gröer als die Suncat bei gleicher Segelfläche. Es wurden die Erfahrungen mit Banshee und Strider hier verwertet. Besondere Merkmale:

-Großes Cockpit mit gepolsterten Sitzen und Rückenlehnen

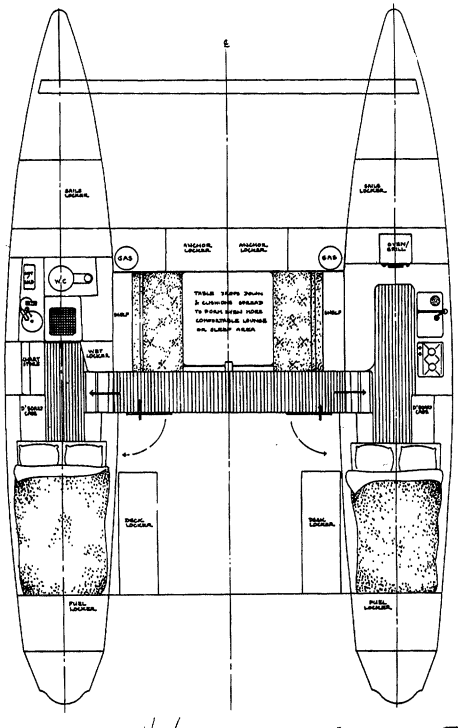
-Stehhöhe in den Seitenrümpfen im Bereich des Deckshauses

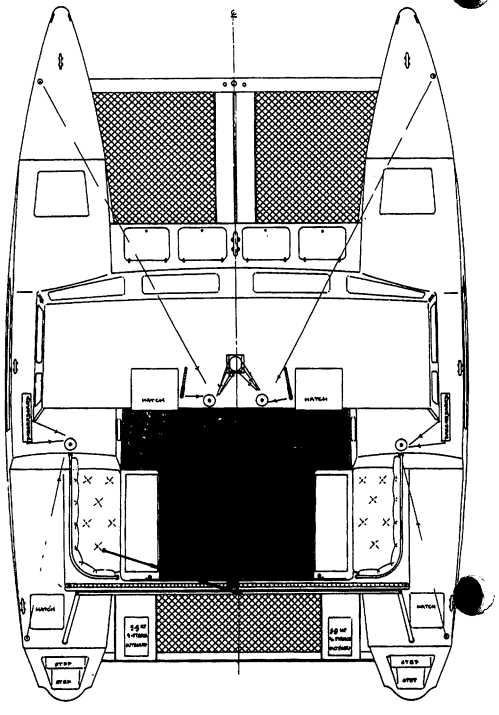
- Decksalon mit Platz für 4 Personen mit reichlich Sitzhöhe und Schlafmöglichkeit für 2. Gute Rundumsicht.

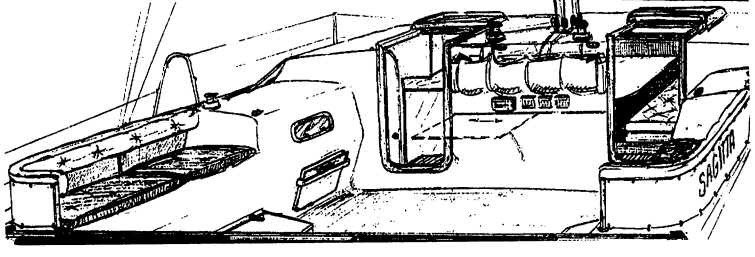
- Gedeckter Quergang von Rumpf zu Rumpf
- Große Schlankheit der Rümpfe im Unterwasserbereich für hohe Geschwindigkeit.
- Reichlich Reservedeplacement in den Rumpfbügen, da unbelastet.
- Stummelkiele als Bodenschutz und Führung auf raumen Kursen
- Steckschwerter für besseres Hoch-am-Wind-Segeln

