

Die l'espoir tri

Vom Daysailer zum Fahrtenmulti

Mit diesem Artikel möchte ich Ihnen meinen Trimaran etwas genauer vorstellen. Es handelt sich um einen Corsair F24 MK II. Diesen habe ich im September 2008 gebraucht erworben. Der F24 ist ein von Ian Farrier entworfener klappbarer Trimaran. Gebaut wurde das Schiff 1996 in der Corsair Werft in den USA. Das Boot ist 7,3 m lang, ausgeklappt 5,5 m und eingeklappt 2,5 m breit. Das absenkbare Schwert verhilft zu einem variablen Tiefgang von 0,3 - 1,4 m. Durch den GFK-Rumpf mit PVC-Schaumkern und Verstärkungen in den Beams aus Carbonfaser ist das Boot sehr leicht und wiegt laut Hersteller nur 816 kg. Zum Kaufgegenstand gehörte die Standardbesegelung mit Rotationsmast und ein asymmetrischer Spinnaker. Die Motorisierung des Bootes bestand aus einem Honda 4,5 PS 4-Takt Aussenbordmotor. Zum weiteren Zubehör gehörte die original Sprayhood für das Hubdach und ein Tandemtrailer. Der F24 ist in erster Linie als sportlicher Daysailer mit extrem magerer und gewöhnungsbedürftiger Ausstattung konzipiert.

Da wir dieses Boot als schnelles Fahrtenboot nutzen wollten, waren wir mit dieser Ausstattung nicht einverstanden. Im Winter 2008/2009 habe ich das Boot verändert und unseren persönlichen Bedürfnissen an Komfort und Technik angepasst.

Ich entfernte alles, von der Innenraumverkleidung über die elektrische Anlage bis hin zu den Durchbruch-Gebern von Echolot und Log. Auch vor dem Motor und den Seitenscheiben machte ich nicht Halt. Die Scheiben waren stumpf und nicht mehr richtig durchsichtig. Ich polierte diese von jeder Seite mit Kunststoff-Kratzerentferner wieder auf und klebte sie wieder ein. Da ich gelernter Elektrotechniker bin und von der Zukunft des elektrischen Antriebes an Land wie auch auf dem Wasser überzeugt bin, kam natürlich auch an dieses Boot ein Elektromotor. Ich benutze den Torqeedo Cruise R mit 2 kW Antriebsleistung bei 24 V. In der Septemberausgabe des Multihullreports erschien bereits ein Bericht von mir über Elektroantriebe auf Mehrumpfbooten. Der E-Antrieb hat den Vorteil, dass der Motor nur 15

Kg wiegt und man keine Benzintanks benötigt. Problematisch sind aber die Batterien. Für diese konstruierte ich eine Halterung. Ich benutze 2 Master-volt AGM Batterien mit je 225 Ah. Das extreme Gewicht von ca. 135 kg stört mich auch heute noch, aber es soll nur eine Übergangslösung sein. Der nächste Batteriesatz wird garantiert nur noch ein Drittel des Gewichtes haben. Für die Versorgung der 12 V Verbraucher kamen 2 Spannungswandler von 24V auf 12 V an Bord. Um die Batterien zu laden, montierte ich 2 Ladegeräte, die je 25 A Ladestrom liefern-alles in doppelter Ausführung, damit ein Ausfall nicht gleich das Törnende bedeutet.



Zur Bordspannungsüberwachung kam ein Batteriemonitor BCM 1 von der Firma Philippi zum Einsatz. Diese Geräte hatten sich schon an Bord meines vorherigen Bootes, der l'espoir 3 bewährt. Um das Gewicht noch etwas unter Kontrolle zu halten, wurde jedes Teil vor dem Einbau gewogen und auch genau überlegt, ob ich nicht darauf verzichten oder ein leichteres Äquivalent benutzen kann. Damit der tägliche Energiebedarf während des Segelns gedeckt ist, kamen auch 4 Photovoltaikzellen zum Einsatz. Diese liefern bei 24 V 70 Wp. Zur Navigation kam mein bewährter GPS Kartenplotter CP 300i von



Standard Horizon zum Einsatz.

Dieser wurde mittels NMEA Schnittstelle mit dem Geber für Log, Lot und Wassertemperatur (Triducer) und dem AIS-Empfänger vernetzt. Über einen weiteren Anschluss kann er auch das Bild vom Computer wiedergeben und dient somit auch auf längeren Törns der Unterhaltung. Man kann sich z.B. während des Segelns einen Film oder in Landnähe das TV-Programm genießen.

Für die Akustik an Bord sorgt ein Aktiv-Soundsystem mit 4 Innenlautsprechern und 2 wasserfesten Außenlautsprechern. Über dieses kann der Ton des Bordcomputers, eines MP3



Players oder aber auch des Empfängers für den Schiffsfunk wieder gegeben werden.

Zur Bedienung aller elektrischen Komponenten baute ich eine Schalttafel mit 25 Schaltern, 2 Tastern, Mengenanzeige für die Toiletten und für die Druckwasseranlage.

Weiterhin schnitt ich einen Teil der vorderen Steuerbord-Sitzbank heraus, und stellte je 2 Wände aus Sperrholz. In



dem somit entstandenen Raum kam die Seetoilette und ein Waschbecken mit einem Pumphaahn für Seewasser und einem Hahn für die Druckwasseranlage.

