Make 25 - Linguini

- CLOSED -

Beiträge published on November 19, 2025, von linguini.eu. Gedruckt am November 19, 2025 mit Print My Blog

Trailer Challenge I

January 16, 2015

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: einhundert, Hänger, StVo, TUV, Zulassung



Ein Bootstrailer ist für so nen Hobby Segler ein überaus nutzloses Gerät. Naja, ohne ihn geht es leider nicht. Im Frühjahr Boot zum See, im Herbst Boot weg vom See. Wenn der Trailer Glück hat darf er unterm Jahr mal mit dem Boot in den Urlaub fahren.

Sportboot Trailer dürfen laut Gesetz nur mit Sportbooten oben drauf oder leer bewegt werden. Doof auch – da ginge echt ne Menge Grünschnitt mit.

Trailer dürfen idR nur 80 km/h fahren, was in einigen europäischen Ländern anders ist aber wenns kracht und mehr als 80 sind nachgewiesen haste Pech gehabt. Dafür gibts dann die 100 km/h

Zulassung. Die bekommt man wenn:

Die Reifen maximal 6 Jahre alt sind. Das ist einfach rauszufinden. Die DOT Nummer auf dem Reifen zeigt Dir die Produktionswoche und das Produktionsjahr jeweils zweistellig.

Easy denkst Du jetzt? Nicht wirklich wenn man neue Reifen sucht die noch bereits seit 3 Jahren auf Lager liegen. Es ist schwierig und wenige Online Händler machen sich die Mühe jungfräuliche Reifen für uns rauszusuchen. Vielleicht der örtliche Händler?

Haste die Reifen dann drauf, braucht es noch Stoßdämpfer am Trailer. Die sind idR Pflicht für Deinen Trailer. Welche? Am besten beim Trailerhersteller fragen und dort kaufen, dann ist man save. Abgesehen davon, war zumindest bei Wick, der Stoßdämpfer nicht teurer als das preiswerteste Internet Angebot. Man weiß das er passt und das nimmt die Nervosität vor dem TÜVler.

Ahhh der TÜV. Wird er uns scheiden oder nicht? So weit bin ich noch nicht und ich mach den Trailer fertig und fahr dann vor. Am besten mit einer Anti-Schlinger Kupplung. Nicht nur um die 100er Plakette zu bekommen, es ist ein ordentliches Stück Sicherheit für grad mal 269,-. Die AL-KO 3004 ist wohl der Standard auf den Straßen. Man kann auch 400,- dafür bezahlen. Ein Minütchen im Netz suchen reicht.

Mit einer Anti Schlinger Kupplung reduziert sich u.a auch die Anforderung aus der StVo an das Zugfahrzeug bzw. der Berechnugsindex der Gesamtmasse wird dadurch besser oder auch tolleranter. Aber warum kopieren? Ein Link zum ~~TÜV~~ und alle Fragen sind geklärt. Auch eine schöne Zusammenfassung von der Firma AL-KO HIER

Alle? Nein sicher nicht. Ich hatte gerade die Frage nach dem Reifenquerschnitt mit Wick klären können. Meinen 175 / 14 haben einen Querschnitt von 80. Dieser ist in der ABE des Trailers eingetragen (die mir leider nicht vorliegt) aber nicht in den Papieren. Nun gibt es nicht viele Reifen mit einem 80er Querschnitt. Und will man eine neue DOT, dann wird die Auswahl verschwindend gering. So denke ich mir, dann nehm ich eben einen 175 / 14er mit einem anderen Querschnitt. Das geht grundsätzlich. Da wird dann allerdings der Nachweis nach Geschwindigkeits, Belastungs – und Bremsfähigkeit notwendig. Den hat der Trailerhändler unter Umständen in der Schublade und schickt ihn zu oder eben auch nicht. In letzterem Fall – Gedanken streichen und den ABE eingetragenen suchen. Die Kosten stehen in keiner Relation.

So, Ich geh jetzt dann mal die neue AL-KO Kupplung montieren. Laut diversen YouTubes ist das ne Sache von Minuten……..

Trailer Challenge II

January 17, 2015

Kategorien: Allgemein, Tips

Schlagwörter: 100km, Anhängerkupplung, Auflaufvorrichtung, Caravan, Hänger, Kupplung, Trailer, TUV, Zulassung



Au weia. Eigentlich ganz einfach wenn man es weiß.

So wollte ich heute meine Kupplung der Auflauf Vorrichtung gegen eine Anti-Schlinger Kupplung ersetzen. Schrauben raus, neue drauf, Schrauben rein. Denkste. Die hintere Schraube muss man mit einem Bolzen durchschieben damit der Soßdämpfer nicht nach vorne schieben kann. Wenn das passiert, nicht so schlimm, diese beiden Videos zeigen es im Detail.

So macht man es richtig:

https://youtube.com/watch?v=vEA2rmV4mMc



Und wenn man, wie ich, die Sicherung vergessen hat, dann zeigt einem folgendes Video ab ca. 4:15 wie man es wieder richtet.

https://youtube.com/watch?v=OZt7B_sNkrg



Und schon klappts auch mit der Kupplung. Merci Aluliner.com

Atlantik

April 12, 2015

Kategorien: Allgemein, Reise



Ein wenig Atlantik




SAINT LUNAIRE
Pointe du Décollé
PANORAMA
de la
Côte d'Emeraude
TABLE D'ORIENTATION
ST LUNAIRE







Django 7.70 – Seitensprung in Frankreich

June 28, 2016

Kategorien: Allgemein, Reise



Die Django 7.70 ist ein Racer mit Wohlfühlausstattung. So war mein erster Eindruck der Informationen die es im Netz über die Django 7.70 gibt. Die Werft Maree Haute im Örtchen Tregunc teil sich die Fläche mit zn idb Marine und einer weiteren Werft. Die meisten Boote aller Werften stammen aus der Feder von Pierre Rolland. Man sieht es und das ist gut so.

Das Interesse an der Django 7.70 war so groß das wir uns in unserem Bretagne Urlaub zu einem Abstecher nach Tregunc haben hinreisen lassen.

Vorab der Werft eine Ankündigung geschickt und eine freundliche Einladung erhalten.

In Tregunc angekommen sind wir direkt in die Fertigungshalle gegangen. Und was stand da, eine Django 7.70 die gerade noch für die Auslieferung gereinigt wurde. Ein Bonjour und Fabio begrüßte uns auf der Werft. Fabio hat mir auch die Innenraumbilder geschickt da ich natürlich überhaupt keine Gedanken an „bildermachen“ verschwendet hatte.

Nun folgte die Besichtigung und es brauchte nicht lange um mein Interesse in echtes Glühen zu verwandeln. An dem Boot stimmt für uns einfach alles.



Grün wäre jetzt nicht meine Farbe aber alles neben der Farbe würde ich 1:1 so nehmen. Durch die Breite von 3 Metern liefert der Innenraum für eine gerade mal gut 23 Fuss Yacht enorme Größe. Die Staumöglichkeiten in den Schwalbennester ähnlichen Staufächern ist immens. Die Breite erlaubt auch einiges an Sonderwünschen zu realisieren.

Die Stehhöhe liegt bei 1,70 Meter.



Bei allen Django Modellen und so auch bei der Django 7.70 wurde höchster Wert auf „Unverbautheit“ gelegt. Man kommt an alle wichtigen Elemente, Installationen, Ecken ohne weiteres ran. Nichts ist

kaschiert oder verblendet. Man kommt an jeden Beschlag ohne Endoskop oder verknotete Arme.

Die Version mit getrenntem „Klohäuschen“ ist nicht Standard und im Regelfall ist anstatt der Toilettenbox die Naviecke sowie Stauraum für eine Rettungsinsel.









Das Deckslayout erinnert mich stark an die Pogo 40 oder an fast alle französischen Boote aktueller Fertigung. Der breite Hintern, die abgesetzte Steuerposition, gutes darf man kopieren. Die Frage wer von wem kopiert stellt sich nicht.

Die Sitzposition des Steuermanns ist leicht nach hinten abgeschrägt. So erreicht man unter normalen Segelbedingungen eine ideale Sitzposition.



Die Teakoption ist zwar nicht gerade racermäßig aber bei intensiver Sonneneinstrahlung durchaus angenehmer zu sitzen.

Zu den Beschlägen gibt es keinerlei Beanstandungen. Alles top, bereits in der Standardausstattung.



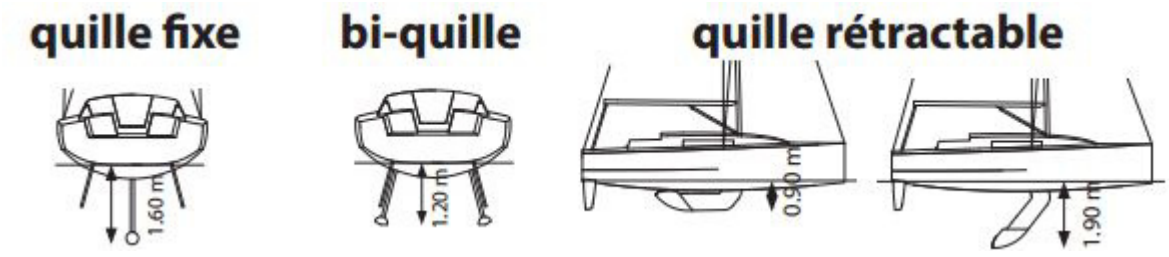
Ausstattungsupdates gibt es nur wenige.

1. Segelpaket mit Genua, Groß, Gennaker und/oder Code 0
2. Zwei unterschiedliche Navipakete
3. Innenborder
4. Diverse kleinere Pakete

Link zum Djangio 7.70 PDF

Unsere Konfiguration ohne Innenborder mit kompletter Segelausstattung, kleinem Navipaket, Elektropaket und etwas Schnickschnack kommt somit auf rund EUR 70.000,- inkl. Steuer. Das ist in Anbetracht der Qualität durchaus preiswert.

Dann gibt es natürlich noch die Kiel Varianten



Der Bi-Kiel ist unsere Wahl. Bringt ein Stück mehr Ballast (780 kg bei 1850 kg Verdrängung) mit sich und Trockenfallen in den u.a. angestrebten Gezeitenrevieren ist damit ein Kinderspiel.

Nachdem wir wieder vom Boot runter waren, bekamen wir eine Führung durch die Produktion. Fabio erklärte den gesamten Fertigungsprozess Schritt für Schritt. Das überzeugte uns dann restlos. Das Boot ist auf absoluten Speed plus Sicherheit getrimmt. Der Komfort unter Deck ist das angenehme Beiwerk um es auch meiner Frau schmackhaft zu machen. Zwei Crashzonen im Bug und Heck sowie die optionalen Ausschäumungen um Class A Zertifizierung zu erlangen. Keine 24 Fuss aber Class A!

Zum Abschluss der Besichtigung wurde uns dann noch das Infussionsverfahren im Detail gezeigt. Lehrreich und interessant!

Und wie segelt die Django 7.70? Agil, dynamisch, schnell. Volle Kontrolle ohne Gezicke. Einhand kein Problem. Eine Dreier Crew dürfte eine ideale sportliche Besatzung sein. Wie ein Full Size Cruizer mit den Vorteilen einer knapp 24 Fuss Küstenyacht.

Zwei Generationen!



Nun stellt sich natürlich die Frage, ein 3 Meter breites Boot mit Racerqualität und Class-A Zertifizierung auf nem deutschen Binnensee. Klar erscheint das erstmal übertrieben. Aber der Plan ist zu trailern und mit dem Boot die Küsten Europas (und mehr) zu erkunden. Dazu müssen die Transportmaße natürlich optimiert werden.



Die 3 Meter sind in Deutschland und Frankreich kein Problem. Eine Ausnahmegenehmigung für 2-3 Jahre in Deutschland oder in Frankreich oder den Niederlanden ist einfach zu bekommen. Schwierig wird es in Italien, Slowenien aber auch die Transitstrecken über Österreich oder die Schweiz sind kritisch.

Mein Plan, einen Kipptrailer zu nutzen scheitert an den Maßen der Django. In keiner sinnvollen Schrägstellung sind 2,55 Meter zu erreichen. Mit dem Schwenkkiel sind die 2,55 Meter machbar. Allerdings ist die Schräglage dann so mächtig das die Mastbefestigung und einige andere Details überdacht und überarbeitet werden müssen. In Anbetracht der Trailerkosten von ca. EUR 8.000,- beerdige ich den Gedanken.

Fabio schrieb „dann kommt eben nach Frankreich zum Segeln“. Auch eine Lösung. Aber Italien ist für uns irgendwie ein Muss. Ein 3 Meter Transport über Österreich nach Slowenien und von Slowenien nach Italien wäre eine Alternative die ich aktuell noch prüfe.

Es steht ja aber noch unser Bente Test an. Die Bente 24 gibts mit Kipptrailer und somit ist das eine echte Alternative was den Transport anbelangt. Ob sie mit allem Sonstigen mithalten kann werden wir sehen.

24h Regatta die 2.

July 18, 2016

Kategorien: Allgemein, Heimathafen, Regatta, Tips



Geschafft! Meine zweite 24h Regatta des 1. WSC am Brombachsee ist geschafft. Diesmal mit heilen Segeln und bei absolutem Top Wetter. Aber mal der Reihe nach…..

Im letzten Jahr war die Teilnahme der Wilden Ente unter einem eher schlechten Stern. 35 Knoten Wind beim Start, gerissenes Großsegel, kein Downwind Beschleuniger uvm. Am Ende haben wir in Stunde 21 oder 22 dank erneut übelster Wind- und Wetterverhältnisse das Ganze abgebrochen.

Das Ziel, eine 24h Regatta zu Ende zu bringen und einigermaßen ordentlich und ohne Verluste 🙂

Der Tag begann mit der Anfahrt nach Enderndorf. Thorsten und ich waren guter Dinge. In Enderndorf angekommen schnell das Boot gerichtet und allen Balast verbannt. Ab nach Ramsberg und nach dem Anlegen schnurstracks ins Vereinsheim des 1. WSC. Jörg kam dann auch noch dazu und die Crew der Wilden Ente war komplett.

Die Skipper-Besprechung war kurz und knapp. Der Kurs zum letzten Jahr verändert, sprich die Tonnen lagen dieses mal im Enderndorfer „Windloch“ und nahe des ehemaligen Pleinfelder Hafens.

Wohl dem der ein leichtes Boot und viel Segelfäche Am Wind zur Verfügung hat.

Der Start wird Downwind gesegelt und die Maßgabe beim Start keine großen Tücher fliegen zu lassen haben wir für bis zur ersten Tonne interpretiert. Unser erster Fehler. Schnell die Anmeldegebühr entrichtet und zurück aufs Boot.

Während sich die anderen Boote regattalike auf Halbwindkurs den Wind auf Startlinienhöhe geteilt haben, habe ich fleißig die Schoten und Falls, Wechsel der Segel usw. erklärt. Gennaker hatten wir keinen montiert da bis zur ersten Tonne ja Gennaker-Verbot herrschte. Wie sich rausstellte galt das nur für das Überfahren der Sartlinie. Wir haben einigermaßen verblüfft geschaut als die Tücher nach dem Start nach oben gingen. Start? Welcher Start? Wir warteten noch immer auch das 5 Minuten Signal. Ok, ich gehe davon aus das wir das überhört haben und somit das Startsignal das kurz vor 12 Uhr gegeben wurde… ach was ein Rotz! Den Start haben wir also schonmal verpatzt! Nun könnte man denken das das bei einer 24h Regatta nicht sooo schlimm ist. Weit gefehlt, wenn Boote identischer Yardstick Klasse gut gesegelt werden, dann ist der Start eben ein Baustein einer guten 24h Regatta.

Als wir gemerkt hatten das nun doch alle den Gennaker/Spi ziehen haben wir erst überlegt ob es Sinn macht für die Strecke. Natürlich macht es Sinn und so war diese Diskussion eigentlich überflüssig. Also den Topdown Furler rausgeholt, den Code 0 runtergenommen und den Gennaker gesetzt. Zum ersten Mal in dieser Besetzung. Was soll man sagen.. hätten wir mal schön den Code 0 oben gelassen

Klar war und ist, mein Gennaker ist ein Leichtwind Tuch mit maximaler Größe. Vielleicht etwas zu groß obgleich er sich in den Größen des Eignerhandbuches bewegt. Bis 8 oder Knoten Wind einfach zu handlen und gut einzurollen. Darüber wird es schwierig. Wenig Übung in der Crew und „Grande Chaos“. Das Tuch macht was es will und aufgescheuchte Hühner bringen das Boot in eine unruhige Lage was das Segel in heftigen Reaktionen retournierte.

Merke, Ruhe bewahren, keine extremen Gewichtsverlagerungen wenn das Tuch noch nicht steht. Aber vor allem „Übung macht den Meister“!

An der ersten Tonne gings dann mit Code 0 und ordentlich Wind weiter. Unser Rückstand lag hier bereits bei 1/2 Am Wind Strecke. Aber ertsmal segeln, den Start verdauen und schauen das wir ordentlich Höhe und Speed laufen. In den kommenden Runden zeigte es sich das der Code 0 ebenfalls ab einer gewissen Windstärke eingeholt werden muß da die Höhe eben nicht mehr ideal ist. Die Arbeitsfock liefert hier ein wesentlich besseres Ergebnis ab ca. 10 Knoten Wind nur leider liefert sie zu wenig Speed.

Mein Augenmerk hatte somit erstmal das Großsegel. Achterliekstrecker, Unterliekstrecker, Cunningham, Vorliekspannung. Alles stand perfekt. Die Windfahnen zeigten es an und der Speed war für das Boot sehr ordentlich.

> **SPEED – 24h Regatta**
>
> Die Auswertung der Logge sagt max. Speed bei 6,9 Knoten. GPS Tracking sagt 7,8 Knoten max. Speed. Ich gehe davon aus das die 7,8 Knoten bei den Beschleunigungskurven unter Code 0 erreicht wurden. „Sauschnell“ in der Spitze aber im Mittel eben nicht gut genug.

Der Samstag nachmittag ließ uns in identischem Abstand zu identischen Yardstick Klasse Booten segeln. Klaus, ein Stegnachbar war dabei meine Referenz. Immer schön den gleichen Abstand. Mal etwas näher, mal etwas weiter. Vor allem an der Tonne im Enderndorfer Windloch gabs entscheidende Veränderungen. Ein eventueller Vorteil, den man auf der Am Wind Strecke erzielt hat wurde regelmäßig zunichte gemacht indem alle vor der Tonne standen und bei 0-1 Knoten Wind auf die erlösende Böe gewartet haben.

Der Abend rückte näher und der Brombachsee lieferte guten Wind und schöne Stimmungen.



https://linguini.eu/wp-content/uploads/2016/07/VID_20160716_210706.mp4?_=4

> **When the night comes – 24h Regatta**
>
> Na da hat man erstmal Hunger. Die Nudeln mit leckerer Bolognese like Soße (vegetarisch) und für jeden ein Glas Wein lieferten die Grundlage für eine lange Nacht.





Gutes Essen hält Leib und Seele und am Ende die Crew bei Laune.



Die erste Schicht übernahmen Thorsten und Jörg. Ich legte mich in die Koje und naja, geschlafen eher weniger. Ausgeruht! Die Geräusche der Winschen, des gesamten Bootes habe ich nicht ausblenden können. Zu viel Gedanken, zu viel „was machen die beiden wohl gerade…..“

Ausgeruht war ich dann trotzdem um 3:30 Uhr wieder an Deck. Und nach den üblichen morgendlichen Ritualen wie Zähne putzen und nicht ins Wasser fallen beim am Heck stehend …..

legte sich Thorsten und dann auch Jörg in die Koje.

Die kommenden Stunden waren einfach nur traumhaft. Ganz guter Wind, die Stimmung auf dem See bei Nacht und ich kam ganz gut an Klaus ran. In einer Runde hatte ich ihn auf vielleicht 100 Meter vor der Luv Tonne und dann die einzig echte Flaute der Nacht. Also meine Privatflaute! Und Klaus zog mit einer Brise von dannen. So ist das eben beim Segeln.

Überhaupt muss ich mal meinen Hut ziehen vor den beiden Seglern die sich die Regatta als „mal sehen ob wir das in unserem Alter noch schaffen“ vorgenommen haben. Und wie sie das geschafft haben. Erfahrung ist eben alles und so segelten die beiden konstant und anscheinend jede Böe persönlich kennend ein wie ich meine super Rennen. Überhaupt habe ich in der Nacht gemerkt das weniger meist mehr ist. Kurs konzentriert halten, sich auf das Wetter bzw. den Wind konzentrieren, beobachten und auch von den Kollegen auf den anderen Booten abkupfern. Keine Hektik mit hin- und her Probiererei. Ruhe im Boot und immer eine ordentliche Segelstellung.



https://linguini.eu/wp-content/uploads/2016/07/24h_2.mp4?_=5

Ich hatte die Ruhe der Nacht und das war die beste Zeit die ich in den letzten 3 Jahren Großer Brombachsee segelnd erlebt habe. Alleine dafür hat es sich wieder gelohnt.

Das „Versorgungsschiff“ legte an Luv an und brachte Kaffee, Sweet, Getränke. Da ich noch alleine an Deck war haben die Mädels sich für einen späteren, weiteren Besuch angekündigt. Sehr gerne

doch!

Mit den Morgenstunden kam ordentlich Wind und die Abstände waren wieder so wie nach der ersten Runde.



https://linguini.eu/wp-content/uploads/2016/07/24h_1.mp4?_=6

Und der Wind frischte weiter ordentlich auf. Zumindest in den untern 2 Dritteln des Sees. Hier kamen wieder die Faktoren Höhe und Speed zum Tragen. Mit Höhe konnten wir auf Am Wind durchaus punkten, mit Speed leider nicht. Ich habe es ja bereits geschrieben, mit Arbeitsfock ist die Wilde Ente einfach nicht wild genug. Bei > 12 Knoten Wind liefert der Code 0 zu viel Abdrift. Und so sahen wir Klaus der kontinuierlich seine Abstand vergrößerte.

Klaus, was hast Du direkt unter Land für eine Privatdüse gebucht? 😳 Wir sahen wie er direkt unter Land Höhe lief wie geschnitten Brot. Ok, ich weiß ja das Klaus kein Internet nutzt aber ich werde Dich da spätestens kommendes Wochenende löchern 😊

Bei unserer letzten Strecke wurde die Tonne abgebaut bevor wir sie zur Wertung erreicht haben. Wir liefen den Enderndorfer Hafen an und legten uns in die Box. Da es eine nicht so gute Nachricht von zu Hause gab, haben wir uns kurz nach dem Anlegen in Richtung Heimat aufgemacht. Siegerehrung war nicht und das fand ich sehr schade weil ich schon einige Fragen an die anderen Skipper gehabt hätte. Aber es gibt eben Dinge im Leben die Priorität haben.

Die Regatta hat mir aber ganz klar gezeigt wo ich definitiv arbeiten muss und natürlich auch das eine Etap 21i andere Vorzüge hat :-).

Aber um das Ganze am Ende auf den Punkt zu bringen: SAUGEIL!

Armor-X Wasserdichte Ipad Halterung

October 26, 2016

Kategorien: Allgemein, Tips



So schaut die Armor-X Halterung aus wenn sie bombenfest an der Bente 24 angesaugt ist.



Ich konnte die Halterung bei unserem Bente Ausflug testen und habe gemischte Gefühle.

Armor-X – Saughalterung

Die Halterung wird mittels Saugfuß an einer ebenen Fläche festgesaugt. Man hat da schon so seine Bedenken wenn man in der Welle stampft und die Saugfläche doch relativ klein erscheint. Aber kein Thema, das Teil hält bombenfest! Egal ob vertikal, horizontal oder auf nicht ganz glatten Oberflächen. Sehr gut!

Armor-X – Wasserdichtes Gehäuse

Ich habe nicht versucht das Gehäuse unter Wasser zu halten. Obgleich der Hersteller sagt das Gehäuse sei wasserdicht. Ich traue der Dichtung nicht. Diese ist die weiche (gummiartig) Unterschale in die die Oberschale „einrastet“. Man muss nach dem Zusammenfügen die Kante gut und gleichmäßig festdrücken damit es zumindest optisch ein gutes Gefühl gibt.

Ohne Ipad habe ich den Unterwassertest im Waschbecken gemacht. Alles dicht. Und dennoch würde ich jetzt nicht mit dem Gehäuse schwimmen, geschweige denn tauchen gehen. Sitzt die Oberschale nicht rundum akkurat, dürfte das feucht werden.

Armor-X – Bedienung

Das Einsetzen des Ipads ist easy. Die Dichtung rundum anpressen macht man eben einmal ordentlich beim „Einpacken“. Die Anschlüsse für Strom und Kopfhörer sind über die Abdeckungen gut erreichbar, dann ist das Ganze natürlich nicht mehr wasserdicht.

Das Gehäuse hat eine Plastikfolie die über dem Ipad Display liegt. Die Bedienung mit den Fingern wird durch die Folie erschwert. Ich würde sagen das man ca. 30% weniger Kontrolle durch die Folie hat. In den Randbereichen noch weniger. Gesten sind davon am meisten betroffen. Das Hineinzoomen in eine Karte ist schwer und umständlich.

Somit ist die Kombination bei der Navigation eher in Richtung lesend zu betrachten. Zur Planung oder weiterer Aktivitäten holt man das Ipad aus der Hülle.

Armor-X – Display

Eigentlich ist es ja nicht das Display sondern die Beeinflussung der Display Qualität durch die darüber liegende Folie.

Es Spiegelt ungleich mehr. Bei Sonneneinstrahlung wird das Bild des Ipad Air 2, welches zu den sehr guten gehört, annähernd unlesbar. Ohne Abschattung ist eine Navigation nach Karte bei Sonne fast unmöglich.

Eine geplante Navigation die nach Wegpunkten und Kompass navigiert kann man durchaus verfolgen. Da der große Teil der Informationen auf einem Navigations Kartendisplay im Fahrtmodus sowieso überflüssig ist, reicht die Qualität.

Mit schlechteren Displays kann ich mir das allerdings dann nicht mehr vorstellen.

Armor-X – Qualität

Über die Haltbarkeit der Displayfolie kann ich nichts sagen, habe hier aber echte Bedenken. Da ein Tablet-Technologierefresh aber sowieso alle 2-3 Jahre erfolgt und das neue Tablet dann natürlich auch eine neue Hülle benötigt, dürfte es für den Freizeitsegler durchaus ok sein. Ansonsten ist die Verarbeitung gut!

Ab hier beginnt die Vergangenheit

November 19, 2016

Kategorien: Allgemein



Alles was ab hier nach hinten, also ältere Beiträge, sind ist aus unserer Zeit mit der „Wilden Ente“. Eine wunderschöne Etap 21i die man noch immer unter http://www.etap21i.de bestaunen kann.

Wie alles begann

November 20, 2016

Kategorien: Allgemein



Segeln! Und begonnen hat alles mit einer Einladung.

Meine Frau wurde zur Kieler Woche und die Mitfahrt in der Parade eingeladen. Wie durch Zufall war ich einen Tag zuvor ebenfalls auf einem Boot auf der Kieler Förde. Die Santra Barbara Anna von Joey Kelly diente uns als Meetingraum und es hat trotz wenig Wind richtig Spaß gemacht.

Am nächsten Tag sind wir dann, der Einladung folgend, beim Kieler Yachtclub eingelaufen und an Bord der Wylde Swan gegangen. Ein traumhaft schönes Schiff. An der Spitze der Parade segelten wir nur mit einem der Vorsegel und leichtem Rückwärtsgang. Schnell ist sie und der Koch an Bord hat definitiv einen Stern verdient.

Das hat geprägt. Meine Leidenschaft für Wasser hatte ich während meiner Arbeit als Surflehrer in Griechenland ja bereits gezeigt. So war klar, ich will segeln!

Bücher, Foren und das Netz. Die Vorfreude schlug in Euphorie um und es dauerte nicht sehr lange und wir hatten unser erstes Boot.

Natürlich mit dem Namen Wylde Swan.

Ein 470er! Jeder der das Boot kennt denkt nun, der hat doch nen Knall so nen Racer und keine Ahnung. Und damit hast Du recht! Auf dem nahe gelegenen kleinen See haben wir unsere Wylde

Swan zwar segeln können aber sicherlich in keinster Weise wie es eigentlich sein sollte. Der Breitenauer See ist nun auch nicht gerade groß. Bei gut Wind musste nach spätestens 3 Minuten ein Mannöver gemacht werden. Das war nervig hat aber Übung gebracht.

Ein wenig später fuhren wir am Brombach See, genauer gesagt in Pleinfeld vorbei um uns den See als neues Revier oder für einen Segelausflug anzuschauen. Wir machten Halt beim Kagerer, einem Segelladen mit Werkstatt um ein paar Teile für unseren 470er einzukaufen. Womit wir nicht gerechnet hätten, „der Kagerer“ war früher ganz flott auf einem 470er in der Olympiamannschaft unterwegs. So bekamen wir eine saugute Beratung und er wusste alles was man über das Boot wissen muss. So zogen wir dann wieder nach Hause.

Nach einem guten Jahr konnte ich die, dann bereits ordentlich hergerichtete Wylde Swan in gute Hände über das Segelforum verkaufen und die ersten Gedanken an ein richtiges Boot kamen auf.

Die Wilde Ente – Etap 21i

Nach wenigen Besichtigungen aber tagelangen Recherchen im Netz haben wir ja gesagt. Ja zu einer Etap 21i. EInem Kleinkreuzer belgischer Herkunft. Was will ich viel schreiben. Alles was wir mit unserer Wilden Ente erlebt haben kann man auf Etap21i.de lesen. Es schwingt einiges an Wehmut mit, wenn ich meinen letzten Blogeintrag dort betrachte. VERKAUFT prangt auf der Seite. Ein wirklich tolles Schiff in sehr guter Bauqualität. Wir konnten sie an Yvonne und Dirk verkaufen und hoffen das wir sie am Brombachsee dann immer wieder betrachten können.

Aber man muß sich eben trennen wenn der Wunsch nach mehr Größe und mehr Speed in einem schlummert. So machten wir uns auf die Suche nach unserem neuen Boot.

Das Lastenheft

- Trailerbar mit 2.5 to. Zugfahrzeug
- Nicht breiter als 3 Meter
- Gute Übernachtungseigenschaften
- Viel Platz unter Deck ohne Schränke Schots usw.
- Moderne oder ich nenn es mal geschmackvolle Ausstattung (wir lieben Bauhaus+Moderne)
- Nicht älter als 6 Jahre
- Preislich im Rahmen (wobei das echt dehnbar war)

Zur Wahl standen am Ende

- Bente 24 – zu teuer, Verarbeitung naja
- Django 7.70 – viel zu teuer um einen Offshore Racer am See zu langweilen
- First 25.7 – zu schwer und der Ausbau zu heftig
- Sunbeam 24.2 – zu klein. Ist eigentlich nur 23 Fuss
- Mak 7 – Schwertkasten baut innen alles zu, nicht wihnlich genug
- Make 25 – Hat uns auf Bildern gut gefallen, hatten aber keine Info / Ahnung vom Boot
- Kerkena 7.6 – Django in preiswert. Einziges Manko, das Boot liegt in Tunesien

Wie das Schicksal so wollte hat uns ein Charter an der Schlei die Lust an einer Bente ordentlich verdorben. Das nächste Boot war die Make 25. Unerwartet war es im Winterlager auf der schwäbischen Alb und wir zockelten los.

Top gepflegt stand sie da. Zwei kleine Macken die aber noch repariert werden, sonst tadellos und wir haben uns sehr schnell in das Boot verguckt.

Ich kann meine Frau mittlerweile gut einschätzen wie sie sich verhält wenn ihr was gefällt. Wir ticken da sowieso ziemlich ähnlich. Das Boot ist sehr gut ausgestattet, läßt leider wenig Raum um Verbesserungen auszudenken 🧐

Einzig die Schlafsituation macht uns Schwierigkeiten. Ein Ziel war mehr Raum in der Koje. Die Bootsbreite ist hier eine limitierende Größe und so müssen wir uns damit abfinden das wir entweder gemeinsam in der großen Heckkoje schlafen oder eben getrennt Heck/Bug. Wir werden sehen. Ich habe meiner Frau die Entscheidung überlassen ob das Schlafthema in der Make 25 von ihr abgesegnet wird und es wurde.

Der Diesel wird ausgebaut und durch einen E-Motor ersetzt. Wir haben 90% des Jahres Segeln auf dem Brombach See und meist nur 10% Segeln auf Mittelmeer, Ostsee und wer weiß, velleicht auch mal Segeln auf deme Atlantik. Dort hängen wir einen Benzin AB dran. Es macht einfach mehr Sinn und mit Elektronik kenne ich mich besser aus als mit Dieselmotoren. Die Seetoilette wird ebenfalls ausgebaut. Wartungsintensiv und immer irgendwie muffelig – geht gar nicht. Den Fäkaltank belassen wir für die Waschbecken udn falls wir das Boot irgendwann wieder verkaufen kann alles ordentlich wieder eingebaut werden.

Ein nettes klärendes Gespräch mit dem Eigner und wir waren uns einig. Wir haben ein neues Boot!

Und hier startet der Blog. Viel Spaß beim lesen und kommentieren!

Elektromotor – Die Entscheidung ist getroffen

November 22, 2016

Kategorien: Bastelei

Schlagwörter: E-Motor, E-Schaltung, Elektromotor





Vielleicht etwas früh für eine Elektromotor Entscheidung. Ja klar, der Winter ist lang und irgendwie geht das gerade alles zu schnell. Boot verkauft, Boot gekauft Motor gefunden und das alles in 2 Wochen. Ok, ich muss natürlich erstmal die Bootsübergabe usw. abwarten. Man weiß ja nie.

Das gesamte technische Projekt wird auf meiner Motor Seite (auch oben im Menü) dokumentiert.

Ich habe mich für ein Elektromotor Paket von Smartemotion entschieden. Zum einen war die Beratung gut, zum anderen ist das Paket aufeinander abgestimmt und preislich im Rahmen



E-Motor 48V mit 3KW (Peak 6 KW), Controller, Zahnriemen Getriebe, Fahrhebel, Elastomerkupplung und weitere Kleinteile für unter € 2000,-

Da leg ich mir für 400,- noch einen identischen Ersatzmotor in die Backskiste und gut.

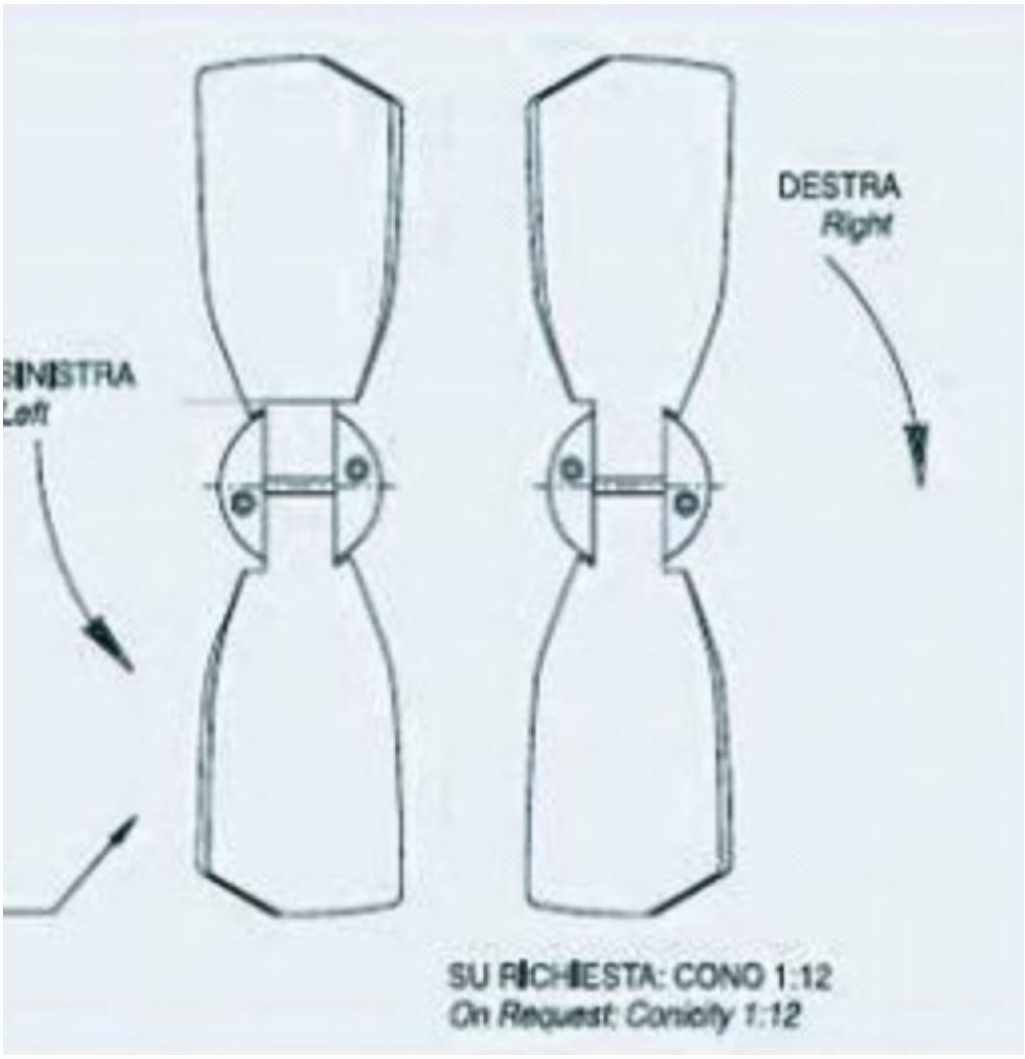
Weiterdenken ….

Faltpropeller von Radice

November 27, 2016

Kategorien: Bastelei

Schlagwörter: Faltpropeller, Make 25, Makesails, Wellenantrieb



Faltpropeller, Welle und Wellendichtung der Make 25 stammen von Radice. Ist ein 14 x 8er. 14 x 9er wäre besser.

Mal sehen ob ich den Propeller wegen dem E-Motor anpassen muß. Dann ist es natürlich gut die Faltpropeller Daten von Radice parat zu haben.

Die detailierten Infos hier.

Make25 – Arbeitsliste für die Winterzeit

November 29, 2016

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Make 25, Makesails



Was muss man nicht alles beachten wenn man ein Boot verkauft und ein Neues, eine Make25 kauft.

- Ummeldung Funkgerät – erledigt
- Versicherung für Make25 – erledigt
- Trailer Ummelden – erledigt
- 100Km Trailer Umbau nebst Abnahme
- Neuer Name (gaaanz wichtig) – erledigt
- IBS (hat Zeit) – erledigt
- Anmeldung am See (der Deutschen Bürokratie will ….) – erledigt
- Navisystem planen, bauen – erledigt
- Stromversorgung planen, bauen
- …

Daneben eben die anstehenden Make25 Projekte. Aber es ist noch Zeit – denkt man. Aber unser neues Boot ist leider noch in der Werft. Ich denke es wird Januar werden bis ich endlich loslegen kann. Bis dahin ist viel Zeit für den Weg zum Ziel.

Und sieht sie nicht wunderschön aus?

In jedem Fall werde ich bis dahin alle verfügbaren Informationen über Teile, Lieferanten und so weiter zusammen haben.


Linguini

Gefunden / Fondare Little AlasKA

November 29, 2016

Kategorien: Allgemein, Reise

Schlagwörter: Make 25, Makesails



Fondare ist das italienische Wort für gefunden und ich hoffe das der Google Übersetzer Deutsch besser ins Italienische übersetzt als anders herum.

Ich habe einen weiteren Make 25 Segler gefunden. Somit sind wir, mit zwei bekannten Vereinsbooten, mindestens zu viert auf den Weltmeeren unterwegs. Halt! Im AlasKA Blog gibt es noch einen Markus – Hallo Markus! – der eine Make 25 am Ammersee segelt. Sehr fein! Ich bin gespannt ob meine Kontaktanfrage an Gio in Italien erwidert wird.

Die Little AlasKA hat natürlich ebenfalls eine Webseite.

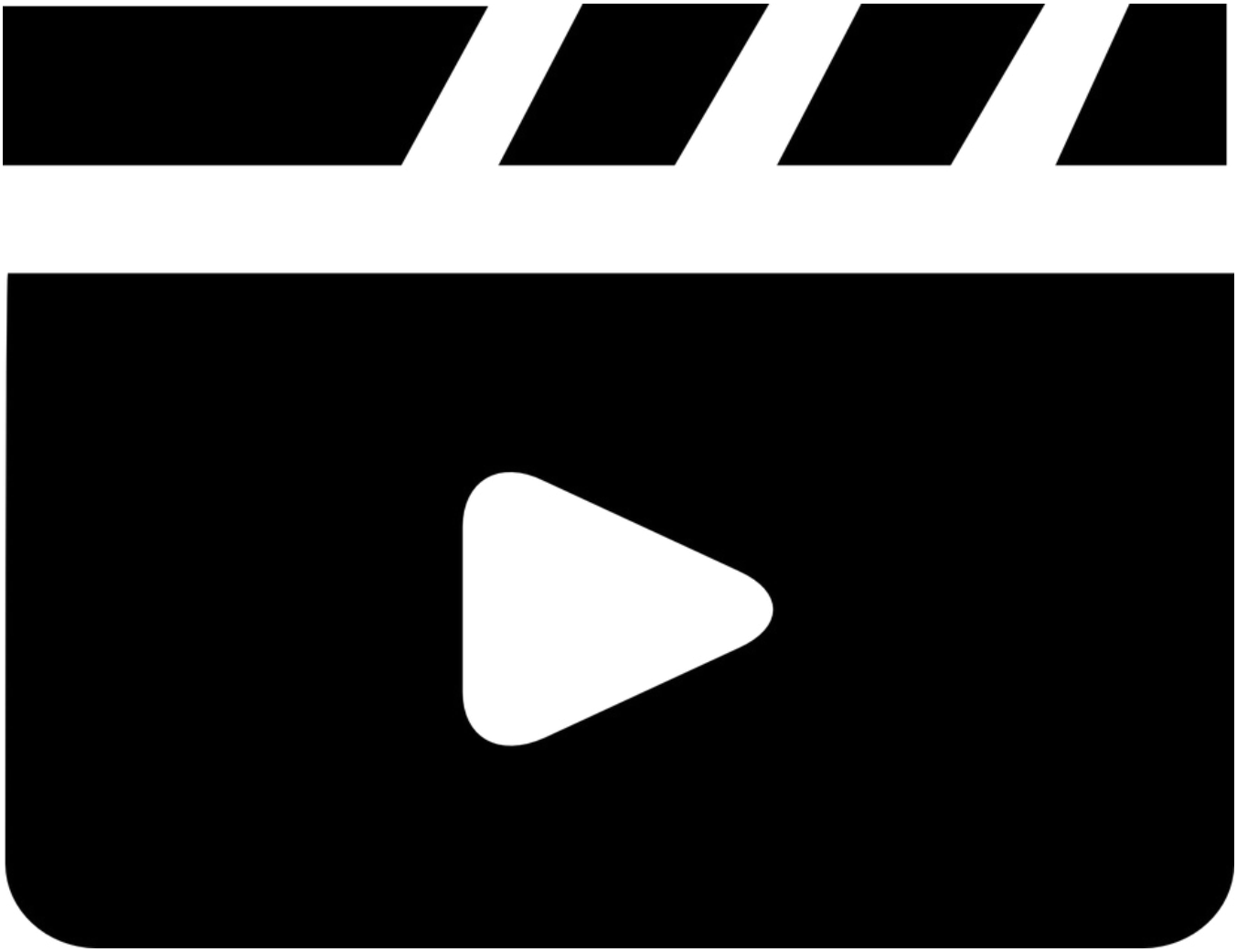
Leider ist der Blog seit 2013 verweißt. Sehr schade und ich hoffe das hat lediglich zeitliche Gründe.

Make 25 Video

November 29, 2016

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Make 25, Makesails



Die ersten Videos zur Make 25. Ich hoffe ja das ich baldmöglichst eigene Linguini Videaos dazugesellen werden.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=xRK5zUgBdUY



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=DWC3Gyptcn0



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=FTI-7t6x2zM



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=WZq8pUR6H5w





YouTube player

https://youtube.com/watch?v=f_eqs4JdwA0[/embedyt%3C/p%3E%3Cp%3E



LifePo4 Batterien und das Drumherum

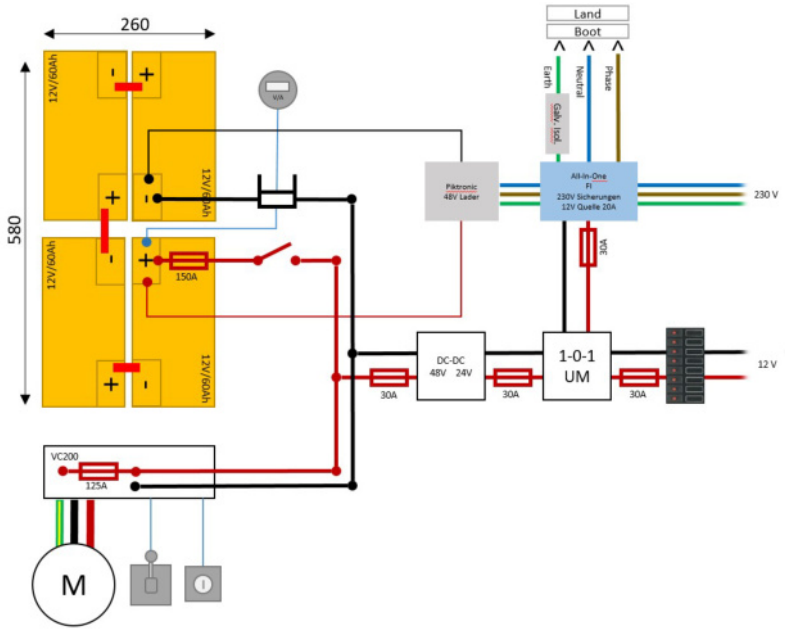
December 7, 2016

Kategorien: Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: Batterie, Batteriemonitor, Bordelektronik, Goldenmotor, Lithium, Make 25, Makesails, Navigation, Shunt



So schaut das Ganze mit Lifepo4 Batterien dann am Ende aus. Details gibt es unter Make 25 – E-Motor. Ich gehe ja davon aus das ich hier im Laufe der Zeit noch einige Veränderungen planen werde. Aber als Startbild doch schon ganz ok.



Lifepo4 Batterien und die anderen Lithium Typen werden ja recht kontrovers diskutiert. Die Vorteile für uns Segler liegen klar auf der Hand. Wenig Gewicht und hohe Zyklenzahl. Ein Zyklus ist das Aufladen einer Batterie vom niedrigsten zugelassenen Ladestand hin zur vollen Batterie. Okay, einige werden nun sagen bis zu 90% Batteriekapazität. Je nach Lithiumtyp sind hier unterschiedliche Aussagen richtig. Oder ich nehme zumindest an das sie richtig sind. Ließt man über Lithium Technologie, bekommt man immer so viele Antworten wie Gefragte.

In jedem Fall wird das System und seine Verkabelung einiges an Zeit in Anspruch nehmen. Ich hoffe nur das ich hier nichts maßgebliches falsch mache. Aber ich habe einige Elektriker um mich herum, dürfte kein Problem sein die ein wenig auszulasten.

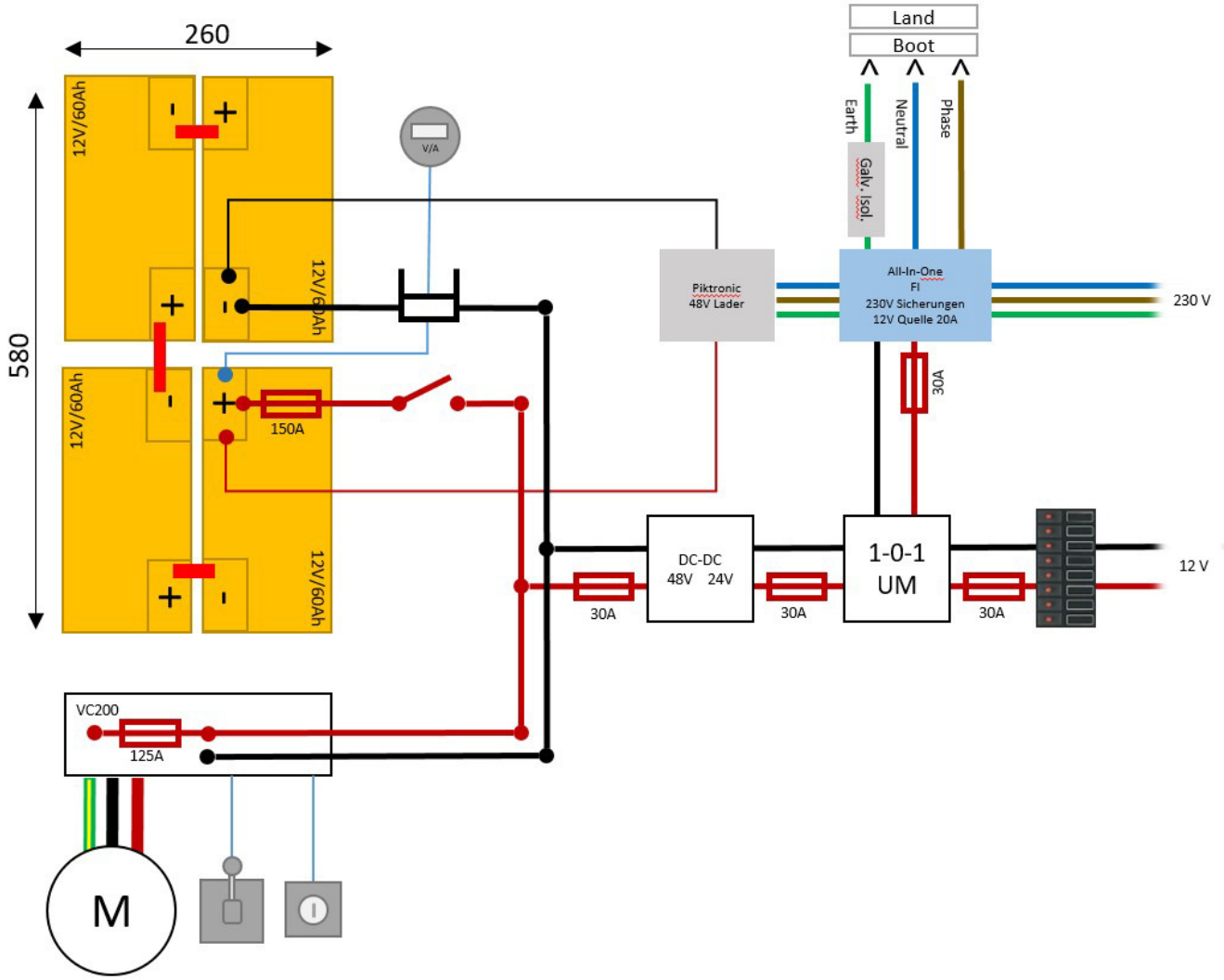
Die Batterien haben übrigens eine für Lifepo4 relativ geringe Zyklenzahl von ca. 1000. Das kommt daher, dass die Zellen pro Batterie kein BMS nutzen.

Ladespannung – Batterie Wellness

December 8, 2016

Kategorien: Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: Bootselektrik, Make 25, Makesails, Schutzschaltung, Segelboot, Spannung

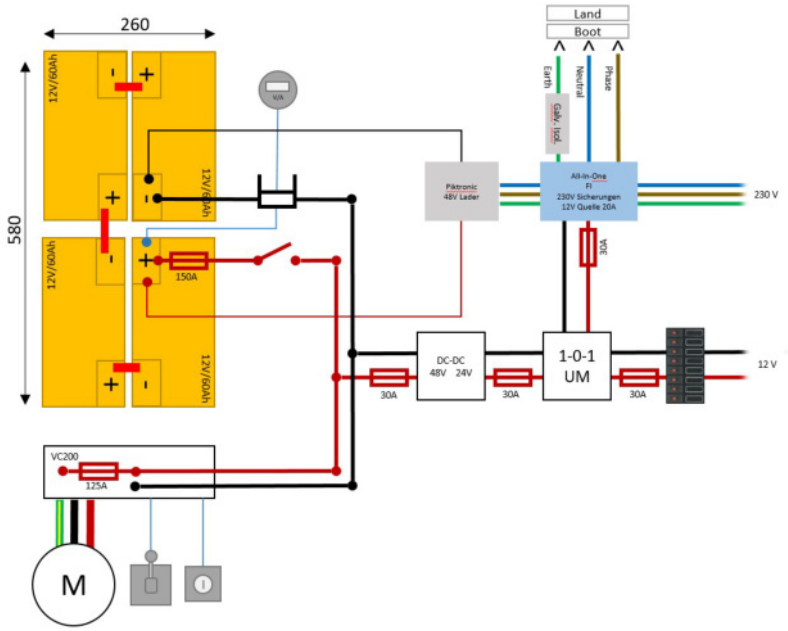


Die Ladespannung sowie die Entladespannung oder Entlade-Schlußspannung sind 2 wichtige Werte um das Leben einer Batterie zu verlängern.

Einfach gesagt ist der Ladeschlußspannung die maximale Spannung in Volt. Überschreitet man sie, nimmt die Batterie Schaden. Ebenso bei der Entlade-Schlußspannung. Unterschreitet man sie, wird die Batterie ebenfalls beschädigt.

Ein Zyklus ist die Ladung zwischen Entlade-Schlußspannung hin zur Lade- Schlußspannung.

Bei einer LifePo4 Batterie und auch anderen Batterien besteht diese aus mehreren einzelnen Zellen. Die Werte der Zelle sind maßgeblich.



Zum Schutz setzt man Schutzmechanissmen ein um die Ladespannung abzusichern. Zum Beispiel ein BMS, ein Batterie Management System.

Ein BMS prüft pro Zelle ob die Ladespannung und Entladespannung ok sind. Ist die Spannung bereits am oberen Ende angelangt wird für die betreffende Zelle der Ladevorgang beendet. Zellen haben niemals die identischen Werte. Je besser die Selektion desto weniger hat das BMS zu tun. Oder, wenn alle Zellen nahezu identisch sind, kann man sich ein BMS sparen und man Balanced die Zellen beim Laden. Man gleicht den Ladestrom so aus, daß jede Zelle den selben Strom bei der selben Spannung bekommt. Am Ende sagt die Lade-Schlußspannung dem Gesamtsystem – Ladestopp. Ohne BMS sollte man in jedem Fall die Spannungsgrenzen etwas enger wählen.

In meinem Fall ist die Lade-Schlußspannung einer Zelle bei 4.2 V und die Entlade-Schlußspannung bei 2,5 V.

Der Ladebereich wird auf 2.8-4V eingestellt damit die Make 25 nicht stehen bleibt. Der Motorcontroller wird entsprechend den Betrieb einstellen wenn der untere Wert erreicht ist. Natürlich gibt es vor Erreichen der Grenze eine Warnung. Ein funktionierender Batteriemonitor ist hier wichtig da neben dem Motor weitere Verbraucher an der Batterie hängen. Ob man das dann per Tiefentladeschutz automatisiert trennt oder den Not-Aus manuell bedient ist Geschmacksache.

Eine aktuelle Planungsübersicht (V4) ist im Bild ersichtlich. Noch viele Fragen sind offen oder haben mehr als eine gute Antwort. Es bleibt spannend. Es ist nicht wirklich einfacher als ich es von unserer Wilden Ente kannte!

Yardstick!

December 9, 2016

Kategorien: Allgemein



Ein wenig stöbern und irgendwann findet man eben alles. Die Make 25 „Herz aus Gold“, die aus der selben Ecke wie unsere Linguini kommt hat einen Meßbrief mit einem YS von 105. Natürlich kenne ich die Ausstattung nicht. Unsere hat z.B. ein leichteres Rigg.

YS 105

Was ist Yardstick? Im Prinzip die PS-Angabe für Segelboote. Die genaue Beschreibung gibt es bei Wikipedia.

Make 25 Schwalbennester und Kühlbox

December 30, 2016

Kategorien: Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: All In One, Bootselektrik, Kühlbox, Make 25, Makesails



Kühlbox und andere Dinge

Eine weitere Baustelle ist ja das gesamte Elektrozeugs der Make 25. Ich habe den Bereich unter der Bugkoje auserkoren. Im vorderen Stauraum lagert hinter dem Edelstahl Wassertank die Batterie und dort war auch der Dieseltank aus Gewichtsgründen untergebracht. Tank dürfte bereits draußen sein und so gibt es genug Raum für die 4 Lifepo4 Batterien. Die werden in eine



Kunststoffkiste eingebaut in der dann auch diverse, der Batterie zugeordnete, Elektroelemente angebracht werden. Z.B. der DC-DC Wandler, seine Sicherung sowie die Hauptsicherung etc.

Direkt dahinter ist ein großer Stauraum der bereits den All In One Kasten von Dolphin Charger beherbergt. Das Teil übernimmt den Landstrom und hat ein12V Ladegerät eingebaut welches wahrscheinlich (aktuell bei Dolphin angefragt) auch als 12V Netzteil genutzt werden kann. Da ich der

Make 25 kein überflüssiges Gewicht zumuten will, werde ich das nutzen. Sollte es nicht als Netzteil nutzbar sein, fliegt der Ladegeräte Teil raus und ich bau ein 12V Netzteil in das All In One Gehäuse ein.

Daneben wird mein 48V Piktronik Ladegerät sowie der Batterietrennschalter seinen neuen Platz finden.

Da ich nicht will das neben der Elektronik z.B. Taschen gelagert werden, kommt hier eventuell die Kühlbox mit rein. Ob das thermisch in Ordnung ist werde ich noch errechnen müssen.



Der Plan ist, eine Teakholzabdeckung vor das Luk zu setzen und dort eine Schub – Kühlbox einzubauen. Damit wäre die Luft durch die Kühlbox Abwärmeleistung immer gut warm. Hmmmh, Dann braucht es wahrscheinlich einen Lüfter ins Teakschot.

Oder doch einfach eine Kühlbox reinstellen?

Die Lösung wäre eine Umleitung der Lüftung nach außen. Dazu benötigt es mindestens 2 Lüfter. Der Lüfter der Kühlschublade bläßt Luft auf den Kompressor bzw. die Abwärmegitter. Dieser Lüfter saugt an. Der Lüfter im Schott bläßt die warme Luft nach außen. Braucht es nur noch ein paar Löcher im Schott um die Luft auch anzusaugen.

Also zweimal Lüftergitter und einmal Lüfter der an die Kühlbox gekoppelt ist. Das klingt doch nicht wirklich kompliziert.

Einen Lüftungsschlauch zum Boxlüfter und der Schottlüfter zieht die Wärme raus. Voilá.

Als Kühlbox ist aktuell die Indel B TB16AM im Rennen. Allerdings gibt es die in der EU wohl nur in Tschechien. Anfrage läuft.

Temperaturschaltung

Und damit das alles auch ordentlich läuft baue ich zwei Temperaturschalter dazu.

- Schalter 1 schaltet den Lüfter ab 25 Grad Temperatur ein
- Schalter 2 schaltet die Kühlbox ab 33 Grad Temperatur ab

Damit ist gewährleistet das die Kühlbox aber vor allem die anderen Elektronischen Geräte nicht überhitzen.

Schwalbennester

Die Motorsteuerung ist am Heck in einem Schwalbennest untergebracht. Schöne Sache weil ordentlich aufgeräumt. Jetzt müssen die gesamten Elemente die zum Dieselmotor gehören aber raus.



Das bedeutet das ich irgendwie an die hintere Platte rankommen muss. Drama? Naja, wahrscheinlich werde ich die Teakabdeckung entfernen müssen um der Make 25 eine neue hintere Abdeckung zu spendieren. Dort soll im besten Fall die Batterieanzeige und das Motorschloss eingebaut werden. Beim Motorschloss bin ich noch nicht entschieden. Wenn ich den Motor nicht brauche hab ich einen Trennschalter für die gesamte Motorelektronik.

Oder ich versuche den Drehzahlmesser und Betriebsstundenzähler irgendwie für mich zu nutzen. Recht unwahrscheinlich.

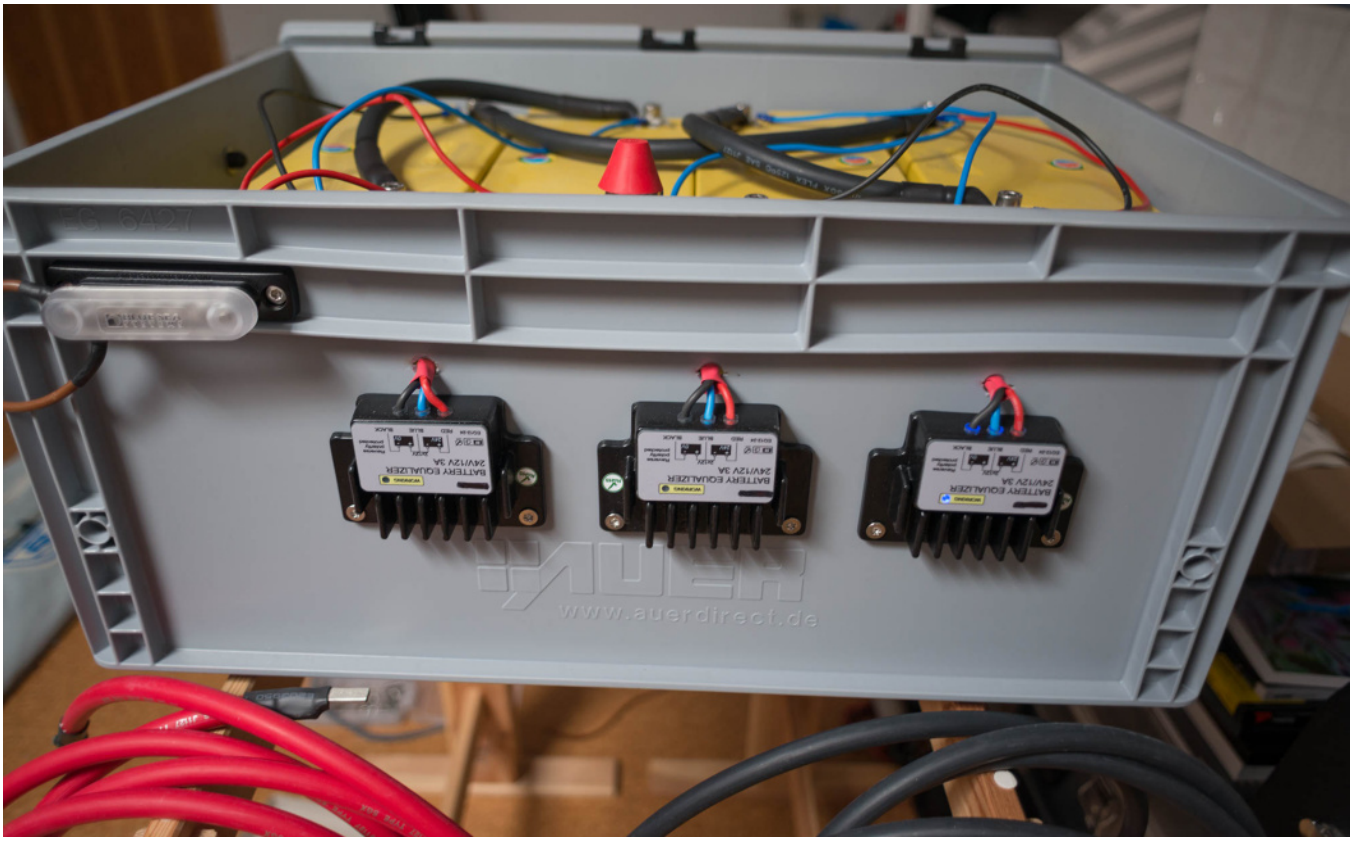
In jedem Fall müssen jedoch alle Teak-Elemente am Boot aufbereitet werden. Leider ist dort mit Teaköl gearbeitet worden. Somit dürfte es sicher besser sein die Teakabdeckungen auf beiden Seiten zu entfernen, inklusive der ineren Flächen zu schleifen und neu zu montieren. Ist ja noch Zeit bis zum Ansegeln.

Ene mene miste …… StromKiste

January 11, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb

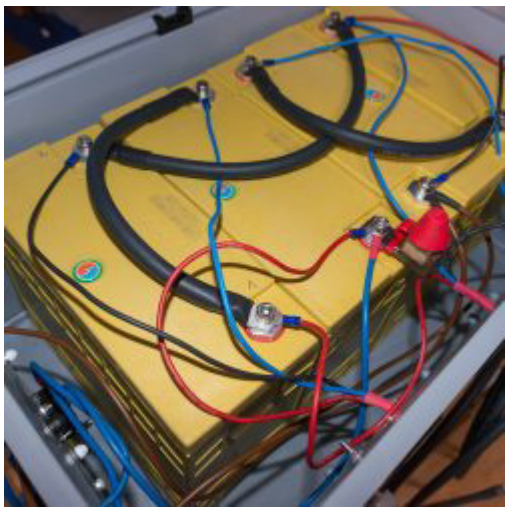
Schlagwörter: Batterien, E-Motor, Lifepo, Lifepo4, Lipo, Lithium, Segeln

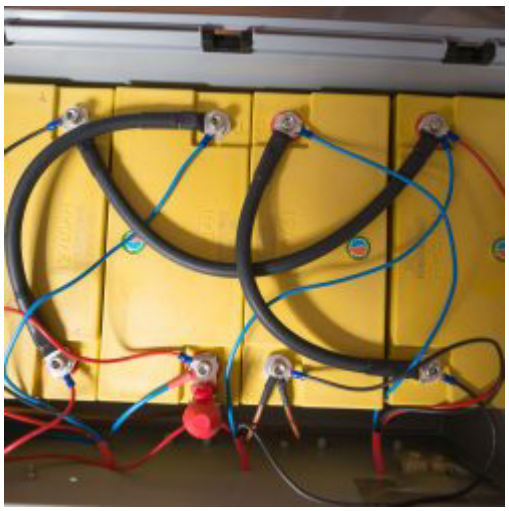


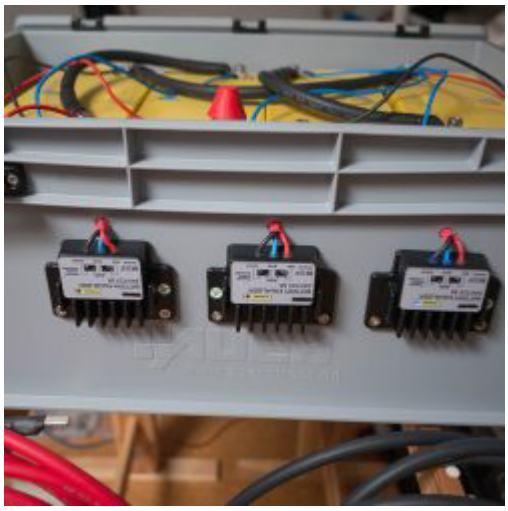
Tataaa, die neue Stromkiste ist im Prinzip fertig.











Innen werkeln 4 X 60 Ah LifePo4 in Serie. 3 Ladebalancer sorgen für die Harmonie bei Ladung. Aussen dran sind die 48 auf 12V Wandler. 2 Stück parallel geschaltet für insgesamt 18 A. Abgesichert mit einem 40A Sicherungsautomaten.

Natürlich kommen die Batterien zum Verladen aus der Stromkiste raus, wäre zu schwer. Die Kiste wird am Boden unter der Bugkoje der Linguini festgeklemmt. Da ist sonst wenig „Wand“ zum Befestigen. So hab ich Wand genug.

Überhaupt ist die Lösung smart. Alles kompakt und wassergeschützt wobei ich ja nicht hoffe das am Befestigungsort jemals Wasser in den Mengen eintritt die der Kiste zu schaffen machen. Auf jeden Fall Deckel drauf und gut.

WOB – Waschbär in Seenot

January 11, 2017

Kategorien: Allgemein



Waschbären mögens dann doch nicht sooo naß. Cooler kleiner Geselle….



http://video.faz.net/v/video/reuters/2016/7/2016-07-06T110717Z_1_LOV000I50SA3H_RTRMADV_STREAM-2000-16X9-MP4_ONLINE-WASCHBAER_h.mp4?_=2

Motor läuft – Make 25

January 16, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb





Alles verkabelt und der erste Testlauf des Elektromotors.

Die Motorbremse ist der Hammer! Lautstärke…..man hört ihn gut. Ok sind auch irgendwo zwischen 3 und 5 KW die da rauskommen. Stromverbrauch ohne Last ist bei max. 10A, das dürfte sich mit Last drastisch erhöhen.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=VRyZeKXmpVQ



BOOT 2017 – Die Messe

January 29, 2017

Kategorien: Allgemein, Reise



Die Boot! Losgefahren und kurz vor 11 angekommen. Die Boot, die Messe für alle Wasserfetischisten. Ich war vor vielen Jahren schon einmal dort, den Blick nur auf Windsurfen und Wellenreiten gerichtet waren Segelboote überhaupt nicht existent.

Heute, gaaaanz anders! Wir ziehen vom Parkhaus los und stechen bei Halle 8 in See. Zieahen unsere Bahnen erst mal durch Ansammlungen von Ressourcenverschwendern, landen nach irgendwelchen monströsen 400 PS Anhängseln in Halle ?? und werden erstmal mit einem herzlichen „Hallo, darf ich ihre Brille reinigen? Die läuft garantiert nicht mehr an!“ Äähm, danke. Wir laufen weiter. Genau 4 Meter! „Ihre Brille, nie wieder beschlagen!“ Danke nein! Den Blick auf den dritten identischen 10ml Spüli für 12,- Stand biegen wir ab. Da legt mit eine überschminkte Hostess ein Wärmekissen auf die Schulter und schwallt unvermittelt los. Während mir heiß wird bietet sie mir den Messepreis zu 50,-. Ich kann mich befreien und habe ein paar Stände weiter vorn endlich ein bekanntes Logo erspäht. Die Liros Krabbelkiste. Gleich eine 2mm Leine für diverse kleinere Befestigungsjobs gekauft und erstmal weiter. Falsche Halle erwischt. Egal, wir wieder umgedreht und „Ihre Brille wird nie wieder beschlagen!“ Neiiiiiin! Brille abnehmen und weiter :-).

Bootszubehör

Endlich Bootszubehör! Alle sind da. Viele kenne ich, vieles ist doppelt, dreifach, mehrfach vorhanden. Einiges ist einzigartig. Wir schauen nach ordentlichen Rettungswesten. Spinlock, Secumar, Crewsaver, Baltic. Die Baltics sind im Vergleich äußerst leicht und preislich mit Sprayhood und Notlicht die beste Wahl. Kurz gegoogelt. Ein unqualifizierter Beitrag über einen Selbsttest auf Youtube. Ich konfrontiere den Händler und den Baltic Chef damit. Die Erklärung leuchtet mir ein. Er löst eine der neuen Westen aus „Plopp!“ Eine unvorbereitete Frau hinter ihm hätte fast was Ohnmachtsicheres gebraucht 😳
Wir kaufen zwei der 150N in Vollausstattung und noch eine sehr weiche Weste für unseren Hund, das Luxusluder.

Safety steht im Fokus! Wir schauen uns diverse Wurfleinen Systeme an, entscheiden uns für ein self inflating System dem Jonbuoy Rescue Sling am Stand von Sostechnic.com. Guter Messediscount, nette Leute!

Natürlich werde ich gleich mal einen Trockenversuch starten und sehen wie weit ich das Teil gegen den Wind bekomme. Auf Land natürlich. Der Wechsel der Patrone und des Auslösers ist simpel. Soll jährlich durchgeführt werden was ich jetzt etwas übertrieben finde aber eine 33g CO2 Patrone kostet nen 10er. Überhaupt hat Sostechnic.com recht gute Preise….

Nächster Stop Flachfender! Zweimal SEAEQ bitte! Auch hier ein sehr guter Preis für die schwarzen Rumpfkuschler. Dazu gabs noch zwei Flaschen Wasser die gerade recht kamen um die staubige Luft wegzuspülen. Überhaupt war es in den Hallen ziemlich warm.

Aber jetzt endlich Boote!

Wir streifen durch die Gänge. Erster Durchlauf zur Orientierung. Zweiter dann gezielt. Stops bei Maree Haute und dieser wunderschönen Django 9.80, Kurzer Blick auf die Pogo 36, kein Blick ins Innere, die Schlange schreckt uns ab. Wir schlendern bei Dufour vorbei und Lars vom Helgoland Pogo Trip steht am Eingang. Heute im Dufour Marketing nimmt er uns mit rein und empfiehlt uns nen Blick in die 46er zu werfen. Schlüpper über die Schuhe und drauf. Ich versuche mir vorzustellen wie ich hinter dem Steuer Platz finde und schaffe es nicht. Beim seitlichen Sitzen empfinde ich es als zu schmal. Und ich hab jeans an und kein Ölzeug nebst Rettungsweste usw.. Dafür gibts halt viel Badeplattform und eine kleine Aussenküche. Ist ja auch wichtiger als das Steuern.

Das Deck sauber aufgeräumt, die „Polsterecke“ ist optisch nicht mein Fall. Irgendwie zu wenig Segelboot! Aber ein Cruiser will ja auch durch PizBuin Qualitäten überzeugen. Laut Lars segeln die Pötte hervorragend und Dufour hat sich entschieden ihre Racer Serie zu streichen und den Rumpf der Grand Large zu nutzen. Aufbau verändern und gut.

Eiche hell

Ab nach unten. Hülstafeeling in Eiche hell. Ungefähr das Schlimmste was man mir antun kann. Gleich nach dunklem Mahagoni und Messing! Ich öffne was zu öffnen geht. Ist ok aber jetzt nichts was mich jubeln läßt. Die Verarbeitung ist ohne jeden Tadel. 46 Fuss sind unter Deck nicht wirklich üppig wenn man so viele Wände einzieht. Ich stelle mir vor wie man das viel luftiger gestalten könnte. Dafür gibts dan halt die Pogos, Djangos usw.
Zweimal ums Eck und wir sind in Polen. Von gaaaanz billig bis nicht mehr so billig ist hier alles dabei. Wenn man vorher bei Tofinou, LA und Black Pepper vorbei schlenderte, dann ist das irgendwie echt schlimm. Ich vergleiche und stelle dann aber fest, sooo schlimm sind die dann auch nicht. You get what you pay for. Bedeutet für die so forsch beworbenen Einstiegspreise bekommt man ne Gurkenschale mit Segel. Man möge mir den Vergleich verzeihen. Wenn man ein Boot nicht billig und gut bauen kann dann sollte man eben kein Boot bauen. Ist aber für Leute die unbedingt neu kaufen müssen dann eben auch ok. Hauptsache Klo!

Benneteau First 25 Performance

Bei Benneteau schicke ich meine Frau in die First 25 Performance. Wir müssen die Kandidaten die zur Wahl standen ja noch auf Herz und Nieren prüfen. War die Wahl der Make 25 gut? Haben wir was rechtes gekauft oder nicht….
Die 25er Performance Variante mit Traveller am Heck schaut erstmal sehr cool aus. Ich mag diese Linien sehr gerne. Meine Frau fand den Innenausbau mit den unnötigen Schots nicht gut. Eng und nicht ergonomisch. Die Kojen zu klein und eben auch hier wieder Eiche hell. Puuuuuh, erster Check bestanden. Bei Seascape ist es ähnlich. Klar wird eine Seascape unserer Linguini davonsegeln, keine Frage. Aber wir haben den für uns besten Kompromiss aus Geschwindigkeit, Komfort und Handling (Transport, Stellplatz) gefunden. Schöchl hatte leider keine 24er da. die 22.1 ist definitiv ein schönes und saugut verarbeitetes Boot.

Bente 24

Dann fehlt noch die Bente 24. Der Stand ist an den Hallenrand gequetscht, macht nix. Gewohnte Optik um ein alternatives Generation Y Publikum zu locken. Klappt! Ok, wir und ein paar jung

gebliebene fallen etwas aus dem Rahmen. Aber Generation Y kann sich eben auch nicht gegen die Kosten wehren. Ich nehme sie mir wirklich schnell vor. Hat sich nix verändert. Zumindest nichts was uns gestört hat. Sie ist trotzdem eine Schöne und vor allem schön zu segelnde…. ene mene miste ….

Yacht of the Year 2017

Dann! Nach einem Tag und einigen Metern, das schönste Boot der Messe. Sehr viele bleiben stehen, haben ein Lächeln im Gesicht. Aus der Bretagne unserer 2. Heimat. Hätten wir noch kleine Kinder, der Opti für Frankophile. Klein aber sooooo groß wenns um Chic geht. Drei Boote, das größte ein Zweimaster mit Gaffelrigg und so viel Schönheit



Dann unser Favorit „La Gazelle Breizh“. Ein kleines wunderschönes Boot um stressfrei seine Runden zu drehen. Ich überlege ob wir nicht am nahegelegenen Breitenauer See ein Zweitboot haben sollten. Nein das tun wir nicht. Aber ich kann einen blick auf diese Boote nur wärmstens empfehlen. Tolle Details und hervorragend verarbeitet.





Hier gehts zur Seite ->

Zweiter Tag und ich kümmere mich um den Antrieb unserer Make 25 die ich kurz vor der Messe abgeholt hatte.

Bei allpa finde ich vieles nur keine Ahnung. Beim Versuch die Frage zu einem All In One Landanschluß zu platzieren muss ich an die goldene Regel denken „Reden ist silber, Schweigen…..“

Der Allpa Chef versucht mich gar nicht zu verstehen. Er hat null Plan von meinem Begehr und will mir weiß machen das das Ladegerät (12V) voll reicht. Zwei Sätze zuvor erwähnte ich meine 48V Anlage.

Meine Fragen zu einer flexiblen 3D Welle verdampfen in belanglosem Gequassel über …. ich mag nimmer.

Wir ziehen weiter zu Kräutler. Die Gashebel sind so viel besser als meiner von Bode. Kann man einzeln bestellen, muss eben das Poti angepasst werden – gut!

Wir hatten uns dann wieder in die Ramschhalle verirrt. Unglaublich was hier alles angeboten wird. Und die Halle ist voll! Mehr los als bei der Swan von der wir außer dem Monster Kiel nichts sehen. Eintritt gegen Vorlage einer mindestens schwarzen Amex oder so. Keine Ahnung, interessiert uns nicht. Das Klientel ist definitiv sehr reich.

Wir wissen nun mit Sicherheit das die Wahl unseres Bootes eine sehr gute Wahl war. Die letzten Zweifel sind ausgeräumt, die Wettbewerber haben uns nicht wirklich überzeugt. Naja, auf dem Trockenen Und deshalb ….

In Vino Veritas

Wir bleiben bei einem Weinstand hängen :-). Eigentlich wollten wir nur ein Glässchen Sekt trinken und bezahlen. Der Stand entpuppt sich aber als Bacchus Werbestand. Bacchus ist ein Versand der wohl vielen durch diverse Weinabos usw. bekannt sein dürfte. Ich bin da ja eher skeptisch aber wir lassen uns auf eine Weinprobe ein.Wir probieren diverse Weine. Von Frankreich in weiß und rot über Südafrika nach Australien und zurück. Ein paar wirklich klasse Tröpfchen dabei. Der Messepreis ist hier allerdings gefühlt hochl. Egal, der Mann informiert gut, gibt sich richtig Mühe und wir gehen mit einer dicken Order Wein von dannen.
Bis auf die AB Halterung ist alles abgehakt. Wir haben eine Boot hinter uns und es war nett aber nicht wirklich nötig. Wäre unsere Linguini uns nicht vor die Nase gesprungen wäre der Besuch sicherlich anders verlaufen. Die Sperrung der A3 läßt uns dann auf der Rückfahrt Zeit um die Eindrücke zu verarbeiten.

Sweet Home

January 29, 2017

Kategorien: Allgemein



Endlich ist sie zu Hause! Das Wetter der letzten Wochen hatte uns einen Strich durch die Rechnung gemacht. Nun endlich, die Straßen frei und los. War schon anders als mit der Etap. Linguini wiegt mit Trailer aktuell 2.20 Tonnen. Die Stützlast ist mit 100 Kilo abzuziehen, bleibt aktuell 2.1 Tonnen. 100 Kilo für Motor, Batterien, weitere Elektroinstallation plus die Kilos von den ganzen Teilen die aktuell mein Büro zur Rumpelkammer machen. Ich gehe davon aus das wir am Ende noch ca. 100 Kilo Luft zu den 2.5 to. Trailer haben werden.

Also 2.X to. am Haken und eine vertikale Gewichtsverteilung die nicht witrklich optimal ist. In jeden Fall muß die Anti-Schlinger-Kupplung und ein Satz Stoßdämpfer dran. Aber ich bin froh das unser Boot nun in nächster Nähe am Stellplatz steht.



Empty Room

February 6, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Projekt E-Antrieb



Nachdem der Diesel raus ist und Linguini zu Hause steht kann ich endlich effektiv messen und planen.

Der Motorraum






Ziemlich leer das ganze

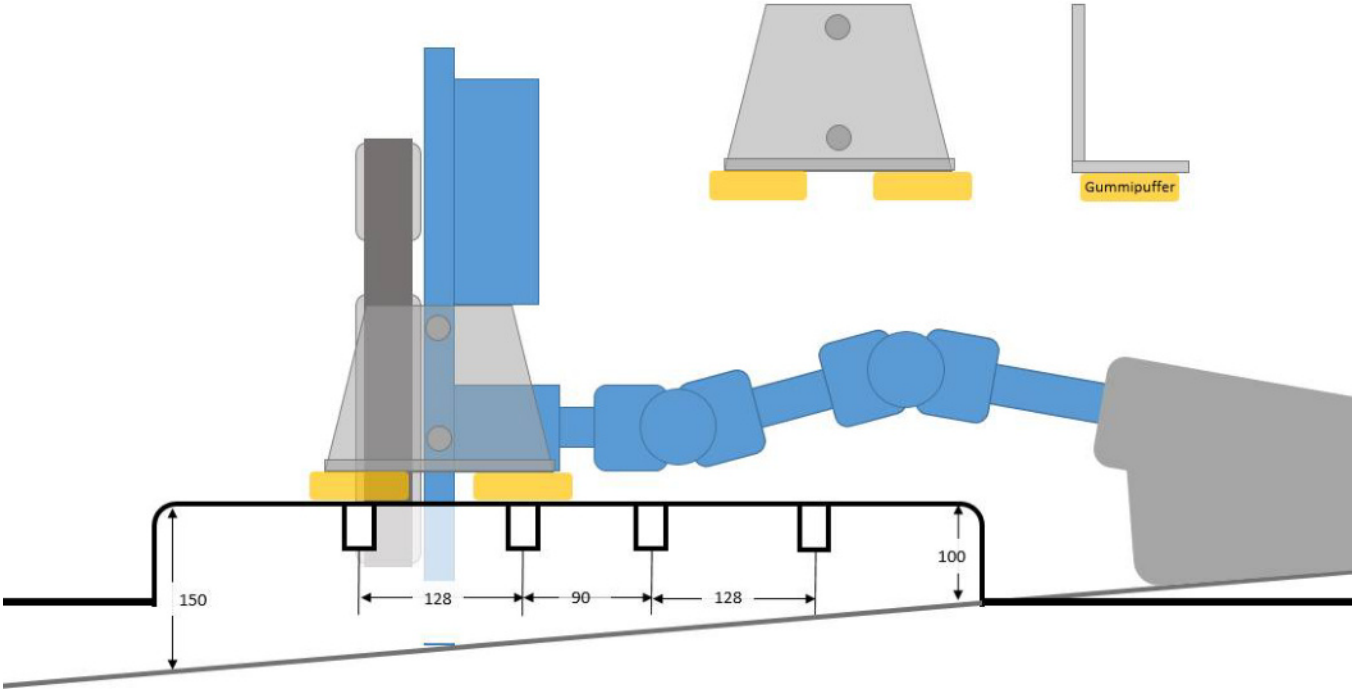
Aber ich konnte messen und alle Bedenken sind verflogen. Der neue Motor passt und ich kann mich um die wesentlichen Dinge kümmern.

Das finale Konzept der Motorhalterung und der Kraftübertragung. Ich setze zwei Präzissions Wellengelenke von Maedler ein die direkt an das Getriebe sowie die Propellerwelle gesetzt werden. Die SKF Lager im Getriebe nehmen die radialen und axialen Kräfte auf. Laut Datenblatt der SKF

Dynamische Tragzahl	C 11.9 kN
Statische Tragzahl	C0 6.5 kN
Ermüdungsgrenzbelastung	Pu 0.275 kN
Referenzdrehzahl	32000 r/min
Grenzdrehzahl	20000 r/min
Berechnungsbeiwert	kr 0.025
Berechnungsbeiwert	f0 14

sollten die beiden Lager der Getriebewelle mindestens (theoretischer Wert) 10 Jahre halten. Ausgetauscht sind sie in 20 Minuten. Damit erspare ich mir ein separates Druck/Zuglager welches

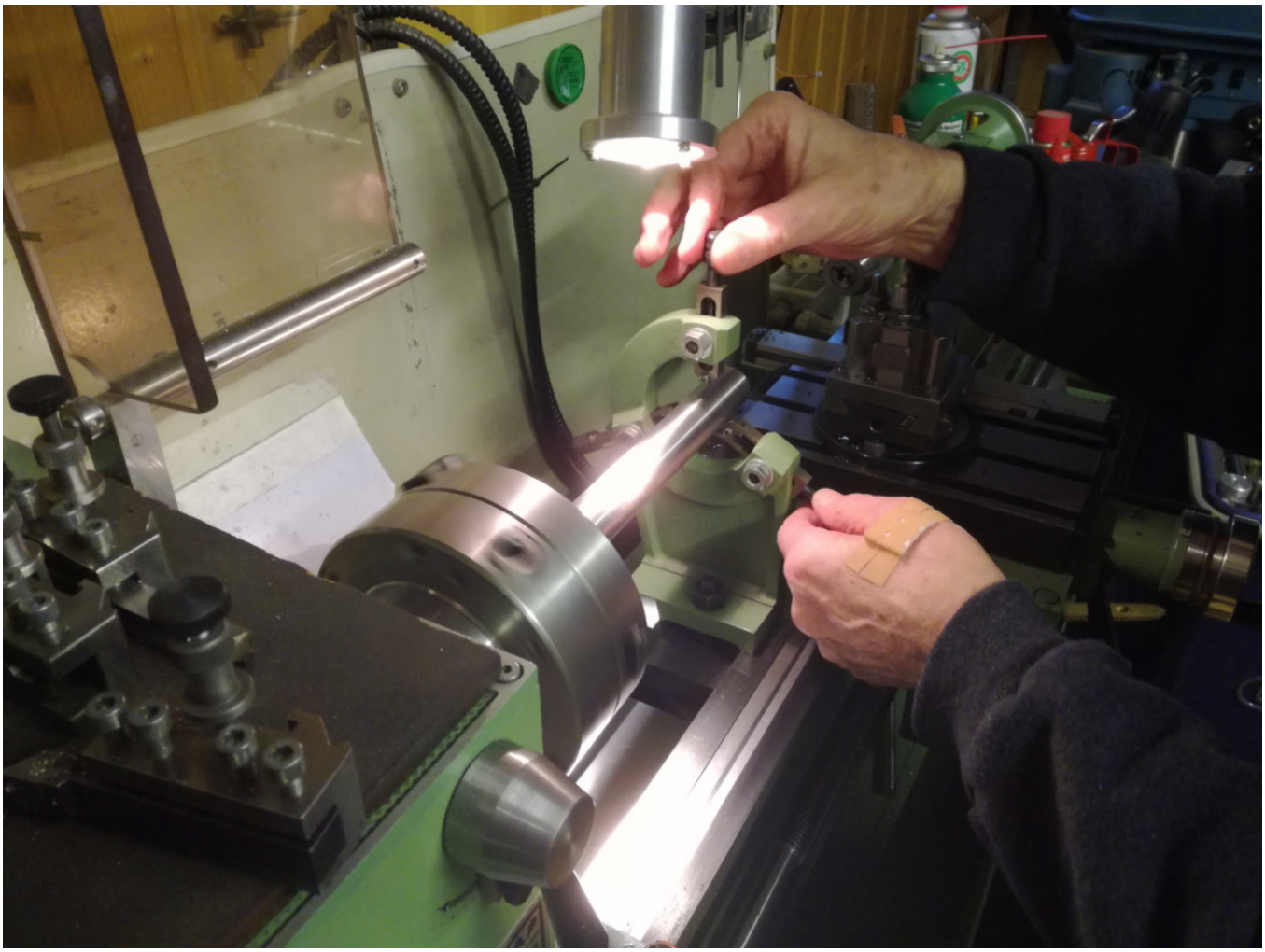
nur sehr schwer einzubauen wäre. Eine Anfrage nach einem Kugellager welches höhere Kräfte aufnehmen kann ist draussen. Mal sehen.



Wellenantrieb – Jetzt gehts los!

February 8, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb



Schwiegervater hat mir seine Unterstützung für den Wellenantrieb gegeben und wir haben erstmal die Möglichkeiten besprochen und die Teile vorbereitet

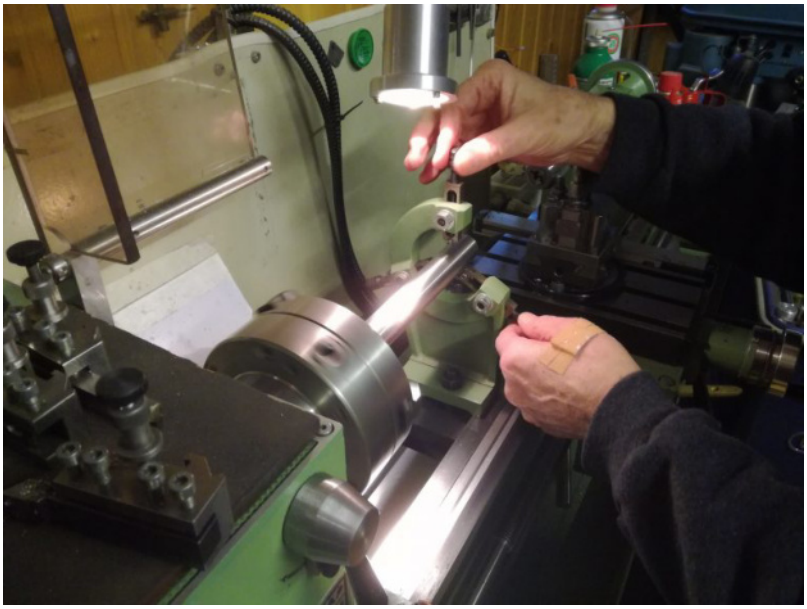
YouTube player

https://youtube.com/watch?v=3Yvf1E_yp0g



Die Wellenverlängerung die zwischen den beiden Wellengelenken (Kardanen) laufen wird, wird hier plan gedreht und die Kante leicht entgratet oder gerundet. Man möge meine wahrscheinlich ziemlich

unexakte Ausdrucksweise entschuldigen – ich lerne noch.



Wie im vorherigen Thread gezeigt ist die Lösung wesentlich simpler als meine ersten Konzepte dachten. Schlussendlich ist die Befestigung mittels zweier Winkel dann aber doch die Lösung der Wahl. Nicht schräg gestellt, das übernehmen die beiden Wellengelenke. Kein Drucklager da die Lager der Getriebewelle ausreichende Festigkeit gegen die axial auftretenden Kräfte liefern.

Das gesamte Konstrukt wird nicht viel mehr als der Motor nebst Getriebe wiegen und die Einsparung bei Gewicht liegen, wenn ich Motor und Batterien / Elektroinstallation addiere bei rund 70 Kilo. Sprich ich könnte die Kapazität der Batterien noch verdreifachen sofern ich denn wollen würde. Will ich aber nicht 😳

Der nächste Schritt ist die detaillierte Messung aller Maße der Gewinde zur Welle. Auf den Millimeter – das muss schon sein. Wenn mein Schwiegervater „mit im Boot“ ist, dann darf da nichts mal so ungefähr sein. Ich denke ich werde mit der Lösung ziemlich zufrieden sein.

Wenn jetzt das Wetter mitspielt und es irgendwann mal wieder die 15 Grad Marke reißt, dann wäre ich sehr froh. Die Hauseinfahrt ist zwischenzeitlich vergrößert und den Maßen der Linguini angepasst worden. Mehr geht nicht 😉

Die Getriebeplatte bzw. das Getriebe im Gesamten wurde natürlich fachmännisch unter die Lupe genommen und was für mich ziemlich perfekt aussah hat beim näheren oder besser beim fachmännischen Hinschauen doch ein paar echte Mängel.



Der Motor wird über vier Imbus-Schraubverbindungen in Position gehalten. Die obere dient der Spannung des Zahnriemens. Die untere ist durch den Zahnriemen Atrieb versteckt und ist nicht festgezogen weil man sonst den Motor nicht bewegen kann zur Riemenspannung. Lockert sich die untere Imbusschraube weiter und fällt unter Umständen im Betrieb ungeschickt raus, kann Schaden entstehen. Wahrscheinlich wäre das nie eingetreten aber es ist eben nicht ordentlich.

Lösung: unten eine Sechskantschraube rein die man auch bei aufgesetztem Zahnriemen Antrieb mit dem Gabelschlüssel erreichen kann und gut. Desweiteren ist das auf den ersten Blick schöne Zahnrad nicht sauber entgratet. Kein Betriebsmangel aber eben unschön. Geht besser.

Bei den verwendeten Kugellagern könnte man zwei Lager nehmen die höhere axiale Kräfte im Wellenantrieb erlauben und hätte damit quasi ein integriertes Drucklager.

Das passende Lager ist allerdings etwas stärker, sprich die Verteifung im Getriebe muss an beiden Seiten etwas vertieft werden. Easy.

Die Daten des stärkeren Kugellagers:

Schrägkugellager 3005-B-2RZ-TVH

Mal sehen, vielleicht könne wir das noch einbauen um den Wellenantrieb zu optimieren. Allerdings glaube ich, dass bei meinem Einsatzzweck und der mittleren Einsatzdauer, es nicht zwingend notwendig wird.

Wellenantrieb Teil II

February 11, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb



Heute haben wir die Wellenstücke und die Wellengelenke gebohrt, gerieben und abgepasst. Der Antriebstrang ist quasi fertig. Noch ein paar Spannbuchsen und Schrauben bestellt und kommende Woche wirds eingebaut. Obacht muss man bei der Ausrichtung der Kardane haben. Exakt in Achse ausrichten obgleich ich ja kaum Winkel habe. Schon ganz schön üppig der Antriebsstrang. Hat Spaß gemacht und Schwiegervaters Werkstatt ist echt cool ausgestattet.





Trinkwassertank & Propellerwelle

February 13, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Er ist eingebaut! Der Edelstahl Trinkwassertank unserer Make 25 im Bug fasst 100 Liter und liefert das Wasser für die beiden Waschbecken und irgendwann dann auch noch für die Außendusche. Die beiden



Befestigungsschrauben in den Rumpf fehlen noch. Er lässt genug Platz für meine Stromkiste die direkt davor, hier im Bild darunter, eingebaut wird. Die bisherigen stromführenden Leitungen habe ich, um den Druck zu steigern 😳 einfach mal mit dem Bolzenschneider durchtrennt. Kabel mit festem Kupferkern haben auch nicht wirklich was an Bord eines Segelbootes verloren, zumindest nicht lose quer verlegt.

Der Tank wird noch (Plan) einen Füllstandsanzeiger erhalten. Ich suche noch einen der nur eine kleines Loch benötigt da ich keine Lust habe den Tank nochmal auszubauen und ihn „unter die Fräse“ zu legen.

Zur Not gehts eben auch ohne Anzeige. AM Brombachsee brauchen wir das eh nicht wirklich.



Die Propellerwelle der Make 25 wurde am Ende gebohrt um die spätere Verstiftung mit dem ersten Kardangelenk einzugehen. Natürlich hab ich das dazu genutzt die Welle nebst Propeller auf Hochglanz zu bringen was mir nicht wirklich gelungen ist. Ich hab mich nicht getraut am heiligen Sonntag den Exzenterschleifer einzusetzen und so gab es eben Handarbeit mit ihren Grenzen. Die Algen haften in der Bronze des Propellers. Egal, kommt eh wieder ins Wasser. Hauptsache der Trinkwassertank ist eingebaut und es gibt wieder mehr Platz im Haus.

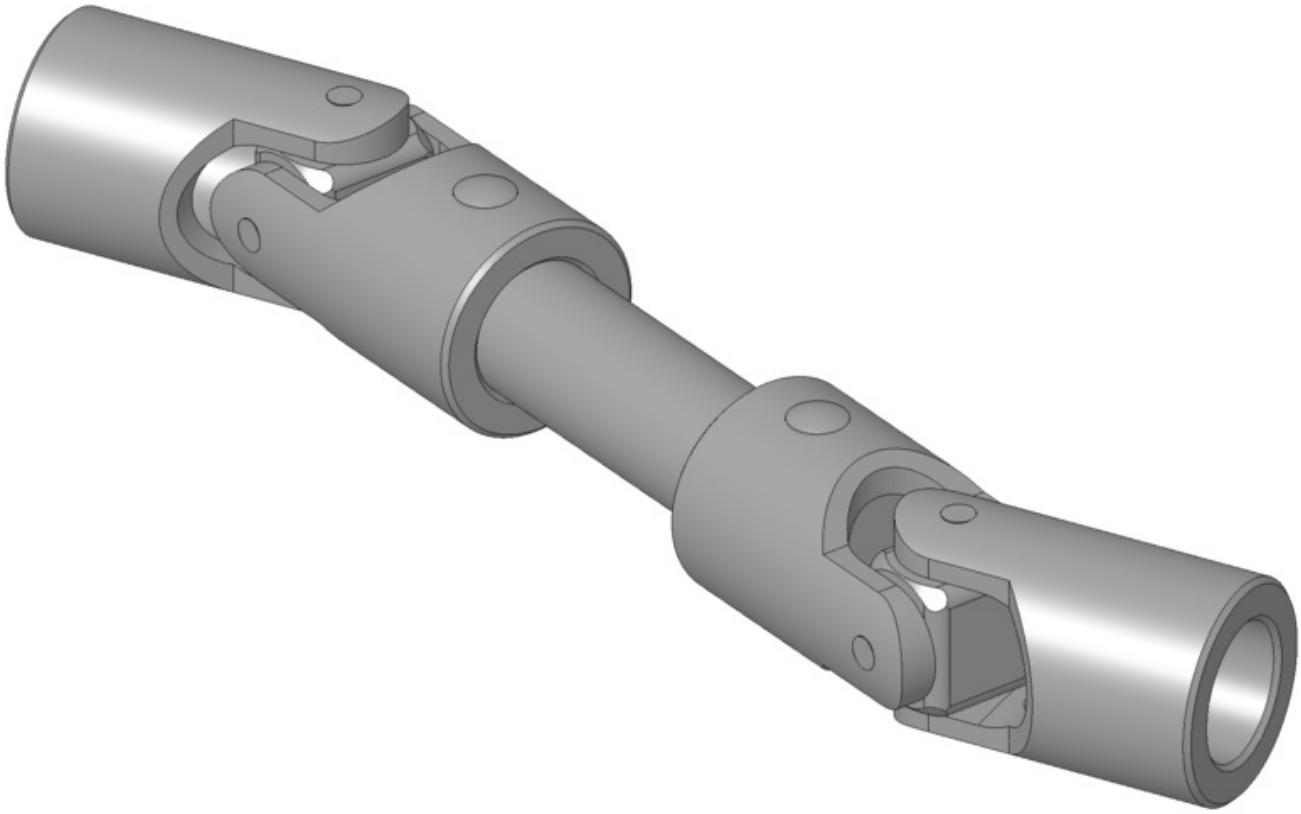
Die nächsten Schritte sind den Motor einbauen und die Elektrik in Angriff nehmen. Puuuuh, ich kann nur hoffen das sich das Wetter am kommenden Wochenende gnädig zeigt.

Ahh, die graue Abdeckung die über dem Schiebeluk und dem laufenden Gut liegt habe ich ebenfalls abgebaut. Was da drunter vorkam war überraschend bis erstaunlich. Nichts wildes aber eben Pfusch!

Der Kardan Wellenantrieb

February 15, 2017

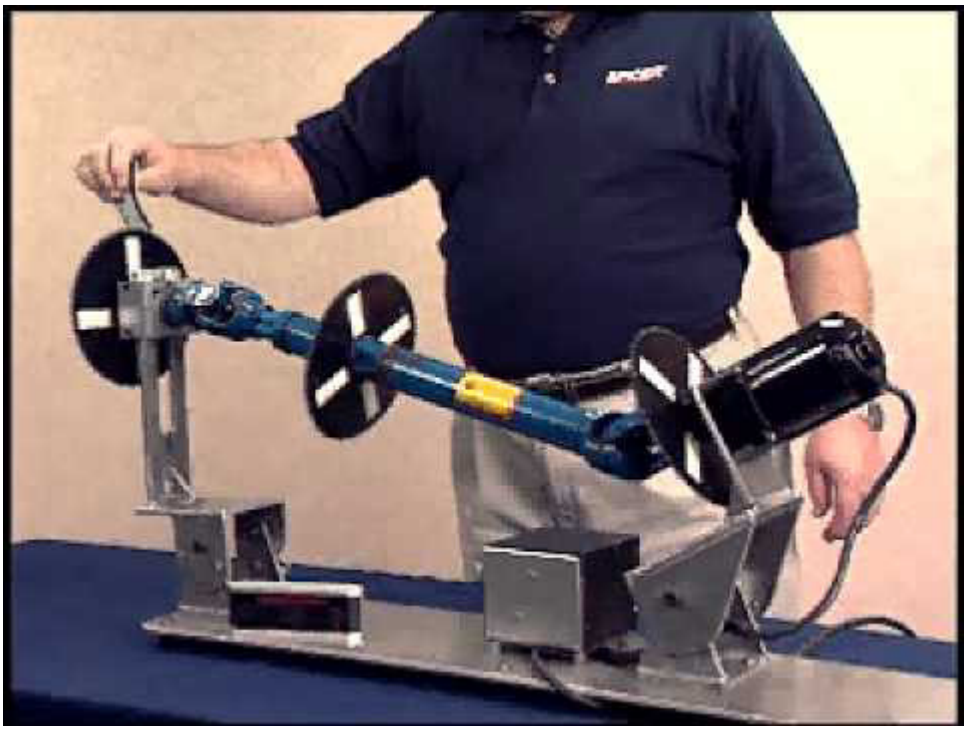
Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb



Bin mir jetzt nicht sicher ob es der oder das Kardan ist. Ein Kardan ist ja eine feine Sache und kommt auch in der Make 25 Linguini zum Einsatz. Wichtig ist, ein doppelter Kardan sollte so exakt wie möglich zueinander ausgerichtet sein. Sehr anschaulich im Video dargestellt.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=gmV4qwLfOMY



Mein eingesetzter Kardan besteht aus zwei Präzisionsgelenken der Firma ~~Mädler~~. Kein Spielzeug. Ich bin sehr gespannt ob die beiden gegenüberliegenden Gelenke, bei identischem Winkel, wirklich ohne Einfluß auf den Gleichlauf der Welle arbeiten. Aber Physik ist nicht verhandelbar Wenn doch, dann setze ich noch ein Stehlager hinter den Kardan.

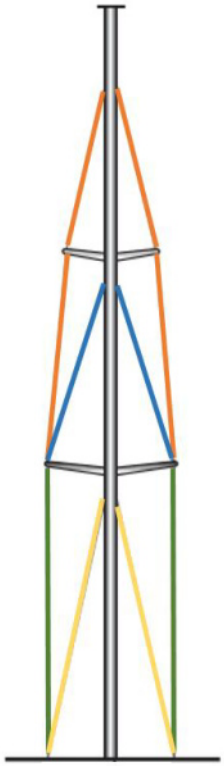
Wantenspannung – Rigg einstellen

February 16, 2017

Kategorien: Bastelei, Segel



Jetzt ist es zum Glück nicht mehr sehr lange hin bis zum Einkranen, aber die Sache mit der Wantenspannung macht mir ein wenig Kopfzerbrechen. Unter zu Hilfe nahme von Schwarmintelligenz aus Foren sowie dem Lesen diverser Anleitungen konnte ich mein Puzzle nun vervollständigen. In einigen Teilen gibt es natürlich Varianzen, persönliche Vorlieben und auf die unterschiedlichen Bootstypen angepasste Vorgehensmodelle. Für meine Make 25 mit zwei gepfeilten Salingparen, sowie an den Salingen getrennt befestigten Unter- und Mittelwanten (dicontinued rigging) sieht der Ablauf und die Werte wie folgt aus:



1. Nach dem Stellen des Mastes mit handwarm angezogenen Wanten wird das Mastfall eingestellt. Dazu nimmt man das Großfall und befestigt am Ende ein Gewicht welches Vorzugsweise, zur Bewegungsdämpfung, in einem Eimer Wasser schwebt. Das Großfall in eine Flucht mit der Mastnut bringen und auf Höhe des Großbaumes den Abstand des Falls zum Mast (Ende achtern) messen. Dann erfolgt die Berechnung. Ich rechne für ca. 2 Grad Mastfall bei meinem 7/8 Rigg. Die Formel lautet wie folgt: **Großsegel Vorlieklänge in Meter X 0,35 = cm Abstand Mast zum Fall**. Stimmt der Abstand nicht wird über die Vorlieklänge justiert.
2. Im zweiten Schritt folgt die Wantenspannung auf den Oberwanten grün/orange. Diese soll 16-20% der Bruchlast betragen.
3. Das Achterstag auf ca. 30-40% der Bruchlast spannen
4. Das Goßfall am Lümmelbeschlag befestigen und spannen. Auf Höhe Mastmitte sollte der Abstand vom Fall zur achternen Kante des Mastes ca. 1,5fache des Mastquerschnittes (der Länge nach. Die Vorliekkurve des Segels ist aber entscheidend. Dieses Maß kann deshalb abweichen.
5. Die Mittelwanten (gelb) unten sowie Mittelwanten (blau) oben werden, in dieser Reihenfolge, mit rund 20% der tatsächlichen Spannung der Oberwanten gespannt. Dazu muss ich in den Mast (puuuh) . Das war bei der Etap 21i dann doch etwas einfacher. Egal, Bootsmannstuhl und ab nach oben. Spätestens hier wird klar, mindestens drei Personen beim Riggen sind Pflicht. Alternativ hochziehen mit dem Mastkran.