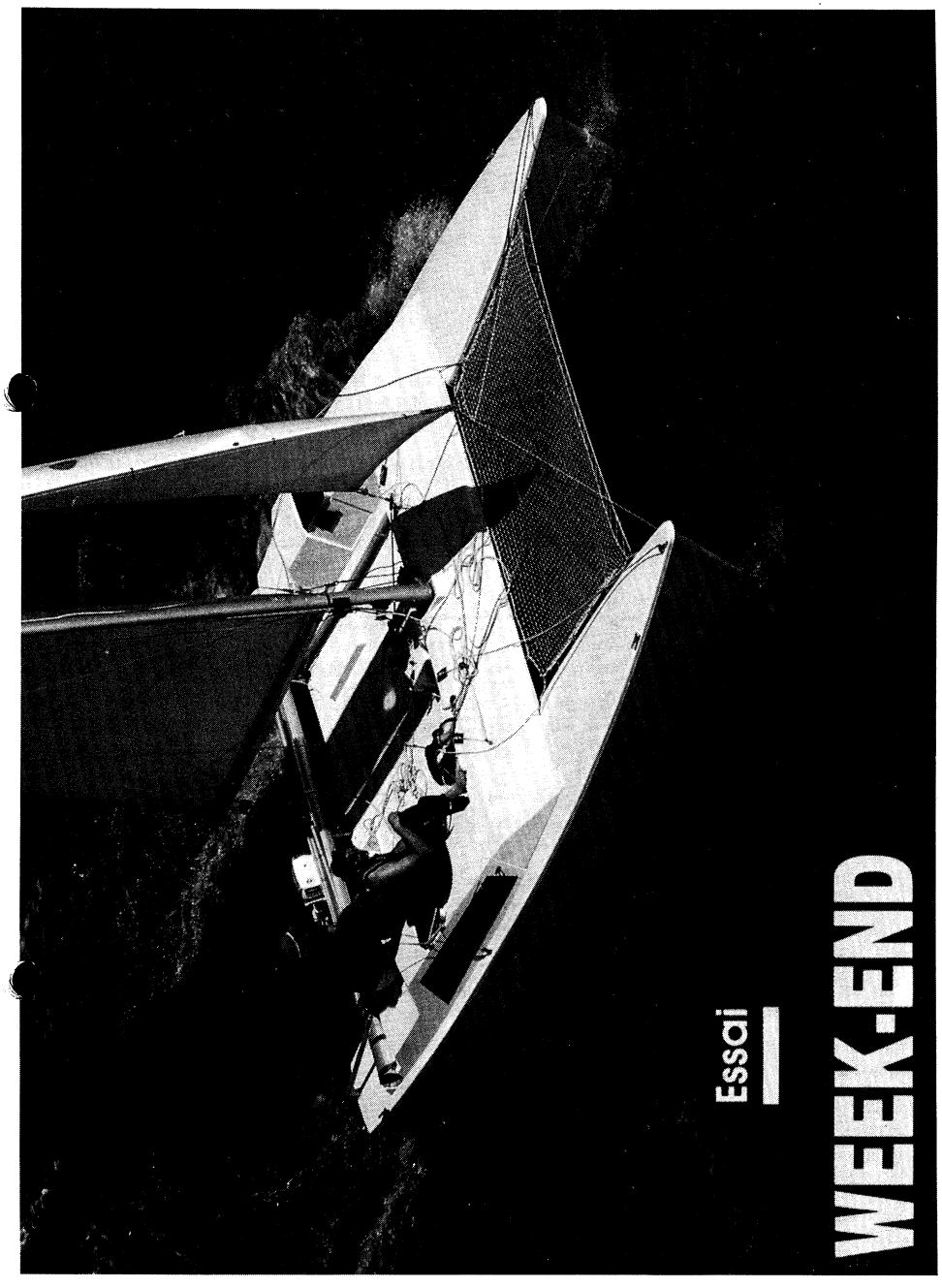
Die angegebenen Daten wurden aus den Zeichnungen ermittelt und haben damit keine authentische Genauigkeit.

L ü A	9,2 m	Stehhöhe	2 m
L W L	8,7 m	Sitzhöhe	0,95m
B ü A	5,95 m	LWL/BWL	10,8
B C I	4,45 m	Tiefg.	0,57/1,6 m
Cl. zwischen Center Lines			
B W L	0,8 m	Großs	30,75 qm
F Bug	1,2 m	Vors.	16,7 qm
F Brücken-deck	0,55 m	S	47,5 qm









Weeke-End, 7.95 m lang, 4.35 m breit. Von Bord Ocean Marine, 33120 Arcachon, Frankreich (Multicoque Magazine)

KATAMARANE

Verkauf & Charter

Katamarane B. Galle · Luisenstraße 33 a · 5093 Burscheid
Tel.: 02174 / 6 11 51 · Fax: 0 21 74 / 6 33 78

An alle KATAMARAN-FANS

Nachdem Sie auf der BOOT 90 die beiden Fahrten-Katamarane MALDIVES 32 und FIDJI 39 gesehen haben und die gewünschten Unterlagen in Ihren Händen sind, besteht sicher der Wunsch, Ihr TRAUMSCHIFF näher kennenzulernen. Dazu bieten wir mehrere Möglichkeiten an:

1.) Ein Wochenend-Trip nach La Rochelle z.B. mit Werftbesuch und Testsegeln. Terminliche Absprache ist notwenig.

2.) Ein Charter-Törn: außer unseren Schiffen können wir Ihnen weltweit Fahrten-Katamarane der größten Charterunternehmen anbieten, wobei durch unsere Verkäufe das Angebot ständig wächst. 1 Woche Chartern wird beim Kauf angerechnet. Fragen Sie bitte aktuell nach.

3.) Mitsegeln, z.B. beim Multihull-Meeting Adria in Biograd oder bei einem unserer Flottillen-Törns. Auch die Eigner der von uns verkauften Schiffe bieten Mitseglergelegenheiten. Für Käufer sehr beeindruckend sind Überführungs-Törns, hier können unsere Kunden die Leistungsfähigkeit unserer Schiffe sehr preiswert kennenlernen.

Für unsere Charterstützpunkte in Jugoslawien, Griechenland und Türkei suchen wir weitere Investoren, die uns die Schiffe nach Kauf in die Vercharterung geben. Die Überdurchschnittliche Auslastung unserer Schiffe belege ich Ihnen gern bei realem Kaufinteresse.

NEU IN UNSEREM LIEFERPROGRAMM:

MARQUISES 53: Das Flaggschiff von Fountaine-Pajot, wahlweise 4 oder 6 Doppelkabinen + 2 Crew-Kabinen . . . .

ANTIGUA 37: Das neue 11 Meterschiff, zur Abrundung unserer Produktlinie zwischen MALDIVES 32 und FIDJI 39:

4 Kabinen mit Doppelkojen, 2 Sanitärräume Radsteuerung, 2x9 PS Volvo-Diesel/ Saildrive . . . . . das ideale CHARTERSCHIFF mit Eigennutzung . . . . Preis incl. Segel und Motoren . . . . . 214.000 DM

Die KENNEX 380 mit 3 Doppel-Kabinen und einer Einzelkabine für CHARTERGÄSTE und der Kabine für den Skipper mit sep. Sanitärraum wurde bereits im vorigen Heft von mir vorgestellt, wie . . .