Über dem Toilettenraum sorgt jetzt eine kleine Decks Luke für Frischluft und Licht. An Steuerbord neben dem Niedergang, kam eine abdeckbare Spüle.



Unter den Cockpitboden befestigte ich den 100 L Wassertank, einen 50 L Fäkalientank sowie alle Pumpen und Ventile. Treppenstufe und ein Tisch aus Teak mit Halterung für innen und aussen runden den Komfort an Bord ab.



Die Verkleidung der Wände erfolgte mit weißem Dilana Innenraum-Bezugsstoff und im Toilettenraum mit Kunstleder.



Im Frühjahr 2009 kam das Boot dann aus der Garage und es erfolgten die Arbeiten im Aussenbereich. Dazu zählte das Aufbringen des Anti-

fouling und der Umbau der Mastlegevorrichtung.



Wir können den Mast jetzt auf dem Wasser über die neu gefetteten Winschen stellen und legen.

Für den Komfort auf längeren Fahrten kam ein Pinnenpilot und ein Bimini-Verdeck an Bord. Der letzte Schritt war das Aufpolieren des Gelcoats, welches ca. eine Woche in Anspruch nahm.

Nach einer Saison kann ich sagen, dass sich der Ausbau des Bootes gelohnt hat. Ich würde es wieder tun.

Ich denke unser Trimaran ist sicher langsamer als ein Serien-F24, dennoch sind wir immer sehr schnell unterwegs. Reisegeschwindigkeiten im 2stelligen Bereich sowie 6 Knoten unter

Motor sind kein Problem. Wenn jemand Lust bekommen hat, etwas mehr aus seinem Boot zu machen, kann er mich gern ansprechen.

Weitere Informationen finden Sie auf meiner Homepage:

www.lespoir-tri.wg.am

Sven Richter

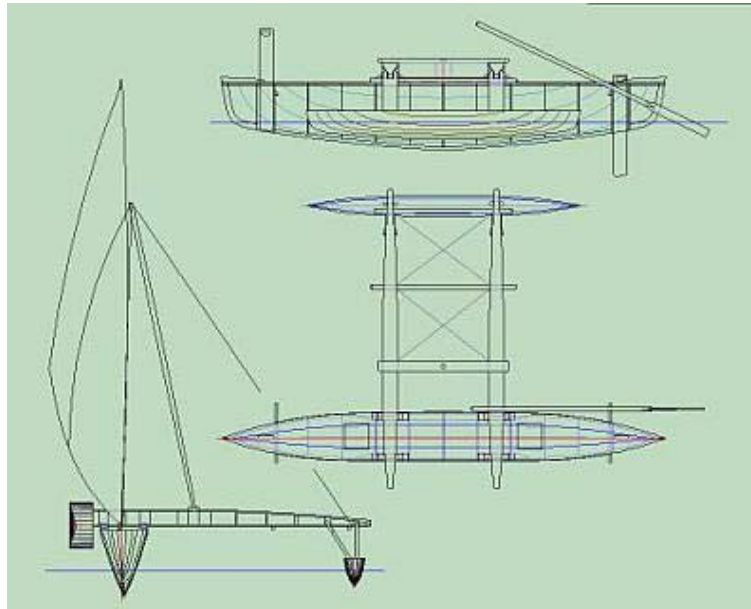
Aegean Proa

Ich habe schon zu Anfang des Bauberichtes über meine Proa P8 den „Partnerbau“ in Griechenland angesprochen. Hier nun eine ausführlichere Vorstellung des Projektes. Wenn alles gut geht (und warum nicht) werden wir im kommenden Frühjahr ein „griechisch-türkisches Proatreffen“ in der Ägäis veranstalten.

Othmar Karschulin

Helmut Müller's Aegean Proa

Auf der griechischen Insel Naxos, der Heimat von Dionysos und Ariadne, baut Helmut Müller seine acht Meter lange Proa. Warum gerade diese Länge? Es ist ein Testboot mit genau der halben Verdrängung der 10 m Proa,



die er zu bauen gedenkt.

Mit diesem Modell im großen Maßstab sollen alle möglichen auftretenden Probleme schon im Vorfeld entdeckt und gelöst werden.

Neben dem reinen Spassfaktor, den eine 10 m Proa bringen wird, soll das große Boot auch als schnelle Fahrtenyacht mit kleiner Besatzung problemlos zwischen den Inseln der Kykladen kreuzen

können.

Diese Proa ist gezeichnet nach den Linien der einfachen 'Kiribati Proas' mit dem berühmten 'Kiribati Dimple' auf der Lee Seite, einer 40mm Längseinsenkung in Bezug zum Kiel.

Die einzige hydrodynamische Neuerung ist ein 'Vortex Nippel Kiel', der vor einigen Jahren von Dieter Schulz-Hoos und John Dalziel entwickelt wurde, um eine bessere Luv Geschwindigkeit zu erreichen ohne den Einsatz von Schwertern.

Dieter baute und testete zuvor auch kleinere aerodynamische

Modelle, die bereits hoffnungsvolle Ansätze zu den gewünschten Auftriebs- und Stabilitätsqualitäten zeigten. Aber