Hier einige Links mit guten Informationen:

- Selden Rigg Trimm

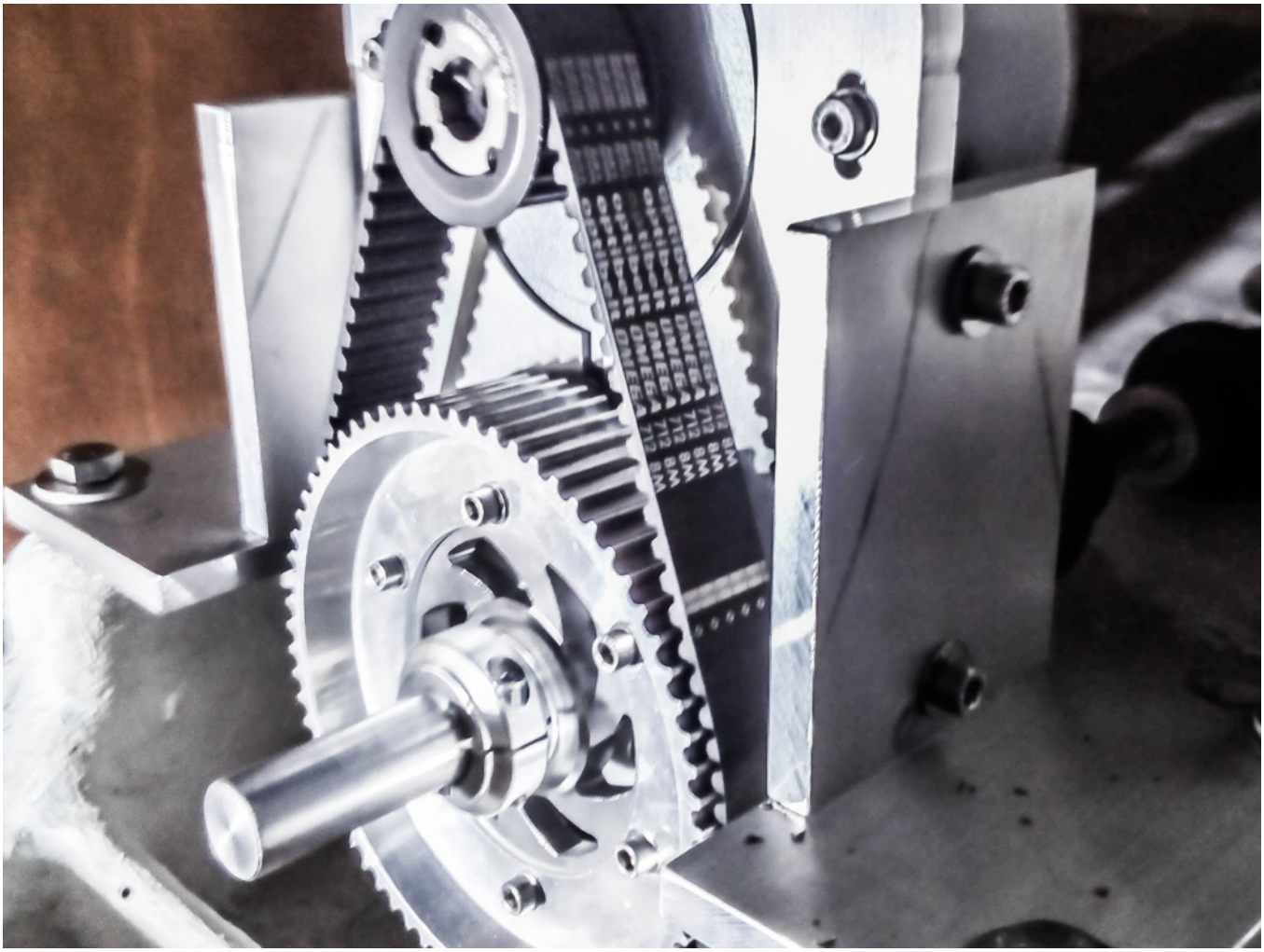
- Sailtec Rigg Trimm
- ~~Nordic-Mast~~
- Auszug Skipper Magazin

Boots E-Motor ist eingebaut

February 18, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb

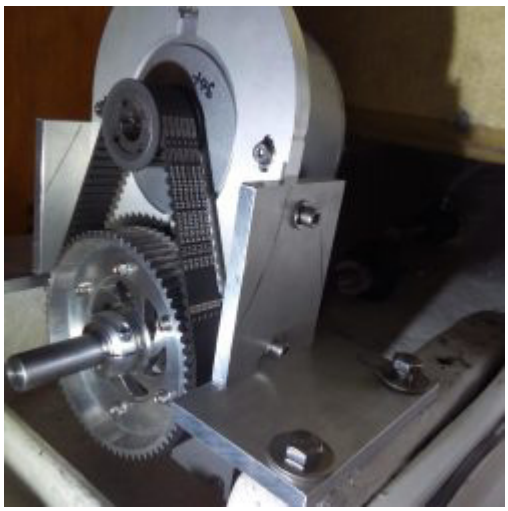
Schlagwörter: Bootselektrik, Bootsmotor, E-Motor, Make 25, Makesails, Segeln



Der Boots E-Motor ist drinne! Was bin ich froh! Naja, er ist erstmal provisorisch reingesetzt um alle Schraubverbindungen etc. zu checken. Alles sitzt wie angegossen. Jetzt folgt das anlaminieren des Stehlagers bevor die Kardanwelle mit der Propellerwelle verstiftet wird. War lange nicht so schwierig wie zu Beginn gedacht – zum Glück!









Bootselektrik – Elektroschrott

February 19, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik



Bootselektrik auf italienisch? Mamma Mia oder Stronzo oder wer auch immer die Elektrik der Make 25 verkabelt hat soll das in Zukunft lassen.





Die Zuleitung hing noch an einem Millimeter Kabelschuhblech. Die Massekabel alle zusammengeknotet, alles schwarz angelaufen und in einer Klemmung 12 Kabel verbunden. Das sind

nur zwei Beispiele. Wilde Abgriffe überall. Ich hab alles bis auf Beleuchtungs und 230V rausgerissen, Murks geht gar nicht.

Meine Batteriekiste passt aber mal gerade so. Ein Unterbau zur Befestigung und zum Niveauausgleich muß ich noch für die Bootselektrik Kiste bauen. V100 Holzbrett, zwei unterschiedlich hohe Leisten, wird schon.

Um das Ladegerät aus dem All In One auszubauen mußte ich es komplett zerlegen. Jede Schraube maximal angezogen oder verklebt. Mamma Mia!

Badeleiter

Nein die ist nicht schief eingebaut. Die Referenz ist der Cockpitboden. Ist gerade!

Let there be light …… Winterlager-Beleuchtung

February 27, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik

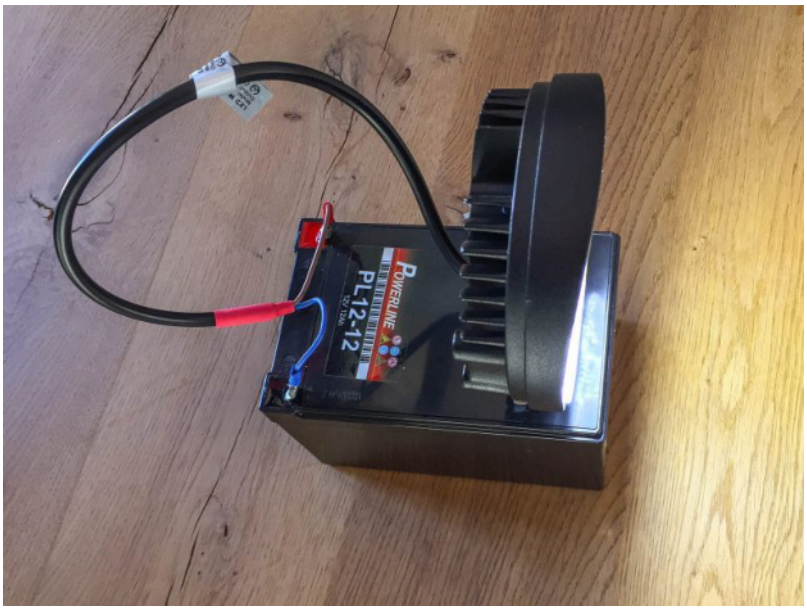
Schlagwörter: Bootselektrik, Make 25, Makesails, Segeln



Einer meiner Lieblingssongs (ever) beginnt so und meine Lösung um das Boot mit Winterlager-Beleuchtung auszustatten rockt auch irgendwie

Ein LED Scheinwerfer aus dem Autozubehör und eine 12V Batterie PUNKT

Den ganzen LED Fluter / Laterne Akkukrams hab ich probiert und neben maßlos übertriebenen Lumenwerten kosten die auch mitunter ganz ordentlich wenn sie denn einigermaßen taugen sollen. Meine Lösung hat 30,- gekostet und ist einigermaßen universell. Die Lichtausbeute ist sehr gut!


POWERLINE
PL12-12

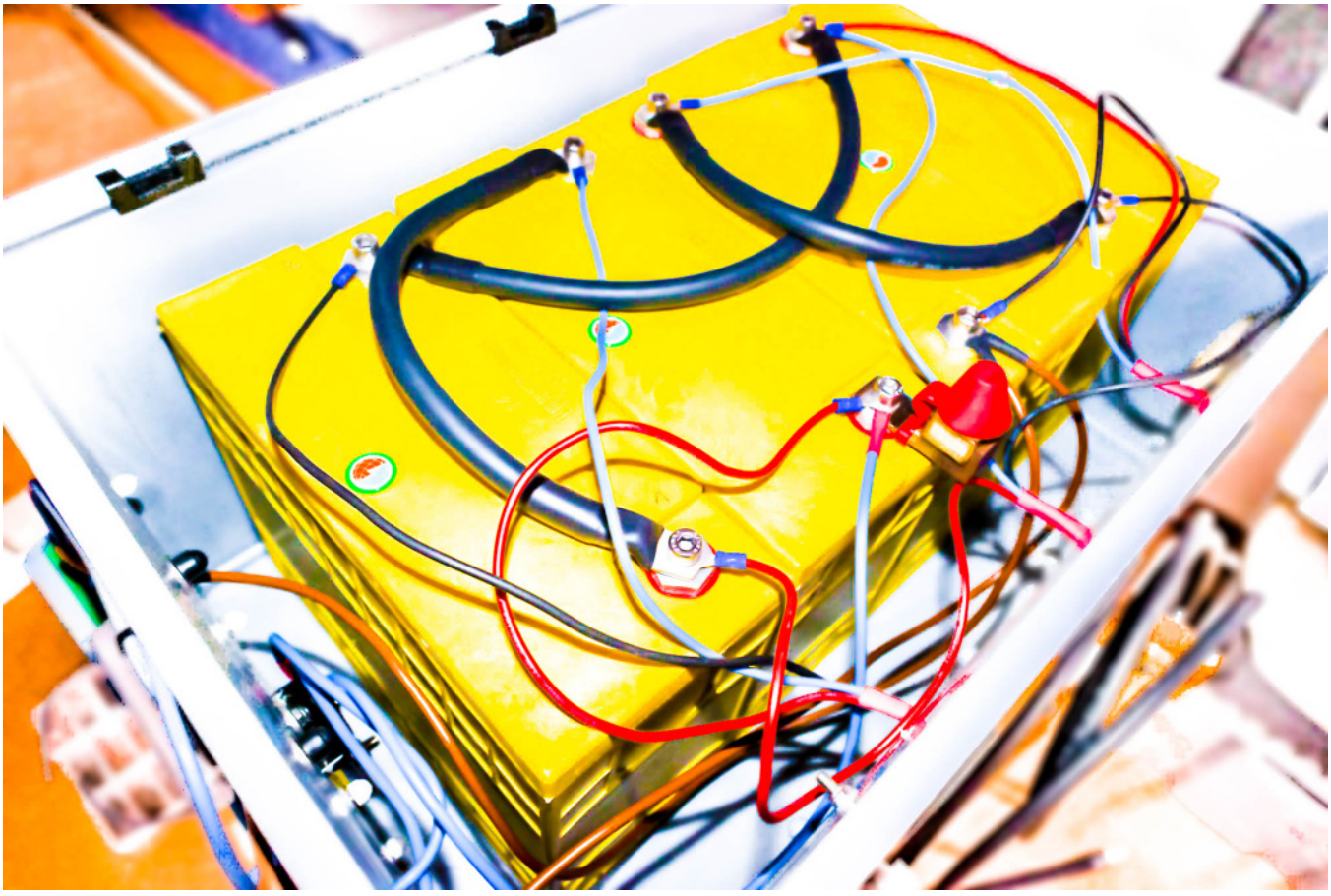


Bootseletronik und andere Fortschritte

February 27, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: Make 25, Makesails, Segeln

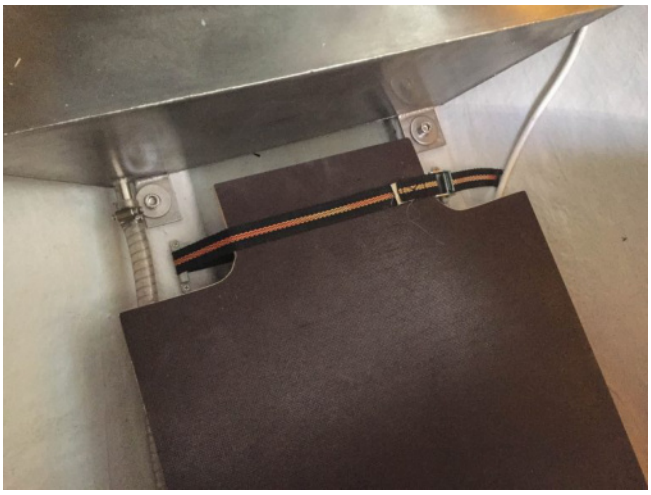


Das Wochenende bescherte mir einen sonnigen Samstag den ich komplett nutzen konnte. Den Sonntag brauchte ich dann um die Knochen wieder zu relaxen.

Einbau der Elektrokiste

Ich musste eine einigermaßen gerade Fläche herstellen auf bzw. an der ich meine Elektrokiste befestigen konnte. Ein Brett, drei verstellbare Füße aus dem Schrankbedarf / Baumarkt und ab geht die Kiste ins Boot. Das Brett ist mit Spanngurt und Schraubfxierung befestigt. Bisher nur eine Schraube da da bereits recht geschickt ein Loch vorhanden war. Wenn ich gaaaanz mutig bin werde ich noch ein weiteres Loch/Schraube reinbohren/reinschrauben. Die Elektrobox ist ebenfalls auf das Brett geschraubt.







Das war relativ einfach und ich komme so noch gut an den Schlauchanschluß am Wassertank-Ausgang ran.

Kabelsalat

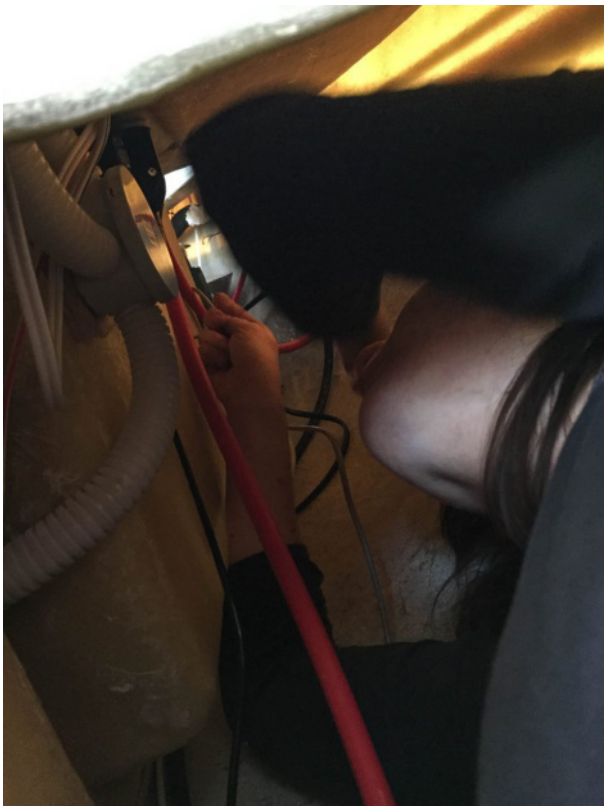
So schlimm wars dann nicht. Eine Masseschiene am Rumpf geklebt und geschraubt und alle Massekabel daran vereint. Ein paar Kabel ausgetauscht und festgestellt das die Kreativität bei der Wahl der Kabelfarben wenig Grenzen hat. Alles schön konform abgeändert und ein paar neue Baustellen eröffnet.

Den unteren Schalter des Elektropanels, der eigentlich ein Taster für ein Horn ist, werde ich gegen eien ON/Off Schalter tauschen und darüber die gesamte Navigation schalten/absichern. Das erfolgte bis dato in der „ich klemms einfach mal irgendwo dran“ Manier.





Die 48 Volt Verkabelung war recht widerspenstig und ich musste die Kabel letztendlich verlängern. Naja, für alles gibts die richtigen Verbinder, auch dafür. Der Hauptschalter ist zum Einbau und auch Anschluß der Kabel durchaus an einem suboptimalen Ort und so musste ich meine Frau in die Kiste schicken hat sie perfekt gemacht.



Den Mast stellen leicht gemacht

March 4, 2017

Kategorien: Allgemein, Tips

Schlagwörter: Make 25, Makesails, Mastkran, Riggen, Segelboot, Segeln, Slippen

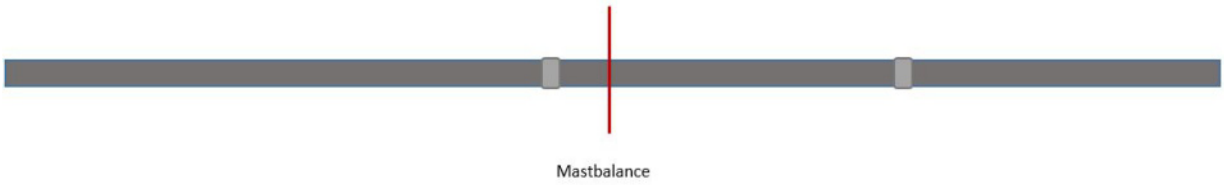


Den Mast stellen klingt ja erstmal nicht spannend. Haben wir ja etliche Male bei unserer alten Ente gemacht. Nun haben wir an unserer Make 25 einen etwas längeren Mast und zwei Salingpaare. Unser Mastkran ist nicht unendlich hoch und somit muss eine Lösung gefunden werden um das Mast stellen ohne Risiko durchzuführen.

Die Selden Beschreibung nennt diese Methode und ich unterlege sie mit ein paar Zeichnungen.

Den Mast stellen braucht Balance

Als erstes sollte man den Punkt finden bei dem der Mast die Balance hält. Also die Schwerpunkt seitige Mitte



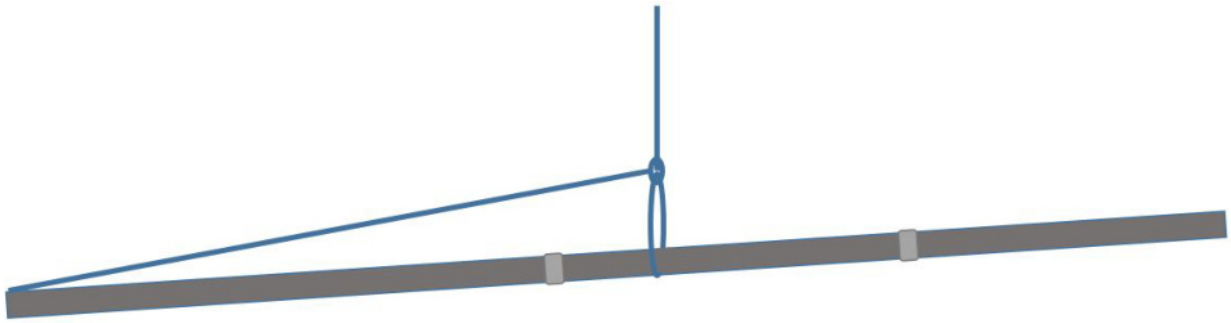
Das soll man auf ein paar Böcken machen. Hmmh, oft schwierig realisierbar. Der Mast liegt auf dem Boot. Da runter nehmen und wieder drauf juckeln finde ich zu viel Aufwand. Am besten am Mastkran mit einer Schlinge und etwas Zeit testen. Ein paar cm anheben, absenken, justieren, anheben …. Sollte nach 2-3 Justagen gelingen.

Mastschlaufe

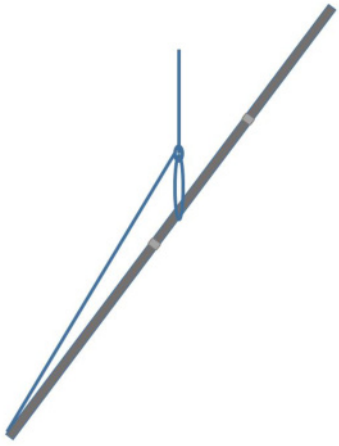
Die Mastschlaufe kurz, ein paar cm oberhalb des Balancepunktes anlegen und die Leine mit dem Mastkran auf leichte Spannung bringen ohne den Mast anzuheben.

Mastanker

Irgendwo stand der Ausdruck mal geschrieben und ich finde ihn recht passend. Lege eine Leine um den Haken des Mastkrans und befestige sie am Mastfuß. Diese Leine hält die Mastschlaufe während des Stellens in der Balancelinie. Alle vertikale Last wirkt zum Ende des Mast stellen auf dieser Leine, also sollte sie ordentlich befestigt sein – keine Kompromisse!



Am Ende sieht es so aus und der Mast kann (hoffentlich) sauber gestellt werden



Ich werde den Mast der Make 25 genau nach dieser Methode stellen und dann natürlich berichten. Mit drei Personen sollte das einfach zu bewerkstelligen sein. Wichtig ist die klare Abstimmung was passiert, wer übernimmt welche Aufgaben und ein ordentlicher Kommandoton. Laut und deutlich :-).

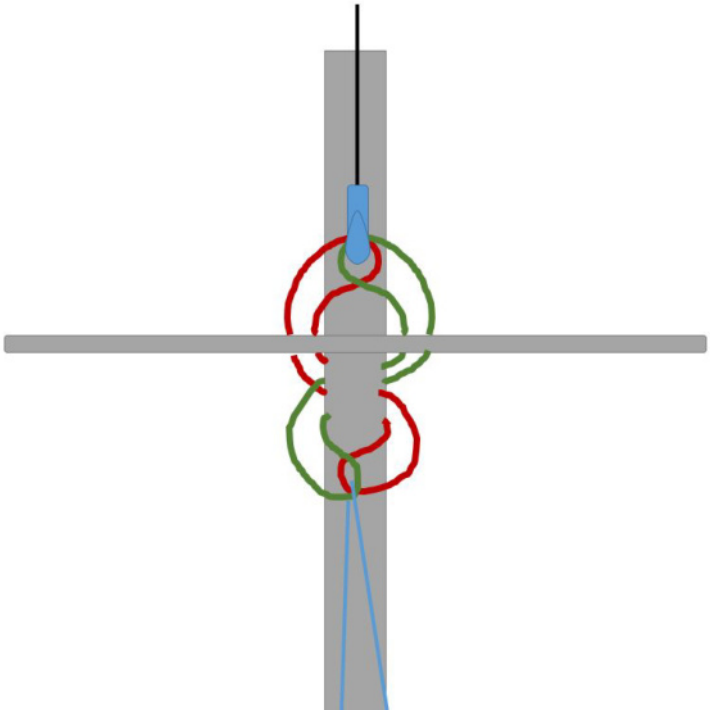
Kollege A. Am Kran stehen und auf Anweisung nach oben/unten kurbeln.

Segler B. Für die Balance des Masts sorgen und beim Stellen den Mastfuß in die richtige Position bringen

Helfer C. Das Vorstag befestigen, eventuell das Spifall zur Hilfe nehmen. Ich gehe davon aus das die Wanten lose bereits befestigt sind.

Variante 2

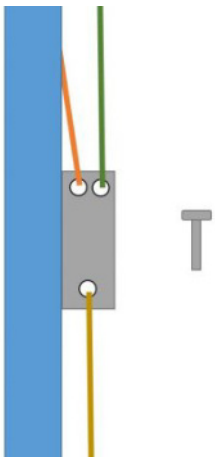
Folgende Variante ist fast noch besser und super simpel! Dazu bei einem Mast mit 2 Salingpaaren die oberen Salinge zur befestigung verwenden. Vorausgesetzt der Mastkran ist hoch genug.



Es werden zwei Schlingen über Kreuz zur Acht um das obere Salingpaar gelegt. Die beiden oberen Schlingenenden greifen in den Haken des Mastkran, die beiden unteren werden mit einer langen Leine verbunden indem diese einfach durchgezogen wird. Am Mast abwärts die Leine, nennen wir sie Sicherungsleine darf nur wenig Reck erlauben und wird am Mastende belegt damit die Schlaufen bei Gewicht nicht auseinander gezogen werden. Ist der Mast oben zieht man die untere Leine einfach durch und kann den Kranhaken nebst Schlingen herunterlassen.

Variante 3

Die 3. Variante gefällt mir sehr gut, setzt aber voraus, daß der Mast mit dem Mastfuß nach achtern auf dem Boot liegt, die Mastnut also nach oben.



Ein T-Stück Metall ist dazu notwendig das in die Nut des Mastes passt. Nach oben sicherst Du mit mit dem Großfall (orange) in ein Stück über der Balanceposition gezogen wird der Haken des Mastkrans am zweiten Loch befestigt. Entgegengesetzt nach unten eine Sicherungsleine die beim Setzen des Masts ebenfalls wieder am Mastfuß festgemacht wird. Nach dem Mast stellen kann man durch lösen des Großfalls ganz einfach den „Schlitten“ nach unten bringen. Obacht das sich nichts verkantet!

Paneele Ahoi

March 6, 2017

Kategorien: Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: Bootselektrik, Make 25, Makesails, Segeln



Und wieder ist ein Teil des Puzzles, die Paneele Erweiterung fertig. Die Kabel im Schiff warten bereits fertig konfektioniert auf die Paneelen.

Die kleine ist der Ersatz an der Stelle an der ursprünglich die 12V Batterieanzeige montiert war.



Bei der Schaffer AG habe ich mir eine kleine Platte anfertigen lassen. Mit rund 35,- kein Schnäppchen aber schaut dann eben ordentlich aus.



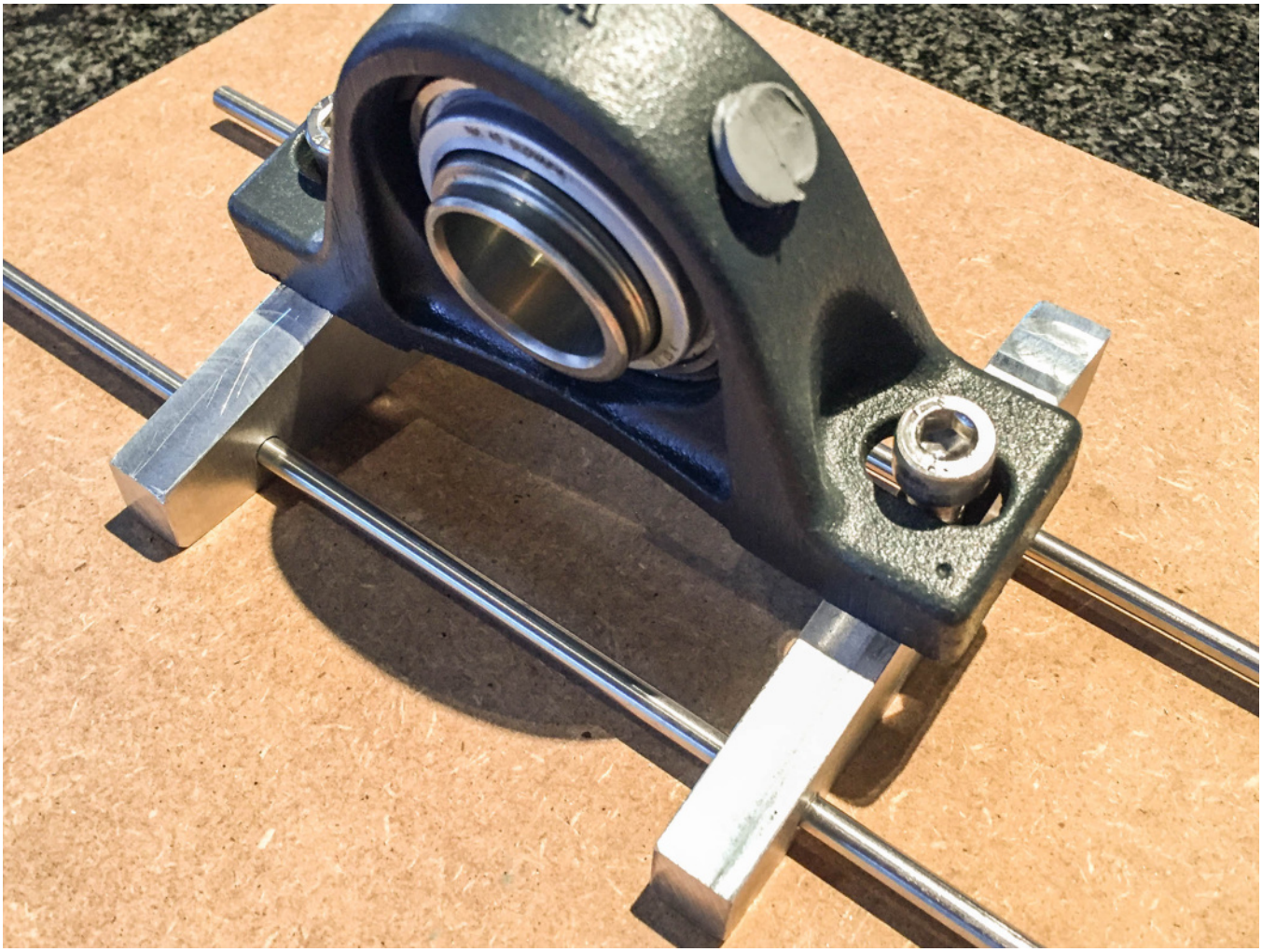
Das rechte Teil ist im Klappfach in dem die Navigations- und Wifielektronik eingebaut eingeschraubt. zwei Aussparungen in der Klappe und man kann z.B. die USB-Kabel auch nach draussen führen.

Stehlager – Wellenlager – Drucklager

March 7, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: Drucklager, E-Antrieb, E-Motor, Make 25, Makesails, Propellerwelle, Segeln, Stehlager

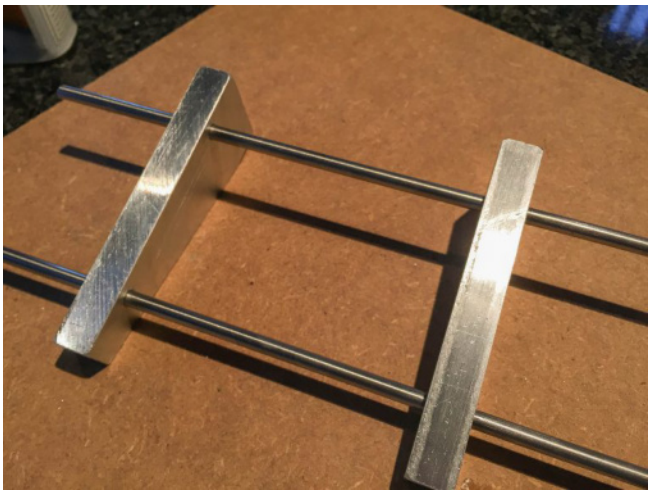


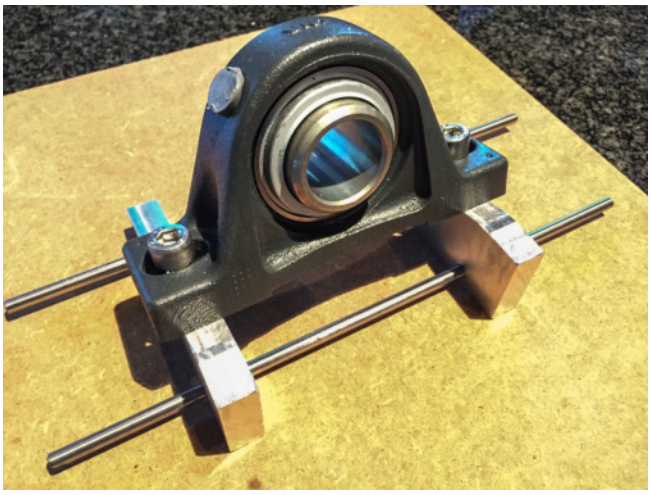
Viele Namen für den Einsatz eines Stehlagers an der Propellerwelle unserer Make 25. Das Stehlager nimmt die axialen wie auch die radialen Kräfte durch den Propeller auf. Ich dachte erst ich mach es ohne Stehlager aber das Stehlager hatte ich bereits und besser ist das allemal.

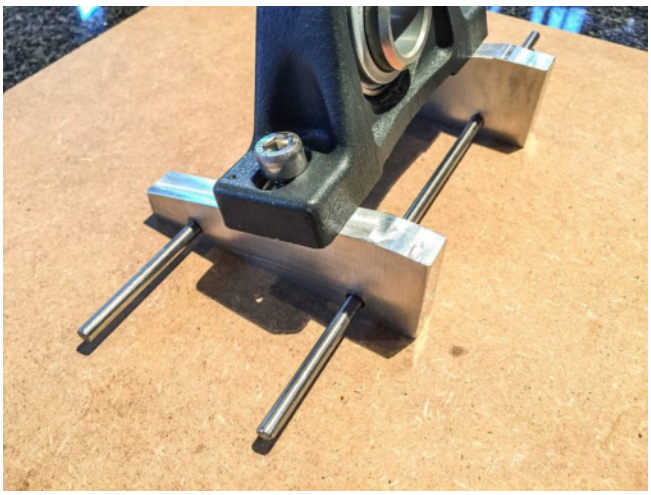
Das Befestigen hat mir einiges Kopfzerbrechen bereitet. Schrauben is ja nicht. Also muß irgendetwas einlaminiert werden. Und dieses irgendwas war am Ende eine Konstruktion aus zwei Keilen mit dem entsprechenden Winkel und jeweils ein M8 Gewinde in der Schräge. Dazu mit 2 Stück 5er Stahlstäben verbunden um beim Einlaminieren eine ordentliche Stabilität zu bekommen. Schwiegervater hat mir die Gewinde reingesetzt, Alu aussägen mit der Stichsäge war easy.

Stehlager Laminieren

Das alles wird kurz vor dem Laminieren noch mit Haftvermittler behandelt.







Wie ich das dann laminiere werde ich am Wochenende sehen. Ich denke erst einmal zwischen den Stäben und dem GfK mit einer 300er Matte auffüllen und dann mit Fasermatten zukleistern. Muss noch ein bisserl drüber lesen oder fragen.

Das Lager

Beim Lager selber handelt es sich um ein INA aus Bundeswehrbeständen. Für die Ewigkeit unserer Make 25 gebaut. Und klar kommen unter die Imbus M8er noch U-Scheiben

Licht an! 12 V getestet und .....

March 7, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik



Jipeeeh! Alles an der 12V Anlage funktioniert. Trotz rundum Schlag bei der Verkabelung. Aber hey, wer hätte was anderes erwartet

Für was so eine kleine 12V Batterie doch gut ist. Die 48V Anlage wird erst getestet wenn der Antrieb komplett fertiggestellt ist. Sonntag!!!! Gell Petrus!?

Auf jeden Fall bin ich recht froh. Was nicht funktioniert hat war das Anschließen des Garmin GPSmap 64. Neues Kabel – neues Glück!

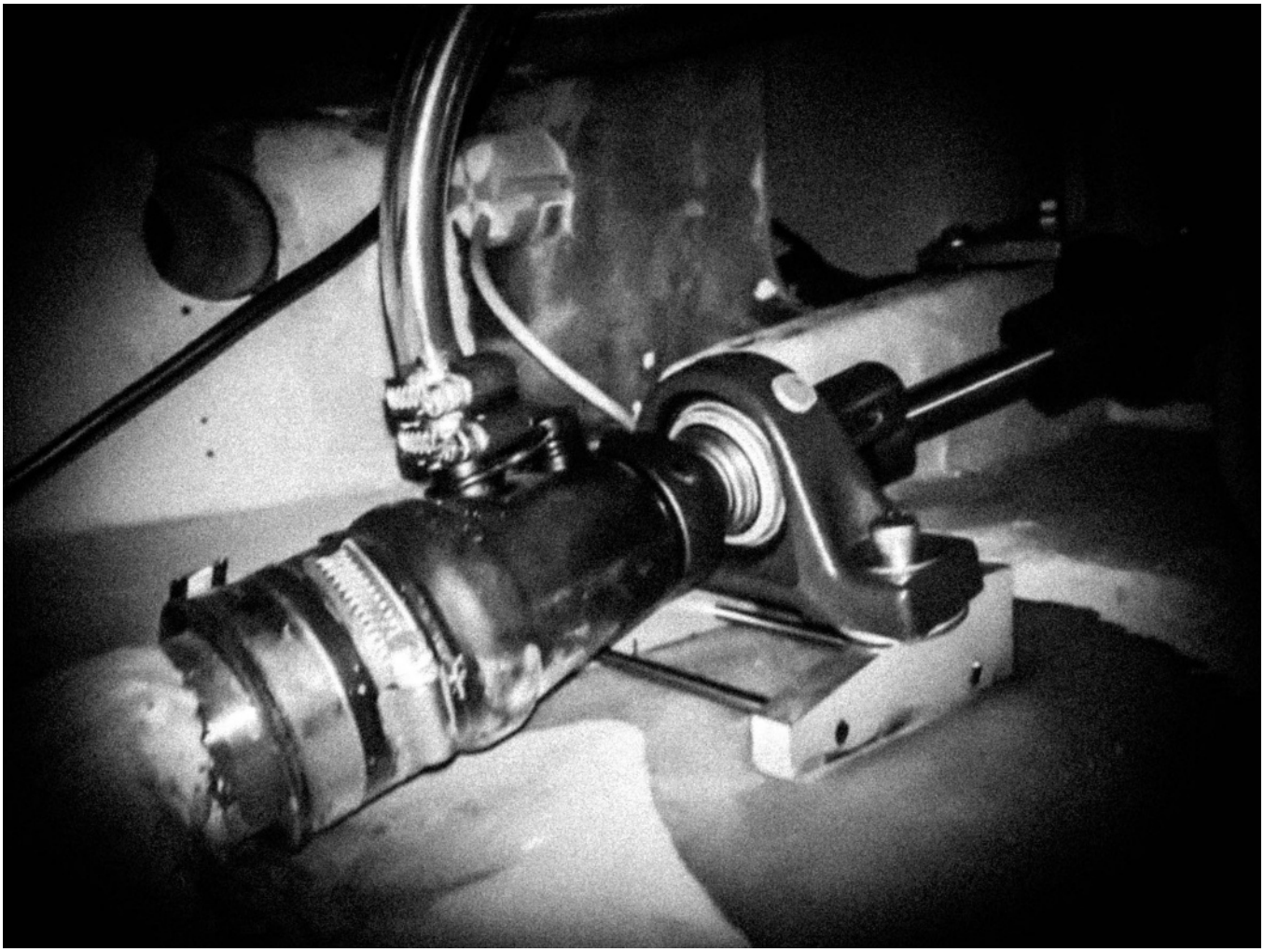


Schleif, kleb, schwitz – Stehlager und Epoxy

March 10, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: Bootsbau, E-Motor, Epoxy, GFK, Harz, Laminieren, Make 25, Wellenantrieb



Den Freitag Spätnachmittag habe ich genutzt um alles für das Einlaminieren des Stehlagers vorzubereiten. Schleifen ohne Ende. Die Farbschicht war sehr dick und eine ziemlich zähe Geschichte

Erst dachte ich da geht gar nix weg . Das Ergebnis nach 15 Minuten Festoo



l Exzenterschleifer und 80er Schleifscheibe.

Dann dachte jetzt ist das doch mal gut und schnell das Lager nebst Podest Maß nehmen lassen und Scheibenkleister…. immer noch nicht genug.

Nach einer guten Stunde war die Farbe runter und ich konnte mich an das fixieren des Podestes machen. Durch mindestens 1mm weniger durch die Farbe musste ich nun eine Unterlagscheibe zwischen Podest und Stehlager setzen um nicht zu weit nach hinten zu gelangen.

Stelllring drauf, Lager nebst Podest aufgesetzt und ahhhhh vorher habe ich noch die Stangen rechts und links abgeschnitten. Ich lege eine Hohlhkehle an den Seiten und zwischen den beiden Keilen fixen die Stäbe. Zwei Befestigungen in einem quasi. Mal sehen.





Dann mit Aceton entfettet – haha – das hat eh kein Fettkrümel überlebt – und natürlich auch das Podest gereinigt. Zum Fixieren habe ich eine stark angedickten 2K Epoxidkleber verwendet der sich mit meinem Harz verträgt.





Der Heizlüfter wird die Nacht über für die ideale Temperatur sorgen und morgen wird das Lager abmontiert und die Keile erstmal nochmals angeschliffen und auch gereinigt und dann beginnt die Epoxy-Sauerei Ich freu mich schon drauf!

99% – Ein Wochenende und viel erledigt!

March 12, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: E-Motor, Make 25, Propeller, Segelboot, Segeln, Wellenantrieb



Es ist fast vollbracht. Stehlager ist einlaminiert, Motor-Elektrik ist fertig, viele kleine Dinge sind erledigt, die Löcher der alten Badeleiter sind geschlossen, das Motorschloß ist eingebaut, der Gas bzw. Stromhebel ebenfalls. Einiges an Teak habe ich bereits geschliffen und somit vom Öl befreit. Dichtungen losgerubbelt und neue ordentlich eingeklebt, die Löcher durch den Toiletenausbau geschlossen und und und














Bilder: Vorbereitungen, einlaminiert Stufe 1, einlaminiert fertig, Dichtungsband sauber, Stehlager provisorisch montiert der weiße Glibber ist TAR 2 zur Versiegelung, Motor, Motor

Drucksache!

March 13, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: E-Motor, Elektromotor, Goldenmotor, Segelboot, Segeln, Wellenantrieb



Die letzte Verbindung zwischen Propellerwelle und Kardan steht an.

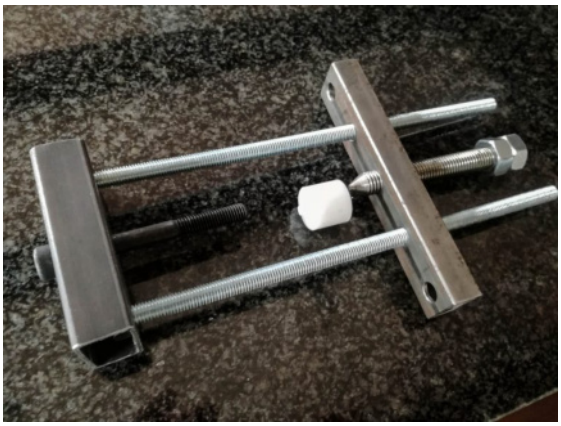


Hier sieht man die Welle an die hintere Aufnahme angelegt. da muß die Welle rein und mit einem 8er Stift gesichert werden. In der Werkstatt überhaut kein Problem. Man nimmt den großen Hydraulik Schraubstock auf der Werkbank und schön langsam reindrücken.

Im Boot schaut das schon ganz anders aus und betrachtet man sich einmal die Enge im Motorraum die ungefähr für einen sehr sehr kleinen Pygmäen ausgeslegt scheint, dann wird es spannend.

Schraubstock ins Boot war meine erste Idee. Nogo! Zu ausladend, zu schwer und viel zu umständlich quasi einhändig zu bedienen. Also muß eine Hilfe, ein Tool her.

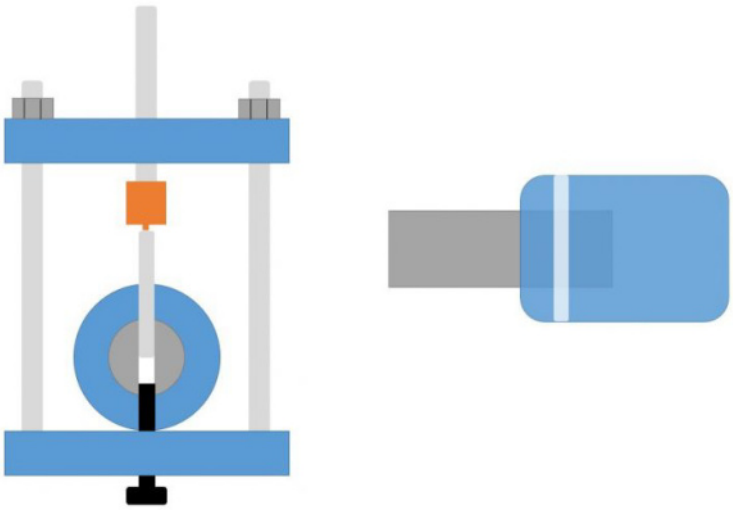
Das Tool nenne ich mal Einpress Tool.



Die Welle wird in der Kardan Aufnahme mit der Bohrung ausgerichtet. Die Schwarze Schraube kommt als Hilfe / Justage von unten rein und verbindet beide Elemente bis den Stift weit genug eingedrückt ist um das selber zu tun. Der mittlere Dorn drückt die den Stift.

So wird der Platz wohl ausreichen und ich brauche nur ein paar Dutzend Umdrehungen mit dem Gabelschlüssel und …. Daumen drücken.

Ich habs auch wie immer als Zeichnung….



Urheberrechte des Beitragsbildes: Eigenes WerkVerordnung über die Führung von Dienstflaggen und Dienstwimpeln. Vom 27. September 1955. (DDR), Gemeinfrei, Link

Aus Erfahrung klug!

March 14, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb

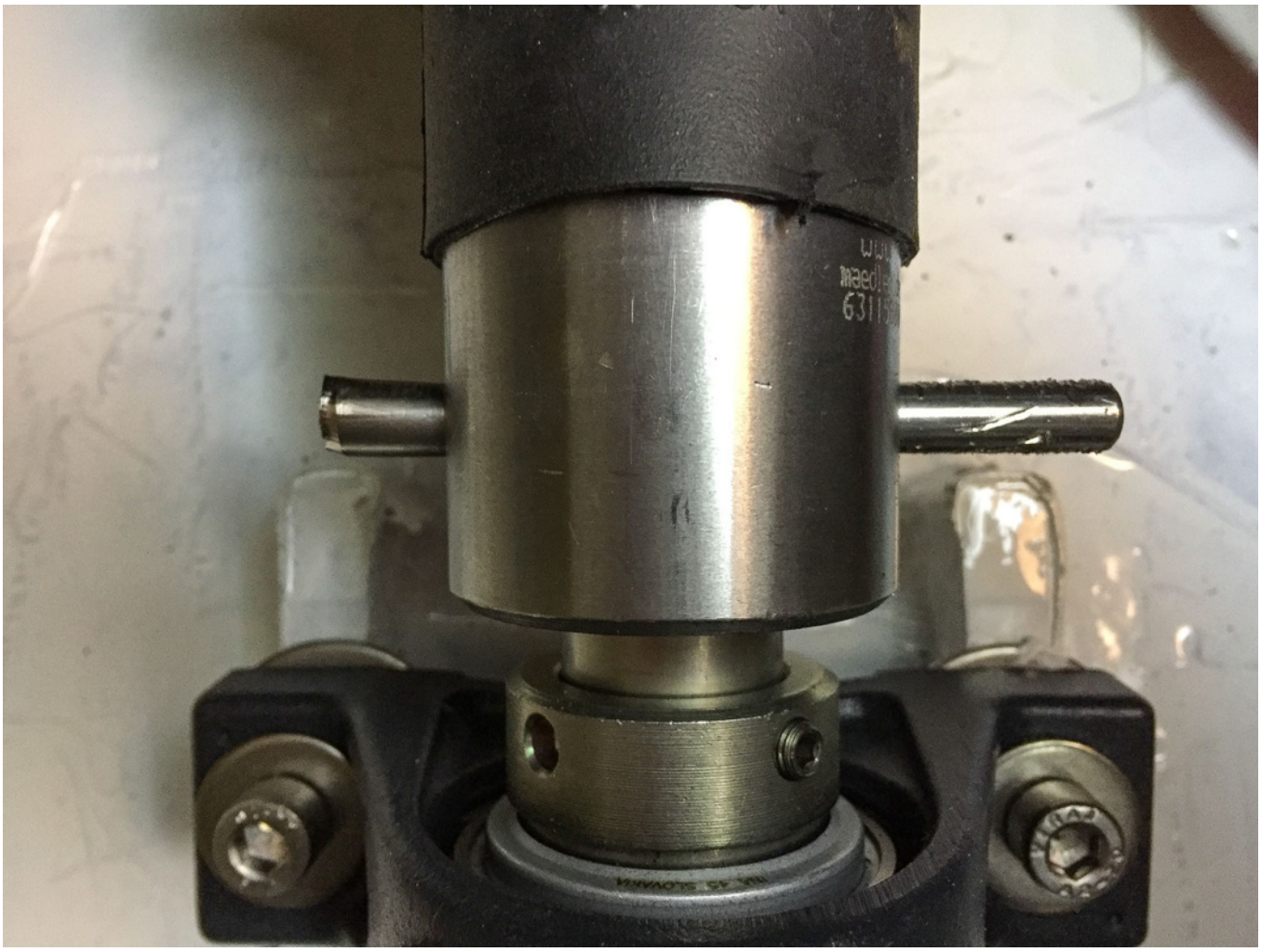


Aus Fehlern lernt man bekanntlich am effektivsten. Naja, der Fehler dauerte ca. 15 Minuten. Das Beheben eine halben Tag.

Was geschah……

Ich habe die letzte Verbindung Kardan zur Propellerwelle befestigt. Einen 8mm Stift durch Kardan und Welle zur Verbindung. Die Welle und der Kardan wurde fachmännisch per Körnung markiert damit man beim Zusammenbau das Loch in der Welle auch mit dem Kardan wie gebohrt zusammenbringt. Tja, hätte hätte Fahrradkette.

Ich hab den Stift reingedrückt und nach etwas über der Hälfte hat er sich in dem Versatz festgebissen.

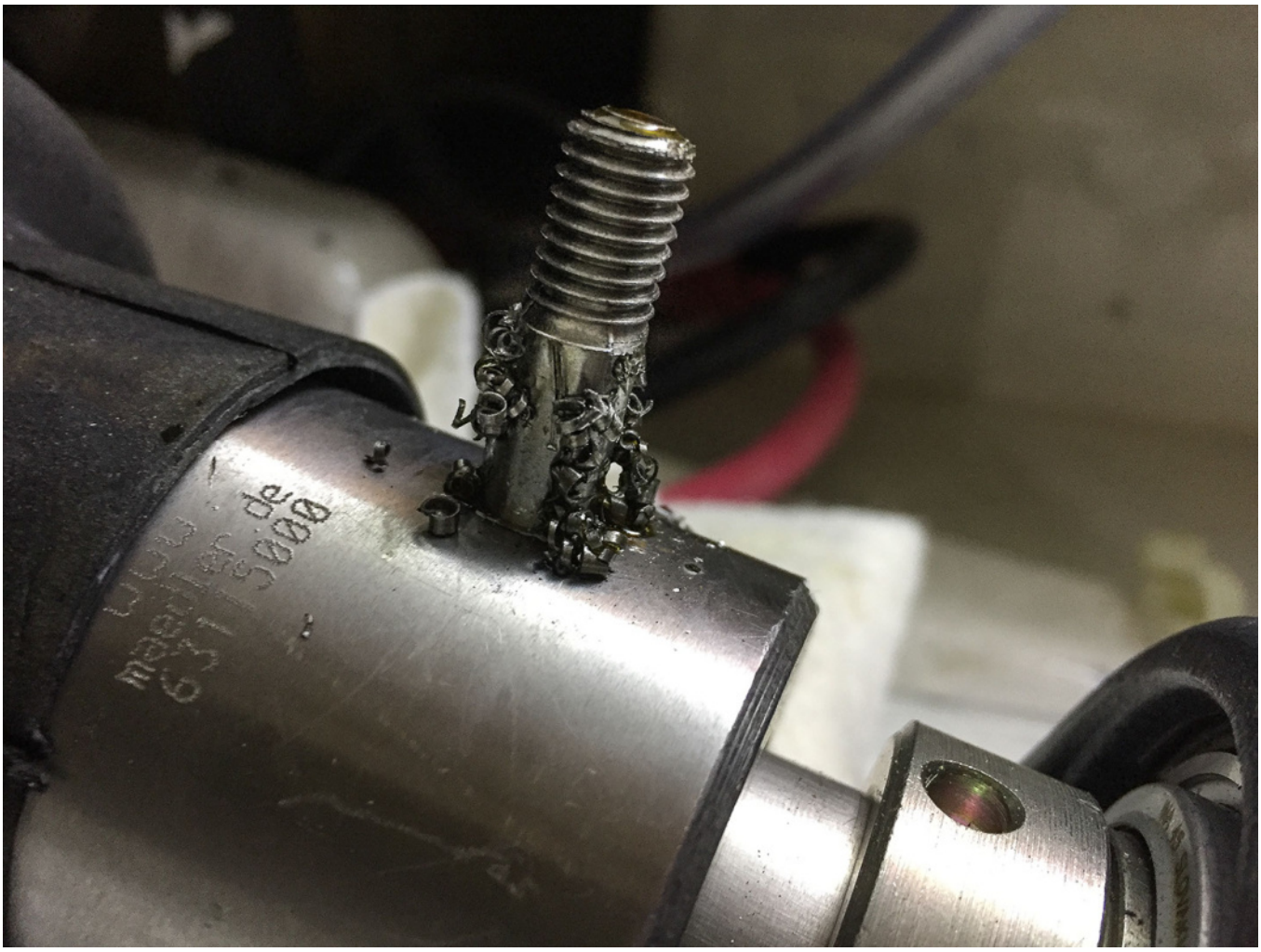


Nicht nur das der Spannstift (links) nicht ganz rein ging und sich, dank meinen enormen Kräften voll aufgepilzt hat weil das Kunststoff den Kanten des Stiftes nachgab und der Dorn dann erbarmungslos auseinander getrieben hat. Auch der Hilfsstift, der die Flucht ausrichten sollte war festgeklemmt. So sehr das mit Zange keine Chance war.

Rettungsversuch #1

Zu Schwiegervater gefahren und Tools eingepackt die dem Pfusch entgegen wirken.

Auf den Hilfsstift ein Gewinde geschnitten



Und mit zwei dickeren Ringen und einer Mutter den Hilfsstift rausgezogen



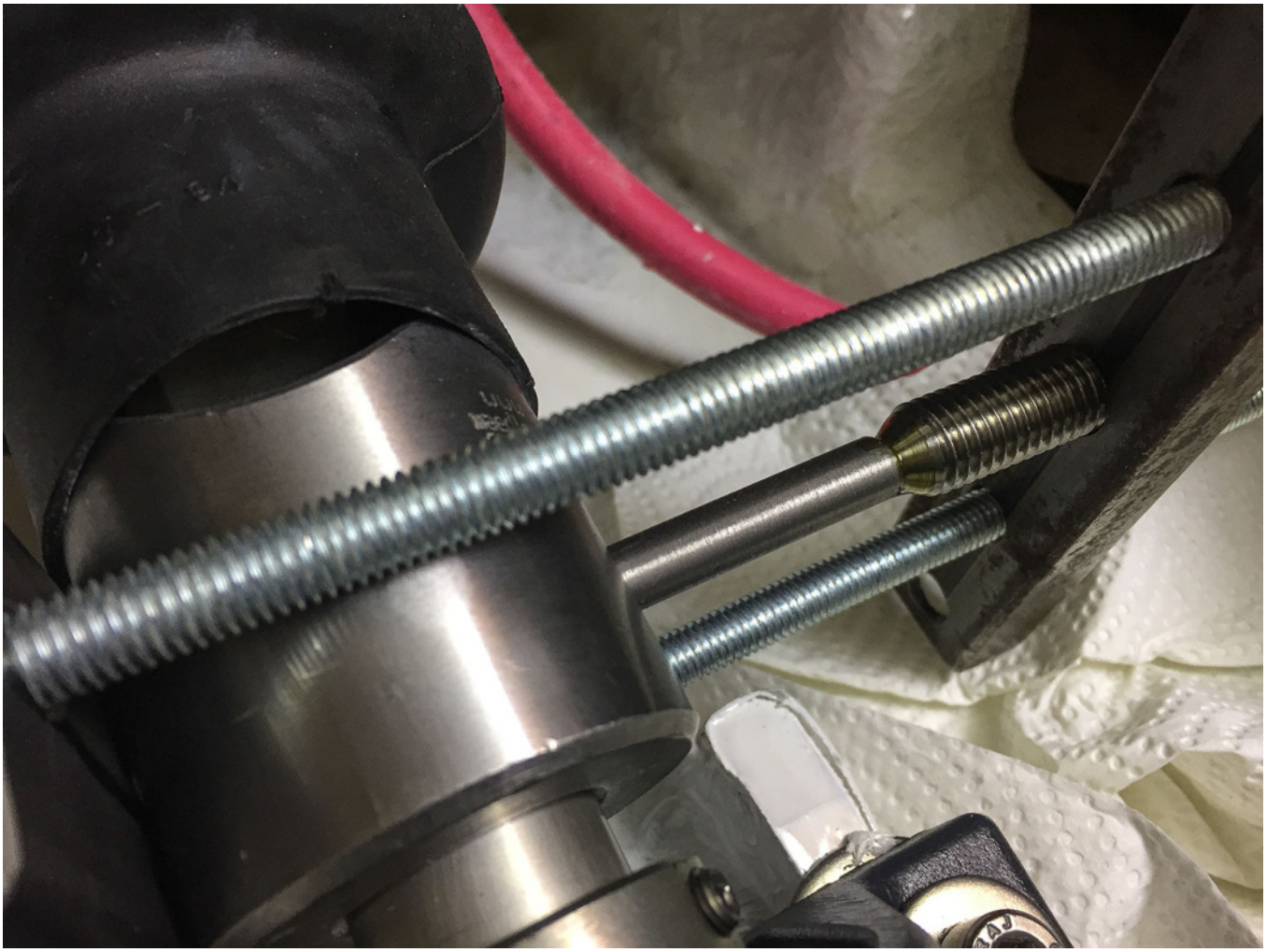
Der Hilfsstift war draussen – puuh



Rettungsversuch #2

Doch nun galt es den Stift rauszudrücken. Im Prinzip wie beim Reindrücken nur von der anderen Seite. Ich hab einen 7, x mm Bolzen genommen der eine Vertiefung oben hat damit der Drückdorn

sitzt.

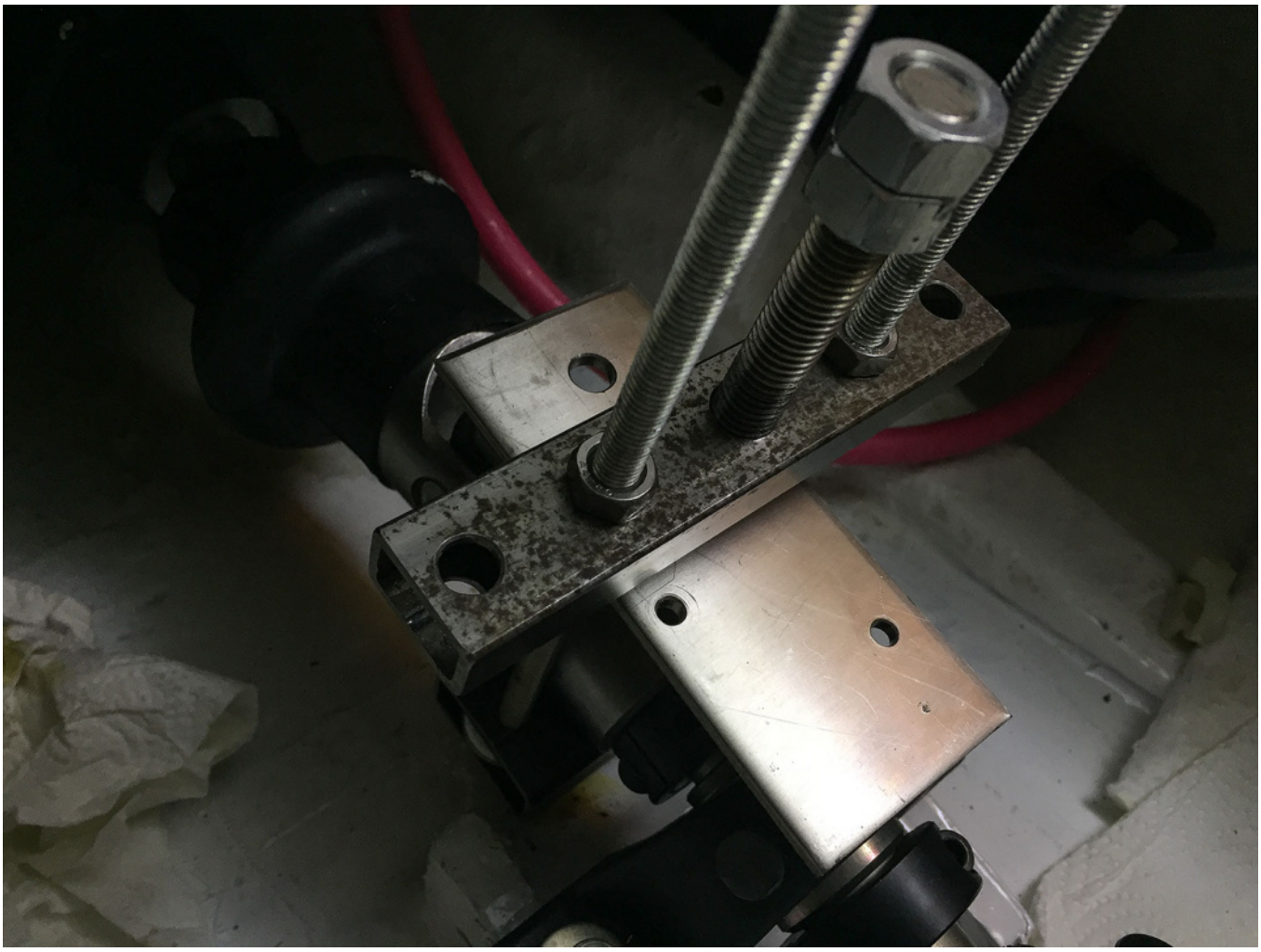




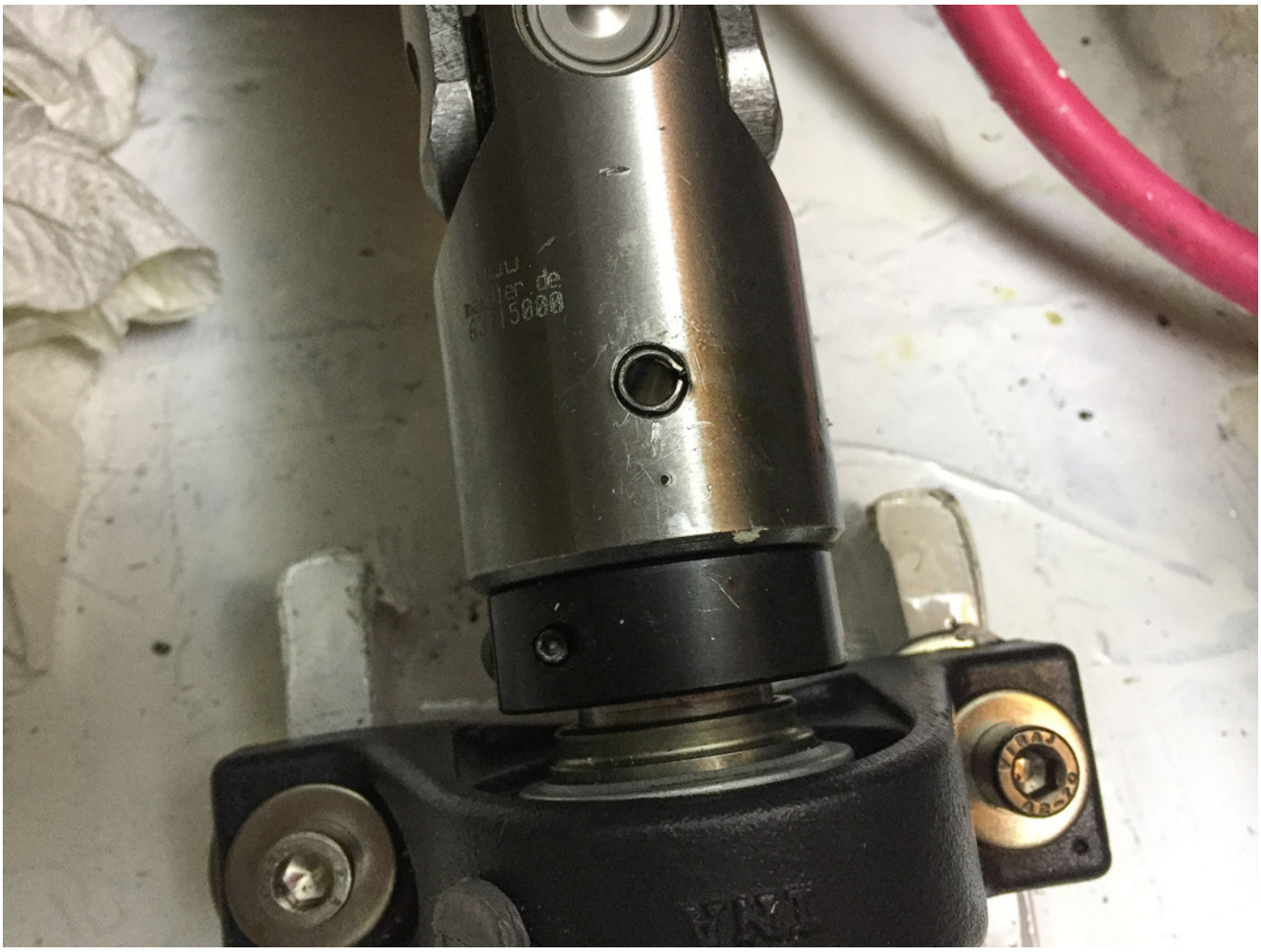
und versucht damit gegenzudrücken. Der Stift hat sich langsam bewegt (unteres Bild) und es sah gut aus. Irgendwann macht es „Peng“ und der Bolzen war gerissen oder besser gesagt explodiert (leider kein Bild). Als ich Schwiegervaters Hilfskonstruktion abgebaut habe war das Ausmaß zu sehen. Der Bolzen wurde zusammengedrückt und saß bombenfest. Somit hatte ich wieder einen Bolzen im System. Kein Stück weiter als vorhin.

Rettungsversuch #3

Also nochmal und diesmal von der anderen Seite gedrückt und immer nur ein wenig, entspannt, Öl usw. voila!



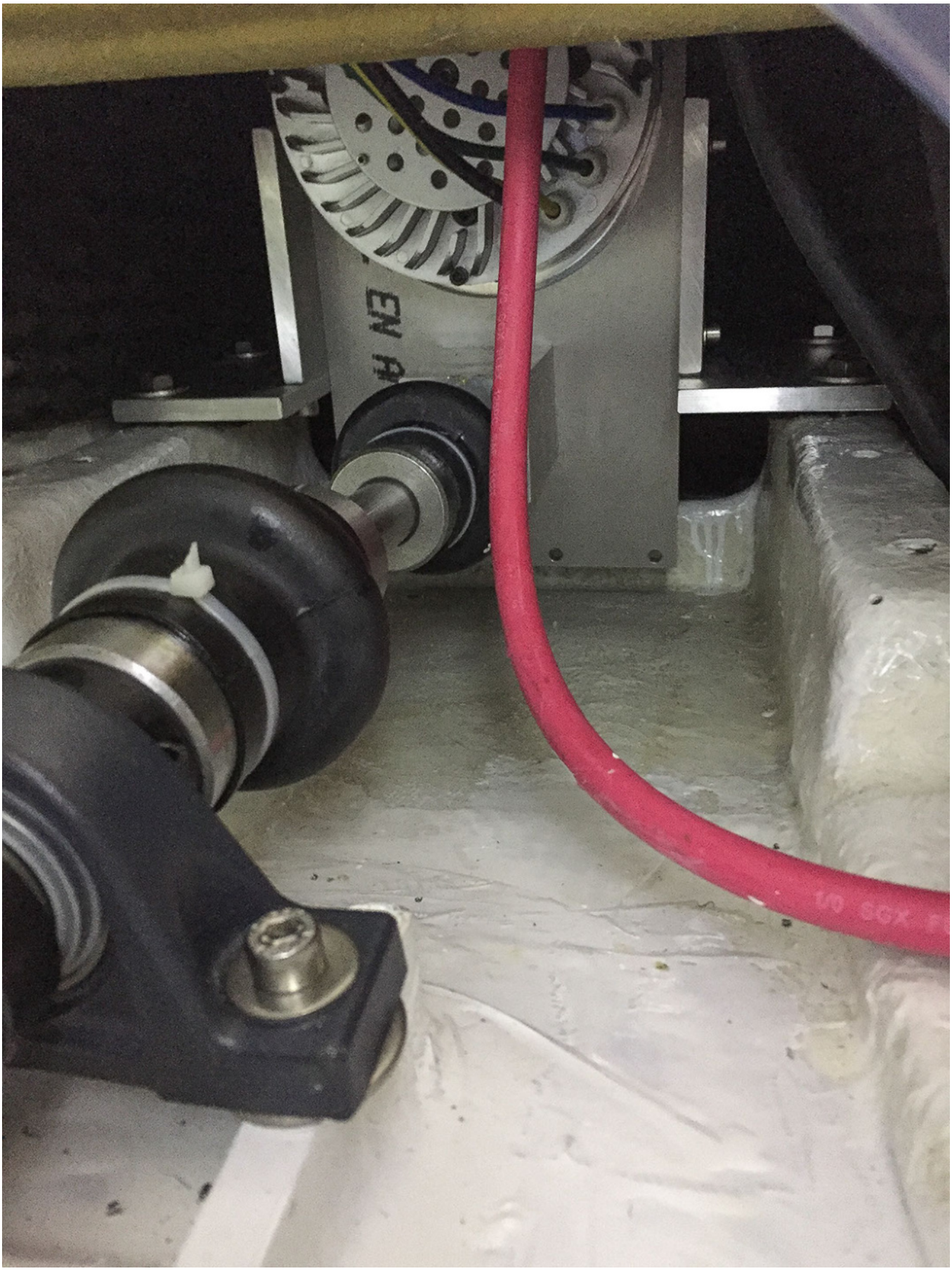
Ich konnte einen neuen 8mm Spannstift reindrücken. Diesmal richtig rum und es ging ohne Probleme.



Jaja das Metal sieht ein wenig ramponiert aus aber tut keinen Abbruch. Fertig! Der Antrieb ist fertig!

Noch ein paar Bilder….


FKT





Und nochmal ein dickes Danke an Schwiegervater. Ohne Ihn wäre ich da ziemlich hilflos gewesen!

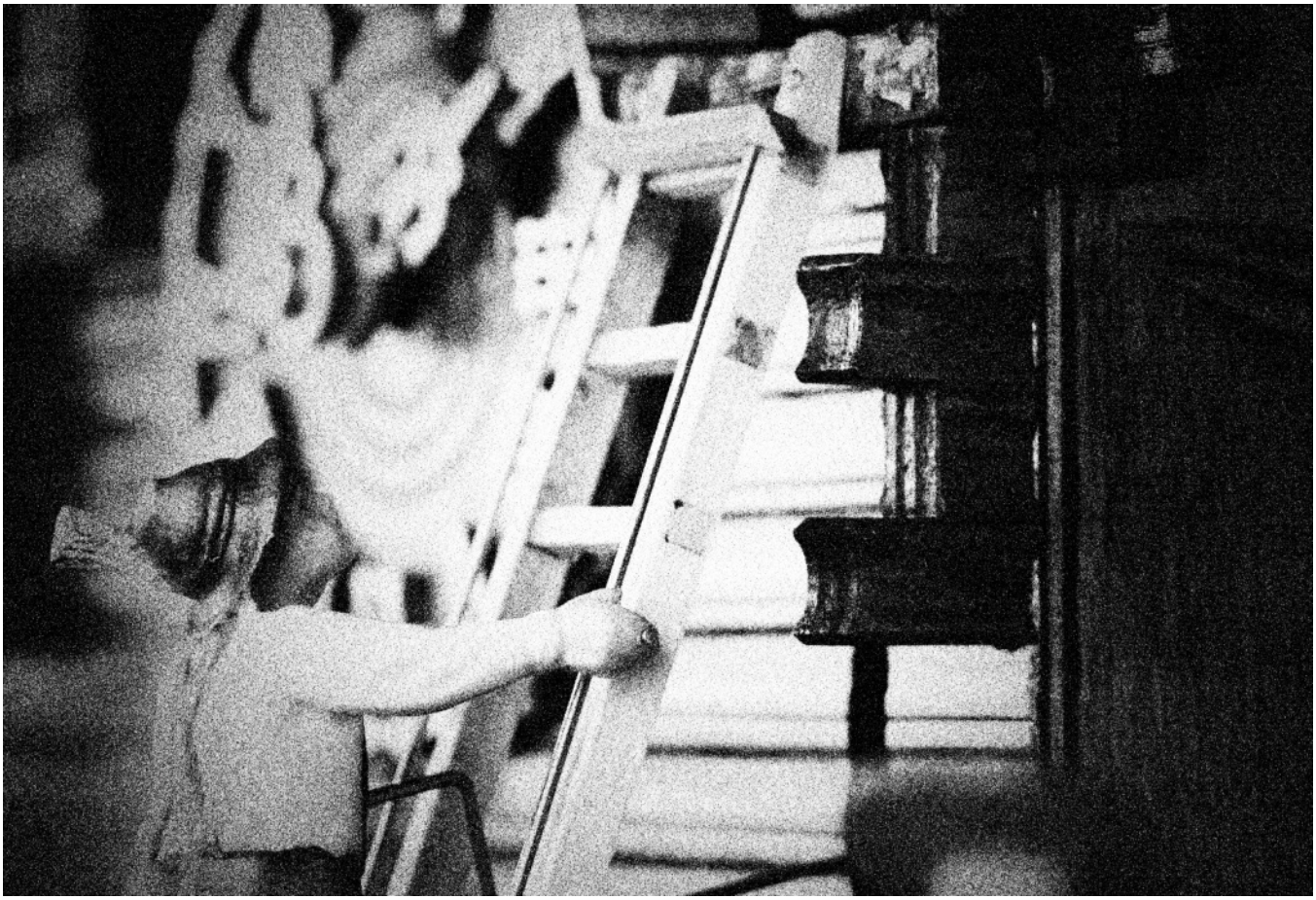
Merci Eckhardt!

Teleskopische Badeleiter oder die Sinnflut

March 17, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Allpa, Badeleiter, Osculati, Wassereinbruch

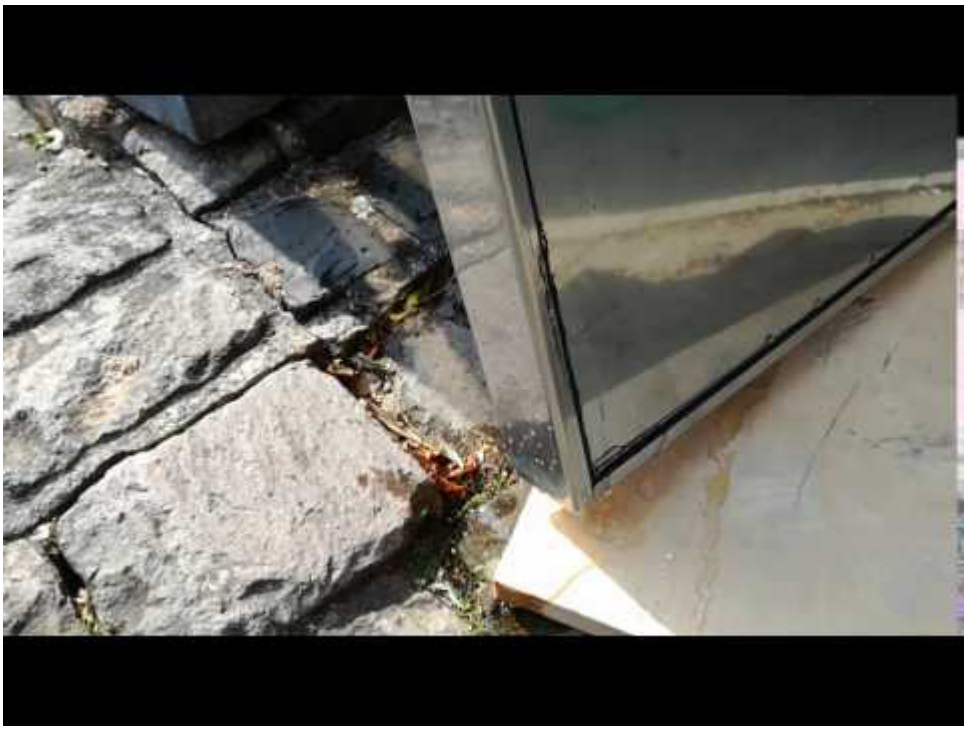


EDIT!

Neue Leiter gleiches Pech! Voll der Mist!

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=Ldr6AUWqL5g



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=oI0sEDNnQk4



Eine teleskopische Badeleiter schaut wahnsinnig chic aus und nimmt am Heck keinen Platz weg. Nach meiner ersten Waschaktion am Wochenende habe ich ganz schön belämmert dreingeschaut als in der Backskiste das Wasser stand. Nicht viel aber im Verhältnis zur Waschwassermenge enorm!

Ich dachte als erstes an das Steuerbord Schwalbennest welches beim waschen komplett geflutet wurde. Die Formen des Bootes und eine leichte Schräglage des Trailers waren ideal um alles Wasser steuerbord in das Schwalbennest zu leiten.

Klar ist, das Schwalbennest ist nicht ordentlich abgedichtet (neue Baustelle). Das ist ja nun nicht so schlimm.

Bei genauerem Hinsehen lief an mindestens drei Stellen Wasser aus der teleskopische Badeleiter Kassette in die Backs. Die Sika Abdichtung der Ränder ist ungenügend plus die Befestigung nach oben wurde ohne Dichtmittel eingeschraubt (Pfusch!). Als ich die teleskopische Badeleiter herrauszog sah ich, die Kassette war quasi voll mit Wasser das, hätte ich es nicht mit einem Handtuch rausgesaugt, so langsam aber sicher in die Backskiste gelaufen wäre.

Wasser welches über das Heck läuft läuft in die Leiter rein. Mein Heck ist leicht schräg was die Physik nochmals begünstigt.

Ich ärgere mich das man so einen Mist für so viel Geld verkaufen kann. Undicht und das für Boote. Liebe Firma Allpa, den Eindruck den ihr auf der Boot hinterlassen habt setzt sich in euren Produkten fort. Wobei nicht klar ist wer der Herstller ist. Allpa handelt nur. Den ke das Osculati die Teile baut bzw. in Auftrag gibt.

Was tun? Ich hab natürlich gleich mal geschaut was es sonst noch an Kassetten Badeleitern gibt und es gibt bei den neueren Modellen eine ringsum geschlossene Version. Also so sieht es auf den Bildern aus und der Händler hat es mir am Telefon bestätigt. Ich hoffe inständig das er verstanden hat das ich fragte „ringsum Metall ohne Klebeverbindungen usw!. Irgendwie beschleicht mich heute der Verdacht …… naja, abwarten, das Paket kommt im Laufe des Tages.

Auf jeden Fall kann ich von der geklebten teleskopische Badeleiter nur abraten!

Vorher



Nachher

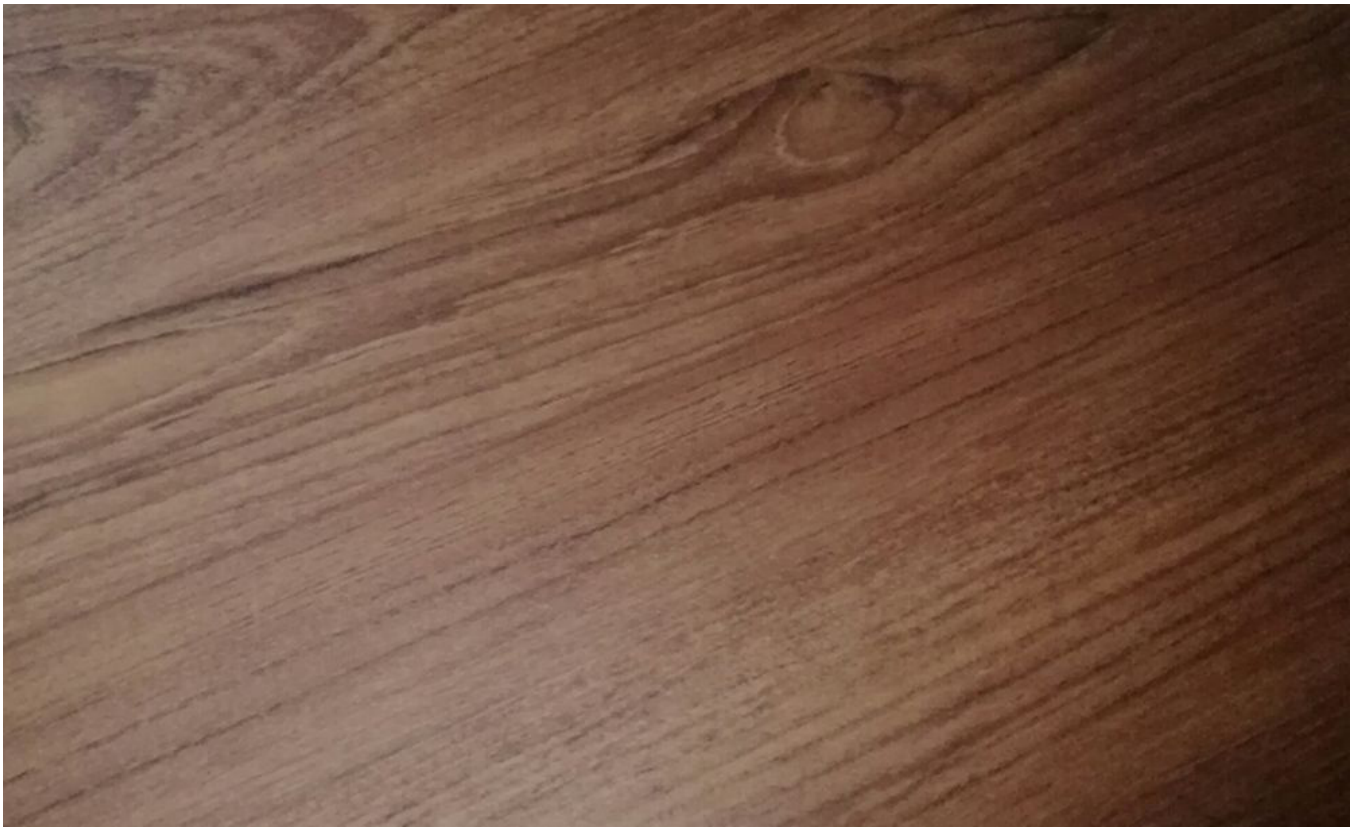


Boden neu – weg von der Tristesse

March 17, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Bodenbelag, Make 25, Makesails, Segelboot



Der Boden im ehemaligen WC unserer Makesails Make 25 schaut schon ziemlich nach Krankenstation aus. Also schnell einen m² Kunstholz bestellt und einen schönen Boden gezimmert. Die nach oben gewölbten Rundungen sind nicht einfach in eine gute Form einzubinden aber schaut schon ganz ordentlich aus. Wird mit Doppelseitigem reversibel geklebt und die Kanten mit weißem Sika verfugt. Vom Ton her fast das Original getroffen.

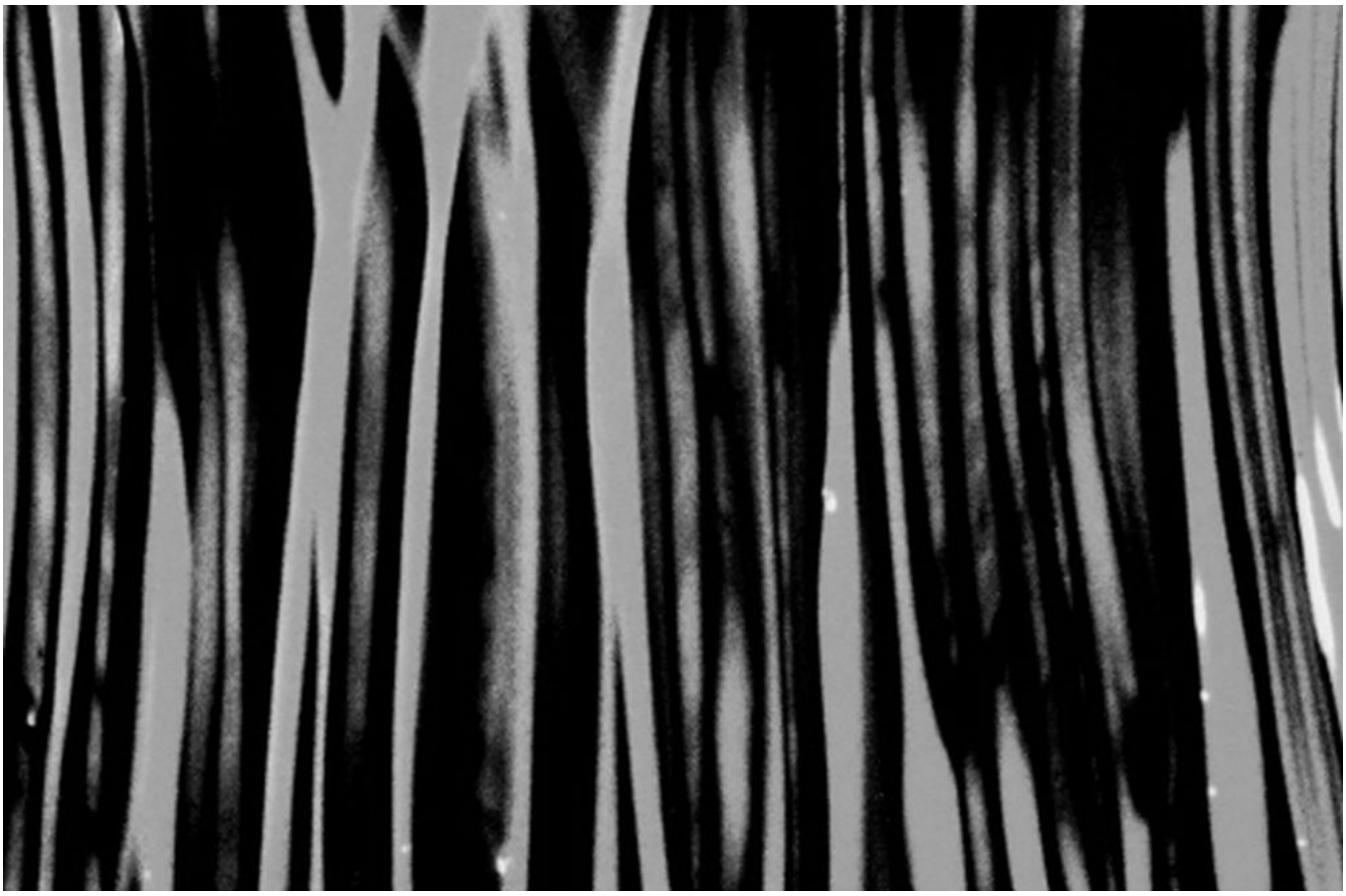




Badeleiter Klebegeschichten

March 18, 2017

Kategorien: Bastelei, Tips



Zwei Blogs zuvor hab ich ja über die Misere mit der Badeleiter geschrieben. Ich habe viele Optionen durchgespielt um die Badeleiter doch noch nutzbar zu machen.

Am Ende habe ich mich für das Kleben ohne Schrauben entschieden weil Schraubverbindungen ja immer eine zusätzliche Quelle der Undichtigkeit werden können. Abgesehen davon gabs hier weit und breit keine rostfreien Blechschrauben

Zum Kleben habe ich UHU Endfest genommen. Ein 2 Komponenten Epoxykleber.

Die Klebestellen gut anrauhen in beide Richtungen, mit Aceton intensiv säubern und kleben. Ich hab die Spitze gegen den Spalt gedrückt und das Epoxy eingedrückt. Mit dem Holzspatel den Kleber nochmals in die Ritze geschoben und nochmal eine Lage die ich am Ende mit der runden Seite des Holzspatels negativ abgerundet habe (Hohlkehle).

Dann umgedreht damit die Teile optimal aufeinander liegen. Die schmalen Ränder auf zwei Aluleisten gelegt damit der Kleber ungehindert laufen kann. Die Leisten mit Klarsichtfolie abgedeckt, denn wer will schon Aluleisten an der Badeleiter kleben haben

Öfelchen davor und heute nachmittag dürfte es komplett fest sein. Den Dichtigkeitstest verschiebe ich allerdings auf morgen nachmittag.

Somit ist die Kassette für immer und ewig aneinander gebunden – so muss es sein. Wenns nicht klappt mach ich das Loch wieder mit GFK zu, aber es wird klappen.

Muss dann nur noch den Ablauf montieren bzw. das Loch dafür setzen, eingebaut wird er erst im Boot. Hier werde ich ebenfalls kleben. Dafür allerdings so ein mit Edelstahl angereicherter Epoxydkleber.









Es dreht sich! Make 25 E-Motor läuft!

March 19, 2017

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Elektronik, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: Goldenmotor, Kardan, Kardangelenk, Make 25, Makesails, Propellerwelle, Wellenantrieb



Der E-Motor meiner Make 25 hatte heute seinen ersten Einsatz. Nur kurz weil im Trockenen aber endlich! Nach dem Einbau der Batterien geht alles wie gedacht *schwitz*

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=dTsWoSetk0Q



Well Done!

March 25, 2017

Kategorien: Allgemein



Wir sind fertig! Alle Prio 1,2 und 3 Baustellen sind erfolgreich beendet.

Morgen wird Linguini beladen und für das Kranen am kommenden Wochenende vorbereitet.

Freude!


Linguini
Enderndorf



Done! Make 25 ist bereit für den Kran!

March 27, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Alles was geplant war ist erledigt, 4 Tage vor Krantermin, Bingo!



Gerade noch die Streifen am Wasserpass entfernt, beschlossen das wir da keinen grauen Streifen brauchen, poliert und nich ein paar hundert kleine Baustellen……

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=g4ySZNf5EjA



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=7dI3l71Lkqo



Zippack Ahoi – Zipbag oder Lazybag?

March 30, 2017

Kategorien: Allgemein, Segel



EDIT: Es war ein Fehler das Bag selbst im nicht aufgerigten Zustand auszumessen. Es hängt halblebig am Baum ist am Mast viel zu üppig geschnitten und lässt das Großsegel im hinteren Bereich, beim Einholen, schön seitlich aus dem Bag fallen. Ob man das noch anpassen kann, ich bezweifle das. Da kann das Bag jetzt erstmal nix für. Allerdings ist die Ausführung im Vergleich zum Bag von Frog Sails weit schlechter.

Lehrgeld!

Ursprünglicher Blog:

Zippack, Zipbag oder wie? Linguini hat kein Lazybag, nur eine rudimentäre Lazy Jack Ausstattung. Das ändern wir mal schnell!

Nach unserem Ausflug auf der Bente war klar das wir kein normales Lazybag plus Kamin usw. wollen. Ein Zippack wie von Elvström entwickelt ist die bessere Alternative.

Vorteil ist die einfache Bedienung sowie die umschlossene Tasche. Das Bag geht am Mast um das Segel, ist an/in der Mastnut befestigt. Somit kommt nur sehr wenig Feuchtigkeit in das Bag was dem

Segel gut tut. Die Segel der Linguini waren, trotz ihres jungen Alters, schon recht stark in pflegetechnische Mitleidenschaft gezogen. Vermutlich wegen dem fehlenden Schutz. Die quasi luftdichte Persenning tut ihr übriges und so kann ein feuchtes Segel eben fleckig werden.

Das ist Geschichte! Die Segel sind professionell aufgearbeitet, sehen aus wie neu und haben wieder eine Struktur.

~~Elvström Zippack~~

Das Bild ist ein Hot Link der Seite der Segelmacherei „Segelmanufactur“. Aus der Erfahrung mit der Bente kann ich so ein Zippack wärmstens empfehlen. Segelmanufactur hat schnell gearbeitet.

Make 25 – Ene mene Miste im See liegt ne coole Kiste!

April 2, 2017

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Bastelei, Elektronik, Heimathafen, Navigation, Regatta, Reise, Segel, Tips



Make 25 – Sie schwimmt!

Viele kleine Fehler die man eben beim ersten Mal macht (oder auch nicht) aber am Ende war beim aufriggen unserer Make 25 alles gut. Leider konnten wir erst heute am Sonntag kranen und haben den gesamten Tag gebraucht um **Linguini** zu riggen.



Früh morgens. Erst mal auf dem Trailer und die Make 25 Linguini fürs Kranen vorbereitet.



Sie schwebt!



Gaaaaaanz kurz vor dem „Eintauchen“!



Igitt Wasser! Schaut das Teil nicht endgeil aus? Die Make 25 war eine gute Wahl.



Vollkontakt!

Und nun ging es an den Mastkran. Ich kann berichten das die ausgewählte Variante den Mast zu heben sehr gut funktioniert hat. Vielleicht noch etwas höher ansetzen und aber vor allem den Mast gegen in sich verwinden absichern. 3 Hände sind notwendig. Zum Glück kam Gerald noch und ist uns zur Hand gegangen. Nur zu zweit – no way!

Und dann!



Ich hatte gleich 3!!! (in Worten DREI) Fallen vertüddelt! Und zwar richtig. Ich hab viel Wert auf alles andere gelegt aber nicht drauf geachtet, daß ich beim Montieren der Salinge die Fallen nicht vorne

oder hinten geführt habe. Ich bin schwindelfrei und so machte ich Bekanntschaft mit 10 Meter Höhe des Mastkrans. Easy! Muss demnächst eh nochmal hoch weil ich die Windex für die Make 25 vergessen habe 😳

Auf jeden Fall hat das ordentlich Zeit gekostet. Aber hey, Erfahrungen machen das Leben aus!

Am Ende dann Puuuuuh! Alles gut!

Bis alle Fallen und Schoten in ihrer richtigen Position und korrekt umgelenkt waren verging noch einige Zeit. Segel setzen, Genua auftüddeln und viele Kleinigkeiten und nicht so kleine Keiten







Meine Frau hatte natürlich hier und da eine andere Meinung

Aber alles cool gelaufen. Meine internen atomaren Reaktionen hab ich für mich behalten, war ja auch selber schuld 😳 Jetzt braucht es noch vielleicht 2-3 Stunden um alles top einzustellen und zu verstehen warum was so oder so ist. Auf jeden Fall ist alles was uns vorneweg Kopf Zerbrechen bereitet hat am Ende gut.

Richtig gut!

Die Überfahrt der Make 25

Leinen los und der Diesel ähm der E-Drive legt los. WOW! Die Beschleunigung ist im Vergleich zum vorherigen Quirl schon ziemlich eindrucksvoll. Ich gebe Strom und prüfe nach 10 Minuten und ca. 70% Last ob alles dicht ist, die Manschette ist kalt (perfekt) und vor allem der Motor dreht mit einem schönen Sound!

Strom (Gas) geben. Spitze 5.6 Knoten SOG bei 100% Supi!

Mehrere Aufstopper Tests und Rückwärts Fahrtests – saugeil! Absolut stark!

Ich lege an – gekonnt! 😳 Alles gut!

Und hier ist das überhaupt beste Bild! Unser „altes“ Boot die Wilde Ente hießt nun Wilde Emma. Ist ebenfalls am Großen Brombachsee und Yvonne und Dirk sind heute bis in die Abendstunden gesegelt. Ich glaube sie haben sich in die „Ente“ und den Brombachsee verliebt. Das war der Plan! 😳


WILDE EMMA
164432 S

E-Motor Antrieb Projektabschluß

April 3, 2017

Kategorien: Antrieb, Elektronik, Projekt E-Antrieb

Schlagwörter: Aquamot, Bootselektrik, Elektroantrieb, Goldenmotor, Kräutler, Segelboot, Wellenantrieb



Nach dem Projekt ist vor dem Projekt oder wie war das noch?

Nachdem die Funktionen des Antriebes gestern erfolgreich getestet wurden, ist das Projekt erfolgreich beendet. Das bedeutet nicht, dass ich nicht weiter über etwaige auftretende Herausforderungen berichte, die Frequenz wird sich jedoch stark verringern. Schließlich hat nun die Saison begonnen und die Freizeit ist nun fürs Segeln da.

Alle Blogs die mit dem Projekt zusammenhängen bekommt man durch die Auswahl der Kategorie „Projekt E-Antrieb“

Vielleicht fasse ich aber nochmals in Kürze die Punkte zusammen, die mir wichtig waren und sind. Die vielen Mails, Beiträge in Foren und Gespräche zum Thema waren spannend, haben mich teils verwirrt, teils verwundert aber am Ende war die Entscheidung und das Konzept gut beim Antrieb auf bewährte (Kardan) und qualitativ hochwertige (Mädler) ~~Komponenten~~ zu setzen.

Die Motivation

- Wir segeln zu 90 Prozent der Meilen auf dem schönen Brombachsee auf dem ausschließlich E-Antrieb erlaubt ist. Ein E-Außenborder ist im Handling schwieriger und idR fehlt die notwendige Power, um bei ordentlich Seitenwind **rückwärts** anzulegen. Dazu sollte man ihn immer abbauen, um keine Gelegenheit zu geben was Mühe macht.
- Mit einem E-Antrieb haben wir am See alle Vorteile zusammen die bei einem solchen Gewässer zählen. Wenn wir unser Boot an die z.B. Ostsee oder ans Mittelmeer ziehen, sieht es natürlich anders aus. Die Leistung des E-Antriebes wäre auch hier vollkommen ausreichend aber die Reichweite im Ernstfall nicht. Aus diesem Grund gibt es dafür einen Benzin-Außenborder der etwaige längere Strecken absichert und auch die Redundanz liefert. An/Ablegen würde ich trotzdem immer mit dem E-Antrieb machen da hier das Ruder ordentlich angeströmt wird, er keine Abgase produziert und viel leiser ist.
- Ein großer Vorteil ist die zur Verfügung stehende Menge an Wattstunden für die sogenannten Komfort Verbraucher, wenn wir z.B. am Mittelmeer segeln. Die volle Leistung aus 4 X 60 Ah Lithium Batterien steht uns zum verschwenderischen Verbrauch zur Verfügung. Restkapazität 0% für mindestens 1000 Zyklen Haltbarkeit. Damit könnten wir die Kompressorkühlbox ganze 4 Tage im Dauerbetrieb auf Vollast laufen lassen. Im Best Practise Ansatz (30% an pro Tag) wären das fast 2 Wochen! Den Antrieb übernimmt ja der Benziner.
- Die Umwelt ist uns ebenfalls wichtig. Natürlich ist der Energieverbrauch und der Einsatz von Rohstoffen bei den Lithium Akkus nicht wirklich Zero Emission aber eben die bessere Alternative zum Diesel. Für die Gewässer und die Ohren sowieso. Wenn wir jetzt noch Ökostrom am Steg hätten ……

Die Kosten

Wenn ich mir die fertigen Systeme anschaue dann liege ich inkl. Batterien, Zubehör und Einbau meist bei mindestens € 8.000,-. Nach oben gibt es kaum Grenzen. Ein vergleichbares System eines bekannten österreichischen Herstellers (all inkl.) hätte uns über € 12.000,- gekostet. Ja ich weiß, dass die Ausführung mit Sicherheit besser ist und die Langlebigkeit des Motors wahrscheinlich ebenfalls meinen 250,- Goldenmotor übertrifft, aber wir sprechen hier immerhin vom 3fachen Betrag! Ich leg mir für € 250,- einfach einen Ersatzmotor in die Backskiste!

Mein E-Antrieb hat mit allem was dazugehört keine € 4.500,- gekostet und es hat Spaß gemacht und es war eine tolle Erfahrung!

Die Beteiligten Links

Smartemotion.de – Motor und Motorcontroller. Teurer als aus China bei Goldenmotor aber bereits verzollt, Garantie, Ansprechpartner und komplett verkabelte Lösung.

Nothnagel Marine – Unsere Winston Lithium Batterien sowie das Ladegerät stammen von Nothnagel

Fraron – Kabel und Zubehör

~~Mädler~~ – Kardan, Welle und diverse Kleinteile

INA – Steh/Drucklager in professioneller Qualität

Project end.

Django 7.70 vs. Bente 24 vs. Make 25

April 4, 2017

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Bente, Bente 24, Kleinkreuzer, Make 25, Makesails, Maré Haute, Maree Haute



Django 7.70 vs. Bente 24 vs. Make 25

Der Vergleich hinkt natürlich von Anfang an. Ich wurde jedoch mehrfach angesprochen wie ich vom ursprünglichen Plan, die Django 7.70 über die Bente am Ende bei der Make 25 gelandet bin.








inguini



Man sieht das der „Hintern aller drei Kandidatinnen recht ähnlich ausschaut. Die Make 25 ist dabei die schmalste und mit 2,5 Metern im Handling bei Transport, Liegeplatz und im Winterlager die beste Wahl. Bei der Anordnung der Plätze im Cockpit liegt die Make 25 ganz nah an der Django 7.70. Klassisch ohne Kompromisse wobei die Django mit ihrer Doppelruder Anlage schon eine ganze Ecke mehr bietet. Aber 3 Meter Breite ist einfach ein realistisches NoGo wenn man nicht an der See lebt.

Bei allen drei ist unter Deck Offenheit angesagt. Keine Schots zur Bugkabine, „Einraumwohnung“! So mögen wir das. Weitere Gemeinsamkeiten sind sicherlich die Ausrichtung auf wohnlichen Speed wobei wir hier mit der Make 25 sicherlich hinten anstehen auch wenn zweistellige Knoten möglich sind.

Bei der Verarbeitung ist die Django 7.70 ganz klar ganz vorne. Da geht nichts drüber! Die Make 25 kommt aber dicht auf. Wie damals in der „Yacht“ angemerkt sind die Holzarbeiten jetzt nicht optimal aber das empfinden wir nicht so oder besser es ist uns weniger wichtig als die einwandfreien GfK / Gelcoatarbeiten. Ansonsten Liegt die Django 7.70 ein Stückchen vor der Make 25 und dann ist ein ordentlicher Abstand zur Qualität der Bente.

Ne Art Dodger hat die Make 25 ebenfalls obgleich er sich eben auf die Abdeckung der Fallen und sonstigen Leinen beschränkt.

Also irgendwie hat die Make 25 einiges von der Django 7.70 und auch Elemente der Bente kann man reininterpretieren. Und das war das Entscheidende was zur Wahl führte.

Navigationselektronik der Make 25 Linguini

April 5, 2017

Kategorien: Elektronik, Navigation

Schlagwörter: MFD, Navi, Plotter

Update: Der GPS Empfänger ist defekt. Ich weiß noch nicht wieso oder wie genau. Aber ich werde nun zwei Empfänger parallel betreiben – just in case.

Navigationselektronik ist heutzutage ein nicht mehr wegzudenkender Teil eines Segelbootes. Ok, in der Regel wird es maßlos übertrieben, wenn man sich mal die Ausrüstung der Wikinger anschaut. Der massive Schiffsverkehr, Tidenströme, Untiefen auf z.B. der Nordsee machen es heute aber unmöglich, ohne Elektronik auf dem Segelboot sicher ans Ziel zu kommen. Vor allem auch in der Nacht. Für mich ist es erst einmal der Reiz der IT-Spielerei und die Ausnutzung aller Möglichkeiten.

Auf dem Brombachsee ist wohl das einzig wichtige der Tiefenmesser, obgleich man bei Berücksichtigung der vorgeschriebenen Abstände zum Land niemals in die Gefahr einer Untiefe kommen wird. Also für dieses Jahr Spielerei, ab 2018 wenn wir wieder eine Tour an Ostsee oder ans Mittelmeer unternehmen, sinnvolle Ausstattung.

Navigationselektronik Übersicht

Der geneigte Leser wird erkennen, ich habe altbewährte Systeme aus der Wilden Ente wieder eingesetzt.



Das zentrale Element der Navigationselektronik ist die Raymarine TackTick Anlage die ihre Daten an das NMEA Wifi Modul sendet. Vom Wifi Modul geht die Verbindung per NMEA 0183 zum vYacht Router der alle anliegenden NMEA Datensätze multiplext, also konsolidiert und für die Navisoftware und eben alle Tools die NMEA via TCP empfangen können zur Verfügung stellt. AIS und Funk kommt im kommenden Winter. Ebenfalls noch nicht getestet ist der Surfstick direkt am vYacht Router. Soll funktionieren! Wenn nicht dann wird wieder ein ~~TP-Link Router~~ dazwischen geschalten.

Die Faszination liegt in der Kombination von Speed, Windrichtung und Stärke, etwaiger Strömung und der geplanten Route. Bei der Nutzung von z.B. iRegatta Pro können die Werte eingesetzt werden, um den besten Kurs zu finden. Ok, dazu braucht es natürlich die Polar Informationen der Segel….. Spielerei? Für mich auf jeden Fall

Ich setze als Plotter iNavx ein und meine das die aktuelle Version extrem benutzerfreundlich, einfach und umfangreich ist. Auf dem Smartphone viele weitere Gimiks wie z.B. die NKE Tools oder auch diverse Tracker. Spielerei!



Ipad mit Navionics auf bzw. an der Bente 24

Hundekorb an Bord

April 7, 2017

Kategorien: Allgemein, Hund an Bord





Frieda @Wilde Ente

Jaja das sind Probleme! Dieses Wochenende gehts zum ersten mal über Nacht auf die Make 25 Linguini. Da stellt sich die Frage „Wo schläft der Hund“? Ein Hundekorb an Bord muss her. Hund Frieda schläft ja nicht auf irgendwas und überall. Immer möglichst nah an Frauchen und Herrchen sind die Bänke der Make 25 leider nicht passend. Beim alten Boot, der Etap 21i Wilde Ente waren die Bänke gleichzeitig als Koje ausgelegt und somit wesentlich tiefer. Dafür haben wir nun mehr Platz zwischen den Bänken auf dem Boden. Genug für einen Hundekorb an Bord. Aber erstmal Maß nehmen.

Am Ende ist Platz in der kleinsten Hütte und ich freu mich schon auf das sonore leise Schnarchen und die nächtlichen geträumten Jagdszenen unseres Hundes die uns immer wieder im Schlaf

schmunzeln lassen.

To Dos

Zwei weitere Aufgaben stehen neben dem Hundekorb an Bord noch an. Eine Gangway! Die alte Gangway ist viel zu lang und zu mächtig. Es gilt gerade mal 50cm zu überbrücken. Ein Holzbrett mit Anti-Rutsch-Belag welches an der AB-Halterung eingehängt wird.

Die zweite Aufgabe ist das Teak vor den Krallen zu schützen. Im Normalfall läuft Hund auf seinen Pfoten ohne Krallen. Wenns schräg wird schauts schon anders aus. Ein Gummibelag soll schützen……. tbc.

Schiffstaufe Make 25 „Linguini“

April 9, 2017

Kategorien: Allgemein, Heimathafen



Eine Schiffstaufe muss sein! Ein schöner Anlass um auch die Stegnachbarn wieder einmal zu einem Schluck Blubberwasser zu überreden wobei das meist relativ leicht ist

Das Wetter hatte ebenfalls Lust auf ein kleines erstes Fest am „Rebellensteg“ wie unser Steg von einigen Vereinsmeiern genannt wird. Die Geschichte dahinter kenne ich nur in Teilen und warte bis ich sie mal in Gänze wiedergeben kann. Auf jeden Fall eine Truppe mit der man etwas anfangen kann.

Zuerst einmal wurde Linguini gemäß der seemännischen Regeln geschmückt. Ok, bei meinen Flaggenleinen muss ich mir nochmal bei Frank Rat einholen. Auf jeden Fall repräsentiert jede Flagge ein Land, in das wir bereits gemeinsam gereist waren.