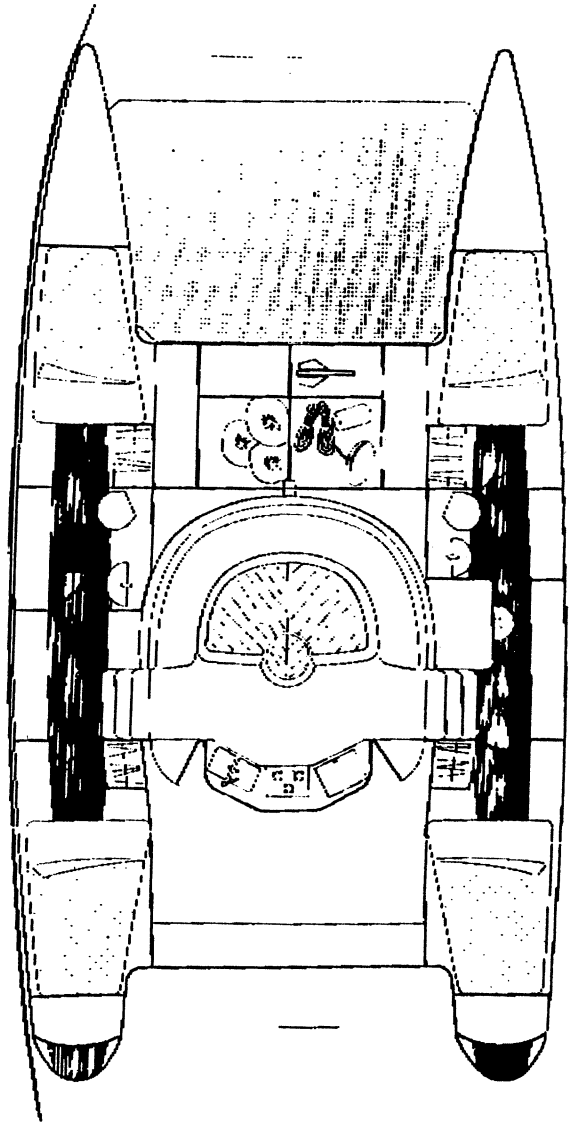
Die KENNEX 420 mit 4 Doppelkabinen mit jeweils eigenem Sanitärraum und 2 Einzelkabinen, für HE-Charter.

Bei allen Schiffen aus unserem Lieferprogramm handelt es sich um Serienbauten, geprüft und zugelassen in den Kategorien 1. o. 2.

Weitere Informationen erhalten Sie gern auf Anfrage.
Wir freuen uns über Ihr Interesse an unserem Charter- und Lieferprogramm

Mit freundlichen Grüßen

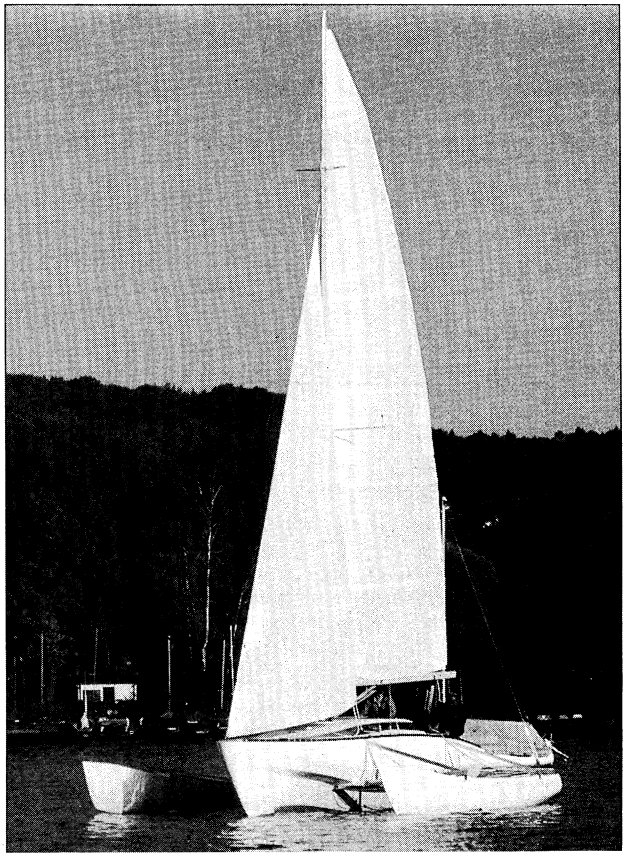
KATAMARANE Bernd Galle



Alleinvertretung der Werften: Fountaine Pajot · NAVAL FORCE 3 · KENNEX · Technicomposite

Sicherheit · Komfort · Schnelligkeit

DER TRAILERBARE FOILER TRIMARAN



MOTOR-u. WASSERSPORT Werner Volkenannt

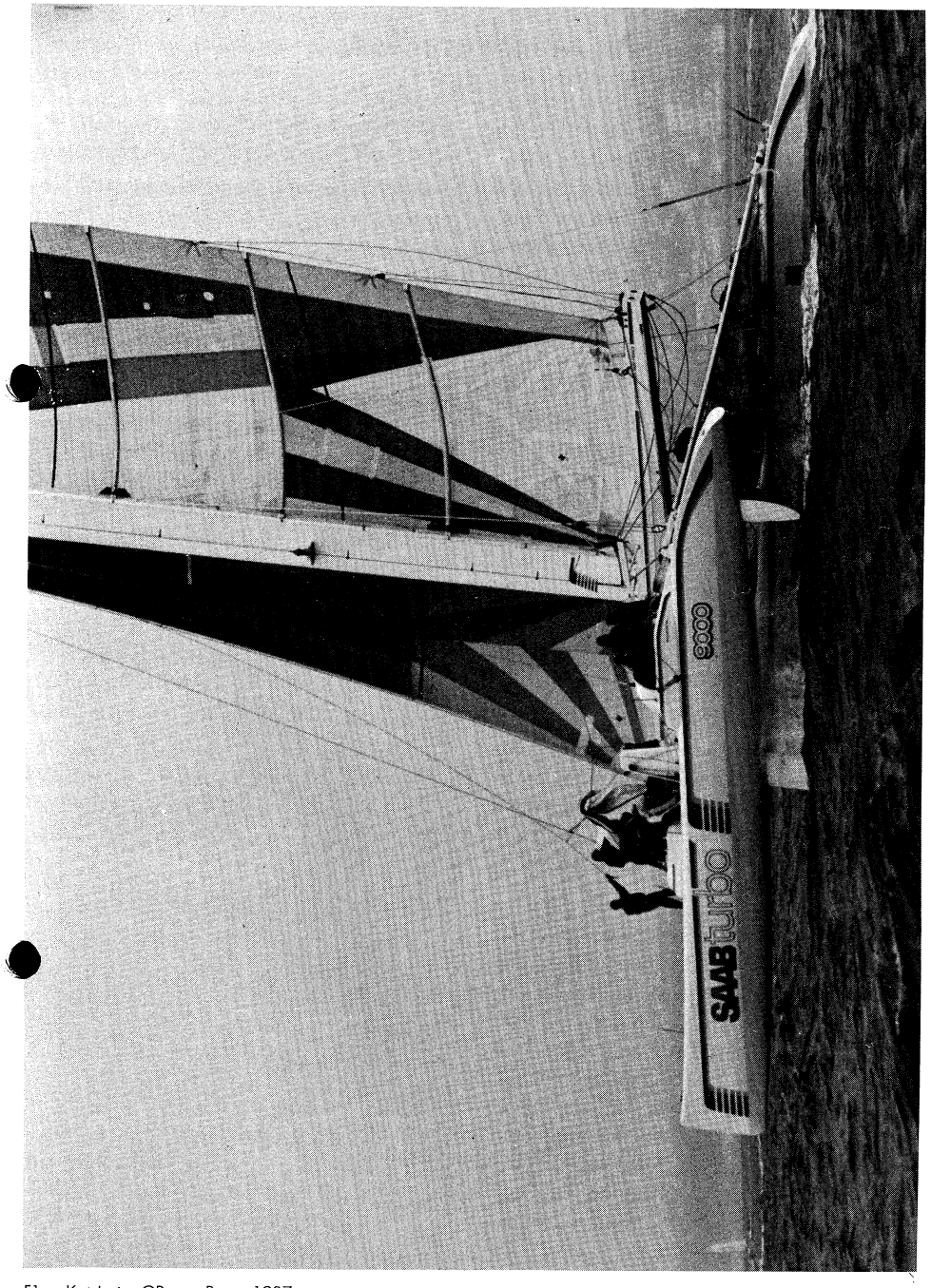
MOTOR- u. WASSERSPORT Werner Volkenannt
Lutzstraße 2 · 8000 München 21 · Telefon 089/5801913

Konstruktion:

Epoxi (glasfaserverstärkte, im Handauflege-verfahren) Holz-Sandwich-Konstruktion.

Hauptabmessungen:

Länge über alles LOA	8,00 m
Länge in der Wasserlinie CLW	7,30 m
Breite ausgeklappt BOA	6,00m
Breite eingeklappt	2,50 m
Tiefgang Rumpf	0,32 m
Tiefgang Foiler	1,10 m
Leergewicht	700 kg
Verdrängung	1200 kg
Großsegel	28m²
Fock	18m²
Genua	25 m²
Spinnacker	50-80 m²



F1 — Kat beim GP von Brest, 1987

Die Wharram-Seiten

Fortsetzung des Artikels BUILDING FROM SCRATCH:

Holz

Epoxy Harz ist eine gute Barriere gegen Feuchtigkeit und Sauerstoff - den beiden "Voraussetzungen" für das Vergammeln von Holz. In der Theorie heißt es, daß nicht so dauerhafte Weichholzsorten, wie Douglas, anstelle von Marinesperrholz genutzt werden können. Boote aus schnell nachwachsenden, billigen Weichhölzern zu bauen, statt Tropenwälder durch Hartholzabbau zu zerstören, ist ein teil von James Wharrams Bauphilosospie. Der BS 1088 Stempel zeigt, daß bei der Produktion die wichtigen Standards für Sperrholz eingehalten werden, und ich muß anmerken, daß es mir widerstrebte, mein Leben einem Material anzuvertauen, dessen Verarbeitung nicht bekannt ist.

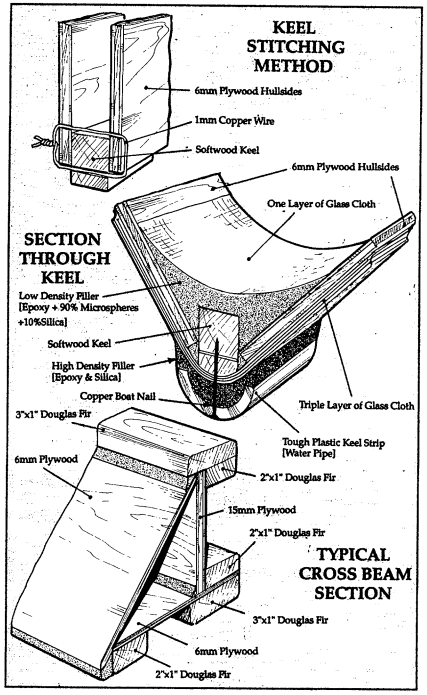
Durch Herumtelefonieren bei vielen Händlern erreichte ich einen Importeur, der zusagte, das Marinesperrholz (ca. 35 Platten) für ungefähr die Hälfte des normalen Handelspreises, mit freier Anlieferung, zu liefern.Dieses unglaubliche Glück brachte eine Ersparnis von 400 Pfund!

Außer Sperrholz wird nur noch Red Pine (billiger als Douglas) für den Rumpfbau gebraucht. Wir kauften es in relativ astfreien, gesägten Brettern und sägten und hobelten es selber in die beiden Standardgrößen. Kiefer ist kein normales Bootsbauholz, aber wir sahen, daß es gesund war und durch das Epoxy geschützt wird. Bei einem weiteren Bau würde ich jedoch Harthoz für die Stringer und den Kiel nehmen, weil die Kiefer an den Stellen, wo die Beschichtung an Kanten kommt, aber nicht überlappt, reißt.