Wie man nur schwer erkennen kann, wurde ein standesgemäßes Getränk zur Taufe gewählt. Kessler Jägergrün, unser Lieblings Sekt aus italienischen Trauen in Schwaben zu einem wunderbaren Tröpfchen veredelt. Was passt besser zu unserem Boot Linguini?

Die Rede zur Schiffstaufe

Die Sonne war warm und die Gläser warteten. Somit wählte ich kurze Worte, die den Namen unseres Bootes erklären. Wer es immer noch nicht weiß muss einfach ein paar Monate im Blog zurückgehen.

Die Taufe

Und nein, natürlich zerdeppern wir keine Flasche an Linguini. Obgleich ich das vielleicht mit einer Zuckerflasche aus dem Special Effects Lager hätte…. nein, ein wenig Jägergrün auf den sorry, geilen Arsch der Kiste und gut.

https://linguini.eu/wp-content/uploads/2017/04/Taufe-Cut.mp4

Jaja ganz schön wackeliges Video, ich hatte ja auch noch nichts zu trinken

Danach ging es dann gemütlich weiter und die Sonne verwöhnte uns relativ lange. Die Nacht war hingegen bitter kalt aber mit Heizung an Bord war es doch recht komfortabel. Die Bugkoje ist definitiv ausreichend groß und die Matratzen sind bequem. Lediglich die Ablage über dem Fußraum ist wohl für italienische Maße konstruiert und so stößt man beim auf die Seite drehen immer mit den Knien dran. Wurde gleich entfernt und so schläft es sich bestens!






Man beachte das Segel über unseren Köpfen! Der Steg wurde in einer relativ spannenden Aktion mit einem Gestell sowie eben fachmännischen Knoten gespannt. Das Video dazu darf ich aber sicherlich erst nach der Freigabe aller veröffentlichen

Jungfernfahrt der Make 25 Linguini

April 9, 2017

Kategorien: Allgemein, Heimathafen, Segeln



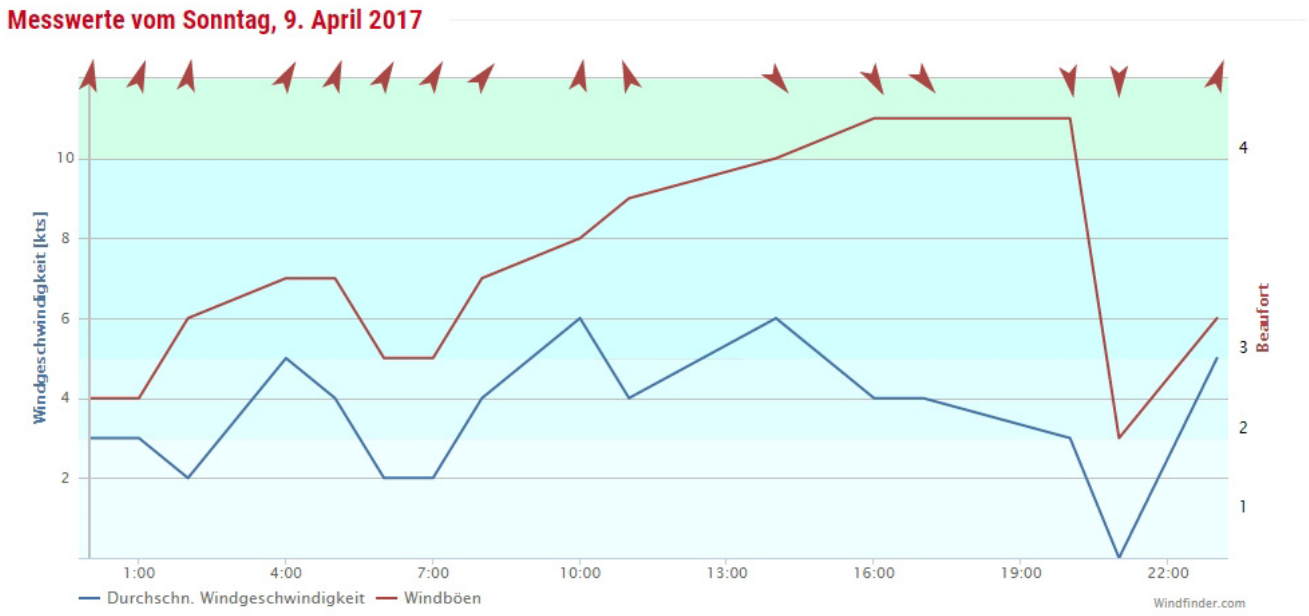
Es ist soweit, die Jungfernfahrt der Linguini!



Das Wetter ist sonnig und leider ziemlich windstill. Dennoch lege ich ab und genieße den ersten Törn mit Linguini. Alles gut vorbereitet, alle Schoten liegen fein säuberlich verstaut und der E-Motor tuckert los.

Das Setzen des Großsegels ist dank kugel-gelagerter Rutscher ein Traum. Die Winsch wird nur für die letzten 10 cm benötigt. Erste Baustelle entdeckt, das Reff 2 ist zu kurz und zieht das Achterliek nach unten. Kurzerhand gelöst, bei 0-1 Bft nicht nötig.

Nach einigen der üblichen 180-360 Grad Winddrehern beim Auslaufen aus Enderndorf, die erste längere Böe mit 7-8 Knoten. Das reichte um Linguini unter Code 0 auf 5.6 Knoten SOG zu beschleunigen. Wow! Ich war grad mal etwas baff und schon schlief der Wind wieder ein. Zeit um die Position der Endlosleinen etwas zu optimieren. Ich werde die hintere Rollendurchführung etwas erhöhen, um bei wenig Wind leichter an die Leinen zu kommen. Wenn man auf dem Süll sitzt ist es easy.



Ich lege Kurs Richtung Pleinfeld und bekomme 8 Knoten Wind ins Segel. Ich nutze es und setze zum ersten Mal die Genua. Nicht spektakulär aber da warten wir mal auf mehr Wind. Baustelle 2: Die Windanzeiger Fäden aus Wolle werde ich tauschen. Bei Leichtwind kleben sie viel zu gerne aneinander. Auf jeden Fall liefert auch die Genua, für den Wind ordentliche Leistung.

Jungfernfahrt – Der Traveller

Der Automatik Traveller ist neu für mich. Das System kann komplett aus Luv bedient werden. Ein vorheriges Lösen der Lee-Leine entfällt, da der Mechanismus des Automatik-Travellers die Klemme in Lee eigenständig freigibt. Das musste ich auch erst verstehen lernen. Bei Leichtwind ist die Funktion nicht 100% zuverlässig. Optimierungsbedarf? Mal sehen, was ich an Meinungen zum System finde. Sobald etwas mehr Wind im Groß war funktionierte er einwandfrei und bei Leichtwind ist ein Traveller nicht wirklich wichtig.

TWS = SOG?

Ein langer Schlag am Wind von Pleinfeld in Richtung Absberg offenbarte das Potenzial der Make 25. Nachdem ich das Groß auf die Gegebenheiten getrimmt hatte und es ziemlich gut stand. SOG war durchgängig sehr knapp unter TWS (6.6. zu 6.2). Ich hatte sicherlich ein fettes Grinsen im Gesicht,

einfach cool! Die untere Latte im Groß muss noch etwas entspannt werden, ansonsten bekommt man das Segel mit wenigen Handgriffen schnell getrimmt. Das Grinsen bleibt……

Einlaufen nach der Jungfernfahrt

Ich wende kurz vor dem Übergang zum Igelbach See und setze den Code 0. Eine Böe mit 10 Knoten erwischt mich und ich stoße ein leises „ist das geil“ gen Himmel. Dabei merke ich das das Boot mit dem Bug relativ weit eintaucht. Vielleicht ist mein Gewichtstrimm doch etwas vorderlastig. Baustelle 3!



Der Wind schläft leider kurz vor Enderndorf wieder ein und so reffe ich das Groß und motore die letzten paar Meter. Das erste Anlegemanöver versemmel ich weil zu steil. Der niedrige Wasserstand des Sees raubt doch einiges an Abstand zwischen Steg und Sliprampe. Wahrscheinlich nur psychologisch wichtig Ich setzte nochmals in größerem Bogen an und voilá oder besser va bene, sitzt.

Eine weitere Baustelle ist definitiv der Faltpropeller. Mir wurde ja bereits gesagt, der taugt nicht viel. Aufstoppen aus Fahrt voraus funktioniert nicht wirklich gut. Weitaus besser als mit dem früheren Außenborder aber im Vergleich zur Wirkung bei Vorausfahrt viel zu schlecht. Ein 14X8er Propeller sollte Linderung liefern. Nächste Saison!

Und da liegt sie nun wieder in der Nachmittagssonne! Ich bin ziemlich ruhig und relaxt. Die Entscheidung für die Make 25 war eine Gute. Ich freue mich auf Ostern, mehr Wind und einen wilden Ritt!

24h Regatta ahoi!

April 10, 2017

Kategorien: Regatta



Jetzt wird es ernst! Nein, aber die Anmeldung ist schonmal draußen. Mit Freund Lutz und einem noch zu findenden 3. Mann/Frau geht es an den diesjährigen Start. Die Make 25 versrpricht zumindest nicht die Laterne zu schwenken sofern die Crew keinen Mist baut

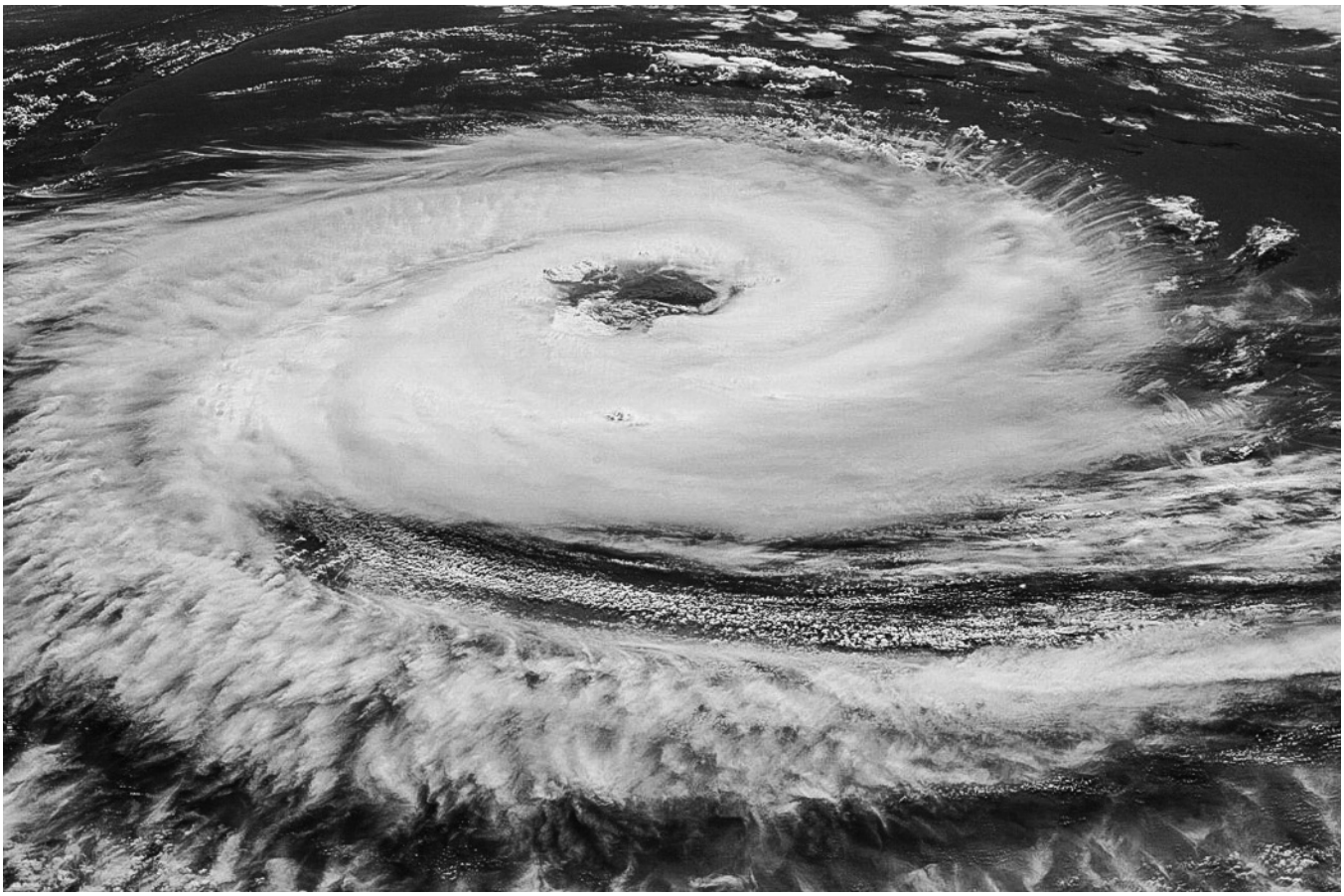
Der 8. und 9. Juli ist ein wenig früher als in den letzten Jahren aber gut, je früher, desto windiger? Wenn ich an die 35 Knoten Wind im vorletzten Jahr denke…… Danke

Ich freu mich darauf und bis dorthin gibt es viel zu üben!

Osterwetter fällt bei uns aus!

April 13, 2017

Kategorien: Allgemein



Osterwetter für die ganz harten. Extra ganz früh eingekrant um Ostern das Boot im Wasser zu haben und nun das hier

Lokale Zeit	02h	05h	08h	11h	14h	17h	20h	23h
Windrichtung								
Windgeschwindigkeit (kts)	7	5	4	5	17	8	4	4
Windböen (max kts)	19	13	5	9	32	12	6	5
Bewölkung								
Niederschlagsart								
Niederschlag (mm/3h)	1		3	6	7	1	1	
Lufttemperatur (°C)	3	3	3	5	7	6	3	2
Luftdruck (hPa)	970	969	967	964	963	964	964	965

Laut Windfinder wird das gar nicht lustig. Wohl denen die bei dem Osterwetter einkranen. Ab 4 Bft macht der Kran dicht was gut ist aber herjeh, es hätte so schön werden können.

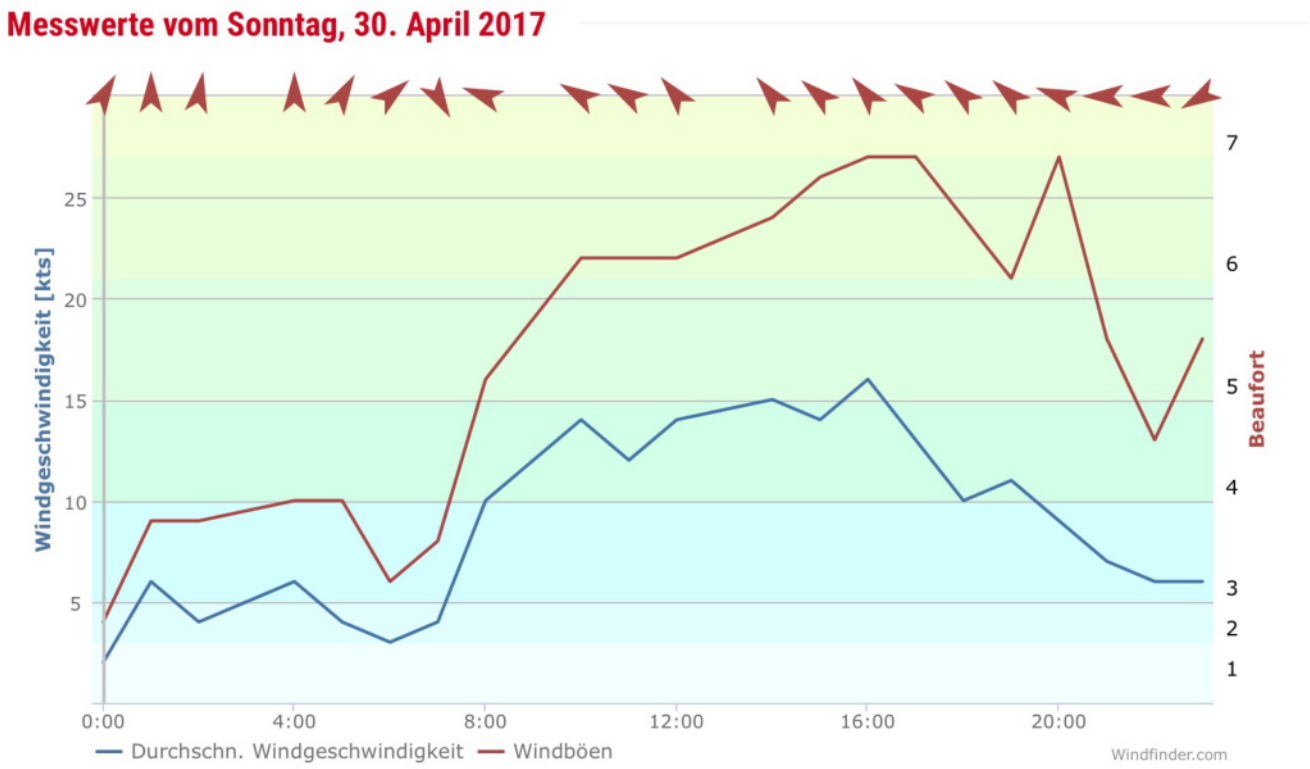
Laues Lüftchen am Großen Brombachsee

May 1, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln



Gestern am Großen Brombachsee. Wir kamen am Vormittag an und hatten bereits vom Berg gesehen das der gesamte Brombachsee voller Schaumkronen war. Der Ost war da und mit ihm richtig viel Wind.



Es sollte der erste Törn mit meiner Frau werden und noch einiges inkl. Reffen ausprobieren war angesagt. Wir haben es gelassen. Viel zu hohes Risiko, wenn die neu eingezogenen Reffleinen nicht tun, was sie sollen. Das gesamte Handling auch für mich noch neu. Wir lauschten dann lieber den Heldensagen und wie sie den Ost gemeistert hatten

Seascape Action am Brombachsee

An der Slipanlage kam eine nagelneue Seascape 18 in heftige Bedrängnis. Kreuzen gegen 7Bft plus Böen in der engen „Boxengasse“, das konnte nicht gut gehen.





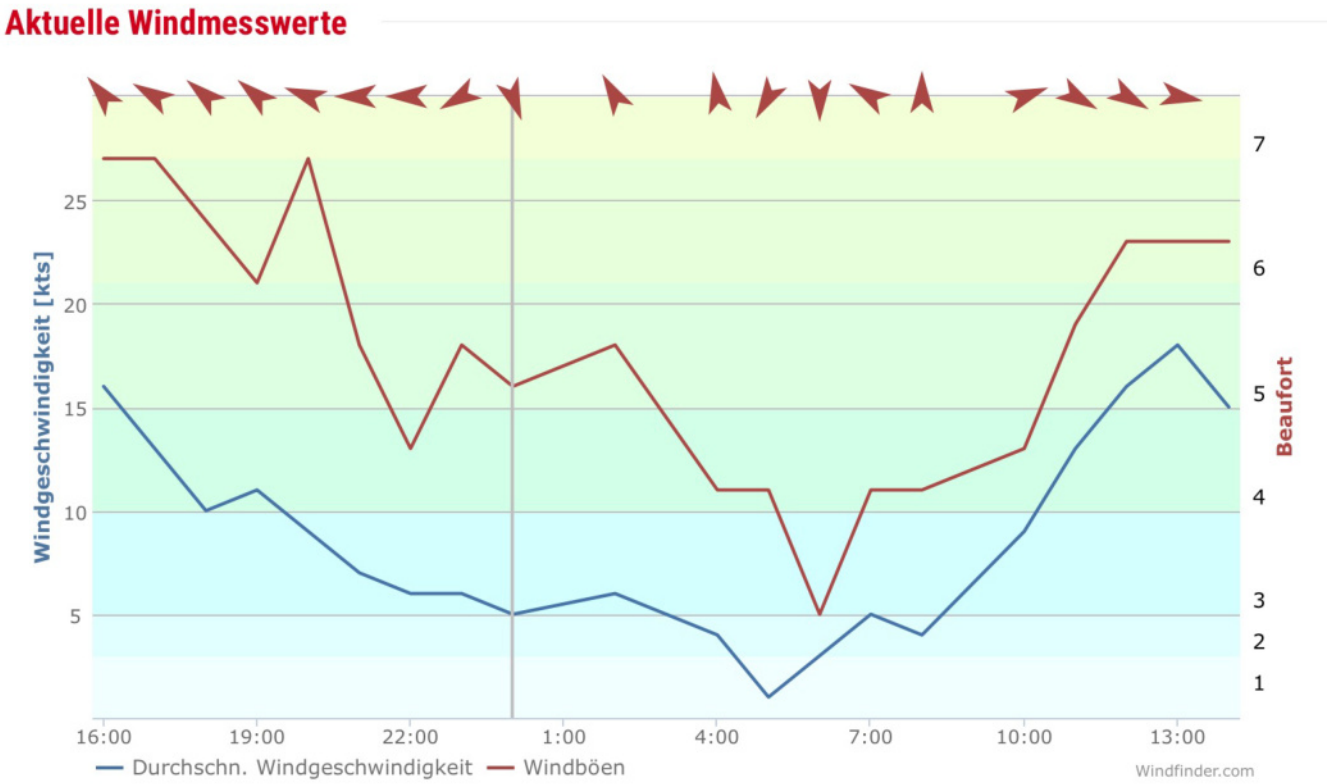


Am Ende half das Vereinboot und zog die Seascape auf den See.

Etap 21i Enten Confit

Etwas weiter in Richtung Osten an Steg 2 wurde die Wilde Emma (Ex Wilde Ente) von einem Selbstüberschätzer gerammt und hat an ihrem zweiten Segelwochenende gleich mal Federn lassen müssen. Warum überschätzen diese alten Männer sich eigentlich ständig? Will rückwärts aus ner engen Box raus und hat seinen Focklappen halb gehisst. Die mächtigen Beaufort drücken das Boot natürlich mit Macht gegen die wehrlose Etap. Und dann einfach lossegeln als wäre nichts gewesen … Es wurden mehrere Flüche über den See verbreitet. Aber am Ende kam er dann heute und hat sich entschuldigt und so weiter und alles wird gut.

Wir sind heute auch raus. Sah erst Windfinder like aus mit 2 Bft. Doch die Rechnung ging gar nicht auf. Der Wind frischte auf und Böen bis zum Abwinken rauschten rein. Zum Glück hatten wir nun die Reffleinen gerichtet und getestet und so gabs etwas Zunder. Sehr sehr böig ließ den Spaß verderben. Fast alle Segler gingen wieder rein. Das Ganze bei 9 Grad ohne Sonne ist dann auch nicht spaßig.



7 Knoten gabs als max SOG

Auf jeden Fall ist das echt viel Tuch auf der Linguini. Im ersten Reff nur mit dem Groß gab es dann immer noch 5 Knoten SOG. Ich glaube ich werde nächsten Mal die kleine Fock setzen und zur Not den Code 0 bemühen. Der kam heute lediglich auf einer Raumschot Strecke zum Einsatz.

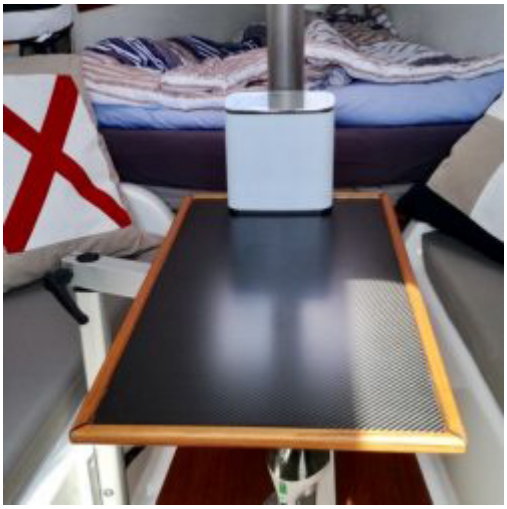
Carbontisch – Tischlein deck dich!

May 2, 2017

Kategorien: Bastelei



Und Blog like der letzte Teil zu Beginn. Der Tisch ist montiert und macht sich ganz gut.



Das Teak mit Woca Öl/Harzpaste behandelt und gleich mal unseren Ghettoblaster draufgestellt.

Und der zweite Teil kommt gleich mit in den Blog. Eine Make 25 mit Carbon Salontisch – yeah! Die Teak (FSC) leisten sind geklebt und werden gerade artgerecht beschwert…







Ein Carbontisch schaut schon richtig klasse aus dachte ich mir und bestellte eine Sandwichplatte um den wahnsinnig schweren Tisch unter Deck auszutauschen. Klar schaut so ein Teak Tisch (Typ Miami mit Lagun Gestell) auch chic aus aber das Teil ist echt schwer und dadurch im Handling unter Deck nicht das Gelbe vom Ei.

Die Klappbaren Seiten sind auch nicht zwingend notwendig, auch so ist die Grundplatte groß genug um zu zweit aber auch zu viert daran zu sitzen. Gegessen wird, vom Frühstückskaffee mal abgesehen, unter Deck eh nicht wirklich. Also kann der Tisch etwas kleiner werden.

Die Tischplatte ist nun etwas größer als der zusammengeklappte Teak Tisch und somit ausreichend. Vom Gewicht her spart das gut 90% ein. Absolut mag das nicht viel sein, aber Kleinvieh macht eben auch Mist. So kann man den Tisch dann auch bequem abbauen und in der Backskiste verstauen.

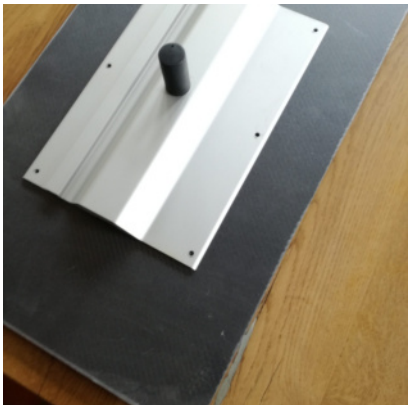
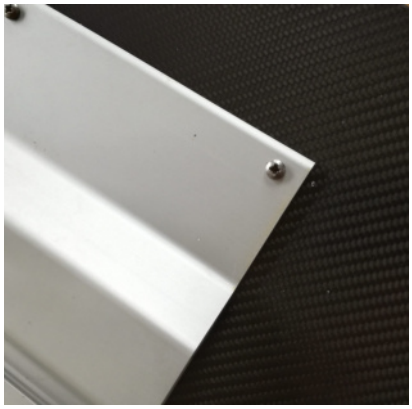
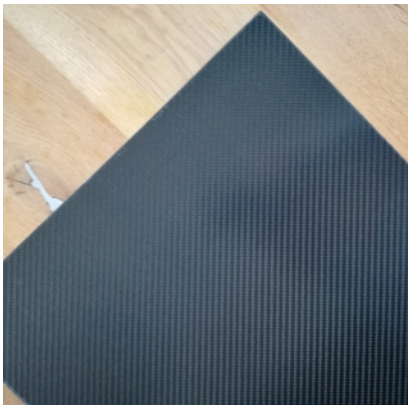




Bild eins noch mit Schutzfolie und aufgelegter Stützplatte. In Bild 2 bereits verschraubt und Bild drei zeigt die schöne CFK Oberfläche. Was noch fehlt, sind die Kanten. Die kommen demnächst vom Tischler und sind natürlich aus Teak.

Teak Winkelleisten für Carbontisch

Winkelleisten von der ~~Tischlerei Behn~~. Gerade groß genug um die Stärke der Platte zu umrahmen. Auf Gehrung schneiden und die Stoßkanten abrunden werde ich gerade noch hinbekommen.

Kompass für Linguini – Make 25

May 11, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Reise





Ohne Kompass geht nix! Ich hab zwar nen Fluxgate aber sich ausschließlich auf GPS und Batteriebetrieb verlassen? Spätestens, wenn wir das tyrrhenisches Meer unsicher machen brauchen wir einen. Und was gibts emotionaleres als einen Kompass.

Das Modell, ein Plastimo Contest Mini. Der Einbau ist solala. Plastikschrauben sind nur für die großen Löcher mit bei, doof das. Also böse Metall Schrauben. Bin auf die Abweichung zum GPS gespannt.

Schönes Rot, sticht raus.

Warum Backbord? Steuerbord werde ich vielleicht irgendwann einen Plotter einsetzten. Dort ist der kürzeste Weg zur Navigationselektrik. Strom bekommt die Kompassbeleuchtung erstmal nicht. Wenn ich das wirklich mal brauche….. Kabel liegt zwischen Außen- und Innenschale.

Frieda segelt – Hund an Bord! Coolness!

May 22, 2017

Kategorien: Allgemein, Hund an Bord, Segeln



Das erste mal mit Hund an Bord! Was für ein Wochenende!

Das Wetter war durchwachsen. Teils bewölkt, teils sonnig. Immer, wenn die Wolken der Sonne Platz machten war es absolutes Sommerfeeling. Frieda hat es genossen auch, wenn es Sonntags mangels Wind eben oftmals bereits etwas zu warm wurde. Aber hey, Hauptsache dabei. Und so war es auch egal, ob die Großschot mal quer über der Schnauze lag oder eine der wenigen stärkeren Böen den Traveller 10 cm vor Friedas Nase umherschob. Coolness!

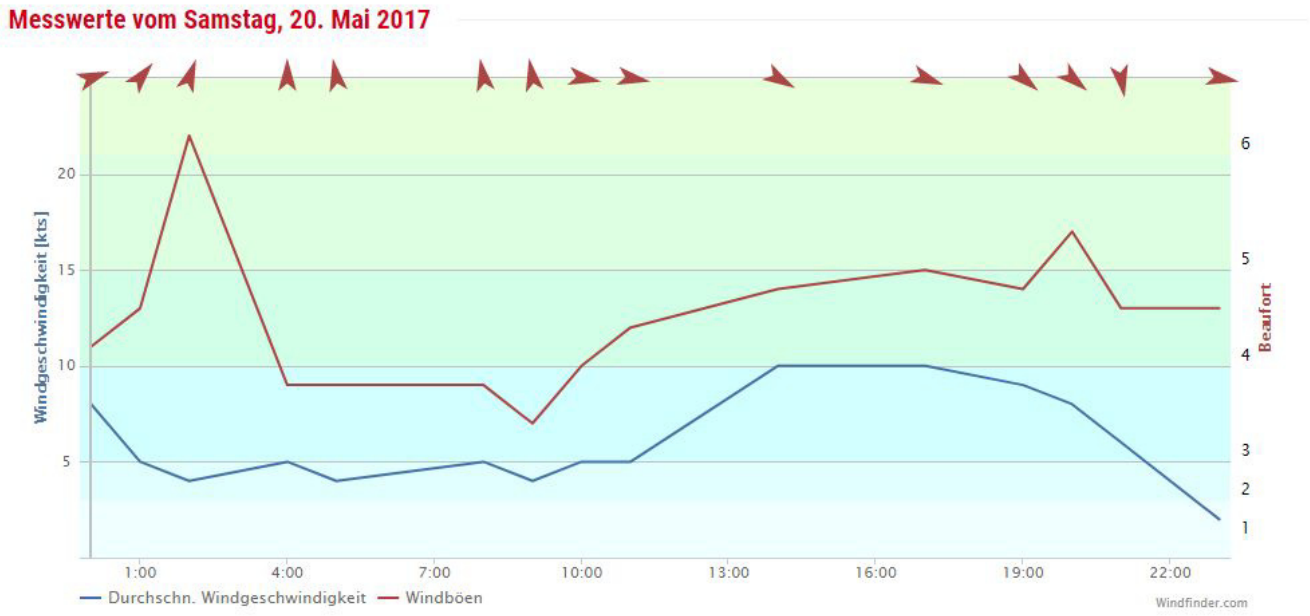


Die Matte auf dem Teak ist eine dicke Gymnastikmatte. Die Teak Fußstütze in der Mitte wäre sonst ziemlich unbequem. Krallentechnisch kein Thema. Hund macht seltenst Kratzer, gute Krallenpflege vorausgesetzt.

Und so haben wir die beiden Segeltage genossen und auch der Code 0 durfte zeigen was in ihm steckt. Ziemlich geiles Segel mit mächtig Vortrieb. Bei der Größe auch nicht wirklich ein Wunder. Ab ca. 11 Knoten wirds dann aber doch zu mächtig. Als Setup für wechselnde Windbedingungen ist die kleine Arbeitsfock plus Code Zero ideal. Schnell weggerollt, wenn „der Brombach“ mal wieder mächtig bläst und man nie weiß von welcher Seite






Messwerte vom Samstag, 20. Mai 2017
Windgeschwindigkeit [kts]
20
15
10
5
Beaufort
6
5
4
3
2
1
1:00
4:00
7:00
10:00
13:00
16:00
19:00
22:00
Durchschn. Windgeschwindigkeit
Windböen
Windfinder.com

E-Motor – Mein erster Erfahrungsbericht

May 29, 2017

Kategorien: Antrieb, Elektronik, Projekt E-Antrieb



Mein Ausbau des Diesels und der Einbau des E-Motors wurde ja, ich nenne es mal „divers“, beobachtet. Sicherlich ist es für einige von Interesse wie sich der E-Motor so macht.

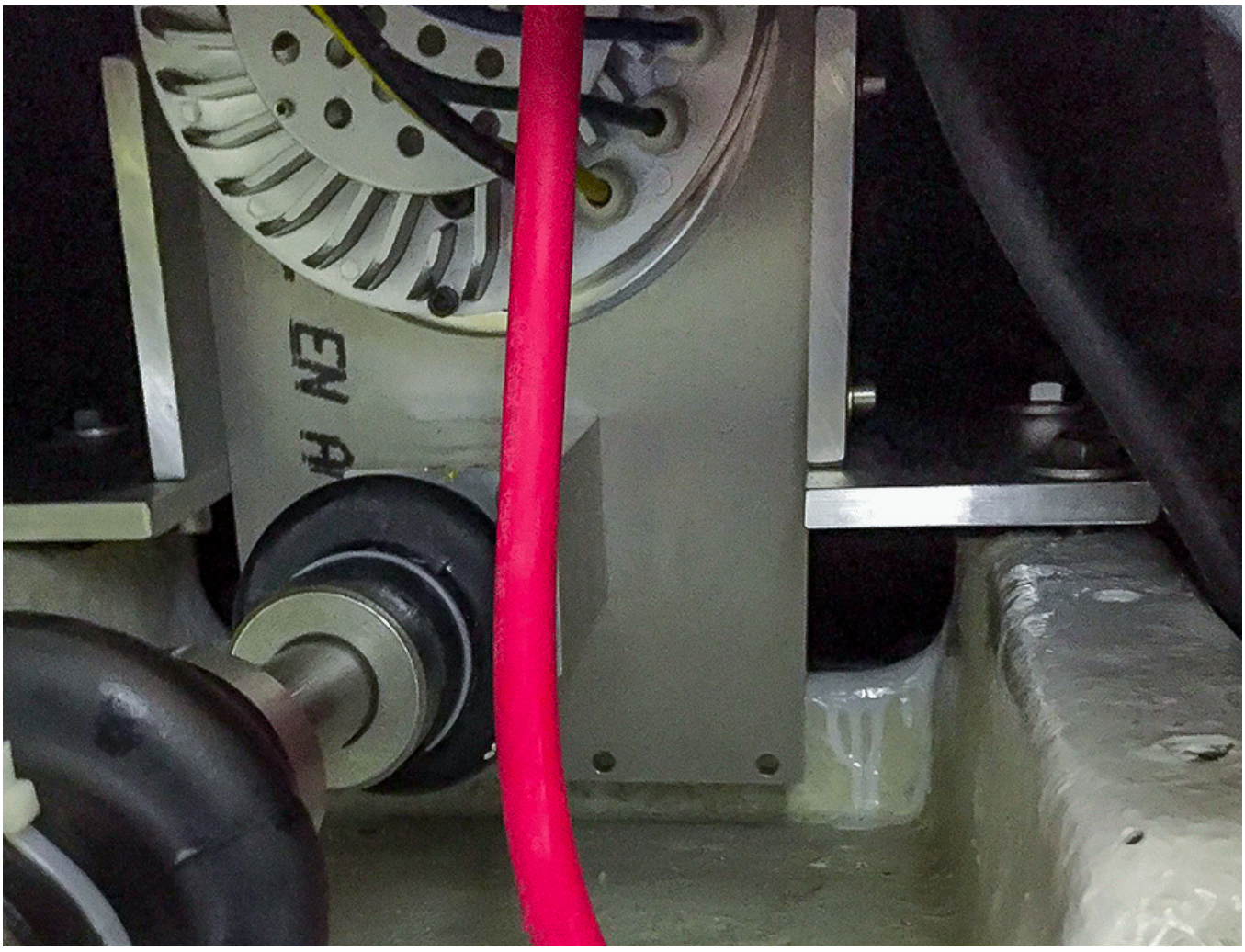
Ich habe neben dem normalen Gebrauch des An- und Ablegens mehrere auch längere Motorstrecken gefahren. Vollkommen unnötig aber ich will es ja wissen

Die Erfahrungsergebnisse im Einzelnen

1. Der E-Motor ist bis ca. 50% der Leistung sehr leise. Darüber wird es schon etwas üppiger aber ziemlich angenehm. Kein Tuckern eines Diesels aber das klassische Kardan Geräusch. Nicht falsch verstehen, es ist nicht laut, schon gar nicht aufdringlich, es ist eben ein homogenes, rundes Antriebsgeräusch. Bei Volllast würde ich, verglichen mit einem entsprechenden Außenborder, sagen er ist ca. 50-70% leiser.
2. Die Dauerleistung (Marsch) erzeugt keine nennenswerte Wärme an der Welle und dem Lage. Nicht einmal handwarm. Die Kühlung durch den nach oben offenen Schlauch scheint gut zu

funktionieren. Auch bei Vollast keine bedenklichen Temperaturen. Im Gegenteil.

3. Der Stromverbrauch des E-Motors ist phänomenal! Phänomenal niedrig! Wenn das Boot auf Marschfahrt (3.5-4 Ktn) beschleunigt hat, ist der Stromverbrauch quasi zu vernachlässigen. Natürlich ohne Wind. Beim Fahren gegen den Wind würde ich sagen der Verbrauch steigt ab 3-4 Bft um 5-10% pro Bft gegen an. Alles am Victron Batteriemonitor App abgelesen. Wenn ich meine „Langzeit“ Erfahrungen hochrechne, dürfte eine komplette Batterieladung in Marschgeschwindigkeit einen ganzen Tag (10h) reichen. Bei Vollast (90% begrenzt) ist nach knapp 2 Stunden Sense. Dann hab ich bei ohne Wind auch 5.8 KTN auf der GPS-Logge. Somit dürfte ich selbst bei widrigen Bedingungen an der See immer genügend Power unter dem Rumpf haben, um auch ohne Benziner einiges an Strecke zu machen. Ein gutes Gefühl der Redundanz!
4. Der Propeller, ein Radice 14X7 ist rückwärts nicht gut. Ich hatte es bereits geschrieben und es bestätigt sich immer wieder. Ein 14X8 muss her, alles andere ist Murks. Am besten ein Drehflügler



5. Alle Schrauben halten

Kommerzielles Projekt Brombachsee

June 3, 2017

Kategorien: Allgemein, Heimathafen



Wir sind zwar erst wenige Jahre am Großen Brombachsee unterwegs und doch gab es in der Zeit und den Jahren davor immer wieder Versuche den See zu kommerzialisieren. Sei es ein Eventhotel, eine schwimmende Insel mit Seminarhotel oder gar Clubhotel ala Aldiana, ganz neu die vollkommen überteuerten schwimmenden Ferienhäuser und dazu die hohe Dichte an Veranstaltungen rund um den See.

Haben die Gemeinden und der Zweckverband eigentlich einmal die gefragt, die am zumeist Wochenende und in den Ferienzeiten am See sind? Zumeist Familien, Radler oder Wasserratten auf Booten, zum Angeln oder einfach mit der Luftmatratze treiben lassen.

Erholung!

Ein Erholungsgebiet Brombachsee braucht eine gesunde Mischung aus Ruhe und Action. Irgendwie scheint das in eine Schieflage zu geraten da das Geld in den Kassen fehlt. Es fehlt vor allem im Bereich der sanitären Anlagen. An einem guten Wochenende mit zig Tausenden von Menschen stehen diesen z.B. in Enderndorf genau 2 X 2 Toilettenkabinen zur Verfügung. 2 für Frauen und 2 für

Männer. Die Schlange, vor allem vor der Damentoilette, kann man sich ausmalen. **Der Zustand der Toiletten ist dann ab Mittags unerträglich**. Es reicht eben eine Drecksau aus, um es den anderen zu verderben. Während des Tages wird idR nicht mehr gereinigt und so geht eben vieles in den Brombachsee weil man es eben leid ist sich 20 Minuten anzustellen, wenn es eigentlich eilig ist. Als Antwort erhält man ein „es gibt doch noch Toiletten an anderen Orten am See!“. Ganz toll, wenn man mit zusammen gekneiften Beinen in der Schlange stehend wartet.

Mehr Unterstützung!

Warum spendiert das Land nicht mehr Geld für Naherholung? Erholung für Deine Steuerzahler liebe Landesregierung ist wichtig und sollte nicht zum kommerziellen Projekt verkommen. Ehemalige Fehlplanungen wie z.B. der Hafen Pleinfeld, kommen eben vor. Die dortige Infrastruktur darf man aber nicht bei einer erneuten Berechnung von Verhältnissen (Klo/Mensch) heranziehen nur weil es dort einmal Leben gab

Schwimmende Häuser am Brombachsee



Der neuste Streich des Zweckverbandes, der einen Teil des Hafens Ramsberg für ein fragliches Bauprojekt zur Verfügung stellt. Ob damit Grachtenromantik Einzug hält, dürfte zu bezweifeln sein. 44 m² für ca. 460.000,- in einer 20 Jahresrechnung mit Bootsliegeplatz, Unterhalt und Zinsen (2% bei anfänglicher Tilgung von 3%). Damit muss man rechnen. Die größeren, doppelstöckigen Häuser dürften nochmal ein gutes Stück darüber liegen.

Dafür braucht es dann Hebeanlagen für die Abwässer aber vor allem Käufer die bereit sind auf 45 Wochen im Jahr zu verzichten da sie selbst nur 7 Wochen das Haus bewohnen dürfen. Ein Ferienprojekt also. Und es braucht Urlauber die bereit sind die dann doch recht hohen Preise für eine oder zwei Wochen in der Hütte am See zu verbringen. Sollte dieses Anlageprodukt erfolgreich im Sinne einer ausgeglichenen Rechnung sein, müsste das Haus mindestens 40 Wochen im Jahr zu mindestens 1200,- pro Woche vermietet werden. Der ansässige Franke dürfte dabei ein Schmunzeln im Gesicht haben.

Grundsätzlich ist das ja schön. Schwimmende Ferienhäuser mit Liegeplatz an einem schönen See. Die Zielgruppe „Kleine Familie mit Double Income“ gibt gerne mal 2000,- die Woche für Ferienhaus

und kleines Mietboot aus, aber wird sie das am Brombachsee tun? Jetzt kann sich jeder selbst ausmalen wie erfolgreich dieses Projekt sein wird. In der Werbung wird davon gesprochen, es seien bereits 15 Häuser verkauft. Sicherlich um die Nachfrage anzuheizen. Dumm ist, 15 bereits verkaufte Hütten lässt nur noch die zweite oder gar dritte Reihe zu.

Den Hafen Ramsberg könnte man auch interessanter gestalten. Aktuell will dort niemand mit seinem Boot liegen der übernachtet oder regelmäßig kommt. Zu steril, keine sanitären Einrichtungen deren Nutzung man nicht langfristig im Voraus einplanen muss. Ein paar Pflanztröge, ein schwimmendes Café / Imbiss / begrünte Terrasse. Oder ja, auch ein paar schwimmende Häuser. Die gibts übrigens auch für die Hälfte der Kosten (nein, nicht das Bild). Verwaltung- und Vermietung durch den Zweckverband zu erträglichen Preisen. Kein kommerzieller Gedanke, sondern maximal kostendeckend für die Menschen und Familien.

Liebe Landesregierung von Mittelfranken

Erspart den Menschen die Kommerzialisierung ihrer Lebensräume! Lebensräume sollen für die Menschen, die diese nutzen gestaltet werden. Baut die Infrastruktur lebensgerecht, familiengerecht aus und schaut das die Menschen, Familien ihre kostbare Freizeit angemessen genießen können. Action ist klasse wenn sie sich die Waage hält. Setzt nicht auf private Projekte die einzig und alleine dem Profit dienen und die Preise der Region sowie für die Besucher unweigerlich nach oben treiben.

Wie wärs z.B. mal mit einem Klassikkonzert am See. Bitte ohne anschließendes Feuerwerk oder ihr entfernt die Naturschutzzonen auch gleich. Etwas kleiner und regionaler denken. Einige zusätzliche Attraktionen wie ein Naturschutzpark mit Lehrpfad, Bienenweiden usw. Platz ist genug da. Man könnte noch viel mehr Naturnähe zeigen. Aber das ist nur ein Gedanke von vielen. Fragt die Menschen!

Abschließend muss man aber sagen, es ist Jammern auf hohem Niveau. Die Region ist wunderschön und vieles was am und um den See passiert ist gut. Das soll einen aber nicht davon abhalten es besser zu machen.

Erwischt! Make 25 Linguini

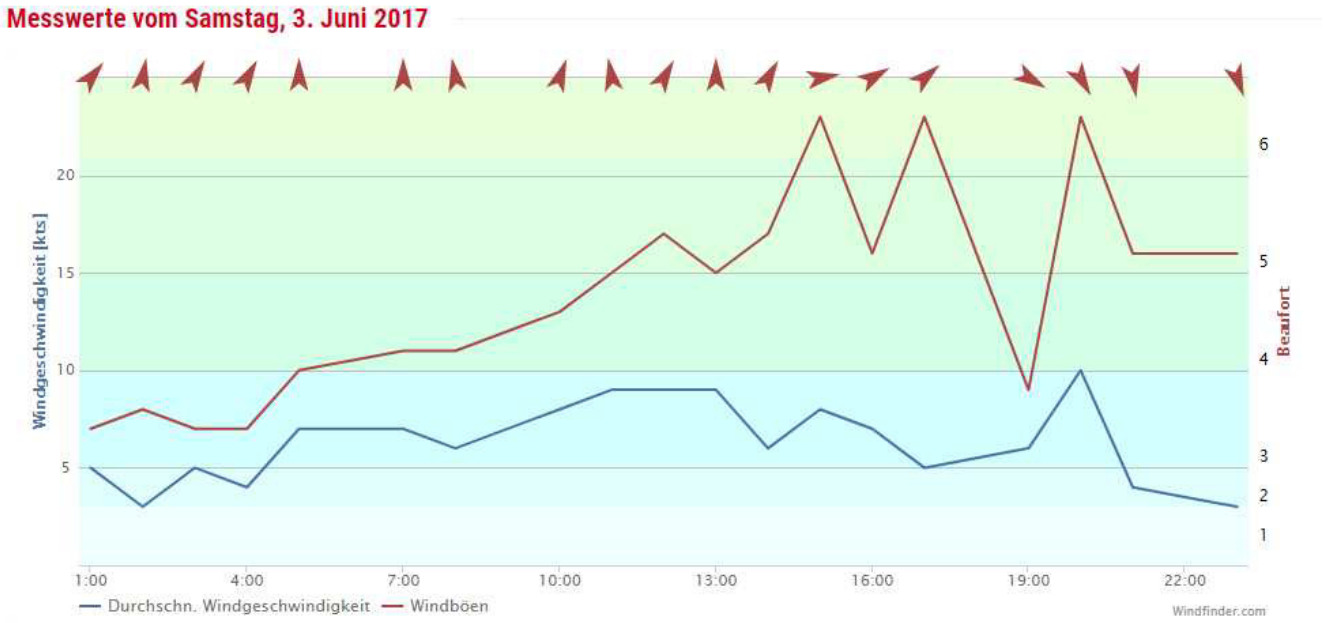
June 4, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln



Darüber freut sich jeder Segler! Bilder von seinem Boot auf dem Wasser. Merci Gerald für die Bilder, war ein super sonniges Wochenende oder besser Samstag – bis zum großen Regen. Schon fast zu heiß!

Wind gabs von Süd bis West, von 3 Knoten bis über 20 Knoten wieder mal alles dabei. Wir gingen dann der Vorsorge halber mit dem Groß ins Reff 1 um die Sache mit Hund zu entspannen. Wobei Frieda eigentlich voll entspannt im Cockpit lag und interessiert dem Traveller Schlitten zusah




GER
25



Und ja! Keine Westen! Es waren 30 Grad im Schatten, gefühlt 40! Zu dem Zeitpunkt wars windtechnisch auch noch relaxt. Wir geloben Besserung!

Rock ’n Roll Gennaker

June 11, 2017

Kategorien: Allgemein, Segel



Ohne Gennaker? Unvorstellbar! Und gestern konnte ich zum ersten Mal den neuen Gennaker ausprobieren. Ausprobieren trifft es dabei. Wieder ein Top Down Furler per Anti Torsionsleine, natürlich von Liros über Seile Böhner. Das Segel stammt von ~~Paul Konow, einem jungen Segelmacher aus MeckPom.~~



Zuerst das Gennaker Segel zu hoch angebänselt und das Top konnte dadurch nicht frei drehen. Das hat zu etwas Verwirrung an Bord geführt.

Nach 2 Änderungen steht heute die 3. an und ich werde den Hals noch etwas tiefer setzen. Allgemein könnte der Gennaker noch einige Quadratmeter mehr Fläche haben. Aber 48 Quadratmeter sind fürs Handling genug. Lieber etwas länger bei mehr Wind stehen lasse . Wir werden sehen.

Der gestrige No Wind Day war nicht wirklich gut geeignet zum Testen. 2,5 Knoten Wind braucht das Tuch schon. Am gestrigen Abend bin ich dann nochmal raus und molto bene, 7-8 Knoten beständiger Wind, traumhaft! Neben mir noch ein weiteres Boot auf dem Wasser. Genuß pur!Eine ruhige Nacht nach feucht fröhlichem Gelage am Steg wird von einem sonnigen Morgen gefolgt. Duschen, Kaffee und raus aufs Wasser. Anfangs zögerlich böig frischte es ordentlich auf und wir hatten einen perfekten Segel Vormittag bei 8-14 Knoten Wind. Gennaker stand prima. Das Rollen ist aber immer noch Murks. Eine Halse, die erste Gennaker Halsegemeinsam mit meiner Frau ging in die Hose und so gabs etwas Alarm auf dem Vorschiff. Schot gelöst und eingerollt. Weiter mit Genua

und Groß und 6.5 Knoten SOG bei 37 Grad am Wind. Geil-O-Mat!





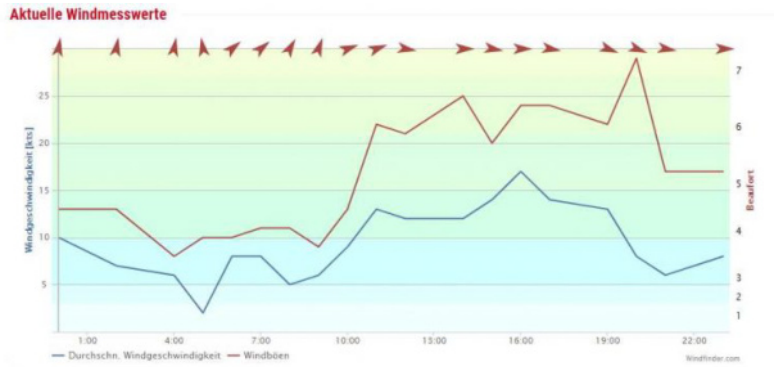




Wind gabs natürlich auch. Teils Hammer Böen….



12-06-2017



Putzen oder Paddeln – Dinghi Linguinchen

June 15, 2017

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Beiboot, Gumotex, Kajak, Kanui, Schlauchboot



Es gibt so Tage, da will der Wind einfach aber mal gar nicht in die Pötte kommen. Da wir ja sowieso ein Dinghi wollen und uns ein „Normales“ einfach zu unhandlich ist, haben wir uns für ein ~~Gumotex Solar~~ entschieden.



Sehr stabil, schnell aufgepumpt und das auf der Make 25. Durch unser offenes und flaches Heck klappt Ein- wie Ausstieg in beziehungsweise aus dem Boot einwandfrei. 240 Kilo Zuladung und ein Packmaß eines großen Rucksacks nebst dreimal teilbaren Rudern passt hervorragend in die Heckkoje die hiemit allerdings als ausgebucht zu sehen ist. Gennaker, Code 0, Genua II und nun das Dinghi – Raum optimal genutzt.

Und es macht richtig Spaß. Wenn man erst einmal die Finne etwas korrigiert hat, war dann auch der Rechtsdrall weg und es läuft einwandfrei geradeaus.

Die Qualität wird allseits sehr gelobt und wir hoffen das uns Linguinchen lange begleiten wird.







Und dann kam der Wind ……

SAUGEIL! Wenn ich das mal so sagen darf!

June 18, 2017

Kategorien: Allgemein, Regatta, Segeln



Wir mussten für einen Tag nach Hause um alles für das Urlaubsende und die folgende Arbeitswoche zu richten (ätz!). Aber klar, Samstag sind wir wieder am See. Die Vorhersagen für Freitag und Samstag waren extrem gut. Naja, mit dem Wissen, dass Windfinder immer leicht unter dem dann vorherrschenden Wind am Großen Brombachsee bleibt ……

Den Freitag haben wir ausgelassen was vielleicht kein Fehler war.



Eine gute 7 in den Böen bei einer 4-5 aus Nord West hat schon was.

Der Samstag war ein klein wenig „schlanker“ unterwegs.



Und ich hab niemanden zum Segeln da….. einige Steg Kollegen reparieren die Stegtische. Mit Hund und Frau ist bei dem Wind erstmal nix zu machen und so lese ich etwas mit sichtlich schlechter Laune. Alleine hab ich mir das nicht zugetraut.

Doch dann kam Thomas – jipeeeh. „Lust auf einen Ritt mit Linguini?“ „Warum nicht“. 10 Minuten später liefen wir gegen 14 Uhr mit der kleinen Arbeitsfock und im ersten Reff im Groß aus. Kawooom – geile Beschleunigung. Wir bekommen immer wieder ordentliche Böen ab die die Make 25 aber lockerst wegsteckt. Ich überlasse Thomas die Pinne und kümmere mich um den Segeltrimm. Die Rumpfgeschwindigkeit von 6.3 Knoten erreichen wir hart am Wind bei ca. 42 Grad AWA. Die Uhr

geht **am Wind** auf 7.2 Knoten SOG GPS und ich glaube das mein Grinsen relativ viel Breite meines Gesichtes eingenommen hat. Jede Veränderung am Segeltrimm wird spürbar und so kommen wir aus einem Raumschot zurück auf Am Wind und die Kiste ist langsamer :-(- Kicker losgeworfen und schon tänzeln die Windfahnen wieder. Trimm ist alles!

Auf der Kreuz wird es dann doch etwas üppig und wir gehen ins Reff 2. Das Reff 2 hat sich am Baumende leider unter der Lazybag Befestigungsleine eingeklemmt. Die war so straff geklemmt das ich zweimal nachreffen muss bis das Groß wieder saß. Immer noch mit ziemlich Speed unterwegs kommt ein H26 (YST 103) auf unserem Kurs. Der Kollege nimmt die Herausforderung an und beginnt seine Segel zu trimmen. Wir tun ihm gleich sind jedoch im Reff 2 mit kleiner Arbeitsfock, er trägt Vollzeug. Erstaunlich wie wenig Krängung das H26 fährt. Die Segelstellung ist dabei ziemlich identisch. Wir kommen gaaaanz langsam näher, eigentlich gleichauf. Der Wind wäre eigentlich ok gewesen um ein Reff weniger zu spendieren und vielleicht vorbeizuziehen, wir blieben im Reff 2 und wendeten nach dieser kurzen Matchraceeinlage :-). Das war auch gut so. Es kachelte uns noch einige Male ganz ordentlich in die Segel aber Thomas meinte, dass er am Ruder keine Mühe hat, die Make 25 läuft sauber und leichtfüssig.

Zurück am Steg war ich so richtig happy! Endorphine, ein wenig Adrenalin und das Anlegebier (~~Spalter Freiheit~~) schmeckte besser denn je.

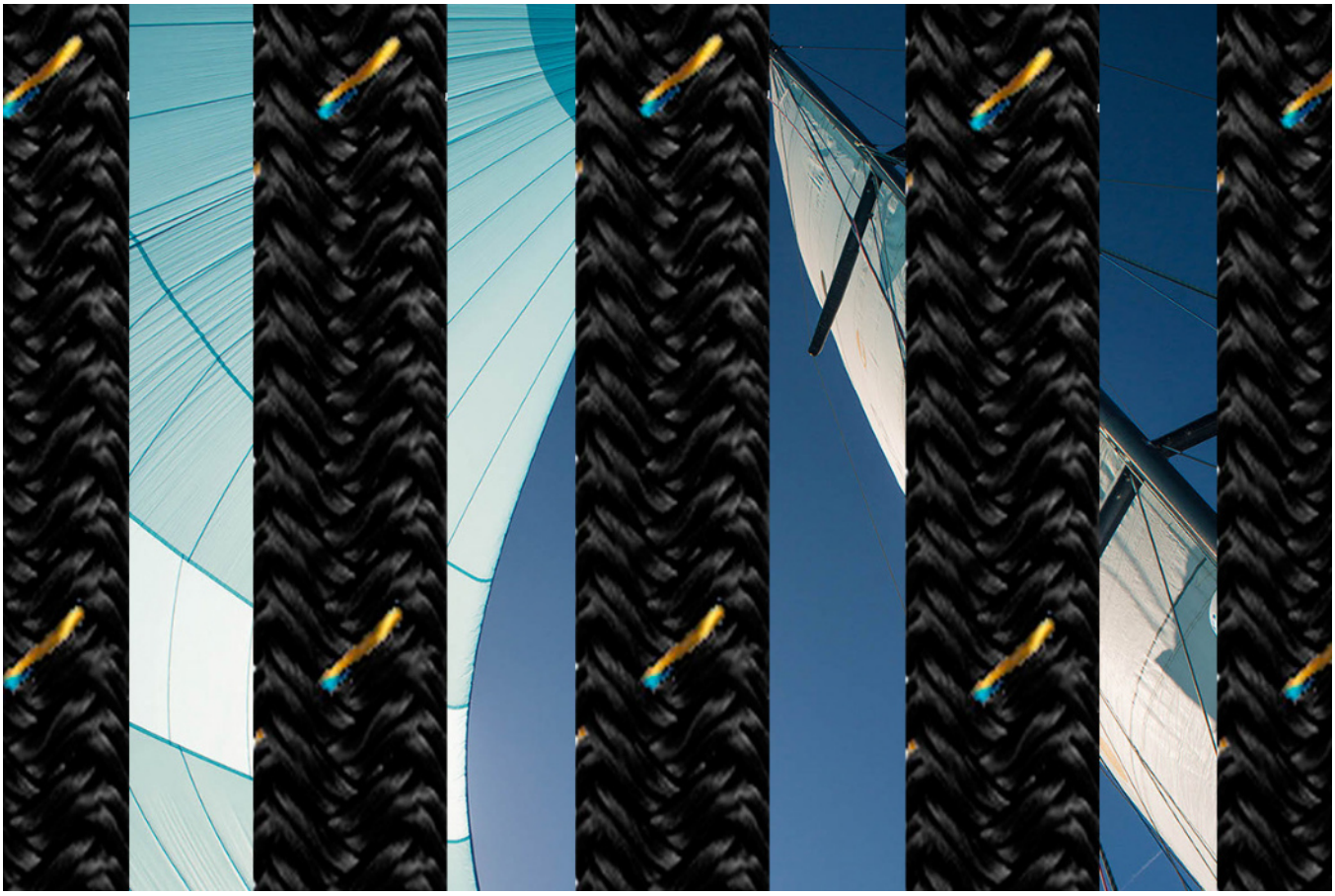
Mal sehen ob irgendwer Bilder gemacht hat, ich hatte zum Glück zu viel zu tun. Merci Thomas!

Anti Torsion Furling Informationen

June 19, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Segel, Tips

Schlagwörter: Antitorsion, Antitorsionsleine, gennaker, Top down furling, Torsionskabel, Torsionsleine, Torsionstau



Drei Blogs früher schrieb ich über die Probleme den Gennaker ein- oder auszurollen. Am Segel wird es wohl nicht liegen, also nachgeforscht und die verschiedenen Lösungen und Möglichkeiten verglichen. Die erste Info die ich bereits beim letzten Gennaker bekommen habe ist, zu wenig „Zong“ auf der Leine. Diesmal habe ich lediglich 8mm Anti Torsion Leine genommen, allerdings ein gutes Stück länger als bei der Etap. Dieselbe Anti Torsion Leine ist auch beim Code Zero in Verwendung aber bei ihm geht das AT Tau eben durch das Vorliek – kein Vergleich. Laut Liros sollte ich das AT Tau deutlich stärker durchsetzen damit das Rollen unmittelbar einsetzt.

Rolleigenschaft

Rollen tut es beim ersten Zug, die Torsion ist also außer Kraft gesetzt. Trotzdem ist der gerollte Gennaker ungleichmäßig, teils viel zu eng/fest und teils zu lose gewickelt. Ziemlich egal was man dabei mit der Schot anstellt. Das führt dazu, dass es beim Ausrollen eben nicht klappt. Das Segel klebt förmlich an der Leine.

Anti Torsion Wickelkern oder Kugeln

Abhilfe soll ein Wickelkern oder eine Menge Plastik Kugeln liefern. Letzteres System wird von Profurl verwendet und leider nicht separat kaufbar. Eine Recherche ergab keine zweckentfremdete Kugel-Alternative. Also habe ich mir den Wickelkern angeschaut, der hauptsächlich über Marken Bootsbeschläge vertrieben wird. Von dort habe ich auch meine bisherigen Rollanlagen bezogen. Hauptsächlich, weil es sich um ein 0815 flexibles Wellenrohr handelt welches in ein Meter Stücken geliefert wird und an jedem Ende eine Endkappe. Das Wellenrohr bekommt man für einen Bruchteil der Kosten im Elektro-Installationsbereich.



Die Kappen, die ein Loch haben, damit das AT Tau hindurch kann werden auf jedes Wellenrohr Ende gesteckt und sorgen dafür das die Enden sich aufeinander und gegeneinander drehen können. Ohne die Kappen würde das Wellenrohr zwangsläufig sehr schnell zerstört. Man kann jede Kappe nehmen, die fest auf dem Wellenrohr Ende steckt und bohrt dann eben ein Loch in der Stärke der Anti Torsion Leine rein. Ich hab es halt komplett gekauft – arm wird man nicht aber die Gewinnspanne dürfte prozentual betrachtet extremst sein

Mit dem aufgesteckten Rohrteilen funktioniert das Furlen einwandfrei. Ein großer und stark spür- und sichtbarer Unterschied. Jeder der sein Tuch noch direkt auf die AT Leine rollt sollte das mal in Betracht ziehen.

Aufgewickelt ist das Segel wesentlich lockerer aber viel ordentlicher gewickelt.

Regatta Make 25 (YST105) – GIN 730 (YST97)

June 25, 2017

Kategorien: Allgemein, Regatta, Segeln



Lieber Segler!

Wenn das so tief sitzt, dann will ich mal, weil sich eh kein Mensch dafür interessiert, den Blog entfernen.

OHNE WORTE!

June 26, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=ou-zCai60fs



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=0Sor7XrqySY



Nur ein Bild unter Gennaker

June 27, 2017

Kategorien: Allgemein, Segel, Segeln

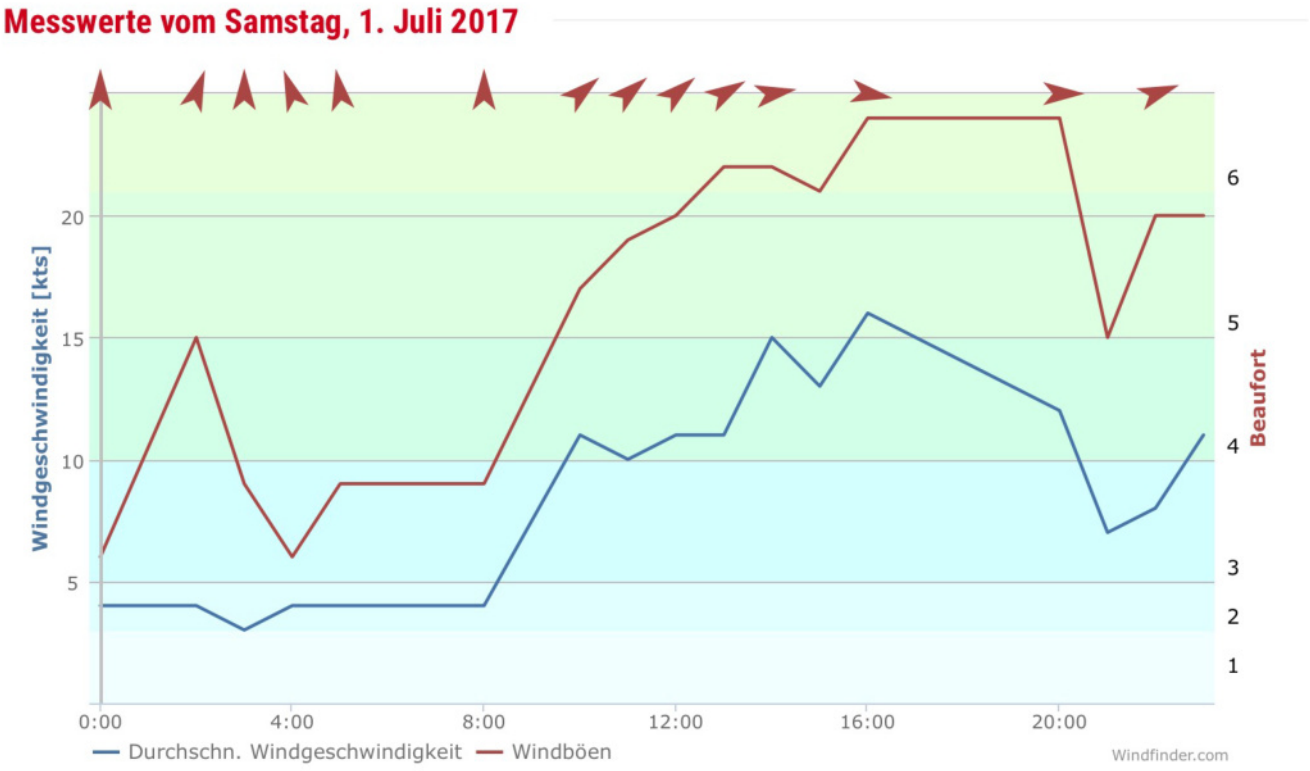




Und wieder nur Wind

July 2, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln



Schön wars. Wir sind gestern raus und hatten erstmal etwas Respekt vor den 24 Knoten die mein, zum Glück wieder funktionierender Windmesser anzeigt. Groß im 2. Reff und die Fock erstmal aufgerollt lassen bis mein Segelpartner die Pinne der Linguini kennt. Mächtige Böen und dann relativ gleichmäßig mit ca. 18 Knoten. Fock raus und lossegeln, denn 2. Reff ohne Fock ist ziemlich uncool. Als hätte Frau Wind es gewusst ging der Wind auf 33-35 Knoten und wir beschlossen erstmal nicht weiterzusegeln und das Wetter zu beobachten. Die Wetterwerte zeigen lediglich 6.5 Bft in den Böen an. Dazu muss man wissen, der Windmesser am Hafen ist nun nicht gerade in der Position ordentliche Messwerte vom See zu liefern. Wie auch?

Nach einer kurzen Pause haben wir unsere Crew verstärkt und wieder raus bei 18-25 Knoten Westwind. Manch eine Böe lag noch spürbar darüber. Es war aber einfach nur geil. Udo an der Pinne, man merkt sofort die langjährige Erfahrung des Senioren (lol). Ich wäre wohl nicht ganz so hoch rangegangen aber es galt ja auch zu erfahren was Linguini drauf hat.

Ein bisschen Video, den Bildschirm bitte am Horizonz ausrichten

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=nk-PgJlcJm8



- SOG max 7.8 Knoten
- Max TWS = 32 Knoten

Aber eigentlich schauts gar nicht so dramatisch aus

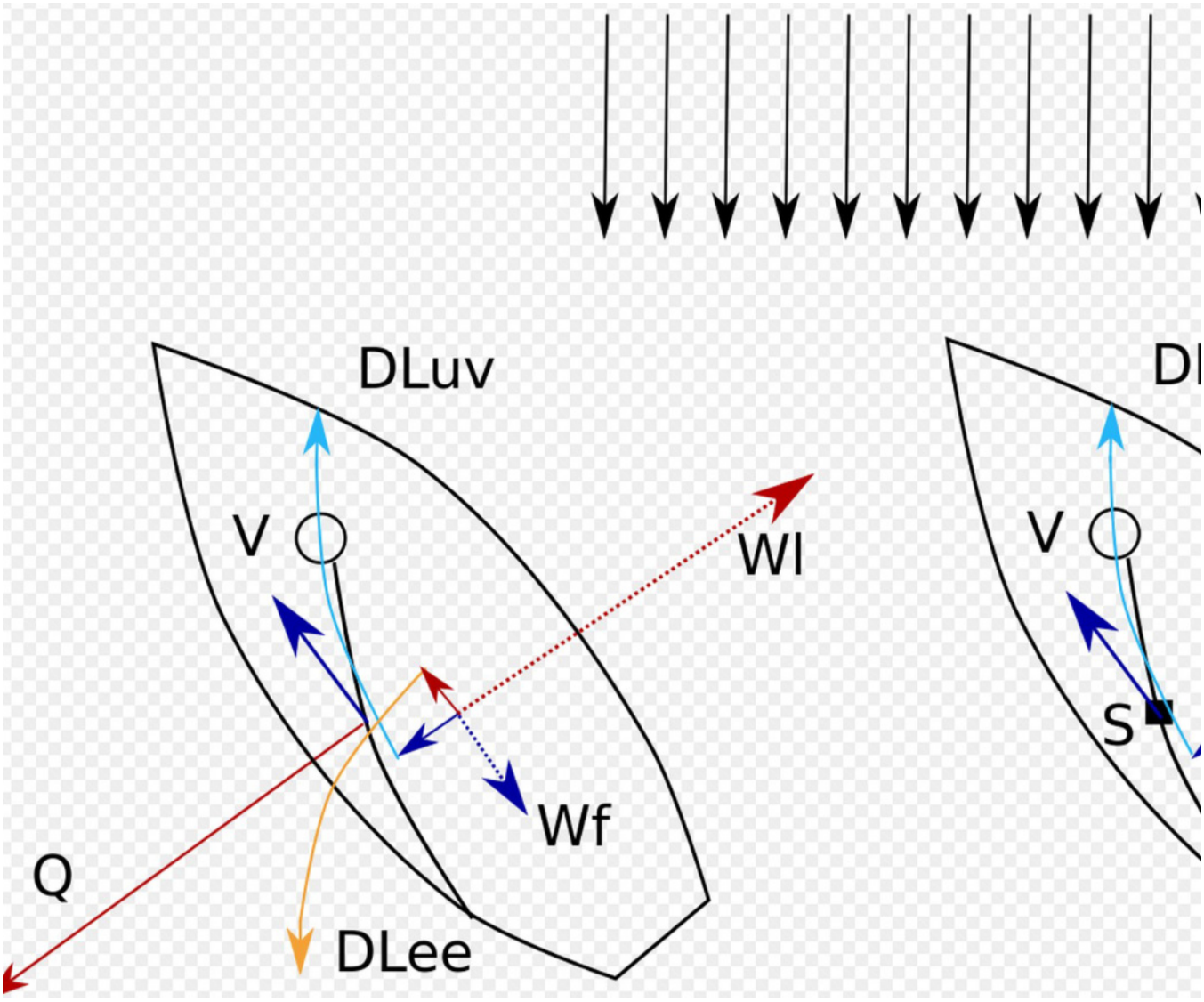
Ein aufmerksamer Leser des Linguini Blogs hat mir noch das hier geschickt… Danke!



In der Böe läuft man Höhe!

July 6, 2017

Kategorien: Regatta, Segeln, Startseite



Ein Spruch von vielen die einem seglerische Fähigkeiten näher bringen wollen. Aber was steckt dahinter?

Der Große Brombachsee ist ein Revier mit extremen Böen. Man kann sich nie sicher sein ob der anstehende 2er Wind urplötzlich eine 7er Böe reinschiebt. Ok, das wäre das Extrem, aber es gab das schon.

Unser letzter Ritt auf der Make 25 LINGUINI war geprägt von Wind und einer ordentlichen Portion Böen. Wie segelt man eine Böe oder besser: wie überlebt man eine Killerböe? Das Thema wird aktuell auch gerade im Segeln-Forum diskutiert, hier meine persönliche Meinung ausgehend von unserer Linguini und dem Großen Brombachsee.

Es gibt mehrere echte Varianten wie man Böen begegnet. Immer vorausgesetzt man hat die Möglichkeiten der generellen Anpassung wie Reff und Traveller bereits ausgereizt und befindet sich

auf am Wind Kurs.

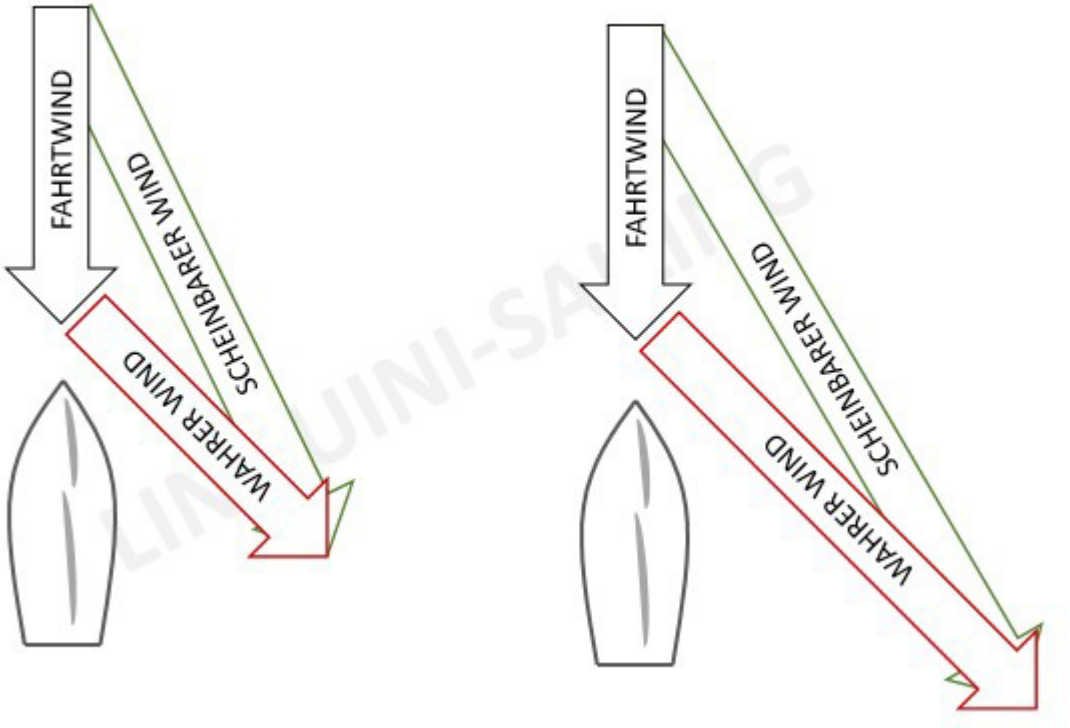
1. Wenn es vom Kurs her möglich ist geht man einfach auf einen offeneren Kurs und nimmt der Böe die Aggressivität
2. Man fiert das Großsegel auf identischem Kurs und lässt die Böe vorbeiziehen.

Beides Varianten die funktionieren aber keinen echten Gewinn im Sinne von VMG (Velocity Made Good), also dem schnellen bzw. schnelleren hart am Wind segeln zu ermöglichen.

Die dritte Variante nutzt die Böe um Höhe zu Gewinnen ohne dabei an Geschwindigkeit zu verlieren. Dazu betrachte ich mal die Physik.

Nimmt der wahre Wind in einer Böe plötzlich zu, kann man beobachten wie der scheinbare Wind raumer wird. Diese Situation kann man nutzen, um härter an den Wind zu gehen, solange die Böe anhält. Man sollte aber rechtzeitig wieder leicht abfallen, wenn der Böe die Puste ausgeht sonst riskiert man in den Wind zu schießen bzw. in dem Fall im Wind zu stehen.

Ich mal mal was…..



Nimmt der Wahre Wind in der Böe zu, wird der Schenkel des scheinbaren Windes länger. Dadurch verändert sich der Winkel des scheinbaren Windes in Richtung Raum.

Nun nutzt man genau diesen vergrößerten Winkel, um näher an den Wind zu gehen oder eigentlich seinen ursprünglichen Windwinkel einzuhalten. Im Ergebnis habe ich mehr Höhe bei gleicher Geschwindigkeit gewonnen (VMG).

Aber wie stellt man das am Besten an? Wie man eine kommende Böe erkennt, ist vielfach beschrieben. Erkenne ich das ich unmittelbar in eine Böe segle, dann kann ich ein wenig abfallen, um die Geschwindigkeit zu erhöhen und dann in die Böe einluven. Sehr anspruchsvoll, wenn man das bei starken Winden kontinuierlich macht und Pinne sowie Großschot Einhand bedient werden. Zumindest sollte man es soweit im Griff haben das sich VMG nicht verringert.

Macht man es zu zweit, dann sollte man sich weitestgehend blind aufeinander verlassen können. Kommandos laut und deutlich sind dennoch notwendig um den Großsegel-Trimm dem Kurs korrekt anzupassen. Ob man die Fock ebenfalls ständig dem Trimm anpasst, ist wohl die Frage, ob man an den Olympischen Spielen oder einer Mittwochsregatta teilnimmt. In einer 3er Crew kann man das aber wunderbar erledigen.

Als Ergänzung eine Zusammenfassung von Udo zur Segeltheorie oder viel besser, zur Segelpraxis am Brombachsee.

Wie macht man das am Brombachsee?

Für die Diskussion gehe ich von einer Windgeschwindigkeit von 7-10 kn (3bft) und in den Böen von einer Windstärke von 13 kn (4 bft) aus.
Linguini ist ein Schiff mit einer hohen Segeltragzahl (5,1) und einer, im Verhältnis zur Länge, relativ großen Breite, vor allem im Bereich des Hecks.
Ein breites Heck neigt dazu sich am Heckwasser festzusaugen. Deshalb ist es wichtig, das Heck zu entlasten und den Gewichtstrimm nach vorne zu verlagern.
(Ausnahme: raumer Kurs unter Gennaker/Code Zero/Spinnaker)

Doch nun zu den Böen:

Bei der hohen Segeltragzahl wird das Schiff beim Einfall der Böe sofort krängen.
Und da beginnt der Trick Nr. 1. Das geübte Seglerauge erkennt die herannahende Böe auf dem Wasser. Man fällt vor dem Eintreffen der Böe ein wenig ab; das Schiff beschleunigt. Nun fällt die Böe ein und der Steuermann beginnt langsam zu luven (=Trick 2) und bringt das Mannschaftsgewicht verstärkt nach Luv (hohe Kante; (Trick 3)).
Die Verlagerung des Mannschaftsgewichts nach Luv führt zu einer höheren Strömungsgeschwindigkeit am Segel und steigert die Bootsgeschwindigkeit. (Pumpeffekt).
Der geübte Steuermann behält in dieser die Windfäden im Auge und reagiert sehr sensibel an der Pinne.

Beim Nachlassen der Böe wird wieder die optimale Schiffskrängung durch Gewichtsverlagerung (nach Lee) hergestellt, Windfäden werden beobachtet, es geht konzentriert weiter…

Wenden

Auch hier gibt es einen schönen Trick, den jeder einmal ausprobieren sollte:
Auf der Kreuz hat nahezu jedes Schiff den Drang von selbst anzuluven. Man muss nur mal die Pinne loslassen; das Boot geht i.d.R. in den Wind.
Möchte man wenden, lässt man die Pinne locker in der Hand und lässt das Boot selbst luven. Die Drehung zum neuen Kurs unterstützt man durch zügiges Ruderlegen und zwar so weit, dass der Verklicker auf dem neuen Kurs anzeigt, dass man wieder den optimalen Schiffswinkel zum scheinbaren Wind erreicht hat.
So gehen Wenden ohne Geschwindigkeitsverlust und ohne Überdrehen des Wendewinkels.
Merke: langsam anluven und schnell abfallen
Man muss verstehen: Schnelles Segeln geht mit Konzentration und **viel, viel Gefühl**.

24h Regatta – Alle guten Dinge sind 3

July 9, 2017

Kategorien: Allgemein, Regatta

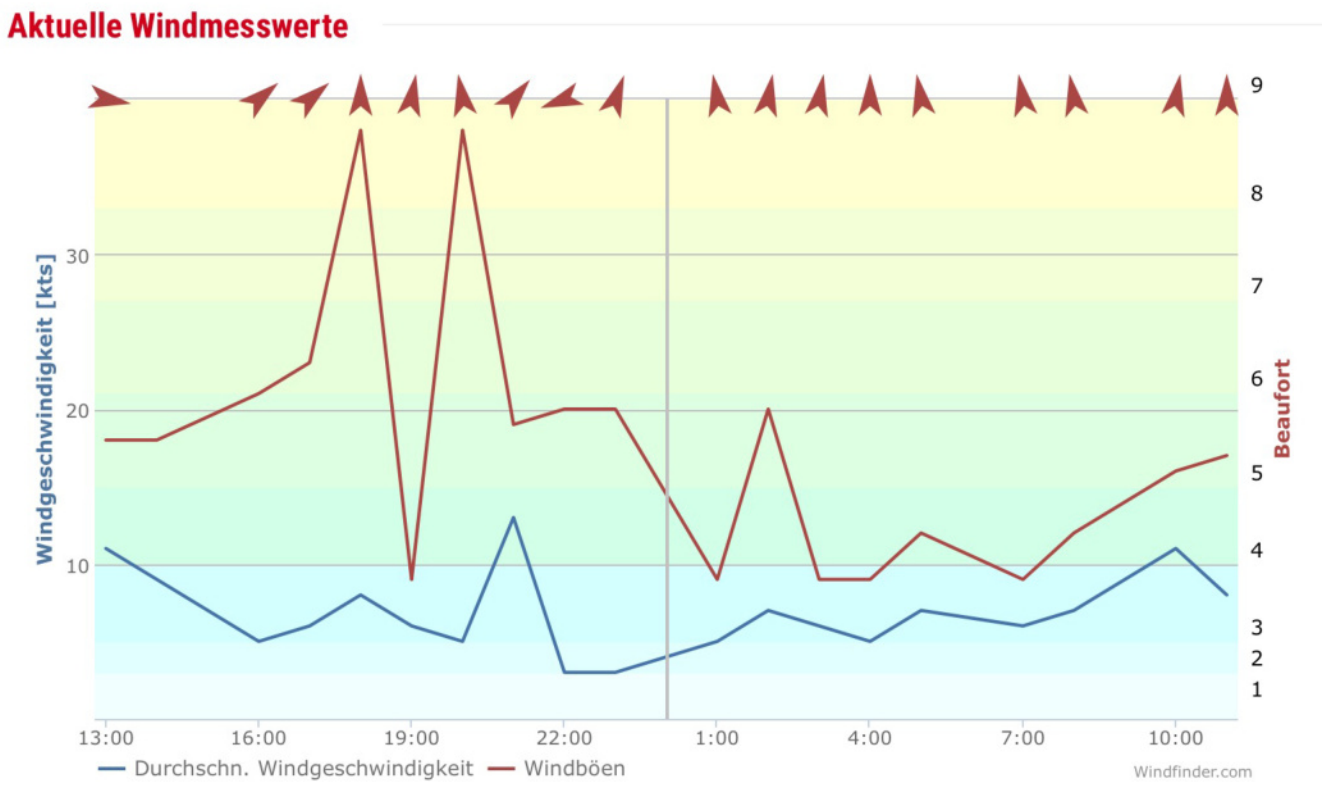
Schlagwörter: 1.WSC, 24 Stunden Regatta, Großer Brombachsee, Nachtsegeln, Regatta, Segeln



Geschafft! Gerade sitzen wir beim 1. WSC auf der Terrasse und warten auf die Siegerehrung. Das 3. mal 24h Regatta ist geschafft. Es gab eigentlich 3 Regatten. Die Klassik Trichter mit ihren wirklich wunderschönen Booten, die 6 Stunden Regatta und die 24h Regatta. Ein Melderekord (26 Boote) was sehr erfreulich für den Segelsport im Allgemeinen und den Brombachsee im Besonderen ist.



Das Wetter hatte alles, von viel Sonne über sehr viel Wind, Blitz und Donner und zum Glück keinen Regen. Die Wetterdaten vom Samstag sagen alles Mein Windmesser der Make 25 hat eine TWS von 31 Knoten gespeichert. Also knapp den **38 Knoten** aus dem Weg gegangen 😳 Sonntag gab es ebenfalls ordentliche Böen, die Windfinder Werte sind hier allerdings nicht ganz stimmig gegen 10.30 Uhr gab es mehrere Hammerböen die uns, unter Vollzeug in ordentliche Schwierigkeiten gebracht haben. Ein Binnenrigg hat eben nicht nur Vorteile.

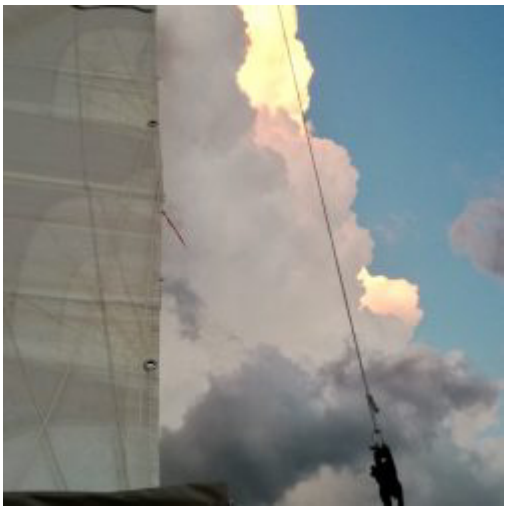


Die Nacht zum Sonntag war sehr sanft zu uns 😳 bis auf eine Brombachsee typische Böe um 1 Uhr die uns mit 7 Bft daran erinnerte „hey es ist Regatta!“.

Gute Organisation und viel Spaß ;-). Und für die, die der italienischen Sprache nicht mächtig sind, Linguine ist die Pasta, LINGUINI ist ein Name (z.B. der Koch aus Rattatouile). Das i bzw e macht den Unterschied. Also nochmal gaaanz langsam, die Make 25 heißt Linguini! Aber weiter…

Grandios war das Gewitter, das wir vom Logenplatz aus bestaunen konnten.

Wir waren knapp drunter aber immer noch weit genug entfernt. Das Ölzeug hatten wir bereits rausgekramt als eine illustere Schaar auf der MS Brombach uns zum Fotoobjekt wählte. Sah wahrscheinlich schon spektakulär aus, ein Segelboot mit ordentlich Krängung, in Ölzeug gekleidete Segler und die bedrohliche Kulisse im Hintergrund. Nach 20 Minuten Ölzeug ausgezogen, weil der Wind nachließ und es viel zu warm war. Wir hätten uns jetzt über Regen durchaus gefreut. Überhaupt war es recht schwül und das schlug früh morgens in eine kalte Feuchte um. Trotzdem gehört das segeln in den Sonnenaufgang zum Schönsten überhaupt. Ein Grund warum ich die 24h Regatta so



schätze. 3-7 Uhr in der Früh ist eine wundervolle Zeit um am See mit meiner Make 25 zu segeln. Bevor wir „schlafen gegangen“ sind, noch ein schnelles Bad im See. Eine Flaute ausgenutzt und uns den Schweiß und Bepp vom Körper gespült. Das war extrem erfrischend und hat uns die Lebensgeister zurückgebracht. Danach gab es Käse, Karotten, Baguette und einen Bordeaux. Die Jungs haben sich noch eine Steaksemmel von der Rennleitung schmecken lassen und dann ging es guter Stimmung in die Nacht.

Und bei solchen Stimmungen passieren seltsame Dinge…..

Zum Beispiel das spannende „Matchrace“ der Nacht zwischen einer Melges und Linguini (i!).

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=7ZQzJrttFNk



Aber auch die Melges Crew hatte viel Spaß bei der die gesamte Nacht andauernden Challenge.

Platzierung

EDIT: Die Ergebnisse sind falsch berechnet und bei der Siegerehrung verkündet worden, zu unseren Gunsten bzw. nun zu unseren Ungunsten. Ich habs dem 1. WSC gemeldet, denn fair muss das schon sein, auch wenn wir einen Platz verlieren.

EDIT 2: Korrigierte Ergebnisse werfen uns einen Platz zurück. Scheibenkleister! Trotzdem klasse!

Wir waren angetreten um nicht den letzten Platz zu erreichen, sondern mindestens einen davor. Nun waren wir selbst überrascht, dass wir nach mehreren Pannen, die uns viel Zeit und Strecke gekostet haben, nebst einer Bekehrung in Lattenkunde während des nächtlichen Chillens, den 2. Platz (korrigiert 3) in der 24h Wertung geholt haben. In der Theorie und nachträglichen Betrachtung ein super Ergebnis. Ziel erreicht! Neben diesem erfreulichen Ergebnis war es für mich eine tolle Erfahrung unser neues Boot richtig kennenzulernen, seine Grenzen auszusegeln und sich am Ende über das richtige Boot zu freuen.

Der Start





Danke Gerald (Varuna) für die Bilder! Gerald hatte unsere Frauen und Luis an Bord und sie verfolgten die Regatta vom Boot aus.

Beim 3. Mal wird alles anders! Und so war es auch. Gut vorbereitet segelten wir zur Startlinie und segelten bei Start + 11 Sekunden über die Startlinie. Um uns herum das Feld der drei parallelen Regatten. Gnadenlos und gnadenlos geil. Wir waren so ca. auf Platz 5-6 als wir den Gennaker hissten. Steht, Wind, Bäng. Ich weiß gar nicht mehr was so heftig war, wahrscheinlich die hektischen Bewegungen an Bord und die Böe. Auf jeden Fall mussten wir den Gennaker rollen und bergen, mussten den Bug wechseln und bekamen die Tüte viel zu spät wieder hoch. Das Feld zog an uns vorbei.

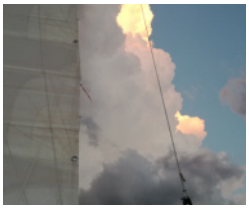
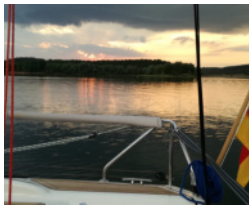
Wir hatten kurz darauf die Verfolgung aufgenommen aber die ersten beiden Runden machten nicht wirklich Strecke gut. Die toll segelnde Pintail hatten wir überholt aber ab da war sie ständig dicht auf. Klaus ist ein sehr guter Segler und kennt den See wie wenig andere. Leider hat er die Regatta frühzeitig wegen, ich nenne es mal, steinzeitlichen Ausdrucksweise/Benehmens der Rennleitung, freiwillig beendet. Klaus, ich kann Dich gut verstehen! Wäre er im Rennen geblieben, dann hätten wir es noch schwerer gehabt.

Nach einer Strategieänderung wendete sich das Blatt und wir segelten gut, meist konzentriert und machten nur noch wenige Fehler. Diese wenigen Fehler sind es aber die es am Ende ausmachen. Aber hey, verglichen mit vielen der anderen Teilnehmern bin ich und die Crew Thorsten und Frank

blutige Anfänger. Das noch auf einem für die Crew unbekannten Boot. Die Platzierung stimmt mich freudig und somit ist das Thema 24h Regatta durch. Abgehakt!

Was nie abgehakt sein kann, sind Bilder des heutigen Morgens sowie des Unwetters gestern. Leider sind die Bilder lediglich aus dem Smartphone. Die Farben waren der Hammer, nur minimal unterstützt.









Natürlich auch noch ein kleines Video

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=88NnFZltoYE



Dann bleibt mir nur noch Danke an meine Crew Frank und Thorsten zu sagen! Alles, was auf Linguini geschah bleibt auf Linguini *lol*. Danke an Gerald für die Regattabilder und Babysitting und Dank an Neptun, der uns wohl gesonnen war (hat ja seinen Anteil auch bekommen).

Und zum Ende noch der Track. Die Daten nackten Facts sind 68 SM, max SOG 7.6, max TWS 31. Schnellste Runden waren die vorletzte mit 54 Minuten sowie die letzte Runde mit 56 Minuten und die viertletzte mit 55 Minuten.





Noch ein paar Bilder von Marion. Danke!


GER
25



Und ganz besonders freuen mich die Bilder die Stefan (Caipirinha) von Bord der MS Brombach aus gemacht hat!




GER
25
Linguini
166383 S


GER
25


GER
25
Linguini


GER
25
Linguini

Wasser marsch!

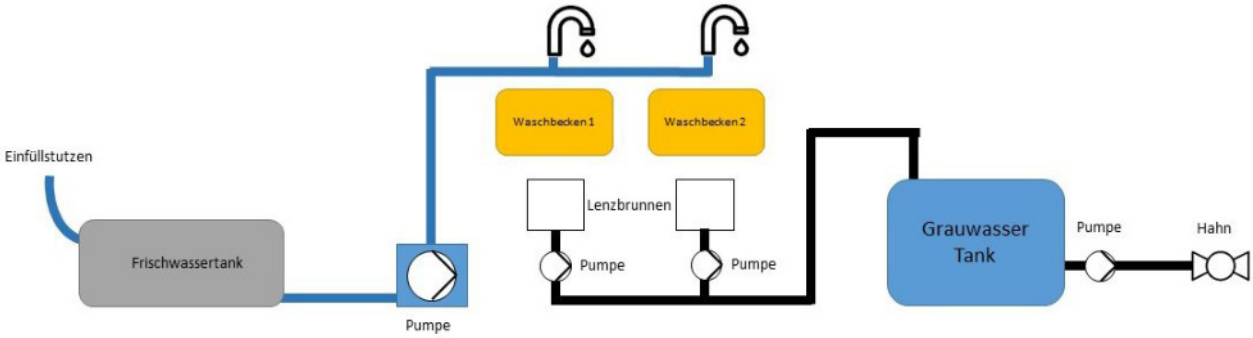
July 23, 2017

Kategorien: Allgemein



Nun war es endlich so weit. Das Wetter am Wochenende war kein Segelwetter und wir haben uns die Wasserversorgung der Make 25 Linguini vorgenommen. Das System besteht aus einem 100 Liter Wassertank im Bug, einer Pumpe, die den Wasserdruck bei Anforderung aufbaut, sowie zwei

Pumpen die das Wasser aus den Lenzbrunnen absaugen. Hinein in den Grauwassertank den man wieder über eine Pumpe entleeren kann. Das geht ganz gut per Kanister.



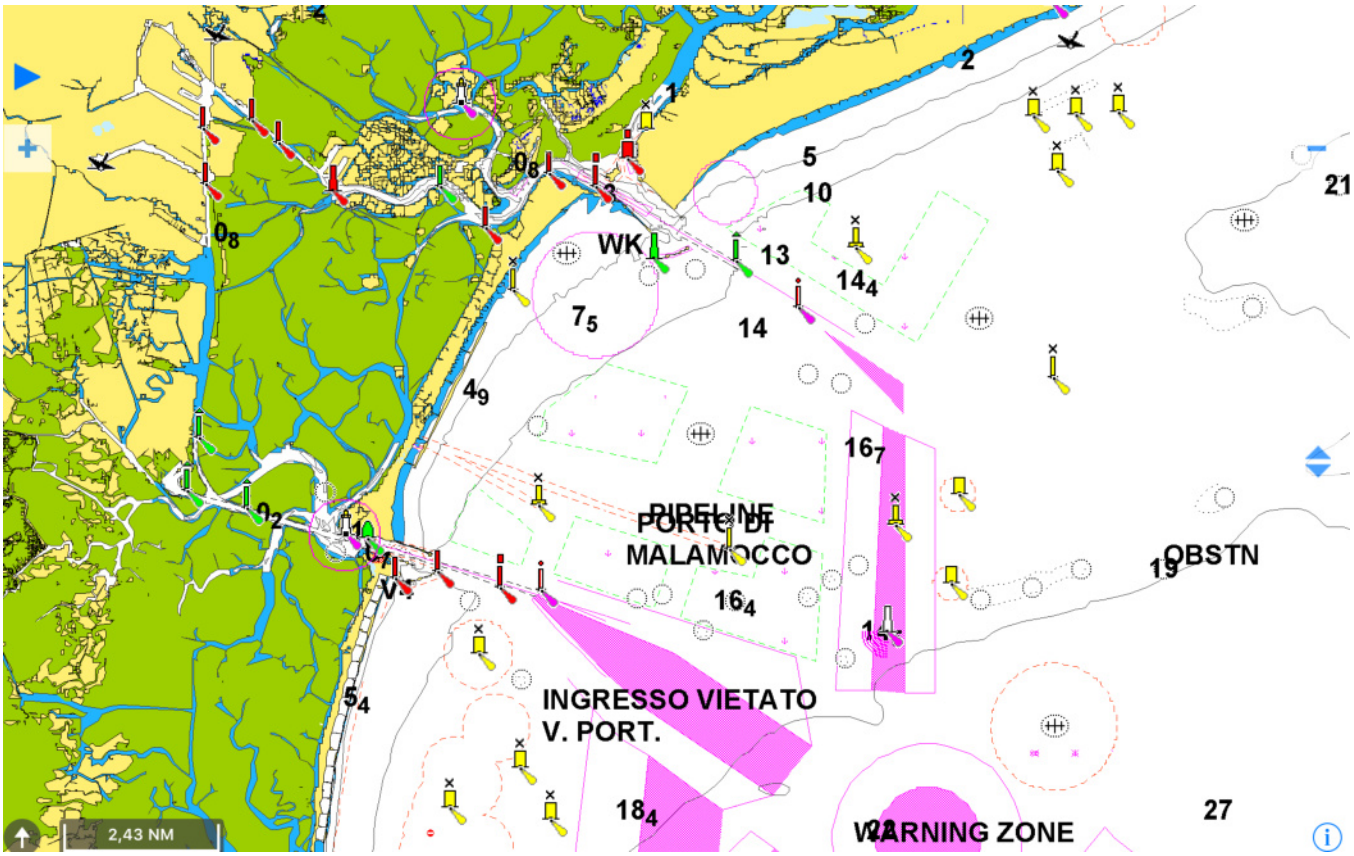
Also Wasser eingefüllt und Pumpe aktiviert. Ratter ratter bis der Druck aufgebaut ist (ca. 5 Sekunden) und dann den Wasserhahn geöffnet. Erstmal ne größere Sauerei bis die Luft aus der Leitung war, dann frisches Wasser aus dem Hahn. Was will man mehr. Alles wird schön brav in den Abwassertank gepumpt und den pumpt man über die Wastepumpe nach außen in einen Kanister oder hier, weil Tank pikobello gereinigt und es ja nur „Testwasser“ war, in den See.

Zum Einfüllen des Wassers per Kanister muss ich noch einen Schlauchtrichter anfertigen, dann ist das System komplett. Schön das man dann zum schnell mal Zähne putzen nicht rausmuss

Navigation 2.0

July 24, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation



EDIT 29.07.2017: Alles test halber angeschlossen, Apps getestet und Plotter konfiguriert. Schon echt klasse. Alles spielt zusammen. Wegpunktdaten werden an die Multi-Anzeige übertragen und es ist schnell und exakt. Einzig die Remote Control App ist auf meinem Android komplett unbrauchbar und unter aktuellem IOS geht der Menübutton nicht und somit eigentlich auch fast unbrauchbar. Aber Luxusproblem weil ….. egal!

Noch n kleiner Wermutstropfen obgleich ich es ja fast geahnt habe. Um Navionics vom IPad auf den Plotter zu syncen braucht es die Karten 2 Mal. Tu ich mir nicht an. Dann halt Wegpunkt / Routen Export und Import. Man hätte da wenigstens nen Discount einrechnen können

Nun hab ich das gesamte System fertig und da kommt eine neue Herausforderung. Ein Plotter will integriert werden.

Die Wahl beim Plotter fiel auf einen Raymarine MFD aus der A-Serie. Der A65 ist der kleinste der A-Serie Geräte aber für meinen Zweck vollkommen ausreichend. Der Vorteil den ich gegenüber anderen Systemen sehe, Raymarine MFD (Multi Function Display) haben eine umfangreiche Wifi Integration. So ist es möglich die Routen mit der Navionics App auf dem iPad zu planen und dann einfach auf den Plotter zu übertragen. Oder per Raymarine App das Display aufs Tablet spiegeln und den Plotter komplett via Tablet oder Smartphone zu steuern.

Jetzt wird einer sagen – alles vollkommen übertrieben. Recht haste! Aber ich machs trotzdem *bääh*.

Weiterhin kann dieses kleine Kistchen eine Vielzahl zusätzlicher Systeme verwalten. Vom Radio bis hin zum Radar und einer Videoüberwachung. Alles geht. Und genau das ist es, was mir so gefallen hat.

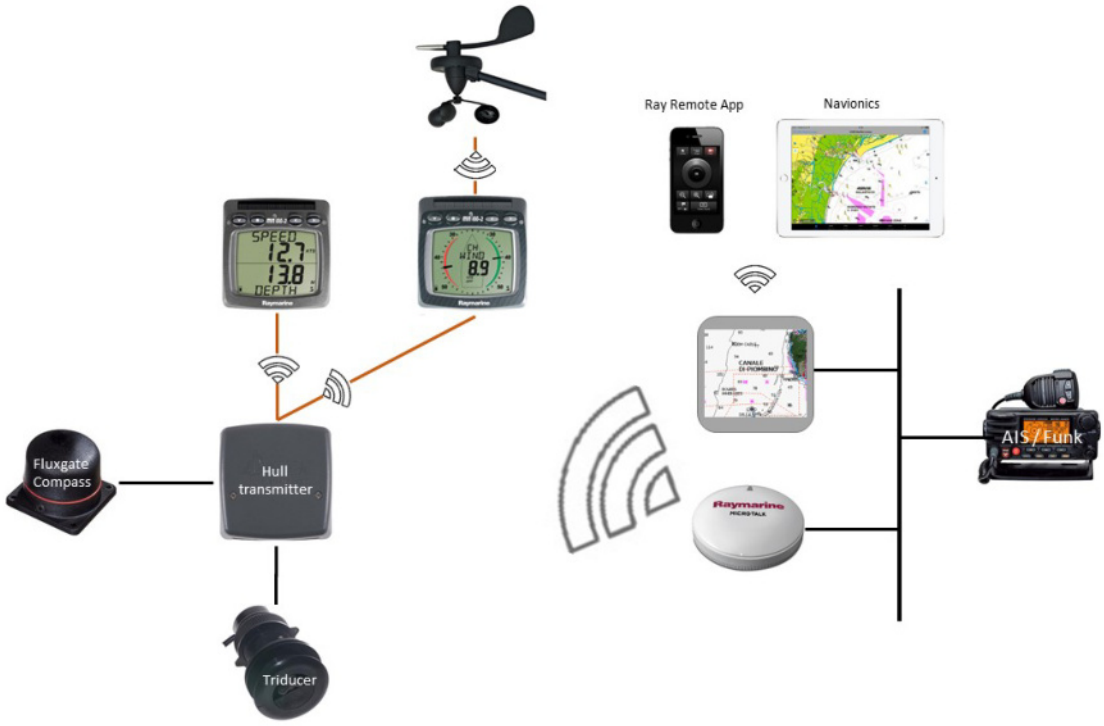
Der Wermutstropfen!

Neue Technik auf der Make 25 Linguini verlangt meist umfangreiche Veränderung. Und so auch hier. Bis dato war alles auf NMEA 0183 Kommunikation ausgelegt. Outdated würde der eine sagen, ausgereift der andere. Auf jeden Fall wird kaum mehr mit NMEA 0183 Fokus entwickelt. Der A65 ist zwar nicht brandneu aber NMEA Integration ist nicht. Zur Kommunikation wird Seatalk NG (Next Generation) oder RayNet verwendet.

Doch was mach ich jetzt mit meiner NMEA 0183 Installation? Ausbauen und gut verkaufen!

Nach längerem hin und her werde ich ein Micro Talk Wifi Interface nutzen, welches die TackTick Geräte per Funk ansteuert und die Daten synchron per Seatalk NG an den Plotter leitet. Da Seatalk ein Datenbus ist, ist die Installation der ersten Systeme immer etwas aufwendiger. Ok, so aufwendig dann auch nicht.

Die neue Systemübersicht



Das NMEA Wifi Interface sowie der vYacht Router fallen weg. Dafür kommt das Micro Talk System und der Seatalk NG Bus. Bei den Apps bin ich dann eingeschränkter. Sprich, es gibt keine TCP/IP

Verbindung aller NMEA Datensätze mehr. Stattdessen werde ich auf dem iPad Navionics mit dem Ray Plotter Sync verwenden sowie af dem Smartphone z.B. die Raymarine Remote App. Mehr brauch ich nicht. Alle weiteren Funktionen hab ich im Plotter vereint.

Bin gespannt wie zufrieden ich damit sein werde. iNavx kann ich somit nur noch solo auf dem iPad verwenden, das tut am meisten weh. Aber das ist ein definitives Luxusproblem!

Nass rausgewischt oder wie setze ich ein Boot unter Wasser!

July 31, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Da fahre ich nichts ahnend zum Boot, um die neuen Raymarine Gerätschaften ordentlich einzubauen und dann das.

Angekommen erst einmal einen Blick in die hintere Backskiste um zu prüfen ob meine Kassettenleiter-Installation endlich dicht hält. Es regnete ja mindestens 3 Tage am Stück und so war ich auf der einen Seite nicht überrascht aber auf der anderen Seite echt verärgert das in der Kiste ziemlich viel Wasser war und meine Kanister Variante wieder nicht dicht gehalten hat. Entschluss: Die Leiter kommt im Winter raus und der Ausschnitt wird wieder geschlossen.

Es waren 3 X 10 Liter Eimer die ich mit dem Schwamm und einem „Tote Hosen“ Konzertbecher befüllt habe. Zum Glück habe ich die unteren Durchbrüche nach innen abgedichtet aber lieber dann doch mal nachschauen. In einem doppelwandigem Boot gibt es nicht so viele Stellen wo man ohne zu schrauben schauen kann. So habe ich den Motordeckel angehoben und mein Puls ging nach oben.

Wasser im Boot!

Der erste Gedanke, meine Abdichtung der Backskiste ist doch nicht dicht. Erstmal egal und ich schraube die seitlichen Kisten raus, schraube die Kielkasten Abdeckplatte raus und überall Wasser. Wir hatten letzte Woche die Wasserinstallation getestet und den Frischwassertank gefüllt und das Wasser wieder über die Waschbecken abgelassen. Kam es vielleicht daher? Erstmal Wasser



schöpfen. Die verwinkelten Stellen des Bodens bekomme ich nur mit dem Schwamm trocken. Es läuft dann aber immer wieder Wasser nach da das Boot sich natürlich bewegt.