Die Stabilität von Douglas wird für die Beams gebraucht, brasilianisches Mahagony für die Pinnen, die Lukenränder und die Klampen.

Ausschneiden und Beschichten

Die Baupläne kommen in Buchform mit maßstabsgerechten Zeichnungen. Sie gehen davon aus, daß der Bootsbauer ein vollkommener Laie ist und erklären jede Kleinigkeit des Bauens. Ein Plan zeigt, welche Teile aus welcher Platte ausgeschnitten werden können, so daß der Abfall minimiert wird. Zusammen mit einer umfassenden Materialliste spart dieses Blatt eine Menge Zeit und Aufwand ein. Man sollte immer alle Teile auf einer Platte anzeichnen und beschriften, so daß beim Aussägen nicht irgendwelche Ecken abgesägt werden, die man noch braucht.



Konstruktionsdetails vom Kiel und Beams der Tiki 26

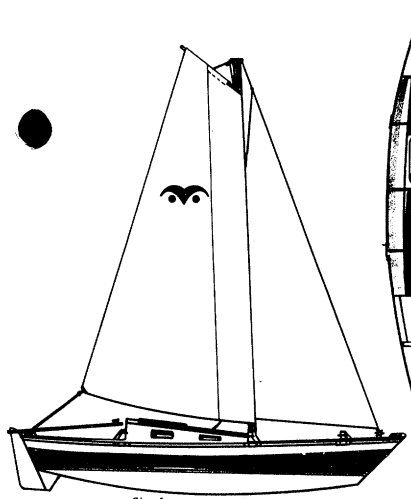
Die Ruder , Vor- und Achtersteven sowie die Klampen für die Laschings sollen aus 18mm Sperrholz oder drei laminierten 6er Platten ausgeschnitten werden. Wir entschieden uns fürs Laminieren, weil unser Händler kein 18mm Sperrholz führte; ohne Presse war dies ein Fehler. Nach einer großzügigen Verwendung von Epoxy wurden die Platten übereinandergelegt und auf einen flachen Untergrund genagelt bzw. geklammert. Dieses war eine schmutzige, überflüssige Arbeit, deren Ergebnis zu wünschen übrig läßt, wenn man die Wellen in unseren Rudern sieht. Bevor der Zusammenbau beginnen kann, müssen die Teile beschichtet werden. Wir benutzten das West System, das wir in 30 kg Paketen kauften und trugen es mit "Einmal"-Schaumrollen auf. Das sparte eine Menge Zeit, Schmutz und Lösungsmittel, das man sonst zum Reinigen der Fellrollen braucht. Für kleine Arbeiten können die Schaumroller in kleine Stücke geschnitten und auf kleinen Haltern benutzt werden.

Hautschutz

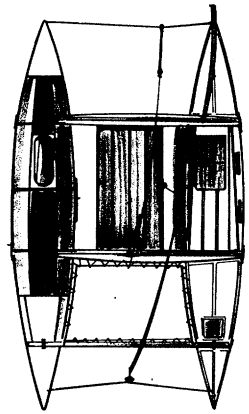
Wie schon beschrieben, wird während des gesammten Bauens mit Epoxy gearbeitet. Ein Hautkontakt ist von Zeit zu Zeit nicht zu vermeiden, besonders wenn schwierige Verschiebungen an geklebten Teilen zu machen sind, bei denen Gummihandschuhe stören. Darum ist es notwendig, daß mindestens eine Schutzcreme verwendet wird. Trotzdem war Jill allergisch gegen das Harz und bekam eklige Hautausschläge an den Händen. Sie vermeidet nun alle Kontakte mit ungehärtetem Harz und läßt mich alle Teile beschichten und kleben, die sie ausschneidet und vorbereitet.

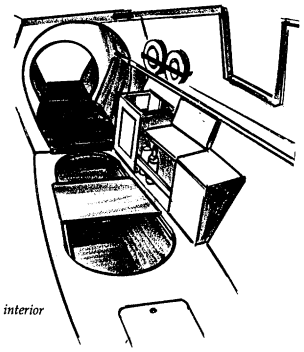
Sättigungsbeschichtung

Für die Sättigungsbeschichtung verbraucht man zweimal soviel Harz, wie für die zweite, abschließende Beschichtung. Bei 16 Grad C war sie nach ca. zwei Stunden handtrocken, aber es ist besser erst nach 24 Stunden zu schleifen. Das gehärtete Harz ist mit einer schmierigen Schicht überzogen, welche das Schleifpapier verklebt. Sie muß vor dem Schleifen entfernt werden. Eine verdünnte Lösung aus Ammoniumhydroxid ist dafür sehr gut. Reinigungsmittel sollten aber nicht verwendet werden, da ihre Rückstände das Verkleben der nächsten Schicht behindern könnten.
Wir haben jetzt einen Stapel Teile, und wie ein Kind mit einem Flugzeugbausatz kann ich es nicht erwarten anzufangen.



Simple wrap-around rig





Basic interior

Veranstaltungskalender

Nächste Regionalversammlungen

Berlin, Gero Pischke
Termin: voraussichtlich Sept./Okt.
Ort: wird noch bekanntgegeben

Schleswig-Holstein, Manfred Schulz-Kosel
Termin: voraussichtlich Nov.
Ort: Haus des Sports, Kiel

Nordrhein-Westfalen, Lothar Brausem
Termin: voraussichtlich, Nov. (samstags)
Ort: Bootshaus "Alte Liebe", Rothenkirchen

Rhein-Main, Frank Kisch
Termin: voraussichtlich 28. Sept. (freitags)
Ort: Dreimaster "Piter van Amstel", Mainz Kastell. (hinter S-Bahnhof)

Südwest, Hartmut Theodor Pilgram
Termin: 6. Juli 90 (freitags)
Ort: Gasthof Harmonie, Stuttgart Korntal, Joh.-Dauer-Str. 21

Bayern, Kurt Diekmann
Termin: voraussichtlich 9.Nov. und 14.Dez.
Ort: Räthenhaus, Luisenstr., München

Veranstaltungen

Ausstellungen:
12. bis 27.9.1990 Grand Pavois in LA ROCHELLE

Regatten:
15. bis 17.6.1990 Wochenende an der Geeste in Bremerhaven mit

Regatten für Formel 28, HOBIE 21 und anderen Mehrrumpfboote

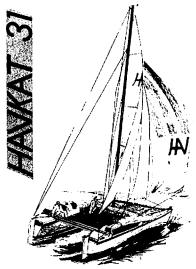
Challenge International FORMEL 28:

3. bis 6.6.1990 Grand Prix von Caen-Ouistreham an der französischen Kanalküste

15. bis 17.6.1990 Grand Prix von Bremerhaven im Rahmen des Wochenendes an der Geeste

September 1990 Grand Prix von Torbole am Gardasee

12. bis 14.10.1990 Grand Prix von Bandol an der französischen Mittelmeerküste



Dr. ML. Kingstraat 41
1121 CR Landsmeer
0031-20-312104
privat (0031-2908-6386)

RHEBERGEN MULTIHULL YACHTS

Berichte aus den Regionen

Befahrungsregeln im Watt werden 1990 nicht geändert!

Vor Saisonbeginn folgende Mitteilungen:

Aus dem Bundesverkehrsministerium erfuhren wir jetzt auf Anfrage, daß auch für diese Saison "wahrscheinlich nicht" mit einer weitergehenden Befahrungsregelung zu rechnen ist. Es bleibt dann wohl bei den bisherigen, in die Seekarten eingetragenen und mit gelben Sperrtonnen bezeichneten Sperrgebieten. Rechtsmäßig verboten - und vom Naturschutz in einem Nationalpark her gesehen sinnvoll verboten- ist das Anladen und Betreten der Gebiete, die auf den Karten als Zone I ausgewiesen und zum Wasser hin mit Schildern und Pfählen bezeichnet sind. Das Trockenfallen aus nautischen Gründen und das Betreten des Watts unmittelbar beim Boot, z.B. zum Anker-Verlegen oder zur Inspektion des Bootes, gehört aber auch in der Zone I unabdingbar wegen der Tide zur Seefahrt auf dem Watt.

In Zone I ist das Wattwandern vom Boot aus aber rechtens verboten. Die genannten Verbote werden auf dem Wasser und von Land aus zunehmend polizeilich überwacht und im Übertretungsfall mit empfindlichen Bußgeldern geahndet. Da diese Verbote durchaus im Rahmen unseres bekannten "Abstandsvorschlages" liegen, können wir bei berechtigter Bußgeldverhängung natürlich nicht helfen, sondern nur raten, sich strikt an diese Verbote zu halten, selbst wenn keine Polizei in Sicht ist.

Aber Zonen hin und her! - Die Tierwelt weiß nichts von Zonen. Das Watt ist insofern eine Einheit und überall im Rahmen des Nationalparks Wattenmeer hat der Naturschutz für uns Vorrang. Ob das für alle "Wattnutzer" in gleicher Weise gilt, berührt nicht unser Bemühen, mit unserem Verhalten Vorbild zu sein und auch in begründeten Fällen andere zu naturschutzgerechtem Verhalten zu ermahnen. Das sind wir unserer vielfach besseren Kenntnis des Watts schuldig.

Nachstehend zur Erinnerung -die meisten werden das nicht nötig haben - die wichtigsten Verhaltensregeln:

Lärm und Unruhe- besonders auf dem Trockengefallenen- vermeiden

Trockenfall nach Möglichkeit nur auf dem platten Watt und nicht in der Nähe von Sandbänken, die womöglich bei weiter fallendem Wasser Seehundliegeplätzen oder Vogelraststätten sind. Kein Anlanden an solchen Bänken.

Keine abrupten Kursänderungen oder Geschwindigkeitserhöhungen bei Vorbeifahrt an solchen Sänden, Abstand halten. Obwohl bei ruhiger Vorbeifahrt die Fluchtdistanz, insbesondere der Seehunde, erstaunlich gering geworden ist, seit sie nicht mehr geschossen werden.

Daß keinerlei Müll über Bord geht, ist wohl inzwischen allen zur Selbstverständlichkeit geworden.

Nun noch einige Regularien:
Auf der H.V. in Leer im Oktober 1989 konnten wir außer einigen Mitgliedern weit aus dem Binnenland auch eine Reihe Holländer begrüßen (Dort ist kürzlich zu unserer Freude eine der unseren ähnliche Vereinigung gegründet worden. Durch unglückliche Umstände konnten wir die Einladung zur Gründungsversammlung leider nicht Folge leisten, haben natürlich Kontakt). Der 1. Vorsitzende gab einen Lagebericht mit anschließender Diskussion.- Die nach Satzung fälli-

fälligen Wahlen ergaben:
1. Vorsitzender **Dr. Petersen,** Stellvertreter **Dr. Bode** und statt Uwe Schulz, der viel außerhalb ist und uns aber weiter in besonderen Naturschutzfragen als Beisitzer zur Verfügung stehen wird, **Rainer Berends,** Juist.

Die Kasse wurde von 2 Kassenprüfern ohne Beanstandungen geprüft, nach der Hauptversammlung waren noch einige Rechnungen, speziell Druckkosten zu begleichen. Der aktuelle Kassenstand am 30.03.90 belief sich auf 11.866,54 DM.-

Wir bitten die Mitgliedsbeiträge — wie üblich unter der Konto-Nr. 101-105 682 bei der Kreis- und Stadtsparkasse Leer-Weener, BLZ 285 500 00 zu überweisen.