Strom aus!

So während ich das Wasser entferne, schaue ich auf die 230V Dosen die vielleicht 1-2 cm oberhalb des Wasserspiegels liegen. Ups, schnell die Finger weg und raus um den Landanschluß abzuziehen. Nicht auszudenken….. ich war voll unvorsichtig! Aber mir gingen 1000 Sachen durch den Kopf und dann..

Die Pumpe!



Die Osculati Pumpe hat seitlich einen Filter angebaut. Dieser Filter nimmt die Leitung vom Frischwassertank an. Alles Wasser geht hier durch. Da noch ein Rest Wasser in der Leitung war, sah ich woran es lag. Der Deckel der Pumpe hat einen Riss, eine Bruchstelle.



Die Bruchstelle war genau nach unten gerichtet wodurch das meiste transportierte Wasser auf direktem Weg in den Rumpf lief. Scheibenkleister. Ich hätte mir in den Arsch beißen können, dass ich das nicht beim Test des Frischwasser Systems kontrolliert habe.

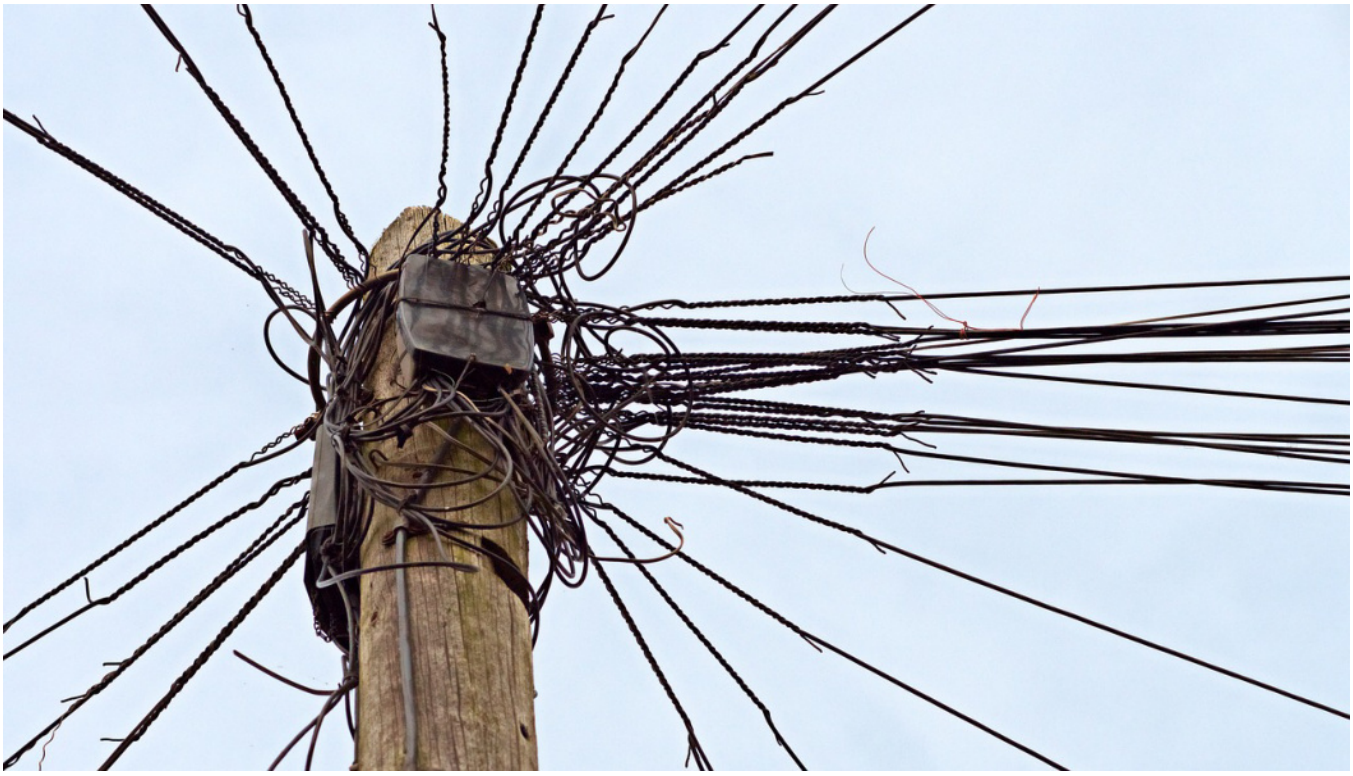
Neuer Deckel bzw. eine neue Filtereinheit habe ich bereits geordert. Bin mir aber unschlüssig, ob ich hier überhaupt einen Filter haben muss. Ich filtere das Wasser beim Einlaufen in den Edelstahl Tank. Wahrscheinlich lass ich sie weg. Von wegen. Ich bekomme die Pumpe nicht ab da der Verschluss Schieber in der Mitte gebrochen ist und somit die Hälfte stecken bleibt und die Demontage unmöglich macht. Hmmmh, eine komplette neue Pumpe – hab ich grad echt keine Lust darauf.

Per Chauffeur durch die Galaxis! Autopilot!

August 3, 2017

Kategorien: Elektronik, Navigation

Schlagwörter: Autopilot, Bootsnavigation, Navigation, NMEA, Pinnenpilot, Raymarine, Seatalk



Naja, erstmal das Mittelmeer und mit Autopilot. Ob ich unserer Make 25 das Abheben beibringen kann? So ein paar Foils dranschrauben? Nein, stopp zurück zum Thema.



Aber beachtet das EDIT am Ende des Beitrags.

Unser Autopilot, ein ~~Raymarine ST1000+~~ Pinnenpilot kann Seatalk und NMEA 0183 Daten entgegennehmen. Nachdem der Seatalk Backbone nun im Boot liegt, warum nicht auch den

Autopiloten anschließen. Damit ist die Wegpunkt- und Routenplanung dann automatisiert.

Ein paar Informationen sind natürlich wie immer notwendig.

- Wie komme ich von Sealtalk auf SeatalkNG?
- Welche Kabellängen sind zulässig?
- Wie lautet die Spezifikation des Kabels?

Der Raymarine SeatalkNG Standard ist in erster Linie ein mechanischer Standard der die Stecker und Leitungsquerschnitte / Schirmung festlegt. SeatalkNG, Seatalk sowie NMEA 2000 sind direkt an einem Spuranschluß nutzbar. Die Schaltung ist simpel.

> **Weiß: Net-H, „high“ data signal**
> **Blau: Net-L, „low“ data signal**
> **Blank: Erdung**
> **Rot: Net-S, 12v DC power supply**
> **Schwarz: Net-C, 12v DC ground**

Diese Codierung ist Standard übergreifend. Der Unterschied liegt darin, NMEA 2000 Leitungen haben die Datenleitungen einzeln geschirmt plus einen weiteren Gesamtschirm. Die SeatalkNG Kabel haben nur einen einfachen Schirm. Somit sind für meinen Zweck die beiden Leitungen Weiß und Blau einer Seatalk NG Leitung an den Pinnenpiloten anzuschließen. 12V erhält der Pipi über eine separate Leitung.

Bei einer Verbindung von Seatalk (V1.0) zu SeatalkNG gilt folgende Tabelle

SeaTalk[1]	Signal	SeaTalk[ng]
Red	+12V	Red
Yellow	Data	Yellow
Shield	Ground	Black

Informative Webseiten (englisch):

DigitalBoater

Panbo

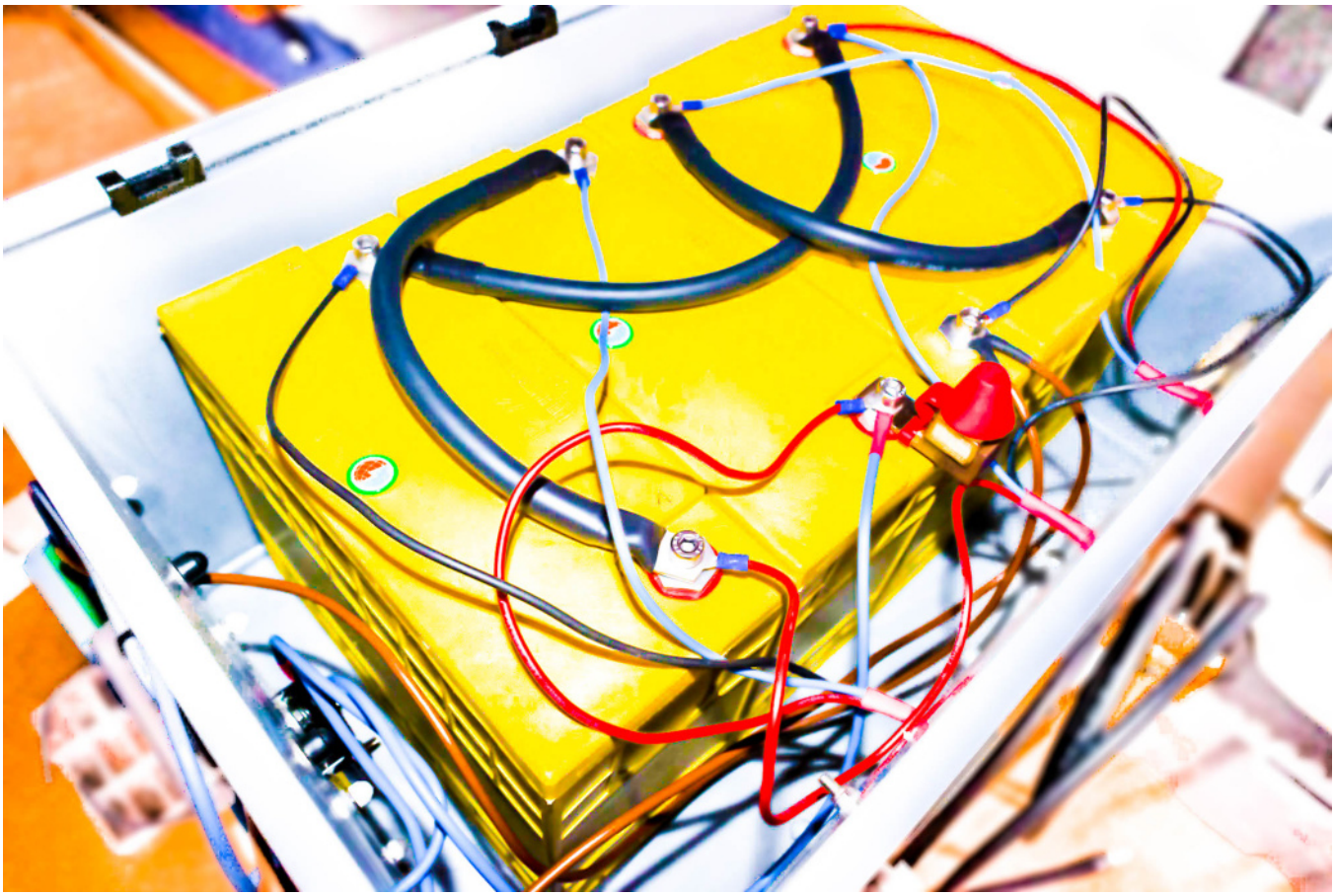
Sowie ein Beitrag auf Riggersbench

EDIT: Nach weiterer Recherche bzw. Informationen anderer Nutzer lasse ich das mit dem Pinnenpiloten und der Ansteuerung via Seatalk bleiben. Auf der Seatalk Leitung werden keine Windfahnendaten übertragen und somit wäre das eher nutzlos.

E-Mobilität s-Diskussion

August 7, 2017

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Elektronik, Startseite



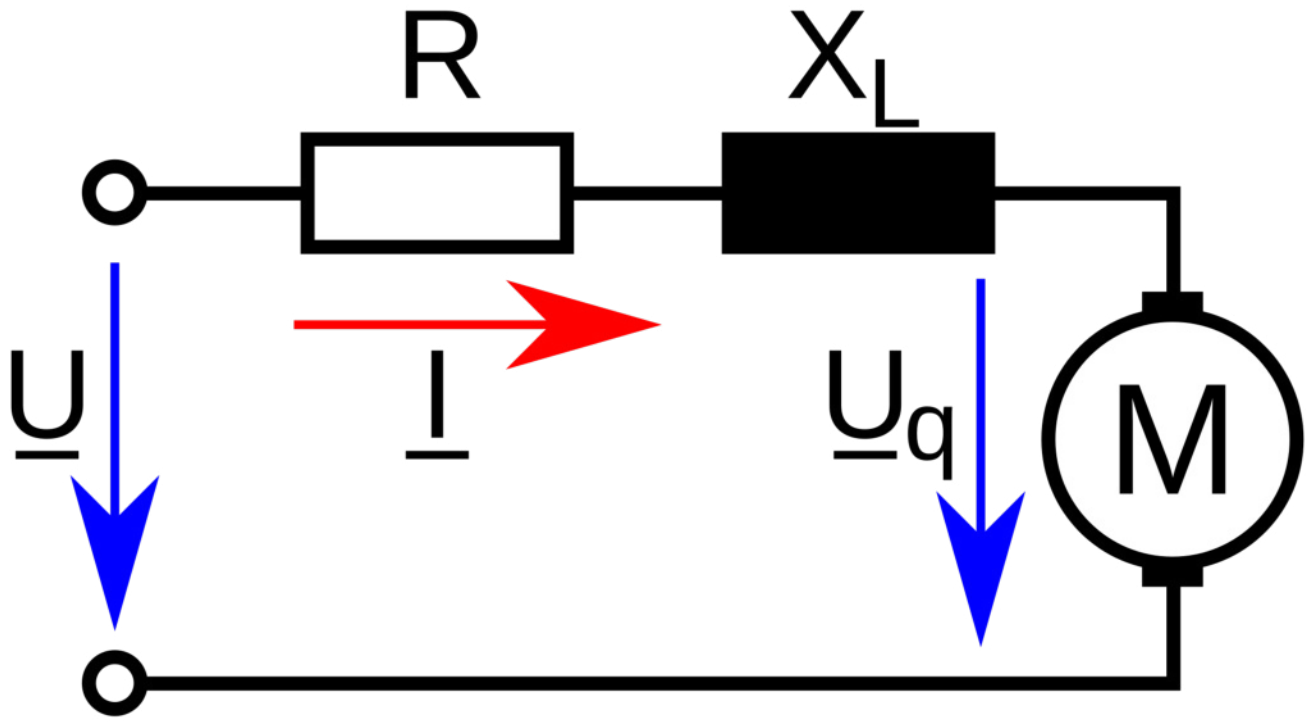
Und es hört nicht auf. Die ständige Diskussion über den Sinn der E-Mobilität, eines Elektromotors in Autos aber im Speziellen der E-Motor in Segelbooten und anderen Booten wird immer wieder thematisiert. Die Communities sind voll davon aber die Standpunkte verändern sich leider nicht.

Old School

Man könnte fast fragen ob manch einer sein Hirn nur zur Steuerung seiner Blähungen nutzt oder ob seinem Kalender 1972 die Blätter ausgegangen sind. Ewige Diskussionen und immer wieder der Versuch, durch den sich in allen Bereichen manifestierenden „Whataboutism“, sein old school Standpunkt beizubehalten geht soweit, dass ich nicht mehr darüber (E-Mobilität) diskutieren mag und mit Freude die Verbrenner-Fahrverbote abwarte wie sie z.B. in den Niederlanden am Start sind oder vielleicht, sofern da echt Eier in den Hosen sein sollten, bereits diesen Winter in z.B. Stuttgart durchgesetzt werden.

Die Wissenschaft zur E-Mobilität ist böse!

Nein wir fliegen jetzt nicht zum Mond weil wir es nicht zum Saturn (6. Planet unseres Sonnensystems) schaffen. Das wäre doch auch eine Antwort gewesen die den Skeptikern



machbarer Technologien in die Hände gespielt hätte. Ich kann mit dem E-Motor mein 10 Tonnen Schiff nicht eine Woche lang unter Motor gegen Strom bei viel Wind fahren, deshalb geht auch keinen E-Motor für den Betrieb über einen Tag nicht. **Anders ausgedrückt**, ich hab keinen Bock auf Veränderung und mir sind Umwelt und die Menschen scheißegal, Hauptsache mir gehts gut. Ich könnte diese Haltung nun über die Entsorgungsthematik der Fäkalien an Bord unterstützen aber hey, alles zu seiner Zeit.

Erster Fehler: 10 Tonnen!

Da schieben sich super schwere Boote mit üppiger Wohnkomfort Ausstattung per ungefiltertem Verbrenner über Strecken für zwei Hansel an Bord. Die 10 Tonnen sind hierbei eine Variable die vielleicht irgendwo bei 500 Tonnen aufhört. Wenn wir über Mobilitätskonzepte reden, dann beschränkt sich das nicht auf den automobilen Verkehr. Saubere Schiffsdiesel oder alternative Antriebe in den Frachtschiffen. Die Reduzierung und Konsolidierung der Transporte auf das wirklich Notwendige. Die durch Globalisierung und Subventionen entstandenen idiotischen Vorteile der langen Transporte und des massiven Energieverbrauchs abstellen. All das und vieles mehr gehört dazu unseren Planeten schnell, sehr schnell zu retten. Und ich meine es wie ich es schreibe. Der Klimawandel ist da und er wird Ausmaße annehmen die wir heute nur ansatzweise erahnen. Woher dieser Wandel kommt ist mir dabei erst einmal egal. Wenn wir ihn, auch durch E-Mobilität verlangsamen oder gar stoppen können, indem wir auf Diesel, Kohle usw. verzichten, dann sollten wir das tun. Auch, wenn wir unsere Komfortzone dabei verlassen müssen. Aber mal ehrlich, unsere Komfortzone ist doch verdammt groß!

Der Hybrid!

Heute erst gelesen wie einige verwundert sind das man Energie durch Hydrogeneratoren gewinnen kann. Leute, das gibt es seit 100 Jahren und mehr! Ans Schiff hängt man die noch nicht so lange dran, aber auch das gibt es seit mindestens 20 Jahren. Mein kleiner E-Motor Umbau kann ebenfalls Energie aus der Fortbewegung in Strom umsetzen. Ich müsste nur den Faltpropeller gegen einen Festpropeller oder verstellbaren Propeller austauschen. Macht bei mir keinen Sinn, da ich in der Regel nicht so lange mit dem Boot motore und ich auf unserem See keinen Bedarf habe. Da ich im Winter einen neuen Propeller anbaue ist die Überlegung aber durchaus da, die Option über einen Verstellpropeller zu haben.

Diese Hybridtechnologien, und mit Hybrid meine ich hier die Kombi aus Energieverbrauch und Energiegewinnung, sind ein Teil eines ganzheitlichen Konzeptes.

Der andere Hybrid!

Der andere Hybrid, auch den gibt es bereits sehr lange, ist die Nutzung von E-Antrieb und Verbrenner wobei der Verbrenner gleichzeitig der Lader für die Batterien ist. Dadurch erhöht sich die mögliche Strecke unter E-Motor. Wäre der Verbrenner jetzt noch als Range Extender eingesetzt, dann wäre zumindest die Abgasentwicklung einfacher in den Griff zu bekommen. Ein Range Extender liefert Strom durch Verbrennung (Gas, Wasserstoff, Diesel, Benzin, Bananenschalen) an den Elektromotor. Der Verbrenner arbeitet im idealen Umdrehungsbereich was die Säuberung der Abgase einfacher gestaltet, weniger Lärm produziert und den Verbrauch nach unten schraubt. Hier wäre man flexibel im Austausch sollte sich die Verbrennertechnologie verbessern oder man setzt in Zukunft effizientere Batteriesysteme ein. Der eingebaute E-Motor kann bleiben, das „Energiemodul“ kann einfach ausgetauscht werden.

Ein weiterer Punkt, bei dem ich sicherlich einem sehr großen Teil der Autofahrer/innen auf den Schlips trete, ist dieser vollkommen antiquierte, grenzenlos dumme Drang nach PS und Geschwindigkeit. Das Resultat daraus sind die für jeden deutlich sichtbar steigenden Aggressionen im Straßenverkehr und ausserhalb des Straßenverkehrs. Ein radikales Tempolimit muss her!

Alles viel zu modern!

Manchmal denke ich echt, die Menschheit hat diesen Reichtum, diese Freiheiten einfach nicht verdient. Die ewig Gestrigen (meine Definition ist dabei altersunabhängig) sind eine Gruppe derer, denen man einige Privilegien entziehen sollte. Ich hab bereits Angst davor, wenn unsere Gesellschaft sich weiterhin mit diesem Virus der Verschwörungsdenker, der Veränderungsablehner verbreitet. OMG!

Alles was gut wird, braucht helle Köpfe und viele Beine für die vielen kleinen Schritte. Moderne Technik kam nicht durch einen Urknall, sie wurde erfunden, weiterentwickelt und hat immer eins gebraucht, Menschen, die daran glauben das man etwas besser machen kann. Leider ist diese Denke irgendwie ins Abseits geraten und eigentlich ist es den allermeisten scheißegal, Hauptsache ihr Leben wird dadurch nicht gestört, ihr „Reichtum“ wird nicht angegriffen.

Wo wären die Batterietechnologien heute, hätte man die Summen aus den AKW Subventionen zur Verfügung gehabt? Ich hätte jetzt fast noch die Globalisierung angeprangert, also die einseitige Globalisierung, also unsere Vorteile auf Kosten der vielen armen oder auch nur nicht so reichen Länder und vor allem auf Kosten der Umwelt. Man sollte mal ein Drehbuch liefern, um einen Eindruck zu vermitteln, was uns durch das monströse „Mobilitätsgewesch“ und „Individualitätsfetischissmus“ entgangen ist. „Aber hier ist es doch super schön“. Das könnte man meinen, wenn man so in die Lande schaut. Klar, durch die Globalisierung konnten wir vieles, was unser Land hätte belastet oder durch unsere Normen hier nicht machbar gewesen wäre, in die 3. Welt auslagern. Oder ist es die letzte Welt? Der Dreck dort, den sehen wir nicht. Den wollen wir nicht sehen! Wir nehmen ja nicht einmal mehr wahr wie Lärm, Licht oder die Landwirtschaft das Leben immer weniger lebenswert machen. Nicht nur für den Menschen.

Ich erinnere mich noch an die autofreien Sonntage, war das nicht geil? Oder als, durch den isländischen Vulkan, dessen Namen ich jetzt nicht schreiben will, tagelang der Flugverkehr eingestellt war und sich urplötzlich das Klima stabilisierte, kein Lärm und es ging trotzdem. Ok, weil man sich dann eben ins Auto gesetzt hat. Viele haben aber auch die Bahn genommen. Die Bahn, ohje, ein eigenes Kapitel, als Vielfahrender ein schlimmes Kapitel auf das ich hier (noch) nicht weiter eingehe.

Das ideale Segelboot

Ich hör sie schon schreien „Kommunismus“ „Enteignung“ „Linke Gewalt“ usw. aber ihr werdet euch daran gewöhnen müssen. Wir werden in der Zukunft auch beim Segeln andere Maßstäbe ansetzen.

Schauen wir mal als Beispiel an den Bodensee. Da liegen Tausende Segelboote in Übergröße (Bezugnahme auf die Wasserfläche sowie die vorherrschenden Bedingungen) und werden kaum gesegelt. Eine vollkommen unnötige Ressourcenverschwendung. Ein kompletter **IchWillHabissmus**!

Das ideale Segelboot in einem menschenfreundlichen Mobilitätskonzept gehört vielen. Eine Aufweitung der Ferienzeiten sowie die Rückkehr zu einem rollierenden System ermöglicht allen in den Genuss zu kommen. Das Boot ist leicht, nicht zu groß, ressourcenfreundlich und recyclebar hergestellt (siehe z.B. BioBente). Der Antrieb ist auf den Normalfall/betrieb ausgelegt und emissionsfrei auch durch die E-Mobilität. Die so oft zitierten langen Binnenstrecken bis man an der See ist, werden wie beim KFZ, mit Schnelladern möglich gemacht. In nicht all zu ferner Zukunft werden wir Batterietechnologien haben, die hier müde drüber lachen.

Ich könnte jetzt noch vieles über meine Sicht der E-Mobilität schreiben aber am Ende ist das Wichtigste:

> **Fangt endlich damit an, an die Umwelt und die Menschen zu denken, den umweltfreundlichen Fortschritt in der E-Mobilität zu unterstützen und eure Befindlichkeiten hinten anzustellen.**

Das Jahr 2060

Ich werde das leider nicht erleben aber mein Glaube daran ist stark. Es wird keine Emissionen mehr durch die „JustforFun“ Mobilität geben. Notwendige Verbrennung von Öl/Kohle werden emissionsfrei gefiltert. Die Gewinnung von Ressourcen geschieht fair. Es gibt kein einziges Haus mehr das völlig unnötig Öl oder Gas zur Heizung verschwendet. Unser Schienennetz hat den innereuropäischen Flugverkehr abgelöst. Der Flugverkehr ausserhalb Europas erfolgt nur noch über 100% ausgelastete Riesenjets, die emissionsarm betrieben werden oder z.B. via Segel-Schnellboot. Der Schiffs-Frachtverkehr ist durch gestärkte regionale Produktionen maximal eingeschränkt worden. Frachter fahren nur noch, wenn sie emissionsfreie Antriebe verwenden. Ein Teil davon durch Windkraft und Segel. Autos gibt es nach wie vor. In der Zahl ein Bruchteil der heutigen Fahrzeuge. Sie sind Allgemeingut, 100% emissionsfrei, klein, superleicht mit minimalem Ressourcenverbrauch hergestellt. Ihr Radius beträgt 200 km. Alles darüber fährt man in der Bahn oder mit Vakuumtransportsystemen in Überschallgeschwindigkeit. Im Urlaub leiht man sich Fahrräder, Bobbycars, Grills und alles was heute große Transporter nötig macht. Man reißt bequem und leicht. Wie heißt es in dem verdammt richtigen Song von Silbermond „Leichtes Gepäck“: Eines Tages da fällt Dir auf das Du 99% gar nicht brauchst! Diese Erkenntnis habe ich viel zu spät erlangt und ich hoffe das die zukünftigen Generationen hier wesentlich schlauer sind.

> **Der zukünftige Schwanzlängenvergleich erfolgt durch Intelligenz, gelebte Empathie und gute Ideen!**

Der Wandel

Aber all das kann nur dann entstehen, wenn wir diese alten Zöpfe abschneiden, den tuckernden Motor nicht verehren wie ein Götzenbild, weil wir sonst nichts haben, an das wir glauben wollen. Und nicht jeder kann heute damit anfangen. Wer mehr Geld hat, fängt früher an. Technologie braucht den Support des Geldes und den Mut auch mal etwas in den Sand zu setzen. Das war schon immer so, wird sich aber hoffentlich verändern, wenn wir Geld nicht mehr in die Taschen derer stecken die damit nichts Gutes für die Menschen und den Planeten tun.

Ich höre den Einwand: „Aber dann gibt es ja keine Arbeit mehr!“. Darauf antworte ich nicht, sondern empfehle ein paar Dutzend Folgen Raumschiff Enterprise und ein Besuch in der örtlichen Bücherei!

Meine E-Mobilität

Ich wiederhole mich und obgleich die Kategorie „Projekt E-Antrieb“ die meist und oft gelesene in meinem Blog ist, nochmal zum Mitschreiben, nachdenken, aber vor allem zum Nachmachen.

- Kurze Strecke ohne Strömung bis 6 Stunden mit E-Motor
- Kurze Strecke mit Strömung bis 3 Stunden mit E-Motor
- Voraussagbare lange Strecke ohne Strömung ab der 5. Stunde mit Benziner
- Voraussagbare lange Strecke mit Strömung ab der 2. Stunde mit Benziner

Und da ich lange Strecken bevorzugt mit der Kraft des Windes segle, habe ich z.B. am Ankerplatz 3400 Wattstunden für Kühlbox, Licht oder sonstige Verbraucher übrig.

Ich hoffe, das hybride Konzept ist verstanden. Ziel ist, den Benziner nur im äußersten Fall zu nutzen.

In diesem Sinne hoffe ich auf unsere Schwarmintelligenz !

Watt N WattenMeer

September 28, 2017

Kategorien: Allgemein, Reise, Startseite

Schlagwörter: Dehler, Waterland, Watt, X-Yacht, Yacht, Yacht.de



Zurück vom Wattenmeer.

Jetzt liege ich auf dem Bett in unserem Amsterdamer Urlaubs-Hausboot und warte bis meine Frau eingeflogen kommt. Der Segeltörn durch das Wattenmeer und die Nordsee ist beendet und ich bin einigermaßen erschlagen. Hab mir grade den Wecker gestellt damit ich nicht verschlafe und meine Frau auf dem Flughafen steht.

Vor genau einer Woche ging es los. Nach einer recht üppigen Anreise mit dem Wagen nach Amsterdam, bog ich bei Waterland ein und da stand auch schon Alex von der Yacht. Ein schnelles „Hallo“ und geschaut das ich den Wagen parken kann.

Im Büro geht es dann gleich an die Kaution und kaum umgedreht war ich an Bord der Stern.

Die Stern ist ein 38 Füßer von Dehler. An Bord ging mit mir Wolfgang und wir kaperten gleich mal die Bugkoje. Gerade das Gepäck grob verstaut kamen Karin und Stefan, ein waschechter Österreicher aus der Wachau und Karin als Wahl-Wachauerin. Es war gleich klar, die beiden brauchen die Bugkabine. Groß und kräftig, das wäre in der Achterkabine nicht gegangen. Auf dem Schiff geht Seemannschaft mit der Aufteilung nach Körpermaßen einher. Die zweite Achterkabine wurde von Michael in Beschlag genommen. Eine Einzelbelegung.



Rauuuum!

Beim Einräumen war schnell klar das dieses Boot kein Raumwunder ist. Das klassische, Tags Taschen in die Koje und nachts in den Salon war zumindest für unsere Koje Pflicht. Zum Glück hab ich für das Wattenmeer nicht zu viel Klamotten eingepackt.

Nachdem das Boot klar war und Vincent von Waterland das Schiff erklärt hat, trafen sich alle im Café nebenan und Alex startete seinen Vortrag über den anstehenden Törn. Da ich mich vorbereitet hatte, war die gute Einweisung trotzdem eher etwas ermüdend nach der langen Autofahrt. Alex von der Zeitschrift Yacht und Vincent vom Vercharterer Waterland begleiteten die Flotille aus 5 Booten. 2 X-Yachts mit 37 und 40 Füßen sowie drei baugleiche Dehler 38. Das kann spannend werden.

Wir besprachen den Start und den Törn und die Crews gingen los um Proviant zu bunkern.

Wattenmeer-Proviant

Es ist eigentlich immer derselbe Ablauf. Ich halte mich erstmal zurück und schaue ob der Rest der Crew ähnliche Vorlieben hat. Wenn ja dann gut, wenn nein dann müsste ich eben intervenieren. Als Vegetarier (+ Muscheln) nicht immer ganz leicht aber am Ende hatten wir dann gefühlt für 2 Törns Proviant in den Wägen und fuhren zurück zum Bunkern.

Holland Food im Wattenmeer

Der erste Abend und das Essen war absolut ok. Bis zum Ende des Törns steigerte es sich und ich kann sagen das ich echt leckere Sachen gefunden habe. Salate waren immer extrem lecker angemacht, Pastas, Muscheln und immer leckere Fritten dazu. Generell ist die Art, Beilagen werden für alle auf den Tisch gestellt, klasse. Meist gibts auch nen Nachschlag.

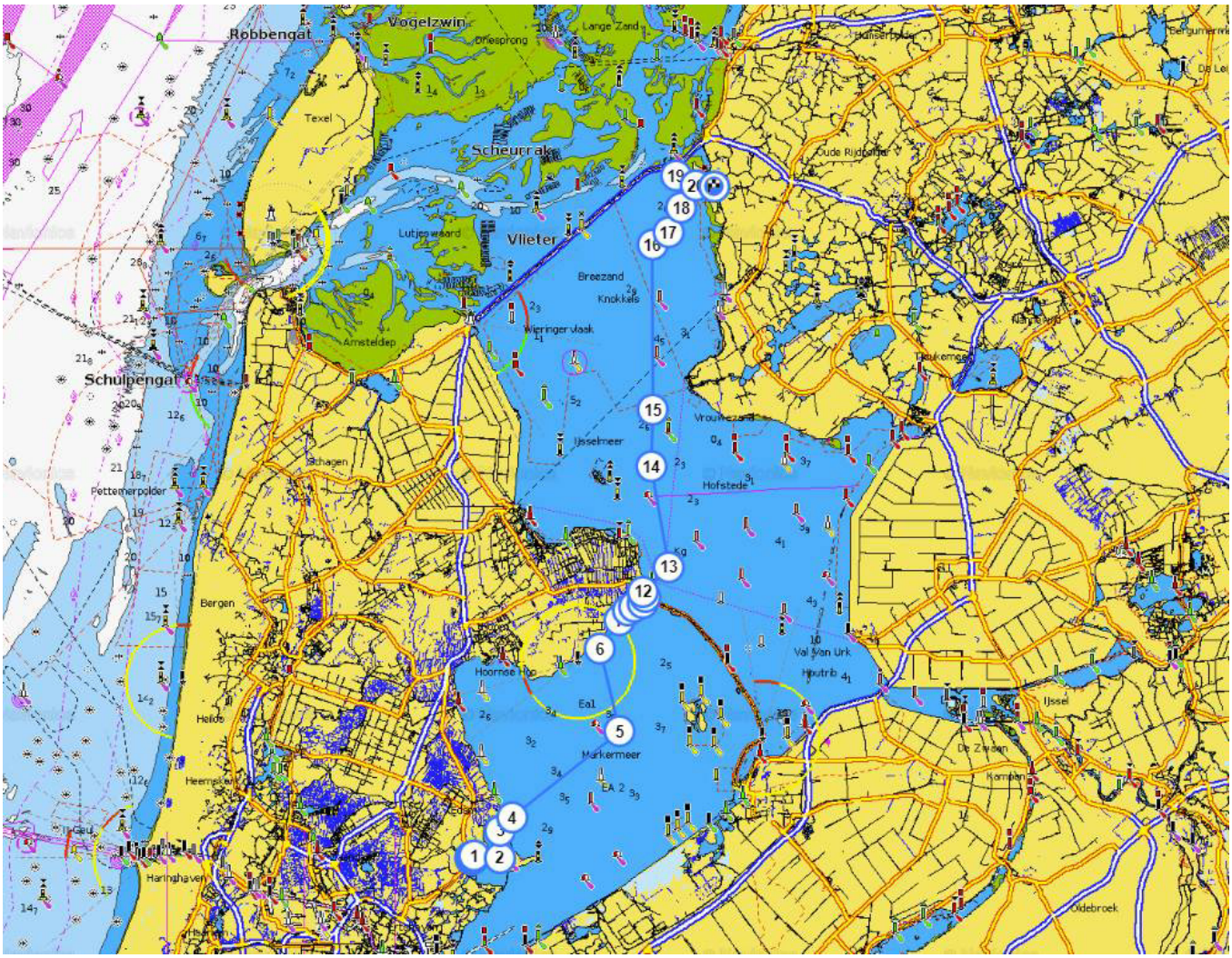


Am Anreisetag ging es dann eher früher in die Koje. Die erste Nacht mit einem noch Fremden in einem engen (1,40) Bett ist wahrscheinlich immer unangenehm. War aber alles klasse. Wolfgang beherrscht den Schlaf der Mumien und so liegen zwei von der Sorte ruhig nebeneinander. Passt!

Aus dem Vorschiff werden wachauische Sägelieder angestimmt, weit genug weg und im immer währenden selben Rythmus :-). Stört nicht.

Wattenmeer – Tag 1 – 46 SM

Wir starten mit der allmorgendlichen Skipper Besprechung und Alex weist uns in die Route ein. Von Monnikendam ein für den ersten Tag sehr langer Schlag nach Makkum über die Enkhuizener Schleuse.



Bei der Crewbesprechung äußere ich meinen Wunsch das Trimmen der Segel zu übernehmen was Anklang fand. Grundsätzlich hab ich mich erstmal zurückgehalten, man weiß ja nicht was die anderen Crewmitglieder für Schwerpunkte haben. Rudergänger bin ich gerne, wenn es um eine Regatta geht. Ansonsten ist der Job am Rad nicht so sehr prickelnd.

Wattenmeer – Die Stern legt ab!



Es geht endlich los und wir liegen längsseits, steuerbord des Steges. Skipper ist Michael und dreht ebenfalls das Rad. Ich schlage vor rückwärts abzulegen und mit einer ca. 260 Gard Drehung die Nase mit dem Wind in die Ausfahrt schieben zu lassen. „nenee, da fährt man vorwärts raus“, ist ja easy. Keine Spring oder sonstige nützlichen Hilfsmittel. Ich versuche nochmals einen Einwand zu platzieren, gehe dann aber auf meine Position.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=yDsVwocSKfc



Was dann kam erahnt der ein oder andere vielleicht bereits. Das Boot geht voraus, der Bug dreht in Richtung Ausfahrt aber der Wind arbeitet gegen den Bug. Die enge Marina wird nun zum Schauspiel wilder vor, zurück und immer mit Vollgas Episoden. Ein Rückwärtsmanöver endet fast kautionsgefährdend. Das Boot reagiert auch nicht mehr ordentlich da an der Stelle, der Kiel bereits

mit Schlick zu kämpfen hat. Der Chef von Waterland springt beherzt an Bord und übernimmt das Ruder. Legt die Stern wieder auf Kurs und bemerkt ein Klackern beim Steuern.

Schicksal

Das war nun wirklich ein guter Schicksalszug. Wäre er nicht übergesprungen, dann hätten wir das wahrscheinlich, also wenn das Boot jemals aus der Marina gesteuert worden wäre :-), nicht als Makel erkannt.

Es hatte sich, wohl vom Einbau eines neuen Autopiloten, eine M10 Schraube gelöst (oder vergessen) und dadurch hatte sich das Rudergestänge leicht gelöst. Cheffe hat das in 1.5 Stunden repariert und wir konnten los.

Wir steuern hinaus aufs Markenmeer und nehmen Kurs zur Schleuse Enkhuizen. Der Wind eher schwach mit 8-9 Knoten, dafür gabs ordentlich Regen.

In der Schleuse wurde mein Einwand, leg nach achtern ab wiederholt nicht beachtet. Die Fender haben einen prima Job geleistet. Vorwärts ist wohl cool.

Der Kurs in Richtung Makkum war unspektakulär und wir waren mit fast 2 Stunden Verspätung dran. Und so laufen wir erst am späten Abend in den Hafen ein. Das Abendrot hat für den Regen entschädigt. Die anderen Crews haben mit dem Essen auf uns gewartet, was ich cool fand. Essen, trinken und Palaver. Ich schlafe fest und gut.





Wir hatten dennoch Spaß an Bord! Wolfgang dreht nun am Rad!

Tag 2 – Watt N Watt im Wattenmeer

Die morgendliche Besprechung war spannend, der erste Schlag ins Watt. Aufmerksam lauschen wir den Erläuterungen und nehmen die Berechnungen des letzten Tages zur Hand. Es ist früh, sehr früh. Vincent begleitet uns heute. Nicht zuletzt um alles zu checken, denn wir haben zudem noch einen teildefekten Plotter an Bord. Ich kenn die Raymarine Bedienung ganz gut, dieser E67 hat allerdings ne schwere Macke. Bootet bei machen Funktionen unerwartet und verliert seine Wegpunkte und die BTW Infos. Der Funk schweigt ebenfalls. Im Nachhinein denke ich, wir waren einfach nur zu doof. Man musste den Sprechknopf mit zwei Fingern tief und ungewohnt fest reindrücken. Das Setting auf ATIS verwirrte uns ebenfalls. Für die Niederlande ist alles innerhalb der Inseln Binnenfunkrevier. Hätte man auch sagen können.



Unser AIS Signal ist auf FindShip zu sehen. Doof nur, dass wir auf dem AIS / Plotter nichts angezeigt bekommen. Ich denke ein weiterer Defekt, der ziemlich blöd ist. Dann eben old fashioned per Ausguck und Feldstecher. Karin und Stefan haben ein Bresser Fernglas dabei, ein preiswertes wie Stefan sagt. Die Leistung finde ich wirklich sehr gut!



Schleusen und Brücken gab es beim Törn. Spannend!



Und so fuhren wir in Richtung Terschelling.

Wattenmeer – Tide und Me(e/h)r

Der Schlag nach Terschelling war durch den 2 Meter Tiefgang nicht ganz anspruchslos. Der Versuch mit auslaufender Tide in Richtung Nordsee zu segeln und bei kenternder Tiede Kurs Terschelling zu nehmen um nicht gegenan zu müssen hat funktioniert. Ist ja, wenn man den Tiden und Strom

Kalender beachtet, die 12er Regel anwendet nicht soo schwer. Beim Berechnen war allerdings schnell klar, die 12erRegel kann nur eine Annäherung sein. Bei unserem Tiefgang ist doch eine gewisse Genauigkeit gefragt. Aber der HP33 und/oder die digitalen Infoseiten geben uns ein ausreichend großes Fenster. Ablegen! Anlegen! Regen, Wind und der ein oder andere sagte, er hätte die Sonne gesehen.






Terschelling ist ein nettes Inselchen und ein hübscher kleiner Ort den wir am Nachmittag erkunden. Eigentlich wollte ich ein Fahrrad mieten aber meine Füße waren noch nicht an die neuen Segelstiefel gewohnt und so machte ich einen Gemütlichen.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=0JfkDVTfans



Der Abend klang bei wieder einmal sehr leckerem Essen im Heksenketel (Hexenkessel) aus. Dank Google Übersetzungs App war die rein niederländische Karte zu dechiffrieren. Das Wort sehr scharf wurde wohl nur mit scharf übersetzt. Unsere Frau in der Crew bekam das mit scharfen Muscheln zu spüren. So ist das mit den digitalen Helferlein. Ich hatte ein Käsefondue von dem auch eine Kleinfamilie satt geworden wäre. Sehr lecker!

Zurück an Bord noch ne Runde Seemannsgarn bei Martini und Wein und ich falle wieder mal hundemüde in die Koje.

Der Trimm(er)

Segeltrimm plus Taktik und ein erfahrener Rudergänger. Das dürfte die Traumbesetzung sein. Für mich ist der Segeltrimm eine sehr spannende Sache die direkte Wirkung zeigt. Bei einem unbekannten Boot nebst Laminat Groß, war das für mich die größte Herausforderung. Dass man dabei die gesamte Zeit im Konzentrationsmodus unterwegs ist und durchaus auch ein paar Meter an

Bord zurücklegt unterschätzt man. Bei Lage kommt dann noch etwas Spannung hinzu zum Bug zu tänzeln, um was auch immer zu richten. Das Beste, es hat meinem Rücken sehr gutgetan. Die ständige Balance zu halten trainiert ganz gut.

Was natürlich klasse ist, drei baugleiche Boote zeigen einem schnell, ob man gut oder eben nur mittelmäßig unterwegs ist. Was mir fehlte, war der erfahrene Rudergänger der jeden Windhauch spürt, voll konzentriert ist und das in zusätzlichen SOG umsetzt. Aber wie auch dazu muss man Boot und Revier kennen und eben viele viele Seemeilen und/oder Regatten hinter sich gebracht haben. Das hatten wir alle nicht.

Wattenmeer – Der Weg durchs Watt

Am 3. Tag Segeln ging es in einem kleinen Inselhüpfer rüber nach Vlieland. Tidentechnisch anspruchsvoll, leider nur ein kleiner Schlag aber bei unserem Tiefgang passt man sich eben an.

Seltsamerweise haben die Fähren hier recht wenige Probleme. Ziehen mit ihren über 4 Meter Tiefgang Kurse auf denen unsere Karten sagen lieber nicht. Die dürften ihr Revier jedoch kennen







Für das Weiß im Auge des Capitanos hat es dann doch nicht gereicht.

Ich merke aber das die ersten Tage bei Regen schon etwas in die Knochen ging und so kam das gelegen. Am Abend beschließen wir zu kochen. Ich hab mich als Gernekocher geoutet und es gibt Nudeln mit was der Kühler hergibt. War glaub ich ganz lecker. Wir testen die Weine und geben den Ausgesperrten unseres Nachbarbootes Unterschlupf.







Wattenmeer – Skippers Day

Heute soll ich die Crew durch die Wogen führen. Eigentlich mag ich das nicht, weil ich weiß das mich Unkonzentriertheit und x mal dieselben Fehler mächtig nerven. Hab mich aber eh ganz gut

zurückgehalten und so legen wir nach der Skipperbesprechung und Crewaufteilung ab. Alex ermahnte noch „in den Wolken kann ordentlich Musik drin sein!“



Als wir die Ansteuerung verließen, „klar zum Reffen“! Die Crew hatte noch nie ein Einleinen Reff genutzt. Ich mach das mit meinem Boot ja quasi ständig und so konnte ich zeigen, das geht kinderleicht. Zweimal geübt und gut. Und das war gut so!

In den Wolken ist Musik

Der Wind aus West nahm etwas zu und wir segelten mit rund 7 Knoten SOG an Vlieland vorbei. Weiter vorn sah ich andere Boote die Wasseroberfläche knutschen und keine 20 Sekunden später rauschte ein fetter Drücker rein und der Windmesser (TWS) stieg auf irgendwas mit einer 2 vorne an. Klar zum Reffen mit dem kleinen Zusatz „und diesmal zackich!“ veranlasste Wolfgang und Stefan ein exzellentes Reffmanöver am Wind hinzulegen. Die Stern bedankte sich mit etwas weniger Krängung und ich merkte fast nicht, dass mir der mittlerweile eingesetzte Starkregen in den Kragen lief. Meine Kapuze war nicht richtig eingestellt und so klappte sie ständig weg.

Der Spuk hielt noch kurz an, noch ein zweiter kleiner Drücker und ab da wars eher mau. Wenig Wind, maximal 6 Knoten SOG. AVG eher 3-4 und die Nordseewelle von achtern Steuerbord / Luv über 5 Stunden. Üble Aufgabe für unsere Mägen. Ging nicht an allen spurlos vorbei.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=paZLV2_Z3a8



Die letzten 2 Stunden entschlossen wir uns das Volvo zu setzen.

Meine Versuche die Wellen magenfreundlich zu nehmen waren hoffentlich erfolgreich, es sah allerdings nicht danach aus. Mir hat es nichts ausgemacht… auf Holz klopf! Der Segeltag war noch lang und wir liefen bei ordentlicher seitlicher Strömung in den Hafen ein. Boot ca. 30-40 Grad quer zur Fahrtrichtung und Motor auf Volllast. Einfahrt am Strömungspunkt passiert, gerade und rein. Passt. Hat viel Spaß gemacht!

Mein erstes Anlegemanöver und dann auch noch römisch katholisch mit der Dehler 38 klappte nicht aufs erste Mal. Aufgestoppt, nochmals mit etwas mehr Raum Abstand geschaffen und auf einen Satz rein. Ist ja auch nur ein Segelboot

Der Abend war entspannt aber der lange Tag zollte seinen Tribut. Lecker essen, gut schlafen.





Regatta 1X

Man könnte auch sagen Matchrace. Wir lagen nach dem Ablegen relativ gleichauf mit einer weiteren Dehler 38. Baugleich! Gemäß dem weltweit geltenden Modells, Wasser, 2 Segelboote, eine Regatta,

verstanden beide Boote die Aufgabe und wir lieferten uns ein Kopf an Kopf Rennen.



Die Narwall, hinter uns, zog nach Luv und kam langsam immer weiter auf. Vor uns lag eine relativ breite Untiefe. Der geplante Kurs war in Lee an der Untiefe vorbei. Der bessere Kurs jedoch in Luv. Die Karten sagte „reicht locker“ und so gingen wir kurz vor der letzten Möglichkeit an Luv an der Narwall vorbei und blieben auf dem recht flotten Kurs. Bis das andere Boot merkte was wir vorhaben war es für sie zu spät den Kurs sinnvoll zu ändern. Wir zogen mit sehr großem Abstand über das Ziel und konnten die ursprüngliche Ansage „Ihr stellt das Bier bereit“ mit einem herzlichen „Wir trinken Wein“ beantworten.



Regatta im Wattenmeer

Naja, nicht ganz. Es geht von Enkhuizen nach Marken. Start ist 13 Uhr zwischen Tonne KG 37/18. Klare Ansage, nach KVR und haltet die Startlinie, die ja gleichzeitig noch Wasserstraße ist frei.

Wind aus Süd, drehend auf Süd West. Die Taktik steht. Nach dem Start Wende und raus in 40 Grad zur Layline um den ersten Schlag möglichst lange zu halten um einen ordentlichen Trimm zu bekommen.

Ansage

Wir und fast alle Boote halten sich an die Anweisungen. Nur die Narwal mit Törn Chef Alex an Bord meint im Fahrwasser zwischen zwei Tonnen herumzudümpeln. Unser Timer hätte uns bei max + 10 sec auf der Startlinie gesehen und wir wären bei der Peilung ca. 80 Meter davor auf Steuerbord Bug hinter der Narwall durch. Nach KVR war sie ja kurshaltepflichtig. Sie hat sich nicht dran gehalten, hat ihren Kurs geändert und so gabs ein wenig Spannung auf der Linie. Irgendwer hat dann noch „Wenden“ gerufen anstatt abzufallen und unser guter Plan war am Boppes. Noch ne Wende und nach der Startlinie noch eine und mit 4 Minuten plus sind wir am Start. Egal, es geht um nix.



Ich kümmere mich um den Segeltrimm und den Kurs. Michael am Ruder. Die Regatta hat Spaß gemacht aber zum Ende hin konnte ich nicht anders und habe um das Ruder gebeten. Böen nutzen, Beschleunigungskurven. Der Abstand verringert sich, aber die sind bereits viel zu weit weg. Über der Ziellinie kehrt gemacht und mit allen anderen nochmal den letzten abgeholt und unter Regatta übers Ziel. Die Stern war hier deutlich nicht einzuholen. Leichte Spiele mit den immer wiederkehrenden Böen muss man eben ausnutze. Jeden Windhauch mit dem Ruder bedienen. Aber geht ja um nix. Allerdings hatte die Stern auch eine Schokoladenseite. Der Trimm des Bootes ist nicht ausgeglichen.

Auf Steuerbordbug schneller als auf der anderen Backe. Dazu kam der Wind leider 180 Grad verkehrt *lol*

Der letzte Abend im wunderschönen Marken war feucht fröhlich was den darauf folgenden Morgen etwas unangenehmer macht. Leider sind die Toiletten in Marken am Morgen nicht geöffnet.

Die kurze Strecke zurück in den Heimathafen wird nochmal spannend als das Lot 1.60 anzeigt und wir bei Vollgas recht wenig Fahrt machen. Voll durch den Schlamm gepflügt.

Anlegen. Fertig! Adieu Wattenmeer!

Alles in allem wars ein sehr schöner Törn mit irgendwie allem. Ich würde das alleine nicht wieder machen und mich lieber Mit „eigener“ Crew einer Flotille anschließen. Die Yacht bzw. Alex von der Yacht und natürlich Vincent haben einen sehr guten Job gemacht. Der Zustand der Waterland Dehler 38 war nicht perfekt. Ein teildefekter Plotter war definitiv nicht gut. Aber alles in allem ein tolles Segelboot!

Als Verbesserungsvorschlag hab ich nur, den Crews vorher Bescheid geben, dass innerhalb der Inseln ATIS Funk zu wählen ist. Ein kurzer Funkcheck zwischen allen Booten inklusive. Ansonsten coole Boote mit klasse Laminatbesegelung.

Amsterdam

Nach dem Törn ging es nach Amsterdam. Wir haben ein Hausboot bei Bedbreakfastboat.com gemietet. Auf den Bildern super schnukelig und in real genauso schön. Gut gelegen und ganz kurz vor perfekt. Ein wenig laut bei offenen Fenstern aber sonst an alles ist gedacht. Zwei nette Enten die uns beim Frühstück zuschauen und lauern, dass wir unsere Brötchen nicht ganz schaffen.

Zu Amsterdam ist schon viel geschrieben worden. Chaotisch und trotz Ende September Unmengen an Touristen. Trotzdem alles ist so wie über Amsterdam geschrieben wird.

Und zum Abschluss meines Blogs noch eine Galerie mit weiteren Bildern.

Es wurde keine Galerie ausgewählt oder die Galerie wurde gelöscht.

Absegeln 2017

October 15, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln



Nun ist es wieder so weit. Absegeln 2017 – die Make 25 geht aus dem Wasser. Das Segeljahr steht kurz vor seinem Ende. Noch ein Segelwochenende und die Wettervorhersage verspricht bestes Leichtwind Segelwetter. Gennaker raus und die letzten Sonnenstrahlen genießen. Und das war ein Hammer Wochenende! Ok, der Wind war etwas mager. Samstag war es eher ein Sonneliegen auf dem See. Sonntag gab es dann die vorhergesagten 2-3 Bft. und Sonne satt. Für ein Mitte-Oktober-Segeln einfach ein Träumchen. Es gab mehrere Regatten parallel und nachdem am Samstag nicht gesegelt werden konnte, war es sehr schön die Segel zu sehen. Wie immer war die Opti Regatta Sieger der Herzen



Samstag

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=MVEy6LHz2Ng



Sonntag

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=n_dvDaeTG2k



Für das Auskranen unserer Make 25 ist bereist alles vorbereitet. Ein 250er KG Rohr ist am Trailer befestigt um den Baum nicht mehr unter Deck transportieren zu müssen. Alles was lang und sperrig ist, passt ebenfalls hinein. Die neue Maststütze wiegt 70% weniger als die alte und ist sauber zerlegbar. Alle Leinen sind präpariert nur das Mastlegen macht noch gaaanz leichte

Bauchschmerzen. Die Leine muss oberhalb der unteren und unterhalb der oberen Salinge liegen, ein Palstek am Ende an den Kranhaken gehängt, anderes Ende durch den Palstek und nach unten zum Mastfuß. Damit die richtige Höhe einstellen.

Beim Stellen hatten wir die Schlinge zu weit unten und der Mast ging nicht steil genug hoch. Da verdreht er sich gerne auch, wenn es keinen Wind gibt. Diesmal lieber einen Meter höher am Mast der Make 25 anbinden. Wir werden es sehen Eine dritte Hand haben wir erstmal nicht dabei. Mal sehen wer gerade so rumturnt.

Aber jetzt erstmal noch die letzten Stunden auf dem See genießen. Für die Nacht ist die Heizung aktiviert, eine gute Flasche Rotwein, Käse und Baguette. Mehr Dolce Vita geht nicht *lol*

Resümeee zu 2017

Das Jahr hatte viele gute Segel Wochenenden und auch während unseres Urlaubs am See gab es nichts zu meckern. Der Herbst zeigt sich leider von seiner nassen Seite aber man kann nicht alles haben. Linguini hat sich in der ersten Saison prima gemacht, kaum Notwendigkeit zu meckern oder irgendwas zu verbessern. Die Entscheidung zur Make 25 war definitiv die Richtige. Unsere Stegnachbarn werden im kommenden Jahr ihre Wilde Emma (ex Wilde Ente) am Rhein segeln, die min. 3 Stunden Anfahrt sind dann doch too much. Sehr schade! Hoffen wir nur, dass wir keinen Schmock an die Seite bekommen. Zumindest in der Breite sollte das Nachbarboot schmäler sein. Zweimal 2.50 ist definitiv zu breit für die Box. Selbst mit Flachfendern.

Ansonsten war 2017 eher ruhiger. Wir haben uns am Steg auch etwas zurückgehalten. Mehr Zweisamkeit als Party. Schön wars.

Für den Winter steht der LRC und UBI an. Noch nen Italienisch Kurs und etwas Englisch Praxis zu Hause Wer irgendwann auch große Fahrt gehen will, sollte Englisch, Französisch und Spanisch drauf haben. Also idealer Weise ;-). Für die kommenden 2 Jahre reicht und erstmal ein wenig Italienisch. Zum Französisch werde ich meine Schulzeit etwas auffrischen. Babbel ist übrigens wirklich klasse! Man muss sich eben nur aufraffen.

Absegeln 2017 – Projekte 2018

Projekte stehen am Boot wenige an. Ich dachte an Funk, vernünftige Steckverbinder zwischen Mast und Deck sowie eine AIS Integration (mit dem Funk). Ansonsten werde ich das Waschbecken im „Kleiderschrank“ abbauen und dafür einen Schlauchanschluß für eine Außendusche montieren. Boot reinigen und wachsen ist eh klar. Das wars auch schon. Puuuh, ob mir da nicht langweilig wird? Dafür hab ich mal ein wenig Lektüre bestellt. Erdmann und weitere Kandidaten die anscheinend zur Pflichtlektüre eines Seglers gehören. Ich lese ja nicht so gern da ich im Job viel lesen muß. Wenn ich

ein Buch zu Ende schaffe, muss es schon ziemlich gut geschrieben sein und mich natürlich interessieren. Das Buch der Harbecks (mit der Etap 21i um die Welt) war recht holprig zu lesen aber das Interesse hat das wett gemacht.

So nun verabschieden wir uns mal für dieses Jahr. Also zumindest segeltechnisch!





Viele Grüße!

Treibanker – Segeln bei mächtig Welle

October 27, 2017

Kategorien: Allgemein, Segeln, Startseite, Tips



Der Titel Treibanker und Segeln ist ja eher nicht richtig. Hier geht es darum möglichst wenig Bewegung zu erlangen. Aber einfach mal lesen ….

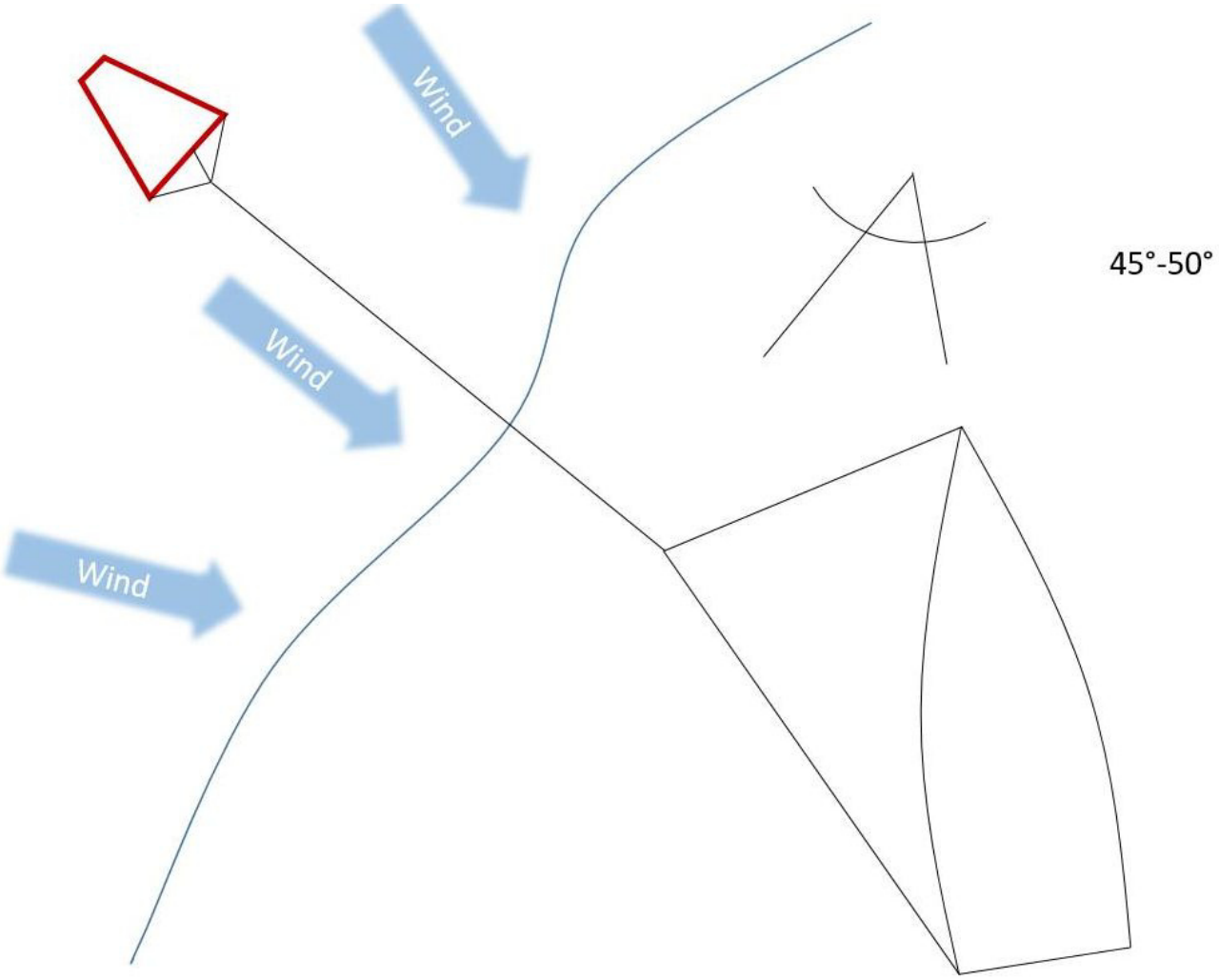
Also man will das ja nicht erleben aber muss in jedem Fall darauf vorbereitet sein, wenn man in der Nordsee, im Atlantik oder auch im Mittelmeer segelt. Unerwartet auf ein schweres Wetter trifft oder die Planung eben schieflief und eine Welle mit einer Höhe die dem aufrichtenden Moment Kummer bereitet.

Treibanker / Drogue oder See Anker / Sea Anchor

Ich habe mir schon länger Gedanken über einen Treibanker gemacht, einen Drogue den man achtern ausbringt und der die Fahrt verlangsamt sowie den Bug auf Kurs halten kann. Das ist auch bei Ruderverlust durchaus angebracht und einen Heck-Treibanker kann über einen Hahnepot die Zugkräfte am Heck von Steuerbord nach Backbord und umgekehrt verteilen. Aber dazu später mehr.

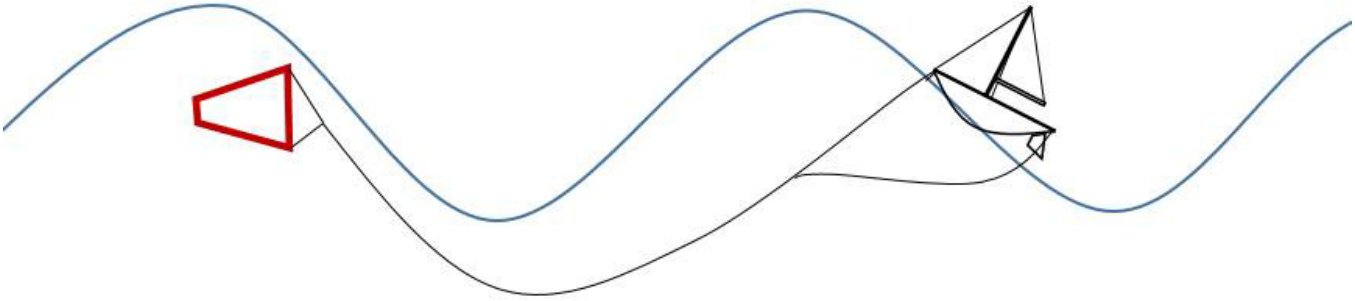
Beim Lesen einiger Berichte und Weisheiten über das Schwerwettersegeln wird der Treibanker aber auch über den Bug ausgebracht. Nämlich dann, wenn ich gegen eine hohe brechende Welle beiliegen muss. Brechende Wellen wirken drastisch bei quer liegenden Booten. Ein Durchkentern ist

zu vermeiden. Dazu nimmt man den Treibanker über den Bug. Ein Boot wird unweigerlich mit dem Bug nach Lee driften, wenn es in der Welle nicht stabilisiert wird. Dazu eine Illustration



Der Treibanker oder in diesem Fall Buganker oder Seeanker (Sea anchor) wird mit einem Hahnepot über den Bug ausgebracht und über das Heck in einen Winkel gebracht der das Boot in 45 bis 50 Grad zur Welle ausrichtet. Welche Beschläge man dazu verwendet hängt sicherlich vom jeweiligen Schiff ab. Den Hahnepot oder auch Spring könnte man über eine Winsch legen, um ihn auch zu korrigieren.

Die Länge der ausgebrachten Leine sollte so lang sein, dass Anker und Boot in einer identischen Wellenphase liegen.



Zu beachten ist, das kann schon ein wenig mehr Leine sein, die man da braucht. Eine Rolle mit mindestens 60 Meter oder mehr ist sicherlich nicht falsch. Dabei muss natürlich die Belastbarkeit beachtet werden. Diese richtet sich nach Bootsgewicht und Typ sowie auch nach dem verwendeten Treibanker der sich nach dem Boot richtet. Kann der Treibanker 2 Tonnen ab, dann sollte die Leine und der Beschlag das idealerweise auch können.

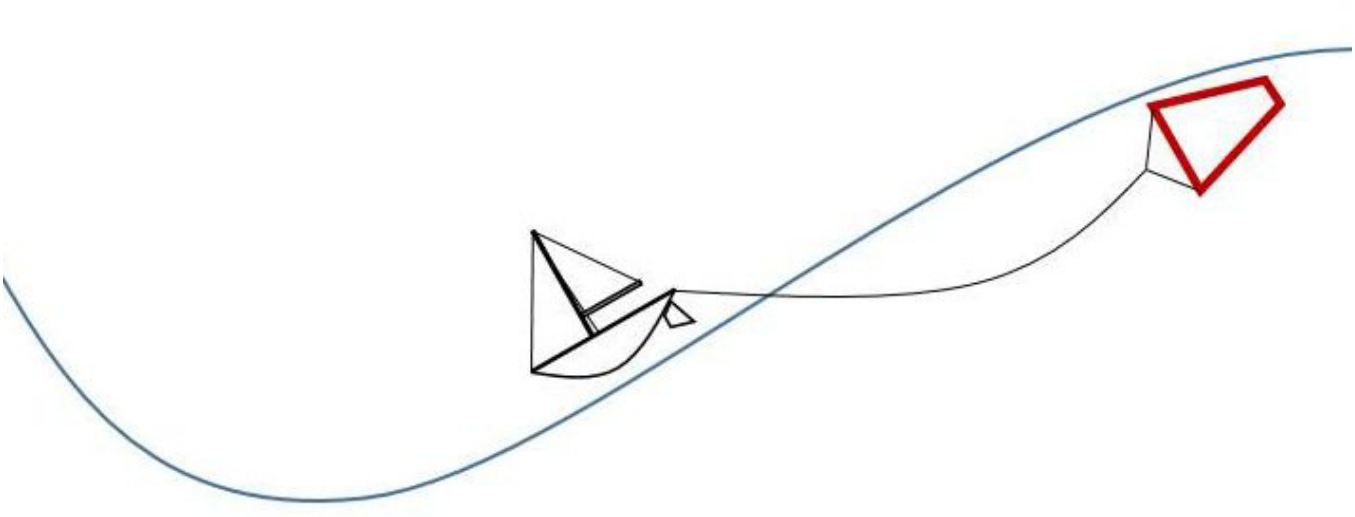
Der Drogue

Wer das Buch der Harbecks (Etap 21i) gelesen hat, dem ist das sicher noch in Erinnerung. Sie haben zum „Absurfen“ bei hohen Wellen achtern mehrere Leinen ausgebracht. Diese sollen dazu dienen das Boot zu stabilisieren und ein Querschlagen in der Welle vermeiden. Das funktioniert richtig gut und man kann das z.B. auch mal bei ruhiger See ausprobieren und mal ein paar laaange Leinen hinten befestigen und diese auswirft. Dann unter Motor einfach mal das Ruder loslassen. Je mehr oder je länger die Leinen sind, desto stabiler wird der Kurs gehalten. Wäre also vielleicht auch eine Maßnahme um eine Stabilisierung unter Autopilot bei nicht ganz so schwerer See zu erlangen – aber das ist Theorie

Surfen in der Welle

Aber bei hohen Wellenbergen die beim Absurfen dem Boot durch seitlich wirkende Kräfte gefährlich werden können hilft eben auch ein hinten ausgebrachter Treibanker. Wenn der Wind nicht zur Welle stimmt und man merkt das man das Boot nicht mehr ordentlich steuern kann, raus damit! Auch hier gilt, die Länge sollte der Wellenphase entsprechen. Tut sie das nicht, dann wirken strenge, ruckartige Kräfte auf der Leine und Anschlagpunkt. Man kann aber hier versuchen den Treibanker innerhalb einer Phase, wenn diese lang genug ist unterzubringen. Das sogenannte „running off“ kann zu einer

zu hohen Bootsgeschwindigkeit führen was zum Kontrollverlust führen kann. Hier liefert der Treibanker oder eben auch viele lange achtern ausgebrachte Leinen Stabilität.



Aber, solange die Geschwindigkeit gut kontrollierbar ist, sollte mal ohne Treibanker „surfen“. Natürlich holt an ihn wieder ein, wenn sich die Bedingungen verbessern. Oder man kappt ihn und hat noch einen Ersatz dabei. Hat man 100 Meter achtern draußen mit einem Treibanker dran, das kann ganz schön ermüdend sein (kappen).

Und ein Obacht am Ende: Nimmt die Geschwindigkeit zu und man entschließt sich den Treibanker, den „Drogue“ auszubringen, dann wird es beim ersten Einwirken und dem Spannen der Leine einen ordentlichen Ruck geben. Schau das Du die volle Leinenlänge, am besten während des langsamsten Punktes der Wellenphase erreichst.

Und falls hier Wörter geschrieben wurden die Du, wie jeder von uns einmal, nicht kennst, dann empfehle ich die Segel Begriffe Erklärseite von Wikipedia.

Wenn ihr mehr wissen wollt dann empfehle ich die folgenden Suchen im Netz:

https://duckduckgo.com/?q=drogue+sea+anchor&t=h_&ia=web

https://duckduckgo.com/?q=treibanker+in+der+welle&t=h_&ia=web

November in der Bretagne

November 5, 2017

Kategorien: Reise, Startseite



Zurück von einer viel zu kurzen Woche in der Bretagne.



Ein paar wenige Eindrücke im November in der Bretagne.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=1H9a8ItFCXc








CAFÉS RICHARD





Antenne für Funk und AIS

November 7, 2017

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Funk, Navigation

Schlagwörter: Antenne, gps, Make 25, Makesails, UHF, VHF



Eines meiner Projekte für den hoffentlich kurzen Winter ist die Installation eines Funkgerätes nebst AIS und einer entsprechenden Antenne für Funk und AIS.

Bei der Wahl der Antenne für Funk und AIS bleiben wir in Italien und nehmen eine Glomex RA106GRPFME Fiberglas Antenne.

Und jetzt gehts los! Welches Kabel und darf man ein Antennenkabel trennen, oder nicht? Zu diesem Thema gibt es kilometerlange Threads in den Communities in denen sich Theoretiker in Zahlen und Tabellen verlieren, jede Abweichung als intolerabler Wert verurteilt wird und alles was die direkte Verbindung zwischen der Antenne und dem Funkgerät unterbricht, ist Teufelszeug!

Mir ist das Wurscht! Die vielen Segler die seit Jahren mit ihren alten Kabeln und Antennen unterwegs sind beweisen, grau ist jede Theorie. Wenn man dann aber die Möglichkeit hat, in einer Greenfield Situation zu sein und wählen zu dürfen, dann nehme ich im Zweifel die bessere Variante. Nur wie finde ich die?

Ein paar weiterführende Links zum Thema:

Dämpfung einer Antenne für Funk und AIS

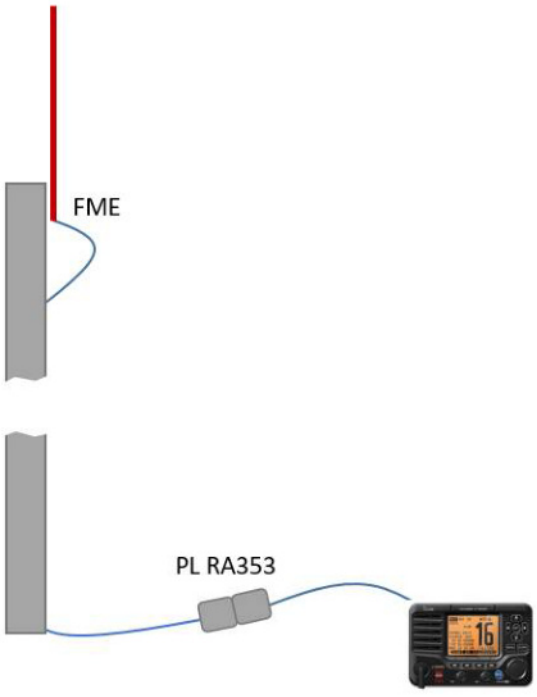
Eigentlich dämpft ja das Kabel und die Stecker, von daher ist die Kapitelüberschrift nicht ganz korrekt aber das ist ein Tribut an die SEO

Die aktuelle und für mich umfangreich ausschauende Sammlung an Daten gibt es auf der Seite von Matthias Bopp HIER.

Das von Glomex empfohlene Kabel RG8 FOAM liefert hier leicht schlechtere Werte wie das so oft empfohlene RG213U, ist dabei aber nur knapp halb so dick. Die Dämpfung bei 144 MHz liegt bei 8,5 db. Ein RG213U läge bei 7,9 db

Aber das ist die Theorie bei 100 m Kabellänge. Uninteressant. Wenn der Antennenhersteller das Kabel empfiehlt, dann folge ich ihm hier.

Trennung



Es gibt einen immer noch recht aktuellen Test über Antennen und die Auswirkung einer Trennstelle in der Leitung. HIER zu lesen. Für mich ganz klar, ich trenne das Kabel weil ich den Mast eben nicht gestellt lassen kann und ich hier faul bin :-).

Ein RG8 Kabel ist für eine FME Steckverbindung gedacht. Zumindest die Glomex Kabel sind so ausgeführt. An der Antenne wunderbar, als Trennverbindung bzw. Stecker/Buchse Verbindung zwischen Mast und Funkgerät eher Spielzeug. Ok, da ist eigentlich keine Belastung drauf aber es sollte wasserdicht sein. Für eine Trennstelle empfohlen wird der PL-Stecker RA353 auf dem mastseitigen Kabelende empfohlen. Leider wird kein Gegenüber mit angeboten und ich muss an anderer Stelle suchen.

Alternativ werde ich erstmal die Antenne mit einem 12m FME/FME Kabel an- bzw. einbauen. Mal sehen wie die Kabellänge passt. Nach meiner Messung müssten da 1 Meter zu viel Kabel sein. Dann entscheide ich ob ich das Kabel kürze und welche Verbindung am besten passt. FME/FME

hätte den Reiz das es dünn bleibt. Zusätzlich kann ich einen Schrumpfschlauch aufbringen denn ich beim Trennen wieder runtermache. Ist kein Aufwand und bietet zusätzlichen Schutz.

Da die Trennstelle unter der grauen Abdeckung der Make 25 liegt, ist Wasser nur bei Überläufern oder zu intensiver Putzarbeit zu erwarten – easy!

Erstmal die Antenne anbauen, das Kabel einziehen und dann sehen wir weiter.

Funkgerät an NMEA2000 Kompatibilität

November 7, 2017

Kategorien: Elektronik, Funk, Navigation

Schlagwörter: Antenne, Make 25, Makesails, UHF, VHF



Ist doch ganz einfach ein Funkgerät an NMEA2000 Bus anzuschießen!

Denkste!

Da haben sich die Hersteller eine schöne Abhängigkeit einfallen lassen. Man sichert sich den Umsatz, indem man ein Abweichen von der Marke mit diversen Fehlfunktionen oder eben nicht Funktion bestraft.

No Updates!

Ein wichtiger Punkt der erst einmal alle Kombinationen von Funkgerät an NMEA2000 betrifft, welches man an einen Plotter, heutzutage gemeinhin MFD (Multi funktionales Display) genannt anschließen will:

Wenn das Funkgerät an NMEA2000 eine andere Marke als das MFD ist, kann man kein Update des Funkgerätes über das MFD machen. Updates werden auf die SD Karte des MFD gespeichert und über die Updatefunktion über den NMEA2000 Bus an alle relevanten Systeme übertragen. So beinhaltet ein Release eines Updates immer die neuesten Versionen aller Komponenten einer Systemserie.

Der Updateprozess fragt ab „was bist Du denn für ein Gerät?“. Ist die Marke des abfragenden MFDs nicht identisch mit dem abgefragten z.B. Funkgerät, dann kann hier kein Upgrade durchgeführt werden. Also merke:

> Updates nur wenn das an das MFD angeschlossene Gerät von ein und derselben Marke ist.

Übrigens hilft hier eine etwaige Baugleichheit der Hardware nicht. Speziell Lowrance, Simrad und B&G bedienen sich ja meist identischer Hardware. Die Software ist jedoch gebranded, also nicht kompatibel.

Was tun?



Wenig! Eigentlich kann man nur hergehen und alle Komponenten aus einer Markenlinie nehmen. Man sieht das schön bei den Herstellern von Booten. Nicht umsonst gibt es Navigations und / oder Elektronikpakete immer nach Hersteller abgestimmt. Kein neueres Charterboot hat einen Mix an Gerätschaften installiert – die Werften wissen warum.

Aber was tun, wenn man z.B. alt mit neu verheiraten will oder einfach nicht das Geld für ein völlig überteuertes Gerät, ähm sorry Marke ausgeben will? Man muss mit dem gekauften Software Release leben oder man akzeptiert, wenn ein notwendiges Update fällig wird, dann baue ich das Gerät aus, sende es ein und lasse ein Update gegen Gebühr aufspielen. Ohlala – nicht prickelnd!

Der NMEA2000 Bus kann dafür nix. Der transportiert ja nur. Und wieder ein Denkste!

Wie schreibt Raymarine so schön „Unser NMEA2000 Bus ist zertifiziert“. Und das ist immens wichtig! Zwei Geräte, die über den NMEA2000 Bus kommunizieren sollten zertifiziert sein, dann ist die Wahrscheinlichkeit nahe 100% das die Kommunikation und die Funktionen gegeben sind. Eine korrekte Bus-Installation ist Voraussetzung!

Wer es genau wissen will schaut unter der NMEA – National Marine Electronic Association nach.

Die Strategie der bzw. mancher Hersteller

Man sieht recht schnell, die MFDs sind nahezu alle zertifiziert. Die Gerätschaften, die an das MFD berichten sind oft nicht zertifiziert.

Bei einem Funkgerät wäre das nun nicht sooo wichtig. Je mehr Funktionen man jedoch in ein Funkgerät packt, wie z.B. AIS Empfang, desto wichtiger ist es das Gerät updatefähig zu halten bzw. im Falle eines Softwarefehlers Abhilfe schaffen zu können. Per MFD und Update im Herstellerverbund ist das recht simpel.

Zertifizierte Funken

Ich hab jetzt nur mal die Funkgeräte analysiert, die in meinem Fokus liegen. Einzig das ICOM M506 und andere Icom Geräte weißen einen zertifizierten NMEA2000 Bus auf. Ebenso sind die Garmin Funkgeräte durch die Bank weg NMEA2000 zertifiziert.

Die Funkgeräte von Simrad, B&G, Lowrance, Raymarien weißen allesamt keine NMEA Zertifizierung auf.

Und die Zukunft?

Nachdem Garmin nun Navionics übernommen hat, sind die maßgeblichen Karten Lieferanten in der Hand der „Markenprodukte“. Somit wird immer klarer, die Hersteller schotten sich gegeneinander ab, aber geben groß mit Zertifizierungen, an die sie am Ende nicht erfüllen. Man will den Verbraucher in die Abhängigkeit treiben, oder anders gesagt, ihn in der Abhängigkeit halten.

Zahnbelag! Penatencreme für den Propeller!

November 12, 2017

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Tips

Schlagwörter: Antifouling, Faltpropeller, Make 25, Makesails, Propeller



EDIT: Die Entfernung war recht einfach. Papiertücher um Welle und Propeller gelegt, mit Essig getränkt und alles eng mit Klarsichtfolie eingewickelt. Über Nacht einwirken lassen und am nächsten Tag quasi weggewischt. Mit 400 Schmirgel alles schön glatt gemacht. Perfekt!

Ursprünglicher Blog:

Ups, doch wohl eher Muschelzeugs und sonstiger Belag. Als wir dieses Jahr unser Boot aus dem Wasser gekrankt haben, war zum ersten Mal die Erfahrung mit Metall und Bewuchs zu sehen. An der Welle waren kleine Muscheln und sonstiger Bewuchs und auch der Propeller blieb nicht unversehrt. Grob abgekratzt bleibt ein ca. 0.5mm starker Belag der nicht so einfach wegzuwischen ist. Man sagte mir, lass es gut trocknen und dann mit feinem Schmirgel…..



Was tun? Abschleifen ist eh klar aber sollte ich eine prophylaktische Behandlung planen? Mit irgendeinem AF einpinseln? Ich habe einiges an Meinungen gelesen und am Ende sind die „Hausmittelchen“ am haltbarsten. Hochtemperaturfett oder Penatencreme! Ok, dann wird in der kommenden Saison abgeschliffen und mit einer schönen Schicht Penatencreme (Wollfett) eine Schicht aufgetragen.

Kabel in den Mast einziehen!

November 19, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Funk, Navigation

Schlagwörter: Funkgerät, Make 25, Makesails, Radio, UHF, VHF

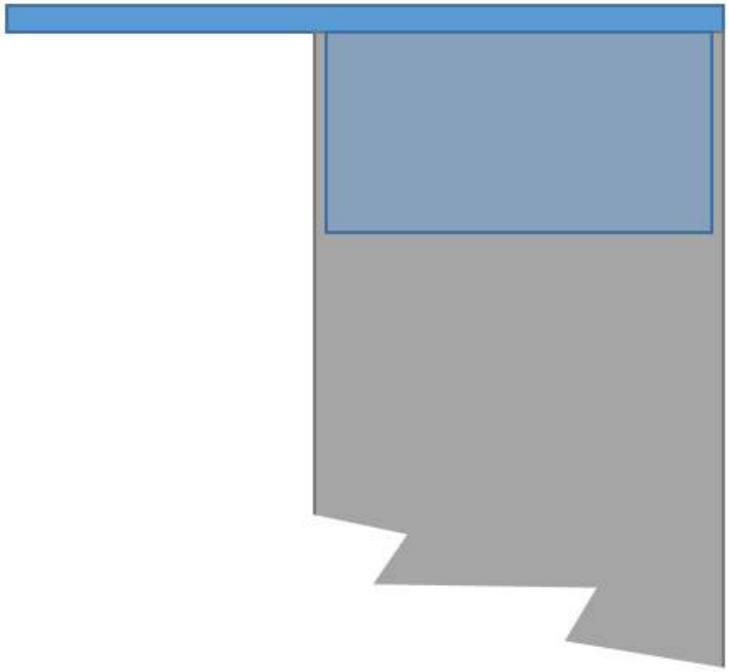


Und ich dachte das wird n Klacks das Kabel in den Mast einziehen. Weit gefehlt.

Boot auf Trailer, Mast auf Boot, Arbeitshöhe bei ca. 3,20 Meter und dann das…..

Der Mastfuß der Make 25 ist in den Mast eingeschoben oder besser eingepresst und seitlich mit Schrauben sowie den Nieten der Kicker Halterung fixiert. Alle Nieten aufbohren? Nein, so wie das aussieht, geht da so oder so nichts. Unten ist eine Platte die mit 2 Schrauben nahe der Mastachse befestigt ist. Eine der Schrauben leicht gelöst und gemerkt, da ist ne Mutter dahinter. Schnell wieder angezogen. Somit war klar, den Mastfuß abzumontieren um das Kabel einzuziehen geht nicht. Aber ok, dann eben ein 10er Loch in die Mastfußplatte in der Mitte auf der Mast Achse in Richtung Top.





Am Top beim Kabel in den Mast einziehen ein ähnliches Bild. Die Top-Plattform ist direkt angeschweißt und nicht abnehmbar. Sehr solide aber in dem Fall hätte mir angeschraubt besser gefallen. Dazu reicht sie noch gut 15 cm in den Mast hinein woraus sich durch die eingeschobene, massive Hülse im Mast ein unüberwindbarer Vorsprung ergibt. Nach dem Abschrauben des Toplichts kam der kleine Spalt zum Vorschein der die einzige Öffnung vom Top in den Mast ist. Also müsste eine Leitung durch das Loch unten, genau in den Schlitz oben gelegt werden. Ich dachte schon ich lass das mit der Antenne.

Kabel in den Mast einziehen mit Zugstangen

Die Idee zum Kabel in den Mast einziehen war mit 1 Meter Stücken 4 mm Kunststoffröhren mit Gaffatape aneinander kleben und durchschieben. Immer ein 1 Meter Stück einschieben, Klebeband dran und das nächste ankleben und weiter einschieben. So erhält man eine recht stabile Stange. Nun dürfte das nicht mehr ganz so einfach sein, denn egal von welcher Seite, sie würden am Rand entlang liegen und auf diese Länge (11m) kann man sie eben nicht ein Stückchen nach oben heben. Somit würde das Ende niemals den Schlitz am Top treffen.

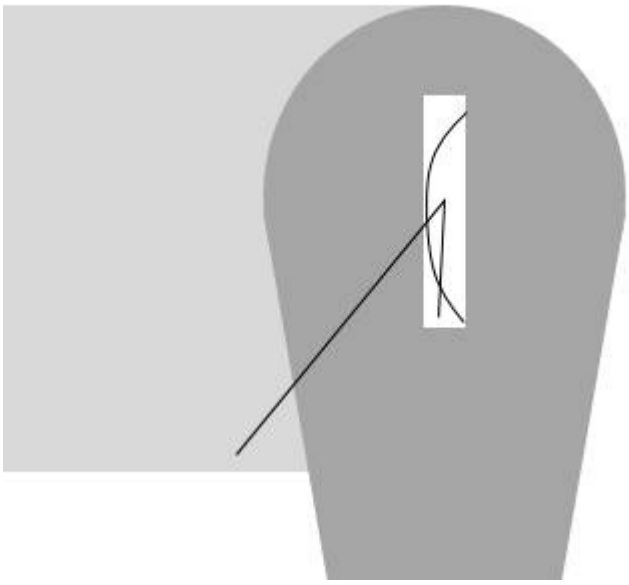
Die Idee

Die Idee hatte dann meine Frau und ich bin froh drum! Ganz einfach ein stück steifen Draht am ersten Stück befestigen. Der muss aber zu einem Haken gebogen sein. So stark gebogen wie möglich damit man ihn eben gerade noch in das untere Loch eingefädelt bekommt.

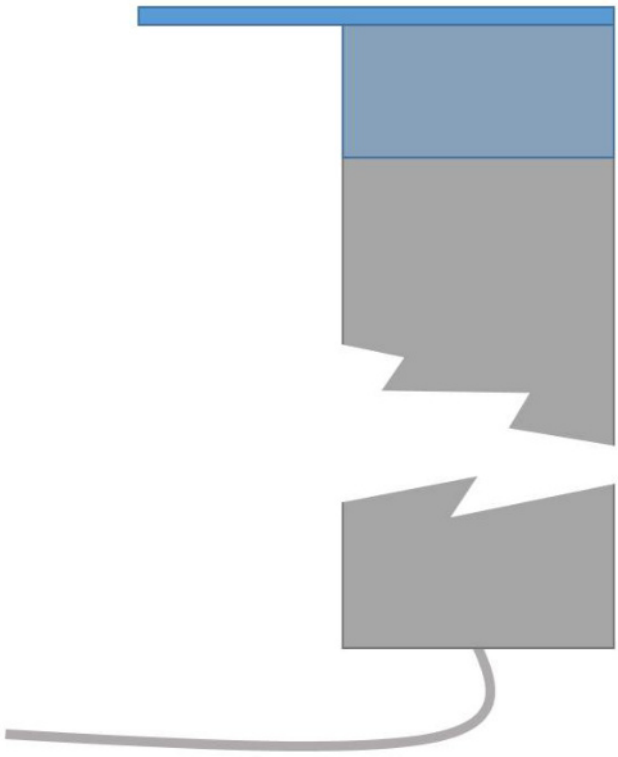


Dann die Stangen wie oben beschrieben nacheinander einschieben und aneinander kleben bis der Draht an der oberen Hülse anstößt. Ging auf Anhieb gut.

Dann einen weiteren stabilen Draht nehmen, einen kleinen Haken an das Ende biegen und den Draht an der Stange „fischen“.



Sobald man den Draht hat kann man die Stange ein Stück aus dem Mast ziehen. Kabel drankleben und langsam in die andere Richtung durch den Mast ziehen.

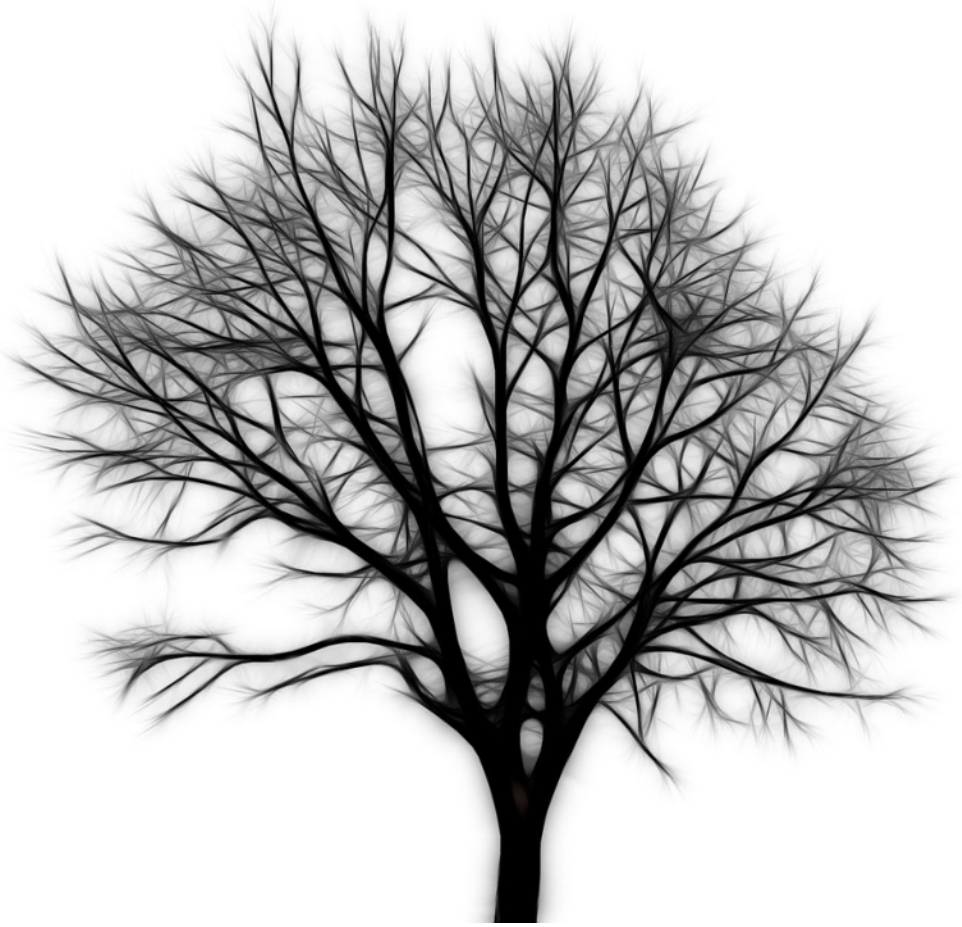


Voilá! Mann war ich froh. Der Kabelausgang am Fuß ist nicht ganz so glücklich da das Kabel nun unter dem Mastfuß rauskommt und recht wenig Platz da ist es zwischen Mastfuß und Mastaufnahme. Aber besser als kein Kabel einziehen. Beim Stecker muss ich nun auf eine möglichst schlanke Steckverbindung gehen. Ich hab den FME Stecker abgeschnitten, um möglichst ohne anecken durch den Mast zu kommen. Das war nicht gut. Jetzt muss ich mir einen FME dranbasteln. Crimpen aller Voraussicht nach.

Baum- und Segeltransport

November 28, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Der Baum- und Segeltransport ist immer eine kleine Herausforderung für einen Segler. Segel sollten im Idealfall gerollt werden, sind damit im Packmaß aber mindestens so lang wie das Unterliek. Beim Baum ähnliches Spiel. Unser Baum ist mit 3.4 Meter ein ganz schöner „Ast“ in Relation zur Bootslänge. Unter Deck ist er im Weg und man haut sich, spätestens beim ein- und Ausladen über die Zeit Kratzer ins Interieur.

Die Lösung für den Baum- und Segeltransport

Die Lösung ist das gute alte Rohr. Man sieht es häufig in der Regattaszene. Dort sieht man auch die wildesten Befestigungsvarianten, die nicht immer wirklich sicher erscheinen. Also hab ich mich auf die Suche gemacht und eine richtig gute Lösung gefunden.

Das Rohr

Rohre gibts üppig. Bestens geeignet sind HT Rohre, da sie stabil sind und man annähernd jeden Durchmesser bekommen kann. Die 5m Länge sind wohl die klassischen Rohre für den Segler. Beim Durchmesser entscheidet sich der Preis. Bis HT25, also 25cm Durchmesser ist der Preis mit knapp €

90,- noch ganz ok. Im kleinen Baumarkt wurde es mir für 160,- angeboten. Die Erwähnung, dass es überall unter 90,- liegt reichte, um den regulären Straßenpreis zu erhalten. Wer nicht fragt, zahlt massig drauf.

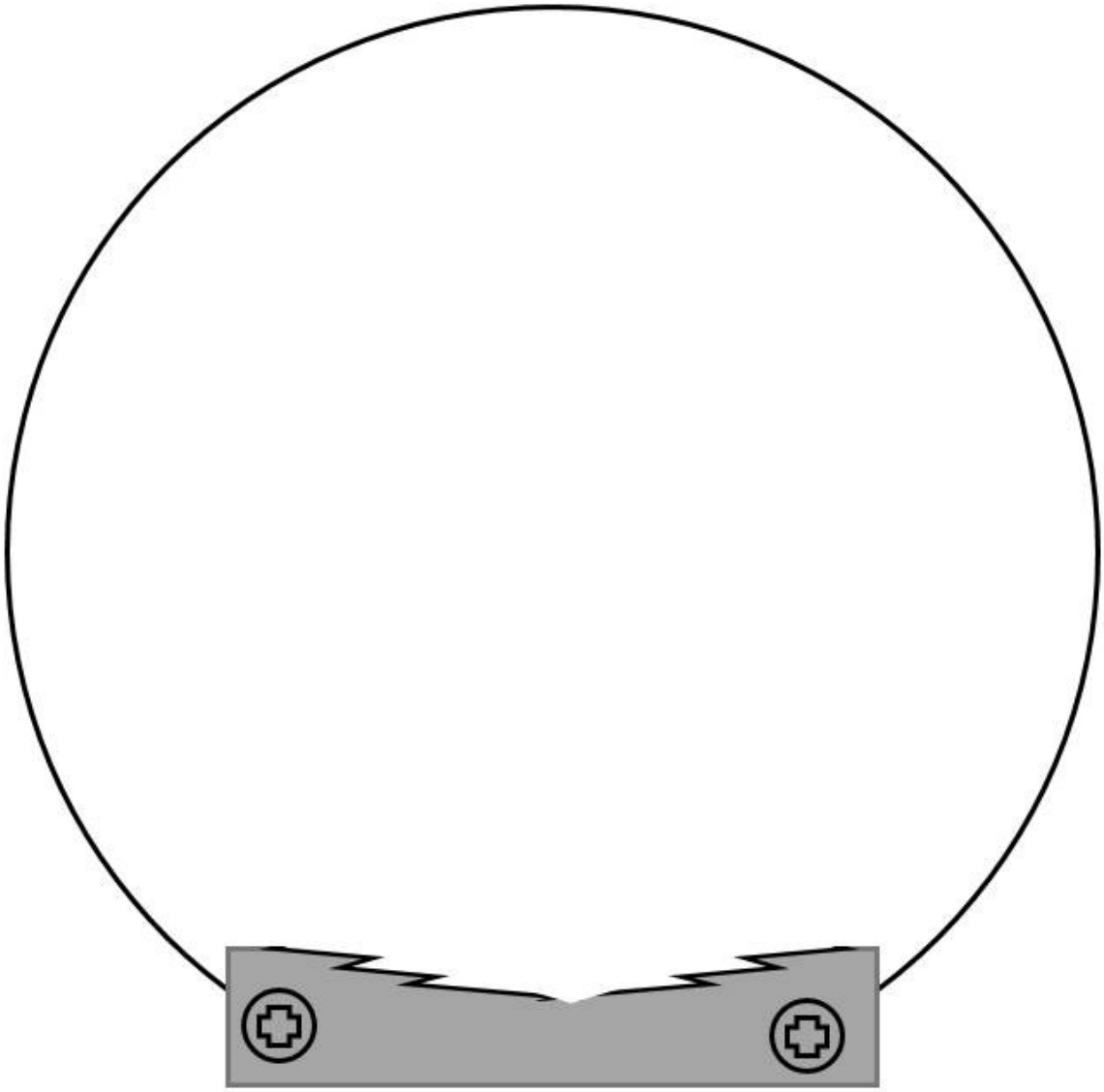
HT-Rohrdurchmesser oberhalb 25 cm sind sehr teuer und man sollte sich klar sein, in 25 cm Durchmesser passt einiges rein. Ein Großsegel eher nicht, aber Baum plus Genua und Fock geht bei mir locker.

Die Stahlband Masthalterungs Schelle

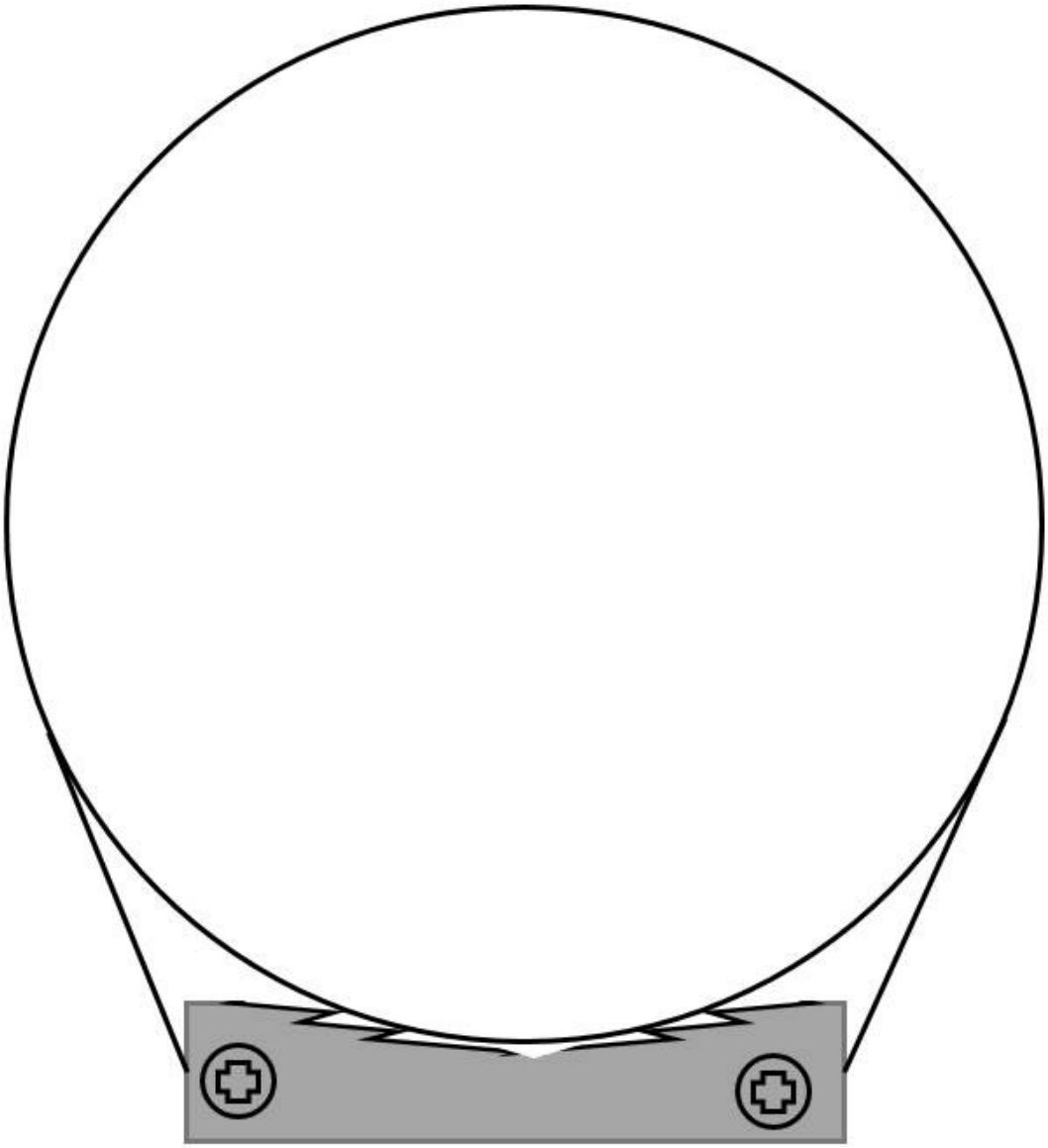
Mast ist ja bereits im Namen enthalten. Hier ist allerdings der Laternenmast oder sonstige Masten gedacht an denen man idR eine Satellitenschüssel anbringt. Das Prinzip ist simpel und wirkungsvoll. Zum Baum- und Segeltransport zweckentfremdet geht so:

Das Rohr wird auf mindestens zwei Auflagen gesetzt welche leicht gezahnt sind, um ein Verrutschen zu verhindern. Durch beide Seiten der Auflage ist eine Schraube geführt, welche einen durchgehenden Schlitz der Längsachse entlang hat. In diesen Schlitz wird ein Stahlband eingeführt und die Schraube ein paar wenige Umdrehungen gedreht, sodass sich das Band um die Schraube legt und festklemmt. Das Band wird um das Rohr geführt und auf der anderen Seite der Auflage in die gegenüberliegende Schraube bzw. deren Schlitz eingeführt. Das Band sollte nur wenige mm überstehen. Es sollte so locker sein, das man mindestens zwei Umdrehungen der Schraube benötigt, um das Band an das Rohr anzulegen. Man kontert auf der Mutterseite und zieht die Schraube(n) entsprechend fest um dem Rohr halt zu geben.

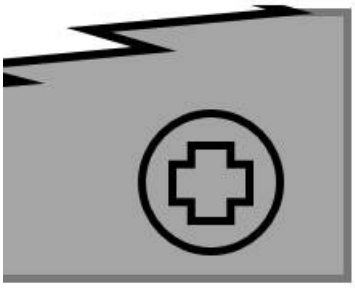
Masthalterung mit Band



Masthalterung mit Rohr und Band



Auflage Sicht auf Schraubenschlitz

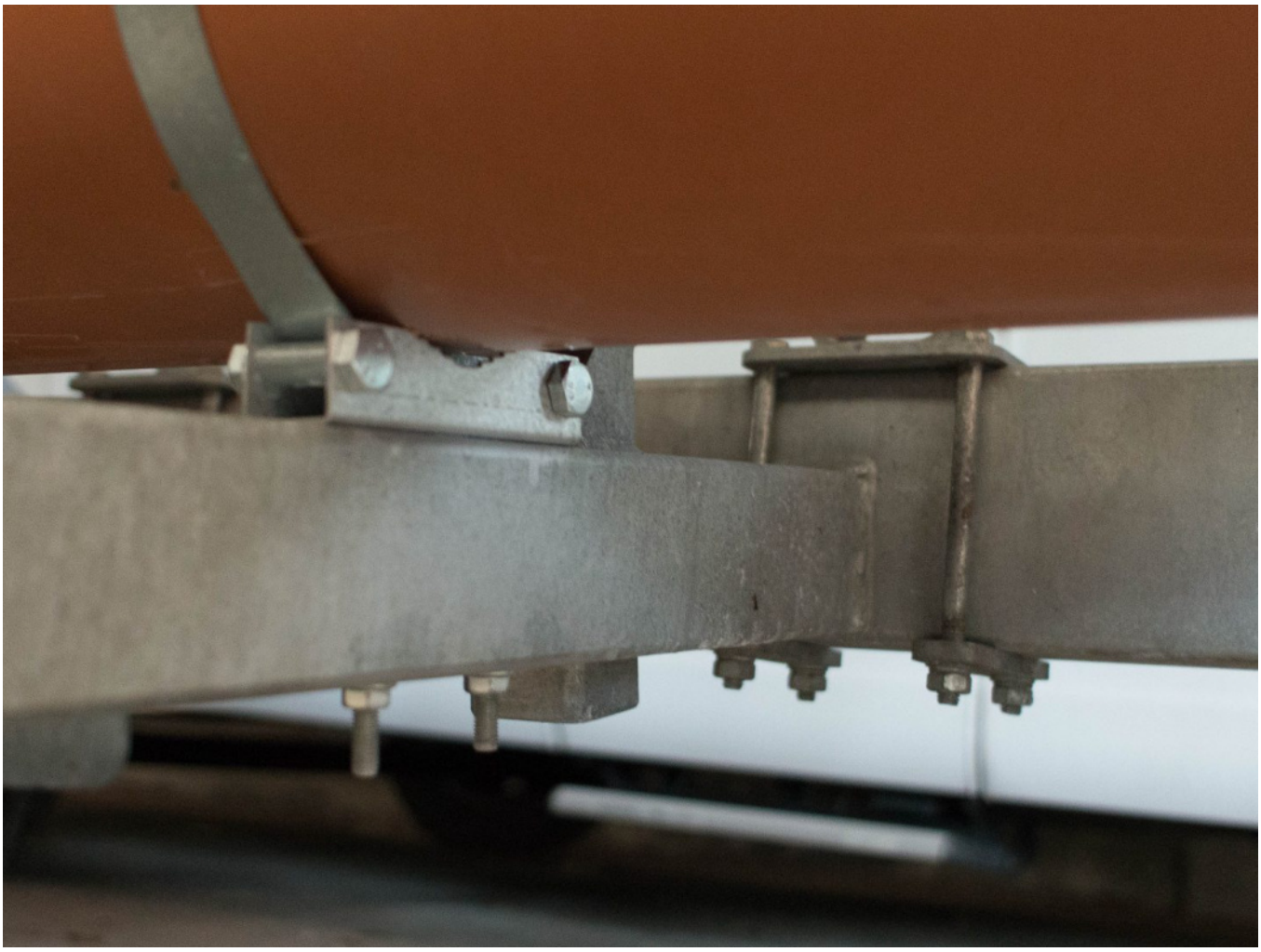




Ich hab die Halterungen von SAT Berlin via eBay bezogen.

Und hier der montierte Zustand:







Ein Deckel ist mit einem PE Kleber verklebt, der hintere Deckel hat ein Vorhängeschloss spendiert bekommen.

Tankentlüftung

December 1, 2017

Kategorien: Antrieb, Bastelei

Schlagwörter: Aussenborder, Benzinversorgung, Marine, Quicksilver, Suzuki, Tohatsu, Yamaha



Viele werden es kennen, die Tankentlüftung bei einem Außenborder Tank per Entlüftungsschraube hinterlässt leckeren Benzingeruch in der Backskiste oder wo auch immer der Tank untergebracht ist.

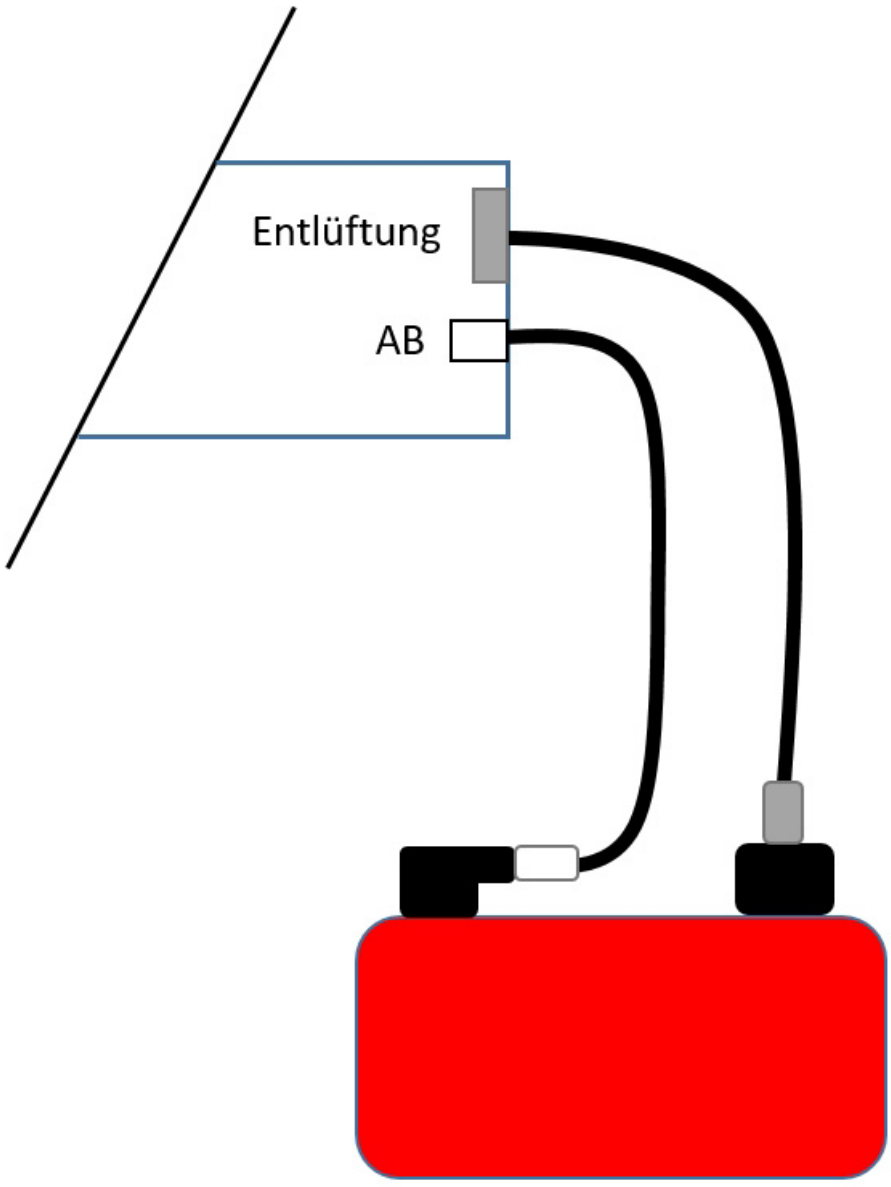
Wohin mit dem Tank und der Tankentlüftung

Sinn würde es ja machen den Tank außen zu befestigen, dazu ist aber kein Platz. Also muss der Tank in die heckseitige Backskiste / Crashbox. Platz hat es hier genug.

Die Backskiste hat an ihrem oberen Rand zur Kajüte zwei Durchgänge, die nicht luftdicht verschlossen sind. Da gehen die notwendigen Kabel und Schläuche durch. Natürlich könnte ich die mit Schaum abdichten aber das wäre dann im Servicefall eine Sauerei.

Der Tank hat zum einen, einen AB-Anschluss um Sprit zu entnehmen. Der wird an das Schwalbennest geführt und mit einer Schnellverschluss-Kupplung am Tank und im Schwalbennest realisiert. Somit kann ich den Motor direkt an den Anschluss im Schwalbennest anschließen. Saubere Sache.

Die Entlüftung geht über einen Schnellverschluss, den ich in das Gewinde der Entlüftungsschraube eingedreht habe, an ein Entlüftungsventil, welches ebenfalls im Schwalbennest sitzt. Ob ich das auf die andere Seite bzw. das Steuerbord-Schwalbenest anschließe ist eine Option, da im Schwalbennest auch der 12V Anschluss des Pinnenpiloten sitzt. Benzindämpfe und Funken vertragen sich ja nicht besonders gut. Die Tankentlüftung wir mit einem Standard Tankentlüfter realisiert der einen 16mm Schlauchanschluß hat. Am Tank habe ich 8mm Schlauch, somit wird ein Reduzierstück notwendig. Das gibt es unter Suchwort „8mm 16mm Reduzierung Schlauch“ auf jeder Suchmaschine.



Das M12 Gewinde am Tank war dann eher ein Glücksfall. Ist auch keiner der ganz billigen Tanks. Somit konnte ich den Tank Fitting direkt in das Gewinde eindrehen. Sitzt!



Die verwendeten Fittings sind bei der Benzin Zuleitung von Tohatsu und bei der Entlüftung von Suzuki. Somit kann es beim Stecken auch zu keiner Verwechslung kommen.

Nun muss ich beim Tanken nur noch aufpassen, dass nichts daneben geht was wiederum Benzingeruch mit sich bringen würde.

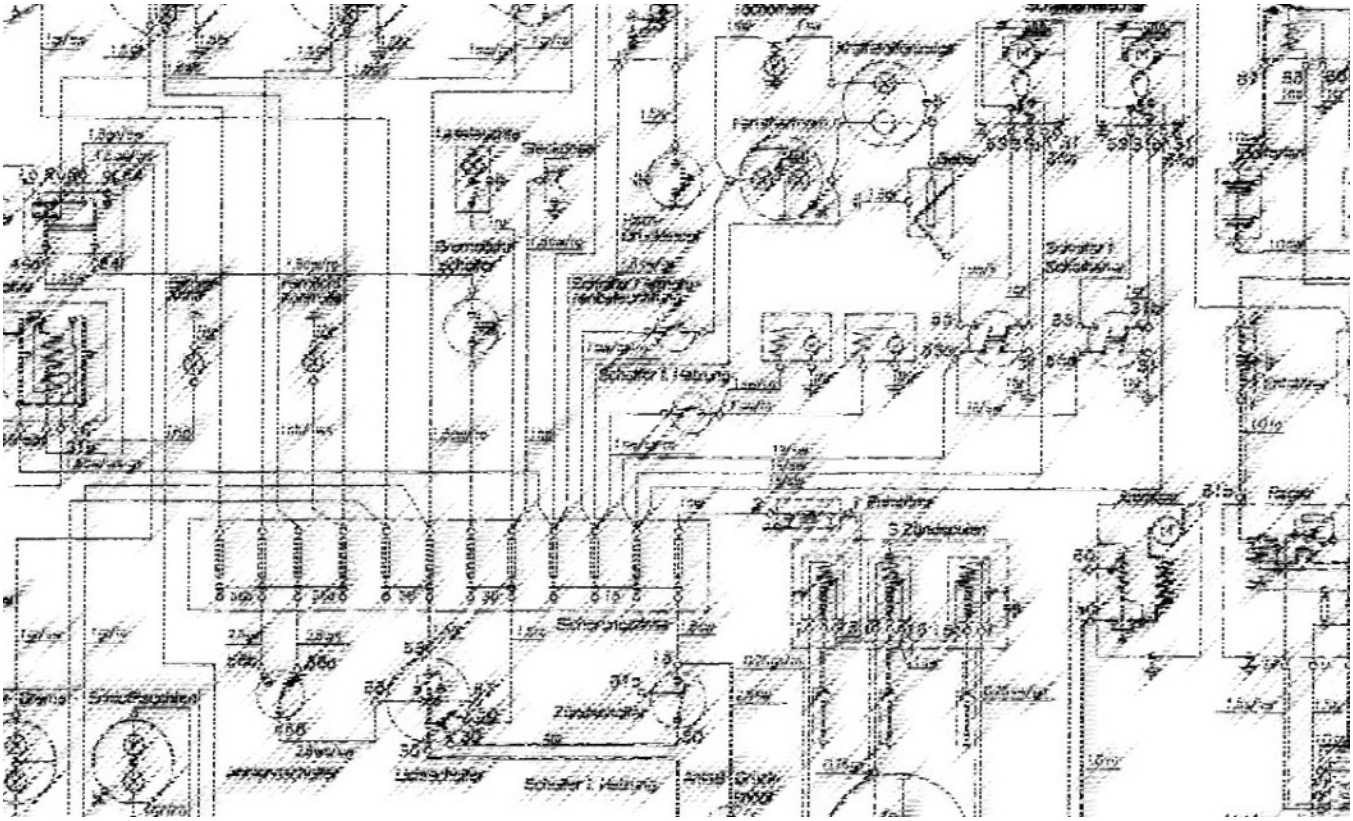
Und wieder ein Haken an der ToDo Liste

Elektro Schaltpanel

December 3, 2017

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Make 25, Makesails, Schalttafel, Scheltpaneel



Das Schaltpanel in einem Segelboot hat eine zentrale Rolle. Idealerweise sind alle Stromverbraucher zentral zusammengeführt, einzeln individuell abgesichert und mit einem Hauptschalter schnell und einfach komplett abschaltbar.

Mein altes Panel hatte ich ja bereits ergänzt durch einen Hauptschalter der den 48 Volt auf 12 Volt Wandler fernschaltet.



Im Loch rechts oben wurde die zusätzliche Frontplatte mit Schalter untergebracht. Alles Murks? Naja, es funktioniert aber ich hab kein wirklich gutes Gefühl bei dem Schaltpanel.

Die Leitungen hatte ich bestmöglich befestigt aber das war und ist keine Endlösung für eine stabile und sichere Stromversorgung.

Da ich sowieso zusätzliche Verbraucher, wie zum Beispiel das neue Funkgerät einbaue und auch der Pinnenpilot, der heute einzeln per Kabelsicherung abgesichert direkt an den 12V Ausgang geht, über das Schaltpanel führen will.

Mehr Schalter müssen ans Schaltpanel!

Ich könnte einfach ein zusätzliches Panel… aber nein! Das neue Panel hat als Basis eine Carbonplatte von 300 X 200 mm Größe. Ich werde einen großen gesamten Ausschnitt in die Innenschale sägen und das Schaltpanel klappbar installieren.

Schaltpanel Design

Ich mag es ja vorab zu wissen wie es ausschaut. Ich nehme dazu sehr gerne den Frontplatten Designer von Schaeffer AG. Alle Maße schnell eintragen und die Anordnung nach den Regeln der Ästhetik setzen. Dann die Bilder der einzubauenden Teile auf die Ausschnitte skalieren und schon hat man eine ganz ordentliche Ansicht. Ein Schriftzug darf natürlich nicht fehlen



Simpel! Zwei Schaltpanele mit Sicherungsautomaten oder Sicherungshalter, da bin ich noch unschlüssig. Die Version mit den Sicherungsautomaten ist auf 2X5A, 2X8A,10A,15A festgelegt. 15 A brauche ich nicht und ob die weitern Stärken so passend sind? Wie ist das überhaupt, die meisten Hersteller sichern durchgängig mit einer Stärke ab. Was macht mehr Sinn? Die Variante, in die man eine Feinsicherung einsetzen kann ist hier flexibler aber man muss eben immer Sicherungen parat haben. Da es in einer korrekten Verkabelung dann eher selten zur fliegenden Sicherung kommt, kann man das vernachlässigen. 4 Sicherungen von jeder Stärke (5/8/10) nehmen nicht viel Platz weg.

Schlauchschelle vs. Ohrschelle

December 5, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Tips



Was zum Teufel nochmal ist eine Ohrschelle? Ok, eine Schelle aufs Ohr kennt man aus der guten alten Zeit autoritärer Erziehung noch ganz gut.

Hier handelt es sich aber um ein geniales Helferlein. Dem Satz „Wer Ohrenschellen kennt, nutzt nie wieder Schlauchschellen!“

Bildersuche bei Google

Großer Vorteil, sie trägt kaum auf. Muss man nämlich einen Schlauch samt Anschluss am Stück einsetzen, so bei meinem Benzintankprojekt, dann wäre das Loch bei einer normalen

Schlauchschelle wesentlich größer zu bohren oder eben da, wo der Schraubklemm Mechanismus der Schelle sitzt eine Aussparung einzubauen. Das wird wesentlich kleiner und unaufwendiger mit einer Ohrschelle.

Zangen Werkzeug für die Ohrschelle

Natürlich gibt es da auch ein Spezialwerkzeug mit dem die Ohrschelle sehr schnell und fehlerfrei anzubringen ist. Eine Beißzange (nein nicht die!) mit großem Maul (nein, auch die nicht!) kann man ebenfalls dafür nutzen. Man muss nur etwas besser aufpassen, um die Schelle schön gleichmäßig zu klemmen.

Für mich steht fest, nie wieder ordinäre Schlauchschellen!



VHF Radio Box

December 16, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Funk

Schlagwörter: Make 25, Makesails, Ray, Ray70, Raymarine, UHF



Das neue VHF Radio, das Funkgerät liegt hier neben mir. Ein Raymarine Ray70 mit integriertem GPS und AIS. GPS als Redundanz auf dem NMEA2000 Bus und AIS nebst anscheinend sehr guter Sprachqualität. Ich hatte ein Ray auf der Wattenmeer Fahrt und ja, die Sprach bzw. die Verständigungsqualität war schon echt klasse. Wenn ich das mit meiner alten Handfunke vergleiche.

Aber wohin mit dem VHF Radio?

Ich habe zuletzt zwei Stellen ausgesucht die für eine sinnvolle Befestigung und Bedienung infrage kommen. Man soll ja ohne in die Kajüte zu müssen funken können und auch verstehen was da über den Äther kommt. Sprich ein Außenlautsprecher kommt ins Cockpit.

Aber zurück zum Einbauort. Oder besser Anbauort. Ich hab beim ~~Plattenladen-Berlin~~ eine Box in Auftrag gegeben um das VHF Radio mit einer leichten nach vorn Neigung an der Rückwand unserer Nasszelle anzubringen.

Auf dem Bild sind beide Optionen eingezeichnet. Die Alternative ist, die Montage neben der Nasszelle an der Decke. Überkopf quasi.



Bei der „Box-Montage“ würde das „Fistmic“ (wer hat sich den Namen ausgedacht) separat neben dem Niedergang angeschlossen werden. Da wäre das Kabel lang genug um es in der Kajüte vor dem Funk zu bedienen und lange genug um die Pinne noch vernünftig steuern zu können.

Die große Frage ist aber in jedem Fall die Kabelführung. Bei beiden Alternativen würde ich die Kabel in der Nasszelle in einem Leerrohr verlegen. Dadurch bleibt die Kajüte frei von zusätzlichem Kram. Die Boxvariante hat den Charme das ich die rückwärtigen Kabel nebst Line Sicherungen und ungenutzter NMEA Kabel „verstecken“ kann.

Beitragsbild: CCO by George Hodan

Marine Navigation Sprachsteuerung

December 21, 2017

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Navigation



Da sitzt man an der Pinne und kommt mit dem Finger nicht an sein Tablet ran – was tun – ganz klar, ich spreche durch eine Marine Navigation Sprachsteuerung mit meinem Tablet oder mit meinem Rechner.

Damit das gelingt ist A. ein gutes Mikrofon notwendig, welches Windgeräusche gut filtert und sich idealerweise via Bluetooth mit dem Rechner verbindet. Die Fülle an wasserdichten Bluetooth Mikrofonen als Headsets oder am Arm oder in der Smartwatch ist groß. Was am besten funktioniert? Warten wir den Start der Saison ab.

B. Eine Spracherkennungssoftware die ebenfalls gut mit Störgeräuschen umgehen kann.

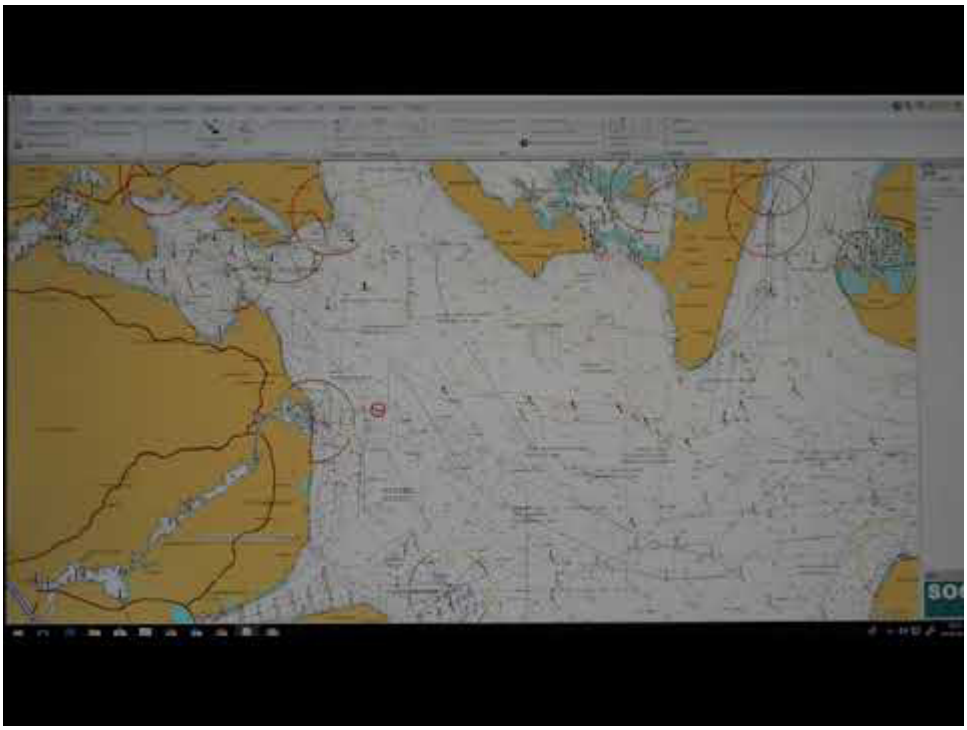
Voice Bot zur Marine Navigation Sprachsteuerung

Voice Bot kommt aus dem Spielebereich und funktioniert für dieses Vorhaben sehr gut. Die Freeware Variante ist ausreichend. Wenn man mehr machen will gibt es für USD 15 eine Standard Version und für USD 25 die Pro.

Ich hab mal ein kleines Video dazu gemacht. Leider hat es mir Youtube zusammenkomprimiert. Aber es sollte einen Eindruck geben.

YouTube player

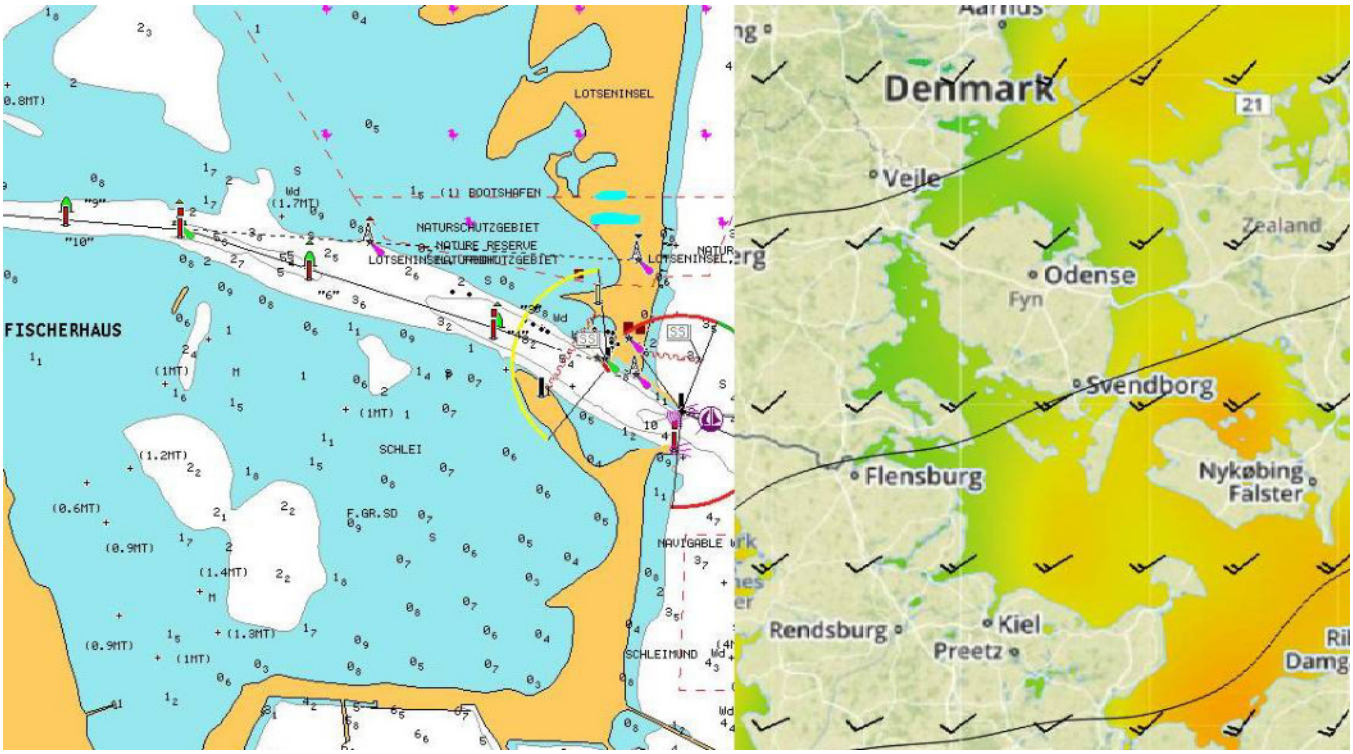
https://youtube.com/watch?v=Bi2HbcIBc3w



Der ideale Bord PC

December 30, 2017

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Navigation



Man hat es ja nicht leicht mit so einem idealen Bord PC, so in der Winterpause mit einem Boot ohne echten Reparaturbedarf. Aber hey, dann macht man sich eben die Baustellen

Nein, eigentlich keine Baustelle, sondern die optimalste Variante einer unerschöpflichen Auswahl an Möglichkeiten.

Das Lastenheft für den idealen Bord PC

Da fängt es schon an. PC? Android? Apple? Windows? Linux? Da trennen sich die Gemüter, die Lager, die Portemonnaies…..

Ich habe ja mit Apple IOS sowie Android einschlägige Erfahrungen gesammelt. Allesamt haben sie eines gemeinsam. Eine besch… Verwaltung der Daten, keine definierte Sicht auf das „was hab ich da eigentlich“ und eine Unmenge an Werbung!

Anforderung 1: Keine Werbeeinblendungen!

Die **2. Anforderung** war: Don´t feed Apple! Ich hab einfach keinen Bock mehr auf diesen Ausbeuterladen. Keine Lust mehr auf 30% Abgabe an Apple bei jedem Zubehör welches man kauft und die proprietären Hirnfürze der Jobs-Nachfahren!

Was bleibt ist Linux oder Windows **Anforderung 3**: kein Linux! Weil Linux zwar ganz nett ist, aber ich will nicht zwischen Open CPN und Open CPN wählen müssen

Anforderung 4: Es muss mir Spaß machen. Ich will basteln und am Ende soll es funktionieren. Fehlerfrei und sicher! Ein Backup auf einem USB-Stick muss jederzeit auf jedem PC der Welt funktionieren.

And the Winner is…..

Naja, ich hab das ganze Mal auf einem Trekstor C13 Primebook (dem Volksnotebook) realisiert. Ok, das BILD Abo hab ich als erstes gelöscht nebst viel überflüssigem Spielkram. Sauschnelle Kiste für 350,-. Ein Convertible dessen Display man zur Tabletfunktion umklappen kann.

Wohin damit? Entweder auf den Kajüttisch oder viel besser…. eine Befestigung für die Wand und eine RII Ritech Wireless Tastatur mit Touchpad. Funktioniert sau gut.

Display Auflösung!

Wer den neuesten und dem allgemeinen größer, schneller, weiter hinterherrennt, dem sei gesagt, auf dem PC ist für Navigationsapps eine hohe Auflösung voll kontra. Die Kartendaten wie Tiefenangaben werden bei zu hoher Auflösung unleserlich weil viel zu klein. Größere Fonts helfen aber eben nur eingeschränkt. Eine Auflösung bei 13″ Displays über 1600 ist für die Navigation eher schlecht. Kommt natürlich auch noch auf die Software an.

Eine weitere Anforderung: Eine Navigationskarte muss auf meinem Raymarine und auf dem PC funktionieren, ohne doppelt zu lizenzieren. Mit Raymarine und Navionics auf Ipad geht die Synchronisierung zwischen der Planung und Ausführung sehr gut. Man braucht aber eine Karte auf dem Plotter und dieselbe Karte auf dem Ipad. Voll die Grütze und wieder eine Abhängigkeit der geldgierigen Äpfel.

Die Bord PC Lösung!

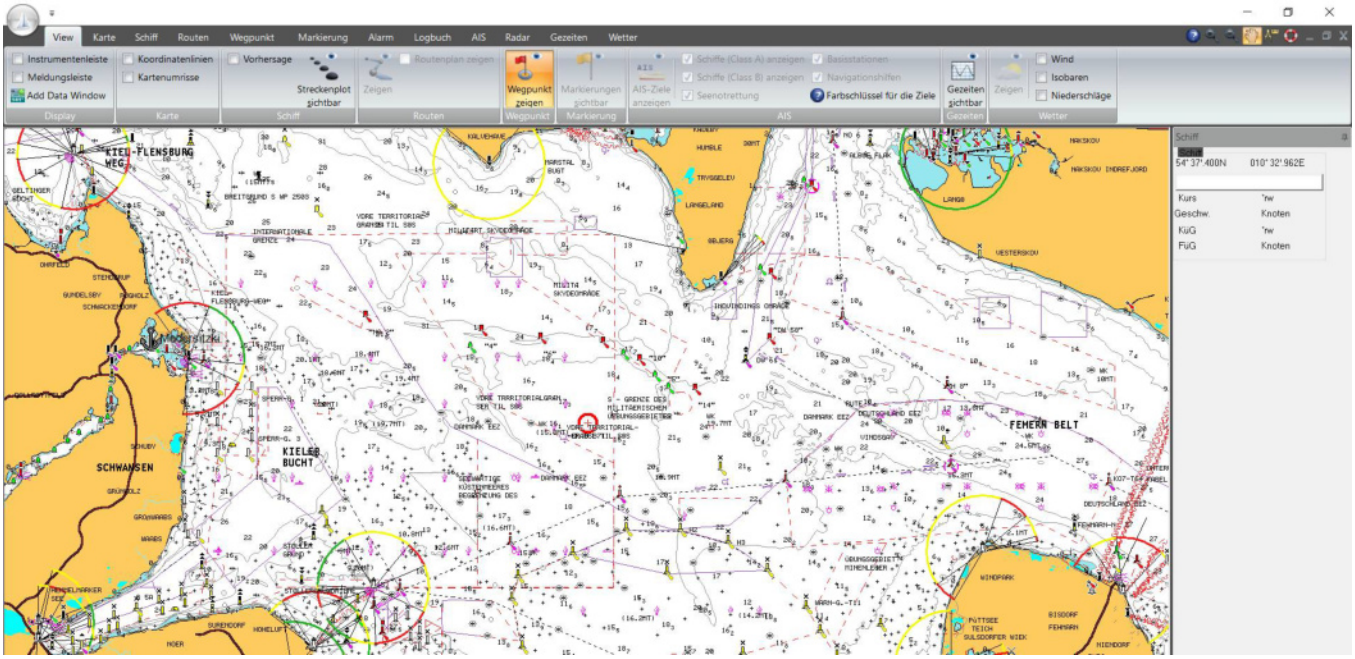
Die Lösung heißt PC Plotter und war mir vollkommen unbekannt. Durch intensives stöbern und ausprobieren bin ich bei PC Plotter gelandet.

Man kann eine Navionics Karte auf drei (3)! Windows Devices installieren und sie dann auch noch im Plotter (Raymarine, B&G, Simrad und andere) verwenden. Somit kann ich am Heim PC planen. Mein neues Navi Notebook auf der Reise zur Planung verwenden und die Daten dann auf den Plotter rüberspielen (via MicroSD exchange). Irgendwie die betriebswirtschaftlich coolste Lösung.

Aber PC Plotter ist auch eine sehr sehr geile Navigationsapp.

PC Plotter Navigation

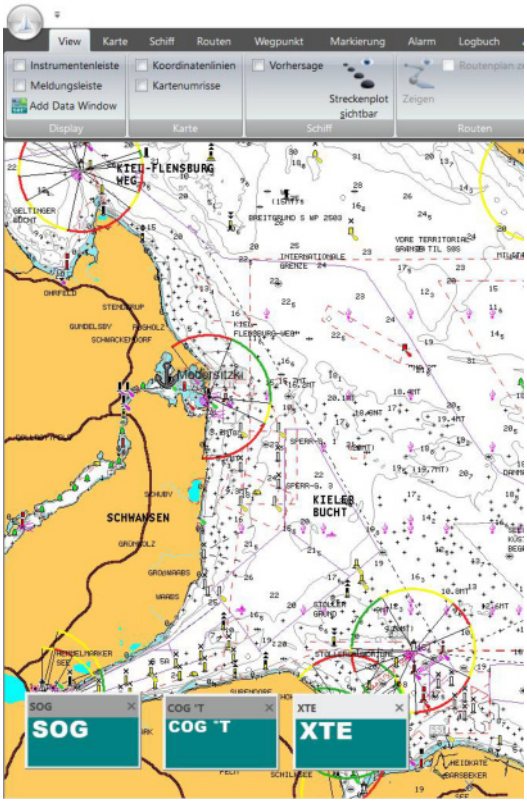
Hier mal ein kompletter Blick auf die Software:



Das Menü zeigt die Bereiche. Inklusive AIS, Radar, Wetter, Gezeiten und die „normalen“ Plotter Funktionen für einen Bord PC. Was zeichnet die Anwendung aus? Ich meine die Komplettheit (neues Wort erfunden) ist schon sehr gelungen. Man braucht natürlich ein wenig länger als mit einem Navionics auf einem Pad aber man hat eben 80% mehr Möglichkeiten und kann sich seinen Desktop individuell gestalten. Für jeden NMEA Datensatz kann man sich ein Instrument auf den Desktop legen. Obgleich ich das eigentlich nicht brauche hier ein Screenshot.

Ich hab mal drei „Data Windows“ zugefügt. Ich kann so viele zufügen wie ich lustig bin oder eben wie meine Datengeber liefern.

Für mich ist der PCP das Planunginstrument nebst Logbuch und Tracker. Beim Segeln schau ich da eher nicht drauf, sondern kopiere die Routen usw. auf meinen Raymarine. Da schau ich aber auch nicht drauf, sondern auf eine Remote, ein Smartphone das ich am Arm (wie beim Joggen) befestigt habe oder es eben aus der Tasche ziehe. Mit Raymarine Remote sehe ich alles und kann den Plotter fernbedienen. Das könnte ich natürlich auch mit PSP tun. Mal sehen, was sich durchsetzt.



NMEA im Bord PC

Anschluss Möglichkeiten gibt's ausreichend viele. Zwei NMEA 0183 Verbindungen per COM-Port oder Wifi sind neben einer NMEA2000 Verbindung, ebenfalls COM oder Wifi möglich. Ich lasse meine NMEA Daten via Wifi verteilen und nutze nur diese eine Schnittstelle.

Alle Daten, die ich empfange, plus die Daten aus PCP kann ich als zusätzliches Wifi / WLAN zur Verfügung stellen. Probiert das mal auf so nem Einbahnstraßen Ipad oder Androiden :-).

Wo Licht ist auch Schatten

Die Wetterintegration ist noch fehlerhaft und sehr einseitig. Theyr.com http://www.theyr.com ist der Haus und Hof Wetterlieferant und vieles ist darauf ausgerichtet. Man kann zusätzlich Predict Wind Grib Dateien anfordern, das crasht aber bei Deutscher Spracheinstellung und ist nicht sonderlich komfortabel.

Aber Wetter mach ich auf dem Bord PC eh ganz anders!



Zu PC Plotter ist genug geschrieben. Probiert die kostenlose Demo aus. Leider mit sehr wenigen Funktionen. Ich meine es lohnt sich die 150 Pfund zu investieren. Hat man beim ersten Navionics Kartenupdate durch eine gesparte Karte fast wieder drin.

Als Wettervorhersage hab ich Predict Wind Off Shore sowie ~~zyGrib~~ installiert. ZyGrib ist extrem gut. Nur fehlt mir das ECMWF Wettermodell, welches für Europa die genausten Daten liefert. Deshalb zusätzlich Predict Wind, das ich nur beim Segeln auf OST/Nordsee oder dem Mittelmeer für die jeweilige Zeit aktiviere.

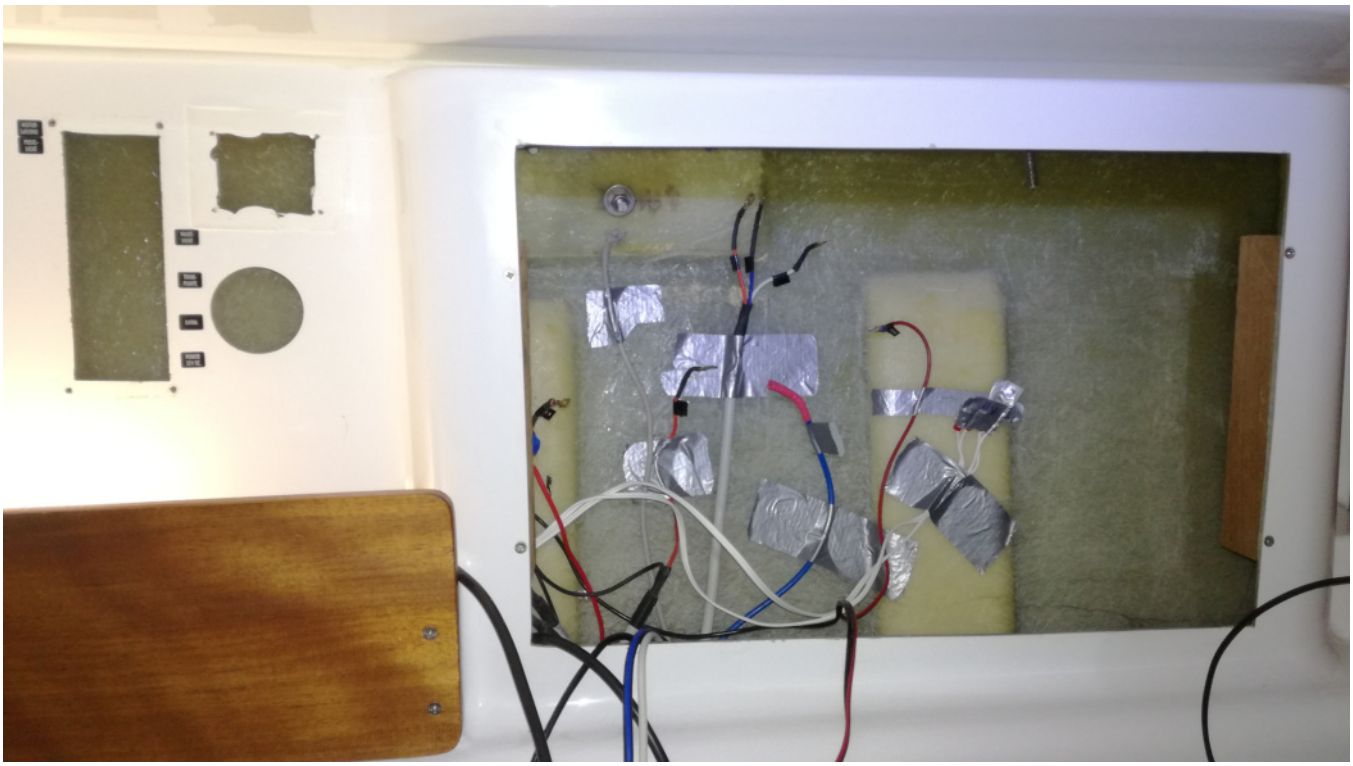
Aktuell bin ich dabei die Web API des ECMWF.int anzuzapfen. Stecke aber noch in der Anfangsphase von Python und der generell recht komplexen Umgebung des ECMWF. Jeder der sich für Wetter und Meteorologie interessiert sei diese Institution sehr empfohlen.

Und hey, das wars eigentlich schon. Jetzt muss ich nur noch schauen wie ich das Apple Zeugs loswerde.

Sicherungspanel Bastelei

December 31, 2017

Kategorien: Allgemein, Startseite



Mein neues Sicherungspanel ist fertig. Weicht nur unwesentlich vom Plan ab.

Plan:



Realität:

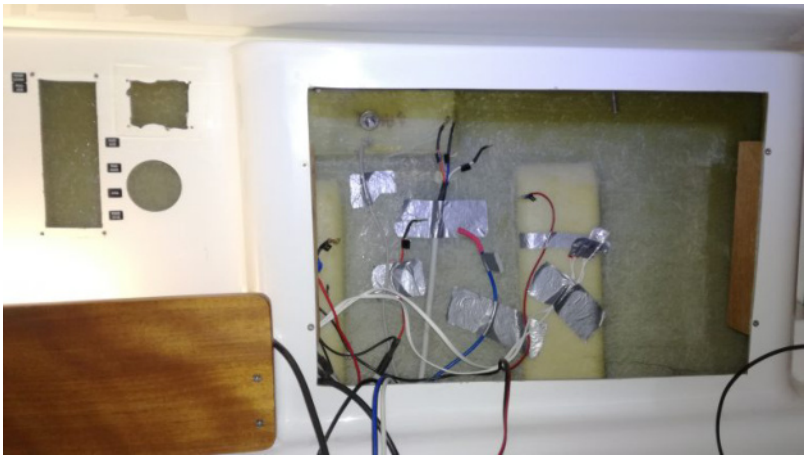


Auf den weiteren USB habe ich verzichtet, da die Kohlefaserplatte wirklich schlecht mit dem Forstnerbohrer zu bohren ist. Die Gefahr, dass sie ausreist ist mir zu groß. Nicht beim letzten Loch im Sicherungspanel zu viel riskieren.

Die beiden Schalttafeln hab ich von ~~Brian Ward Marine Equipment~~ aus UK bezogen. Finde ich sehr gelungen und in bester Qualität. Bestellung und Lieferung waren reibungslos.

Der 2fach UM Schalter unten rechts schaltet die beiden 48V auf 12V Wandler per Remote.

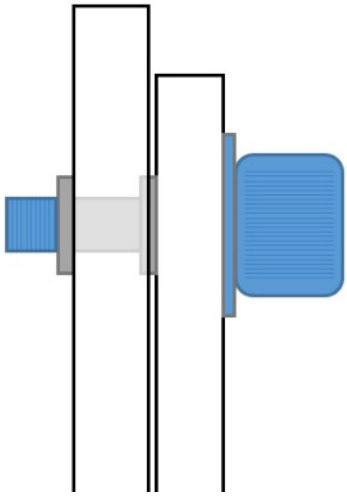
Linguini ist bereits vorbereitet. Alle Anschlüsse sind beschriftet und mal zur Seite geklebt. Wahrscheinlich werde ich noch das ein oder andere Kabel ersetzen. Der Ausschnitt ist angezeichnet, die Stichsäge liegt bereit.





Bei der Gelegenheit konnte ich die Einbauposition für das Funkgerät auch gleich prüfen. Es kommt an die Decke neben dem Nassraum. Da stört es am wenigsten, ist vom Cockpit aus zugänglich, also das Mikrofon und die Kabelführung stellt mich nicht vor komplett unlösbare Herausforderungen.

Befestigung des Sicherungspanel?



Man kann das natürlich an den Ecken einfach in ein gebohrtes Loch in die Innenschale schrauben. Aber das ist irgendwie murks. Ich würde das gerne für Wartung einfach abschrauben können und auch nach 10 Mal schrauben noch einen Halt haben. Aus dem Grund werde ich Nietmuttern einsetzen. Also eine Niete mit einem Gewinde in der Mitte. Die Nietmutter wird eingepresst wie eine Niete und liefert dann ein dauerhaft nutzbares VA Gewinde. Als Schraube eine Rändelschraube um das Panel auch ohne Werkzeug ausbauen zu können.

Update





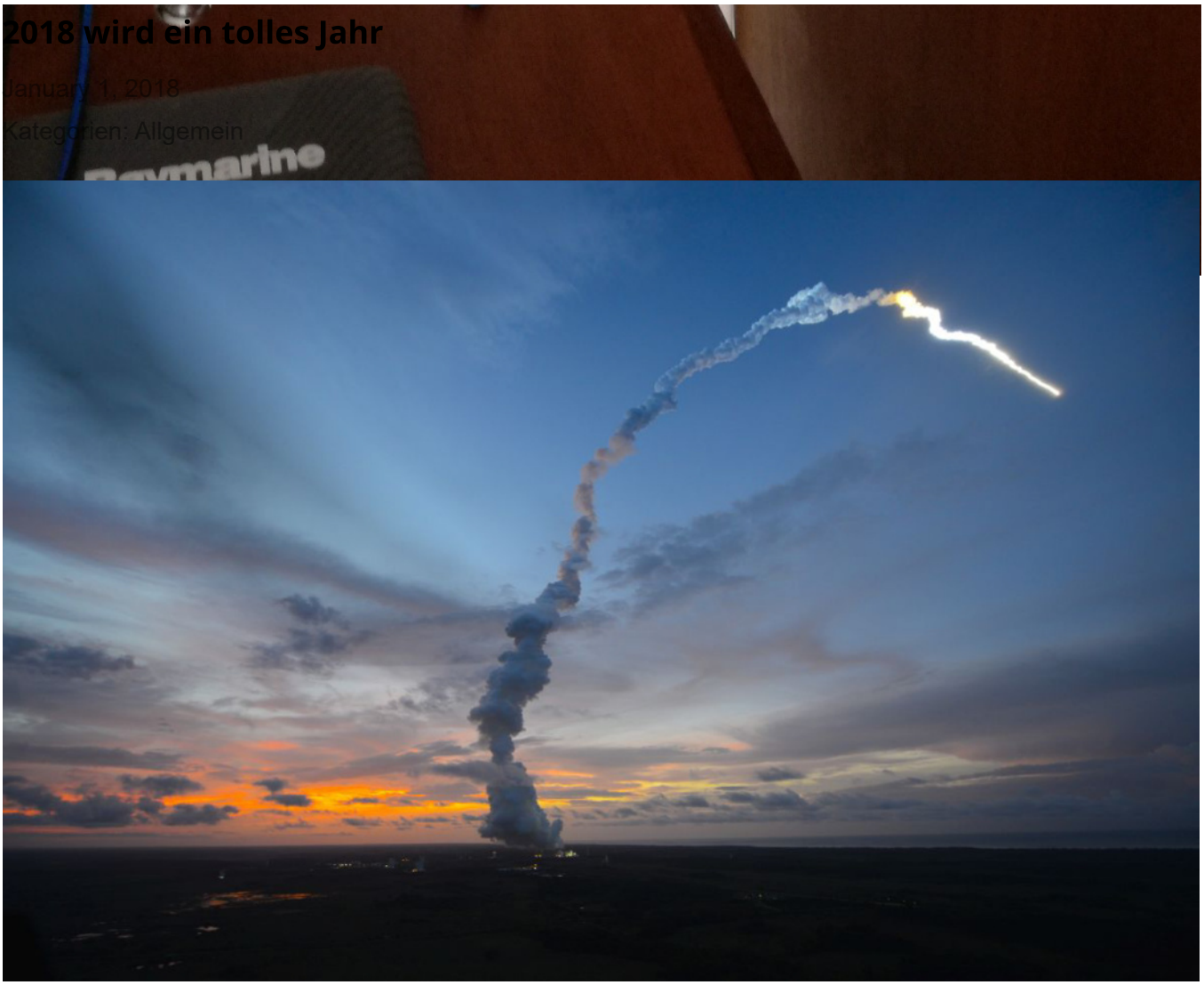
Der Ausschnitt ist gesägt, die Gewindemuffen sind eingesetzt und der Funk ist befestigt. So viel Kabel für ein wenig AIS und Funk… eine Verblendung für die Kabel muss ich unbedingt anfertigen.


Raymarine

2018 wird ein tolles Jahr

January 1, 2018

Kategorien: Allgemein



Ein gutes Neues allen und den anderen!



Bord PC Halterung

January 3, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Navigation



Früher gab es Rechner und Laptops. Heute gibt es jede Form von bis. Ich hab mich ja für die nächste Zeit für einen Windows 10 Bord-PC entschieden. Und da an Bord von Linguini der Platz rar ist hab nach reiflicher Überlegung einen Convertible genommen. Einen Laptop, dessen Display nach hinten umklappbar ist um ihn zum Tablet-PC zu verwandeln. Und der braucht natürlich (s)eine Bord PC Halterung.

PC Plattform

Quelle Bild: Trekstor

Übrigens ein Trekstor Primebook C13. Von der Performance und dem Teil generell bin ich sehr begeistert. Für den Preis von EUR 350,- definitiv eine sehr gute Wahl. 2 vollwertige USB Buchsen sowie eine Mini USB nebst mini HDMI – sehr anschlussfreudig.

Für mich mehrere Vorteile. Wenn ich schreiben will, hab ich eine komfortable Tastatur. Das Display ist mit 13 Zoll ordentlich groß und ich kann das Teil eben als Tablet nutzen. Etwas schwer aber für das was ich vorhabe……

Wohin damit? Die Bord PC Halterung

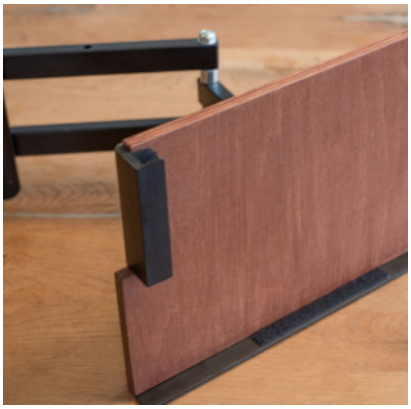
Während des Segelns sollte das Teil sicher verstaut sein. Aber ich will es auch während der Fahrt nutzen. Als großes AIS Display oder eben als Plotter-Kartenübersicht.

Auf der Suche nach Halterungen bin ich recht schnell an dem Punkt angelangt „das bauste selber!“ Also zumindest die Rechner Aufnahme oder Plattform.

Es hat inkl. Material besorgen keine 2 Stunden gedauert und das Resultat ist ziemlich gelungen.

Ohne Rechner





Mit Rechner im Tabletmode



ups, da ist noch etwas Staub vom Sägen ….

Erinnert ein wenig an ein Notenpult. Und schon ist eine alternative Verwendung gefunden :-). Die Klapphalterung kann den Rechner in die Mitte der Kajüte klappen und dabei den Bildschirm nach

innen oder außen klappen. Also Plotter von außen sichtbar und in der Kajüte kann man den Rechner dann auch als Medienplayer oder TV nutzen. Außen dürfte es durch das spiegelnde Display sicherlich grenzwertig sein was die Leserlichkeit anbelangt. Aber das Display ist ja durch das Kajütdach / Schiebeluk beschattet und solange die Sonne nicht genau von achtern kommt… mal sehen.

Ein weiteres Pimp my Boat Element auf der Make 25 Linguini. Platzsparend bei Nichtgebrauch. Aufgeräumt! So schaut sie aus meine Bord PC Halterung.

Wie bedient man das?



Da steckt der Rechner nun in der Halterung aber man selbst ist zu weit entfernt um per Finger zu bedienen. Eine Funk-Maus wäre natürlich eine Idee aber schreiben geht damit ebend auch nicht. Also muss eine Funktastatur mit Touchpad her.

Die Rii Tastatur liegt wie ein Spielecontroller in der Hand. Schreiben geht, wer den Blackberry kennt, super schnell und treffsicher. Das Touchpad reagiert gut und die Steuerung, selbst der PC Plotter Navigationssoftware, geht damit spielend.

Nutzt man den PC als TV-Ersatz ist die Tastatur eine sehr gute Fernbedienung. Und da fällt mir ein, ich hab ja noch gar keine Spiele auf dem Rechner Segelspiele, selbstredend!

Navigation Update V3.0

January 4, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Funk, Navigation



Hier eine Übersicht über den aktuellen Stand der Navigation Elektronik auf unserer Make 25 Linguini. Das wirklich neue ist die Trennung in Raymarine Wifi und, ich nenne es mal „Open Wifi“. Der Seatalk to Wifi Transponder von Yacht Devices liefert NMEA2000 Daten an NMEA 0183 bidirektional sowie RAW Protokolldaten. Er kann dies in verschiedenen Netzen sichern und organisieren. Ziemlich intelligentes kleines Kästchen und mit 43 mA Stromverbrauch max. vollkommen unauffällig, so groß wie ein Lippenstift.

Welche Apps ich auf dem Ipad weiter nutze wird sich zeigen. Keep it simple! Wegpunkt Steuerung auf dem TackTick Dualdisplay und noch ein Smartphone mit der Raymarine Control App zum gelegentlichen Visualisieren der Route. Zu jeder Zeit jedoch die Möglichkeit haben irgendwelche Regattaspielereien und anderes zu bedienen.

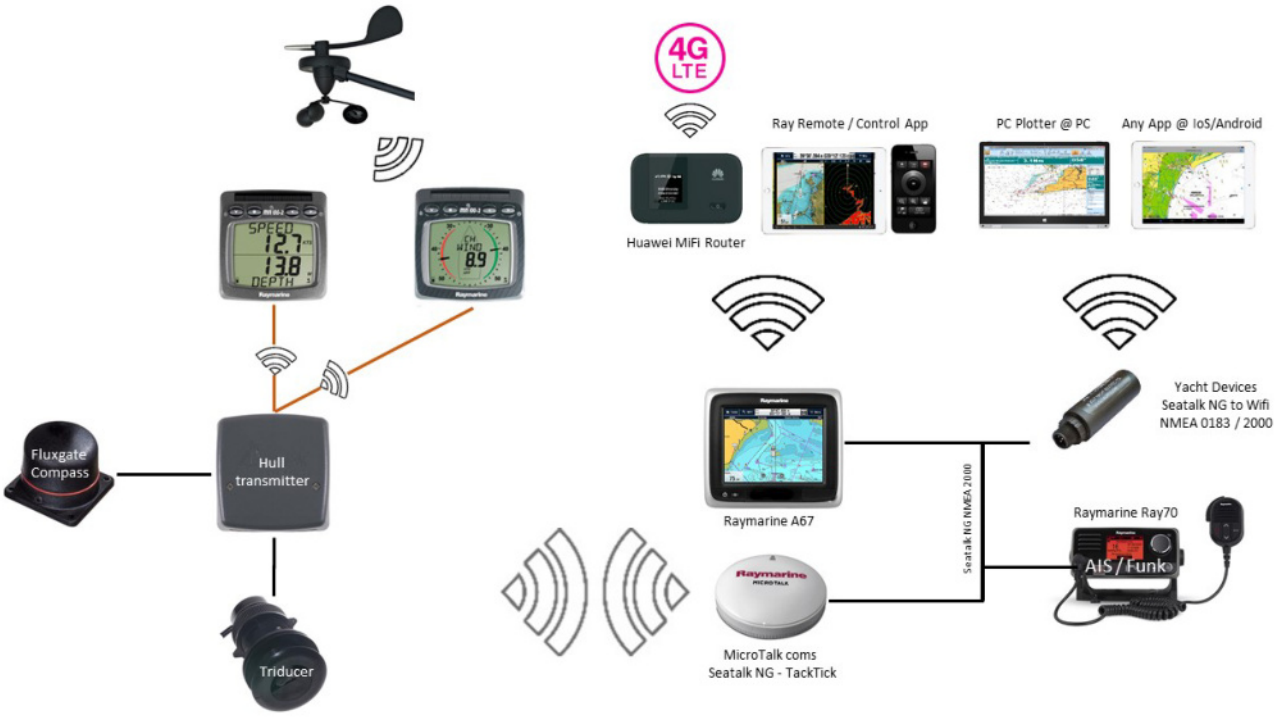
Redundanz!

Dabei ist das System, bis auf den eigentlichen Datenbus und das Microtalk komplett redundant. Fällt Plotter oder PC/Tablet aus – egal. Papierkarten für den anstehenden Ostseetrip sind allerdings bestellt

Der Mifi Router zur Internetverbindung kann natürlich auch vom Yacht Device Transponder angesprochen werden. Somit ist Internetverbindung von jedem gekoppelten Device, auch ohne Navigation, verfügbar. Voll digital transformiert quasi.

Wer genau hinschaut, wird sehen, die Integration des Pinnenpiloten als Autopilot fehlt. Könnte noch kommen aber ich hab mich erstmal dagegen ausgesprochen, weil ohne Selbstwendefock ist das sinnlos. Auf der Ostsee will ich jede Minute an der Pinne oder an der Schot genießen.

Auch eine Audiointegration wäre ja noch denkbar. Nachdem das Ray70 einen separaten Außenlautsprecher bekommt, könnte man darüber natürlich auch Mucke verteilen. Nö! Ukulele!



e-INK Navigation

January 16, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Navigation



Was ist denn bitte e-INK Navigtion? Ganz einfach, die Anzeige von Navigationsdaten auf einem e-INK Display wie es zum Beispiel der Thalia Tolino oder Kindle eines ist.

Im professionellen Regattasport haben die e-INK Displays bereits Einzug gehalten. Nicht wirklich in Serienreife aber durchaus vielversprechend. Im Americas Cup hat Landrover BAR seine Daten auf drei großen e-INK Navigation Displays am Segel oder besser dem Flügel angebracht. HIER gibt es einen klasse Bericht dazu. Und generell ist das natürlich cool, ein extrem flaches Display einfach irgendwo aufzukleben….

Wenn es im Großen klappt, dann geht das doch sicher auch im Kleinen. Da sowieso ein Wechsel bei den e-Readern anstand, um sich endlich von der Amazon Abhängigkeit zu entledigen, habe ich recherchiert und stecke mittendrin.

Yotaphone 2 / 3

Das Yotaphone 1+2 war das erste mir bekannte Smartphone welches auf der Rückseite ein zweites Display und zwar als e-INK hatte. Gibts nicht mehr. Stattdessen ist gerade das Yotaphone 3, eine evolutionäre Version auf den Markt gekommen. Leider dauert es noch bis es in Deutschland zu haben sein wird. Wenn überhaupt. Die originale Version ist für €560,- zu beziehen. Ohne Playstore und weitere Einschränkungen da für den chinesischen sowie russischen Markt entwickelt. Überhaupt haben uns die Russen in Sachen e-INK Technologie einiges voraus. Und leider behalten sie das meiste für sich. Infos gibt es ~~HIER~~ und HIER.

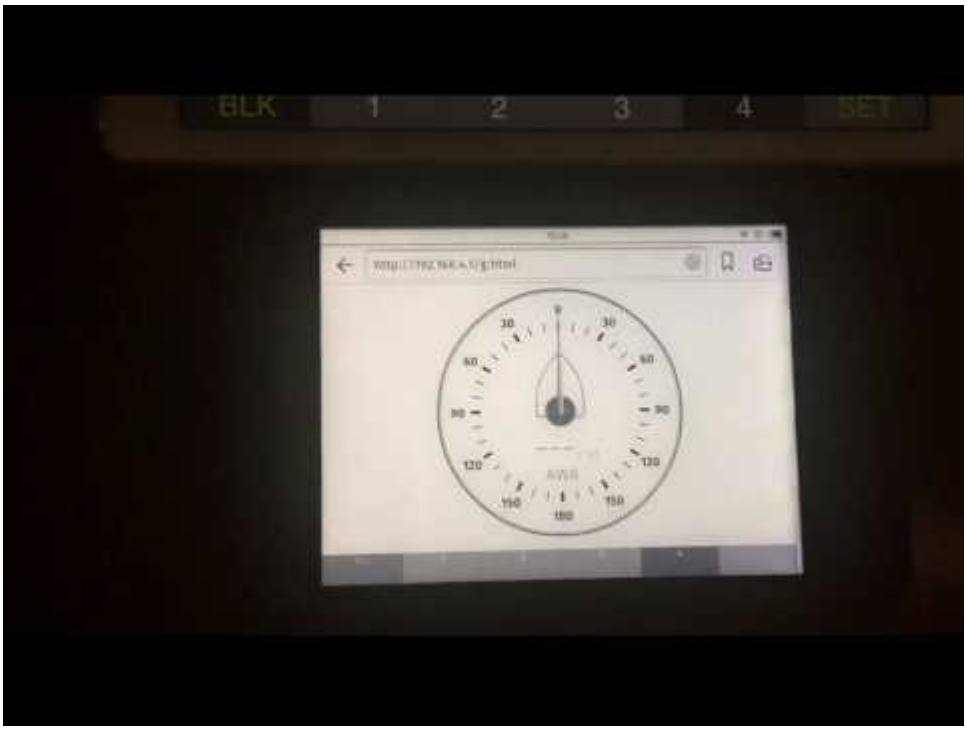


Tolino

Den e-Reader Tolino Shine 2 HD als Navigation oder Instrument zu nehmen ……. Also ab ans Boot, Navigation angeschaltet und dann mal verglichen.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=_Y-gYYyl8bY



Ich kann aktuell nur über die Webadresse die Web Gauges des Digital Yacht N2K to Wifis anzeigen. Im Vergleich das Ipad Air auf geringster Helligkeit und der Tolino. Die Anzeige ist gut und natürlich in der prallsten Sonne ablesbar. Allerdings aktualisiert die Anzeige über den Webbrowser nicht. Nur das

initial geladene Bild wird angezeigt. Mist! Also muss ich ihn rooten um entsprechend andere Browser wie den Opera mit e-INK add on aufzuspielen.

Das Rooten klappt leider aktuell (noch) nicht. Warum auch immer wird der Tolino zwar im Gerätemanager angezeigt aber ich kann ihm den USB-Treiber nicht zuordnen. Wahrscheinlich ein Firmware Problem. Ich bleibe dran.

mehr demnächst…

Neues aus der Navigationsecke

January 17, 2018

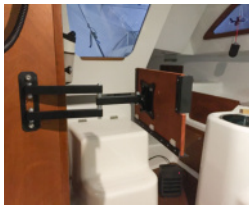
Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation



Linguini hat eine Navigationsecke! Naja, zumindest ist alles an Elektronik in einer Ecke des Bootes installiert. Von daher ist Navigationsecke nicht ganz verkehrt.

Als erstes hab ich endlich den PC bzw. Halter für das Convertible Notebook befestigt.



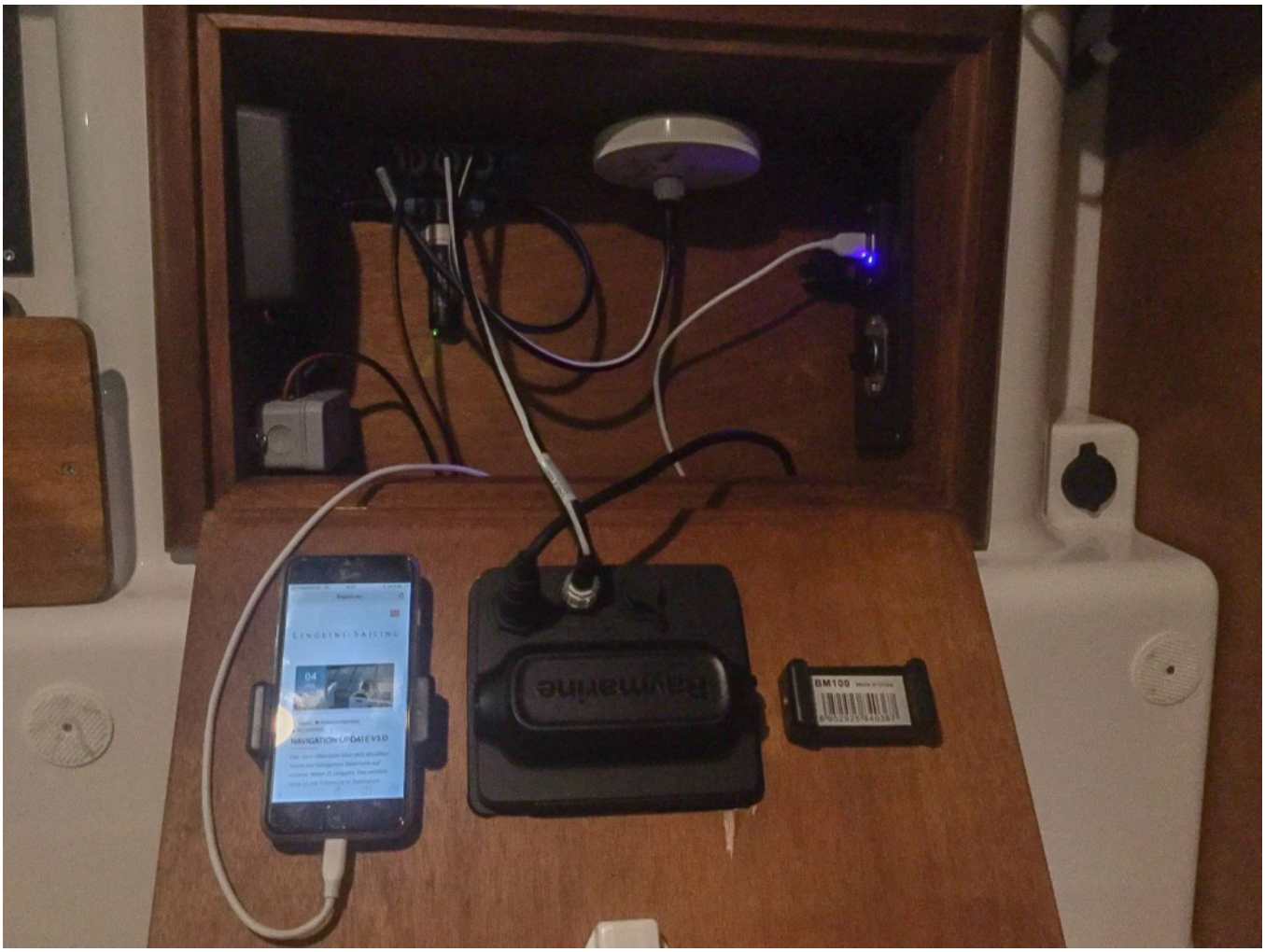




Man sieht hoffentlich wie man die Halterung aus und umschwenken kann. So kann man das Display auch vom Cockpit aus sehen. Nicht von ganz hinten aber für einen korrigierenden Blick auf die Karte, allemal.

Die Kammer des Grauens ist nun auch endlich komplett. Da steckt vieles drin und ich mags halt aufgeräumt. Neben dem Plotter sind innen zwei Halterungen für unsere Smartphones um sie zu

laden oder einfach aufzuräumen.

Sorry für das Bild – das Ipad Air 2 macht so ungefähr die schlechtesten Bilder bei wenig Licht.



Hab aber noch Bilder ohne Iphone vom Iphone – wesentlich besser





Und alles in einer schönen Übersicht. Bis auf die Kabel der Funke ist alles ready!







Wenn ich das so recht bedenke, noch die Kabel des Funkgeräts im bereitliegenden Neopren Kabelschlauch „verstecken“ und gut. Und dann? Ahh, das e-INK Projekt geht ja weiter. Puuuh, Glück gehabt

Boot 2018

January 29, 2018

Kategorien: Allgemein, Startseite

Unser Besuch auf der Boot 2018 ist beendet und war sehr spannend! Neben einem neuen Fernglas (Steiner), Mütze und Pulli von Rüm Hart sowie einem Yacht Abo, war eigentlich kein wirklicher Bedarf. Wir konnten uns ganz auf die Boote konzentrieren die in unserer Liste „Boot für lange Fahrt und drauf zu leben“ standen.

Definition Langfahrt: Nimmt man den Begriff Langfahrt in den Mund, dann bedeutet das für die meisten erfahrenen Segler – lange Strecken über den Pazifik usw.. Unsere Definition geht eher in die Richtung Zeit. Lange auf dem Boot ohne eine Marina oder einen Hafen zu sehen. Da spielt es wenig Rolle, ob das im Mittelmeer oder im Pazifik stattfindet. Die Anforderungen sind etwas verändert. Lang = Strecke bedeutet wesentlich höhere Anforderungen an Sicherheitsausstattung und das Boot. Lang an Zeit bedeutet (für uns) mehr Komfort, Platz und wohlfühlen. Und so ist auch unsere Liste zu lesen. Aber wir wollen eigentlich beides auch wenn der Pazifik heute nicht das Ziel ist.

Von den ausgestellten Booten auf der Boot 2018 waren die nun folgenden von unserem Interesse. Der Blog ist chronologisch in der Reihenfolge der Besichtigungen zu sehen. Meine Meinung ist immer im Vergleich zu den besichtigten Booten zu sehen. Auf die Besichtigung von Klassikern, die Zweifels ohne seglerisch top sind, haben wir weitestgehend verzichtet, weil wir die klassische Inneneinrichtung einfach nicht abkönnen, nicht wollen. Selbst die neueren Boote wie die HR 340 sind und zu old fashioned, zu staubig. So hat eben jeder Topf seinen Deckel.

Vorausgeschickt, keines der Boote haben wir bis dato gesegelt. Außer vielleicht jeweils kleinere Schwestern davon. Die die wir segeln werden können das Ergebnis natürlich komplett verdrehen, wenn sie beim Segeln versagen. Aber da glaube ich nicht wirklich dran. Die Tests der diversen Fachmagazine bescheinigen den Kandidaten entsprechende gute Performance. Ein Cruiser hat natürlich nicht den Performanceanspruch einer Open 60. Das muss man berücksichtigen. Für uns zählt dabei stabiles Segeln, gerne auch schneller als die anderen aber der sehr gute Wohnkomfort steht über dem Polardiagramm. Wenn beides gut ist … perfekt

Ausstattungsliste

Um die Preisfindung besser zu verdeutlichen hier unsere Wunschliste der Ausstattung. Nicht alles geht bei allen Booten im Standard – aber das meiste. Den kleinen Rest kann ich auch selber! So ist auch die Preisindikation irgendwie +/- 15% zu sehen.

- 2 Kabinen Version oder 3 Kabinen bei der die 3. nicht ausgebaut wird.
- 200m Ankerkette
- 2. Anker am Heck
- 1 Elektrowinsch (Fallen)
- 1 Elektrowinsch (Großschot)
- Teak im Cockpit
- Elektropanels mit mechanischer Redundanz (Schalter hinter Panel)
- Sprayhood, Bimini, vollständige Kuchenbude
- Solar auf dem Deck
- Lithium Batterien mir identische Ah (doppelte KWh)
- 1 Plottter an Deck, einer unter Deck, Funk, AIS, Radar, 4 Instrumente, Kompass, Sattelitenempfang
- Generator 3-4 KW
- Stabile Performance Segel inkl. Downwind und Code 0. Wenn möglich zusätzlicher Vorstag bzw. Rollanlage und Gennaker Baum. Also 3 Segel angeschlagen lassen möglich. Sturmsegel (Try/Vor) nebst Mastschiene etc.
- Bezüge / Polster jeweils die goldene Mitte was die Qualität anbelangt
- Rumpf weiß – keine Spielereien.
- Küche immer Vollausstattung

Tag 1 Boot 2018

~~Jeanneau Odyssey 440~~


Boot 2018

Quelle: Jeanneau.de

Erst mal ein Wow! Super Raumgefühl, große Nasszellen mit guter Aufteilung, Interieur für ein Serienboot wirklich wertig, Türkonzept gut (Türen knallen nicht an Ecken, Kanten, andere Türen usw.). Stauraum sehr gut. Deckslayout mit den Winschen weiter nach innen ist sehr gut. Steuerstand sehr gut. Wird aber zu Gunsten irgendwelcher „Bedarfe“ verändert. Motorhebel ist wohl zu sehr im Laufweg. Laufweg nach vorn vom Steuerstand ohne Hindernisse. Mag klein klingen ist aber sehr gut. Ein Sicherheitsmerkmal. Im Yacht Test ist der hochfahrbare Kasten mit einer Mikrowelle zu sehen. Ich dachte, vollkommen unnötig. Aber, da kann man auch ne Kaffeemaschine reinstellen. Runterfahren und aufgehoben. In das Eck nach hinten wäre es sowieso toter Raum. Von daher…..gut! Elan hat das ebenfalls im Programm.

Was noch extrem positiv aufgefallen ist, ich habe nirgends bewusst nach Griffen suchen müssen. Wo man hinlangt hat man guten Griff und Halt und man muss nicht suchend nach oben langen. Sehr gut durchdacht. Trotzdem eine sehr moderne Ausstattung. Gefällt uns ausgesprochen gut.

Die Winschenposition ist nach innen orientiert. Gut erreichbar. Aber so niedrig angebracht wie bei fast allen. Schade. 20 cm mehr Höhe würde den Rücken schonen. Sieht dann vielleicht nicht mehr so gut aus, wäre aber nicht schlimm. Auf jeden Fall besser als außerhalb des Sülls.

Ordentlich Platz für Zusatzausstattung. Alle Systeme recht gut zugänglich.

Der Gesamteindruck ist stimmig.

Was hat nicht gefallen? Eigentlich nichts. Doch! Hinten fehlt ein Tritt um auf die Badeplattform zu kommen. Recht hoch. Wird aber geändert.

Unser Preis liegt bei ca. 380.000,-

Sunbeam 42.1

Österreichischer Bootsbau. Uns interessierte das Konzept der Mittelcockpit Yacht. Bisher hatten wir die nur von außen gesehen. Schöchl hat mit den neuen Sunbeam Designs etwas weniger alten Muff unter Deck und das wollen wir sehen. Das Cockpit Layout ist sicherlich erprobt und gut. Oder nicht?

Man hat gleich ein „sicheres“ Gefühl, weil man enger in den Süll eingeschnürt ist. Aber man ist recht hoch. Gute Sicht nach vorn aber für den Fall mal zum Bug oder nach achtern zu gehen, eine ziemliche Kletterei. Im Vergleich zur Jeanneau (Walkaround) eher schlecht. Dabei muss man das ja immer nur dann nach vorn, wenn es hackt oder hakt.

Die Winschen lassen sich nur in einer für den Rücken sehr unguten Position bedienen. Entweder sitzend zur Seite oder nach unten gebeugt stehend an eine definierte Position gezwungen, weil es im Mittelcockpit eben eng zugeht. Beides nichts wenn man eh bereits Rücken hat. Finde ich ergonomisch bemerkenswert schlecht gelöst. Aber wer so ein Boot gekauft hat, wird sich selten trauen es schlecht zu bewerten J. Aus unserer Erfahrung mit anderen Seglern wissen wir, die Sunbeams sind schnelle Boote. Kein langsamer Tanker, sondern, auch wenn es in Österreich keinen Zugang zum Meer gibt, ordentlicher Bootsbau!

Unter Deck ist alles abgerundet und man findet intuitiv den festen Halt. Sehr gelungen vom Sicherheitsaspekt. Optisch naja. Das viele Rund macht eben auch gleich wieder einen altbackenen Eindruck. Es muss ja nicht gleich ein 20cm Radius sein…. Aber es geht gerade noch. Die Holzverarbeitung ist über jeden Zweifel erhaben. Die Innenarchitektur extrem praktisch mit vielen wirklich guten Details. Die Wahl der Bezüge und Vorhängchen – uhhhhh – kann man aber ändern.

Küchenzeile – super klasse!

Over all – ein tolles Boot mit Schwächen in der Ergonomie. Mit etwas mehr Pepp unter Deck sicherlich weit oben auf der Liste.

Der Preis in unserer Ausstattung liegt hier in der Region über 450.000,-

Contest 42 CS

Spontan entscheiden wir uns die 42 CS zu besichtigen. Da wir nicht im ChiChi Look und auch keine teure Uhr am Handgelenk haben, werden wir etwas schräg angeschaut, als wir den Wunsch äußern zu besichtigen.

Man sieht bei der Contest die Handarbeit und das hier und da wohl der Stift (Azubi) dran war. Ich hab mehrere Stellen gesehen, an denen die schlechte Verarbeitung absolut unnötig war. Inkonsequent in der Verarbeitung, weil sie generell ganz oben steht was den Bootsbau anbelangt. Zumindest bei allem was man mit Augen und Fingern sehen kann. Von daher sind die Schlampereien doppelt ärgerlich. So was haben wir auf der Boot 2018 selten gesehen.

Standard Layout an Deck wie unter Deck. Der Cockpittisch ist wegklappbar, was ich sehr gut finde. Aufgeklappt ist er dann aber im Verhältnis echt winzig. Was sicherlich einfach zu ändern ist. Ist immer

schwierig, ein großer Tisch mit Griffen ist klasse um Halt zu finden aber stört bei schnellen Manövern mit mehr Mannschaft, ein zu kleiner stört beim Abendmahl :-).

Eine zentrale Winsch in der Mitte vor dem Cockpittisch ist möglich – klasse!

Unter Deck sehr gelungen für 2 Personen. Wertige Ausstattung. Nasszelle sehr groß aber irgendwie springt der Funken nicht über, nicht zuletzt beim Preisvergleich. Die Contest 42 CS würde auf 620.000,- kommen. Ups!

~~Dehler 42~~

Segelt sicher saugut, wenn ich mich an das Segeln mit der 38er erinnere. Ist auf Performance getrimmt, die sportliche Seite von Hanse quasi. Viel schlanker als alle anderen. Vordere Nasszelle wie bei der 38, nur für Magersüchtige geeignet. Zweite Nasszelle, nicht größer. Ein Unding! Sonst eigentlich alles was man braucht aber eben wesentlich enger als der Wettbewerb. Für 3 Wochen Segeln ok, für 3 Jahre, nogo! Liebe Dehlers, macht bitte eine Version mit einer Nasszelle, die dafür aber doppelt so groß und richtet das Boot für 2+2 Personen aus – IMHO wäre das ein Verkaufsschlager. Unser Preis läge bei rund 330.000,-

Wauquiez Pilot Salon 42

Und nun, ihretwegen sind wir auf die Boot 2018. Mit Termin, weil ohne gabs wohl keine Besichtigung. Die Preisliste sowie die verfügbaren Informationen haben wir vorab zugesendet bekommen. Gute Kommunikation, guter Service.

With appointment only!

Auf der einen Seite versteh ich es, weil dieses Boot wird es wohl kaum im Charter geben. Die Mengen an Besuchern, die sich generell informieren um zu dann ein Boot zu chartern ist schon enorm. Wauquiez ist mit lediglich der Pilot Salon 42 auf der Messe. Von daher ist der Filter das echte Kaufinteresse. Auf der anderen Seite sehr schade, weil die wenigsten besichtigt haben was wir ab jetzt „**das ultimative Segelboot**“ nennen.

Die Verarbeitung ist bei allem was man sehen und anfassen kann über jeden Zweifel erhaben. Noch eine Ecke über dem was wir bis dato gesehen haben. Wir (vor allem meine Frau) haben jedes Schapp, Türe, Bodenplatte geöffnet. Wahnsinniges Stauraum Angebot. Durch den etwas erhöhten Tischplatz (Pilot Salon, quasi eine halbe Decksalon) ist darunter Platz um alle Technik zu verstauen. Ein Technikraum unterm Esstisch :-). Alles was schwer ist, ist in der Mitte unten. Perfekt.

Die Bugkoje ist wie in einem neu gebauten 5 Sterne Hotel im Adobe Stil. Trifft unseren Geschmack komplett. Das Bad (keine schnöde Nasszelle) ist groß, perfekt geplant und wertig. Die Achterkoje setzt noch einen drauf, die würde ich allerdings umbauen. Bett raus bzw. verkleinern wie bei zwei Achterkabinen aber keine Wand dazwischen. Stauraum für alles Mögliche. Die Nasszelle hinten ist noch größer, wirklich unglaublich pfiffig gelöst. Man kann steuerbord in die Achterkoje rein und backbord wieder raus
Große Segellast findet gut Platz hinterm Ankerkasten. Unglaublich das Platzangebot und trotzdem hat sie eine schlanke elegante Linie. Eine 42er!

Unsere Freunde, die bei der Besichtigung dabei sind, sind trotz großer Skepsis zuvor ebenfalls sehr begeistert. Gar überwältigt.

An die Wauquiez kommt keines der anderen Boote ran. Gaaaanz viel Abstand. Die Pilot Salon hat alle Erwartungen erfüllt. Wesentlich mehr noch.

Ein cooler Gimick, die Scheiben sind alle in Gruppen abschattbar bzw. elektrochromes schaltbares Glas welches sich von einer ca. 20% Tönung auf „da siehste nix“ dimmen lässt. UV Filter und Wärmeschutz inklusive. Sehr cool und keiner braucht mehr die „super schönen“ Vorhänge. Die Schaps haben keine üblichen Verschlüsse sondern einen kurzen „Lederbändel“. Gewicht gespart, schaut chic aus und funktioniert blind und gut!

Schränke sind teils als Lederkoffer ausgestattet die an die Wand gehängt werden. Leichtbau und mobil. Muss man nicht nehmen, kann man.

Die Küche ist wie bei der Sunbeam oder anderen Mittelcockpits unten seitlich in einer länglichen Zeile angebracht. Pfiffige Details die wir nirgendwo sonst gesehen haben. Super wertig trotz konsequentem Leichtbau. Beste Küche auf der Boot 2018 zusammen mit der Elan GT5 Küche die ein anderes Konzept verfolgt. Also von den Booten die wir gesehen haben.

Die Naviecke ist reduziert. Eine Ipad Pro Halterung um die Raymarine App mit dem Plotter an Deck zu nutzen. Was braucht man mehr?

Kostenpunkt in unserer Ausstattung ca. 460.000,-. Eigentlich, bei dem was man bekommt, ein Schnäppchen. Wir segeln im Frühjahr Probe.

Nicht zu verkennen, das war die Baunummer 1, gerade zur Messe fertig geworden und man konnte trotzdem überall reinschauen und alles war perfekt verarbeitet. Elektronik, Leitungen usw. alles wie man es sich wünscht. Wenn ich da an so manche andere Baunummer 1 denke

Wir werden die Werft besichtigen, den Fertigungsprozess unter die Lupe nehmen und die Schöne segeln. Da freue ich mich ganz besonders drauf!

~~Django 9.80~~

Ja, und dann war da natürlich noch Maree Haute. Wir gingen auf Fabio zu und er wusste sogar noch meinen Vornamen von unserem Werftbesuch vor 2 Jahren. Wir tratschten und sprachen über unser Vorhaben. Einige Jahre zu segeln und auf dem Boot zu leben. Er sagte, schaut euch die 9.80 an. Reicht und segelt sehr geil. Das mit dem Segeln würde ich unterschreiben. Wir gehen aufs Boot. Pinne!! Das wär schonmal was Unter Deck, Django eben. Spartanisch, praktisch, gut. Aber uns für unsere „Langfahrt“ zu wenig Komfort, zu basic. Wir reden noch über die 12.70 die komplett ausbaubar wäre. Schöner Gedanke. Das Cockpitkonzept ist saugeil, Einhand gut segelbar und irgendwie altersgerecht obgleich natürlich super Speedy. Der Preis wäre irgendwo bei 400.000,-. Steht irgendwie außer Konkurrenz aber auch wahrscheinlich nicht aus diversen Gründen realistisch.

Sarch 7

Das Boot liegt ausserhalb unseres Besichtigungsplanes

Das Boot polarisiert. Es bietet viel Raum auf seinen 7 Metern und liefert dabei eine enorme Performance. 850 Kilo weil viel Kohlefaser. SOG 16 Knoten – auf dem Video und dem darauf abgebildeten Speedo zu sehen. Hammer wie ich meine für einen Preis von 46.000,- mit bereits guter Ausstattung.

Ich habe mit dem Designer, Name leider vergessen, gesprochen der sagte, er würde für sich niemals so hoch bauen aber die Kunden wolle es so. Der ausgestellte Prototyp schaut schon recht proto aus. Aber warum ist das so wichtig? Fragt er mich. Naja, man will ja sehen was man bekommt. Er sagt, die für Kunden gebauten Boote sind eben alle mit etwas weniger Kanten :-). Hier sieht man wie es gebaut wurde und kann quasi ins „innere“ blicken. Hat er wohl recht damit. Die Details der Sarch sind schon ziemlich gut, auch wenn einiges auf den ersten Blick sich nicht gleich erklärt. Wie der Bugspriet der nach unten und oben klappen kann. Alles ein wenig Transat / Mini für Bequeme.

Das Gespräch war interessant und witzig.

Bente 24 Edition 2018

Beim Vorbeilaufen am Samstag noch nen Blick in die Bente Edition 2018. Das Edition signalisiert klar, es ist nichts wirklich Neues passiert. Die Ausstattungsliste ist etwas verändert und man hält am bewährten Konzept fest. Mit allem wenn und aber.

Zum Abschluss des Samstags noch ein wenig Zubehörhalle und ab ins Hotel und die 13.800 Schritte des Tages wegschlafen.

Tag 2 Boot 2018

Beneteau Oceanis 45.1

Unser Gegenstück zur 440 Odyssey. Wir hatten Einladungen uns die 41.1 und die 45.1. anzuschauen. Am Samstag waren wir zu spät und hatten echt keine Lust uns in die Besucherreihen einzustellen. Unseren VIP Pass, der uns quasi Privatpatienten Zugang ermöglicht hätte ziehen wir nicht, wir verschieben es auf Sonntag 9.30 Uhr. Dank Fachbesucher Ausweis (Merci!) viel Zeit ohne Drängelei bis ca. 10:45 Uhr

Ähnliches Raumgefühl wie die 440. Sogar noch mehr Kopffreiheit / Raum. Nasszellen nen tick kleiner aber leider absolutes Yoghurtbecher Feeling. Wer mal im Etap Hotel übernachtet hat weiß ungefähr was ich meine. Gesamtheitlich ist die Jeanneau spürbar wertiger, bessere Details und das Cockpitlayout der 45.1 gefällt mir im Vergleich zur 440 nicht so gut. Das Raumgefühl ist aber enorm. Wir beschließen deshalb die kleineren Beneteaus anzuschauen. Eigentlich hätten wir die kleineren Jeanneaus anschauen sollen aber wir waren irgendwie nicht im Plan wird aber nachgeholt!

Dann kommen aber ein paar Details zutage. Türen öffnen sich in alle möglichen Richtungen ohne definierten Anschlag. Man denkt, der Designer der Nasszelle hat sich nicht mit dem Designer der Achterkabine abgestimmt. Einige Planungsfehler. Das darf bei einer Beneteau, die Modellpflege nicht erst seit gestern betreiben, eigentlich nicht vorkommen. Aber da sieht man wieder was Kosten spart. Ein guter Innenarchitekt hätte das nie zugelassen, weil man es sehr simpel hätte beheben können. Aber eben nur wenn man es am Anfang geplant hat. So ist man zwischen steuerbord Achterkabine und Nasszelle mit drei Türen beschäftigt und es macht keinen Spaß. Eine Drehtüre wäre mal was

Preislich liegt unser Boot hier bei 320.000,-. Für 45 Fuß ziemlich preiswert. Das Messeboot gabs für nen mächtigen Discount.

Beneteau 41.1

Mal abgesehen von den Vergleichsnachteilen der 45.1 zur Odyssey, die Größe reicht uns vollkommen! Ansonsten sehr ähnlich wie die große Schwester. Yoghurtbecher Feeling. Hier und da 10cm weniger….. wir gehen noch ne Stufe kürzer… Preislich wäre das natürlich ebenfalls ein Knaller. 210.000,- für unsere Ausstattung

Beneteau 38.1

Nee, der Schritt auf die 38.1 ist raumtechnisch stark spürbar. Klassischer Standard unter Deck. Nicht unser. Spar ich mir dem Text hier.

Hanse

Wir haben noch einen Zwischenstopp bei Hanse. Warum auch nicht dachten wir uns. Leider waren die Boote noch abgeschlossen aber ein Hanse Kollege aus Holland half uns unbürokratisch und fand den Schlüssel und gewährte uns Zugang zur Hanse 418. Deckslayout wie die vielen anderen Cruiser. Unter Deck habe ich dem Kollegen erst mal gezeigt wo man am Panel das Licht aktiviert. Voll der Schlaumeier mit der Erfahrung der Dehler 38 Aber das finde ich gut wenn man zwei Bootslinien grundsätzlich mit denselben Bedienelementen ausstattet. Spart Geld und Fragen.

Wow! Richtig chic und auf den ersten Blick wertig und ein sehr angenehmes Raumgefühl. Schön hell. Auf den ersten Blick der Beneteau klar vorzuziehen aber trotzdem gut hinter der Jeanneau.

Die Nasszelle ist groß und ausreichend. Eine reicht! In der 2 Kabinen Version ohne Nasszelle im Bug eine runde Konfiguration. Der Preis ist natürlich der Knaller: Für ca. 230.000,- wäre unsere Yacht zu bekommen.

Ein Blick auch in die 388 – auch nicht schlecht. Wäre hier und da ein Kompromiss was die zusätzliche Ausstattung anbelangt aber vom Raumangebot gut gemacht. Eine Nasszelle, eine 2 Kabinenversion und das für, in unserer Ausstattung aber etwas abgespeckt, für ca. 190.000,-

Als wir aus dem Boot gestiegen sind hat uns ein Verkäufer angesprochen. Wir kamen ins Gespräch aber kaum zu Wort Was er gesagt hat kann man aber unterschreiben. Ein guter Blick auf das Angebot von Hanse / Dehler und die anderen. Wir nehmen das Angebot an bei unserem Ostseetörn vorbeizuschauen.

Elan GT5

Ah, da steht doch noch was… eine Elan GT5. Ich hatte bereits großes Interesse an der, in der Yacht vorgestellten Elan 440. Wie man mir sagte, ist das nun die Elan E4. Schaut laut Webseite aber eher nach der I40 oder 45 aus. Auf jeden Fall Interesse.

Erst einmal anzumerken ist die klasse und kompetente Präsentation und Beratung der Kollegin auf dem Stand von Blue-Yachting. Uns wurden zuerst auf dem Stand die schlauen Ideen einiger Innenarchitektur Lösungen gezeigt bevor es aufs Boot ging. Gut gemacht! Auf alle Fragen eine kompetente Antwort.

Ein ausgesprochen gut verarbeitetes Boot mit extrem guten Details und Ideen. Der erste Eindruck war – „sehr geil!“. Aber eine viel zu kleine Bugkoje. Winzig! Hier merkten wir zum ersten mal, GT5 sind nicht 50 Fuß o.ä. sondern lediglich 12,40 Meter Hüllen Länge. Ok, das ist was ganz anderes. Man sagt uns, man kann das verändern, Nasszelle vorne raus und Bett größer. Eine Nasszelle reicht uns! Die Elektroinstallation mit Redundanz ist sehr gut gelöst, ein Blick hinter die Kulissen wurde nicht gescheut – ziemlich perfekt!

Küche ist perfekt und großzügig. Sie ist zwischen Bugkabine und dem Rest des Bootes über die Breite nach unten versetzt eingebaut. Viel Platz und man kann sich, je nach Seegang (wenn man denn in die Küche muss) immer gut positionieren. Die Größe der Nasszellen ist ok und super wertig gebaut. Man kann alles anpassen lassen. Der Vorteil einer kleineren Werft.

450.000,- ist am Ende unser Preis für unser Boot. Bei 12.40 Meter schon eine Hausnummer. Aber die Ideen, die Wertigkeit – da stimmt echt alles inkl. der Motivation des Standpersonals.

Wir werden einen Termin zum Probesegeln vereinbaren sowie einen Blick auf die E und I Serie wagen.

Abschluß Boot 2018

Wir schlendern noch etwas auf der Boot 2018 umher, kaufen uns noch die Serie 4 Karten für die Ostsee, Essen noch eine Kleinigkeit und machen uns früh auf den Heimweg.

Die Boot 2018 war für uns sehr informativ. Wir waren gut vorbereitet und konnten einige Überraschungen erleben. Ganz besonders positiv war das Erlebnis in der Wauquiez – ab sofort unser Traumboot! Preislich nicht zu teuer für das gebotene aber natürlich immer noch ne echte Herausforderung. Ob es das Boot nach wenigen Jahren gebraucht zu einem realisierbaren Preis geben wird, das wissen wir nicht. Und so ist die Alternative die Jeanneau 440 die uns von den „Booten von der Stange“ am meisten überzeugt hat. Vom Preis her realistisch sein wird da sie im Charter und Eignerbereich sicherlich ordentliche Stückzahlen erreichen wird. Eine 6 Jahre alte Jeanneau in gutem Zustand liegt idR bei 50% Neupreis. Bei Wauquiez liegen wir hier bei gut 65%. Hanse ist hier sehr „billig“ (40% v. Neupreis) zu haben, Elan hat zu niedrige Verkaufszahlen um das bewerten zu können.

Aber was am Ende nicht zu unterschätzen ist, ist die Erfahrung beim Segeln. Und so werden wir diese Liste absegeln. Im Charter oder eben, wenn möglich, beim Hersteller probesegeln.

- **Wauquiez Pilot Salon 42**
- **Jeanneau 440 / 419**
- **Hanse 418**

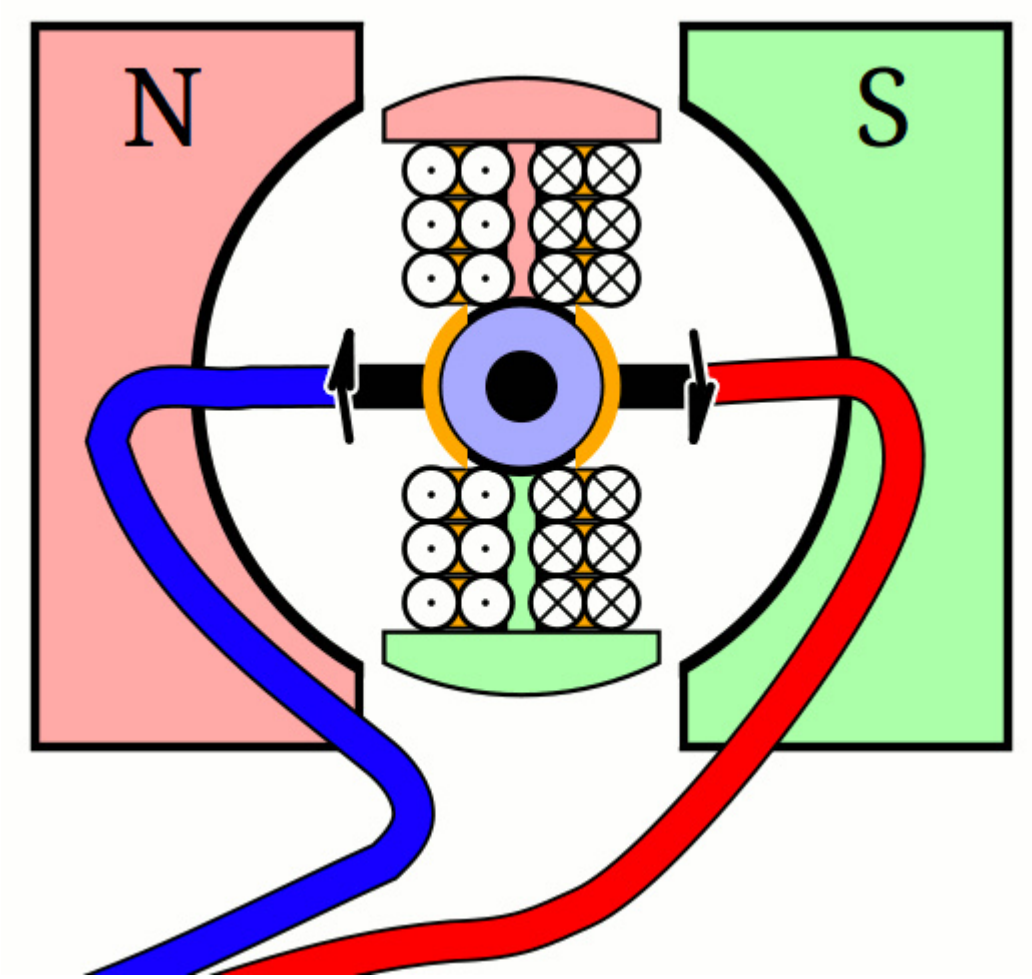
- **Elan E/I/GT 5**

Aktuell ist das Traumboot ganz klar die Wauquiez und diesen „Traum“ verfolgen wir weiter. Eine Vernunftlösung wäre sicher die Jeanneau 440. So keep calm ……

Elektro, Hybrid oder mehr?

February 4, 2018

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Startseite



Ich wiederhole mich hier. Aber es scheint als sei es notwendig!

Es gibt immer noch einige Vollpfosten die es nicht gerafft haben. Nenne sie ewig Gestrige oder einfach nur Honks. Sie wollen einfach nicht kapieren das ihre alten Dieselschüsseln abgelöst werden. So schnell wie es möglich ist, so gut als es eben heute geht. Vielleicht sieht die Antriebstechnologie der Zukunft auch ganz anders aus – wir wissen es heute nicht, ahnen es aber. Natürlich könnte man sagen, erst wenn alles superduper läuft und es keinerlei Einbußen in der Bequemlichkeit sowie Risiken mehr gibt, ja erst dann fängt der (s.0.) Honk an seinen Arsch zu bewegen.

Wenn er kein Geld dazu hat, dann müssen Fördergelder zur Verfügung gestellt werden. Beim Automobil ist das ja bereits so. Was hindert die Regierungen auch den maritimen Verkehr sauberer zu machen? Zumal die allermeisten Diesel in Segelbooten echte Dreckschleudern sind. Wann kommt endlich die „AU“ für den Bootsdiesel wie er am Bodensee bereits umgesetzt ist?

Wenn ich nicht 1000 Seemeilen mit dem E-Motor fahren kann, dann ist die Technik nicht ausgereift!? Das höre und lese ich immer wieder. „Man kann große Schiffe nicht ohne Diesel….“ auch das liest

man von einigen Vollpfosten regelmäßig, weil sie es einfach nicht schnallen das es nicht nur Schwarz und Weiß gibt, sondern ganz viel Schattierungen dazwischen.

Das Segelboot

Das Segelboot als solches bewegt sich durch die Kraft des Windes. Der weht meist ausreichend um lange Strecken zu reisen. Manchmal weht er nicht, dann kann man entweder die Flaute abwarten oder man schaltet den Motor ein.

Für kurze Strecken ist ein Elektromotor ideal. Kaum Verschleiß, keine Kaltstartallüren und sehr wartungsarm. Deshalb haben wir einen Elektroantrieb im Boot und hängen für lange Strecken einen Benziner hinten dran. Ich habe nicht vor den einzusetzen aber ich bin mir natürlich bewusst, dass Batteriekapazität, wie auch Tankkapazität eben endlich ist. Und? Das Ziel ist, den Verbrenner nur dann einzusetzen, wenn es wirklich nicht anders geht. Am besten nie.

Welche Möglichkeiten hat man?

Man kann während des Segelns seine Batterien aufladen. Das geht aber nur im begrenzten Umfang, weil die verschiedenen Generatoren (Solar, Wind, Wasserstrom) nicht genug Ampere liefern um ein meist 48, 72 oder 96 oder mehr Volt System ausreichend zu laden. Also nimmt man größere Akkus. Lithium Systeme wiegen wesentlich weniger und können bis auf 0% entladen werden. Bei ständiger 0% Entladung hat man heute rund 1000 Zyklen zur Verfügung. Das wären im Extremfall 1000 Segeltage. Fangt mal an zu rechnen wie viele Leben ihr dafür braucht …..

400 Ah in 48V Technik wiegen ca. 250 Kilo und liefern über 19 KWh Strom.

Ein 10 KW Motor, wie z.B. der Wassergekülte BLDC von Goldenmotor, benötigt bei 58% Leistung rund 26 Ampere. Das reicht für knapp 16 Stunden Fahrt.

Halbiere ich die Batteriekapazität…… 125 kg / 8 Stunden

Wie viel KW man wirklich braucht ist dabei eine Frage. 10 KW ist schon echt mächtig. Knapp 14 PS mit einem enormen Wirkungsgrad.

Mit dieser Leistung schiebe ich ein 6 Tonnen Schiff bei 4 Knoten über das Wasser OHNE Gegenstrom. Mit Gegenstrom hab ich, abgesehen davon das ich bei meiner Törnplanung was falsch gemacht habe, eben den reduzierten Wert oder einen erhöhten Stromverbrauch.

Und jetzt die Frage an den Vollpfosten: Wie oft motorst Du mit Deinem Segelboot mehr als 16 oder 8 Stunden? Und wenn Du das regelmäßig machst, warum segelst Du dann überhaupt?

Ok, etwas provokant und ich weiß natürlich, es gibt Situationen da braucht man längere Strecken unter Motor. Sicherheitsaspekt oder einfach weil keine Zeit ist die Flaute abzuwarten.

Und genau dafür steht mein Konzept auf unserer Linguini. Wenn ich weiß, dass ich u.U. längere Strecken motoren muss. Also ich die Möglichkeit in Betracht ziehe, dann hänge ich mir nen Benziner hinten dran, den ich hoffentlich nicht brauchen werde.

Und wie macht man das bei 42 Fuss

Der Honk wird jetzt den Finger heben und sich wiedererkennen. Auch das mein Lieber geht! Es nennt sich Hybrid Drive und es gibt den inzwischen von vielen verschiedenen Anbietern. Auf 42 Fuß kann ich die oben beschriebene Anlage als Hybrid zu einem Verbrenner hinzufügen. Der Hybrid fährt in Hafenbereichen, beim An- und Ablegen oder in Regionen in denen es bald verboten sein wird mit nem dreckigen Diesel zu motoren, mit seinem E-Antrieb. Wenn es wirklich nicht mehr reicht, dann schaltet der Diesel oder besser Generator ein und liefert den Strom für den Elektroantrieb. Ok, das ist bei 10 KW wirklich grenzwertig da man hier einen mindestens 10 KW Generator braucht. Die Teile sind groß und recht teuer. Weit teurer als ein klassischer Dieselmotor. Nehme ich den Wirkungsgrad eines normalen Diesels, dann dürfte ich aber auch mit 7 KW Elektroantrieb zurechtkommen.

Anyway. Der Verbrenner Teil des Hybridantriebs soll, egal wie er aufgebaut ist, nur im Fall der echten Notwendigkeit angeworfen werden. Leider sieht man es zu oft, dass Segler wesentlich mehr motoren als zu segeln. Vor allem in den Touristen Segelregionen ist der Motor oft die erste Wahl. Wie man dem entgegnen kann weiß ich nicht. Ich glaube aber fest daran, dass es nicht nur Vollpfosten gibt und die Menschheit irgendwann mal ihre Birne einschaltet.

Mayday Mayday Mayday

March 3, 2018

Kategorien: Navigation, Startseite



This is LINGUINI. Mayday.

Ok, das war nun nicht Funkkonform aber als Einleitung ganz ok. Es geht um die Sicherheit im Falle eines Falles. AIS und DSC Funke ist an Bord und die Überlegung war AIS PLB´s anzuschaffen um bei einem MOB (nein ich werde nie POB nutzen) die über Bord gegangene Person direkt auf dem AIS zu sehen.

Überlegungen zu Mayday, PLB, SART

Wir sind, bei anspruchsvollen Bedingungen immer beide an Deck. Wenns krass wird, wird eingepickt. Geht in der Situation, wir sind beide an Deck, einer von uns über Bord, würde das AIS PLB die Koordinaten sofort anzeigen und der Wegpunkt wird automatisch auf das Notfall AIS gelegt.

Nun würde man das ja sofort mitbekommen. MOB Manöver ohne Verzögerung. Da ist das AIS Signal schön aber eher nicht notwendig.

Geht einer über Bord während der/die andere unter Deck ist, schießt das Boot, wenn der Autopilot nicht aktiv ist, sofort in den Wind. Die Verzögerung zwischen MOB und Einleitung Rettung läge bei unter 1 Minute. Ebenfalls nicht wirklich riskant. Ok, ein MOB ist immer eine wahnsinnige Herausforderung. Aber so richtig schwierig würde es bei hoher Welle und extremen Bedingungen. Mit Autopilot könnte es natürlich ein paar Minuten dauern bis der andere merkt, da fehlt eine. Dann wäre das AIS sinnvoll um die Position zu bekommen. In dem Fall finde ich eine exakte Position und Alarmierung via Satellit zielführender. Wenn das MOB Manöver versagt…….



Bildquelle: OceanSignal

Somit haben wir und für zwei Ocean Signal PLB1 entschieden. Klein, geht in die Weste und ist im Ernstfall sehr einfach auszulösen. Es alarmiert unverzüglich via Cospas Sarsat inkl. dynamischer GPS Daten und ermöglicht so das Auffinden durch die SAR Einheiten.

Aber über Bord geht eh keiner! 😳

Mayday Silence Fini!

Winschen entfernen!

March 11, 2018

Kategorien: Bastelei, Tips



Winschen entfernen

Klingt erstmal easypeasy. Von wegen. Die Schrauben waren kaum zu bewegen sich zu entfernen. Schlitzschrauben – ein Graus! Der extra gekaufte 12mm Schraubendreher schaffte es am Ende aber.

Schrauben draussen und dann?



Die Sikka Abdichtung muss erstmal runter. Dazu verwendet man am besten eine Gitarrensaite. Eine 10er oder dünner. Eine 12 er kommt schon nicht mehr in den Zwischenraum, zumindest bei mir.



So schaut das dann aus. Handschuhe sind beim Winschen entfernen unerlässlich. Hin und her und her und hin und nach 3-5 Minuten….



Jetzt noch die Löcher ausbohren damit der Rest Sika entfernt wird bevor ich die Löcher mit Harz und Glasfaserwolle auffülle. Dann können die Neuen angebaut werden.

Schlei als Plastik Tupperdose – Umweltskandal!

March 16, 2018

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Plastik-Abfall, Plastikmüll, Stadtwerke Schleswig, Umweltskandal



Der Geschichte der Schlei geht ein langer Prozess der Privatisierung zum Zweck der Geldvermehrung voran. Der Mensch produziert Müll, bezahlt für ihn und seine Entsorgung. Diese Gelder gehen an private Unternehmen, die unseren Müll wiederum gewinnbringend verkaufen. In zig unterschiedlichen Formen. Das die Abfallindustrie hier immer kreativer wird, liegt im Anspruch immer mehr Geld mit diesem Müll zu gewinnen.

China hat nun den Müll-Import aus der EU gestoppt. Das dürfte eine dramatische, wahrscheinlich nicht all zu gute Wendung unseres „sauberen“ Landes mit sich bringen.

Aber es ist doch alles so toll in Deutschland! Müll wird recycelt, die Kläranlagen verwandeln Kackbrühe zu Pellegrino und wir Verbraucher oder besser Verursacher, wiegen uns in einer rosa Wolke. Genau das Gegenteil ist der Fall. Und auch wenn es so viele verdrängen, nicht wissen wollen, den Dreck, den wir produzieren, der bleibt für lange Zeit bis immer im Kreislauf des Lebens.

Nur ein Bruchteil des Plastik ist recyclingfähig. Daneben weigern sich die Privaten, Müll der nicht 100%ig getrennt ist zu recyceln. Die Gewinnspanne würde geschmälert und so bezahlen die Gemeinden und Landkreise Jahr für Jahr drauf. Also wir bezahlen zusätzliche Gelder, weil die Trennung nicht optimalst ist. Mülleimer werden abgebaut, weil deren Leerung zu teuer scheint. Der Müll landet nun eben am Straßenrand, im Fluss und überall wo der Intelligenzbefreite Mensch sich dessen entledigt. Aber selbst, wenn man verantwortungs- und umweltbewußt trennt und versucht Plastikmüll zu vermeiden…..

….damit zurück an die Schlei. Diese wunderschöne Ecke im Norden Deutschlands. Natur pur, denkt man. Und dann die Schlagzeile:

Umweltskandal an der Schlei!

Nein! Nicht an, sondern in der Schlei. Die Stadtwerke Schleswig, eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung, leitet Abwässer in die Schlei die zu einem hohen Anteil geschredderten Plastikmüll enthalten. Erster Gedanke, da ist sicher nicht nur die Haftung beschränkt. Man wiegt sich in Unschuld. Alle fragen sich „wer hat Schuld“? Refood als Anlieferer, der Lebensmittel gegen Geld abnimmt, sie samt Verpackung schreddert und diesen Sondermüll dann an jeden verkauft, der ihn haben will? Wer will den Dreck? Die Stadtwerke Schleswig und andere haben ihn jahrelang mit Freude abgenommen um den Abfall zu Energie zu verarbeiten. Für die Filterung ist Sand zuständig. Eine Sandfilteranlage, die eigentlich dazu da ist, kleinere Teile als die um die es hier geht, zu filtern. Jeder der nen Filter in seinem Schiff hat weiß, wenn da was reingeht was zu groß ist, gibts in der Regel Stress. Filter verstopft oder schlimmeres.

Quelle: NDR.de

In Kläranlagen macht man das ganz einfach. Wenn der Filter dicht ist, dann wird direkt ausgeleitet, um größere Schäden zu vermeiden. Ob die Architektur der Anlage bei den Stadtwerken Schleswig ähnlich konzipiert ist, weiß ich nicht, kann mir das aber gut vorstellen. 2 Jahre fließt der Plastik Müll in die Schlei und keiner merkt es? Da geht mir nicht nur der Hut hoch. Wenn ich aus Versehen den Hausmüll in die gelbe Tonne werfe, klingelt es spätestens bei der nächsten Leerung an der Türe oder die Müllwerker lassen die Tonne einfach mit nem Hinweis stehen. Also ein Blick genügt anscheinend für einen versierten Müllwerker.

Und was sind das für Pfeiffen bei den Stadtwerken Schleswig?

Ach neee, im Vertrag steht drinnen das Refood den Müll ohne Fremdteile anliefert sagen die Stadtwerke……

Das sagt Refood:

ReFood-Sprecher Marcel Derichs betont hingegen, der Konzern habe „**sehr deutlich“** in dem Vertrag darauf hinweisen, dass in der angelieferten Biomasse Fremdbestandteile, insbesondere Kunststoffteile, enthalten sind.

Bitte an alle die Zugriff auf den Vertrag haben, hierhin!: https://wikileaks.com/

An sich schon pervers, dass die Lebensmittel samt Verpackung geschreddert werden und uns sagt man, wenn der Aludeckel vom Joghurtbecher nicht entfernt wurde, dann sind die Kosten des Recyclings viel zu hoch.

Und auf der Seite der Stadtwerke Schleswig: „Als Sofortmaßnahme haben wir als Betreiber des Klärwerks umgehend eine zusätzliche Filtereinrichtung im Klärwerk installiert, welches feste Bestandteile, die größer als 2 mm sind, auffängt. Darüber hinaus wurde die Annahme und Verwendung von Speiseresten im Klärwerk sofort eingestellt.“

Aber ihr habt doch vehement darauf hingewiesen, dass eure Sandfilterung super dufte ist!?

Am Ende wird nichts geschehen und die Verantwortlichen…

werden weiterhin blind und planlos in ihrer kapitalistischen Demenz auf ihren Stühlen kleben bleiben.

Ich denke mir dabei – ihr Drecksäue!

Link: https://fragdenstaat.de/anfrage/vertrag-mit-refood-remondis-tochter/

Platz da!