Weil wir immer noch nicht wissen, was in der Befahrenangelegenheit noch auf uns zukommt, „halten wir wie bisher unser Geld zusammen", wofür wir um Verständnis bitten.

Also gute Fahrt auf dem Watt.

Dr. Petersen
Dr.-Reil-Weg 19
2950 Leer

Dr. Bode
Lange Riepe
2952 Weener

Rainer Behrends
An der Roten Leuchttonne
2983 Juist

Gero Pischke

3. Treffen der Berliner Multihuller

Wir trafen uns am 25.4. wieder auf dem Hausboot von Jörg Juranek. Diesmal waren wir insgesamt 22 Leute. Erstmalig waren auch 2 Interessenten aus der DDR unter uns.

Und das waren die Inhalte unseres Treffens:

-4 Interessenten stellten sich vor. Davon 2 aus der DDR. Reiner Schmidt und Günter Boden. Reiner unterhält eine Segelschule am Müggelsee in Ost-Berlin. Beide haben Katamaran-Erfahrung (Tornado-Selbstbau und Fahrtenkat; beide Schiffe gibt es nicht mehr). Jutta und Volkhard weckten Interesse bei den Eheleuten Praetor. Sie bauen gerade ein 16 m-Stahl-Monohull am Tempelhofer Hafen (kommt bald ein zweiter Rumpf?)

-Toni und Gerhard erzählten Negativ-Erfahrungen als Selbstbauer mit bestimmten Produkten (Bootsmotore, Selbststeueranlagen und Generatoren).

-Joachim Kästel regte an, daß wir unter den Berliner Selbstbauern eine Liste für jetzige und künftige Selbstbauer erstellen, aus der hervorgeht, mit welchen Materialien, welchen Produkten und welchen Händlern gute Erfahrungen gemacht wurden. Joachim wird ein Formular entwerfen, in das dann die Erfahrungen und Bezugsquellen eingetragen werden. Gero wird das dann an die Selbstbauer versenden. Bitte schickt mir die Informationen dann zu, damit ich sie zusammentragen kann. Beim nächsten Treffen können wir dann die Ergebnisse verteilen.

-Jörg hat sein Hausboot verkauft, so daß wir uns nach einem neuen Treffpunkt umsehen müssen. Wir trugen einige Vorschläge zusammen. Gero wird das nächste Treffen organisieren und den Termin und Ort im "Mehrrumpf-Bote" 58 bekanntgeben.

-Hans-Joachim Matzkeit stellte sich als neues Mitglied vor. Er hat zur Zeit kein Schiff.

-Gero verteilte eine aktualisierte Adressenliste der Berliner Multihuller und stellte nebenbei den Sportboot-Schutzbrief der Gothaer Vers. AG vor.

-Schließlich sahen wir noch Filme über die "Chricola" (selbst konstruiert und gebaut) von Gerhard Koll über die Bootsausstellung in La Rochelle. Durch ein organisatorisches Mißverständnis blieben die Videos von Frank Thiele leider ungezeigt. Wir werden uns beim nächsten Treffen daran erfreuen.

Auch an diesem Abend kam es dann zu interessanten Gesprächen und langem gemütlichen Beisammensein, bevor wir uns trennten.

Gero Pischke

EDEL 33 vor St. Malo

Video Verleih:

über **Dieter Grewe,**
Kreisstraße 12, 5400 Koblenz,
Telefon: (02 61) 7 97 77 ab 16.00 Uhr,
kann man folgende MD-Videos ‚kostenlos' (ca. DM 3,– für Porto) entleihen:

- SHANGRI-LA I, B. Pieske
- SHANGRI-LA II, Abenteuer Karibik
- Race Round Britain, Colin Forbes
- Faster than the wind, Colin Forbes
- Weymouth 1984, Int. Speed Sailing Week
- Ich lerne segeln
- Die magische Route, Wilfried Erdmann
- Atlantik Einhand, Michael Böhmann
- De Albertha: Arbeit unter Segeln (holländ. Plattbodenschiff)
- UKW-Sprechfunk
- Dragonfly-Impressionen + Bandholm-Treff Dänemark, E. Jakob Super 8-Video
- weitere Impressionen

Alle Kassetten im VHS-Format.

Kat 28 ESPACE

Bootsmarkt · Flohmarkt

Liegeplatz Berlin
Verkaufe Dragonfly 800 MKII, Bj. 1988, Baunummer 126, Trimaran 8m x 6m x 0,35 mit 10 PS Motor, Elektrostart, Lichtmaschine, Sprayhood, Selbststeueranlage Autohelm 800, Lattengroß mit Rutschern u. Lazyjacks, Kompaß und Speedometer, Cockpittpolstern, und vielem Zubehör, incl. Trailer.
Festpreis DM 55.000,–,
Telefon 0 30/3 21 64 88

Verkaufe:
Lo-Kata Marine-Empfänger
für DM 1.200.00
Ritchie Yacht-Kompass SP5
für 700.00
beides fabrikneu und originalverpackt.
Telefon (0 79 46) 84 06.