March 24, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Platz da! Wenn man auf „große“ Fahrt gehen will ist Stauraum alles! Auch bei nicht so großer Fahrt.

Weil wir den Spirituskocher wieder einbauen, brauchen wir Platz für die ganzen Küchenutensilien die seither den Kocherplatz in Beschlag genommen zu haben.

In der völlig überflüssigen Klokammer ohne Klo ist eine große Fläche mit nix. Hmmh, da machste n Loch rein und schiebst irgendein Schrankteil durch.

Loch ging schneller als erwartet. Den dahinter bzw. zwischen den beiden zu sägenden Wänden verlegten Schlauch muss ich jetzt halt neu legen 😉 war halt im Weg aber nichts Wildes.



Noch selbst gebastelter Schablone, ganz knapp damit der Staukasten auch nach unten guten Halt hat.



Beim Ausschneiden mit dem Oszilatonswerkzeug und Stichsäge hat der Kahn derart vibriert, dass eine Schraube der Ablage links rausgedreht wurde. Ich vibriere immer noch.

Nach 2 mal nachschneiden ….. Voila!



sitzt stramm und mit 12 Nieten bombenfest. Nun schauen wir mal was es an Boxen gibt die da reinpassen…..



Müllkippe Meer!

March 26, 2018

Kategorien: Umwelt

Schlagwörter: Meer, Umweltschitz, Umweltverschmutzung



Passt super zum Skandal an der Schlei, auch wenn ich nach dem Lesen mich lieber übergeben würde. Aber nein, das sind ja die anderen. Denkt dran, wenn ihr wieder das 1 kg Schweinefleisch im Sonderangebot kauft oder den ekelhaften Pangasius für 1 fufzich das Kilo in den Korb legt. Lasst uns auf 50% Fleisch/Fisch verzichten. Mindestens!

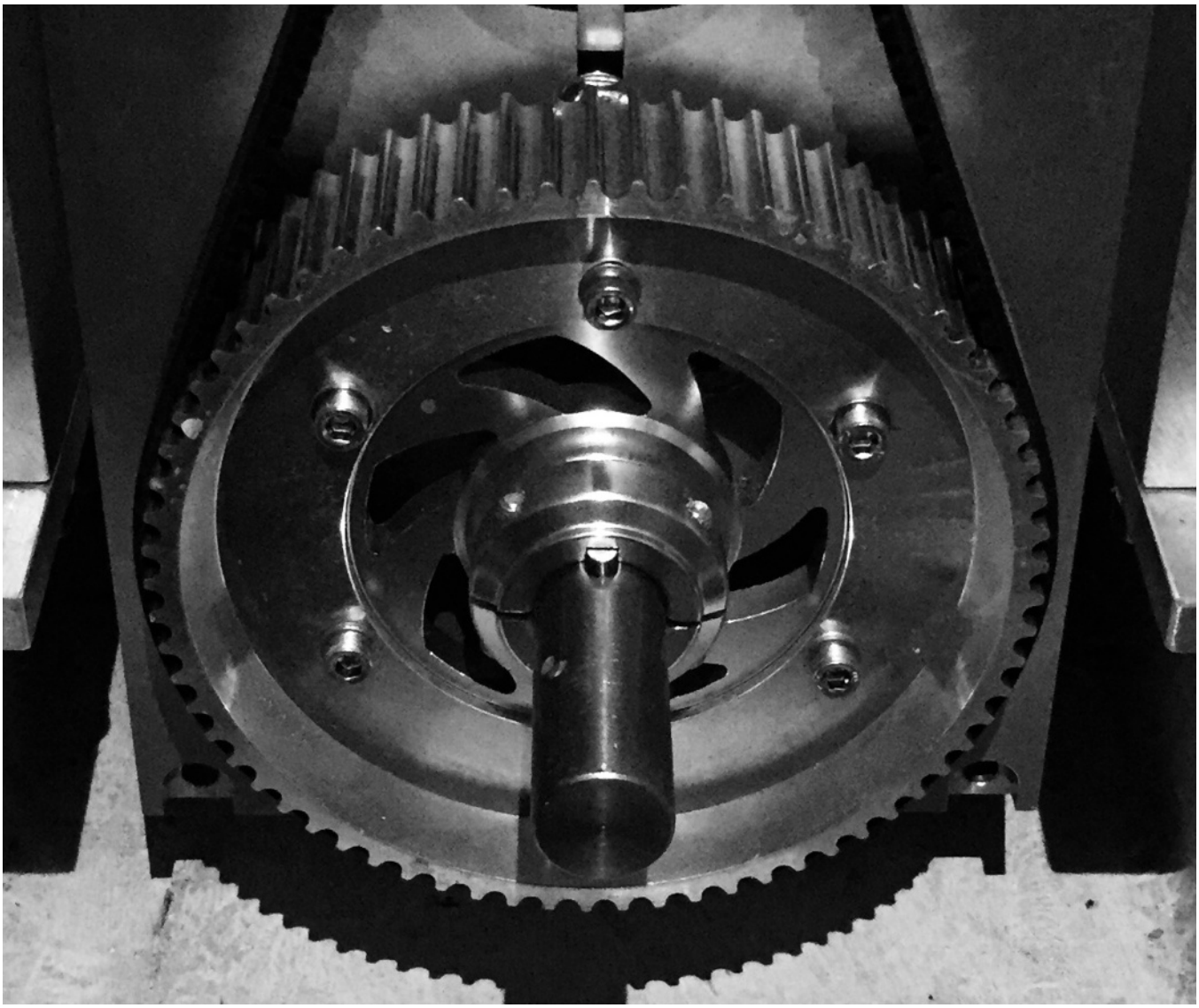
Lesenswert!

Der Meeresatlas 2017! Es ist bereits nach 12!

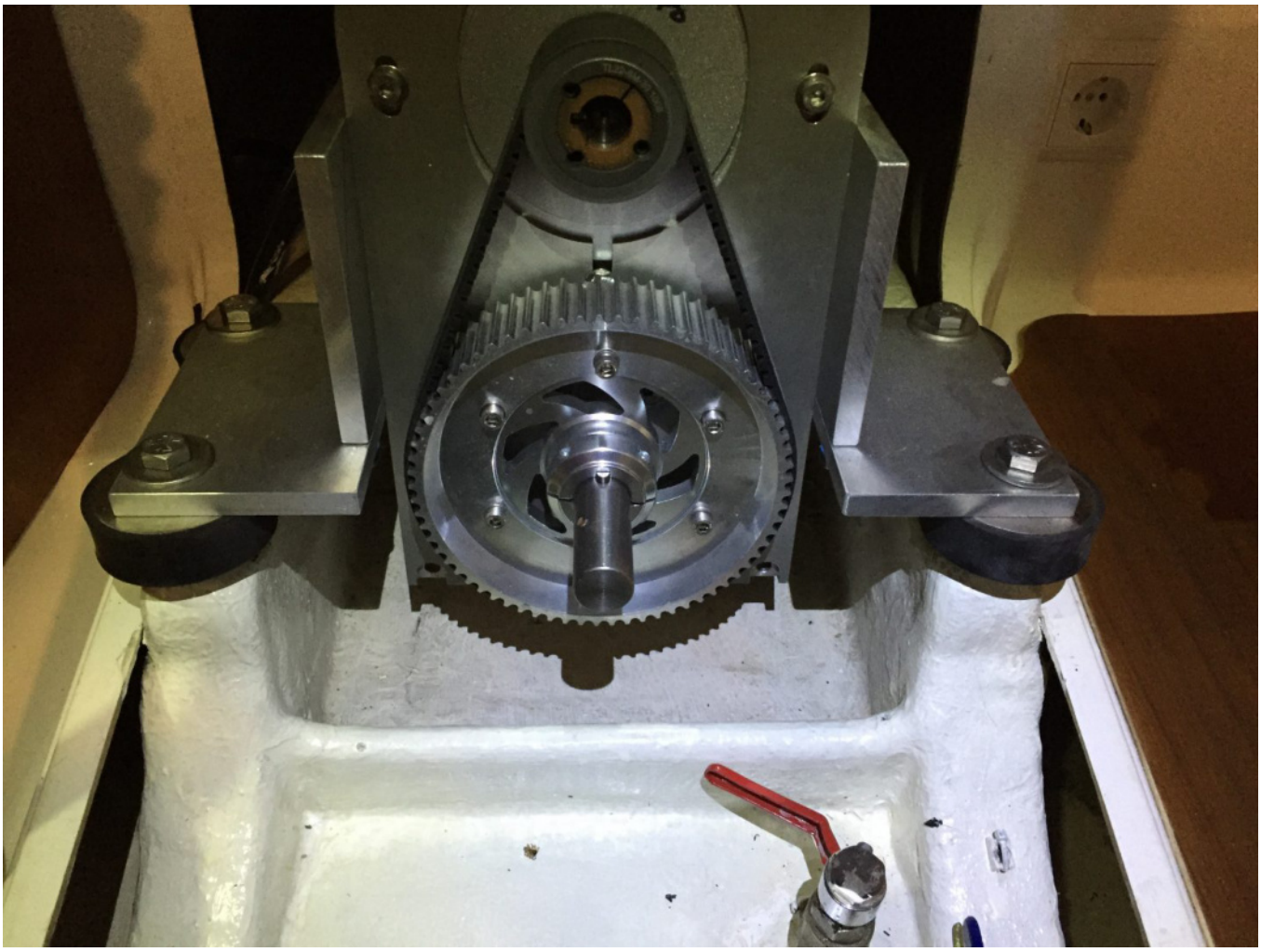
Soft und leise

April 4, 2018

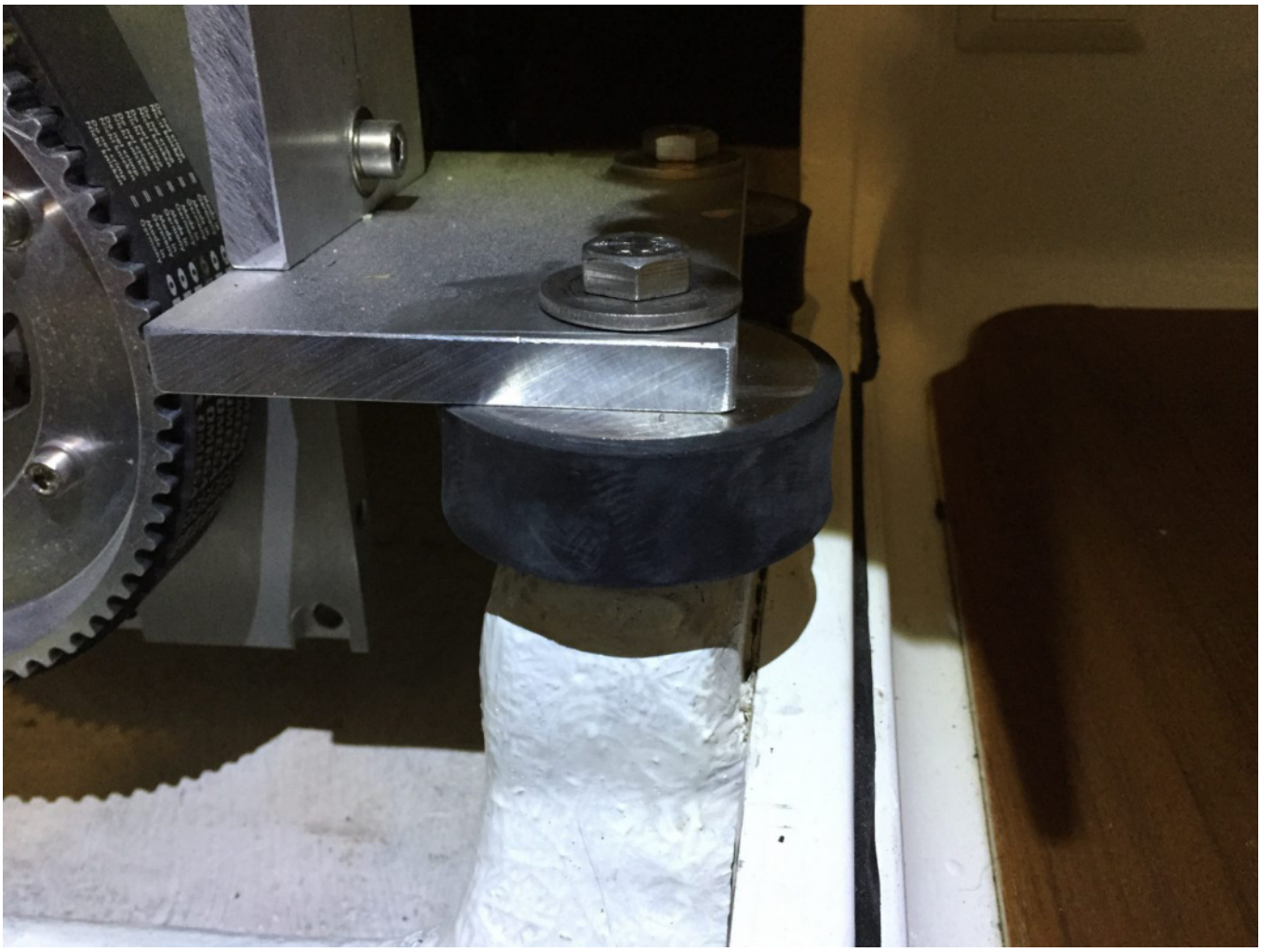
Kategorien: Allgemein, Bastelei, Projekt E-Antrieb



Habe Gummipuffer von Mädler mit V4A Aufnahme unter den Motor geschraubt oder besser zwischen Motor und GFK. Ich denke, dadurch wird der Lauf des Motors noch leiser. A. wegen der Dämpfung und B. ist der Kardan dadurch ein Stück „gerader“. Wie man erkennt, ist die Aufnahme des Motors (kleines Rad am Keilriemen) angerostet. Ärgerlich! Habe etwas Fett draufgeschmiert. Wenns mehr wird, ausbauen und lackieren. Ist nur die Front.



Umd im Detail….



Die Gummiteile haben unten ein M12 Gewindezapfen und oben eine Gewindemuffe. Bin gespannt. Hab bei der Gelegenheit die Welle gleich geschmiert und fertig für die Saison gemacht.

Kappeln Ahoi! Segeln 2018

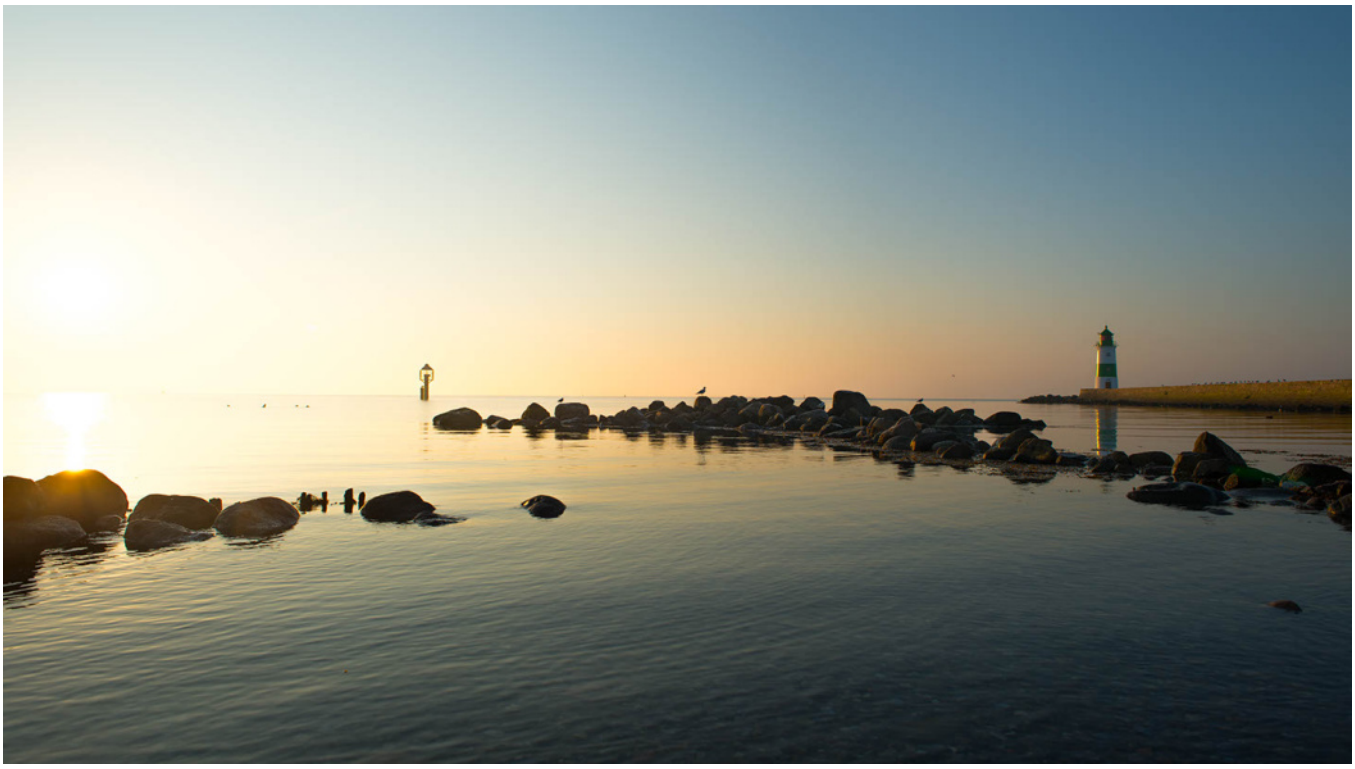
April 16, 2018

Kategorien: Reise

Schlagwörter: Henningsen & Steckmest, Kappeln, Modersitzki Werft, Scalar Yacht, Schlei



Kappeln war ja unser zweiter Plan um Linguini ins Wasser zu bringen. Nur wer krant an einem Samstag? Modersitzki war eine Empfehlung von Turmpeter, aber leider haben die eine geregelte Arbeitswoche was ihnen natürlich gegönnt sei. Frau Modersitzki hat mir aber gleich freundlicherweise Henningsen & Steckmest in Kappeln empfohlen. Und die kranen auch am Wochenende. Supi! Somit ist unser Anreiseplan gebongt und wir kommen Samstag Vormittag ins Wasser, sonntags zum Probeschlag und Test von allem und Montag früh gehts dann Rund Ostsee!



Schlei Mündung Sonnenuntergang

Aber, das allerbeste ist, wenn wir mal die Preise in Italien vergleichen, kostet das Kranen etc. nur einen Bruchteil dessen, was wir in Italien bezahlen hätten müssen. Weniger als 10%!

~~Henningsen & Steckmest~~ machen ein All-Inklusive Angebot

> All inclusive für Segler…*
>
> 2 x Kran, 2 x Mastkrannutzung, 2 x übernachten, 4 Duschmarken, Stellplatz für Auto und Trailer:
>
> 165,00 €

Das ist sehr attraktiv und wir sparen um, wer weiß, vielleicht so eine individuell gestaltete Scalar Yacht …….. hätte was 😳 Also für in ein paar Jahren.

Und BTW: Linguini ist wieder im Wasser. Mast stellen war dieses Jahr super einfach. Zu zweit mit Mastkran. Einfach die Schlinge einen Meter höher und alle Leinen doppelt geprüft. Hochgekurbelt, Wanten angesetzt, Vorstag…. perfekt. Ohne irgend ein Problem. So macht das Spaß

Winschen anbringen leicht gemacht?

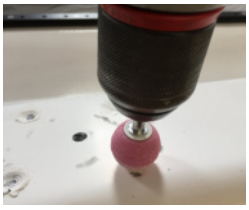
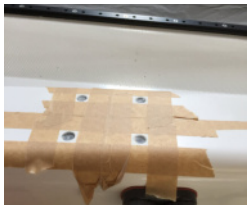
April 23, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Da bin ich doch noch einen schuldig. Den Abbau bzw. das Entfernen der Winschen habe ich ja bereits HIER gezeigt. Nun müssen die neuen Winschen aber wieder auf den Süll montiert werden.

Dafür habe ich die vorhandenen Löcher von unten abgeklebt und erstmal vorbereitet, indem ich sie mit einer Mischung aus Harz und Glasfaser und Baumwolle „Schnipsel“ aufgefüllt habe.

Die alten Löcher dann erstmal etwas ausschleifen um dem neuen Topcoat etwas mehr Fläche zu geben. Ringsum mit Klebeband abkleben, mit Aceton fettfrei machen und die Fläche mit Topcoat füllen das Topcoat in der Höhe des Klebebandes übersteht. Klebeband sofort vorsichtig abziehen und das Topcoat trocknen lassen. Die Flächen habe ich dann mit 800/1500/3000er Papier geschliffen und wieder hochpoliert. 5 neue Löcher gebohrt und Winschen drauf montiert. Davon hab ich allerdings keine Bilder…




Training für den Skipper und die Skipperin

April 24, 2018

Kategorien: Allgemein, Mannöver, Reise

So schaut ein Track eines 2-Tages Skippertrainings aus.



Der geneigte Leser wird feststellen, gesegelt sind die nicht. Das war auch nicht auf dem Plan, also zumindest nicht auf Skippers Plan. Hafentraining bis die Mutti kommt. Anleger die vor allem in speziellen Situationen Erleichterung bringen.

Meine Frau war nebenan auf der Fuchur, dem „Drachen“ aus der unendlichen Geschichte. Nein, keine Analogie zum Frauen Skippertraining! Nein!

Die Crew der Pim – Joern, Peter, Sebastian, Walter der eigentlich Herbert heißt und ich. Nicht zu vergessen, Rainer unser Trainer, ein DSV Prüfer der die Ruhe weghatte. Crew war angenehm und recht homogen.

Unser Boot, eine Bavaria 38 aus einem Jahr als die Pötte noch einigermaßen ordentlich gebaut wurden. Leider in einem miserablen Pflegezustand bis hin zu sicherheitsrelevanten Defekten die sicherlich bekannt waren. Wir hatten leider nicht ins Logbuch geschaut.

Das in mindestens einen der Schränke der Bugkabine, in der ich mit Peter einzog, schon irgendwann mal eine/r in den Schrank gebrochen haben muss, hat den Aufenthalt nicht angenehmer gemacht. Nicht sauber, nicht gepflegt, der Gashebel hat massiv gehakt und geklemmt, war teils nur mit wirklicher Gewalt zu bedienen. Aber, wer damit klarkommt ist bestens vorbereitet könnte der Schelm nun verlauten lassen. Von daher…. am Heck standen zwei M8 Gewindestagen 3-4 cm aus dem Gelcoat. Wer da beim MOB oder beim einfachen Bade hängenbleibt, der wird sich wirklich ernste Verletzungen zuziehen. Damit hat sich der Veranstalter Sailing-Island zumindest bei mir disqualifiziert. Und am Ende hatten wir dann auch unser MOB, doch dazu später.

Unser „Mädekensschiff“, die Fuchur, auf dem neben meiner Frau auch Joerns Frau trainierte, war eine Bavaria 36 neueren Baujahrs. Deren Schränke bzw. deren Öffnungsdrücker klemmen, lassen sich nur schwer bedienen. Alle! You get what you pay for – Bavaria sind echte Billigprodukte, es wundert nicht, dass der extreme Discounteransatz „am Ende“ zum Insolvenzantrag vor wenigen Tagen führte.

Als Trainingsboote perfekt, was willste denn da noch…..

Unseren Trainer Rainer fand ich klasse. Hat die ein oder andere Seemeile auf dem Buckel, ist wie bereits erwähnt durch wenig aus der Ruhe zu bringen und hat uns in den 2 Tagen Training so einiges gezeigt. Obgleich manche der Anleger langweilten, wenn 5 Aspiranten das jeweils x mal durchexerzierten. In Fleisch und Blut geht das in 2 Tagen eh nicht. Wichtig ist sicher, jedes Manöver sollte jeder mal gesehen haben. Ob man manche wirklich selbst fahren muss? Ansichtssache. Für mich wird der nächste Charter erst in 2019 sein. Bis dorthin …….. ich mal mir Skizzen um nicht zu vergessen. Aber alles gut. Wir haben Manöver gezeigt bekommen und sind diese gefahren bei denen andere Crews bedächtig am Steg standen und Anlegen 2.0 erfuhren im Vergleich mit anderen Booten die zur selben Zeit Hafentrainings durchführten, ging es bei uns ruhig, meist gut kontrolliert zu und auch im Fehlerfall war Panik das letzte an das wir dachten. Rainer hatte uns im Griff und wir folgten ihm.

Wir hatten dann in der letzten Stunde des zweiten Tages noch ein rückwärts Manöver in eine Box, das uns Rainer erstmal zeigte. Er war relativ flott in die Box gefahren und hatte dann am eigenen Leib erfahren dürfen was dieser besch…. Fahrhebel für Auswirkungen haben kann. Er wollte aufstoppen, Fahrhebel klemmt und die PIM „wrumst“ volle Kanne in die Box. Peter der achtern steuerbord mit der Leine stand kam nicht mehr zum Leine werfen und hat stattdessen geschaut, dass er seinen Flug so gut es geht abfängt. Er hing am Steg mit den Beinen im Wasser und versuchte sich hochzuziehen. Sebastian und ich zogen ihn raus und Glück im Unglück nur einige Schrammen die

wieder verheilen werden. Wäre er hier auf die überstehenden Gewindestangen gefallen….Prost Mahlzeit.

Liebe Leute von Sailing Island – ihr seid gefragt!



Der Außenhafen von Stavoren ist nicht sehr attraktiv, aber saubere Sanitäranlagen und alles was man so braucht. Essen in Stavoren war nicht wirklich gut. Am besten war noch die Imbissbude an der Schleuse. Den von „Segelalex“ empfohlenen Schotten besuchten wir nicht, weil laut Trainer anscheinend zu hochpreisig? Aber ich war am Abend jeweils eh voll platt und von daher war es erträglich. Bei strahlendem Sonnenschein 2 Tage auf dem Boot ohne Segeln, das plättet. Wir waren auch die ersten die ablegten und die letzten die wieder zurückkamen, obwohl wir nie wirklich weg waren ein echter Schleifer der Rainer 😳 Ich meine, man hätte bei den Bedingungen die letzten 2 Stunden am Abend, die zumindest für mich weniger produktiv waren, weglassen können. Ich meine auch , nicht nur ich war am Ende nicht mehr wirklich aufnahmefähig. Aber das Programm haben wir durchgezogen. Rainer fragte ob wir Feierabend machen wollen doch unser Seglerstolz ließ das natürlich nicht zu 😉

Unsere Bavaria war (siehe Bild) PIM.

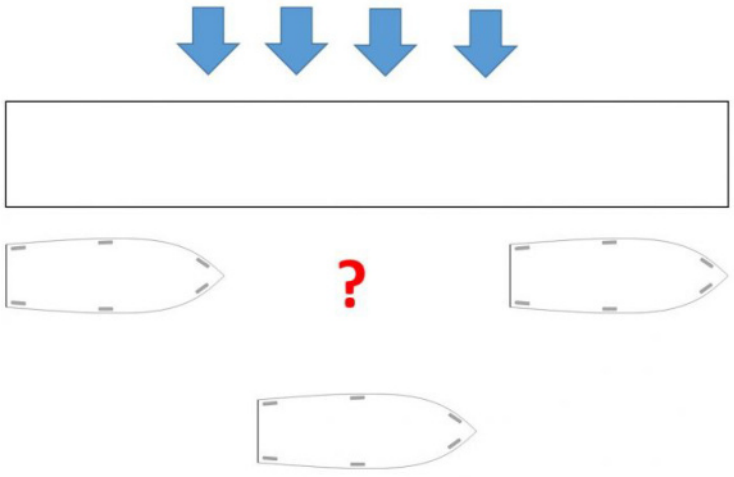
„Unsere“ Frauen durften am zweiten Tag segeln und laut meiner Frau war das Frauen Skipper Training, zumindest für sie, eine wirkliche Bereicherung und hat Spaß gemacht.

Die Manöver kann ich alle nicht so wiedergeben. Aber eins als Beispiel.

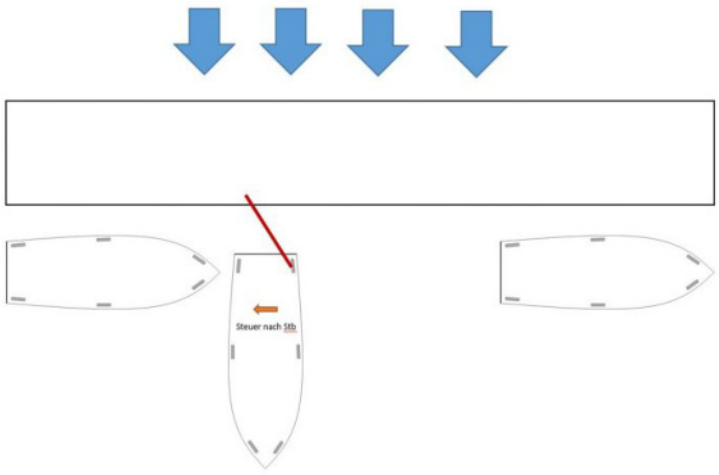
Anlegen bei Wind aus Stegrichtung in eine eigentlich zu kleine Lücke

Wenn man eine zu kleine Lücke anfährt, dann bekommt meist mindestens ein Eigner, sofern er an Bord ist, Herzrasen. So war das auch bei unseren Trainingdurchgängen am Steg.

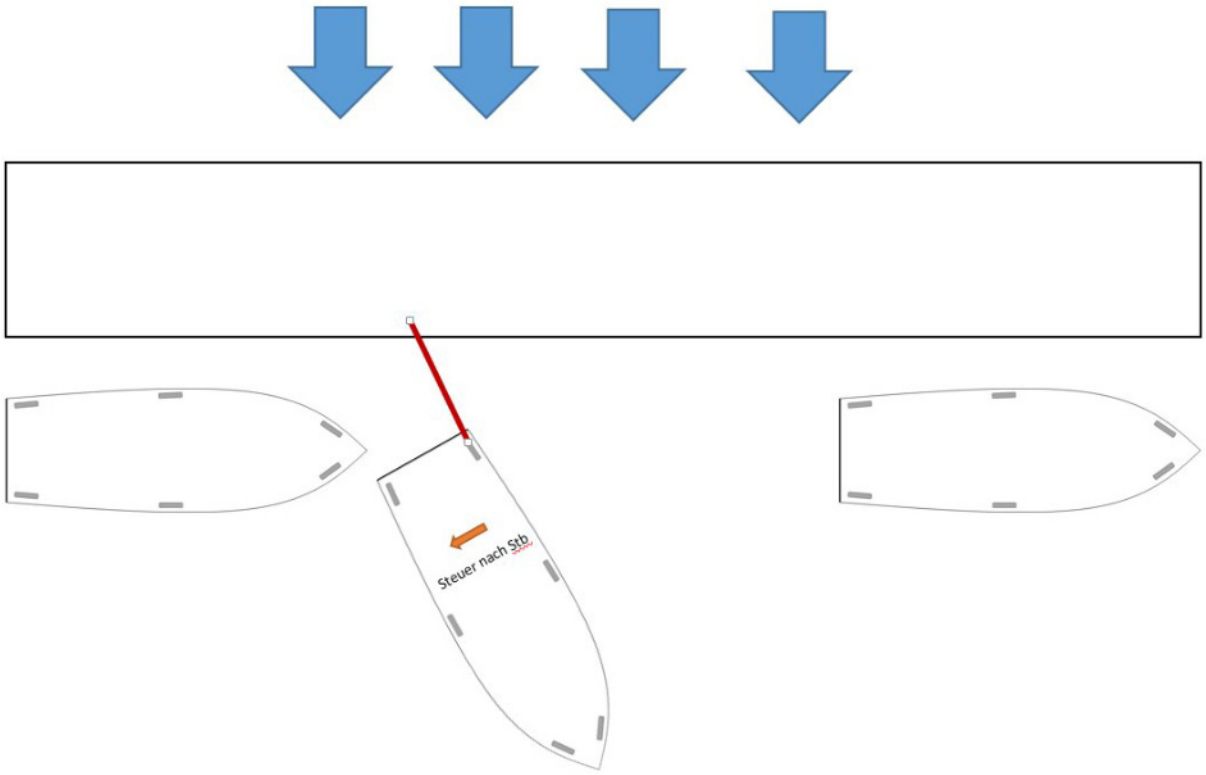
Ich hab da mal Bildchen gemacht.



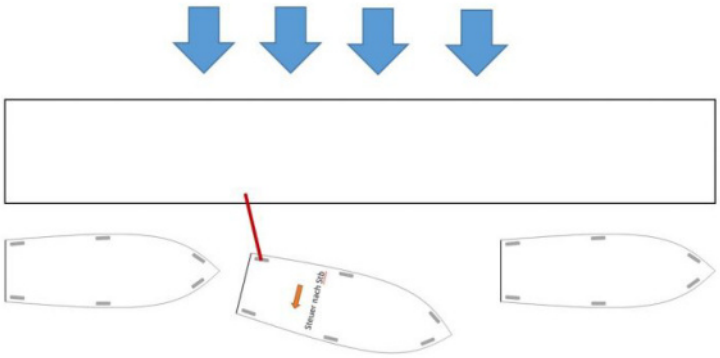
Die Ausgangslage ist wie gesagt eine zu kleine Lücke. Normalerweise nimmt man die nicht.



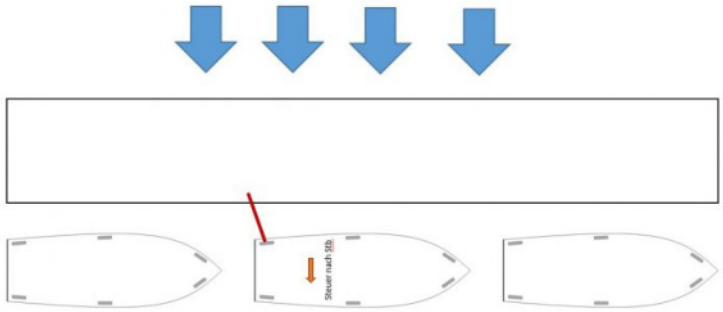
Rückwärts an den Steg auf minimale Entfernung zum hinteren Boot. So weit ran das der wahrscheinlich am Bug stehende Eigner sichtbare Schweißausbrüche erleidet. Nein, Sicherheitsabstand muss natürlich auch hier sein. Aber wenn ein Zuschauer nicht weiß, was man vorhat, dann wird er sicherlich durchaus nervös.



Ruder hart Steuerbord. Also entgegengesetzt zur eigentlichen Richtung. Motor Fahrt voraus und das nicht zu zaghaft aber auch nicht auf den Tisch den Hebel, sondern der Windsituation angepasst. Der Bug muss sich langsam in Richtung Steg bewegen.

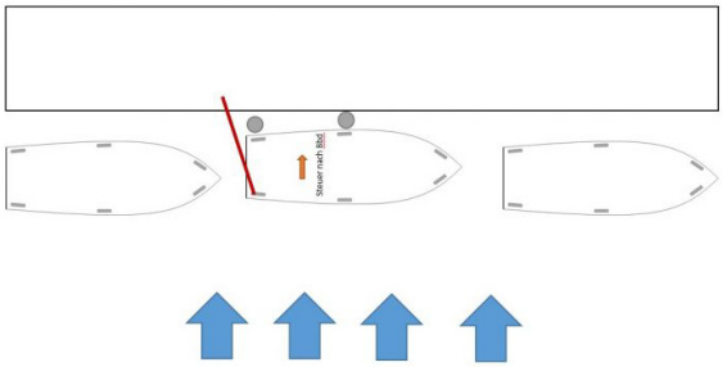


Weiter so ….



Bis das Boot parallel zum Steg liegt und man die Vorleine ausbringen kann. So im Nachhinein ist meine Zeichnung am Heck ein klein wenig zu nah an das dahinterliegende Boot gezeichnet. Also besser erstmal ohne Nachbar übern und einschätzen :-). Aber ein super einfaches, sicheres und unaufgeregtes Manöver. Auch wenn der erfahrene Seebär nun sagen mag „pillepalle“, für mich das Manöver des Wochenendes! Geht logischerweise auch über den Bug.

Um aus der Lücke bei entgegengesetztem Wind, also zum Steg hin wieder herauszukommen, legt man die Achterleine auf die vom Steg abgewandte Klampe, verkürzt diese etwas, gibt moderat Gas, Ruder nach Backbord und löst die Vorleine. Genauso langsam schwenken wie beim Anlegen. Wenn der Bug durch den Wind ist die Achterleine lösen.



So schaut die Ausgangslage aus. Der Rest sollte klar sein. Die eingezeichneten Fender werden eigentlich nicht gebraucht, just in case.

Die weiteren Manöver werde ich verlinken, sobald ich die entsprechenden Videos oder Bilder gefunden habe.

Zum Abschluss haben wir uns Sonntag Abend dann noch mit Alex in einem leckeren Restaurant getroffen und Trainings – Seemannsgarn ausgetauscht. Der Ausklang auf seinem Boot bei Whiskey und Bier. Das nächste Training, sofern überhaupt, sicher nicht mehr auf diesen Booten aber gerne mit demselben Trainer.

Montag gut gefrühstückt im wirklich zu empfehlenden Hotel Galamadammen Hotel Jachthavens und über Den Helder und die Tulpenfelder nach Hause gefahren. Und dabei endlich die richtige Kamera rausgeholt. Die Trainingsbilder mit dem Smartphone sind größtenteils leider zu schlecht in der Qualität als das ich sie hier zeigen mag.





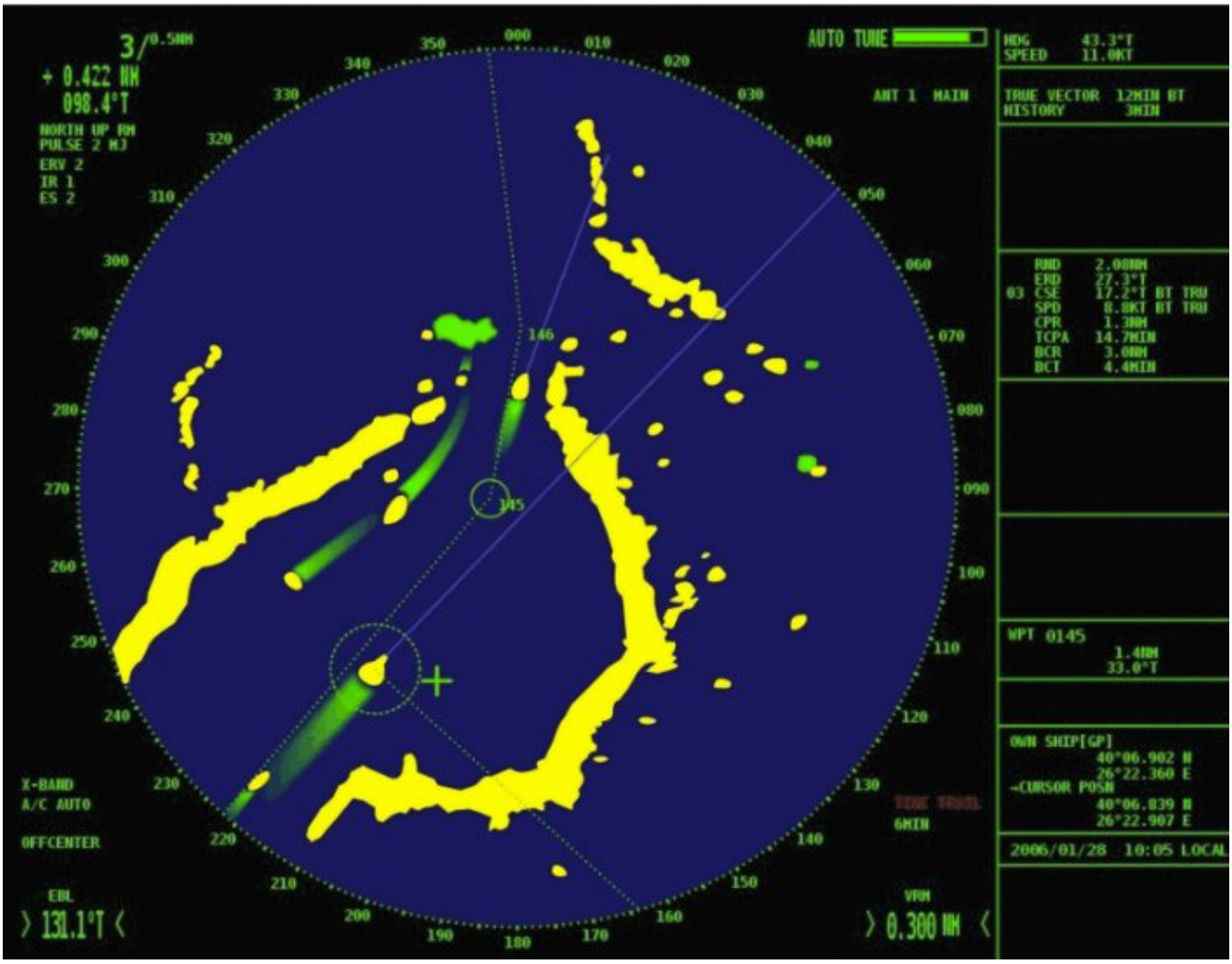




Der Radarreflektor – das unbekannte Wesen

April 25, 2018

Kategorien: Elektronik, Sicherheit



Der Radarreflektor ist an vielen Booten als Röhre an einem oder mehreren Wanten ersichtlich. Man sucht beim Händler des Vertrauens nach Radarreflektor, wählt nach Preis und maximal erträglicher Größe und kauft. Montiert gibt die Röhre ein Gefühl von Sicherheit. Das wars dann aber auch schon, taugen tun die Teile null Komma nichts.

Für denjenigen der gerne Tests liest, ist der MAIB Vergleich aus 2007 sicherlich eine gute Quelle. Allerdings liegen hier, Stand heute, über 11 Jahre dazwischen. Was ist in der Zwischenzeit geschehen? Nicht wirklich viel.

Von den getesteten Reflektoren ist der Tri-Lens nicht mehr verfügbar. Sehr schade, da seine Ergebnisse nicht so schlecht waren und die Bauform zumindest mir entgegenkam.

Wenn man bei der Bundesstelle für Seeunfalluntersuchungen, kurz BSU stöbert, werden die Ergebnisse aus 2007 auch heute noch vertreten. Auch der Report zum Untergang der Ouzo hat leider zu mehr Information im Bereich der Radarreflektor beigetragen.

Am Ende gibt es zwei Aussagen, die mehrfach bestätigt und gemessen sind:

Vergesst die Röhren!

Klar, sie tragen nicht auf und sind billig. Nützen tun sie wenig. Großer Rückstrahleffekt ist gefragt wenn man im Bereich der passiven Reflektoren bleiben mag. Je größer desto besser trifft hier zumeist zu. Klar schaut so ein großer Octrareflektor besch… aus, ein Loch im Rumpf durch einen „Gegner“ schaut ungleich schlimmer aus.



Wem das dennoch zu uncool ist, der kann auf aufblasbare Modelle zurückgreifen. Hier ist sicherlich der Echomax 230, der Reflektor meiner Wahl, ein gutes Beispiel. Seine Rückstrahlfläche ist auch bei Krängung noch als gut bewertet worden. Natürlich kommt es auch hier auf die Bootsgröße an. Je größer, desto größer oder eben mehrere Reflektoren. Aufblasbar ist cool, weil ich den Reflektor nur dann hisse, wenn die Notwendigkeit besteht. Bei Nebel oder in der Nacht geht das Teil in den Mast. Am Spifall stört es in der Situation nicht.

Der Radarreflektor in einer passiven Form ist meiner Meinung nach ein Muss wenn man längere Schläge in Küstennähe plant. Geht man weiter oder plant in die Nacht, ist es vielleicht doch ratsam eine aktive Reflektorantenne zu nutzen. Sie benötigt nur wenig Strom, da sie erst beim Erkennen einer Radarabtastung aktiv schaltet.

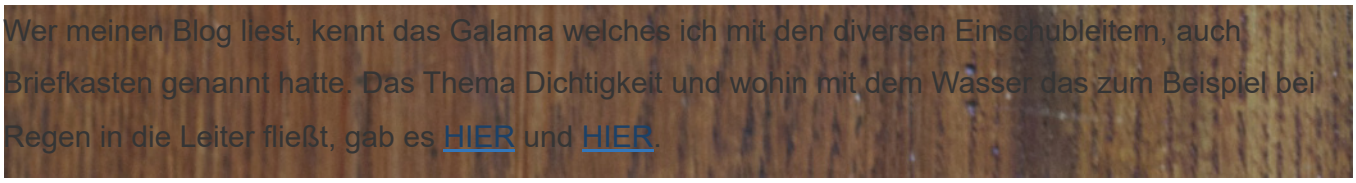
Griffsache!

May 2, 2018

Kategorien: Bastelei

Schlagwörter: Badeleiter, Einschub-Badeleiter, Leiter, Notleiter





Wer meinen Blog liest, kennt das Galama welches ich mit den diversen Einschubleitern, auch Briefkasten genannt hatte. Das Thema Dichtigkeit und wohin mit dem Wasser das zum Beispiel bei Regen in die Leiter fließt, gab es HIER und HIER.

Jetzt ist die Badeleiter dicht, zumindest vorübergehend. Eigentlich wollte ich sie entfernen und das GFK wieder schließen. Irgendwie war mir diesen Winter aber nicht danach und so hab ich eben versucht zu optimieren, wo es nur geht.

Nachdem das die einzige Leiter an LINGUINI ist, muss diese ja in allen Lagen einfach zu öffnen sein. Pustekuchen! Diese Leitern haben zu allem Unmut auch noch einen Verschluss der alles andere als Bedienungsfreundlich ist. Beim Drücken des runden Auslößeknopfes entriegelt der Verschluss und die Federn sollten die Leiter so weit rausschieben das man sie gut greifen kann. Man stelle sich vor bei einem MOB will man wieder ins Boot und man ist in einer nur 1 Meter Welle…..

Die Federn sind leider viel zu schwach. Ich habe versucht zu optimieren in dem ich die ganze Mechanik mit den beiden Leiterschrauben sauber ausgerichtet habe. Teflonspray in die Laufflächen der Führung. Nix! Andere Federn habe ich noch nicht versucht, kommt man auch zur Montage kaum ran. Beim Druck auf den Auslöser öffnet die Leiter, springt aber nur 0,5 mm nach außen. Das greift keiner.

Nach längerem hin und her entschloss ich mich einen Griff zu montieren. Griff Nummer 9, 124mm Lochabstand, V4A. Den wollte ich über den Auslöser montieren, so das man mit einer Hand, Griff und Auslöser „schnappen“ kann und raus damit.

Löcher waren schnell gebohrt doch der Griff ließ auf sich warte. Endete in einer negativen Beurteilung des Händlers. Zwei Löcher und kein Griff, Scheibenkleister.

Wiki würde sich an der Nase reiben und dann kommt die Idee…

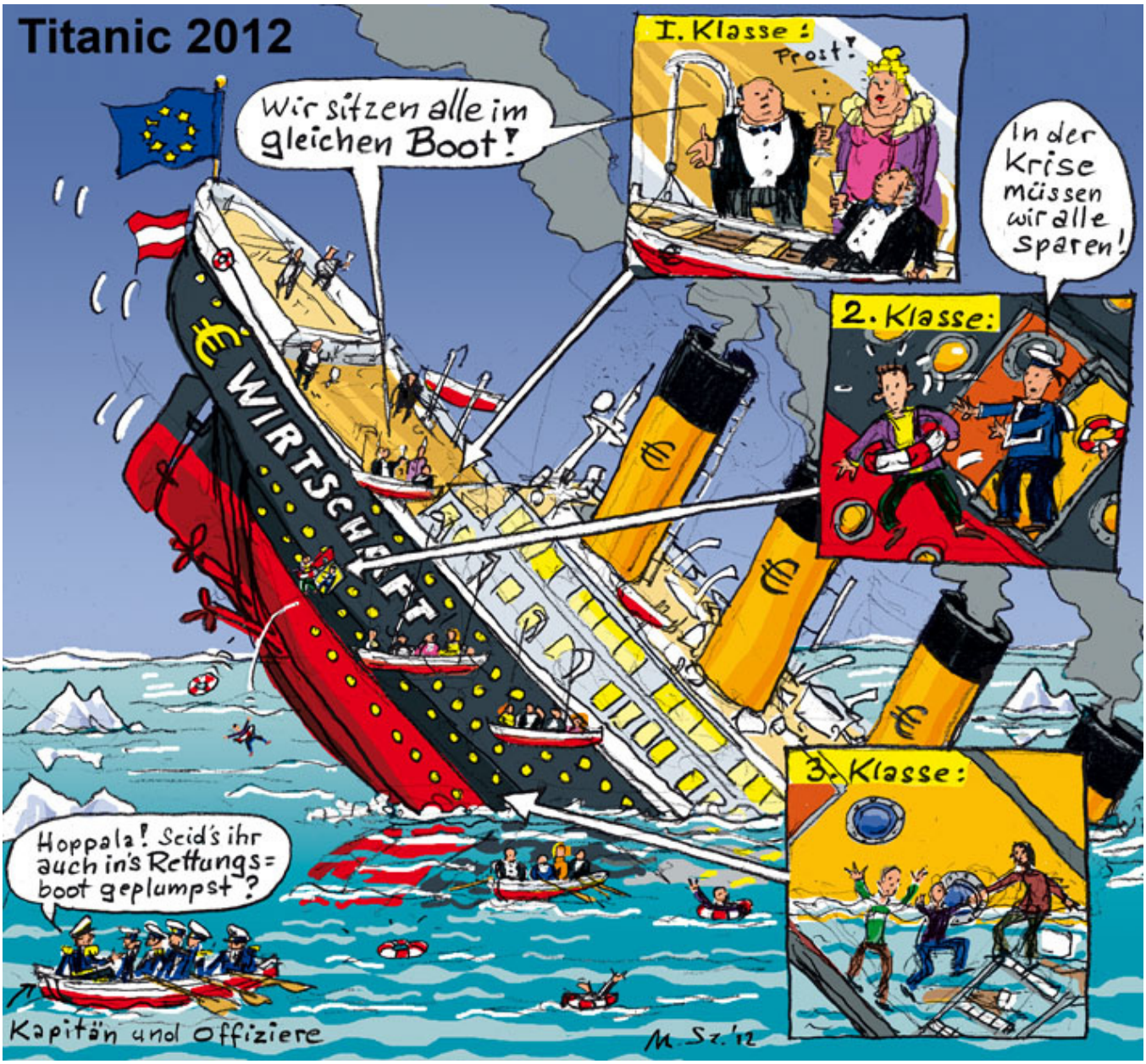


Ein einfacher 3mm Dyneema Bändsel. Reingesteckt und zweit Knoten, fertig. Trägt nicht auf, ist bedienbar und schaut nicht ganz deppert aus. Sobald das Wasser im See vom Blütenstaub befreit ist und die 16 Grad Marke erreicht kommt der erste Test. So im „Trockenen“ funktioniert das nun einwandfrei. Patentieren ist wohl nicht 🙄

Notfall Stromversorgung im Segelboot

May 7, 2018

Kategorien: Bastelei, Elektronik



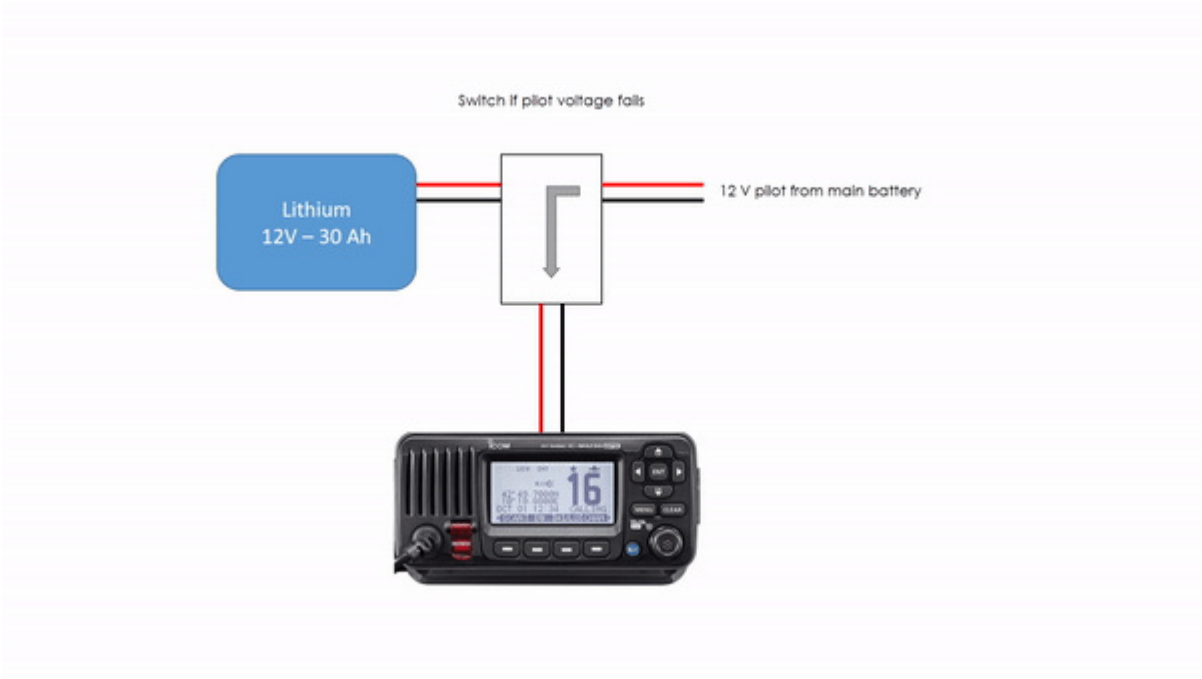
Eine Notfall Stromversorgung im Segelboot? Im Notfall eine Stromversorgung zur Verfügung zu haben ist in vielen Bereichen Usus. Krankenhäuser ohne Notstrom, IT ohne Stromgeneratoren….. alles nicht mehr vorstellbar.

Eine Notfall Stromversorgung im Segelboot zu haben wird vor allem dann interessant, wenn Wasser, viel Wasser ins Boot läuft. Das Boot muss dabei nun nicht sofort untergehen aber in der Regel liegen die Batterien und der Generator unter Deck und werden relativ schnell vom Wasser in einen unbrauchbaren Zustand versetzt. In der Situation ist man dann stromlos und machtlos.

Funkgerät funktioniert nicht mehr und das Handfunkgerät kann unter Umständen nicht die notwendige Leistung haben um, selbst wenn man es in der Panik schafft das Antennenkabel drauf zu

schrauben, um einen Notfall per Funk durchzugeben.

So schaut die Lösung der Notfall Stromversorgung im Segelboot aus:



Eine Notfallbatterie mit z.B. 12V und 30 Ah die entweder wasserdicht oder eben sehr hoch im Boot angebracht ist. Das Gewicht von 2 Kilogramm bringt kein Boot aus dem Trimm. Ein Relais neben der Batterie welches beim Ausfall der Haupt-Stromversorgung die Notfall Batterie auf das Funkgerät oder beliebige andere Geräte schaltet. Das Relais sollte natürlich deaktivierbar ausgelegt sein. Da die Lithiumbatterie ihre Spannung sehr lange (Jahre) halten kann, ist lediglich ein ab und an oder vor einem längeren Törn aufladen notwendig. Dafür braucht an kein fest eingebautes Ladegerät, ein Stecker-Ladenetzteil tut es hier auch, um die Notfall Stromversorgung im Segelboot bereitzuhaben.

Maststange verkleiden!

May 15, 2018

Kategorien: Bastelei, Tips

Schlagwörter: Maststangenverkleidung, Stangenverkleidung, Verkleidung Mast

Aus ist es mit der Tanzstange, die Maststange, die den Mast gegen den Kiel stützt, ist nun verkleidet. Notwendig war das, weil wir das Antennenkabel an ihr entlang legen mussten.



Vor der Verkleidung.

Die Maststange aus Edelstahl war aber auch relativ kalt beim Anfassen und laut beim dagegen anstoßen. Somit war klar, ein Mantel für die Maststange muss her. Viele beledern solche Stangen, nicht unser Ding. Also muss ein Stoff her, der dehnbar ist und sich leicht verarbeiten lässt.

Neopren ist der Stoff aus dem Maststange s Träume sind.

Nicht ganz billig das 3mm Neopren das zweifach kaschiert daherkommt. Aber die Menge reicht noch für einige anderen Sachen. Denn wir haben jetzt ja auch endlich eine Nähmaschine! Eine die in der Lage ist mehrere Lagen und eben auch Segel zu nähen. Nicht falsch verstehen, eher reparieren!

Das Nähen war relativ einfach. Gerade Naht am 1.50 Meter Reißverschluss entlang. Zweimal und… Oha, beim Nähen hat die Naht Neopren gefressen und es war am Ende noch 20 cm Neopren Überstand. Dafür aber war das Meisterwerk stark wellig.



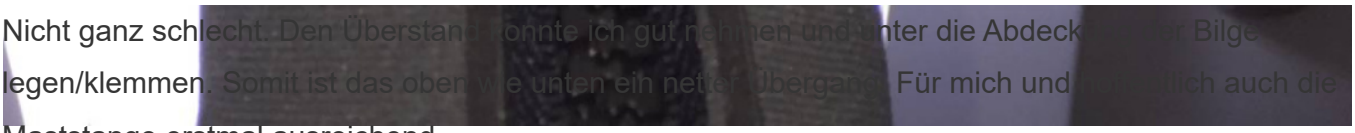
Im Forum ~~Hobbyschneiderin24.net~~, wo ich mir in der Vorbereitung Tipps geholt hatte sagten, auf der Reißverschluss Seite nähen, wenig Spannung auf den Faden und den Druck des Fußes niedriger. Oha, dann noch eine Jerseynadel anstatt meiner Nadel (keine Ahnung was es für eine ist).

Aber erstmal Modenschau der Maststange…..









Nicht ganz schlecht. Den Überstand konnte ich gut nehmen und unter die Abdeckung der Bilge legen/klemmen. Somit ist das oben wie unten ein netter Übergang. Für mich und vorläufig auch die Maststange erstmal ausreichend.

Aussendusche

May 16, 2018

Kategorien: Bastelei, Tips



Wenn wir schon nen 100 Liter Frischwasserrank haben, dann können wir doch auch ne Außendusche einbauen? Logo, aber einbauen will ich eine Außendusche nicht. Löcher in Linguini machen ist keine Option. Vor allem nicht nur für ein gelegentliches Duschen……

Genauso wenig will ich einen zusätzlichen Abgang in das Leitungsnetz einsetzen. Wäre zwar die optimale Lösung aber ein weiteres Element, das kaputt gehen kann. Also ist wieder mal die pragmatische Herangehensweise gefragt. Wir wollen ja nicht ständig an Bord duschen. Aber wenn es eben mal keine Dusche an nem Anleger gibt oder wenn man nach nem MOB aus dem Salzwasser kommt, dann ist so ein wenig Süßwasser auf der Haut schon ne feine Sache. Abgesehen davon kann man auch die Sauerei z.B. nach dem Angeln wegputzen.

Das Waschbecken zur Aussendusche

aber auch das Waschbecken der Pantry haben einen extrem schlanken Hahn. Der Durchmesser dürfte unter 14mm liegen und somit fallen alle bekannten Anschlussvarianten ala Wasserdieb etc. weg.



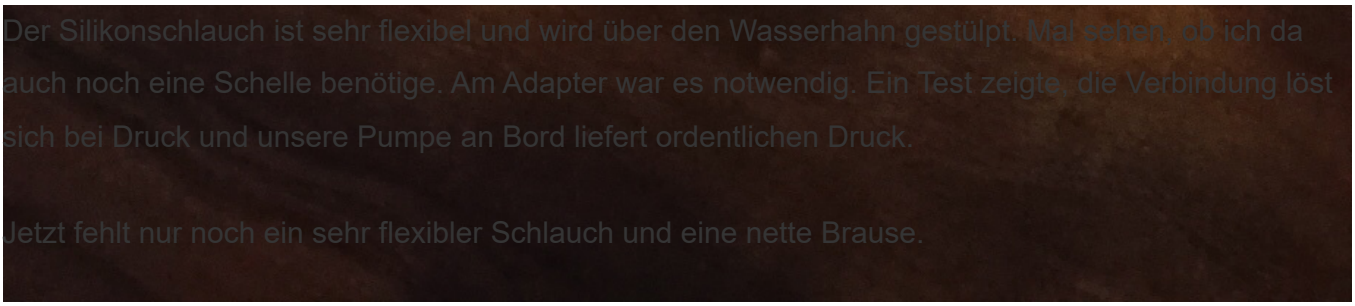
In diesem Waschbecken könnte man einen Anschluss für eine Außendusche gut dauerhaft „verstecken“.

Nachdem meine Recherche nichts passendes Ergab musste ich im DIY auf eine Lösung kommen.

Das Linguini Duschinterface

Bestehend aus einem noname Gardena fake Anschluss, einem Gardena Gewinde einem Silikonschlauch und ein oder zwei Schlauchschellen.





EDIT: Hier die montierte Lösung



EU-DSGVO – Alles gelöscht

May 24, 2018
Kategorien: Allgemein
Schlagwörter: EU-DSGVO, gdpr



Morgen tritt die EU-DSGVO in Kraft. Aus diesem Grunde habe ich heute alle gespeicherten Nutzerkonten gelöscht und ihren Inhalt dem Konto EU-DSGVO zugeordnet. Wer seinen Account neu erstellen möchte, muss ab sofort den Datenschutz-Richtlinien zustimmen.

Somit ist dem neuen EU-Recht genüge getan und den Abmahn-Anwälten der Wind aus den Segeln genommen.

Einpicken leicht gemacht!

May 24, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Sicherheit



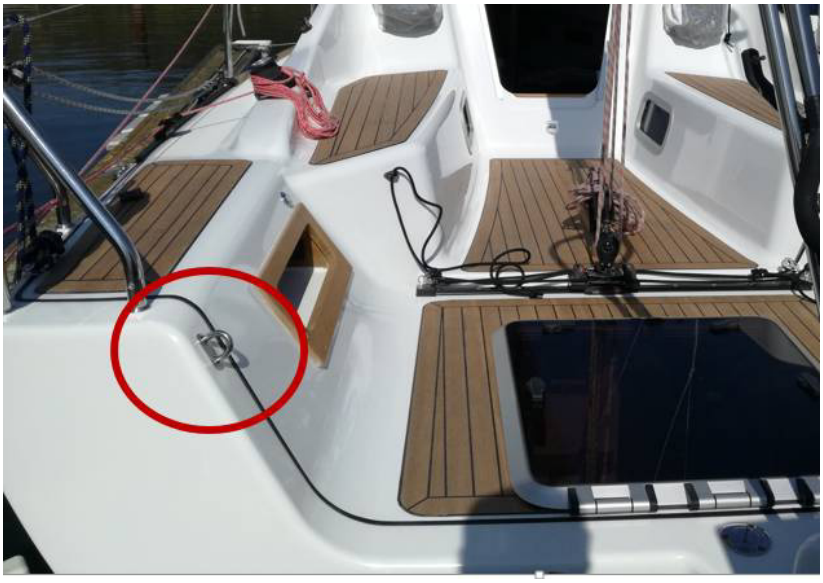
Wind, mehr Wind, Sturm und was dann? Rettungswesten sind angelegt aber der Sonnenschuss krängt das Boot in die Extreme oder man war einfach zu schusselig und stolpert, rutscht oder fällt eben einfach in Wasser. Nenee, das gilt es unter allen Umständen zu vermeiden.

Eine Lifeline dient dazu, befestigt an der Rettungsweste oder einem Sicherheitsharnisch, irgendwo befestigt, das über Bord gehen zu verhindern. Die Haken der Lifeline „pickt“ man ein. Dieses Einpicken bedarf natürlich eines entsprechenden Gegenübers.

Ich hab nun lange überlegt und ich glaube die beste Lösung für unser kleines Boot gefunden zu haben. Da wir in der Regel zu zweit unterwegs sind, haben wir die klassischen Positionen der Steuerfrau/Mann und des Vorschoters/in. Also wäre ein zentrales Auge nahe dem Niedergang ideal um als Vorschoter einzupicken und eingepickt zu bleiben auch bei einer Wende/Halse.

Am Steuer geht das nicht. Wenn man hinten sitzt, geht man im Manöver hinter der Großschot durch und da wäre die Lifeline im Weg. Also pickt man sich aus und wieder ein? Würde gehen, ist aber mühsam und es braucht eine lange Lifeline und die Leine wäre dem Vorschoter immer im Weg. Außerdem sollte man beim Manöver nichts anderes zu tun haben. Also pickt man sich an der Pinne irgendwo hinter der Großschot ein.

Auge



Die Make 25 bietet hier bereits zwei Möglichkeiten an den sehr stabilen Augen des Achterstags. Allerdings sind die beiden Augen eben achtern und wenn man nach hinten über Bord geht, hängt man an der Lifeline. Das wäre z.B. bei laufendem Außenborder dramatisch und überhaupt, ich wiederhole es, über Bord gehen ist keine Option.

Also müsste man sich so weit vorn einpicken, dass man auch bei einem Achterflieger zumindest noch an der Schiffskante befindet.

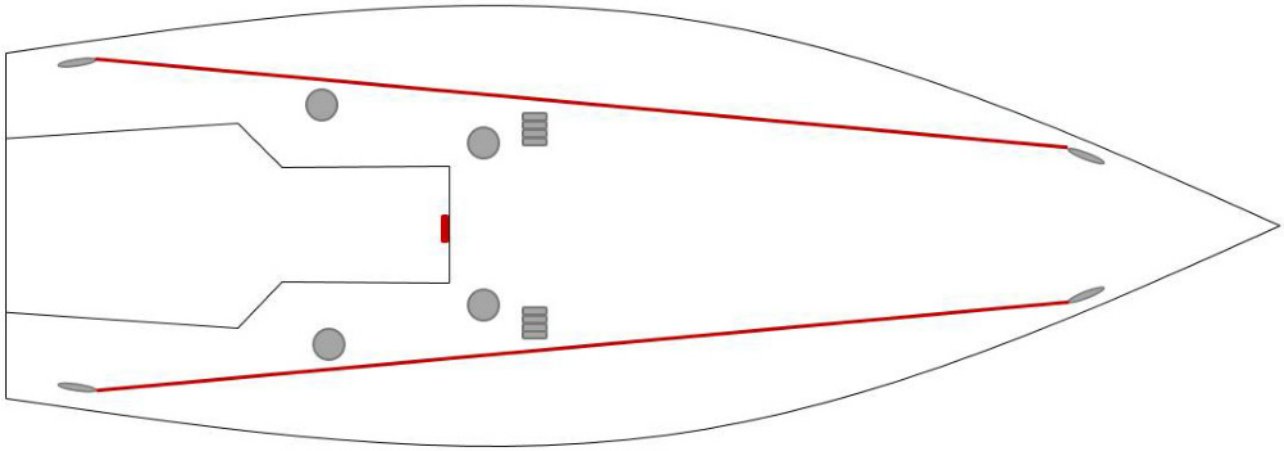
Da kommt das Strecktau ins Spiel.

Das Strecktau

Das Strecktau ist eine Leine die man backbords wie steuerbords spannt um sich einzupicken wenn man aufs Vorschiff und wieder zurück muss. In meinem Modell ist das Strecktau, eine Sicherheitsleine von Besto mit 2.5 cm Breite.



Die wird von der Steuerbordklampe achtern zur Steuerbordklampe am Bug gespannt. Dasselbe natürlich an Backbord. An der Pinne pickt man sich jeweils in Luv ein und kann theoretisch nach einem Manöver erstmal eingepickt bleiben, pickt sich mit dem zweiten Haken im neuen Luv ein und löst den alten Haken. Alles hinter der Großschot. Und nun der Vorschoter?

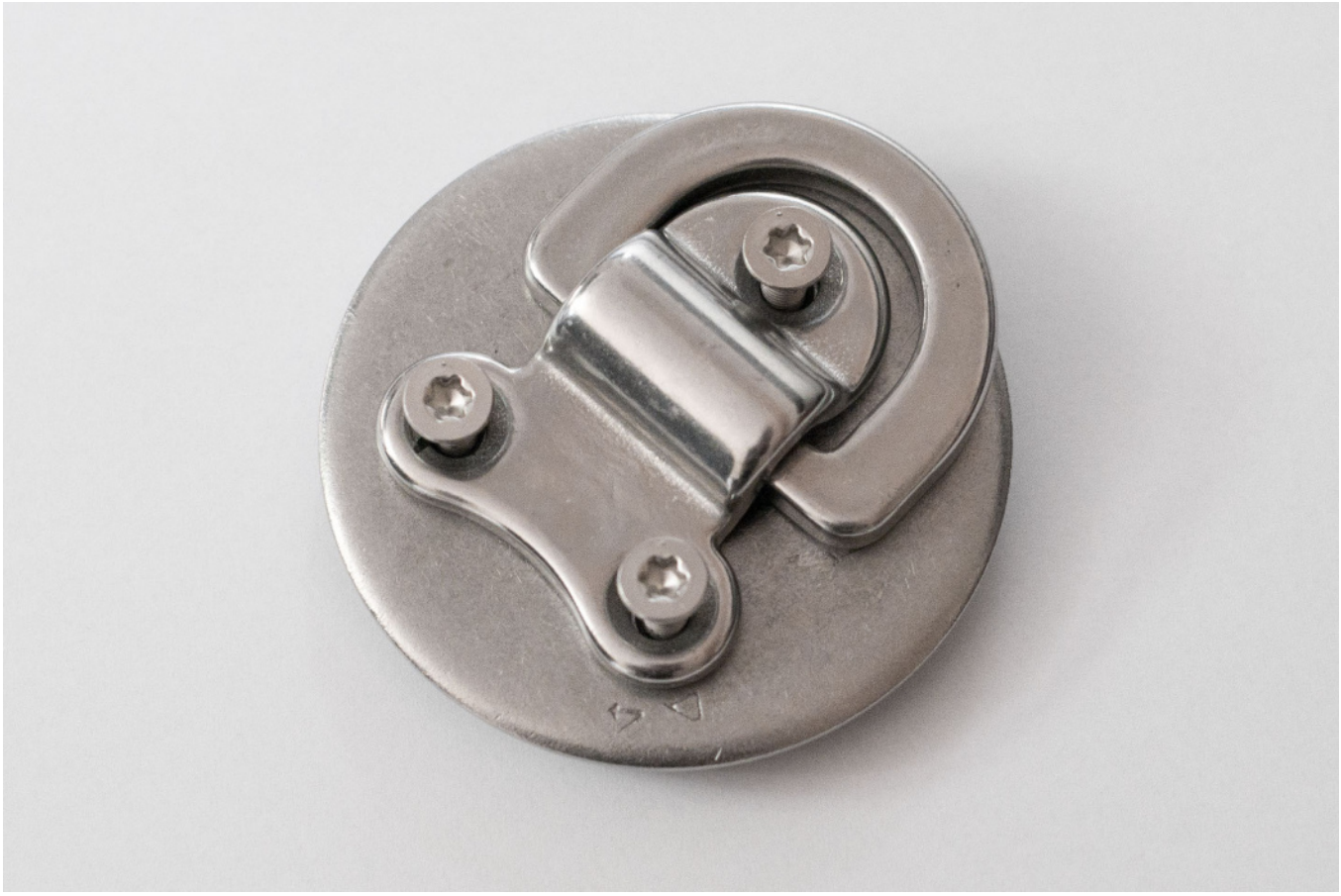


Auge um Auge

Ein Auge muss her an dem wir uns im vorderen Bereich der Plicht einpicken können.

Solch ein Auge braucht eine stabile und nicht zu kleine Gegenplatte um die Last, wenn sie denn mal eingepickt auftritt, abzufangen. Dazu hab ich eine Große M14 VA Unterlagscheibe mit drei Löchern versehen und das Teil wird mittig unterhalb des Niedergangs befestigt. Damit das nicht wie ein Hundeschwanz umeinanderklappert muss ich mir was einfallen lassen. Auf ruppiger See würde mich so ein ständiges Tock Tock doch nerven. Obgleich, wenn man eingepickt ist dürfte das nicht vorkommen. Und das Ganze sollte am Ende dann so oder ähnlich ausschauen:





Damit es nicht klappert, habe ich einfach zwei Lagen selbst verschweißendes Isolierband genommen und um den Bügel gewickelt.



Wunderbar, gibt es wieder was zu basteln in der nächsten Flaute.

Leinen los(e)

May 27, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Mannöver, Segeln

Schlagwörter: Endlosleine, Furler, Furling, Leinenführung



Linguini hatte bis gestern die beiden Endlosleinen an der Seite befestigt. Die Leinen liefen über Rollen und konnten Steuer (Code 0) und Back (Genua) bord bedient werden. Ohne Krängung und bei Winden unter 15 Knoten noch in Ordnung. Wenn man aber hart am Wind mit too much Krängung die Fock in Lee über die Endlosleinen reffen muss oder aus welchem Grund auch immer die Leinen bedienen will ist das schwergängig, unsicher und dem Speed nicht zuträglich.



Nicht ganz gut zu erkennen die Endlosleine die über einen Block, der an einer Gummileine hängt, läuft. Weiter über drei doppelte Leinenführungen….



Das Zeug hab ich abgebaut. Bis auf jeweils eine Doppelführung am Bug. Die etwas nach innen gedreht und die Endlosleinen locker ins Cockpit gelegt.

Die Bedienung ist um 100% verbessert. Es geht leichter aber vor allem kann man in der Position des Vorschoters mittig stehen, mit dem Körper arbeiten und auch bei 40 Grad Krängung noch sicher bedienbar. Die Bedienung an der Pinne geht ebenfalls.

Schott weggepackt! Schotthalterung

May 27, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Ganz viele Segler haben dasselbe Problem. Wohin mit dem Schott, wenn es denn nicht den Niedergang verschließt.

Mann legt es aufs Bett, auf oder unter die Polster und es ist eigentlich immer im Weg. Als Freund reversibler Lösungen die das Boot nicht verbasteln, haben wir uns eine coole Schott Tasche von Starr-Covers anfertigen lassen.

Der Platz für die 4 Befestigungen ist gefunden und es wird platzsparend in der Nasszelle an der Wand „verschwinden“.



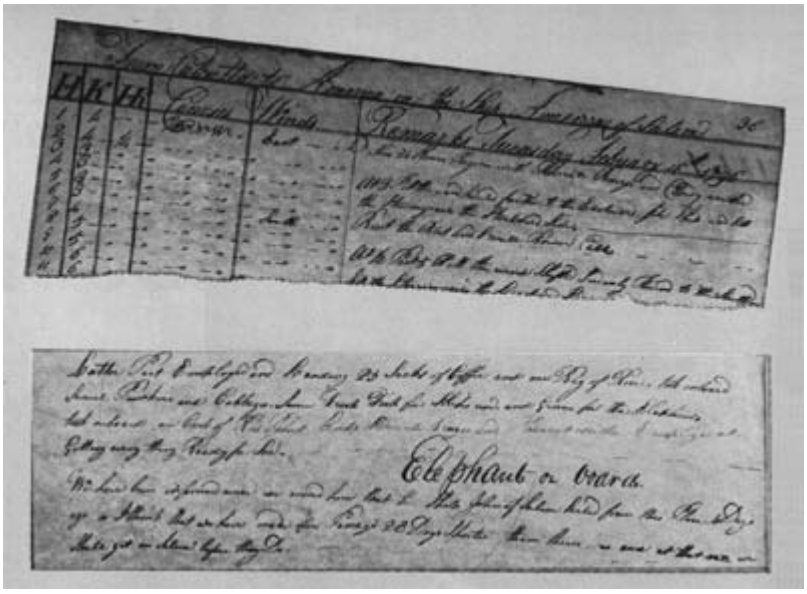



Das Seetagebuch! Logbuch!

June 6, 2018

Kategorien: Recht, Segeln, Sicherheit

Schlagwörter: Logbuch



Das Seetagebuch, oft Logbuch oder Schiffstagebuch genannt, hat eine lange Tradition in der Seeschifffahrt um seine Geschwindigkeit den Kurs, Koppelorte etc. festzuhalten. Daneben werden Wetterdaten gesammelt um aus der Menge der Daten Erkenntnisse zu gewinnen. Im Prinzip nichts anderes als die heutigen Big Data und Analytics Verfahren. Verfügte man in der Schifffahrt vergangener Jahrhunderte nicht über GPS, Internet und Wetterdienste, waren diese Aufzeichnungen essenziell um korrekt zu navigieren und seine Planung bzgl. der Wetterdaten vorzunehmen.

Hat man über eine Zeit eine Verschlechterung des Wetters sowie eine veränderte Windrichtung nebst Stärke dokumentiert, konnte der erfahrene Seemann (Frau war damals nicht) damit sicher navigieren und seine Ladung nebst Mannschaft sicher ans Ziel bringen.

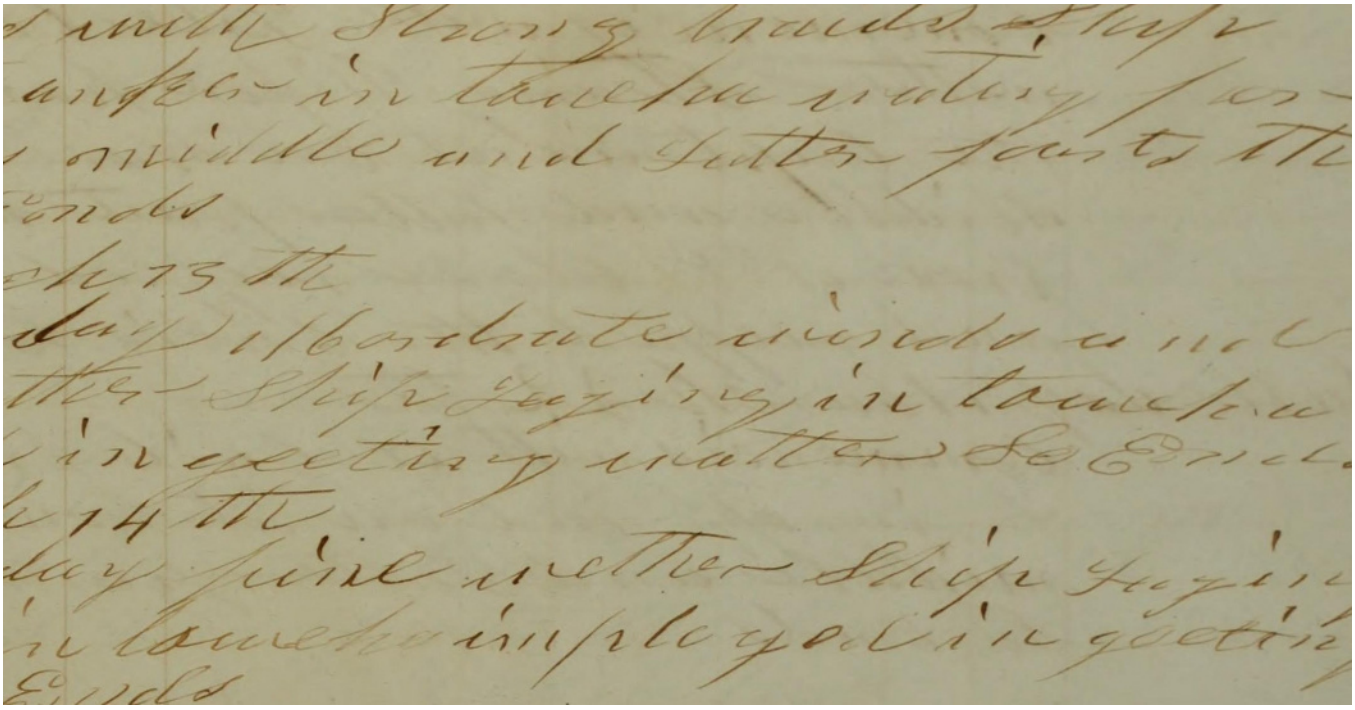
Defekte am Boot, Vorkommnisse in der Mannschaft (man erinnere sich an das Seetagebuch von Captain Bligh / Bounty)…

Was ist das Seetagebuch heute noch wert?

Hier gehen die Meinungen sehr stark auseinander. Von absoluter Romantik über Pragmatismus bis hin zur vollständigen Verweigerung. Aber ist ein Schiffstagebuch notwendig? Ja, es ist in gewisser Weise verpflichtend mitzuführen. In welcher Form ist nicht vorgeschrieben. Papier oder digital – egal. Der Inhalt ist selbst zu bestimmen, folgt aber den Notwendigkeiten guter Seemannschaft. Also Eintragungen die der Sicherheit und dem Umweltschutz dienen.

Dazu gibt es Gesetzestexte und Merkblätter. Eine Vielzahl von sich teils widersprechenden Texten.

Der aussagekräftigste Text ist für mich das Merkblatt des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Referat LS 26, Robert-Schuman-Platz 1, 53175 Bonn vom 18. August 2017. Auch auf ELWIS.



Seite Logbuch der Milo Quelle: Wikipedia

Merkblatt über die Verpflichtungen der Sportschifffahrt im Hinblick auf Seetagebücher

1. Müssen auf Sportfahrzeugen Seetagebücher geführt werden?

Die Frage ist zu allgemein gestellt.
Grundsätzlich sieht der Staat davon ab, dem Einzelnen für jede Situation ein genaues Verhalten vorzuschreiben. Das gilt auch für die Führung von Seetagebüchern.

Dagegen rechnet der Staat ganz entscheidend auf die **Eigenverantwortung** des Einzelnen. Unter diesem Vorzeichen kann es sehr wohl auch eine Pflicht geben, dass der Skipper in bestimmten Situationen Eintragungen zu machen und insofern ein Schiffstagebuch – ein Unterfall der Seetagebücher – zu führen hat.

2. Gibt es für Sportfahrzeuge Rechtsvorschriften über Seetagebücher?

Ja:

- Nach § 3 des Schiffssicherheitsgesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I Seite 2860) hat jeder, der ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, für dessen sicheren Betrieb zu sorgen und unter anderem die notwendigen **Vorkehrungen** zum Schutze Dritter und der Meeresumwelt vor Gefahren aus dem Betrieb zu treffen. Betreiben oder verwenden mehrere Personen ein Sportfahrzeug zur Seefahrt, so kann es beispielsweise zum Schutz anderer Nutzer vor möglichen im Betrieb bereits zutage getretenen Gefahren (z. B. zeitweilig ausfallendes Funkgerät) notwendig sein, für nachfolgende Nutzer mindestens eine schriftliche Mitteilung an Bord zu hinterlassen.
- § 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes schreibt für alle Schiffe folgendes vor: „Der Schiffsführer hat – falls nicht anders vorgeschrieben im Schiffstagebuch – unverzüglich durch **geeignete Eintragungen** über alle Vorkommnisse an Bord zu berichten, die für die Sicherheit in der Seefahrt einschließlich des Umweltschutzes auf See und des Arbeitsschutzes von besonderer Bedeutung sind. Bei Schiffsunfällen hat der Schiffsführer, soweit erforderlich und möglich, für die **Sicherstellung der Eintragungsunterlagen** zu sorgen.“
- § 5 Absatz 2 der Schiffssicherheitsverordnung vom 18. September 1998 (BGBl. I Seite 3013, 3023) (SchSV) bestimmt hierzu:
  „**Ergänzend** zu § 6 des Schiffssicherheitsgesetzes sind für Schiffe, die die Bundesflagge führen, die in Abschnitt B der Anlage (zur SchSV) enthaltenen Vorschriften einzuhalten.“ Dabei handelt es sich um eine Reihe von Formvorschriften.
- Alle genannten Vorschriften stehen im Zusammenhang mit dem Prinzip der **Selbstkontrolle** nach § 2 SchSV:
  „Wer ein Schiff zur Seefahrt einsetzt, hat dafür zu sorgen, dass im Schiffsbetrieb auftretende Gefahrenquellen überprüft, im Betrieb gewonnene Erkenntnisse sowie andere wichtige hierzu zur Verfügung stehenden Informationen und Unterlagen einschließlich der **Aufzeichnungen** der mit der Bedienung des Schiffes beauftragten Personen im Rahmen der Sicherheitsvorsorge ausgewertet und die zur Gefahrenvermeidung und -verminderung erforderlichen Maßnahmen getroffen werden.“
- Ist ein Sportfahrzeug an einem Schiffszusammenstoß beteiligt, so schreibt § 6 Absatz 2 der Verordnung über die Sicherung der Seefahrt vom 27.07.1993 (BGBl. I Seite 1417) eine ausdrückliche **Aufzeichnung** vor, wenn die Fortsetzung der Fahrt **nicht unterbrochen** und Namen, Unterscheidungssignal sowie Heimat-, Abgangs- und Bestimmungshafen **nicht den anderen am Zusammenstoß beteiligten Fahrzeugen mitgeteilt** werden können. Der Wortlaut „so weit er zur Führung eines solchen (Schiffstagebuches) verpflichtet ist“ in § 6 Absatz 2 bezieht sich auf die Verpflichtung nach § 6 Absatz 3 des Schiffssicherheitsgesetzes und dürfte für Sportfahrzeuge bei Zusammenstößen in aller Regel zutreffen.
- Nach § 13 Absatz 1 Nummer 3 SchSV müssen Unterlagen, in denen entsprechende Eintragungen vorgenommen worden sind („Seetagebuch“), nach Maßgabe des Abschnitts B II Nummer 6 der Anlage (zur SchSV) **aufbewahrt** werden. Der Eigentümer des Schiffes hat nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c SchSV ein Bußgeld zu zahlen, wenn er dieser Aufbewahrungspflicht nicht nachkommt.

3. Welche Formvorschriften gelten für Sportfahrzeuge?

Nach dem in § 5 Absatz 2 SchSV genannten Abschnitt B II der Anlage 1 sind u. a. für Sportfahrzeuge folgende **Anforderungen einzuhalten:**

- Die Vermerke, Aufzeichnungen oder Eintragungen sind auf ein **Schiff** auszustellen, dessen **Namen** und **Unterscheidungssignal** ausdrücklich zu bezeichnen sind (Nummer 3.1).
- Es ist kenntlich zu machen, aus welchen **Bestandteilen** die Aufzeichnungen insgesamt tatsächlich bestehen (Nummer 3.3). Dazu können auch Seekarten gehören, in denen Kurse, Positionen, Uhrzeit und sonstige schriftliche Vermerke eingetragen worden sind.
- Die Aufzeichnungen sind in deutscher Sprache unter Angabe der Bordzeit zu führen. Nicht allgemein gebräuchliche Abkürzungen oder Symbole sind zu erklären (Nummer 4.1 und 4.2).
- Das Radieren und **Unkenntlichmachen** von Eintragungen und das **Entfernen** von Seiten, die bereits Eintragungen enthalten, sind nicht zulässig.
  Wird eine Eintragung gestrichen, muss das Gestrichene lesbar bleiben.
  Streichungen und spätere Zusätze sind mit Datum und Unterschrift zu versehen (Nummer 4.3).
- Die Vermerke, Aufzeichnungen und Eintragungen sind jeweils von dem für die Eintragung verantwortlichen Schiffsführer zu **unterschreiben** (4.4).
- Der Schiffseigentümer hat durch Aufzeichnung nachzuweisen, dass und wann er in regelmäßigen Abständen – mindestens alle 12 Monate – den vollständigen aktuellen Inhalt der Aufzeichnungen **zur Kenntnis** genommen hat (Nummer 5).
- Der Eigentümer hat die Aufzeichnungen ab dem Tag der letzten Eintragung für die Dauer von drei Jahren **aufzubewahren**. Dies gilt auch bei einem Verkauf des Schiffes vor Ablauf der Frist (Nummer 6).

In Anlage 1 Abschnitt B II der Schiffssicherheitsverordnung sind noch weitere Erläuterungen und Anforderungen enthalten, die aber ihrem Charakter nach nicht auf die Sportschifffahrt anwendbar sind. So weit das heute nicht klar genug im Wortlaut zum Ausdruck kommt, wird es bei nächster Gelegenheit deutlicher spezifiziert.

4. Müssen Sportfahrzeugführer damit rechnen, dass sie von Polizeibehörden zur Rechenschaft gezogen oder gar mit Bußgeld bedroht werden, wenn sie kein Seetagebuch (geändert, war Schiffstagebuch) vorweisen können?

Die unter 3. genannten Formvorschriften schreiben nicht die Ausrüstung von Sportfahrzeugen mit bestimmten vorgedruckten Büchern vor. Es ist auch nicht erforderlich, die Eintragungsunterlagen für jeden Kalendertag im Vorhinein in Spalten einzuteilen und in regelmäßigen Zeitabständen oder Fahrtabschnitten auszufüllen. Der beste Maßstab, um zu bestimmen wie man die Tagebuchführungspflicht zu interpretieren hat, ist das vernünftige Urteil eines verantwortlichen

Verkehrsteilnehmers, der die seemännischen Sorgfaltspflichten einhält. Der Eigentümer und/oder der an Bord Verantwortliche müssen also **selbst entscheiden**, wie sie die Selbstkontrolle und die Gestaltung der nach den obigen Rechtsvorschriften erforderlichen Eintragungen vornehmen. Dabei werden sie feststellen, dass für viele Fahrzeuge geeignete vorgedruckte Bücher erhebliche Vorteile aufweisen können.

5. Verlangen die Gerichte eine Eintragung?

Rechtsprechung zu der neuen Rechtslage ist noch nicht ersichtlich. Hat der Skipper zum Beispiel bei Verwicklung in einen Seeunfall nachweislich vorherige schadensrelevante sicherheitsbezogene Sachverhalte nicht eingetragen, so kann sich dies im Haftungsfall für ihn unter Umständen belastend auswirken.

Umgekehrt kann er sich durch einen Hinweis auf rechtzeitige sachgemäße Eintragungen in entsprechenden Fällen häufig entlasten. **Der verantwortliche Skipper sollte nie aus den Augen lassen, dass er durch angemessene Eintragungen sich und anderen nützen kann.**

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
– Referat LS 26 –
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Stand: 18. August 2017

Ich glotz TV

June 20, 2018

Kategorien: Allgemein, Tips



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=4HLAfX1Xtwk



Jaja die gute alte Nina Hagen. Der Song sagt aber eben genau um was es geht. Wetter schlecht, Bücher ausgelesen oder einfach nur mal Lust sich berieseln zu lassen.

Aber was brauche ich um auf einem Segelboot, einem Kleinkreuzer, ein ordentliches Bild, guten Ton aber das vor allem zu vertretbaren Kosten und Aufwänden zu erhalten.

Für unsere Make 25 Linguni hatte ich bereits viele Ideen und die Überlegungen, Erfahrungen und Informationen dazu, will ich in diesem Blog teilen.

TV per Internet

Eine super bequeme Art TV zu schauen. Es gibt die Möglichkeit über die Mediatheken oder über Online Movie und TV-Services das Programm seiner Wahl zu schauen. Internetverbindung vorausgesetzt. Und neben der Verbindung braucht es Bandbreite. Heute gibt es 4K Filme die in der Stunde locker 5 GByte Datenvolumen aufbrauchen. Ok, 4K muss vielleicht nicht sein. Aber selbst ein HD Format braucht hier ein Film um die 1.5 Gigabyte an Datenvolumen.

Per Hafen W-Lan kann das funktionieren, wenn es keine Quota gibt, die die Bandbreite pro Nutzer einschränkt oder, wenn keine Einschränkung, man nicht im Wettbewerb zu zig anderen Nutzern steht.

In jedem Fall eine Option wenn die Bandbreite im Hafen geliefert wird.

Internet TV Anbieter

Gibt es einige. Kommt jetzt mal ganz darauf an wonach man schaut. Reichen die Mediatheken aus, dann springe zu Punkt Mediathek View. Wenn nicht, dann gibts Napster, Amazon und co. bei denen man gegen Geld Filme anschauen kann. Meine Erfahrung aus einem Jahr Amazon Prime (mittlerweile gekündigt), uralt Filme, viel 3.-5. klassiges Kino und wenige Top-Filme (gefühlt <1 pro Monat). Das Beste sind hier die Serien. Allerdings ist es hier eben auch so, die aktuellsten Staffeln kosten nochmal extra Geld und das nicht zu knapp. Napster, T-Online und co. sind hier nicht groß unterschiedlich.

Echte Flat – Tarife gibt es noch wenige und so scheidet TV per mobilem Internet erstmal aus. Wer Magenta 1 nutzt, der hat hier eine gute Option (Stream On) flat zu streamen. Aber auch das ist kein Schnäppchen.

Ich glotz TV per DVB

DVB ist in der aktuellen Version T2 in der Lage HD zu liefern. Empfangen wird über einen Receiver den es für PCs und Tablets auch als Stick gibt. In der Stick-Variante wird lediglich das Signal moduliert und an den Rechner weitergegeben. Sprich, der Rechner muss in der Lage sein, genügend Leistung zu liefern um das Bild und den Ton zu errechnen. Das ist nicht ganz ohne und vor allem bei

den Notebooks oft mangelhaft. Der Kompressionsstandard ist hoch und denkt gar nicht daran, dass mit z.B. einem Intel Atom o.ä. zu nutzen. Bild friert ein und stockt. Nicht befriedigend. Es braucht schon ordentliche Rechenpower.

Ganz anders bei den Tabletvarianten für iOS oder Android. Die Verarbeitung der H.264 Kompression ist hier weit besser integriert. Die CPUs sind meist kompromisslos auf medialen Inhalt entwickelt. Auf dem iPAD (Air 2) läuft es einwandfrei.

Aber! DAB liefert ausschließlich die öffentlich rechtlichen Sender. Private gibt es derzeit nur über den Freenet Stick plus einem monatlichen Abo. Dabei ist die Qualität der Freenet Sticks bzw. die Anforderung an den Host (Rechner) zweifelhaft.

Am besten ist es wohl einen DVB T2 fähigen Fernseher an Bord zu installieren. Die Verbräuche unter 12V sind hier erfreulich niedrig – zumindest auf dem Papier.

Nachteile sind hier aber sicherlich auch der Empfang im Ausland. Den gibt es nicht. Falsch, den gibt es schon aber eben nicht die Deutschen Sender sondern das jeweilige Angebot des Landes sofern es eines gibt.

Da ich nicht noch mehr Geraffel an Bord haben will und TV auf unserem Navigationslaptop schauen will ist DVB T2 ebenfalls raus.

Ich glotz TV per Satelit

Na das geht natürlich und sogar gut, wenn die SAT-Anlage für schwankende und schweuende Boote ausgelegt ist, also automatisch nachführt und recht tolerant gegen Bewegung ist und wenn man den notwendigen Platz dafür hat. Die mobilen Systeme, die man vielleicht jeweils im Hafen aufbaut, sind für mich keine Option. Zu aufwendig und mit ab 650,- es mir nicht wert. Eine ordentliche, fest installierte SAT Anlage für ein Boot geht bei 2.500,- los. Beim nächsten Boot dann …. 🙄

DIY TV

Mit Do It Yourself TV ist jetzt nicht gemeint, dass ihr selbst aktiv schauspielert, sondern nehmt, was ihr habt und geht vielleicht Kompromisse ein.

Muss man beim Segeln, wohlgemerkt auf einem Kleinkreuzer und nicht Blauwasser Weltumsegelungen, unbedingt den neuesten Blockbuster in der Glotze haben? Wie viel schaue ich denn bei drei Wochen Törn? Ich meine, wenn das Wetter für ein paar Tage richtig mies ist, kommt man schon in die Verlegenheit. Und so ist das auch bei uns und deshalb ist meine präferierte Lösung…

Mediathek View / Kodi

Mediathek View ist ein Open Projekt, welches eine Anwendung zur Verfügung stellt, um alle verfügbaren Mediatheken zu durchsuchen, die Inhalte anzuschauen und sie für das spätere Anschauen zu speichern. Den Mediathek View Client gibt es nur für Windows. Aber es gibt eine Integration in Kodi TV.

~~Kodi TV~~ ist ein Medien Center in das man diverse Services als Plug Ins integrieren kann. So eben auch die Mediathek View. Man muss sich ein wenig damit beschäftigen aber dann hat man ein ultimatives Mediacenter auf PC oder Tablet und kann die Inhalte vorab herunterladen und dann bequem an Bord anschauen. Man kann aber auch online auf Services zugreifen wenn man will. Die Reihe der Angebote in Kodi ist schon ne Wucht. So kann man z.B. bei schwachem Hafen W-Lan einige Minuten „vorladen“ und dann bequem irgendeinen Film/Bericht zu schauen

Einige Services die neben den ganzen Öffentlich Rechtlichen Sender vielleicht bekannt sind

- Food Network
- GiGa News
- Greenpeace Videos
- LiveLeak
- MTV
- NBA League
- Netzkino

Kodi läuft auf quasi allem und es gibt eben Add-Ons aus allen Herren Ländern.

Aussenborder Halterung am Trailer

June 28, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Reise, Sicherheit



EDIT: Die platte war ein wenig zu kurz, die Hebelschrauben waren verklemmt. Neues Brett neues Glück.





Die Außenborder Halterung am Trailer ist endlich angebaut. Ich habe lange nach einer Lösung gesucht, gar einen Schlosser beauftragt, der allerdings nie hinterherkam. So konnte ich dann bei AO Handel GmbH einen Ersatzradhalter zweckentfremden. Passt perfekt für die Motorplatte, die ich aus zwei Multiplexplatten zusammengeleimt habe, eine Kunststoffleiste als Regenschutz oben. Mit zwei

Winkeln wird das Ganze an eine Traverse geklemmt. Die Schutzleiste aufgeklebt und das ganze geölt. Die Außenbordhalterung kommt ja selten mit Witterung in Berührung.

Warum am Trailer? Weil ich das Boot aus dem Wasser auf den Trailer hole. Dann müsste ich den Motor in 2 Meter Höhe anmontieren. Ich mach das lieber wenn das Boot im Wasser ist. Dazu kommt, ich hab noch Stützlast über :-). Und Gewicht immer nach unten!





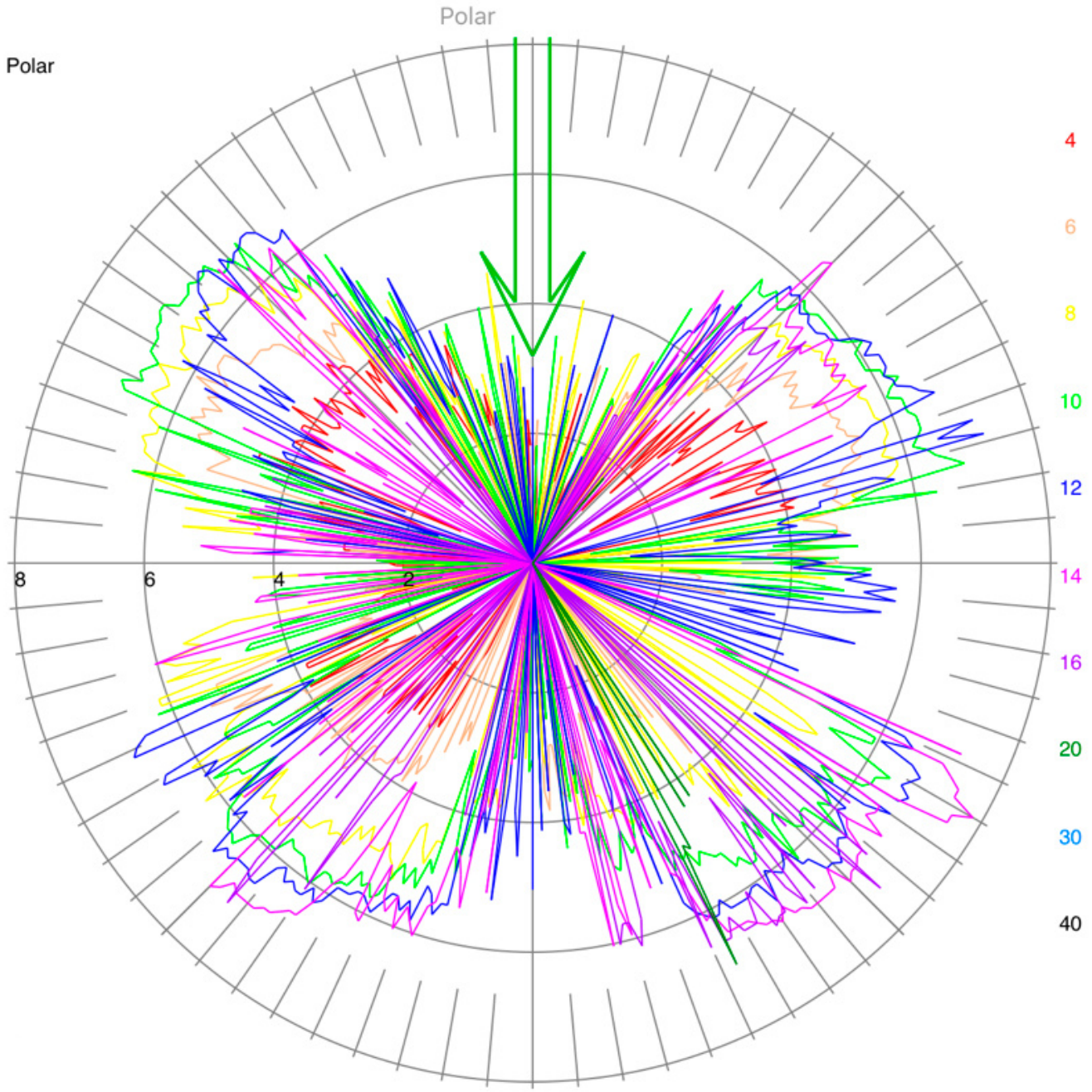




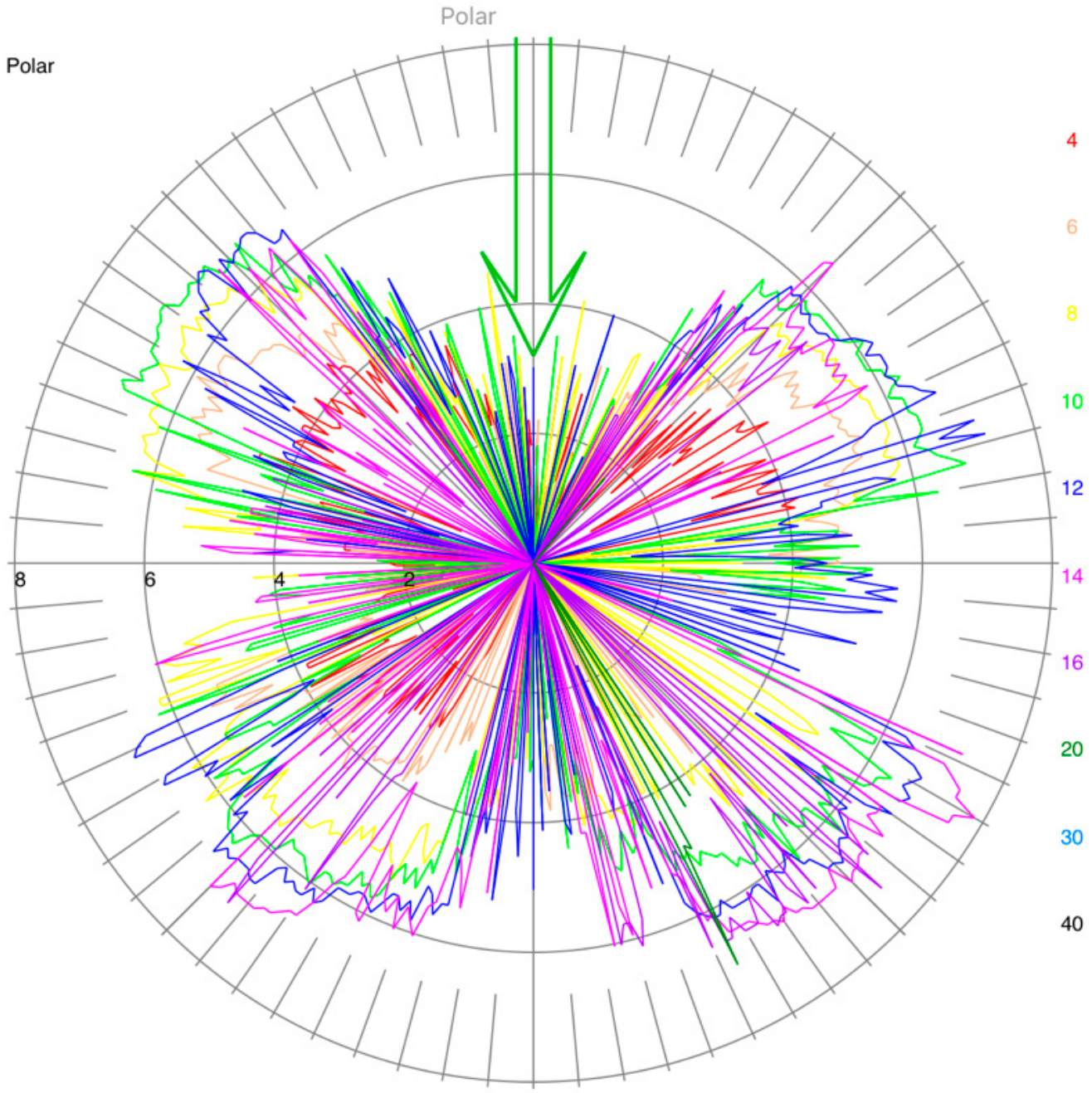
Make 25 Polars

July 8, 2018

Kategorien: Allgemein, Regatta, Segel, Segeln

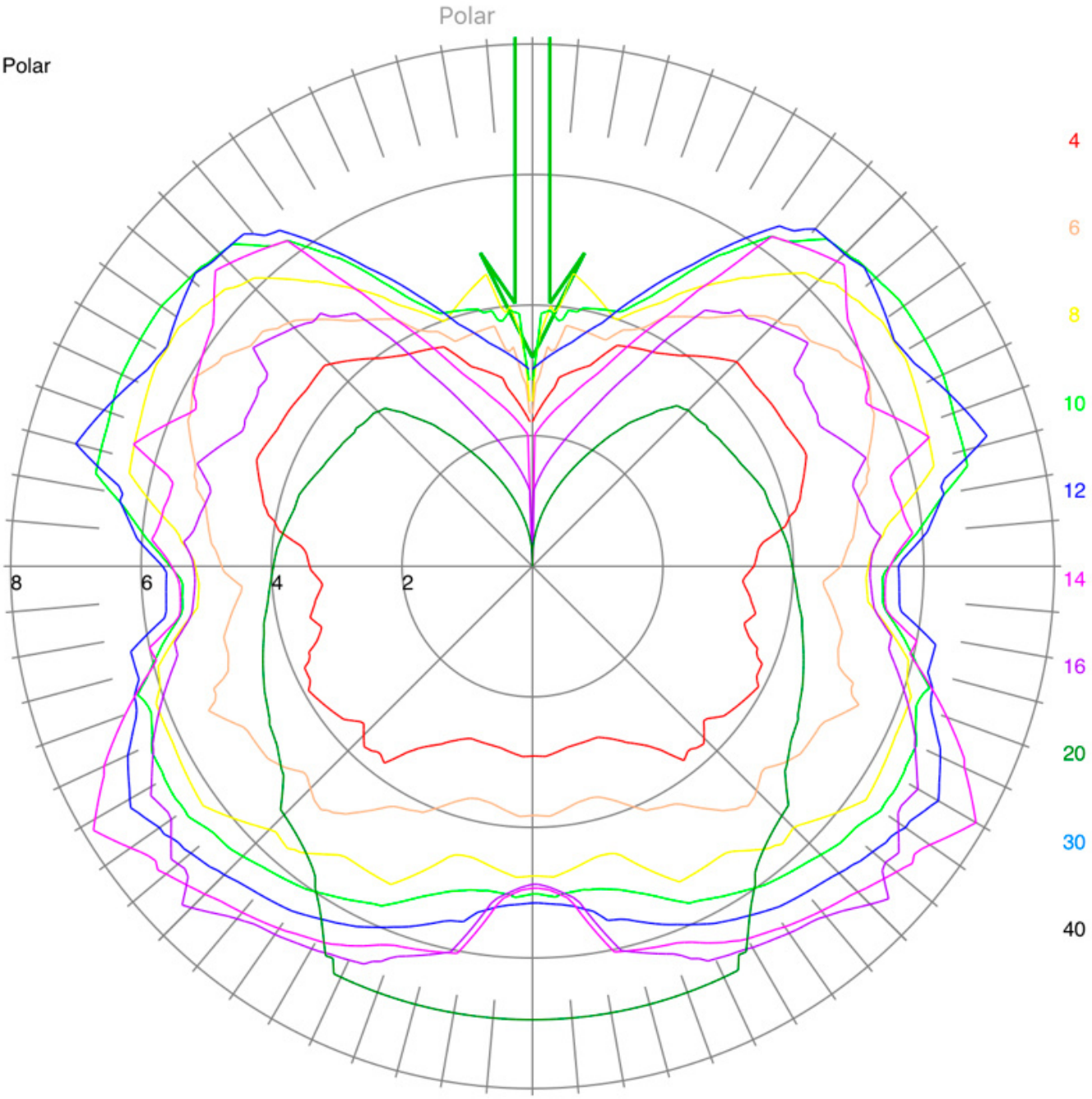


Ich hab es einfach mal versucht. Bei der 6h Regatta die Polars via iRegatta Pro aufzeichnen lassen. Die Windmessanlage bzw. den Trimm der Linguini hatten wir bei unseren Trainings gecheckt und es schaute einwandfrei aus.



Das ist die originale Grafik aus iRegatta Pro das allerdings neben dem Großsegel, die Genua sowie den Code 0 beinhaltet. Da wir jedoch up/down gesegelt sind, ist alles unter 55 Grad die Genua und alles über 55 Grad der Code 0. Halbwind Kurs war eher selten :-). Jetzt könnte man natürlich sagen die Buge sind unterschiedlich, also nicht im Trimm. Neee, das liegt eher an den Dos Capitanos oder eben den stark schwankenden Windverhältnissen an dem Tag. Aber sehr schön zu sehen welches Potenzial die Make 25 liefert bzw. hat. Bei 120-130 Grad geht was. Ich bin gespannt wie sich das auf der Ostsee ergibt, wenn wir dann mal bei einigermaßen konstanten Winden den Code 0 oder Gennaker nutzen.

Hier die getrimmte bzw. geglättete Grafik:


Polar
Polar
8
6
4
2
4
6
8
10
12
14
16
20
30
40

6 Stunden Regatta am Großen Brombachsee

July 9, 2018

Kategorien: Allgemein, Regatta

Alle Jahre wieder! Eine Regattateilnahme am Brombachsee.

Dieses Mal allerdings nicht die 24 Stunden, sondern lediglich die 6 Stunden Regatta. Die hatte mit 24 Booten einen ähnlichen Zulauf wie im vergangenen Jahr. Neben der 6h Regatta gab es auch in diesem Jahr wieder den Klassik-Trichter und das schönste Boot aus der Reihe der Klassiker wurde prämiert.

Ich hatte keine Crew für die 24h und eigentlich im Vorlauf auch nicht die Lust. So kurz vor der Regatta hätte ich die 24h dann aber doch gerne …. aber vorbei. Wenn am Ende drei Boote überbleiben ist das nicht wirklich spannend, obgleich der See in den Morgenstunden…… das geht aber auch ohne Regatta.

6h Regatta beim 1. WSC am Großen Brombachsee

Der 1. WSC hat wieder mal geladen und alles war, wie gewohnt, ordentlich vorbereitet. Ein Downwind Start und ausreichend Wind versprach spannendes Kreuzen und, wenn die Windvorhersage eintrifft, coole Downwind Schläge. Aber der Reihe nach.

Udo und ich hatten ein paar Samstage trainiert. Udo musste das Boot kennenlernen und wir haben bei entweder Flaute oder Vollbrett geübt. Alle gut.

Der Start bei der 6h Regatta am Großen Brombachsee

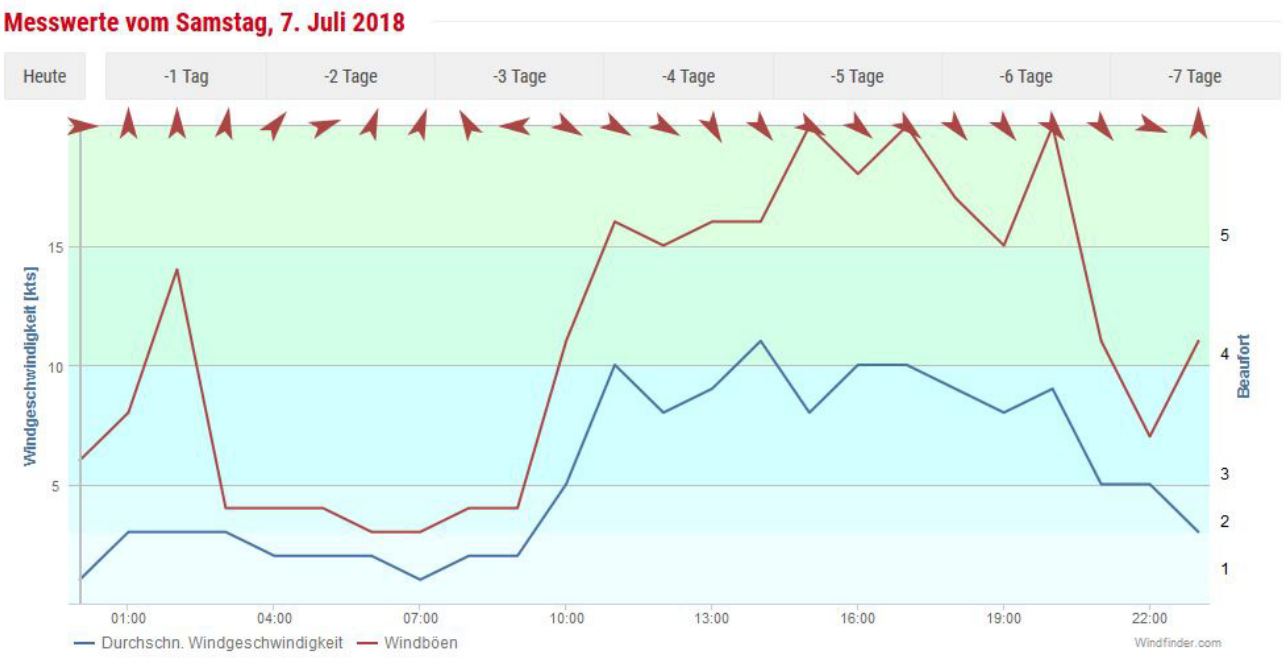
Wir sind laut iRegatta Track mit 5 Sekunden plus über die Startlinie. Irgendwo in der vorderen Hälfte des Feldes. Von daher ist der Start ganz gut gelungen. Was dann folgte, war irgendwie „the same procedure as every year“. Wir haben es verkackt! Falsche Taktik oder besser, keine Taktik und die Überzeugung wir wissen es besser als die anderen. Nur das die anderen Wind in den Segeln hatten und wir die so oft typische Privatflaute. Nein, ganz so schlimm war es dann doch nicht. Aber wir hätten einfach, wie es eigentlich abgesprochen war, uns an den Booten orientieren die eine ähnliche Yardstickklasse haben. Zum Beispiel die Surprise „Joy“ die durchweg klasse segelten. Sie hat uns in der ersten Runde gleich eine halbe Runde abgenommen. Voll die Schmach! Ich schieb es mal auf die Aufregung und Nervosität.

Oder einfach den Jungs und Mädels auf den Melges hinterherschauen. Die hatten mehrfach gezeigt das sie den See lesen können und ihre Mannöver waren, was Wind und Böen anbelangt, meist sehr

erfolgreich.

Somit war die 1. Hälfte der ersten Runde in die Bütt gegangen.

Wind bei der 6h Regatta am Großen Brombachsee



Ab da ging es aber aufwärts und wir segelten relativ konstant sofern der Wind, der wieder einmal typisch zickig war, dies zuließ. Die Joy trafen wir ab da immer auf etwa gleicher Höhe, was in dem Fall dann für uns sprach. Aber Start versemmelt bekommst Du eben nicht mehr aufgeholt.

Zwischendurch gab es Böen um die 22 Knoten AWS bei 35° AWD was dann irgendwelche schwubblige 27 Knoten macht. Ich hatte einige Male gerefft und wieder ausgerefft. Geht ganz smooth ohne wesentlichen Zeitverlust wie der Track uns verrät. Da ich mittlerweile weiß wie man mit iRegatta und der Performance Analyse umgeht macht die Analyse danach richtig Spaß auch wenn so ein Track einen immer wieder daran erinnert …….

Der Track der 6h Regatta am Großen Brombachsee



Die Daten dazu:

- 27.1 SMeilen
- Max SOG 7.8 Knoten laut Polars, 7.5 Knoten laut TackTick max SOG (GPS)
- Avg Speed 4.7 Knoten

Es fehlen mir allerdings einige 10 Minuten da mein Ipad immer wieder die Verbindung zum N2K Wifi-Netz verloren hat. Ein Update des Yacht Device Gerätchens hat das nun abgestellt. Leider erst nach der Regatta, egal. In jedem Fall sind die Informationen wirklich gut, wenn man dann auch noch die Videoaufnahmen die ich so ca. 4 Stunden mitlaufen ließ, nach Zeitangabe dazu analysiert. Da sieht man genau warum da in der Performance Analyse steht was da eben steht

Wir hatten zum Beispiel die Halsen unter Code Zero zu Beginn mit einrollen/Halsen/ausrollen gemacht. Irgendwann dann mit dem Segel gehalst. Leider haben sich die Schoten immer wieder am Segelhals / Nock festgeklemmt und, wie im Video bei ca. 04:30 sichtbar, hatte ich meine Fitness für den Tag hinter mir. Also da muss ich dann auch noch ran. Rollen war demnach im Mittel die schnellere Variante. Durch die frei liegenden/fliegenden Endlosleinen geht das nun auch ratzfatz (Video bei 03:48).

Das Video

Ist für die meisten wahrscheinlich stinklangweilig. Aber für uns als Tagebuch, Ansporn usw.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=j82UbMnX7Q0



So und am Ende das Ergebnis!

24 Boote haben teilgenommen und bis zum Schluß durchgehalten.

In der Rundenwertung belegten wir den 9. Platz

Nach Yardstick haben wir leider nur den 13. Platz erreicht.

Würde ich die erste 1/2 der ersten Runde nicht mitrechnen, dann lägen wir ca. 30-40% weiter vorn. Scheibenkleister! Aber es hat wieder sehr viel Spaß gemacht! Wetter war perfekt und am Ende gab´s beim 1. WSC ein gestiftetes 30 Liter Fässchen leckerstes Spalter Bier, Fränkische Bratwürscht (für Udo) und natürlich die Siegerehrung. Merci für die Arbeit 1. WSC!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=yj2WHFj-fwE

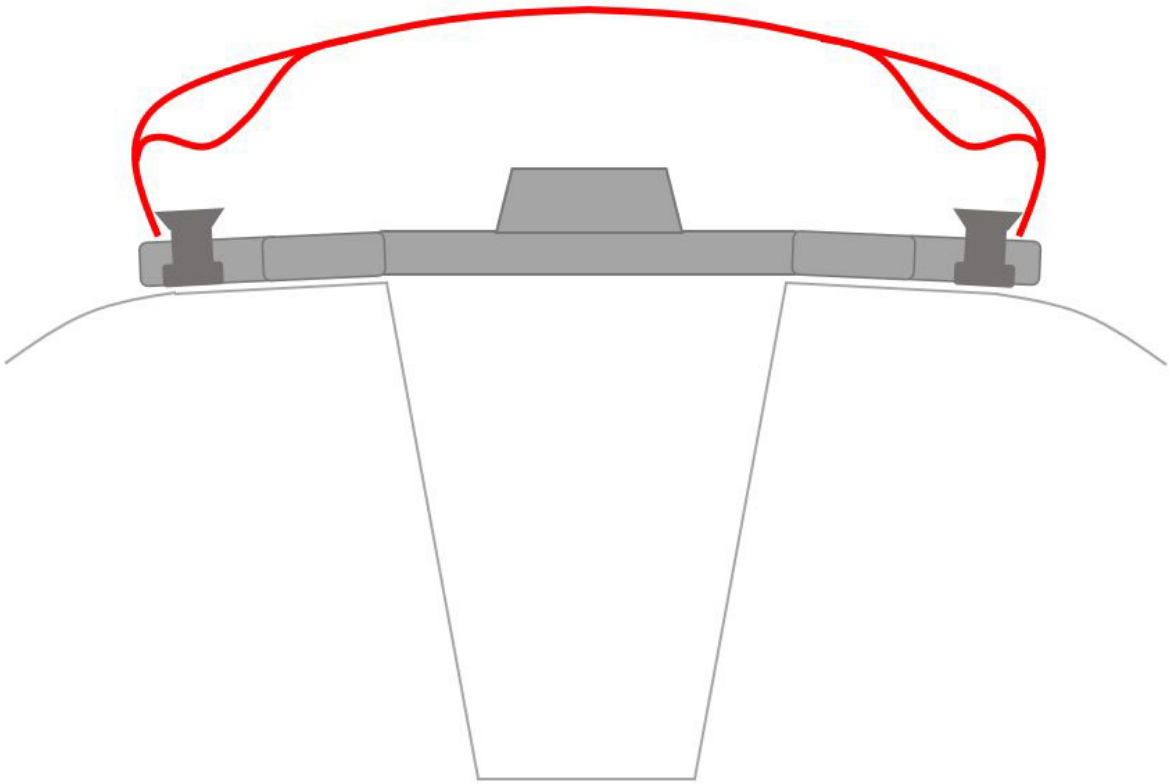


Videoschnipsel „El Presidente“ von der Siegerehrung…..

Sprayhood für die Make 25

July 30, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei



EDIT – Sprayhood ist gezeichnet und geschnitten!











Das, die Sprayhood, ist schon lange immer wieder in meinem Kopf und da muss das nun unbedingt raus!

Eine Sprayhood ist auf dem Brombachsee kappes. Da braucht es das nicht. Doch mit dem Boot, lange Schläge auf Mittelmeer oder Ostsee usw. zu machen, dass ganze bei viel Wind und vielleicht nicht den Temperaturen wie wir sie gerade haben, da ist das schon was Feines, wenn zumindest einer von uns sich hinter der Sprayhood verstecken kann. Cool wenn man die Sprayhood einfach und ohne große Veränderung an unserer Make 25 montieren kann und halt auch schnell wieder weg bekommt.

Natürlich ist das wieder mal nicht einfach. Über dem Schiebeluk kaum Platz und da kommt auch noch der Kicker in die Quere der bei Downwind eben durchgesetzt wird und somit noch mehr Platz

nach oben verschwindet. So muss die Sprayhood flach und breit oder eben so flexibel sein, dass sie zur Not auch mal dem Baum nachgeben kann.

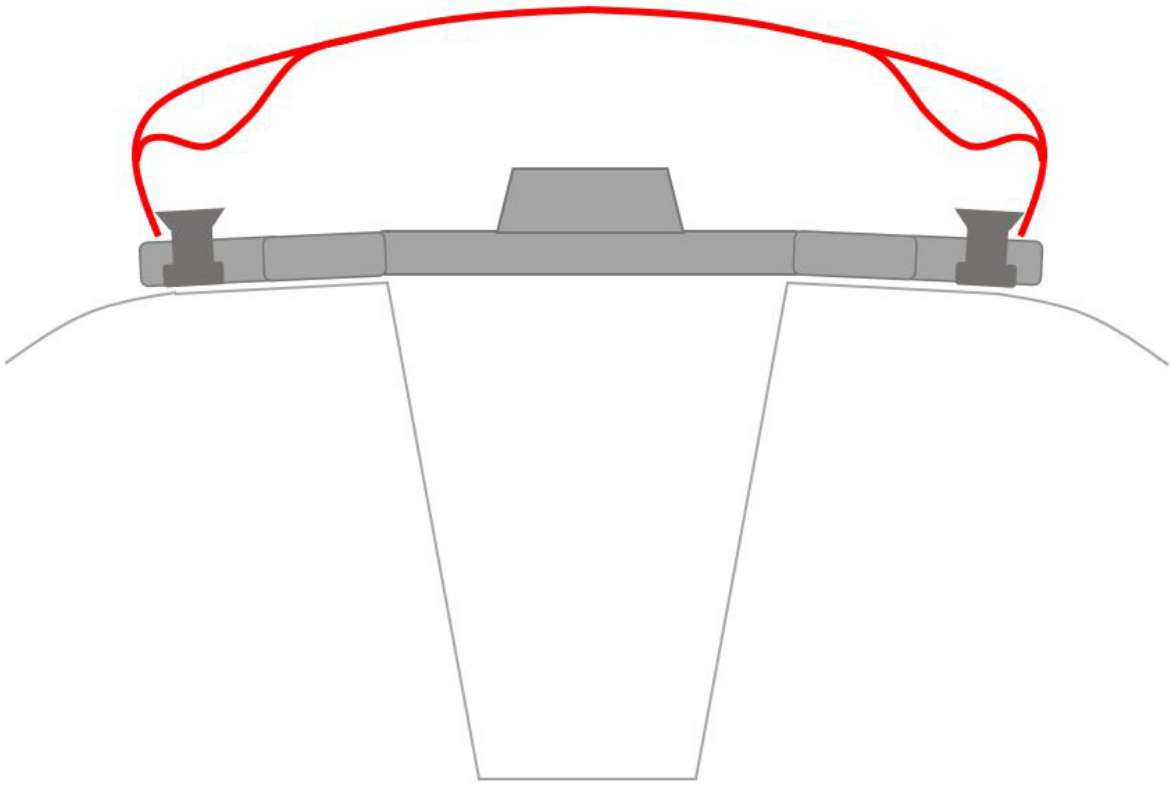
Die erste Sprayhood Idee

Die erste Idee kam als ich mal wieder das Unmögliche suchte und doch etwas sehr Ähnliches fand.

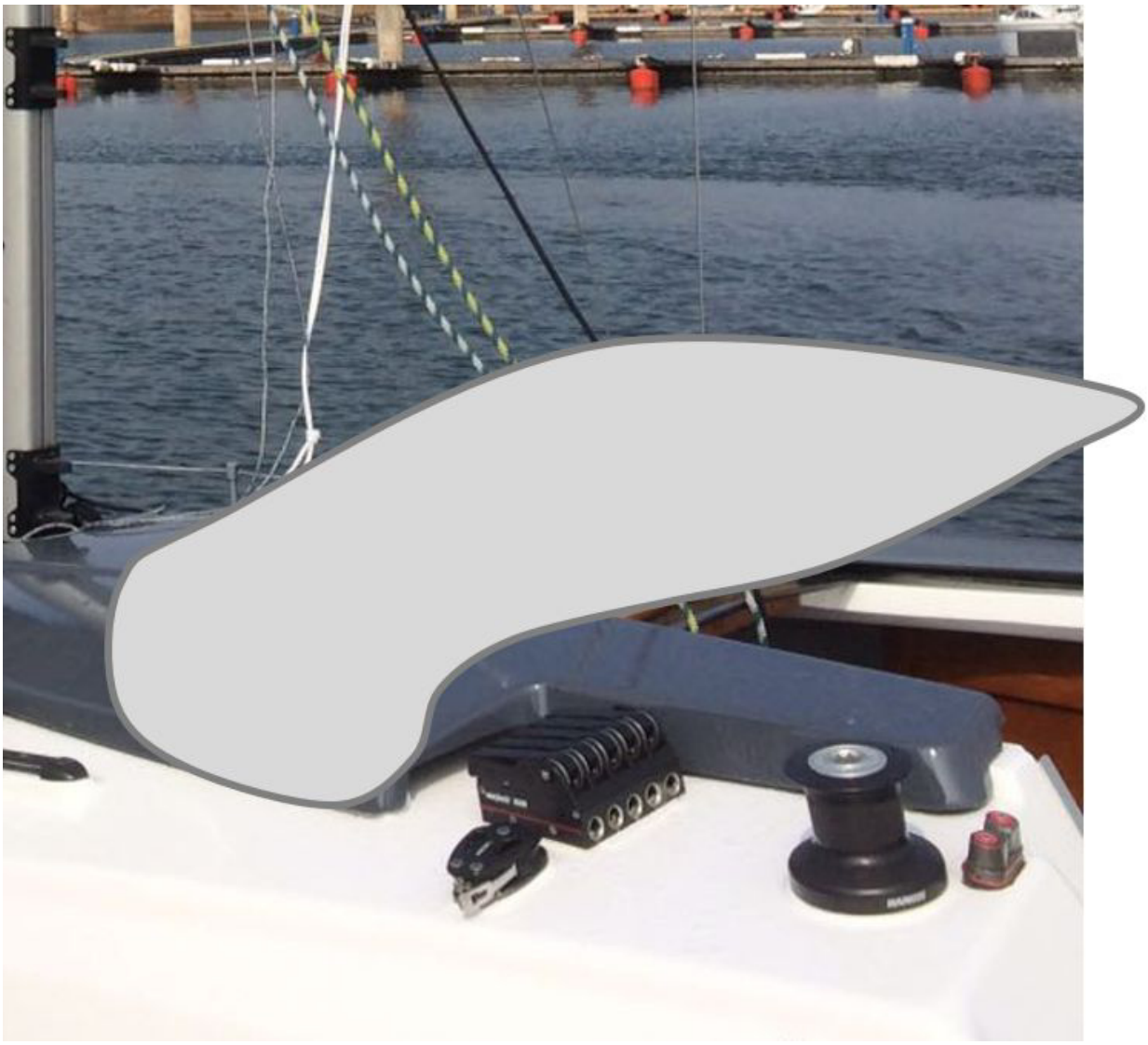


Entspricht nicht ganz meinen Vorstellungen aber im Grundsatz sehr ähnlich. Kein Sichtfenster nötig, aus Schaumstoff und ohne viel Act montierbar.

Als erste Skizze dann so:

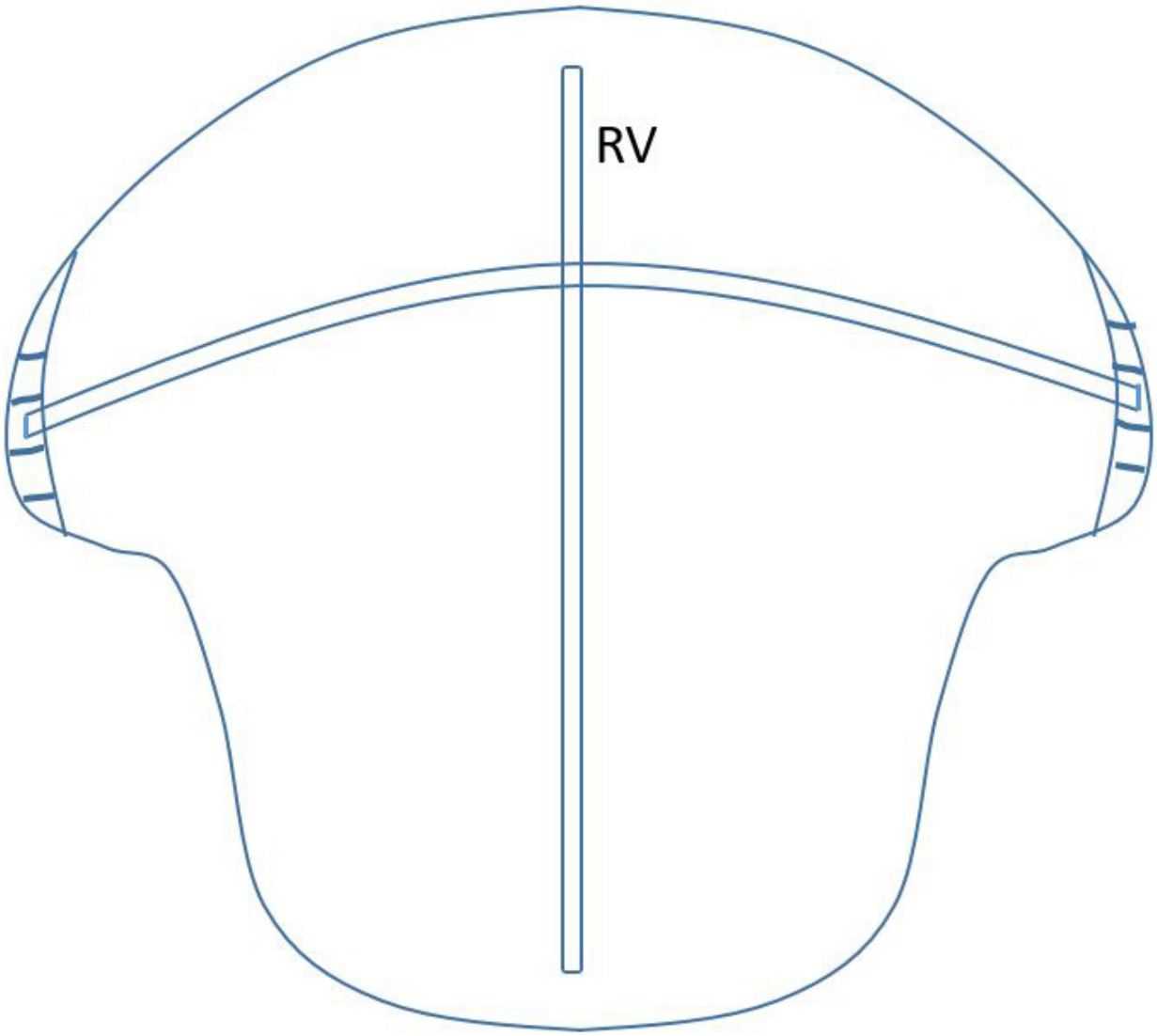


Also nach Möglichkeit die maximale Breite der grauen Abdeckung verwenden, etwas flacher damit man an der vorderen Sitzposition etwas Schutz genießen kann ohne das man Kicker und Baum in die Quere kommt. Von der Seite betrachtet wird es ungefähr so aussehen. Ein Dodger quasi Hier sieht man schon die erste Evolution. Die Sprayhood wird seitlich am Rand der grauen Abdeckung geführt.



Also ungefähr eben aus:

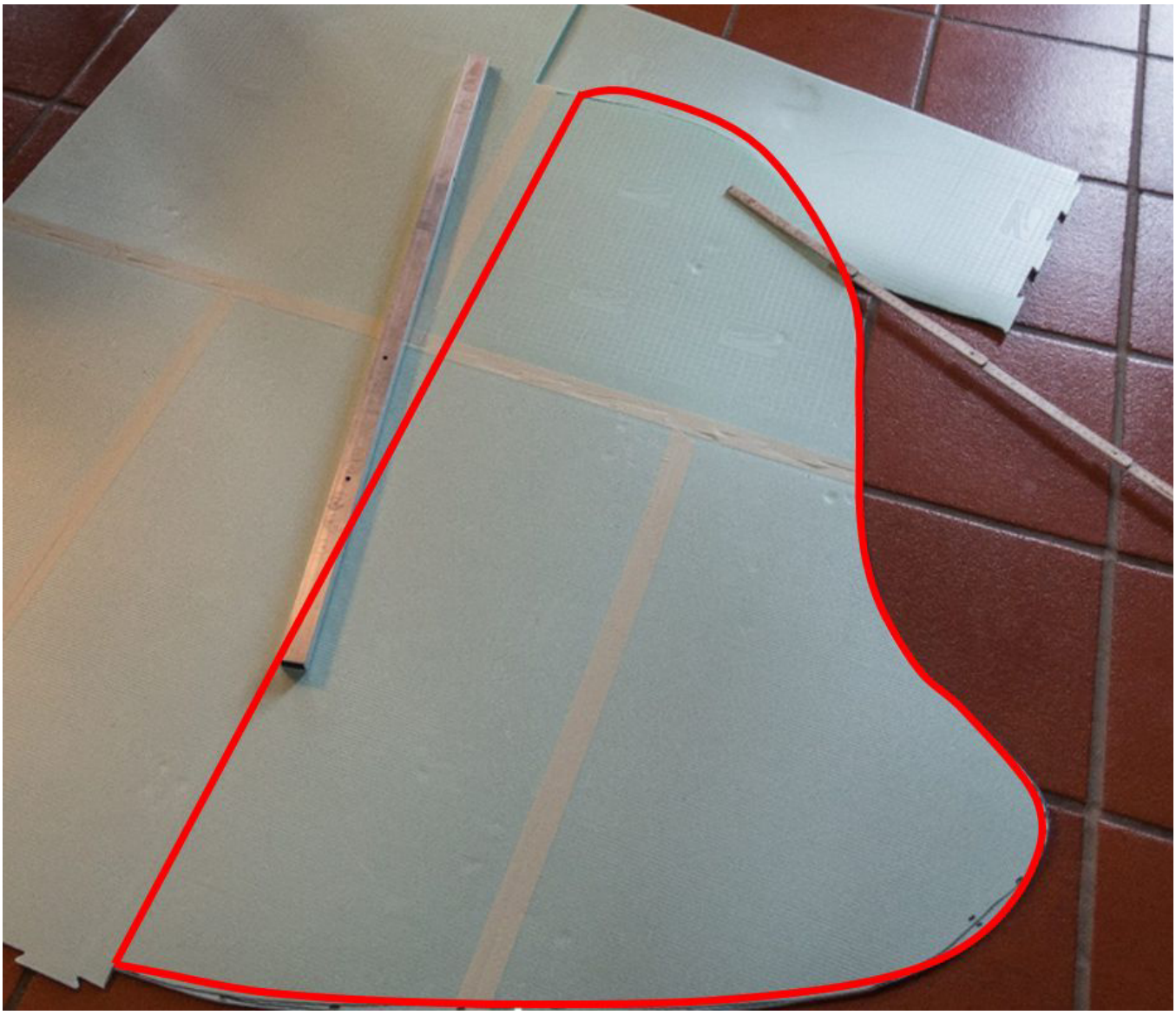
Das ganz wird aus Airtex genäht. Das Schnitt/Nähmuster schaut ungefähr so



links und rechts werden innen je eine Tasche aufgenäht die in mehrere Segmente geteilt ist in die nachher eine flache Segelleiste die Form stabilisieren soll. Man kann das dann justieren, indem man eine andere von den „Taschen“ wählt. In der Mitte vorn nach hinten ein Reißverschluss. Damit kann man den Stoff links herum nähen, also eine saubere Naht nähen kann und dreht es danach, dank des zu öffnenden RV´s auf rechts.

Sprayhood Schablone

Die Schablone anzufertigen war erstmal einfach (wenn es am Ende passt). Isoliermaterial genommen und am Boot zurechtgebogen. Man muss mehrere Platten aneinander kleben damit es groß genug ist. Ich hab nur mit einer Seite gearbeitet da ja alles symmetrisch ist. Ich habe nicht die Illusion das es auf Anhieb gleich passt, die dreifache Menge Stoff liegt bereit :-).



Die Schablone für den Airtex Stoff und den Schaumstoff.

Der Schaumstoff für die Sprayhood

Ich hatte einige gute Tipps bekommen zum Schaumstoff Typ. Leicht soll er sein, recht formstabil, witterungsbeständig und eben im Sinne der Sache verarbeitbar. Am Ende habe ich mich für Plastazote entschieden. Die anderen Typen waren zu steif oder das Material in nur zu kleinen Maßen verfügbar. Plastazote ist ein sehr dichter, geschlossenporiger Schaum der in 15mm Stärke formstabil genug ist um mit der zusätzlichen Kunststoffleiste die Form sauber zu liefern (Hoffnung). Dabei ist er sehr leicht, viel leichter als zum Beispiel Isomatten aber dabei formstabiler aber genauso flexibel.

Die Schablone aufgesetzt und die beiden Teile in den 130,- teuren Schaum geschnitten:



Die mittlere Gerade muss man noch schneiden da keine Seite des Schaumstoffs gerade genug ist.



So, jetzt aber! In der Mitte klebe ich entweder die beiden Stirnseiten aufeinander, laut Schaumstoff Schmid in Stuttgart (guter kompetenter Laden) ist das problemlos möglich. Dann habe ich aber ein Stück und muss das durch den Reißverschluss in die Hülle bekommen. Die Ränder werden noch auf beiden Seiten angefasst, also fast gerundet.

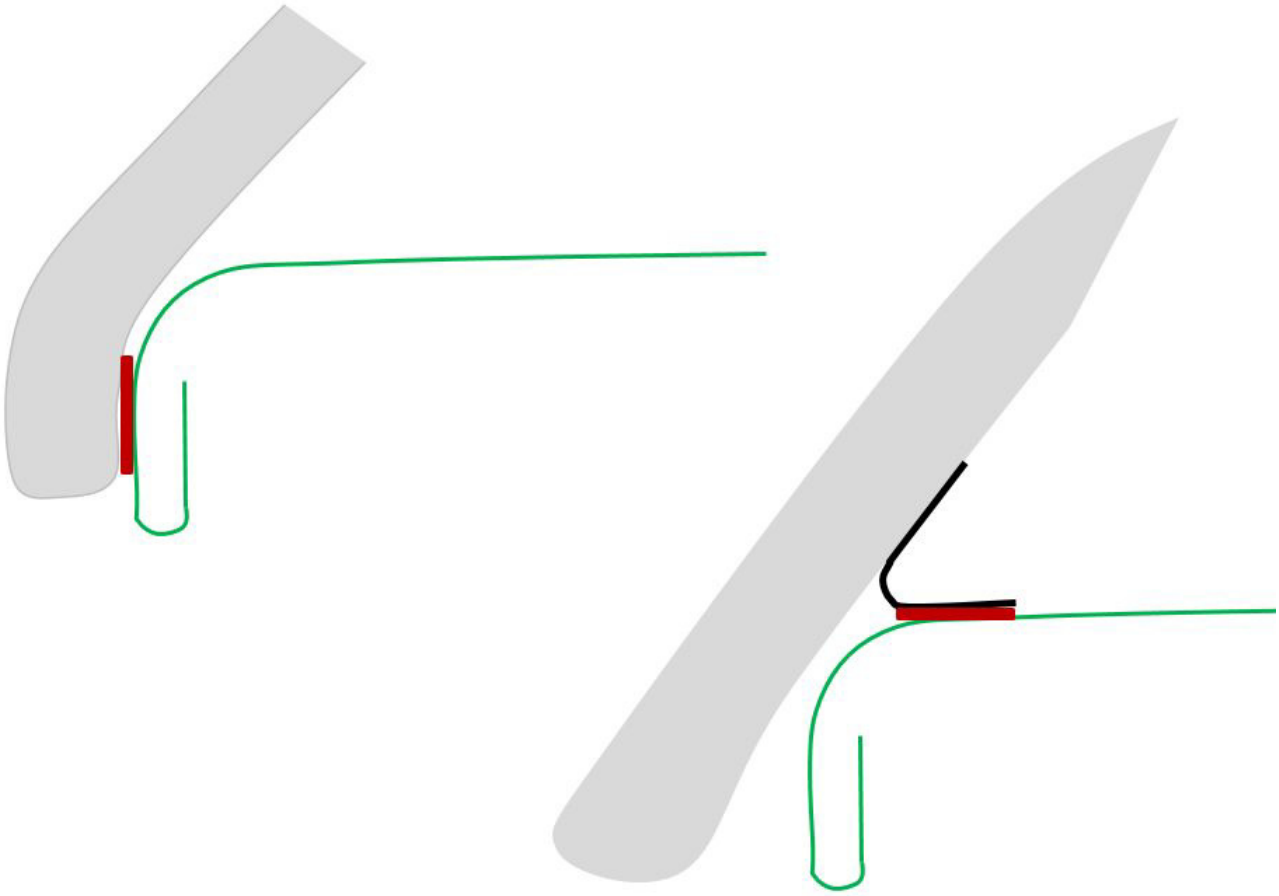
Die Alternative ist, ich klebe einen dünnen Kunststoffstreifen (nächstes Bild, blau) längs der Naht entlang an eines der Teile und lege das andere einfach ein. Von der anderen Seite dann ein Stück Stoff mit Sprühkleber als Fixierung. Da innen aber auch die stabilisierende flache Segellatte anliegt, dürfte das sowieso halten. Wir werden sehen.



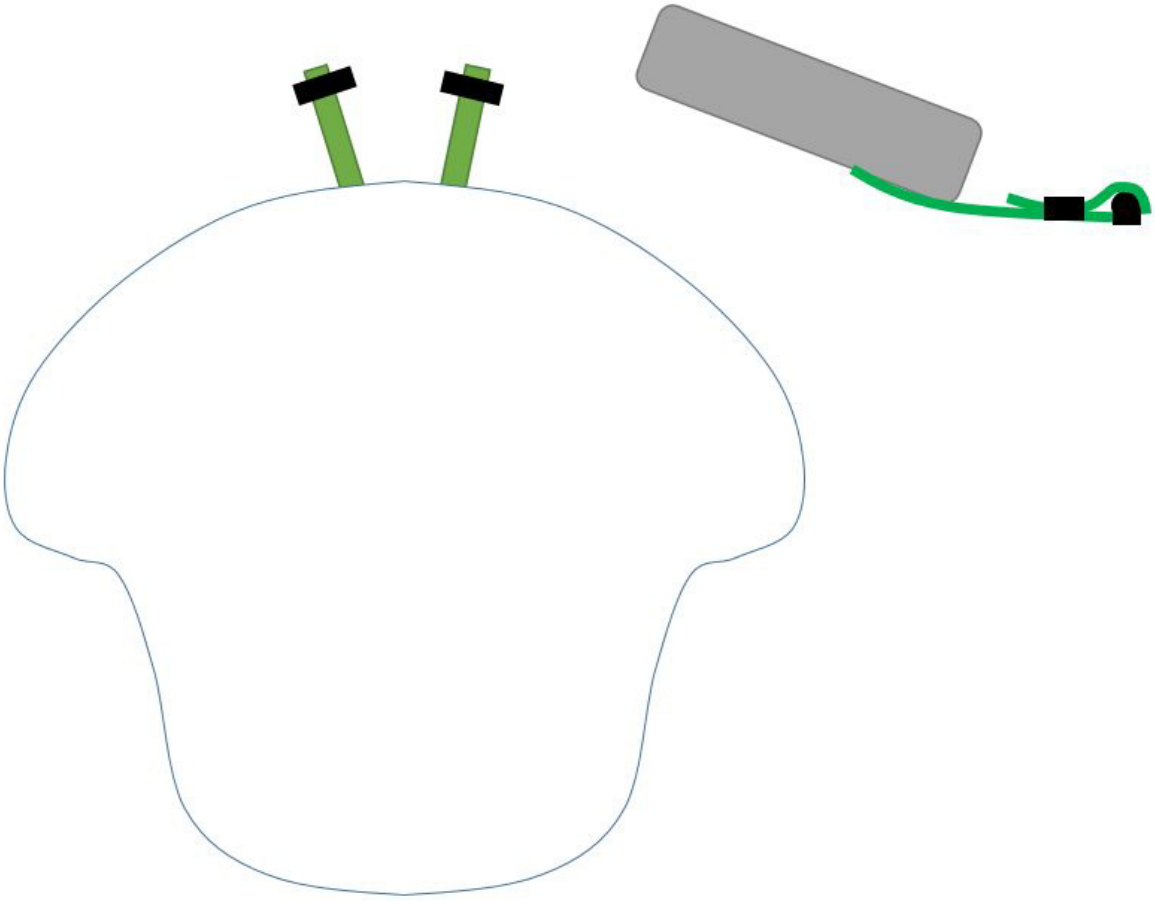
Sprayhood befestigen

Das wird der heikelste Teil. Rechts und links will ich es sehr einfach halten und es mit sehr starkem Klettband fixieren. Dafür gibts natürlich Varianten

Hier direkt das Klett aufs Airtex und die andere Seite (rot) seitlich an die graue Abdeckung oder eine Lasche annähen und das Klett oben auf die graue Abdeckung. Bei Variante 2 wird dem Schaum aber wesentlich weniger Biegung mitgegeben. Wahrscheinlich Variante 1 und 2 kombiniert.



Nach vorne wird das Ganze mit ein oder besser zwei Bändern (grün) befestigt für die ich eine Halterung montieren muss, um die Bänder dann zu spannen.

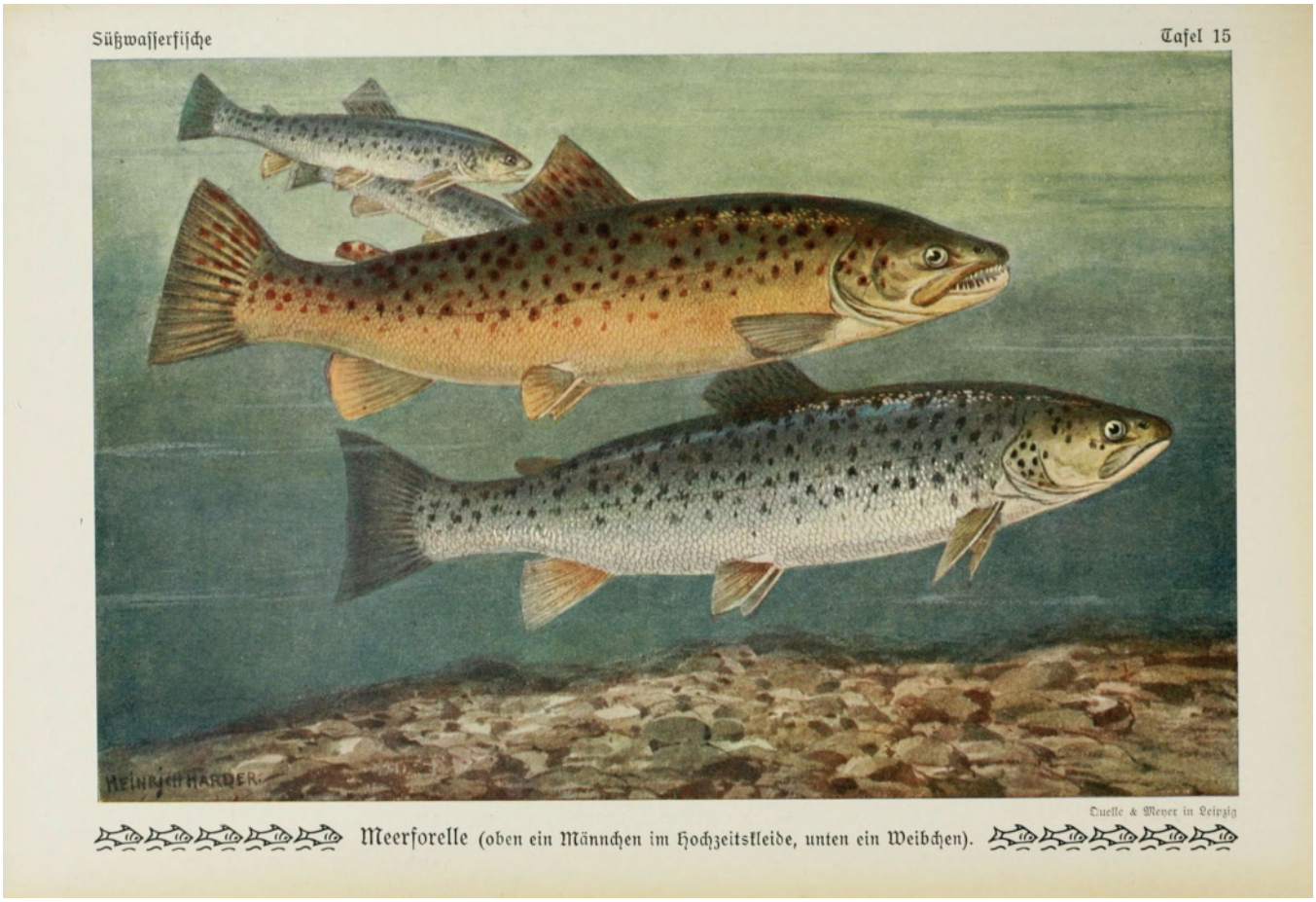


So weit so gut. Es bleibt spannend 😳

Angeln in der Ostsee! Urlauberfischereischein!

August 6, 2018

Kategorien: Angeln, Reise, Tips, Umwelt



Mit dem Segelboot über die Ostsee, nach Dänemark und vielleicht sogar bis in schwedische Gewässer. Da kann schon der Gedanke nach Angeln aufkommen. Angeln vom Boot aus ist eine ganz spezielle Herausforderung. Ich hab mich über verschiedene Seiten im Netz, über Foren aber auch über die gute alte Fachliteratur anleiten lassen. Allem voraus, ich habe **keinen** Fischereischein wie die Bezeichnung des vormaligen Angelscheins heute lautet.

Angeln im Salzwasser geht auch ohne einen „Schein“? Nicht ganz!

Urlauberfischereischein in Schleswig-Holstein

Die Erlaubnis ist in den beiden an die Ostsee angrenzenden Bundesländern unterschiedlich. Da wir uns in Deutschland nur im Bereich der Schleswig-Holsteinischen Gewässern tummeln werden, ist für mich nur der dort notwendige Schein interessant.

Unter https://www.schleswig-holstein.de gibt es eine Fülle an Verknüpfungen zum Thema Fischereischein / Urlauberfischereischein. Kommt man über ein Suchergebnis an eine der Seiten, dann ist die Struktur der Seite teils eine echte Katastrophe. Viele Fehler und ein echter Irrgarten.

Hier eine Anleitung um schnell an den Schein zu kommen:

- Öffne das Serviceportal
- Registriere Dich über die ~~Registrierung~~
- Erst nach erfolgreicher Registrierung sieht man, wenn man auf die Option den **Urlauberfischereischein zu erwerben oder zu verlängern**. Über „Erstausstellung im laufenden Kalenderjahr“ habe ich dann den „Schein“ ausstellen lassen.

Neuer Urlauberfischereischein macht 20 Euro für einen Monat.

Nicht zuletzt um den geangelten Fischen ihre letzte Minute so schonend, schmerzlos und so schnell wie möglich zu gestalten.

Angelschein in Dänemark

Das geht hier wesentlich schneller, direkter und überhaupt, warum so ein Brimborium um die Ausstellung des Geldmacher-Scheins? Und in Dänemark heißt der Angelschein noch Angelschein. Danke dafür!

Der Link ist https://www.fisketegn.dk. Man wählt die Sprache so fern diese nicht über das Browsersetting eh bereits passt und kann sich dann zwischen zwei Varianten entscheiden. Der Hobby-Angelschein oder der Angelschein. Hobby ist alles was keine Angel zum Angeln braucht (komische Logik). Also mit dem Kescher, mit einem Netz etc. Sobald man mit einer Angel angelt benötigt man den Angelschein (ohne Hobby).

Draufklicken, ausfüllen und bezahlen. Easy! Die Jahreskarte ist nur knapp teurer als die Wochenkarte – Geldmacherei erster Güte und so kaufe ich eine Jahreskarte, weil die billiger ist als zwei Wochenkarten. Wer statt Bequemlichkeit lieber ein paar Euro spart, kann sich die Karte ja auch jeweils kurz vor dem Angeln per Internet ordern.

Angeln vom Segelboot aus

Wenn man mit dem Segelboot unterwegs ist, gelten etwas andere Regeln als zum Beispiel mit einem Motorboot. In der Regel hab ich Krängung und sollte eher auf der Lee Seite angeln, wenn die Krängung nicht zu heftig ist. Weniger Abstand zum Wasser macht das Bergen eines Fisches an der Angel einfacher. Aber, wir haben an Backbord den Außenborder montiert und somit ist Angeln für uns eher auf der Steuerbordseite angesagt. Hier ist genug Platz um den Fisch ordnungsgemäß (Fachjargon: weidgerecht) zu bergen ohne das sich irgendwas verhäddert oder sonst wie im Weg ist.

Ein Angelrutenhalter ist Pflicht. Man nimmt die Angel nur beim Einholen oder Ausbringen in die Hand. Das wäre sonst echt zu stressig während des Segelns.

Wenn es die Zeit und die Lust erlaubt, dann ist natürlich auch ein Schleppangeln ohne Segeln möglich. Mit dem leisen Elektromotor unten dran auch gut machbar. Ohne Fahrt angeln, dafür bin ich Köder- und Schwimmertechnisch nicht vorbereitet aber wer weiß was es alles in den Häfen an Zubehör gibt.

Welche Fische, welche Köder?

Ab da beginnt wahrscheinlich ein Glaubenskrieg. Ich hatte zur Auswahl des Equipments in mehreren Anglerforum „geforscht“ und zum Glück war ich nicht der Erste mit ähnlichem Begehr. Am Ende wurde es eine 1.60 Meter lange Penrute im Set, ausgelegt auf den Raubfisch in der Ostsee. Dazu habe ich ein Set an diversen Wobblern, Blinkern und wie die Dinger sonst heißen erworben, immer einem oder einem Anderen folgend der diesen „Köder“ als heilbringend beschworen hatte. Es kommt darauf an, dass der Köder bei der entsprechenden Geschwindigkeit, 4 km/h scheinen als Ideal angesehen zu werden, dem richtigen Gewicht und die richtige Form hat um in der richtigen Tiefe (5-8 Meter) zu schwimmen und dem Fisch als leckere Delikatesse erscheint. Auge um Auge!

So bin ich nun in der Lage den Fisch zu angeln, mit meinem Klappkescher an Bord zu holen und dann?

Betäuben und töten

Klingt brachial, ist es auch. Nun wird der ein oder die andere sagen „Hey, ihr seid doch Vegetarier“. Im Kern trifft es das. Hier ist es aber meine eigene Verantwortung ein Raubtier aus dem Kreislauf zu nehmen, es mit größtem Respekt zu behandeln und deshalb schnell und stressarm zu töten bevor es ein größerer Raubfisch oder ein Trawler, auf wesentlich uncharmantere Art unter Wasser tut. Die Entscheidung kein Fleisch oder Fisch zu essen beruht auf der Tatsache, dass man es in den seltensten Fällen im Griff hat zu wissen, dass das Tier ein sehr gutes Leben hatte und einen schnellen, am besten unvorhersehbaren Tod bekam. Einzig Demeter Höfe (z.B. der Riegenhof Mainhardt) die auf oder nahe der Weide töten oder der Uria Hof sind hier für mich eine Ausnahme. Hier wird Fleisch oft als Notwendigkeit der Milchproduktion gesehen und die männlichen Kälber eben nach einem meist doppelt so langen Leben das ziemlich artgerecht gestaltet wird. Oder die BESH, obgleich hier lediglich die Eichelmast Schweine ein wirklich schweinisches Leben führen dürfen. Der Rest ist für mich eher Massentierhaltungs-Marketing.

Aber genug davon. Der Fisch wird vor dem Töten betäubt damit er das Töten nicht mitbekommt. Betäuben geht mit einem kräftigen Schlag mit zum Beispiel einem Rohr oder Rundholz ein Stück hinter den Augen auf das Nachhirn. Die Winschkurbel ist hier genau richtig. Der Fisch zeigt eine

erfolgreiche Betäubung mit einem Zittern an und den Augen, die sich nicht mehr bewegen und beim unbetäubten Fisch idR nach unten gerichtet sind.

Ist der Fisch betäubt, durchtrennt man ihn hinter den Kiemen oder durch einen Herzstich. Der Herzstich findet mittig zwischen den vorderen Flossen statt. Der Fisch blutet in beiden Fällen aus. So lange muss die Betäubung anhalten.

Die ganze Sauerei findet auf dem Deck statt. Dazu haben wir ein quadratisches Faltbecken angeschafft zum Spülen aber eben auch für das Töten und ausnehmen des Fisches. Ist der Fisch ausgenommen, wird er filetiert und wandert in einem Behälter in die Kühlbox. Beim Kabeljau, ähm sorry beim Dorsch, sollte der Fisch sogar mindestens einen 1/2 Tag im Kühler liegen, sonst fällt er beim Braten sofort auseinander.

Ein Dorsch ist übrigens ein nicht geschlechtsreifer Kabeljau. Auf der Ostsee sagt man jedoch zu Kabeljau jeden Alters Dorsch, wahrscheinlich um sich vom 0815 Captain Iglo Fisch zu unterscheiden. Kabeljau ist in den allermeisten Fertiggerichten enthalten, außer es wurde mit Tilapia gepanscht (oder Pferdefleisch) :-).

Wie ich das hier schreibe überlege ich mir ob ich wirklich angeln will auch, wenn ich bereits den Urlauberfischereischein habe. Kann man den zurückgeben?

Gas, Licht, Wärme, Essen – Welche Energiequelle ist die Richtige?

August 7, 2018

Kategorien: Bastelei, Sicherheit



EDIT – Die LED Laterne ist bereits da und leuchtet nun seit rund 7 Stunden mit 180 Lumen. Die Stoppuhr läuft und ich bin begeistert von der sehr kleinen Lampe mit 1.8 Ah Akku die wir an den Baum über unseren Cockpittisch hängen werden.

LED Robens Beacon Batch

Ich hab sie für € 20,99 bei Campz erstanden. Definitiv eine Empfehlung

Ursprünglicher Blog:

Wenn man Energie benötigt um Licht, Wärme oder auch Hitze zu produzieren, dann kann man neben Strom, der auf einem Boot oft begrenzt zur Verfügung steht, weitere Energieträger einsetzen.

Diese werden durchaus heftig diskuttiert. Welche sind es?

Spiritus, Petroleum, Gas, Benzin, Diesel, Wachs sind die, die mir so „spontan“ einfallen.

Auslöser war eine unsachgemäße Behandlung unseres Gaskochers. Der Koffer nebst Gaskocher und darin verstauter Gaskartusche fiel zu Boden. Beim Verstauen hör ich erst ein leichtes Zischen, denke mir nichts. Ein paar Sekunden später…..das war doch der Gaskocher….. Koffer rausgeholt, es zischte noch immer und ich konnte das Gas bereits riechen. Durch den Fall wurde die Kartusche die lose in der Kartuschenaufnahme lag zur Seite gedrückt und der Zapfen hat sich verklemmt, wurde dabei leicht eingedrückt und Gas konnte ausströmen. Unsachgemäße Behandlung! Kein Fehler des Kochers oder der Kartusche. Ich hätte den Deckel der Kartusche aufsetzen müssen damit so etwas nicht passiert oder die Kartusche gleich komplett entnehmen.

Nachdem ich das in einem Segelforum gepostet hatte fielen sie wie die Geier über mich her. „Gas ist böse!“ „Wer verwendet auch Gas!?“ „Alles unsicher mit Gas!“. Uns so entschloss ich mich etwas tiefer in die Materie einzusteigen.

Gas auf dem Boot

Bis dato hatten wir auf unseren Booten meist eine Gas-Kartuschenkocher oder einen Spiritus Kocher. Spiritus gilt bei den Seglern als allgemein sichere Energiequelle, auch wenn man natürlich eine Spiritusflasche verschütten kann oder, wie mir vor einiger Zeit passiert ist, eine Flasche hat einen Riss an der Unterseite und unbemerkt trat Spiritus aus. Oder de unzähligen Videos auf Youtube die zeigen wie man Spiritus nicht einsetzt und der Protagonist meist „in Flammen aufgeht“. Aber eh klar, super sichere Sache so ein Spiritus, wenn **man richtig damit umgeht.**

Gas ist unsere zweite Quelle der Energie. Eine sehr stimmungsvolle Gaslampe von Camping Gaz nutzen wir seit vielen Jahren mit den entsprechenden Kartuschen. Die Kartuschen lagern im Boot. Auch der Infrarot Gas-Kocher den wir seit kurzem besitzen nutzt Gaskartuschen. Überhaupt nutze ich Gas seit sicherlich über 30 Jahren zum Grillen oder eben zum Kochen und in mannigfaltiger Outdoor Anwendung. Da liegt aber der Unterschied: Outdoor kann ausströmendes Gas erstmal wenig ausrichten so fern kein Feuer in der Nähe ist. Eine Erstickungsgefahr ist sehr unwahrscheinlich. In einem Boot, in dem sich Gas, welches schwerer ist als Luft, in einem See von unten nach oben sammelt, kann es zur Erstickung kommen, wenn eine entsprechende Menge Gas austritt so das man es einatmet. Man nimmt Gas im Schlaf nicht wahr auch, wenn es unangenehm riecht.

Dafür gibt es Gaswarner. Die schlagen an sobald auch nur die geringste Menge Gas erschnüffelt wurde. Der Alarm geht an und dann muss man sich unter Kontrolle haben und nicht das Licht anschalten. Könnte ein Zündfunke das Gas zur Explosion bringen? Ja sicher, wenn der Funke, sofern einer entsteht, in der Gaswolke entsteht die dort das genau richtige Luft/Gas Verhältnis hat, um die Zündung zu ermöglichen. Die Wahrscheinlichkeit ist gering!

Schaut man sich den Yachting Monthly Gas Explosions Test genau an:

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=Yxm3uMy6MPI



Dann stellt man fest, so einfach ist es nicht eine Yacht zum Explodieren zu bringen. Mehrere Versuche bei denen der Zündfunke nicht zur Explosion geführt hatte. Erst erhebliche Mengen Gas konnte dann am Ende den „Bums“ erzeugen. Der war dann aber schon recht eindrucksvoll.

Ein weiterer Testbericht gab bzw. gibt es zu Gas-Kartuschenkochern in den Niederlande. Dort wurden 80% der erhältlichen Kocher getestet. Der allergrößte Teil fiel durch den Test da die Kartusche im Betrieb explodierte. Hmmmh, ich verwende so einen Kocher seit vielen Jahren zum Beispiel auf Partys wo dann der Suppentopf über den Abend warmgehalten wird oder der Glühwein stundenlang erhitzt wird. Mir ist noch nie eine Kartusche explodiert. War das nur Glück? Die Berichte über explodierte Gaskartuschen sind nicht gerade wenige. Leider gibt es bi den meisten keine Information wie es dazu kam. Bei denen es Informationen gibt kann man nur Vermutungen anstellen.

Beim Test in NL wurden die getesteten Gaskocher mit einer 28cm Standardpfanne getestet. Viel zu groß! Der Pfannenrand ragt über die Kartuschenbox und wenn die Pfanne, wie im Test bei voller Hitze erhitzt wurde, dann strahlt die Pfannenwärme in Richtung Kartusche.

Ich habe es versucht zu simulieren und mit meinem uralten Seitz-Gaskartuschenkocher (wahrscheinlich noch Made in Germany) nachgestellt. Also nach 2 Stunden bei 32 Grad Aussentemperatur und vollgas am Brenner explodierte nichts. Die Kartusche war durch die Kondensation kalt. Am linken Rand vielleicht nicht mehr ganz kalt aber weit weg von warm und gaaanz weit weg von 70 Grad. Ab 70 Grad ist es bei den Kartuschen kritisch. Bei der Auswahl eines Gaskartuschenkochers sollte man sich die Teiel ganz genau anschauen. Teils sind die katastrophal zusammengelötet. Aber so ein schwubbliges CE Zeichen reicht ja um so nen Schrott exportieren zu dürfen.

Ich meine, wenn man mit dem richtigen Material, ordnungsgemäß mit seiner Gasanlage umgeht, ist die Gefahr iner Explosion sehr gering. Die Gefahr im Boot zu ersticken ist eine mathematische Rechnung. Wie viel Gasvolumen passt in das Boot bis die Nasenhöhe im Bett erreicht wird. Da das Gas in den Kartuschen flüssig ist und es nur explosionsgefährlich ist wenn es nach dem Austritt eine mindest Gas/Luftmischung erreicht muss der Multiplikator angesetzt werden. Das Verhältnis liegt bei Butan zwischen 1.4 Vol% und 9.4 Vol%. Das bedeutet, es müssten bei 400ml Gaskartuschen mindestens 4 Kartuschen gleichzeitig ihr Gas ausströmen damit das Volumen ca. erreicht wird. Und wieder sind wir im Bereich der Unwahrscheinlichkeit.

Und trotzdem ist der Umgang mit Gas nicht ungefährlich. Ist Autofahren übrigens auch. Und es macht Sinn, Gasflaschen und Kartuschen in separaten, belüfteten Räumen im Boot zu lagern die einen tief liegenden Luftauslass besitzen. Nur um der niedrigen Wahrscheinlichkeit vorzubeugen. Man fährt ja auch mit Gurt ohne ständig Unfälle zu bauen.

Spiritus als Brennstoff

Wenn ich keinen Gaskocher darf, dann ist Spiritus idR die Wahl um einen Kocher zu betreiben. Da wir nur ausserhalb des Bootes kochen ist die Windanfälligkeit ein Thema. Ein Infrarot Gaskocher ist da relativ unbeeindruckt. Ein Spirituskocher kocht ohne Windschutz nicht. Zumindest unser Origo

3000 Doppelbrenner Modell ist im Wind unbrauchbar. Ein Windschutz drumherum und das Problem ist gelößt. Dann sind die Teile wesentlich größer als ein Gaskocher. Warum? Die Nachteile sind ein wesentlich höheres Volumen des Brennstoffs bei gleicher Brenndauer. Wenn ich eine 400 ml Kartusche Gas verbraucht habe, bräuchte ich im Vergleich mindestens 1.5 Liter Spiritus. Wenn man dann noch den guten, geruchs- und geschmacksneutralen Spiritus verwendet ist das neben der Transportfrage auch eine betriebswirtschaftliche Frage. Ok, letzteres ist wirklich vertretbar.

Beim Trekking Volk ist Spiritus übrigens vollkommen verpönt! Spiritus hat einen mit 13 Grad sehr niedrigen Flammpunkt, entzündet also ratzfatz. Spiritus kann tropfen und beim Trekking ist heutzutage alles aus leicht brennbarem Plastik.

Auch im brennenden Zustand kann Spiritus tropfen und einen Brand auslößen. Der richitge und vorsichtige Umgang ist wichtig. Ich hatte auf einer alten Cobb Selbstzünderkohle die allerdings nicht mehr selbst zünden wollte eine halbe Kappe Spiritus geschüttet. Die Kappe neben den Cobb gestellt und die Kohle angezündet. Ging saugut. Dann die Kappe genommen um sie wieder auf die Flasche zu tun und beim Kappe aufnehmen ist wohl ein Tropfen in Richtung Grill geflogen, hat sich entzündet und die Kappe hat mit einem Wums Feuer gefangen. Nicht schlimm weil draussen und ich konnte sie einfach fallen lassen. Die Finger brannten durch anhaftenden Spiritus (hab dann ja mit der Hand gezuckt) sofort und ich musste sie an der Hose „auslöschen“.

Wenn ich eine etwas tiefere Suche nach Gaskartusche Unfall und Spiritus Unfall durchführe wird schnell klar, mit Spiritus passieren wesentlich mehr leichte und schwere Unfälle im Freizeitumfeld.

Petroleum als Zündstoff

Petroleum ist ziemlich träge was das Zünden anbelangt. Ab 210 Grad wird es erst spannend. Somit ist Petroleum auch nur als Lampenbrennstoff geeignet. Es gibt auch Petroleumkocher, die sind für mich jedoch weit weg von einer Alltagstauglichkeit wenn wir kleine mobile Kocher wollen. Petroleum gibts halt überall und billig und deshalb bei manchen Bootsnomaden die erste Wahl. Mit Spiritus kann man übrigens auch die schmucken Petroleumlampen betreiben. Dazu bedarf es allerdings teils aufwendiger Umbauten. Für das Boot spielt Petroleum wohl nur eine nostalgisch romantische Rolle in der Beleuchtung.

Diesel

Viele Boote haben einen Diesel an Bord. Diesel ist, was das entzünden anbelangt sehr sicher. Wenn etwas bereits brennt, dann wirkt Diesel natürlich brandbeschleunigend. Diesel wird u.a. auch für Heizungen an Bord eingesetzt. Die Gefahren sind hier eher Erstickung im Schlaf durch Abgase. Und oh Wunder, ich finde auf Anhieb mehrere Fälle im Internet bei denen Abgase der Boots-Dieselheizung zum Tode geführt haben. Wesentlich mehr als Gas-Erstickungen auf Booten und Gas-

Explosionen auf Booten zusammen. Für mich wäre damit die Nutzung von Diesel zum Heizen gefährlicher als die Nutzung von Gas. Aber Gas ist natürlich viel viel böser.

Benzin

Benzin wird bei einem Segelboot im Allgemeinen nur als Antrieb für den Aussenborder verwendet. Dafür bunkert man teilweise mehrere Ersatzkanister neben dem eigentlichen Tank. Benzin ist hoch entzündlich und der Umgang mit Benzin ist darüber hinaus auch kritisch in Richtung Umwelt. Ist der Diesel übrigens auch. Man liest selten über Unfälle weil Benzin ja ausschließlich für Motoren verwendet wird und man da eher wenig falsch machen kann im Hinblick auf eine Explosionsgefährdung. Benzinheizung kenne ich nicht, also für Boote. Natürlich gibt es Benzin Standheizungen und ein benzinggetriebenes Motorboot hat sowas vielleicht.

Wachs/Öle

Die ältesten Brennstoffe überhaupt. Wachs Parafine, Öle. Aber wie viele Brände gibt es jedes Jahr zu Weihnachten durch Kerzen? Für ein Boot allemal um Stimmung zu machen, keine ernsthafte Licht/Heizalternative. In der Kausalität des Unfalls der gefährlichste Brennstoff überhaupt wenn man die Anzahl Fälle ohne die Menge der Einsätze rechnet.

Warum der Vergleich?

Weil, wie bei so vielen Themen, einfach nachgeplappert wird. Und wenn der Opa gesagt hat Gas ist gefährlich, dann ist die Meinung bis zum Sankt-Nimmerleinstag gefestigt. Schaut man sich die nackten Zahlen an, dann sind viele der Aussage und festgefahrenen Meinungen einfach nur falsch! Keine Frage, Gas kann gefährlich sein. Diesel auch und Spiritus und Benzin eh. Der richtige Umgang und Verwendung ordentlicher Gerätschaften ist erforderlich um mit jedem Brennstoof keinen Mastbruch zu erleiden. Schraubkartuschen anstatt Durchstoßkartuschen verwenden (der größte Teil der Unfälle geschehen mit Durchstoßkartuschen) und schon minimiert sich das Risiko weiter.

Erkenntnis?

Ja, die gibt es! Weil ich solche Bedenken grundsätzlich ernst nehme, sie aber gezielt hinterfrage und recherchiere, werden wir unsere Gas-Laterne gegen eine LED Laterne austauschen und ein kleiner Origo Uno wird die Tage getestet um eventuell unseren Gaskocher abzulößen. Da wir mit allen Gerätschaften ordnungsgemäß umgehen (Unfälle wie so ein Koffer Fall oder die Spiritus Kappe ausgenommen) dürfte dies jegliches Risiko A. noch weiter minimieren und B. viel komfortabler sein.

In diesem Sinne….


KABOOM

Penatencreme und Angelhaken!

August 19, 2018

Kategorien: Allgemein, Angeln, Segeln, Sicherheit

Schlagwörter: Angelschnur, Angelschnur im Propeller, Propeller, Segeln



Was haben Penatencreme und Angelhaken gemeinsam? Nix! Zumindest nicht ausserhalb dieses Blogs.

Vor dem zu Wasser lassen im April hatte ich die Welle und Schraube, auf anraten eines Tips im Segeln-Forum, mit Penatencreme eingeschmiert. Die Welle und der Propeller waren im letzten Jahr schon deutlich mit Muscheln und anderem Zeugs besetzt und ich musste sie „mühsam“ reinigen. Als wir das Boot gestern aus dem Wasser holten, war nichts auf der Welle ausser ein letzter, leicht erhärteter Film Penatencreme. Einmal kurz mit dem Kärcher drüber und die Welle war wieder jungfräulich. Beim Propeller würde ich sagen 80% Wirkung. Klasse und absolut zu empfehlen.

Wobei, nichts auf der Welle stimmt so nicht ganz. Da der Große Brombachsee ein beliebtes Anglerrevier ist, segelt man immer mal wieder, wenn es eben nicht anders geht über eine Angelschnur. Entweder, weil man grad in einer heftigen Bö eben nicht wirklich ausweichen kann oder nicht will, weil der Angler mal wieder in Zonen mit eigentlichem Angelverbot wildert. Ich halte jedoch in der Regel ordentlich Abstand aber in diesem Jahr weiß ich, das ich einmal einem die Rolle leergesegelt habe. War heftig Wind und wir unter Code 0 bei über 8 Knoten raumschots unterwegs. Auf beiden Seiten jeweils ein gleich schnelles Boot den aktuellen Wind von gut 16 Knoten aussegeln

mussten. Für mich war auf beiden Seiten nicht wirklich Raum, auch wenn ich natürlich eine Vorfahrt Seite gehabt habe, dann aber lieber durch die Schnur. Sorry dafür an dieser Stelle.

Angelschnur auf der Propellerwelle

Das waren bei 25mm Wellendurchmesser rund 20 Meter Schnur (nach Anzahl Umwicklungen (ca.)







Doof war, die Schnur gin g an der Welle bis ganz weit nach innen. Das raus zu „pfieseln“ war nicht ganz leicht und hätte ich das nicht bemerkt, wer weiß wann die Schnur im Stevenrohr Schaden angerichtet hätte.

Also, in Zukunft noch mehr Abstand zu den Anglern!

Soft Sprayhood!

August 19, 2018

Kategorien: Allgemein, Bastelei



So, unsere Soft Sprayhood ist erstmal fertig.

In einem früheren Blog gibt es die Vorgeschichte der Soft Sprayhood.

Die Aluleisten wurden mit Klett (Flausch) an den Enden und jeweils an mehreren Positionen im Verlauf belegt und das Gegenstük auf dem Schaum. Mit Acrylatkleber hält wie Bolle. Selbst mit 55 Grad Heißlufttemperatur lößt er sich nicht ab. Die Aluleisten halten mit dem Klett sehr gut an der Soft Sprayhood.





Das „Gerippe“ auf der Soft Sprayhood. Man sieht die Klettflächen am Rand, die werden an der grauen Abdeckung befestigt. Die Aluschienen muss ich dann mit Sicherheit nochmals justieren, sie geben die Form durch den Druck des Schaums auf das Gerippe.





In einem ersten „am Boden“ Test steht die Sprayhood recht stabil. Am Boot können wir das erst wieder an der Ostsee testen, Linguini steht mit gelegtem Mast vor der Haustüre, da geht keine Sprayhood drunter.

Im nächsten Bild sind die Aluleisten mal provisorisch eingesetzt. Die großen Klettflächen erlauben die Justage um mindestens 5-10 Zentimeter, sollte reichen. Man sieht die leichte Vorbiegung. Spannung. Wenn es nix taugt, geht sie „über Bord“.



Bewuchstest Ostsee

August 23, 2018

Kategorien: Allgemein, Tips

Schlagwörter: Antifouling, Bewuchs, Biozid, Ostsee



Man schmiert sich ja allerhand Chemie auf seinen Rumpf um dem Bewuchs in den Weltmeeren entgegen zum wirken, deshalb der Blog Bewuchstest Ostsee. Auch Linguini hat ein AF, ein Antifouling auf dem Rumpf. Allerdings ist der Anstrich nun mindestens 3 Saisons alt aber in unserem Binnenrevier immer noch absolut ausreichend. Ich würde es begrüßen, wenn die Seenverwaltung die Nutzung von AF am Brombachsee oder grundsätzlich in allen Süßwasser Gewässern reglementieren würde. Weniger, viel weniger. Wenn ich sehe das einige Segler ihre Boote jedes Jahr mit einem Anstrich versehen, dann zuckt es mich unweigerlich im Finger der unbedingt zu meiner Stirn will.

Aber Bewuchs ist nicht nur am Rumpf ein Thema. Vor allem die blanken Metallteile des Antriebs sind gerne genommene Verweilplätze für Muscheln und anderes Getier. Nach der ersten Saison war ich sehr überrascht und hätte aus der Menge Muscheln fast ein kleines Abendessen zaubern können. Hinzu kommt der kalkhaltige Belag, den man nur mit Mühe wieder abbekommt. Dabei ist auch entscheidend, am See wird der Prop ja nur sehr sparsam zum An- und Ablegen eingesetzt. Da bleibt viel ruhige Zeit um es sich so richtig bequem zu machen.

Dem zu entgegnen hatte ich in der letzten Saison Penatencreme aufgebracht und, oh Wunder, keinerlei Bewuchs an der Welle oder Propeller.

Um zu sehen ob das auch im Wasser der Ostsee funktioniert, habe ich diesmal nur einen Teil der Welle und des Propellers eingeschmiert. Ob das aber in drei Wochen überhaupt ein Ergebnis zeigt, wir werden sehen.

Vorher – Bewuchstest Ostsee

Bei der Welle habe ich den kleinen, hinteren Teil, nach der Opferanode unbehandelt gelassen.



Ein Blatt des Propellers ist unbehandelt. Ich habe den Propeller vorher einigermaßen sauber geschliffen. Für eine Behandlung mit Essig, um den Kalk zu lösen, reichte mir die Zeit nicht bis zu unserer Abfahrt.



Nachher – Bewuchstest Ostsee

In vier Wochen dann …..

Unsere Odyssee Ostsee 2018

September 16, 2018

Kategorien: Allgemein, Reise, Tips



Unser Reisebericht Odyssee Ostsee 2018 ist nun etwas länger geworden oder auch etwas anders geworden als ursprünglich gedacht. Nehme Dir viel Zeit zu lesen! Viel Spaß!

Vorbereitungen Odyssee Ostsee 2018

Im Blog „Ostsee Rund 2018“ unter Tipps & Travel habe ich ja bereits über die Überlegungen zu unserem Törn geschrieben. Hier nun im Blog die Reise von der Vorbereitung bis zur Heimreise.

Ostsee 2018 stand zu Beginn noch auf sehr wackeligen Beinen. Unser Hund hatte vor einigen Tagen einen, was man bei Hunden landläufig „Schlaganfall“ nennt. Eine Blut-Unterversorgung des Gehirns bzw. des Gleichgewichtsbereichs, die sich im Falle unserer Fellnase auf den kompletten hinteren Bewegungsapparates auswirkte. Hundebesitzer können sich vorstellen, da ist einem nach allem anderen als nach einem Segeltörn, auch wenn der lange geplant war.
Frieda hat sich aber, auch zur Überraschung der Veterinäre, sehr schnell sehr gut erholt. Wahrscheinlich war es gut sofort ohne zu zögern zum Arzt zu fahren und gleich das volle Programm mit Infusionen, Antibiotika, Entzündungshemmer, Schmerzmittel und Röntgen durchzuziehen. Hund kann ja nix sagen aber unsere Doc hat es ziemlich schnell rausgefunden und die Behandlung hat perfekt eingeschlagen. Jetzt, 4 Tage später, geht es ihr wieder gut, ich meine annähernd wie zuvor.



So können wir sie in der Obhut unserer Nanny lassen. Allerdings hab ich die diversen Möglichkeiten, sehr schnell von egal wo in Dänemark oder Schweden oder eben Norddeutschland nach Hause zukommen bereits ausbaldowert; und sollte es je noch Komplikationen geben sind wir im Handumdrehen im Flieger oder Zug.

Aber wir blicken nun mit Freude auf das was uns in den nächsten 3+ Wochen erwartet, auch wenn wir großes Heimweh nach unserem Mädel haben werden.

Die Abreise steht in drei Tagen bevor. Linguini steht vor der Türe und wartet auf die letzten Vorbereitungen und das Beladen. Stützlast aktuell gemessen 89 Kilo. Perfekt! Der Rest der Beladung und der Außenborder wird im vorderen Bereich gestaut, die 100 Kilo sollte ich auf den Punkt hinbekommen.

Abreise in 2 Tagen: Kein Törn ohne Kaffee

Es gibt ja ein paar elementare Dinge die müssen einfach passen. Dazu gehört ein guter Kaffee am Morgen. Bis dato hatten wir so eine Kapselmaschine. Der Kaffee war immer solala. Wir sind Espresso aus einer ordentlichen Siebträgermaschine gewohnt. Daraus einen Americano oder eine Latte oder eben ein Espresso pur. Das Kapselzeug, egal von wem, schmeckt um Welten schlechter und ist ne echte Abfallsauerei.
Die French Press (Siebstempelmaschine) übernimmt nun den Job und der Kaffee wurde vorneweg fein selektiert, der optimale Mahl Grad herausgefunden und entsprechende Mengen vorbereitet.



Vakuumiert in Portionen für je eine Kanne. Ach ja, die kubanischen Tabakrollen wurden ebenfalls auf Vakuum gezogen. Ein Humidor hat an Bord keinen Platz. So gehen die leckeren Kubaner irgendwo zwischenrein, sind einzeln entnehmbar.

Küchenplan

Der Plan ist ja, ordentlich Fisch zu angeln, um selbigen ein paar Mal auf dem Cobb Grill zu grillen. Daneben einen Origo One Spirituskocher nebst Omnia Backofen und den Cobb Wok den man eben auch auf dem Omnia verwenden kann.
Essen gehen werden wir sicher häufiger. Frühstück an Bord muss sein. Dafür wurde aktuell leckerste Marmelade eingekocht und auch andere Schmankerl fehlen nicht. Die 35 Liter Kühlbox ist groß genug und kann durchgängig in Betrieb bleiben.
Wo eine Küche da auch Abfall. Logo! Dafür gab's einen Brunner Snapster Müllbeutelhalter den ich noch in die „Nasszelle" montieren muss. Für irgendwelchen stinkigen Sachen gibts ein kleines Weithalsfass, das uns auch zur Aufnahme der gefüllten Klotüten dient *mief*. Ja richtig, auf n Pott (nur Notfall) geht bei uns mit Eimer, einer stabileren Tüte und einem Biogranulat, das Flüssigkeit zu festem Gel wandelt. Das kleine Geschäft geht aber ganz klar in den Pütz! Die Tüten sind geruchsdicht aber irgendwie ein beruhigenderes Gefühl wenn sie in einem Weithalsfass hermetisch abgeschlossen sind bis die nächste Müll-Entsorgung möglich ist.
Morgen ganz früh, wenn die Temperaturen noch erträglich sind, wird alles was noch fehlt gebunkert und montiert.

Unsere Anfahrtsroute der Odyssee Ostsee 2018

Vornean steht erstmal die Route mit dem Gespann. Einmal längs durch die Republik auf einer voll langweiligen Strecke. Sind wir ja schon einmal gefahren die Strecke. Wenig Abwechslung und das Ganze mit 80 km/h. Mehr geht mit Linguini im Schlepptau nicht. 90 wäre bei unruhiger Straße bereits

recht unangenehm, an 100 ist nicht zu denken, obgleich der Trailer mit Anti-Schlinger ausgestattet ist. Die A7 ist auf einem großen Teil der Strecke in einem miserablen Zustand. Mit 80 km/h hält sich der Verbrauch auch noch in Grenzen, wenn man bei 11-12Liter (Anzeige) = VW typisch 12-14Liter (real) überhaupt noch von Grenzen sprechen kann. Aber das ist ein anderer Blog.

Der Turmpeter

Wer kennt ihn noch nicht? Darf ich vorstellen „der Turmpeter“. Unser Freund aus Schleswig mit dem wir die Tour zusammen gestalten werden. Turmpeter kann man übrigens im Reisebericht Bente 24 – Schleswig Ahoi sehen.Ob wir den gesamten Törn zusammen durchführen werden, werden wir noch sehen, aber schön wäre es, wenn man sich zumindest immer wieder mal in den Häfen rund um Dänemark oder gar Schweden trifft.

tofreden

Turmpeters Schiff ist eine Carina 20, ein Backdecker der immer wieder freundlich grüßt! „tofreden“ bedeutet übrigens „zufrieden“.



Da sieht man den Turmpeter im klassischen Outfit bei der Arbeit. Tofreden, davon konnten wir uns überzeugen, ist über alle Maßen gepimpt und eigentlich schon fast Langfahrt tauglich. Mit einem ~~115~~

~~128~~ 130er Yardstick auch nicht soooo langsam *g*, also wenn Turmpeter seine Proseccovorräte mal von Bord lädt :-).

Der Turmpeter kann euch auch die vielen Stationen unserer Odyssee Ostsee 2018 bildlich beschreiben, falls ihr ihn einmal treffen solltet.

Noch ein Tag bis Abreise. Die Nervosität steigt

Unsere Gedanken drehen sich nach wie vor um unseren Hund. Ich beobachte sie ständig. Muss eigentlich konzentriert lesen und verstehen aber irgendwie will das nicht klappen. Heute früh ist sie kurz getorkelt was mich wieder kurz in Panik versetzt hat. War aber nur verschlafen und sich zu mächtig geschüttelt, so rede ich es mir ein. Die eigentliche Krankheit, wen es interessiert, nennt sich Vestibularsyndrom. Es beruhigt, dass die Krankheit zwar sehr beunruhigende Auswirkungen hat und dem Hund in der akuten Phase vor allem psychisch zusetzt (Angst) bereitet, aber eigentlich nicht lebensbedrohlich ist, vorbeigeht aber eben eventuell wiederkommen kann. Anderes Thema.

Nur noch eine Nacht – Auf die Plätze, fertig …

Gestern Abend alles was Sinn macht ins Boot geladen. Klamotten gepackt und erstaunt gewesen das es gar nicht sooo viel ist. Heute steht noch das Update der Plotter Karte an und dann noch schnell den Proviant für die Fahrt einkaufen. Beim Fahren ist eine gute Versorgung wichtig.
Noch schnell das Deck mit dem Schlauch abspritzen, um die diversen Hinterlassenschaften der gefiederten Freunde zu entfernen und dann geht es morgen im aller Herrgotts Früh los.

Sidestory:

Wir wollen in Kappeln ja am jährlichen Treffen des Segeln-Forums.de teilnehmen. Ich hab eine Kiste mit allen möglichen Teilen für den Flohmarkt vorbereitet und freue mich einige der Menschen hinter den Avataren kennenzulernen.

Und unsere Odyssee Ostsee 2018 nimmt ihren Verlauf….

Die Abfahrt

0530, Leinen los! Wir fahren mit unserem Boot hinten angehängt los. Kommen gut durch. Die Strecke langweilig und so groove ich mich auf den Takt des Trailers ein. Und der Takt ist heftig. Die A7 macht ihrem Ruf alle Ehre. Trotz idealem Gewicht an der Deichsel bockt der kurze Radstand des Tiguans recht ordentlich. Wir sehnen uns nach französischen Autobahnen. Doch immer wieder ist auch ein

gutes Stückchen Asphalt unter den Reifen und wir kommen mit 90 Km/h gut durch. Wir sind auf Höhe Hannover. Ab hier beginnt, was ich ab jetzt unser Nightmare on Earth nenne.

The Nightmare

Wir fahren auf den Rasthof Seesen Ost. Viel los hier. Passanten laufen von den Parkplätzen zum Restaurant, ganze Busladungen auf die man achten muss. Der LKW Parkplatz ist durch einen LKW versperrt. Ich orientiere mich nach den PKW+Anhänger Wegweisern und gebe Acht niemanden über den Haufen zu fahren. Anja sagt mir, da ist 3,20 Höhe. Ich realisiere das überhaupt nicht, nach den Fußgängern schauend, fahren wir in ein höhenbegrenztes Areal ein.



Das sind zwei rot weiße Stahlplatten mit etwas Platz in der Mitte um die LKWs daran zu hindern in den Parkplatz für PKWs einzufahren. Ich hatte wohl genau die Mitte erwischt. Alles gut! So halten wir dann um kurz zu pinkeln. Auch hier habe ich nicht registriert, dass wir in einer höhenbegrenzten Zone sind. Beim Ausfahren dann dasselbe von hinten.





Die Platten sind nun nicht mehr rot/weiß sondern grau und ich fahre auch nicht mehr mittig durch.

Ein gewaltiger Schlag, ein Knall und mir drang es durch Mark und Bein. Angehalten, raus und ….. Mastbruch! Mit dem Mast gegen die Begrenzung. Mast bei 1.5 Meter hing nur noch an einem Zentimeter Alu, eine Saling und der Antennenhalter verbogen.








Wir stehen da und fallen uns in die Arme. Ergeben uns in eine absolute Ratlosigkeit. Alle Vorbereitungen, die Vorfreude mit einem dummen Moment dahin. Eigentlich hätte ich heulen können, wenn nicht die Wut auf mich selbst dominiert hätte. Das Gefühl war unbeschreiblich schmerzhaft. Klingt vielleicht doof, aber wie wenn man einen guten Freund verliert!

Was tun? Ich mache Fotos, sichere den Mast beziehungsweise die beiden Mastteile aneinander und wir kehren um. Was hätten wir sonst machen können? In meiner Panik versuche ich gleich einen Mastbauer zu erreichen, Texte mit den Seglern beim Kappelner Forumstreffen wo wir morgen Abend eigentlich mit Linguini einlaufen wollten. Vielleicht geht neuer Mast ja auch ganz schnell. Einen Mastbauer an der Ostsee? Ja die gibt es, aber die warten nicht auf uns. Das Profil ist nun auch nicht weit verbreitet und die Versicherung hat da ja auch ein Wort mitzureden. Wir fahren weiter.

Die Rückfahrt war von Schweigen geprägt. Mir lief ab und an eine Träne über die Wange. Die ganze Vorbereitung, die ganze Freude und diese, meine unwahrscheinliche Dummheit!
Nach insgesamt 14 Stunden Autofahrt kommen wir in Gunzenhausen an. Stellen Linguini bei JW Bootsservice ab, mit dem ich unterwegs telefoniert habe. Wir räumen ein paar Sachen aus dem Boot und ab nach Hause.

Zu Hause war ich erst einmal komplett entladen. Ich schlief trotzdem sehr schlecht. Am Morgen hatte ich dann den Mastbauer am Telefon der das Rigg der Make 25 gebaut hatte. Das war nicht einfach, denn er galt an seinem ursprünglichen Standort als pleite, was sich zum Glück als doofes Gerücht herausstellte. Am neuen Standort am Bodensee fündig geworden. Puuuh! Vom Vorbesitzer hatte ich bereits die ursprüngliche Rechnung über das Rigg erhalten. Ich habe die Schadensmeldung an die Versicherung abgeschickt und uns überlegt, was wir nun machen.

Wir waren auf der anderen Seite auch froh unsere Frieda wiederzuhaben. Aber irgendwie muss der Urlaub doch noch zu retten sein. Die Alternativen waren Ferienhaus in Frankreich, wo wir uns mit unserem Hund an die ewig langen Strände legen könnten.



oder ein Segelboot chartern. Ich würde in der Bretagne ständig an das Unglück denken und so war der Gedanke, doch noch zu segeln und ein Boot zu chartern stärker. Letzteres müsste natürlich sehr flott gehen und wir durchsuchten sogleich die Angebote. In Deutschlands Süden sind noch Sommerferien. Entsprechend hoch die Preise und wirklich dünn das Angebot. Große, also ganz große Boote gab es massig. Schiffchen bis 35 Fuß eher nicht.
Bei einer privaten Charteragentur bin ich dann auf eine Contest 33 gestoßen, die auch noch verfügbar war. Eine Anfrage gestartet und mit der Agentur telefoniert. Würde klar gehen. Agent sagt von sich aus, das Boot sei in einem **hervorragendem** Pflegezustand.

Ok, die Bilder sind sicherlich 20 Jahre alt, wenn ich die aktuellen Bilder des Eigners auf seiner Firmenseite und die Bilder auf der Website vergleiche.

Egal, wir hatten schnell richtig Lust auf die Contest. Ich holte mir noch ein paar wertvolle Tipps von Spuirrel, ein Contest 33 Eigner aus dem Segeln-Forum. Die steigerten unsere Vorfreude zusätzlich.

Just in der Nacht begann Frieda heftig zu husten. Nun hört sich ein Hund, wenn er hustet, bei weitem nicht so an wie ein Mensch. Zuerst denkt man der Hund erstickt, dann würgt er und röchelt und wir hatten gerade gedacht jetzt passt endlich alles. Es hört sich wirklich angsterregend an wenn man das zum ersten Mal hört und unser Plan stand wieder auf wackeligen Beinen.

Montag fuhr ich dann los und holte Linguini in Gunzenhausen ab um sie an den Bodensee zu ziehen. Anja ist mit Frieda beim Veterinär um den Husten zu klären. Es ist zum Glück nur eine relativ einfache Halsentzündung. Also nichts was uns beunruhigen müsste. Tabletten und in einigen Tagen ist es gut. Trotzdem fällt es verdammt schwer Frieda hier zu lassen. Bei unserem Nanny (Nanno) und seinen beiden „Fußhupen“ ist sie aber in sehr guten Händen.

Ich hab das Boot nach guten 4 Stunden am Bodensee und vor Ort mit dem Chef von Plan & Tat alles besprochen. Neuer Mast wie gehabt, ein Stromkabel weniger dafür ein Fall am Top mehr. Antennenkabel bekommt er von mir geliefert, die Antenne mach ich dann selber dran. Ohne Boot zurück nach Hause. Gepackt und am Dienstag früh ging es los nach Kiel.



Die Strecke war uns irgendwie vertraut. Eine eigentümliche Begegnung auf der A7 und der Fahrer reagierte weder auf unser Hupen noch auf unser Winken. Wir lauschten dem Radio und warteten eigentlich nur auf ein „Fahrrad auf der A7…..

Wir hielten nochmal am Seesen Ost und ich fotografierte diese dammischen Begrenzungen nochmals für die Versicherung.

In Kiel angekommen haben wir noch einiges an Zeit da wir das Boot erst ab ca. 19 Uhr übernehmen können.

Kiel ist irgendwie wie ne leere Dose Fisch. Riecht nach Fisch, ist aber keiner drinne. Eine ausdruckslose Stadt aber wir sind hier ja nicht auf einem Städtetrip oder wir haben die schönen Ecken einfach in der Kürze nicht gesehen. Wir holen das nach!



Wir holen den Eigner aus seinem Laden ab und fahren gegen 18:30 Uhr an den Hafen Stickenhörn.

Unser Charterboot – Die Emma

Die Übernahme war schmerzfrei. Vielleicht war ich etwas zu nachlässig. Ja, waren wir! Naja, wir übernehmen ein Boot aus 1971. Der erste Eindruck war ok. Es war bereits recht dunkel und, hätten wir nur besser geschaut! Am Abend beschleicht uns ein nicht ganz gutes Gefühl aber erstmal Klamotten zum zweiten Mal einräumen und schlafen. Wir waren froh wieder irgendwie angekommen zu sein.

Kiel über Schleimünde nach Mommark – 42 SM

Heute legen wir ab. Aber erstmal frühstücken, Kaffee trinken und eine Katzenwäsche. Duschmarken gibt es erst ab 8 Uhr, zu spät für uns. Wir besprechen das Leinenmanöver zum Ablegen. Leine in Luv auf die Mittelklampe, Motor auf kleiner Fahrt und wir tuckern aus der Box. Über die Mittelklampe drehen. Hat geklappt und wir tuckern aus dem Hafen ins Becken süd-westlich der Ausfahrt. Aufstoppen, rückwärts, Ruder checken. Alles was man eben so macht bei einem unbekannten Boot. Ich merke sehr schnell, das Ruder wird eine Herausforderung. Geht schwer, sehr unpräzise aber erstmal egal. Wir sind auf der Kieler Förde.
Wir Motoren ca. einen Kilometer bis wir etwas offeneres Fahrwasser haben. Segel setzen.
Das Großsegel geht recht flott nach oben, muss am Mast bedient werden, was mir eh recht ist. Es

flutscht. Das Ausrollen der Genua wird ein echter Kraftakt. Da flutscht mal gar nix. Die gesamte Mimik ist extrem schwergängig. Am Ende haben wir die Genua aber unter Einsatz der Winsch draußen und wir segeln bei halbem Wind in Richtung Schleimünde. Dort wartet Turmpeter seit gestern auf uns.

Emma legt sich in die Welle und segelt wirklich traumhaft. Es hat gut Wind. Knappe 5 Bft. Und das konstant aus einer Richtung. Ja das gibt es, ein Traum!
Wir hatten für die Strecke 3.5 Stunden geplant, haben sie in 3 Stunden geschafft. Auf der Logge hatten wir 7.6 Knoten gesehen. Ich denke da war noch mehr. Tracks aufzeichnen hab ich mir abgeschminkt, ich will segeln!

Aber das Steuern wurde mühsamer je mehr wir uns Schleimünde annäherten. Der stetige Wind schob so langsam eine nette Welle aus Ost in unseren Kurs nach Norden. Das schwergängige Ruder war echt eine Herausforderung und ich musste sehr konzentriert und effizient steuern, um keine Krämpfe in den Armen zu bekommen. Irgendwann war der Trimm dann ok und….. neee, steuern war durchweg kein Vergnügen.
Anja steuerte auch und das sehr präzise trotz des Ruders. Und so sahen wir Schleimünde bereits durch unser Fernglas.

Kurz vor der Ansteuerungstonne SLM gaben wir Turmpeter das Signal loszulegen.

Wir trafen uns ca. 2Seemeilen vor SLM und dann ging der Ritt nach Mommark in Dänemark los. Der Wind hat noch eine Schippe draufgelegt, wir haben Fock und Groß gerefft um einigermaßen in der Nähe von Turmpeters „tofreden“ zu bleiben. Zweimal gewendet, um wieder gleichauf zu sein wurde der Kurs zusehends flacher, der Wind drehte. Wir liefen Mommark auf annäherndem Vorwindkurs aus Richtung NNO an. Halse ins Fahrwasser und die Mini Tonnen gefunden. Man könnte denken das wären Fischereibojen. Das Grün ist fast schwarz und das Rot ist dem Rost gewichen.



Unterwegs noch einer 27.7er First begegnet. Da hätte ich Lust gehabt zu tauschen…


27

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=GyzuJwjEk3Y



Aber alles gut und eingelaufen. Emma tuckerte im Hafen und am hinteren Gastlieger war der erste Fingersteg frei. Eigentlich dachte ich wir drehen und legen Backbord an. Anja hatte alles vorbereitet als ich merkte, dass der Wind hier zunahm, ging ich in den Leerlauf und wir trieben 100% parallel an den Fingersteg. Kurz vorher einen kurzen Rückwärtsschub und wir lagen perfekt am Steg. Zwei

Kollegen nahmen unsere Leinen entgegen. Das war unser erstes Anlegemanöver und ich fand das einfach nur geil. Ohne Motor, Wind ausgenutzt und ran Treiben lassen. Ok, die Fender mussten wir dann sehr schnell nach Steuerbord bringen. Der Steg war allerdings gepolstert. Egal, das war kein Hafenkino oder wenn, dann vielleicht sogar ein Lehrreiches.
Schiff aufklariert, Anlegebier mit der mittlerweile neben uns festgemachten tofreden trinken die sich bei dem Wind und in der Welle richtig gut gemacht hat. Aber erstmal den Turmpeter standesgemäß begrüßt, hatten uns ja lange nicht gesehen. Zum Anlegebier erstmal auf die Emma und „karatsch“, erstmal den Flaggenstock abgebrochen. Nächster Bruch! Turmpeter wiegt halt doch mehr als ne Milchtüte. Egal, kurz mit dem Messer wieder angeschäftet und passt wieder.






Uns dann frisch gemacht, Liegegeld bezahlt und ab ins Restaurant. Das war mit rund €25,- pro Nase nicht zu teuer. Gutes Essen, guter Wein!
Zurück an Bord der Emma noch ein Fläschkens Prosecco zusammen geköpft, unsere Odyssee der Anreise nochmal erzählt und dann schlafen. Mal sehen! Wir und alle anderen liegen recht unruhig. Der Ost hat durchaus Welle geschoben und morgen soll es regnen.

Emma – Der Tag der Ernüchterung

Ein Regentag verschafft viel Zeit um das Boot im Detail kennen zu lernen. Aber erst einmal werden wir durch eine Horde Spatzen, nee Schwalben geweckt die sich auf beiden Genuaschoten niederließen. Das war lustig und hat uns den Start in den Tag erst einmal versüßt.



Emma war wirklich dreckig! Also ja, wir sind was Sauberkeit angeht schon etwas piensig. Was wir da aber fanden nachdem wir Licht hatten, unsere Sachen ordentlich verstaut hatten, das war schon nicht mehr mit unserer Wohlfühl-Toleranz vereinbar. Die Kombüse hatte den Dreck der letzten 5 Jahre gesammelt, in der Bugkoje war schwarzer Schimmel, üppigst. Dank Regen durften wir gleich feststellen wo die arme Emma inkontinent ist, und sie ist es vielfach und ergiebig. Am Schlimmsten der Wassereinbruch über der Elektronik und Funk. Nicht wenig läuft da runter und füllt die Bilge. Wir hatten dort Weinkartons und Cobb Kohlen gebunkert. 3-mal dürft ihr raten….

Alles in allem ist der Pflegezustand in unseren Augen schlecht. Und das nur weil ich Emma den Bonus der 47 Jahre gebe. Die Aussage der Agentur von wegen hervorragender Pflegezustand zeigt wieder einmal, trau niemandem der irgendwas mit Bootscharter zu tun hat.

Wir wurden bei der Einweisung auch auf etliche Fehlfunktionen hingewiesen. Ok, allesamt nicht wirklich sicherheitsrelevant, aber das passt zu unserem Gesamteindruck. Unser Fazit bis dorthin, das Boot darf so eigentlich nicht in die Vercharterung. Die Nacht war mit Schimmel Kopfkino wieder einmal annähernd schlaflos.



Ein paar Ein- und Ausblicke in Mommark









Mommark nach Svendborg 31 SM

Wir machen uns gegen 0900 auf den Weg. Der Wind hat zum Glück wieder aufgefrischt und so queren wir den Kleinen Belt bei schönen 4 Windstärken, Sonne und wenig Welle.
Kaum hatten wir Avernako passiert und Kurs nach Ost gesetzt, schlief der Wind zusehends ein.



Das ließ uns jedoch genug Zeit die schönen Ausblicke des Svendborg Sund zu genießen





bis dann …..

Der Regen kam schnell, kräftig und ging dann auch rasch wieder vorbei. Ich hatte kein Ölzeug an, klatschnass. Anja war vorbereitet aber egal. Umziehen und gut. Wir liefen gegen 17:30 in Svendborg ein. Liegeplätze gibt es genügend, alle mächtig lang. Unser erstes echtes Anlegemanöver mit Emma haben wir dann prompt verhunzt, weil wir A. zu kurze Leinen hatten und B. unsere Kommunikation der Optimierung bedarf.

So hatten alle ihren Spaß und am Ende lagen wir fest vertäut neben einer schönen Comfortina 35 von Ariane und Michael aus Hamburg.
Turmpeter kam hinterher und sorgte mit seiner „Obstkiste“ für Aufregung. Es gab nur > 40 Fuß Boxen und „tofreden“ war doch etwas verloren. An unserer Seite ergab sich ein lustiges Bild der beiden betagten und nicht ganz unauffälligen Boote.
Emma klargemacht und am Hafen Fischimbiss noch ganz kurz vor Ladenschluss bestellt. Lecker bei mächtigen Portionen. Das Bier leider aus Plastik. Auf dem Boot noch ein Bierchen aus dem Glas und wir schlafen ganz ok. Morgen früh wollen wir Svendborg erkunden.

Svendborg Hafentag 10 Fußmeilen

Von Svendborg haben wir erstaunlicherweise fast keine Bilder. Oder eben nur welche die wir für uns behalten wollen. War sehr schön und daher gab es kaum Zeit an den Fotoapparat zu denken.

Wir gehen früh zu Bett und beschließen Svendborg am kommenden Tag zu besichtigen.
Nach dem Frühstück geht es in die Stadt. 24.000 Einwohner hat Svendborg und irgendwie haben wir das Gefühl, es sind alle auf der Straße. Wir kaufen zwei schöne Weingläser, 2 Tassen und die lange überfälligen Schnapsbecher.





Svendborg ist ein ausgesprochen schönes Örtchen. Viele kleine Läden und das wahrscheinlich beste Eis das ich bis dato gegessen habe. Das „Gelato Italia“ ist eine kleine Eisdiele die Bioeis produziert, Waffeln selbst herstellt und mir sicherlich lange in Erinnerung bleiben wird. Noch ein paar Lebensmittel eingekauft und zurück ans Boot. Die Lebensmittel in Dänemark sind vergleichsweise

preiswert wenn man sie mit einem Restaurantbesuch, der mit Luxussteuer belegt ist vergleicht. Und so plane ich für den Abend ein üppiges Mahl.

Da haben wir nun so schöne neue Sachen und dann dieses Boot. Was mir eigentlich klar war, startete nun. Wir beschlossen das Boot zu putzen. Anja machte sich über die Pantry her, ich über das Cockpit und am Ende das gesamte Deck. Nach ca. 3 Stunden sah man etwas Besserung, hatte nun aber den vollen Überblick über den Zustand. Ich hab dann entschlossen dem Eigner eine Mail mit den Beanstandungen zu senden. Die schwergängige Technik, das verdreckte Boot, tropfende Luken uvm. Zumindest die Kosten für eine Endreinigung sehen wir nicht ein. Der Eigner hat angerufen. Das sei alles der schnellen Buchung zuzuschreiben. Sonst hätte er sie ja noch gereinigt. Ja eh!

Ich meine, es gibt unterschiedliche Ansprüche und wir hätten auch besser schauen können. Nur was dann? Nach der Reinigung fühlten wir uns etwas wohler, der Schimmel in der Koje blieb allerdings, vor allem im Kopfkino!

Ein paar Bilder vom Zustand. Wer sich den Appetit auf das Mittagessen nicht verderben will, der soll die Bilder lieber nicht vergrößern.








Aber wir grillen dennoch am Abend sehr lecker und hatten unseren Spaß zusammen mit Turmpeter. Im Anschluss ging der nette Abend mit der Crew der Comfortina weiter. Ariane und Michael haben das Boot erst kürzlich gekauft und klagten über die erheblichen Zusatzkosten, die ein Boot mit sich bringt. Das kann ich voll bestätigen und auch die Arbeit um ein Boot kontinuierlich in einem guten

Pflegezustand zu halten. Vielleicht sollten wir das mal unserem Charterboot-Eigner verklickern. Aber ihre Comfortina 35 ist wirklich ein sehr schönes Boot.

Ab nach Marstal – 22 SM

Ich war recht früh auf dafür, dass wir so lange saßen. Das Boot klar gemacht und vor dem Ablegen die Comfortina 35 noch besichtigt. Echt ein klasse Boot! Schöne Größe, wertig und gar nicht sooo „altbacken“. Mit 20 Jahren auf dem Kiel ist der Zustand quasi neuwertig. Irgendwie reichen 35 Fuß an Größe wenn sie gut geplant sind. Eine echte Alternative zu unserem 42 Fuß-Plan.

Wir legen ab und machen uns durch den Sund auf den Weg nach Marstal. Die ersten 1-2 Seemeilen motort, dann gesegelt. Schöner Wind nur leider aus nicht ganz optimaler Richtung.
Die engen Fahrwasser durch die Brücke bei Rudköbing wieder motort und ab Höhe Kohave wieder die Segel gesetzt und den nun einschlafenden Wind bei 1-2 Bft bis Ansteuerung Marstal runter gehalst.





Der riesige Hafen von Marstal war mit wenigen Gastliegern belegt. Wir haben uns Bro 8 ausgesucht. Motoren in die Boxengasse drehen dank heftigem Radeffekt mühelos auf dem Teller und hatten alle Leinen ordentlich vorbereitet. Ich laufe eine Box recht steil an so, dass Emma mit Buganker gerade so am Dalben in Luv vorbeikommt. Leine über und ich gebe etwas Schub. Emma dreht sich in die Box, Steuerbord Leine über. Boot kommt gerade. Anja übergibt die Bugleinen am Steg. Fest!



Das Anlegemanöver war absolut top und wahrscheinlich dachten die umherstehenden Kinobesucher, die segeln den Pott schon 20 Jahre. Tat gut, auch wenn ich weiß, nach dem Anlegen ist vor dem Anlegen.

Turmpeter kam bei dem wenigen Wind 1.5 Stunden nach uns rein. Sein Anleger war ungefähr das genaue Gegenteil, die Crew des Nachbarbootes hatte schon die Fender parat aber Leichtgewicht tofreden braucht das nicht – alles gut – Turmpeter bekommt man mit sowas nicht aus der Ruhe. Ein

paar Leinen haben sich vertüddelt, das richtet man ohne Stress und tofreden tänzelt dazu zwischen den Dalben. Kommt eben mal vor.
Während des Wartens auf tofreden legten mehrere „Männerrunden“ an. Bei einem Boot nahm ich die Leine entgegen. Das Boot war noch einen Meter vom Steg als ein übereifriges Crewmitglied auf den Steg springen wollte. Tat er auch, aber mit dem Rücken nach unten. Er rutschte aus und fiel auf einer der Festmachbügel. Warum macht man überhaupt U-Bügel an einen Steg? Kann man nur anlegen, wenn man von Bord geht so fern keine „Hand“ da steht. Der erste Gedanke, der steht nicht mehr auf. So war es dann auch. Anja legte ihn in Schocklage und er blieb erstmal liegen. Der Rest der Crew scherte sich einen Dreck um ihren Kollegen und kämpfte mit dem Boot in klassischer Manier. Der eine zog achtern Steuerbord, der andere Backbord am Bug und alle wunderten sich das nix geht.

Nein, Arzt oder Krankenwagen lehnt man ja ab wenn man in so einer Runde …… aber toi toi toi nichts Schlimmeres als eine heftige Prellung. Zumindest auf den ersten Blick. Am kommenden Tag bewegte er sich wie ca. 30 Jahre gealtert….

Wir essen im unspektakulären Restaurant neben dem Irish Pub und gehen schlafen. Wir haben uns mit Emma angefreundet. Irgendwie muss ja. Wir wissen sie ist ein gut segelndes und stabiles Boot ist und zum Segeln sind wir ja hier.

Marstal nach Sonderborg oder kein Ende der Odyssee!

Wir wollen früh los. 40 SM vor uns nach Sonderborg. Wind perfekt, Boot klar, wir angezogen. Westen an und wir sind klar zum Auslaufen. Turmpeter noch nach Ablegehilfe gefragt und ahh der Motor. Nach hinten, gedrückt, nix. Der Motor zuckelt müde und springt nicht an…..

Mehrere Versuche bringen nichts. Morgens hatte ich noch das Öl geprüft und den Dieselverbrauch gemessen sowie die Stopfbuchse gefettet.