Aus Gesundheitsgründen verkaufe ich meinen **12,5 m Kreuzerkat.** Eigenkonstruktion und -bau, Knickspant-Sperrholz, volle Stehhöhe in den Rümpfen, im Deckssalon 1,6 m Höhe, 1 Doppelkabine mit getrenntem Waschraum, 4 Einzelkabinen jeweils mit Waschgelegenheit, 27 PS Yanmar-Diesel, segelklar. DM 70.000
Dr. Petersen, Leer, Dr.-Reil-Weg,
Tel. 0491/5007

Zzett 85, Katamaran 8,5 x 4m, trailerbar, Bj. 86, dtsch. Werftbau, 4 Vorsegel, AB 10 PS, Echo, Logge, Wind, unsinkbar, Liegeplatz nördl. Adria, VB 42.000,–,
Tel. 0 80 84 - 23 22

AZULI kurz vor der Fertigstellung

Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Impressum
3 Worte des 1. Vorsitzenden

Aktuelle Seite

7 Nachruf für Christa Wölper
8 Formel 28 Grand Prix in Bremerhaven
9 International Multihull Racing-Week
9 Entschuldigung

Technik

11 Computerunterstützter Bau von Katamaranen

Fahrtenberichte

15 Törn von der Bretagne nach Lissabon
18 Drachen fliegen Geschwader
21 Nie quer zu brechenden Wellen

Dies und das und sonstnochwas

24 Kleiner Selbstbau Tri
25 Dem Boot gehts gut
26 DDR Neuigkeiten

Seite

Vorstellung neuer Boote

27 Freely 8 m
29 Challenge 9 m
30 Schneller 42-Kreuzer-Kat
31 Sitzen Sie bequem?

Die Wharram-Seiten

38 Fortsetzung des Artikels: Building from Scratch

Veranstaltungskalender

40 Nächste Regionalversammlungen
40 Veranstaltungen

Berichte aus den Regionen

41 Befahrungsregeln im Watt werden 1990 nicht geändert
42 3. Treffen der Berliner Multihuller

44 **Video-Verleih**

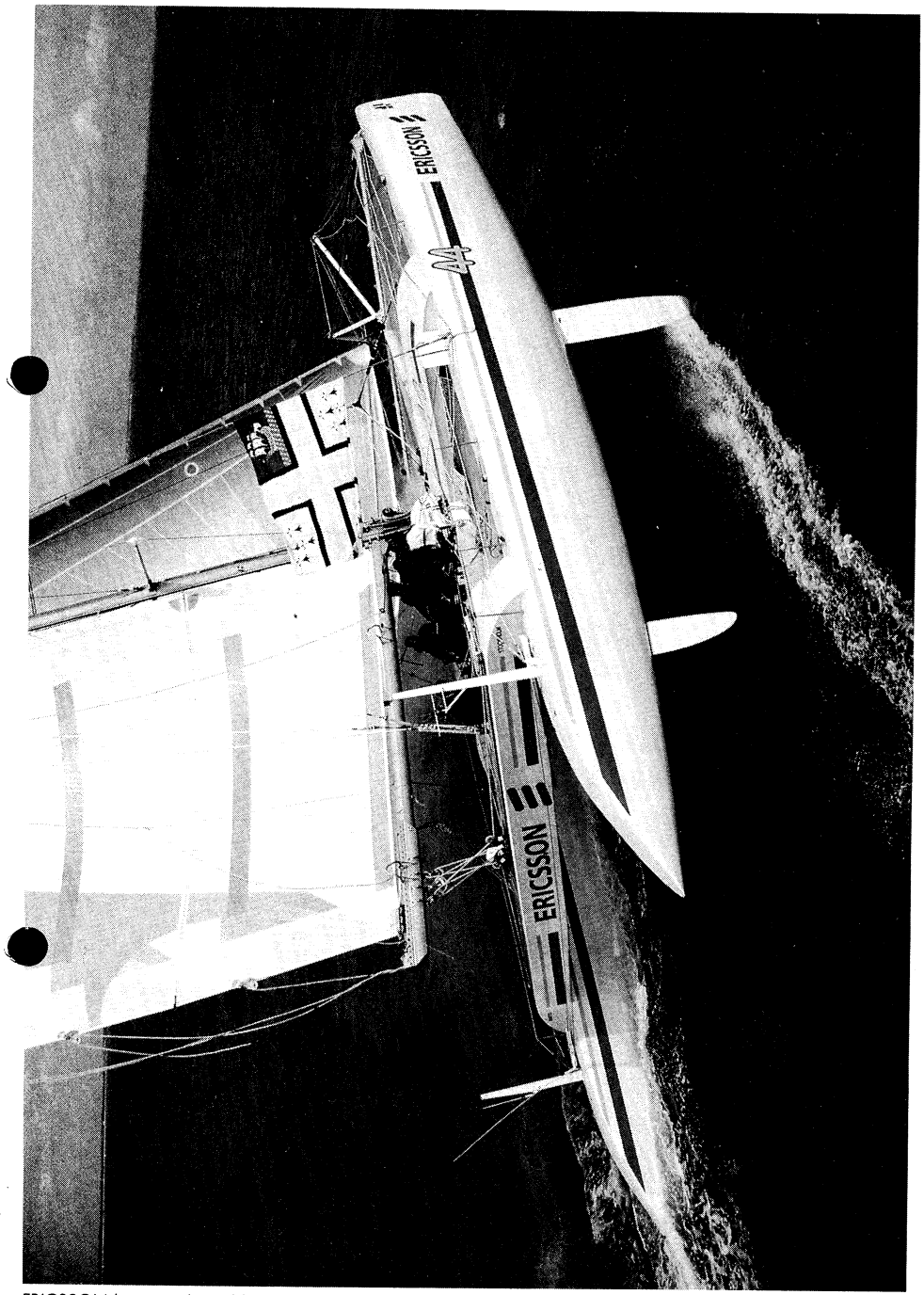
45 **Bootsmarkt-Flohmarkt**

46 **Inhaltsverzeichnis**

REDAKTIONSSCHLUSS:

Nr. 58 - Erscheinen 01.09.1990 - Redaktionsschluß 31.07.1990

Nr. 59 - Erscheinen 01.12.1990 - Redaktionsschluß 31.10.1990



ERICSSON kurz vor dem Abheben
(entnommen aus Multicoques Magazine April/Mai 90)