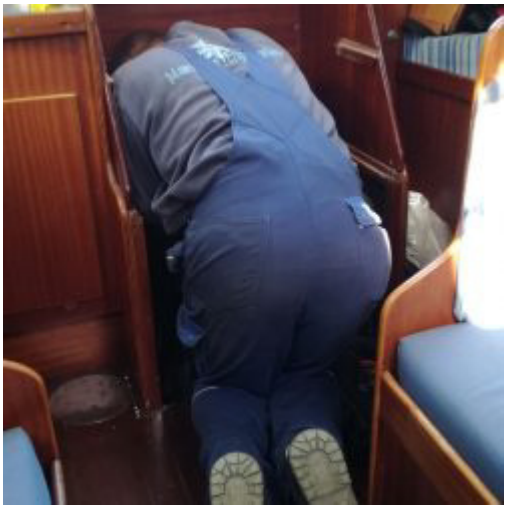


Wir sind einigermaßen ratlos. Die Batterie? Ich überbrücke die Verbraucher Batterie auf die Starterbatterie, auch hier bewegt der Dynastarter den Motor nur minimal. Turmpeter kommt rüber und meint, eventuell lose Masseverbindungen. Ich prüfe die sichtbaren Kabel und eines am Dynastarter ist tatsächlich lose oder besser hält noch an ein paar Fasern. Provisorisch befestigt, gestartet, nichts! Ok, das war es nicht. Die Kurbel gesucht und versucht den Motor anzukurbeln. Kompression erst von einem, dann von beiden Zylindern genommen, ich krieg die Kurbel nicht rum. Hatte es eh seit 2 Tagen im Rücken, das war nun nicht förderlich. Batterien gemessen, 12.8 Volt.

Ich ruf den Eigner an. Schlägt alles vor was ich bereits gemacht hatte. Ich erfahre, dass die beiden Batterien die ich gemessen habe nur die Verbraucherbatterien waren. Cockpitboden muss man aufschrauben, da drunter steckt erst die Starterbatterie.
Der „Maschinenraum“ ist komplett versifft und ich zieh erstmal alte Klamotten an. Die Batterie gefunden, gemessen und 12.3 Volt gesehen. Ist im Prinzip auch noch ok. Hatte ja einige Startversuche hinter sich.
An der Masse war auch hier ein Kabel nicht ganz fest. Festgezogen. Starten und der Motor sprang an! Endlich! Nach kurzem Laufen ausgemacht. Lieber nochmal versuchen. Wieder nichts! Mehrmals versuchen und Mist. Ich sage dem Eigner, dass wir einen Mechaniker holen. Er ist damit einverstanden. Wie gut das wir in Marstal sind. Auf irgendeiner kleineren Insel…..

Ulrik vom Maritime Engineering Marstal

Der Maritime Engineering Marstal Service war einen Kilometer entfernt und wir machen uns auf den Weg. Dort angekommen die Lage erklärt. Er kommt in ca. einer Stunde vorbei.
Wir gehen ein Bier trinken, heute kommen wir eh nicht mehr weg.



Ziemlich genau eine Stunde später ist der Mechaniker, Ulrik da. Relativ schnell erkennt er, der Dynastarter ist schlapp. Neue Kohlen und Service. Austauschen geht nicht da er nicht mehr hergestellt wird. Für den Service muss das Teil nach Sonderborg. Ja cool, da wollten wir ja hin. Hätte er sich nicht dort verabschieden können? Egal, der Eigner hat sein ok gegeben bei einem ca. Preis von 200,- und wir haben 2 Tage in Marstal.

Ziemlich deprimierend das Ganze. Wir gehen ins Städtchen und finden das dieser Urlaub, nein die gesamten letzten Wochen alles haben schief gehen lassen was geht. Da sehen wir die Dreimaster die wir zuvor auf der Ostsee entdeckt haben in den Hafen einlaufen. Erst einer, dann drei, am Ende lagen 5 schöne Traditionsschiffe im Hafen und an Deck erklangen maritime Klänge.

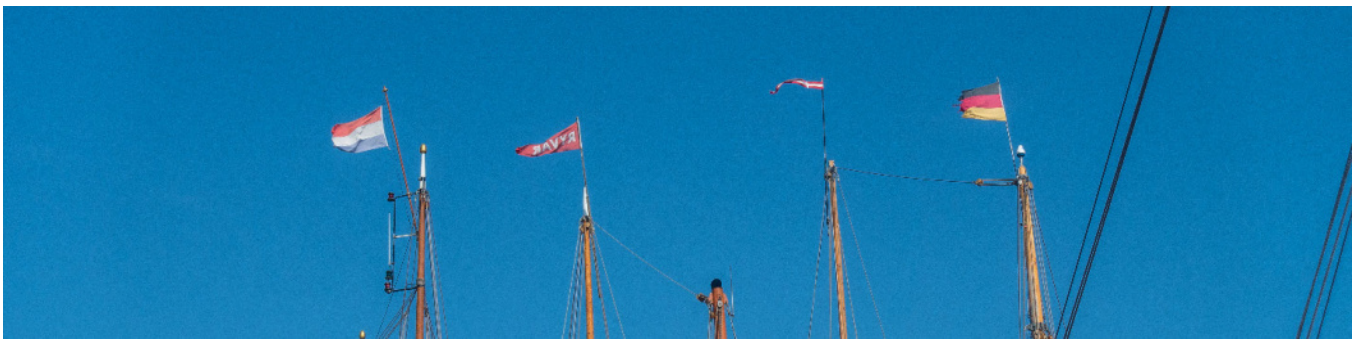
Das Shanty Festival



Das Shanty Festival ist in Marstal eingezogen und heute wie morgen geben die unterschiedlichen Gruppen und Chöre ihr Bestes zum Besten. Wir sitzen einige Zeit, hören zu und beschließen am Abend oder morgen früh wiederzukommen. Der Anlasser soll am kommenden Tag um 12 Uhr geliefert werden. Genug Zeit für uns. Wir grillen neben dem Steg bei viel Wind. Will nicht so recht aber die Gemüse Pfanne schmeckt wirklich klasse. Der Kartonwein auch nicht schlecht. An Bord sitzen wir noch mit Turmpeter zusammen und auch in dieser Nacht finde ich wenig Schlaf. Ich will die Seitenwände auf gar keinen Fall berühren und so schlafe ich nicht auf meiner Schokoladenseite.

Am Morgen erst einmal etwas länger im Bett gelegen. Dicht zusammen in der Mitte. Nach dem Aufstehen gleich das Telefon gecheckt. Noch nichts. Wir frühstücken und gehen auf das Shanty Festival. Die Oldmen.NL, eine 4-köpfige Shanty Gruppe machen voll Spaß. Sehr gute Sänger, klasse Songauswahl und wir haben wieder etwas Urlaubsstimmung. Danach kommt der Shantychor vom Bielersee in der Schweiz. Sachen gibt es. Der Chor singt sehr harmonisch, nicht so viel Kante aber auch sie sind richtig klasse. Einige französische Shantys die uns an die Bretagne erinnern. Wir gehen im Hafenrestaurant eine Kleinigkeit essen.









Ein paar musikalische Eindrücke der Shanty´s



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=QsNDuFULeII





YouTube player

https://youtube.com/watch?v=a9D6euCTEqE





YouTube player

https://youtube.com/watch?v=Yy93u6X_Fjw



Gegen 12 zurück am Boot die Nachricht vom Volvo Service, der Anlasser ist komplett hinüber. Kohlen weg, innen angeschmort und wohl seit vielen vielen Jahren ohne Service unterwegs. Ein Runderneuerter kann am nächsten Tag da sein. Kostet natürlich etwas mehr. Die Kosten sende ich dem Eigner. Eine große Wahl haben wir nicht und so willigt er ein. Ich gebe Ulrik Bescheid und wir haben noch einen Tag Marstal. Ich will aber weg hier! Nach drei.5 Tagen ist dann echt gut. Unser Urlaub ist zur Hälfte vorbei und wir haben grad mal ein paar gesegelte Meilen auf der Uhr.

Wir gehen am Abend in das kleine Restaurant, das am ersten Abend leider geschlossen hatte. Die Besitzerin des „Havkatten“ erklärt uns was es gibt und wir beschließen, kann gut sein. Leider sind wir noch zu früh, macht nix. Wir verbringen die Zeit bei einem Glas Weißwein und versuchen eine lustige Seite an unserem Urlaub zu finden. Vielleicht, dass ich meinen Eltern ja täglichen Rapport schicke, mit Bildern um sie an unserer Reise teilhaben zu lassen. Muttern meint nur „kommt doch einfach wieder nach Hause!“ Aber schon aus Prinzip. Anja ist da wesentlich härter als ich. Wenn’s nach mir ginge, wären wir bereits in Frankreich. Das Essen im Havkatten können wir übrigens absolut empfehlen. Leckere Tapas und ein südafrikanischer Einschlag. Keine riesigen Portionen genau richtig

und wir unterhalten uns noch kurz mit dem Eigentümnerpärchen und ihre Lust an Spanien und Südafrika.

Auch dieser Abend ging vorbei und wir warteten am kommenden morgen auf Ulrik. Hatten aber noch etwas Zeit um das Auslaufen der Traditionsschiffe zu bestaunen. Die Crews sangen und es war wieder ein schönes Erlebnis, vielleicht ein wenig Entschädigung.

Ulrik kam mit dem Anlasser unter dem Arm. Schnell eingebaut und zwischendurch seine Tochter von der Schule abgeholt. Nein, sie wollte uns ihren Namen nicht verraten, ein nettes kleines schüchternes Mädchen. Aber auch ihre Anwesenheit brachte Emma und uns kein Glück. Der Anlasser war eingebaut und mit Spannung lauschten wir dem Starter.

„Öttl Öttl Öttl KADONG“

Noch zweimal „Öttl…..“ Stille! Der Anlasser drehte gut. Wesentlich besser als der Alte. Dem Motor war das egal. Vermutung durch das „KADONG“: Der Motor hat Wasser gezogen! Hat er auch. Wir sahen dann die Tropfen, nein das Rinnsal welches aus dem hinteren Ansaugfilter kam.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=8OVLd-by7oE



Ulrik nahm die Kurbel und versuchte nun unter Einsatz all seiner Kraft über X Versuche den Motor zu entwässern. Leider hatten wir erst nicht das Seeventil geschlossen, sondern das Lenzventil des Waschbeckens. Die Schlauchführung ist aber auch komplett verwirrend. Demnach hatte seine ganze Kurbelei wahrscheinlich keinen Sinn gebracht. Viele Versuche folgten noch und ich stand in Kontakt mit dem Eigner. Es sollte ja die letzte Vercharterung sein bevor Emma einen neuen Motor bekommt. Nahm sie uns das Übel?

Nun lagen wir in Marstal mit einem 6.5 Tonnen Boot ohne Maschine. Mittlerweile war ich dann doch etwas angepisst und habe das den Eigner und die Agentur spüren lassen. Aber immer noch weit weg von dem wie ich mich eigentlich kenne. Keine Ahnung ob mir Anja jeden Morgen was in den Kaffee schüttet, dass ich nicht zum HB Männchen werde. Plan war, der Eigner kommt und holt uns ab und holt dann später das Boot. Das ist natürlich ein höllischer Aufwand. Die Wettervorhersage war gut. Wind aus OSO mit 5-6 Bft war für den kommenden Tag angesagt. Ich überlegte ein wenig und hab dann Anja vorgeschlagen dem Eigner anzubieten mit ihm nach Kiel zu segeln. „Und ich kann das Auto zurückfahren“, sagte Anja gleichdrauf.

Für den Eigner war das sicherlich eine Freude, hatte er doch unter der Woche Schwierigkeiten einen zweiten Mann für seinen eigentlichen Plan zu organisieren. Der Eigner kommt am folgenden Morgen mit dem Wagen in Marstal an.

Marstal nach Kiel – 35 SM

Wir legen gegen 10 Uhr ab. Anja fährt den Wagen nach Kiel. Die Information „die gelbe Warnleuchte, wenn sie angeht, nicht beachten!“. Das passt doch irgendwie und fast schon wieder etwas Komödie.

Anja wartet auf die Fähre und nimmt noch eine Frau von Soby mit die auf der Fähre an die Scheibe klopfte und fragte ob sie mitfahren dürfe. Anja würde sonst niemals Anhalter mitnehmen und so bot die fremde Frau an ihren Ausweis zu zeigen. Normalerweise fährt sie mit Nachbarn aber die waren heute voll belegt. Die Dänen sind da wohl nicht so piensig. Sie muss nach Flensburg einen Termin wahrnehmen. Für die Rückfahrt hat sie bereits jemanden. Anja nimmt sie mit und es war wohl eine nette Unterhaltung. Sie betreibt mit ihrem Mann einen Bio Hof mit Bed & Breakfast. Und so fährt sie Anja und lässt sie in Flensburg aussteigen.

Anjas Auftrag, am Hafen Stickenhörn einen geeigneten Anlegeplatz für unser Anlegemanöver unter Segel ausmachen, unter allen Umständen freihalten und eventuell jemanden zur Hilfe organisieren. Ich korrigiere; das war natürlich kein Auftrag, sondern ich wusste, wenn Anja da hinfährt und organisiert, dann klappt das in jedem Fall.

Derweilen legen wir mit der Hilfe von Ulriks Tukkerkahn ab und Ulrik zieht uns über gut eine Stunde gegen den Wind und etwas Strom bis über die Landzunge von Marstal. Dabei hat er uns erst an der Seite und nach dem Hafen wechseln wir zum seriellen Schleppverband.



Er zieht sehr professionell mit absoluter Ruhe. Dann heißt es Leinen los und wir sind auf uns gestellt. Der Wind perfekt aus Ost. 5-6 Beaufort wie vorhergesagt, die Komfortwindstärke der Contest 33. Wir segeln gegen eine meist 1 Meter hohe Welle, um das VTG Kiel bis zu 2 Meter, die von schräg Backbord auf uns zuläuft. Ein heißer, nein ein wunderschöner Ritt bis Kiel. ETA ist mit 18 Uhr angegeben, wir segeln relativ konstant mit 7 Knoten und es macht sehr großen Spaß. Bernd der Eigner (Namen geändert) erzählt einiges an Geschichte zur Umgebung und natürlich von vergangenen Törns. Wir vespern unterwegs, was gut ist gegen die leichte Magenhebung bei der Welle. Etwas wärmer einpacken und bei Sonnenschein durch die Ostsee brausen. Östlich entdecken wir ein U-Boot, das urplötzlich abgetaucht ist. Wenn’s kratzt wissen wir ja was es war. Bei der Tiefe von 20 Meter im Mittel bleibt da nicht viel Platz für so nen Oschi.







Im Verkehrstrennungsgebiet vor Kiel beginnen wir das Anlegemanöver zu planen. Wir haben 3 Varianten, die alle drei gut sind, wenn der Wind passt und es einen Platz oder eine geeignete Box gibt. Das Schiff dürfte so ca. 6.5 Tonnen wiegen. Ein Versuch, nicht mehr und nicht weniger.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=Sa9v5E5wN4w



In der Kieler Bucht hab ich wieder Empfang und Anja hat bereits eine SMS gesendet. Steg 9 ist Platz. Mit der Information fangen wir nun wenig an. Ich rufe an. Hafen ist ziemlich voll. Eine Möglichkeit längsseits anzulegen mit dem Wind. Direkt davor aber ein anderes Schiff. Ich hole Google Earth raus und wir schauen uns das an. Steg 9 dürfte eigentlich nichts längs haben. Wir stellen uns darauf ein spontan den Plan zu ändern.

Kurz vor Stickenhörn streichen wir das Großsegel und segeln unter Genua bis zur Ansteuerung des Hafens. Die Genua auf 30% weggerollt und mit einer Wende in den Hafen. Genua weg und wir haben noch immer 4 Knoten. Wir zählen die Stege von 12 runter und sehen Anja mit einem Mann den sie „vom Fahrrad geholt hat“ um ihr zur Hand zu gehen. Es war nichts los am Hafen.

Wir steuern den Liegeplatz recht eng an, Leinen über und die beiden hatten das Vergnügen 6.5 Tonnen aus nunmehr 3 Knoten zu stoppen. Geschafft! Klasse! Ein Versuch und gut! Mein Gesicht brennt. Ich hatte die Sonnencreme vergessen und hatte mir prompt einen Sonnenbrand eingefangen. Egal!

Die Endabrechnung erfolgt. Wir einigen uns gütlich. Ich gab für die Rückführung am heutigen Tag noch einen Tag drauf, weil es ein wirklich klasse Segeltag war und das Anlegemanöver bekommt man ja auch nicht mal so zum Spaß. Wir laden recht flott unsere Sachen in den Wagen und verabschieden uns von Bernd!

Zu diesem Zeitpunkt wussten wir noch nicht wie es weitergeht.

2 Tage Urlaub ohne oder besser, vom Boot

Wir sitzen im Wagen und atmen erstmal tief durch. Ein Hotel muss her. Das 2. angerufene Hotel hat ein Zimmer frei. Das Westside. Nicht schlecht bis auf die Baustelle vor dem EG Zimmer die morgens um 6 Uhr losgelegt haben. Am Abend ein leckeres Essen beim Italiener in Kiel und was nun? Die Option nach Hause fahren steht gegen die Option ein weiteres Boot zu chartern. Segeln siegt! Und das nicht, weil ich dominiere. Ich wäre wahrscheinlich wieder nach Hause. Meine Frau „jetzt sind wir hier, dann ziehen wir das durch!“.

Aufgeben is nicht!

Chartern die 2.

Wir chartern in Flensburg bei einer bekannten Charterfirma. Wir malen uns ein besseres Boot aus und buchen eine Jeanneau Sun Odyssey 349. 3 Jahre alt, die muss ja gut sein. Das Odyssey war dann aber wohl ein passender Namensbestandteil für das was kommt.

In Flensburg gehen wir ins Charterbüro und machen alles fix. Übernahme Samstag 12 Uhr statt 15 Uhr. Kommt uns sehr gelegen. Eine Übernachtung im Hotel Wasserleben für 158,- passt zur Story. Teilweise echt runtergekommener Laden der ausschließlich vom tollen Blick lebt.



Was solls, ich schlafe zum ersten Mal seit vielen Tagen gut, das war es wert. Das vielfach angepriesene Frühstück war alles nur kein Highlight.

Wir gehen noch in zwei Segelshops und ich bekomme eine neue Bordhose und einfache Gummistiefel für die groben Sachen (auch Garten). Wir gehen noch ein paar Sachen für die Kombüse einkaufen und dann ab zur Bootsübernahme.

Jeanneau Sun Odyssey 349



Wie kann ein 3 Jahre junges Boot dermaßen abgerockt sein? Der Zustand der Kiste ist echt schlecht. Diverse, nein alle Türen klemmen, Verschlüsse lassen sich nicht öffnen. Massig heftige Macken im GFK. Also echte Ausbrüche, Löcher. Das ganze Boot ist außen nicht sauber. Innen ist es nicht besser. Ich frage, ob das ein gereinigter Zustand sei? Der arme Kerl, der uns durchs Boot führte, konnte nicht darauf antworten.

Was steht noch auf der Webseite des Vercharterers…. ein hochmotiviertes professionelles Team kümmert sich bestens um ihr Boot. Die machen so Kauf und Vermietung Geschäfte. Nie im Leben!

Wir haben bereits bezahlt, den Vertrag gezeichnet und vor allem, welche Alternative? Kein anderes Boot unter 40 Fuß verfügbar. Aber wir dachten sicherlich, wir haben ja schon schlimmeres erlebt.

Mängelliste (nur die für uns wichtigen Dinge) die uns meist erst nach der Übergabe auffielen:

- Ankergeschirr passt nicht. Anker muss angebänselt werden und in der Halterung mit Seil befestigt werden. „Sie brauchen doch keinen Anker!?“ ertönt es. Schon mal was von Sicherheit gehört?
- Die Genua Holepunkte sind fix. Nix verstellbar, Superbillig Basisausstattung was wir noch zu spüren bekommen werden.
- German Cupper System geht extrem schwer. Für Anja eigentlich nicht bedienbar. Ich muss mich sehr anstrengen um den Baum, die Großschot zu trimmen. An aktives Böen aussegeln nicht zu denken.
- Wie gesagt, keiner der Schränke und Türen funktioniert. Der Abfalleimer baumelt lose rum und die Toilette stinkt wirklich erbärmlich.
- Am Niedergang sind Blutspuren der vorigen Crew zu sehen, dito an den Backskisten am Heck. Die zweite Backskiste hat keinen Griff und die anzuheben ist echt Gefahr für die Hände.
- Der Fäkaltank hat keinen Füllstandsanzeiger, man muss den Tank betrachten und dafür die Abdeckung abbauen. Man sieht das aber nicht wirklich.
- Die Navigationskarte im Plotter ist 2 Jahre veraltet. Die Karten im Boot nicht berichtigt.
- Betätigt man den Wasserhahn im Bad geht 50% des Wassers nach unten. Undicht.
- Kühlbox kühlt nicht wirklich. Vor allem, wenn die Heizung an ist deren Schläuche um die Kühlbox liegen.
- Genua ist komplett ausgelutscht, eine Lattentasche aufgerissen, das Groß ist nicht viel besser.
- Backofen wie das ganze Schiff ist verdreckt. Im Klo sind die Wände komplett mit Urin verspritzt. Warum müssen die Deppen besoffen im Stehen …..

- Wir finden keine eindeutige Bezeichnung der Ventile für die Toilette. Wusste der Übergeber auch nicht. Dachte das steht doch im Manual – von wegen.

Ich stelle hier nur zwei Bilder ein die den „janneusen“ Zustand der 349 bestens beschreibt.

Bild 1 für den generellen technischen Zustand: Ein Flaggenstock mit Tesa angeklebt und mehrfach mit Isolierband ausgebessert.


FURLEX

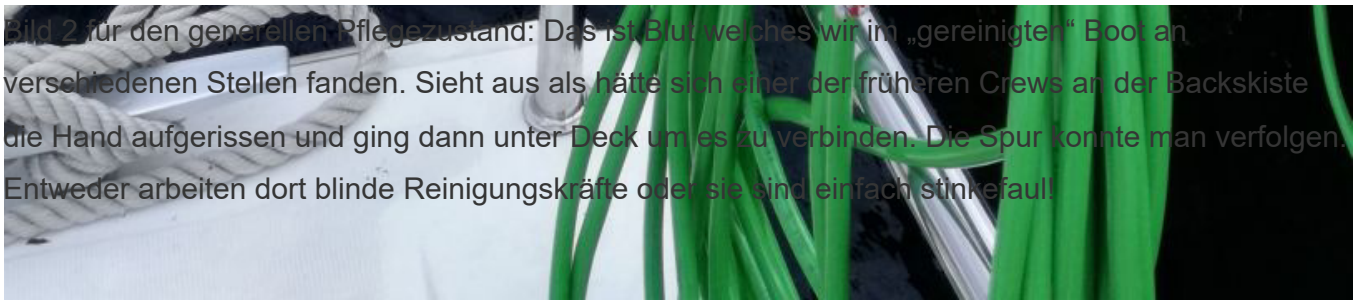
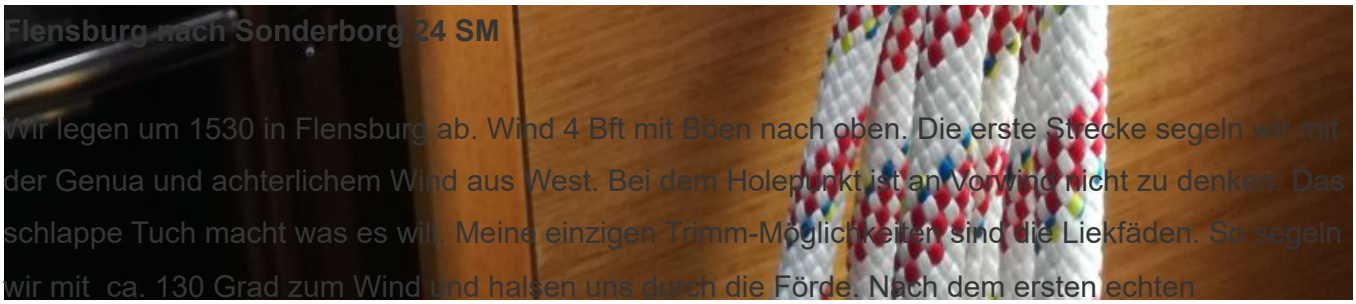


Bild 2 für den generellen Pflegezustand: Das ist Blut welches wir im „gereinigten“ Boot an verschiedenen Stellen fanden. Sieht aus als hätte sich einer der früheren Crews an der Backskiste die Hand aufgerissen und ging dann unter Deck um es zu verbinden. Die Spur konnte man verfolgen. Entweder arbeiten dort blinde Reinigungskräfte oder sie sind einfach stinkefaul!





Flensburg nach Sonderborg 24 SM

Wir legen um 1530 in Flensburg ab. Wind 4 Bft mit Böen nach oben. Die erste Strecke segeln wir mit der Genua und achterlichem Wind aus West. Bei dem Holepunkt ist an Vorwind nicht zu denken. Das schlappe Tuch macht was es will. Meine einzigen Trimm-Möglichkeiten sind die Liekfäden. So segeln wir mit ca. 130 Grad zum Wind und halsen uns durch die Förde. Nach dem ersten echten Kurswechsel in Richtung OSO setzen wir das Großsegel und reffen es zugleich ins erste Reff. Der Wind hat mächtig zugenommen, gute 5-6 Bft. mit Böen deutlich über 6 Bft..

Das German Cupper System ist definitiv nicht fürs Halsen gemacht. Man kurbelt sich nen Wolf. Aber Q-Wenden? Ich schaue das wir einen Kurs segeln der möglichst wenige Halsen benötigt. Eine die ich im Patentamt anmelden kann war auch dabei. Zu viel Ablenkung mit den vielen Leinen an der einen Winsch pro Ruderstand. Keine Fallwinschen, alles nach hinten x-fach umgelenkt. Ständig wechseln, wir hatten es noch nicht wirklich raus. Sicher nichts was ich mir zulegen würde. Die Reffleinen sind ebenfalls nur mit enormen Kraftaufwänden zu bedienen. Viel zu dick, bekneifen sich an vielen Stellen und bekommen das Segeln nur mit viel Mühe in einen einigermaßen annehmbaren Trimm. Die Basisausstattung ohne Extras ist bei der 349 eine echte Spaßbremse. So kann man nicht entspannt segeln.

Mittlerweile haben wir das Groß im 2. Reff und der Wind hat deutlich auf die 7 gewechselt. Vor Rupholz hat uns eine Böe gelegt die deutlich die 8 überschritten hatte. Ich mag das ja, aber nur mit ordentlichen Segeln und ausreichend Trimmmöglichkeiten. Windvorhersagen gelten für die Flensburger Förde nicht! Oder man packt einfach immer mal 2 Bft. on Top.

Die letzte Kursänderung in Richtung Sonderborg beschert und halben bis raumen Wind und der Wind geht auf einen guten 5er zurück. Ab da hat das Boot ein wenig Spaß gemacht.



Der Statusbericht per Telegram an Mutti darf nie fehlen….



Und so segeln wir in den Abend von Sonderborg.

Anlegemanöver besprechen und es wird bereits dunkel. Die Einfahrt zum Hafen ist in der Dämmerung schwer erkennbar; nicht oder vielleicht noch nicht befeuert. Ich navigiere strikt nach der

Navionics Karte und wir sind im Hafen. Das Anlegemanöver war einwandfrei. Wir werden immer eingespielter. Bis das Boot aufklariert ist, ist es 21.15. Wir essen ein wenig und gehen schlafen. Der Wind drückt aufs Heck, die Welle auch. Die Festmacher ohne Ruckdämpfer, eine komplett schlaflose Nacht auch dank der ungesicherten klappernden Fallen anderer Boote.

Am Morgen kommt der Hafenmeister und sagt uns freundlich, dass dies eine Eignerbox sei und der Eigner kommt gegen Mittag. Wir hätten aber eh verholt, denn eine weitere Nacht mit dieser Geräuschkulisse? Neee! Wir legen ein schönes Leinenmanöver hin um das Boot bei guten 5 Bft achterlich querab aus der Box zu bekommen, ohne die schöne Yacht neben uns in Bedrängnis zu bringen. Bug in Luv fieren und den Haken an die Sorgleine, ich ziehe uns an den Dalben. Werfe eine Leine über die von der Mittelklampe über den Dalben auf die Winsch geht. Winsche uns noch weiter ran um die ursprüngliche Leine zu bergen. Wir sind nur noch durch die Winsch/Mittelklampe Leine und den Bootshaken gesichert. Rückwärtsgang und wir fahren kerzengerade aus der Box bis ich Anja das Kommando zum Loslassen gebe. Die Odyssey dreht schön mit dem Hintern in die Gasse. Leine von der Winsch und ab auf die andere Seite weiter nach hinten. Box ausgesucht aber nochmal raus, weil es mir zu eng zum Wenden war. Der Wind drückte ganz gut. Raus und rückwärts rein um dann wieder vorwärts gegen den Wind in die Box. An den Dalben aufgestoppt, Anja wirft die Achterleinen über die ich dicht hole und uns mit leichter Vorausfahrt weiter in die Box buxiere. Achterleinen fest und eindampfen. Mit Abstand von ca. 20 cm zum Steg die Vorleinen bequem ausbringen. So schnell konnte gar keiner da sein um zu helfen. Das hat wieder voll Spaß gemacht. Ein gutes Anlegemanöver ist irgendwie ein klasse Stimmungsmacher!

Wir gehen duschen und erleben eine Reise in unsere Vergangenheit. Die Sanitäranlagen in Sonderborg sind wie Schullandheim oder die alte Turnhalle die vor 30 Jahren abgerissen wurde. Der Zustand ist echt übel und dabei auch nicht wirklich sauber. Diverse Toiletten laufen nicht ab und mein Gedanke „es gibt schon echte Drecksäue“. Bei den Mädels nicht besser.

Wir laufen in die Stadt und genießen den sonnigen Tag der zum Nachmittag hin etwas feuchter werden soll was sich jetzt gegen 1800 bewahrheitet. Überhaupt ist das ECMWF Wettermodell nach dem ich mich nun einige Tage gerichtet habe sehr zutreffend.






Bei der Recherche zu den Windstärken des vergangenen Tages:

- TWS max. 8.85 Bft
- AVG über 10 Minuten 4.5 Bft.

Ja, genauso hat sich das angefühlt.

Wir machen es uns gemütlich wobei es in dem Boot fast unmöglich erscheint. Die ganze Ausstattung ist billigst und ohne jeden Charme. Ikea ist da echter Luxus gegen. Die Kunstlederpolster haben wir mit Decken abgedeckt aber helfen tut das nicht wirklich. Und feucht ist es im Boot. Die Heizung funktioniert allerdings tadellos und wirkungsvoll. Webasto eben. Wir wollen morgen früh los nach Faarborg um den Turmpeter dann zurück nach Kappeln zu begleiten.

Ich erinnere mich noch an die letzte BOOT bei der wir uns ausgiebig eine Jeanneau 440 angeschaut hatten. In Vollausstattung, Kissen und anderen Accessoires ist das etwas ganz anderes. Aber die Ausbauqualität ist wahrscheinlich dieselbe.

Sonderborg nach Faaborg 31 SM

Wir sind recht früh auf den Beinen, gehen noch einmal in die Sanitärbruchbude und legen zügig ab. Der angesagte Wind von 5 Bft mit 6er Böen lässt lange auf sich warten. Bis zum Leuchtfeuer



Kegnaes dümpeln wir mit 8 Knoten achterlichem Wind daher. Vorwind mit den Tüchern geht wirklich nicht. Das Großsegel kann man zwar bauchiger trimmen, aber es wird von den nicht verstellbaren LazyJacky sowie den beiden stark gepfeilten Salingen gehalten. Als wir das Leuchtfeuer passiert haben entschlossen wir uns noch ein wenig nach Osten zu dümpeln, wir haben ja Zeit. Dann kam der Wind und mit unserem Kurswechsel auf NNO frischte er auf stabile 5 Bft auf. Was dann kam, war einfach nur schön. Halbwind segeln bei 5-6 Bft. und einer relativ kleinen Welle aus West. Wir segelten den Kleinen Belt hinauf und wie bereits am ersten Segeltag unserer Reise, mit besten Bedingungen.

Je näher wir Lyo kamen, desto steifer wurde die Brise. Geil! Selbst die alten Lappen auf der Charterbüchse konnten noch was rausholen. Trimm stand den Umständen entsprechend und ich hätte was drum gegeben ordentliche Segel zu haben. Das Boot an sich, sehr steif, feinfühlige Reaktion und es segelt wie auf Schienen.
Östlich von Knolden passierten wir die drei Kardinaltonnen und gingen an der Nordspitze von Bjorno nach NO. Hier weht es ganz ordentlich und wir waren ziemlich weit über der Reffgrenze. Egal, macht

Spaß! Gleich sind wir im Faaborg Fjord und bergen die Segel. Unterwegs wurden wir dann noch aufmerksam beäugt. Wir haben aber auch ein gutes Glas!



Und da war noch der Verfolger. Der Gewinner! Kein Wunder!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=ri2lnpBuWHY



Später. Wir tuckern in den Handelshafen von Faaborg und ich stecke wahrscheinlich noch voller Endorphine. Ich agiere nicht geplant und das Anlegemanöver ist natürlich komplett versemmelt. Nochmals anfahren; war dann aber auch keine Augenweide. Hauptsache die anderen hatten Spaß. Was war falsch? Ich hatte zu früh aufgestoppt. Anja stand falsch am Lee Dalben und das Boot drehte dank Wind exakt quer zur Box recht schnell ab. Schnell noch irgendwie hingeschummelt aber graziös ist was ganz anderes. Auch egal. Wir sind nach einem sehr schönen Segeltag angekommen. Turmpeter ist ja seit mehreren Tagen da und nimmt uns in Empfang. Kurz nach uns liefen 8 H-Boote ein. Ging zu wie am Bahnhof, aber eine schöne Stimmung.
Wir wollen nur schnell etwas essen und gehen zum Thai in Faaborg. War gut aber nicht wirklich Thai. Das grüne Curry ohne Auberginen, keine Karotten und keine Schärfe. Scharf war dann aber die Rechnung. Luxussteuer! Ist aber ein nettes Restaurant und geschmeckt hatte es dennoch. Hunger treibt eben! Auf dem nach Hause Weg noch bei Turmpeter reingespickelt der sich gerade etwas gebruzelt hatte.



Zurück an Bord noch ein Glas Rotwein und einfach nur dasitzen und relaxen. Ein schöner Tag geht zu Ende während ich diese Zeilen schreibe.

Regentag!

Für den nächsten Tag ist Regen angesagt und sehr viel Wind. Wir bleiben in Faaborg und machen eine Tour durch das Städtchen. Gut in Regenklamotten eingepackt erleben wir ein weiteres sehr schönes Arrangement von recht alten Häusern die schmuckvoll in den Gassen standen. Wir haben ein paar Kleinigkeiten, Gläser und ein Salz/Pfeffer Ei (Behältnis) eingekauft um uns zu Hause immer an die schönen Momente der Reise zu erinnern, wenn wir sie benutzen. Dann noch in den örtlichen Super Brugsen Supermarkt und für ein gemeinsames Abendessen mit Turmpeter und Marlies eingekauft.









Marlies ist eine nette Frau die den NOK mit ihrer „Ahoi Marie“ durchquert ist und mit diversen Mängeln am Boot, nebst einer gebrochenen Außenborder-Halterung, zu kämpfen hatte. Nicht sehr erfahren aber irgendwie unerschrocken segelt sie mit ihrem 23 Fuß Boot, dessen Typ nicht bekannt ist, durch die Ostsee.

Ihr Motor ist mit einem quietschgrünen Rätschband gesichert und sie will morgen mit uns und Turmpeter zurück in Richtung NOK.

Der Abend wird gemütlich und ich habe viel zu viel gekocht. Der Cobb auf der Badeplattform macht eine gute Figur und so wird es recht spät bis wir in die Koje kriechen. 0830 ist die Abfahrt geplant.

Faaborg nach Kappeln – 33 SM

Wir legen um 0845 ab. Die anfänglichen 3 Bft. steigern sich in der ersten Stunde auf 5-6 Bft. und auch die Welle nimmt, als wir in den Kleinen Belt einfahren merklich zu. Bei Sonnenschein wäre das sicherlich super fluffig gewesen aber es war kalt und regnete immer wieder leicht. Das verändert das Empfinden und was bei Sonne als traumhafter Segeltörn erscheint, ist bei Regen und Kälte viel dramatischer.

Turmpeter und Marlies sind ein gutes Stück hinter uns unter Motor während wir bereits segeln. Und wir segeln flott.









Der Kurs nach SSW bei westlichen Winden war nicht ganz ideal und so entschloss ich, dass wir nen „Zacken“ in den Belt segeln. Das war auch gut so, der Wind drehte leicht und wir hatten einen herrlichen Am- bis Halbwind Ritt bis Kappeln bei zeitweise guten 6 Bft. Turmpeter und Marie verloren wir aus den Augen. Nur noch Glaskontakt. Aber ich hatte vorher klargemacht, bei den Bedingungen, mit dem Boot, da segle ich nicht hin- und her. In einem PanPan, bei unser aller Glückssträhne, ist das natürlich etwas anderes. Und so hatten wir den Funk an und laut.

Aber so herrlich der Wind war, desto enttäuschender das Boot. Nicht das Segeln! Die Elektronik fiel nach 3 Stunden mit der ersten Fehlermeldung „kein aktives Anzeigegerät“ aus. Erst der Plotter, nicht schlimm, da ich eh meist das Ipad verwendet habe. Bedient sich viel besser als der Raymarine bei Regen und ist übersichtlicher. Vor allem der Formatwechsel von Quer- nach Hochformat ist ideal. Warum man Plotter im Querformat auslegt, ist mir eh ein Rätsel.

Dann fielen alle Geräte aus. Auch Lot und Logge. Kein Strom mehr. Anja hat alle Verbraucher ausgeschaltet und so kamen die Geräte wieder für ein paar Minuten. Danach nada. Wir waren aber noch gut 3-4 Stunden unterwegs. Ok, der Kurs stand und so machte ich mir keine großen Sorgen. Das Ipad war ebenfalls bereits relativ entladen und so schalteten wir es erstmal ab und hingen es an

den verbleibenden Reststrom der Akkus. Abgesehen davon hatten wir unsere eigenen aktuellen und aktualisierten Karten dabei. Aber Autopilot war nicht und so hat es zwar seglerisch Spaß gemacht, aber die Stunden gingen dann irgendwann in die Knochen…



Vor der Schleimündung der bekannte und wunderschöne Anblick von Schleimünde. Wir haben die Segel geborgen und tuckerten in die Schlei. Die Elektronik bedankte sich zugleich für den Generatorstrom und begann wieder zu blinken. Aber nicht nur das, es war nass und eine Leine löste auf dem Plotter einen MOB Alarm aus. Herjeh was ist das nun wieder. Ich bekam den Alarm nicht weg. Das korrekte Drücken des Symbols hatte nicht funktioniert und so tuckerten wir unter nervigem Gepiepse in die Schlei. Ipad an, Raymarine aus! Ahhhhh wie erholsam.



Wir entschlossen uns bei ~~Henningsen & Steckmest~~, der Scalar Werft einzulaufen und bereiteten uns vor. Dort wären wir auch mit Linguini eingekrant. H&S haben ein unschlagbares all-inclusive Angebot. Rein, raus, je eine Übernachtung für 165,- inkl. 3 Wochen Auto nebst Trailer parken. Besser geht

nicht. Der Hafen liegt genau gegen an aber durch den davor aufragenden bewaldeten Hügel windgeschützt. War eine gute Wahl. Der Anleger neben einer Dufour Performance klappte dank der Hilfe der Eigner prima. Angekommen! Die Batterien zeigten 13.5V an. Niemals! Die Anzeige ist wohl streng digital.

Turmpeter und Marlies legen in Schleimünde an und bleiben dort über Nacht.

Emma meets Emma

Wir sind in Kappeln mit Yvonne & Dirk verabredet. Die Eigner unserer früheren Wilden Ente die nun Wilde Emma heißt. Sie sind zur fast selben Zeit an der Ostsee mit Stützpunkt Damp von wo sie Tagestouren mit der schönen Wilden Emma unternehmen.

Eigentlich war der Plan beim Fisch Stark in Kappeln am Stadthafen anzulegen und sich mal was Leckeres ans Boot bringen zu lassen. Doch musste ich gestern mit Erschrecken hören, den gibt's nicht mehr. Hat dank Behörden Willkür dichtgemacht. Liebe Stadt Kappeln: Eigentlich war und ist das der einzige Grund gewesen für uns bei euch anzulegen. In Zukunft nun eben nicht mehr.

Wir treffen uns und die Begrüßung ist schön. Da muss man an die Ostsee kommen, um sich wieder zu sehen. Ab zum Essen denn ich habe einen Bärenhunger. Wir essen im „Landgang", das Restaurant beim ASC Kappeln. Tolle Inneneinrichtung und wirklich leckeres Essen nebst einer lockeren und netten Bedienung. Da kommt eine SMS rein. Ariane und Michael sind ebenfalls in Kappeln bzw. in Gelting, haben einen Mietwagen und fragen, ob man sich noch auf ein Glas Wein trifft. Na logo! Bei uns an Bord. Wir haben ja zumindest Platz unter Deck und so fahren wir zu viert Richtung Grauhöft und gehen an Bord der 349er. Den Begriff „jeanneuse" hat Dirk übrigens geprägt. Er ist viel auf Charterschiffen unterwegs und seine Erfahrung trifft in unserem Boot auf absolute Bestätigung. Wir haben ja den Plan uns in absehbarer Zeit ein größeres Boot zuzulegen auf dem man dann auch ein wenig „um die Welt" schippern kann. Eine Jeanneau 410 war auch auf der Liste. Mit dieser Erfahrung was die Ausbauqualität anbelangt – definitiv gestrichen!

Ariane und Michael kommen an und bringen ihren Hund Rieke mit. Ein Traum von folgsamem Hund und dabei, für einen Labrador, sehr agil, gelenkig und sportlich. Sie geht über den Bugkorb an Deck als ob das so ganz normal sei. Tippelt die steilen Stufen unter Deck und legt sich sogleich unter den Tisch als sei das schon immer ihr Platz gewesen. Ein schönes Gefühl so ein Fell an den Beinen zu spüren und einfach mal unterm Tisch ordentlich zu kraulen.

Wir sitzen noch ein Weilchen und verabschieden uns dann von den Fünfen. Ariane und Michael liegen mit ihrem Boot, der „Anne-Ma" in Gelting, unserem Ziel für den morgigen Tag.

Kappeln nach Gelting – 23 SM

Am Morgen werden wir von der Sonne geweckt und haben einen schönen Blick auf die Schlei.





Wir legen unter Motor bei Henningsen & Steckmest ab. Der Hafen ist absolut empfehlenswert. Saubere und schöne Sanitäranlagen, Werftflair, nette Leute und gute Lage. Jederzeit wieder! Ach ja, die vielen Scalar Yachten die dort liegen – ein Traum! Sich das bauen zu lassen. Außen klassisch und unter Deck etwas moderner. Kein Problem laut dem Junior! Wir beschließen uns die Scalar 34, die ab kommendem Jahr in der Vercharterung ist vielleicht einmal für eine Woche zu chartern und dann …..

Die Schlei bei achterlichem Wind hinaufgesegelt und nach der Anteuerungstonne Kurs Nord gelegt und auf halbem Wind einen weiteren Traum-Segeltag erlebt. 3-4 Bft. aus WSW einen relativ kurzen Schlag nach Gelting. Die Küste zog an uns vorbei und auch hier fiel die Elektronik nun nach bereits 2,5 Stunden aus. Was solls, Ich hab die Karte der Geltinger Bucht vor mir. Ohne Lot ist das schon komisch in die recht enge Einfahrt einzufahren. Und es kam was kommen musste. In der Einfahrt habe ich eine grüne Tonne kurz übersehen bzw. ging spiegelverkehrt vor und wir saßen leicht im Schlick. Nicht schlimm, ein paar Minuten später waren wir wieder frei und liefen in den Hafen ein.

Wir sahen die „Anne-Ma“ an backbord doch die Boxen waren viel zu groß und so zogen wir ein Stück weiter zu den 3,80 breiten Boxen. In die Gasse, Box ausgesucht, wieder raus, rückwärts rein und gegen den Wind voraus angelegt. Perfekt! Wieder ein gutes Gefühl! Anja wird, wie ich, immer routinierter mit der Charterbratze.



Wir gehen zur Anne-Ma und da kommt uns auch Rieke nebst Anhang bereits entgegen. Wir müssen aber erst in die Dusche bevor wir an Kaffee und Kuchen denken können. Gesagt getan und frisch geduscht und angezogen erstmal einen Spaziergang am Uferweg. Schöne saftige Wiesen, ganz das Gegenteil als die Wiesen zu Hause. Freundlich blickende Kühe und in der Ferne schaut es aus als ob ein Wetter aufziehe. Das blieb aber auf der dänischen Seite genauso wie das riesige Kriegsschiff, das wir in der Ferne ausmachten und in Richtung Flensburg unterwegs zu sein schien.

Wir verabredeten uns für ein Abendessen zum Abschied und haben im „Sonne & Mehr“ sehr gut gegessen und dank Arianes Weinempfehlung auch gut getrunken.

Die Nacht ist ruhig und wir freuen uns irgendwie auf die morgige Ankunft in Flensburg.

Gelting nach Flensburg – 24 SM

Morgens kurze Katzenwäsche und uns von der Crew der „Anne-Ma“ verabschiedet. Schön wars, nette Menschen zu treffen und eh alles drum herum. Fast alles eben.

Wir laufen recht spät aus und haben auf halbem Wind mit 4 Bft. Guten Speed. Ein Stück weiter sehen wir wie es einige Boote legt und wir beschließen ins 1. Reff zu reffen. Das war gut! Der Wind ging schnell auf 5-6 Bft hoch und wir segelten mittlerweile hart am Wind in Richtung Flensburg. Am Wind machen diese Lappen (Segel) echt noch weniger Spaß als vor dem Wind. Die Genua und ihr Achterliek mit ihrem fixen Holepunkt schlackert wie ein Hundeschwanz. Dichter geht’s auch nicht, der Palstek ist am Holepunkt. Ich versuche die achterliche Liekleine zu trimmen aber es gibt nur Wackel oder Kralle. Komplett abgerockt!

Auf der Höhe Bockholm schlief der Wind komplett ein. Alle außer uns wussten wohl was da kommt. Sie bargen die Genuas und Motor an bis zur nordöstlichen Spitze des Naturschutzgebietes Holnis. Da lagen sie bereits alle schief bis platt auf dem Wasser.

Wir haben nur noch das Groß im 2. Reff oben als wir um „die Ecke“ bogen um auf halbem bis am Wind Kurs wieder zu segeln als wir voll auf die Fresse bekamen. Dafür ist sie wohl bekannt die Flensburger Förde. Wir nahmen die Genua auf vielleicht 50% und jetteten Flensburg entgegen als ein ziemlich großes, schnelles Regattafeld auf uns zuraste. Wir hätten hier bereits kreuzen müssen. Das mit der schwergängigen Mechanik? Segel bergen und weiter unter Motor.

Die Entscheidung war gut. Das war auch unsere längste Motorstrecke und wir motorten drei Stunden gegenan. Eine steile Welle und 32 Knoten TWS. Dank Motor hatten wir die Geräte auch wieder. Das hat keine Spaß gemacht und ich hätte nach der halben Strecke gerne die Segel nochmal hochgenommen, konnte Anjas Wunsch aber verstehen, jetzt keine Hektik mehr wir sind gleich da.

Vor dem Anlaufen des Vercharterers im Niro Petersen Hafen mussten wir noch tanken und den Fäkaltank entleeren. Der war randvoll mit Süßwasser. Wir haben die Toilette vielleicht 2 oder 3 x benutzt. Der Rest war Wasser, mit dem wir immer wieder die Seetoilette spülten, damit der penetrante Geruch verschwindet. Tat er auch. Der Tipp von Ariane und Michael war Gold wert. Nur das das Auslassventil des Bootes defekt oder verstopft war.

Da es nur Süßwasser und ein klein wenig Pippi war, wollten wir den Tank auf See entleeren. Pustekuchen. Und so gingen wir erstmal tanken.

An der Tanke war ordentlich was los. Alle Charterer irgendwie zur selben Zeit. Ein Boot legt ab, das zweite rückt nach und die Lücke legt man eben erstmal proforma an. Mit dem Bug an eine Klampe heranfahren, belegen und dann Ruder legen und rückwärts eindampfen. Das Heck geht langsam aber stetig an den Steg und man passt genau in die Lücke. Gut das wir Anfang des Jahres beim Skippertraining waren. Das Manöver hatten die beiden Jungs am Steg auch noch nie gesehen. Der hintere wollte ständig die Leine entgegennehmen. „Neneee, brauchste nicht, alles gut!“. Boot dann einen Platz nach vorn verholt und 25 Liter getankt. Ich fand das viel aber die Fahrt durch die Flensburger Förde mit meist 2500 Touren gegen an haben eben Sprit gekostet.

Und dann suchten wir die Fäkaltank Absaugstation. Wir haben den gesamten Hafen abgefahren und mehrere nach der Pumpe gefragt. Keiner hat es gewusst. Wie überhaupt, warum zeichnet man das nicht in die Karten ein und warum gibt es so wenige davon? Weil alle ihre Scheiße in die Ostsee lassen. Ich finde das alles andere als gute Seemannschaft!

Letztendlich geben wir auf und akzeptieren, dass wir unter Umständen dafür bezahlen müssen.

Beim Vercharterer angelegt, Boot aufklariert und nach der Absaugstation gefragt. Er musste dort anrufen. Die steht wohl oben am Mastkran. Ja, da ist kein Wegweiser dran. Danke! Warum wir den Tank nicht in die Ostsee entleert hätten wie es alle machen? Naja, weil das Ventil nicht geht. Ich erkläre noch das sich im Tank, zumindest von uns keine Shiet befindet hege aber den Verdacht, der Tank war bei Übernahme sicherlich nicht leer. Der arme Taucher!

Wir räumen fast alles in Lichtgeschwindigkeit in den Wagen und gehen nach Flensburg essen. Erst, nachdem der Laden der Wahl nichts mehr freihatte und an anderen Locations Schlangen bis auf die Straße ragten, gingen wir in das Reiskorn, ein Sushiladen. Was da kam, kann man in den Google Bewertungen lesen. Also die Bewertung vom 14.09.18 mit einem Stern (weil ohne Stern geht nicht).

Wir waren nach 10 Minuten wieder draußen und gingen zu Piet Henningsen. War echt gut. Kann man noch besser machen aber wir waren zufrieden und unser letzter Abend am Ende doch noch gelungen.

Übergabe

Ich ging ins Büro und meldete unseren Kahn bereit zur Übergabe. 10 Minuten später war Dirk da und nahm alles auf inklusive der gröbsten Mängel. Er wundert sich über unsere sehr niedrige Anzahl an Motorstunden und schaut auf den Tankbeleg nebst Logbuch. „Oh, ihr seid ja gesegelt!“ Wir lachen beide.

Die Sidestory dazu: Am ersten Tag nahm neben uns eine dreiköpfige Männercrew eine 40er Bavaria entgegen. Kurz darauf standen ca. 8 Paletten Astra Bier daneben. Der Stationschef sagt noch „das schaut doch voll unseriös aus!“ Ich entgegne „man(n) braucht ja Ballast!“. Die Crew hat sich nach dem Einladen erstmal je eine Dose genehmigt. Beim Auslaufen kurz darauf dann eine nächste Dose pro Kopf. Okay, den Bootsnamen merke ich mir erstmal. Wir segelten dann kurze Zeit später an ihnen, nach ca. 8 SM noch immer unter Motor, an ihnen vorbei. Und ratet mal was sie in der Hand hatten. Ich hätte mich über eine Alkoholkontrolle gefreut.

Gaspauschale bezahlt und vorgeschlagen das gegen meine Eigenleistung (Reparatur Wasserhahn usw.) zu verrechnen. Nein geht nicht aber wir könnten einen Gutschein haben. Danke nein! Verwunderte Blicke….. ja wollt ihr denn nicht mehr bei uns chartern? Eine Millisekunde später kam mein „Nein“. Die Minen verdunkelten sich. Und obwohl das nicht der Grund ist, entgegnete ich, wir haben ja ein eigenes Boot das eben gerade kaputt ist. Unwissendes Lächeln kam uns entgegen und wir gingen!

Autobahn und am Abend zu Hause. Alles ausgeladen und verstaut. Frieda abgeholt und ihr einen schönen Knochen zur Begrüßung gegeben.

Alles ist gut!

So im Nachhinein war es, zumindest während der Segeltage ein schöner aber leider viel zu kurzer Urlaub. Emma war ein tolles Schiff, das leider viel zu wenig Pflege erfahren durfte was sehr sehr schade ist. Chartern nie wieder bei dieser Firma und Höhenbegrenzungen ab sofort mehr als beachten. Wir haben tolle hilfsbereite und liebe Menschen kennenlernen dürfen, schöne Erlebnisse in den Häfen und Städten gehabt und am Ende kam dann auch noch das ok der Versicherung, die den Schaden an Linguini übernimmt.

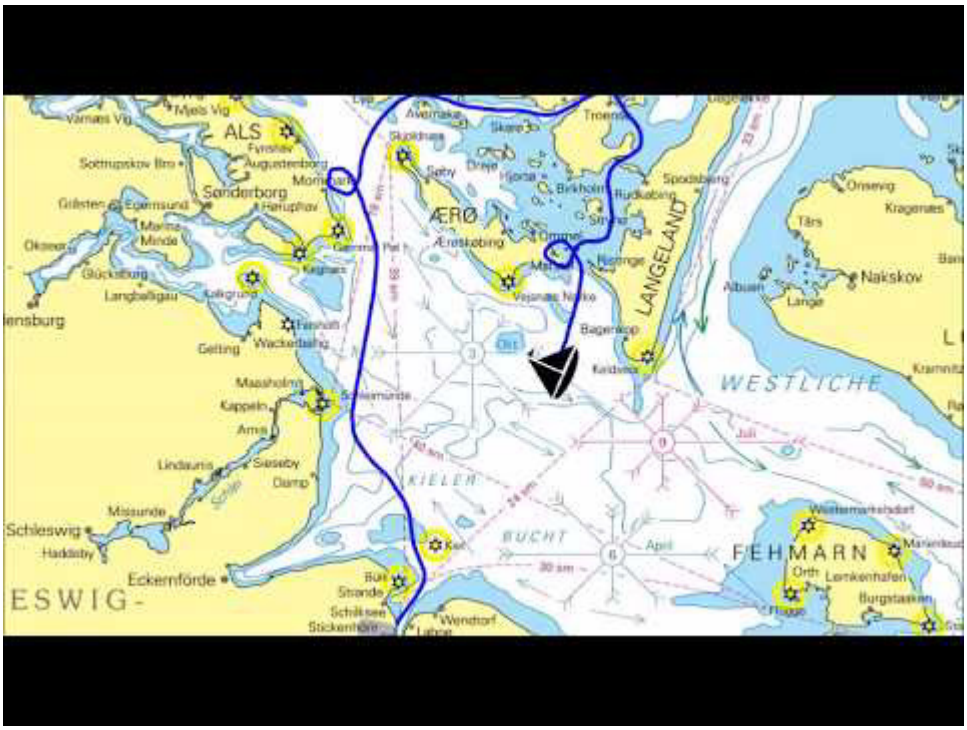
Alles wird gut!

Am Ende haben wir 265 gesegelte Meilen und insgesamt 8.5 Motorstunden ohne das Abschleppen durch Ulrik.

Ja und ganz am Ende noch eine visuelle Zusammenfassung vom großen Ganzen.

YouTube player

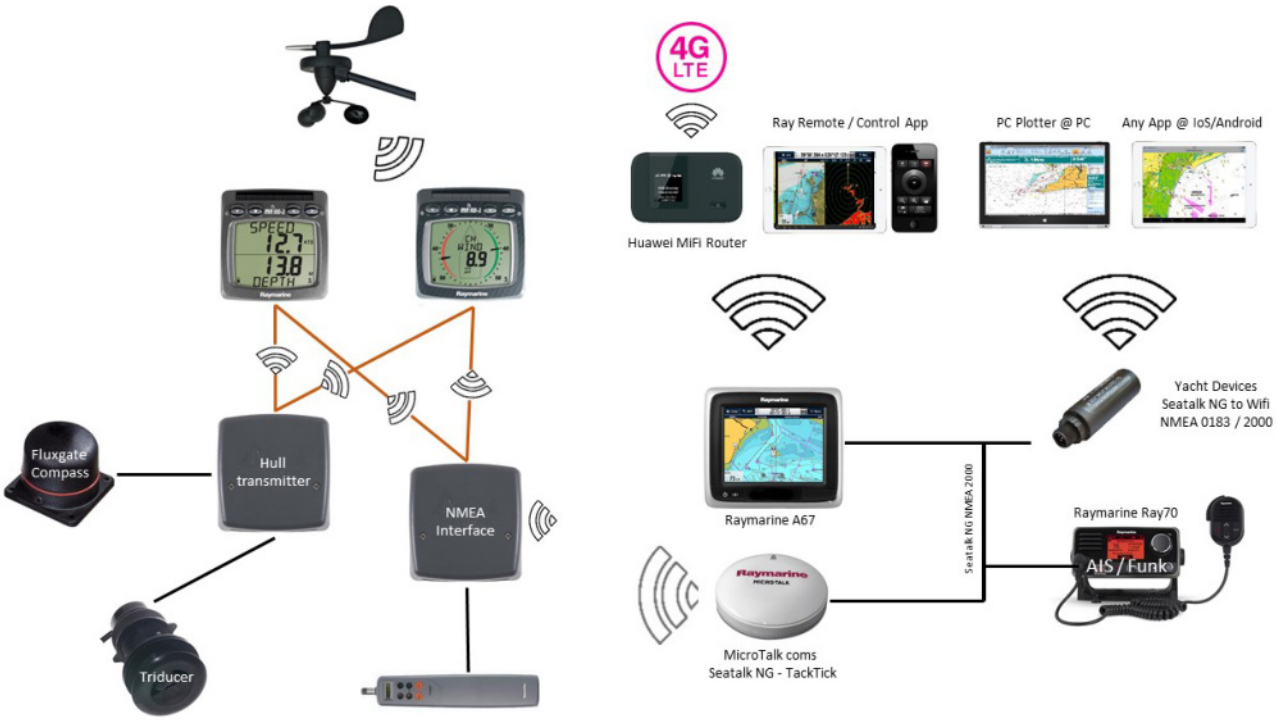
https://youtube.com/watch?v=7ZgvCuDIux4



Pinnenpilot zum Autopilot – Navigation 4.0

October 5, 2018

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Navigation



Wenn ein Pinnenpilot der als Autopilot arbeiten soll, kann es ein langer Weg sein. Nicht zuletzt, weil die Angaben der Hersteller in den Bedienung- und Installationsanleitungen mehr als dürftig sind. Ein Pinnenpilot spricht idR eine Sprache um Befehle entgegenzunehmen. Ein Pinnenpilot spricht selber aber eher nicht. Also brauche ich doch lediglich die Daten, die ein Pinnenpilot verarbeitet an ihn senden. So dachte ich bereits mehrfach und hab das Projekt immer wieder auf die Bank geschoben.

Mein ~~Raymarine ST1000+~~ ist, was das Interface anbelangt, baugleich mit dem ST2000+. Das folgende gilt also für beide.

Die Geräte verstehen Seatalk der 1. Generation sowie NMEA 0183. Wobei man wissen muss, Seatalk 1 ist ein Raymarine Verbindungsstandard und NMEA 0183 ist eine Sprache. Über Seatalk 1 werden am Ende auch nur NMEA Daten ausgetauscht, dies aber in einem, ich sag mal unterschiedlichen Umfang. Oder als Metapher, es ist dieselbe Sprache aber zwei Dialekte in denen es ab und an Worte gibt, die man erklären muss.

Wenn ich also ein Gerät per Seatalk physikalisch anbinden kann ist noch lange nicht gesagt, dass es den Informationsgeber versteht oder es wird nur ein Teil der Datensätze verstanden. Dazu muss ein Übersetzer her der

Seatalk nach NMEA Übersetzungstabelle

Seatallk in NMEA0183

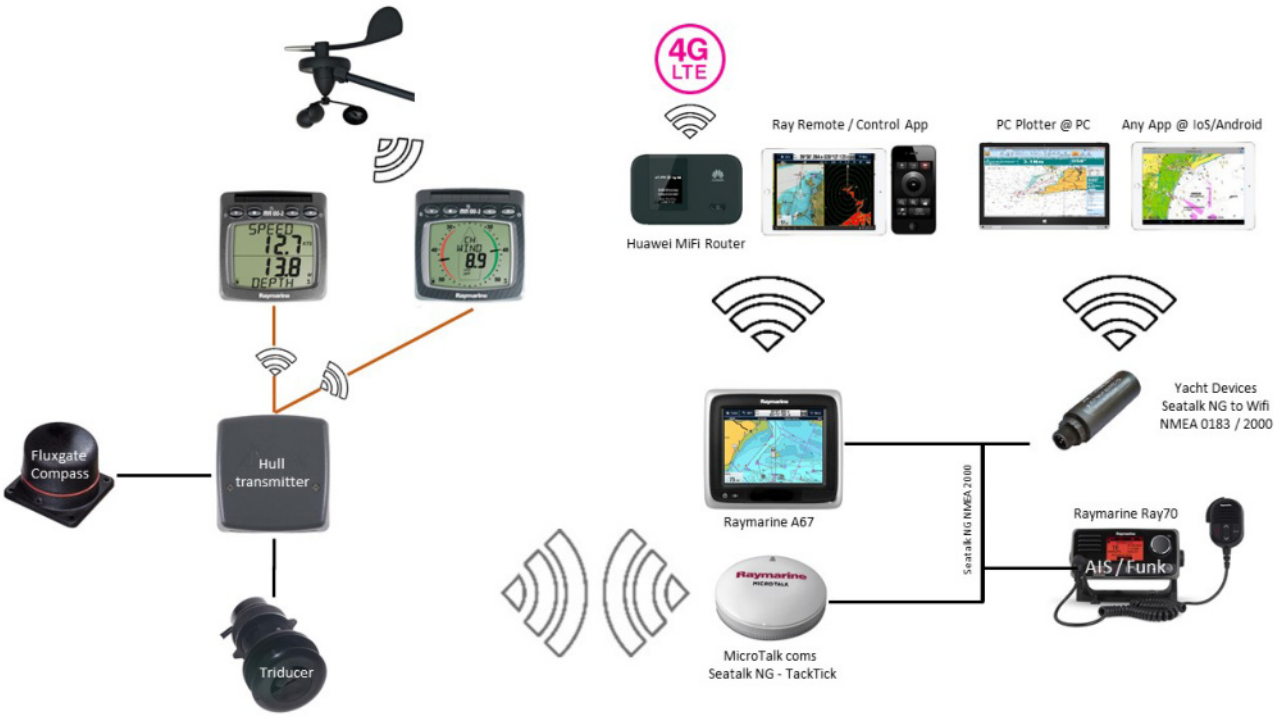
Depth	DBT
Wind angle and speed	MWV
Speed through water	VHW
Trip and total mileage	VLW
Water temperature	MTW
GPS position	RMC
Magnetic heading	HDG

übersetzt. Man sieht, es sind nur die Datensatz-ID´s oder Datensatz Namen, die unterschiedlich sind, deren Inhalte sind dieselben. Warum machen Hersteller so etwas? Kohle! Sich abgrenzen, um ihre eigenen Technologien teuer zu verkaufen.

Zur Übersetzung reicht es nicht eine passende Kabelverbindung zu haben. Das empfangende Gerät muss entweder in der Lage sein den anderen Dialekt ebenfalls zu verstehen oder man schaltet einen Übersetzer dazwischen.

Für einen ST1000/2000+ ist das in der kabelgebundenen Welt z.B. ein ST70 Autopilot Device. Der hat eine Schnittstelle für den Pinnenpiloten die NMEA spricht und kann mit dem Seatalk Bus, an den z.B. die Windfahne oder der Plotter angeschlossen ist, reden.

In meinem Fall habe ich aber einen Seatalk NG Bus und meine TickTack Gerätschaften kommunizieren per Funk mit dem Plotter. Keines der Geräte



die ich eingebaut habe stellt ein Kabelinterface für eine NMEA 0183 Verbindung zur Verfügung an die ich den Pinnenpilot anschließen könnte.

Mögliche alternative Lösungen für den Pinnenpilot

Meist kommt gleich, nimm einen vernünftigen Pinnenpiloten für ca. 1.500,-. Kann man, muss man nicht. Die ST Gerätschaften sind für nen Binnensegler wie mich absolut tauglich. Den gelegentlichen Ausflug ins Salzwasser sollten sie ebenfalls gut bedienen.

Dann wird hier und da zu einem Interface geraten wie z.B. dem Raymarine ITC-5 oder einem Actisense Adapter oder andere Geräte die sicherlich funktionieren. Bei einer kabelgebundenen Seatalk 1 oder NG Anlage würde ich hier den Actisense nehmen. Aber es geht viel einfacher.

TackTick hat ein NMEA Interface, das T122. Es empfängt die Funkdaten der Instrumente (Wind/Multi/Fluxgate) sowie die Plotterdaten über das Microtalk Wireless Interface. Also bekomme ich die Wind- und Kompass-Kursdaten auch ohne Plotter. Wenn ich den Plotter nutze, bekomme ich zusätzlich die GPS Positionsdaten und kann den Pinnenpiloten über Wegepunkte und Routen steuern.

Steuerung des Pinnenpiloten über Wegpunkte

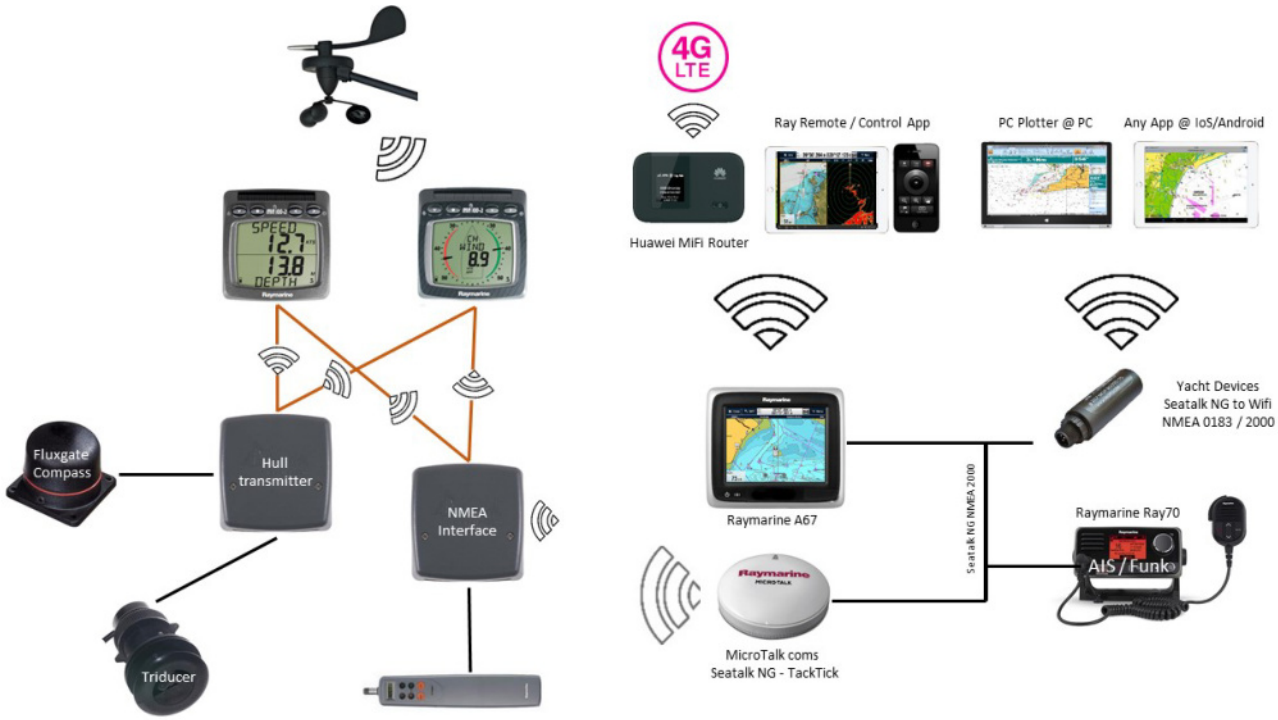
Vorneweg. An der obigen Übersetzungstabelle von Seatalk nach NMEA sieht man, da sind keine Datensätze enthalten die Wegpunkte und Routen beinhalten. Deshalb bekommt man das per Seatalk

auch nicht direkt hin, sondern braucht einen ST70 davor der das wieder entsprechend in der Steuerung verarbeitet. Über eine reine NMEA Verbindung liegen die kompletten Datensätze an.

Vielfach wird kritisiert man könne doch nicht nach Wegpunkten automatisch steuern und dann unter Deck gehen usw.. Logisch! Die Nutzung eines Autopiloten entbindet ja nicht von der Wache. Aber man kann eben gemütlich daneben sitzen, vielleicht unter der Sprayhood und hat trotzdem alles im Griff. Ist ein Wegpunkt erreicht und wäre nun eine Kursänderung notwendig, dann piepst der Pinnenpilot und zeigt die Änderung an. Nun muss man aktiv bestätigen damit der Pipi (Kurzform von Pinnenpilot) den Kurs ändert. In der Regel wird dabei mindestens eine neue Segelstellung notwendig, wenn nicht gar ein Manöver.

Das Schöne an der Wegpunkt Steuerung im vergleich zur Windfahnensteuerung, der Pipi gleicht Abdrift und Versatz aus. Eine Windfahnensteuerung schaut immer nur, dass ich optimal zur anliegenden Windrichtung liege. Bei einer längeren Strecke liege ich am Ende dann weit neben meinem Zielpunkt. Für Atlantiküberquerungen sicherlich gut. Man kann über den ST1000/2000+ natürlich per Windfahnensteuerung navigieren. Hier lässt sich dann ein Wert eingeben, ab dem ein Alarm ausgegeben wird, wenn der Wind um eine bestimmte Gradzahl dreht. In dem Fall kann man dann den Kurs und die Segelstellung anpassen.

Mein neues Setup schaut damit so aus



Den T122 gibt es ab 350,- im Handel. Immer wieder werden die Teile jedoch recht preiswert gebraucht angeboten. Die Installation erfolgt direkt beim Pinnenpiloten. Somit nutze ich die 12V Verbindung des PiPi (Sicherung für das Interface nicht vergessen) und hab nur zwei kurze Kabel zwischen den Gerätschaften bzw. der Buchse des PiPi und dem NMEA Interface.

Viel Spaß beim Auto-Pilotieren!

Gutes Neues!

January 1, 2019

Kategorien: Allgemein



Viele kleine Projekte, ein paar Vorsätze. Ob die gut sind wird sich zeigen. Ich freu mich auf die nächsten 365 Tage 2019.

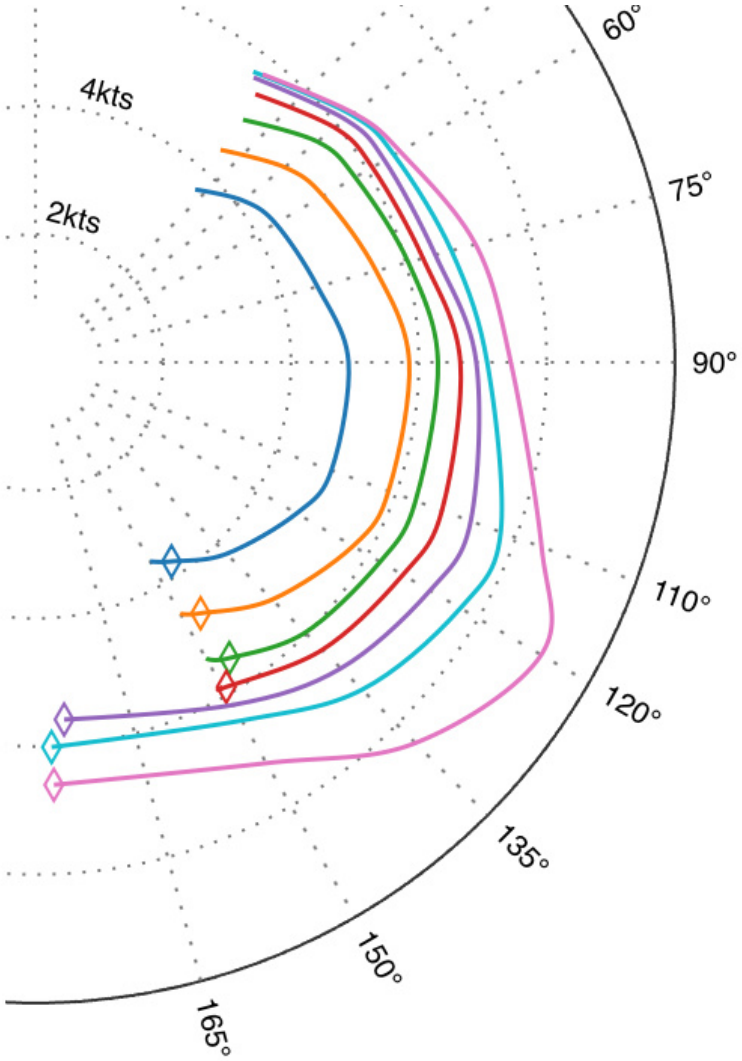
- Ausbaumer aus CFK Rohr (Carbonrohr.net)
- Autopilot NMEA Ansteuerung
- Neue Pinne
- Instrumententräger
- Antirutsch Belag für die Niedergang Stufen
- Strom für Autopilot schaltbar
- Pfusch an den Spischienen reparieren
- Baum-Niederholer Block auf Vorschiff
- Barberhauler Blöcke irgendwo hin 😳
- Kabelauslass / Durchführung im Deck optimieren
- Teakpflege
- Schramme am Rumpf beseitigen plus diverse Kleine

OMG, ich hab nur 4 Monate……

ITA 17381 NONNALU

February 24, 2019

Kategorien: Allgemein

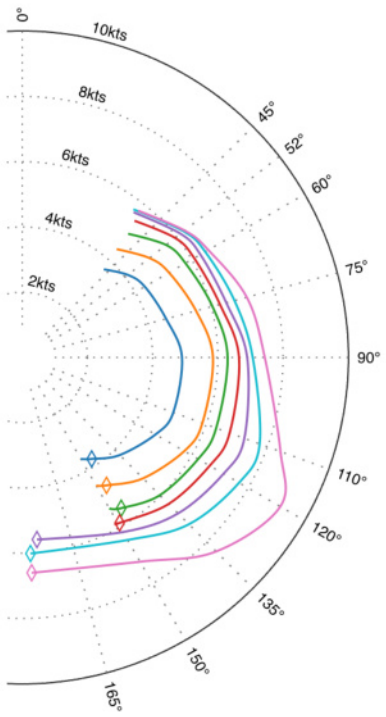


Eigentlich wollte ich mir die Daten von 40+ Fuss Booten anschauen und unsere zukünftigen Favoriten im ORC-Detail vergleichen. Unter http://jieter.github.io/orc-data im GitHub gibts eine klasse Sicht mit entsprechenden Polars. Ja und da gibts noch eine Make 25. Die italienische „NONNALU“ segelt nen Tick flotter. Zumindest runterwärts zeigt das Polar mehr PS. Ob es an anderen Segeln, weniger Balast oder schlicht einem besseren Skipper liegt? Alles Ansporn für mich. Aber auch hier kein zweistelliges Ergebnis …….

ORC sailboat data (2018) make Plot custom CSV Site: @Jietermanis, Data: © ORC.org

ITA/ITA17381 NONNALU
MAKE 25

NED/GBR1032 Pacemaker
Roger 36



sail number	type	designer	owner
ITA/ITA17381	MAKE 25	MAKESAILS	-

ORC sailboat data (2018) make Plot custom CSV Site: @Jietermanis, Data: © ORC.org

ITA/ITA17381 NONNALU
MAKE 25

NED/GBR1032 Pacemaker
Roger 36

sail number	type	designer	owner
ITA/ITA17381	MAKE 25	MAKESAILS	-
length	beam	draft	displacement
7.317m	2.55m	1.48m	1479 kg

	main	genoa	asym. spinnaker
Max sail area	15.7m²	11.36m²	40.73m²

GPH	OSN
743.7	720.4

offshore TN	0.7796, 1.0287, 1.1804
inshore TN	0.601, 0.8286, 0.9709

Wind velocity	6kts	8kts	10kts	12kts	14kts	16kts	20kts
Beat angles	42.8°	41.1°	40.6°	39.4°	37.5°	36.9°	38.3°
Beat VMG	2.7	3.32	3.79	4.19	4.45	4.54	4.5
52°	4.11	4.95	5.6	5.95	6.16	6.28	6.32
60°	4.34	5.2	5.78	6.09	6.31	6.48	6.59
75°	4.57	5.52	6.04	6.28	6.48	6.74	7.13
90°	4.9	5.85	6.3	6.65	6.9	7.07	7.44
110°	4.93	5.88	6.33	6.77	7.25	7.75	8.43
120°	4.72	5.74	6.23	6.64	7.13	7.68	9.14
135°	4.23	5.24	5.97	6.35	6.76	7.23	8.41
150°	3.59	4.53	5.34	5.86	6.18	6.46	7.23
Run VMG	3.11	3.92	4.62	5.07	5.58	6.01	6.6
Gybe angles	145.6°	146.6°	146.7°	149.5°	175.4°	177.6°	177.5°

Antifouling ade!

March 25, 2019

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Umwelt



Ich versuche ja, wo es geht, meinen Footprint zu verkleinern. Mit einem Boot ist das relativ schwer möglich. Ok, ist ein Segelboot, hat keinen Diesel mehr aber Lithium ist nun auch kein Quellwasser. Ich reinige unser Boot oft mit Seewasser und sehr selten mit umweltbelastenden Reinigungsmittel. Wenn, dann wird das nicht einfach nachgespült sondern mit Tüchern abgewischt. Mehr geht wahrscheinlich nicht, außer man verzichtet komplett auf ein sauberes Boot.

Beim Antifouling scheiden sich die Geister. Während nicht wenige jedes Jahr Unmengen an Biozid auf ihre Rümpfe schmieren, komme ich mit ca. einem Anstrich pro 4 Jahre aus. Der Brombachsee steht nun nicht so sehr unter Bewuchsdruck als das mehr notwendig wäre. Aber wie kann ich das auf null reduzieren?

Ein Biozidfreies Antifouling wäre schon mal ein Schritt in eine andere Richtung. Nur wird hier Biozid gegen andere aktive Wirkstoffe getauscht. Oder wie sind die vielfältigen Warnhinweise zu verstehen…

Gefahrenhinweis eines biozidfreien Antifoulings

> *“ H226 Flüssigkeit und Dampf entzündbar; H302 Gesundheitsschädlich bei Verschlucken; H317 Kann allergische Hautreaktionen verursachen; H410;Sehr*

> *giftig für Wasserorganismen, mit langfristiger Wirkung; P102 Darf nicht in die Hände von Kindern gelangen; P103 Vor Gebrauch Kennzeichnungsetikett lesen; P271 Nur im Freien oder in gut belüfteten Räumen verwenden; P273 Freisetzung in die Umwelt vermeiden; P271 Nur im Freien oder in gut belüfteten Räumen verwenden; P272 Kontaminierte Arbeitskleidung nicht außerhalb des Arbeitsplatzes tragen; P210 Von Hitze, heißen Oberflächen, Funken, offenen Flammen und anderen Zündquellen fernhalten. Nicht rauchen; P260 Staub/Rauch/Gas/Nebel/Dampf/ Aerosol nicht einatmen; P280 Schutzhandschuhe/Schutzkleidung/Augenschutz/Gesichtsschutz tragen; P284 Atemschutz tragen; P301 + P310 + P331 BEI VERSCHLUCKEN: Sofort GIFTINFORMATIONSZENTRUM/Arzt/… anrufen. KEIN Erbrechen herbeiführen; P305 + P351 + P338 BEI KONTAKT MIT DEN AUGEN: Einige Minuten lang behutsam mit Wasser ausspülen. Eventuell vorhandene Kontaktlinsen nach Möglichkeit entfernen. Weiter ausspülen; P302 + P352 BEI BERÜHRUNG MIT DER HAUT: Mit viel Wasser/… waschen; P304 + P340 BEI EINATMEN: Die Person an die frische Luft bringen und für ungehinderte Atmung sorgen; P333 + P313 Bei Hautreizung oder -ausschlag: Ärztlichen Rat einholen/ärztliche Hilfe hinzuziehen; P391 Verschüttete Mengen aufnehmen; P403 + P233 An einem gut belüfteten Ort aufbewahren. Behälter dicht verschlossen halten; P235 Kühl halten; P501 Inhalt/Behälter in Übereinstimmung mit allen lokalen, regionalen, nationalen und internationalen Gesetzen entsorgen bzw. zuführen.„*
>
> — Quelle: LeFant SPF – Biozidfreies Antifouling

Hier kann man in der Sammlung der Codes nachforschen.

H+P Codes

Als gefährliche Inhaltstoffe werden z.B. Dikupferoxid und Kolophonium angegeben.

Dikupferoxid

Es ist schon klasse, wenn man mit „frei von Kupfer“ Werbung macht und dann eben Dikupferoxid einsetzt. Wo ist der Unterschied? Vielleicht erklärt die Produktbeschreibung zu Dikupferoxid einiges.

Kolophonium

Kolophonium hingegen erscheint einem da als recht harmlos. Ein Harz das, wenn überhaupt, allergische Reaktionen auslösen kann. Man kennt es auch als Paste zur Reinigung des Lötkolbens. Schwierig wird es, wenn es in den Wasserkreislauf gelangt. Wie auch Zitrusöle in vielen Reinigern ein quasi Bio-Image vermitteln, wird eine steigende Belastung über die Zeit die Gewässer belasten. Vielfach ist die Auswirkung bei bestimmten Mengen auf die verschiedensten Tiere und Pflanzen einfach noch nicht erforscht.

Für mich alles ein Nogo! Vor allem, wenn man dann im Datenblatt noch Xylol und anderes findet. Die Lösungsmittel sind noch die ungefährlichsten Zutaten.

Welche Alternative?

Kein Antifouling wäre ideal. Da müsste das Boot nach dem Segeln aber aus dem Wasser oder zumindest nicht dauerhaft im Wasser liegen. Das verhindert die Infrastruktur bei uns am See.

Es akzeptieren das man sich Bewuchs einfängt und jeden Winter den Rumpf säubern? Die Frage ist, wie würde der Rumpf aussehen? An den wenigen Metallteilen des Antriebs waren über die Saison kleine Muscheln heimisch geworden. Wäre das auf dem gesamten Rumpf, würde ich abschaben müssen und danach sehr wahrscheinlich den Rumpf wieder, zumindest teilweise, aufbauen. Epoxy, Shield und wie die ganzen Mittelchen heißen. Da stellt sich die Frage, was geben diese Stoffe ins Wasser ab?

Wenn wir von Epoxy ausgehen, relativ nichts so fern wir uns in normalen Temperaturbereichen bewegen. Hier wird u.a. über die „Grundzutaten“ des Epoxydharzes berichtet. Bisphenol A und Epichlorhydrin können beide gesundheitliche Schäden hervorrufen. Sicherlich nicht in der Form in der wir Segler normalerweise Epoxy „konsumieren“, nämlich als fertiges Produkt. Trotzdem ist und bleibt es Chemie, die über die vielen Jahre im Wasser diffundiert und Inhaltsstoffe in das Wasser abgibt.

Ob die Mengen zu einer spürbaren Umweltbelastung führen? Ich meine, wenn man A+B+C+C+C+D*….. zusammen zählt, dann zählt jedes Milligramm eines jeden Menschen der umweltgefährdende Stoffe freisetzt.

Ein Holzboot!

Das wäre natürlich eine Maßnahme. Boote aus Holz, ohne Leichenhemd (Harz- oder Lacküberzug) sind natürlich wesentlich umweltfreundlicher so fern die Holzgewinnung entsprechend nachhaltig passiert. Und nein, nicht FSC – eine der größten Lügen der Umweltvernichtungslobby. Unsere

heimischen Hölzer sind für den Bootsbau weniger geeignet. Deshalb rauben wir die heimischen Hölzer der Regenwald Regionen, stempeln ein FSC drauf, weil wir danach ja neue Bäume pflanzen, die dann aber Öl spenden. Schaffen Monokulturen und bringen das Klima ganzer Kontinente ins Schwanken.

Ok, verstanden. Das wird dann wohl nichts.

Folie auf Rumpf!

Es gab bereits mehrere Anbieter die Folien als Antifouling Ersatz anbieten. So richtig durchzusetzen scheint sich das nicht. Vielleicht liegt es am Preis oder das man das eben sehr schwer selbst machen kann, wenn man die Erfahrung in der Verarbeitung von Folien nicht hat.

Aktuell habe ich eine Anfrage bei Renolit die solche Folien herstellen. Der Preis inkl. Arbeitszeit und Vorbereitung ist nicht ganz ohne. Sollte solch eine Folierung aber die versprochenen 6-7 Jahre halten, dann ist das eine Alternative. Da der Bewuchsdruck bei uns relativ niedrig ist, könnte die Folie evtl. noch länger ihren Dienst tun. Die Fragen die ich gestellt habe:

- Wie verhält sich die auf Stoß Verarbeitung der Folienstücke bei einem Boot welches häufig an Gurten gekrant wird?
- Der Reinigungseffekt tritt ab 7 Knoten ein. Das ist für viele Segelboote bereits über Rumpfgeschwindigkeit. Wie schaut die Folie aus wenn das Boot diese 7 Knoten nie erreicht? Reicht dann der Dampfstrahler nach dem Kranen?

Ich bin auf die Antworten gespannt. Sind diese für mich ok, dann werde ich 2020 meinen Rumpf folieren lassen. Am Bodensee wird das anscheinend bereits umfänglich praktiziert.

Ich lasse den Beitrag bewusst offen stehen. Da kommt noch was ……

Neuer Propeller und den Kardan gestreckt!

March 26, 2019

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Bastelei, Projekt E-Antrieb

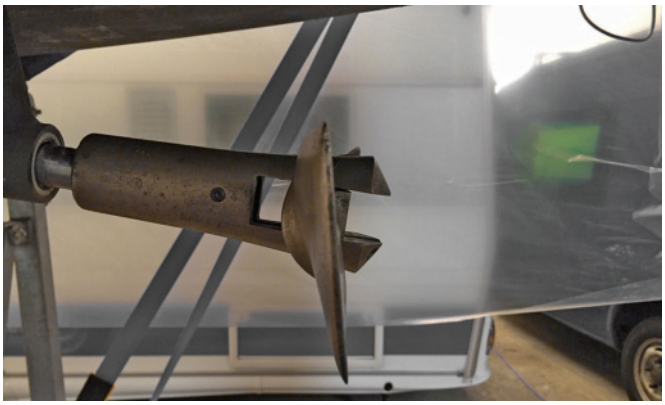


: EDIT Start

Der neue Propeller ist spürbar besser. Ein Knoten mehr Fahrt UND besseres Aufstoppen in beide Richtungen. Klasse, so wollte ich das. Einzig das er beim schnellen Fahren einer Kurve irgendwie klappert. Ok, Kurven unter Motor sind eher selten…

: EDIT Stopp

So, endlich ist er dran. Mein neuer GORI Propeller mit den Dimensionen 14X9.5. Gebraucht als echtes Schnäppchen geschossen bin ich gespannt ob die veränderte Steigung wirklich so einen gewaltigen Unterschied macht. Ich erhoffe mir eine deutlich bessere Performance beim Aufstoppen aus Fahrt voraus.



Gori 14 X 9.5 von der Seite



Gori 14 X 9.5 Draufsicht

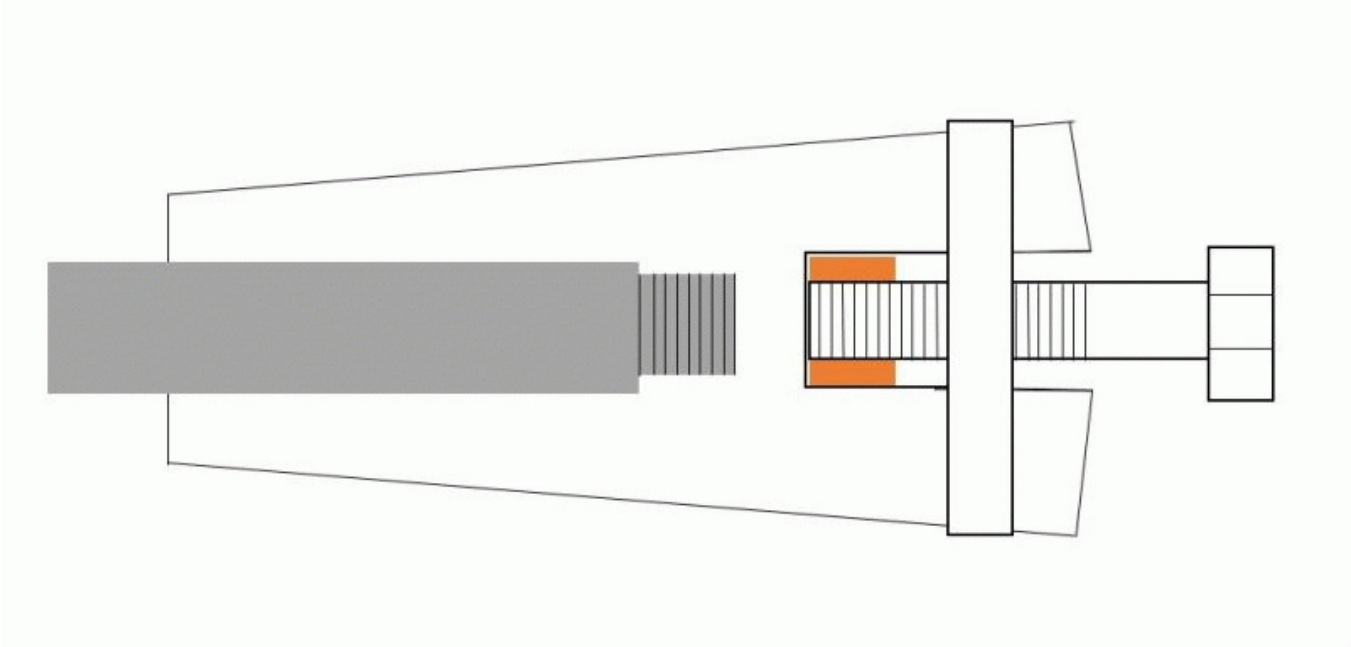
Das mit dem Propeller entfernen war so ne Sache. Man hab ich geflucht. Einfach so von der Welle ziehen ist nicht. Rohe Kraft per Hammer geht gar nicht da die Welle hier Schaden nehmen könnte. Also ein Abziehwerkzeug gebaut. Aus Aluminium. Das hatte sich sofort verbogen.

Als zweiter Versuch diente ein dreiarmiger KFZ-typischer Abzieher aus dem Baumarkt. Absolut untauglich da es zu wenig Fläche zum Ansetzen gibt.

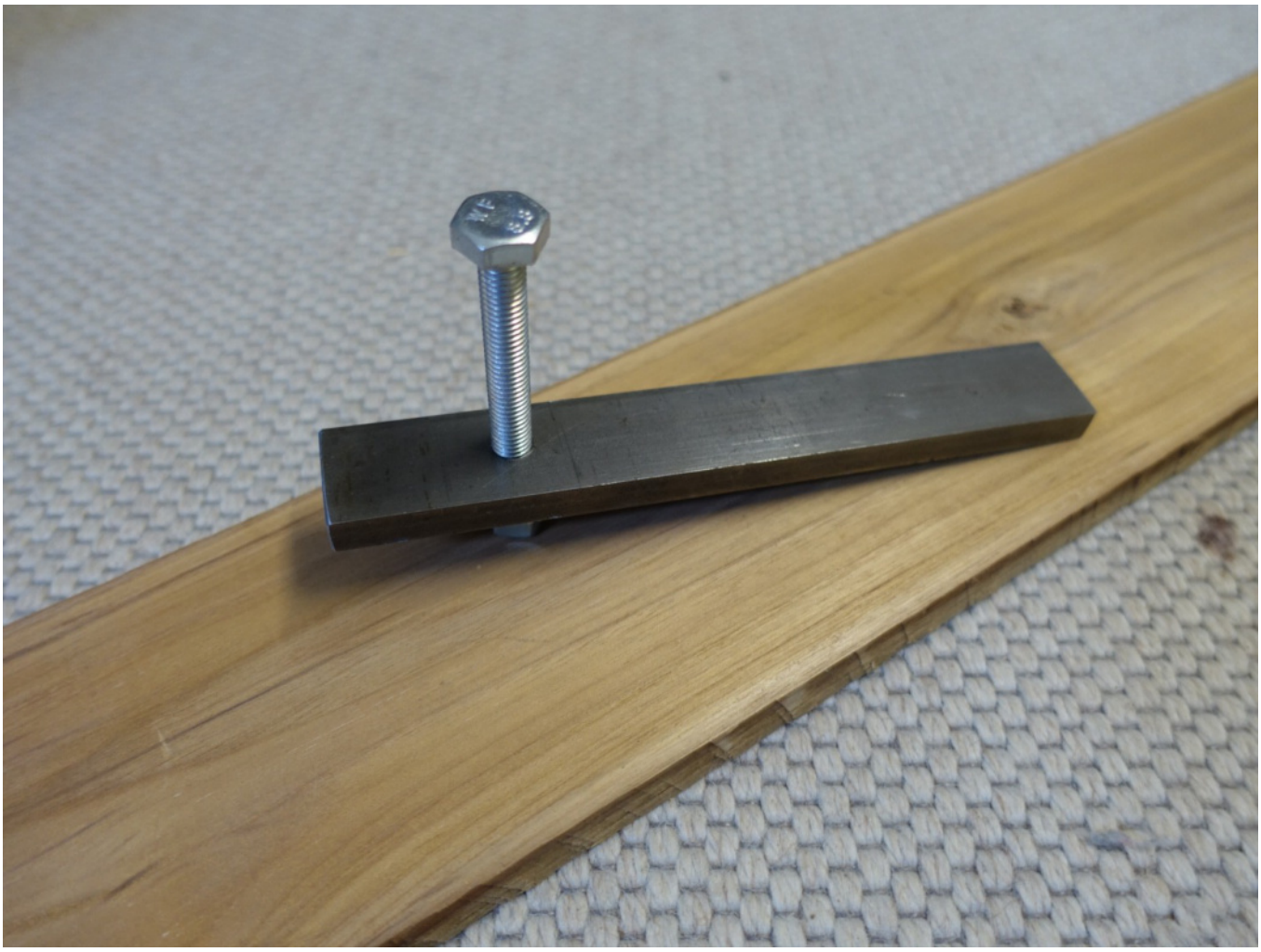
Heavy Metal Propeller

Der Abzieher ist ein einfaches Stück Stahl (orange eingezeichnet) welches hinter den Bolzen der Propeller Befestigung eingelegt wird. Ein Gewinde, in meinem Fall ein M10, einschneiden und eine Schraube eindrehen.

Man sieht, wenn ich die Schraube eindrehe, dann drückt sich das Stück Stahl (orange) gegen die Bolzen und die ganze Kraft der Schraube wirkt auf die Welle. Es brauchte einen ordentlichen Ruck mit der Rätsche und dann war sie runter.



Und so einfach schaut der Abzieher dann im Original aus. Simpel! Ich habe am vorderen Ende der Schraube eine Mutter etwa zur Hälfte aufgedreht damit es mehr Fläche auf die Welle bekommt und unter gar keinen Umständen das Gewinde der Propeller Welle beschädigt.



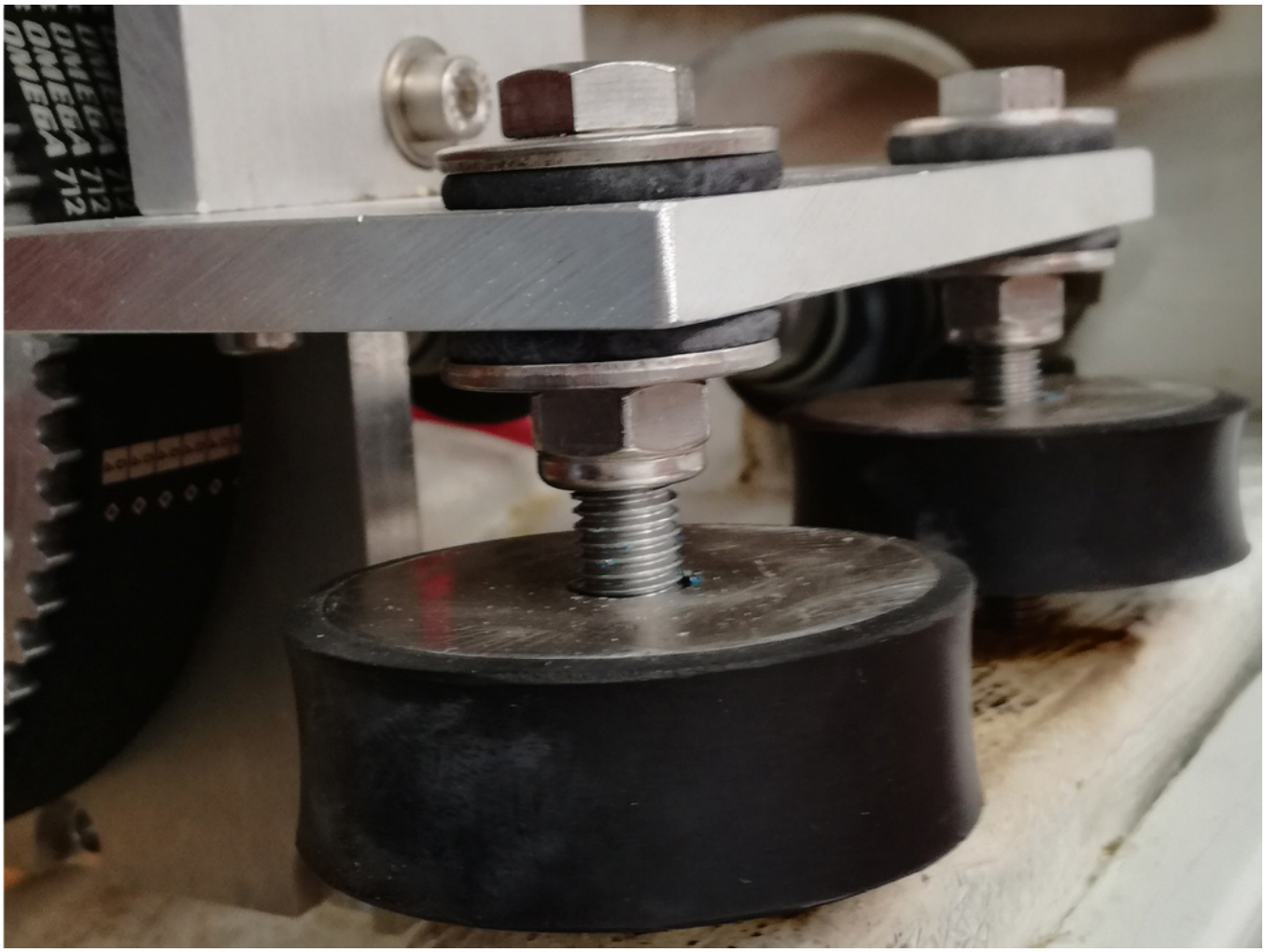
Propeller Abzieher

Der Kardan!

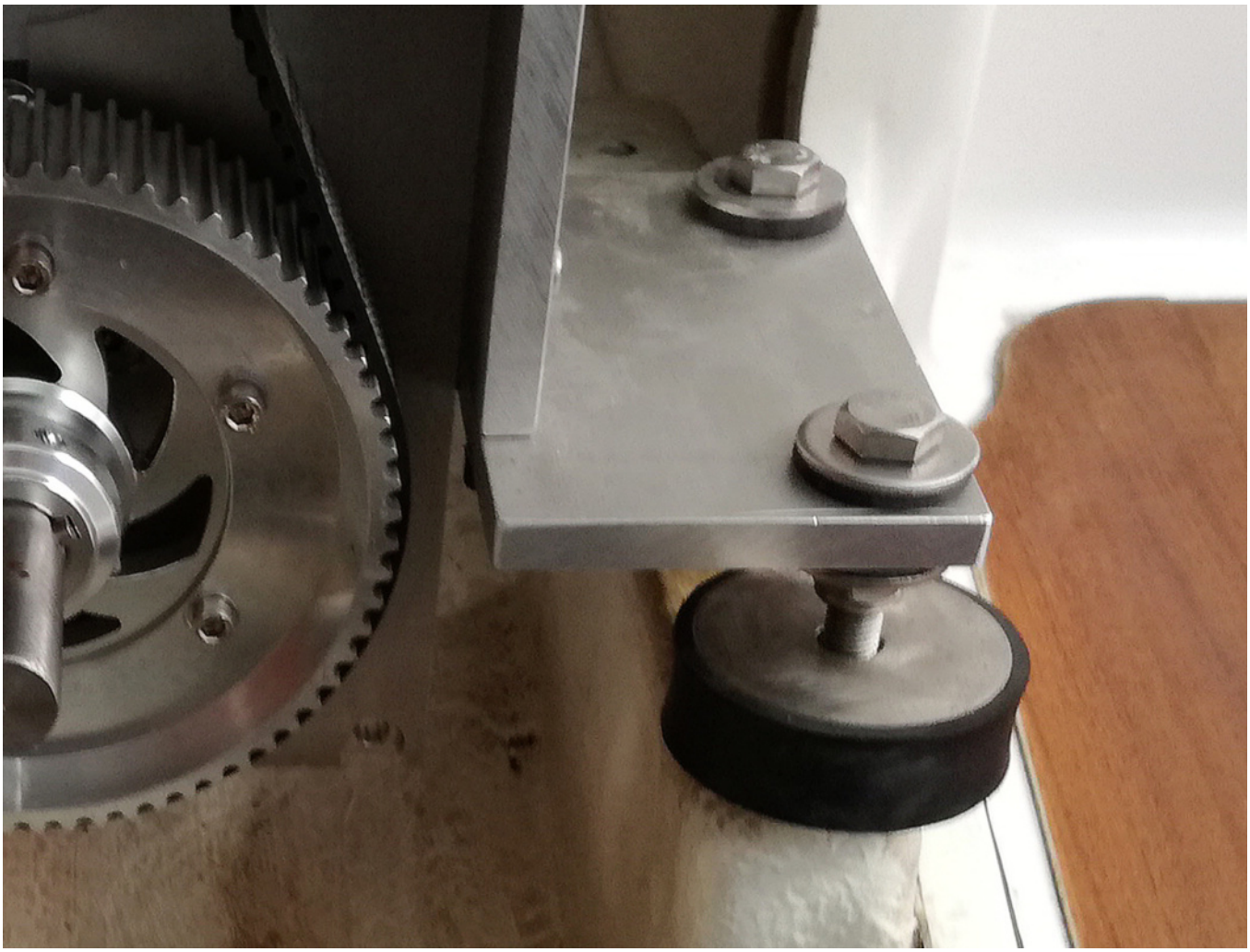
Die Geräusche des Kardans sind schon lauter als ich es gerne hätte. Das ist zum einen dem ungedämpften Motorraum geschuldet, zum anderen habe ich dem Kardan doch relativ hohe Winkel zugemutet.

Das mit dem Motorraum dämpfen wollte ich mit einer Antidröhnmatte aus dem KFZ Handel machen. Als sie dann kam und ich sah wie schmierig diese Bitumenmatten an den Rändern sind, bin ich davon abgekommen sowas einzukleben. Da ich relativ viele kleinere Zuschnitte beötigen würde, würde das sicherlich ne ganz schöne Sauerei werden und am Ende sammelt sich an den Schmierkanten der Dreck. Aber vielleicht gibts da auch ne Lösung dafür.

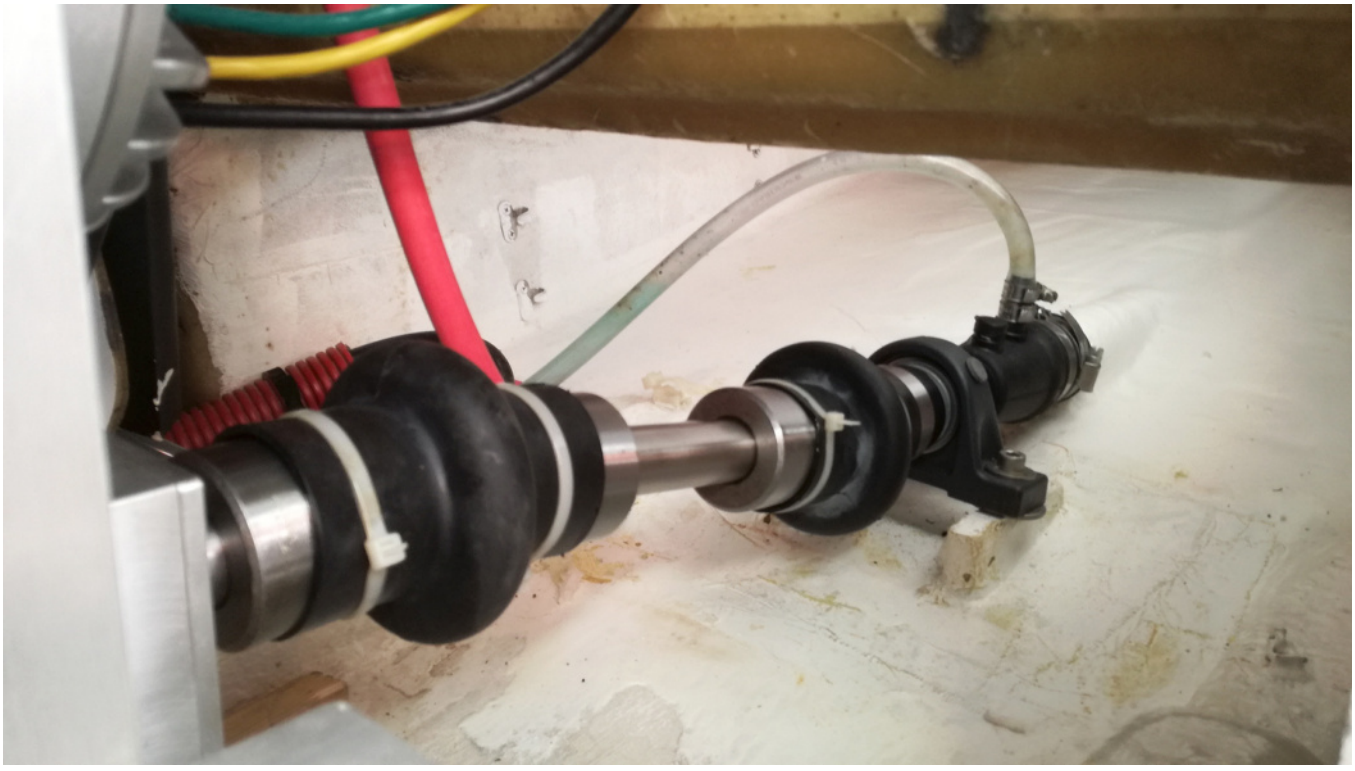
Auf jeden Fall habe ich den Motor erhöht damit der Kardan nun einen wesentlich flacheren Winkel zur Achse hat. Man sieht hier in einem älteren Blog den ursprünglichen Winkel. Ist doch ein sichtbarer Unterschied.



Erhöhung der Motorhalterungen



Erhöhte Motorhalterung



Kardan gestreckt

Ich könnte den Motor etwas weiter anwinkeln. Dazu fehlen mir lediglich längere Schrauben. Denke das werde ich noch machen um die Achse noch besser auszurichten. Wenn am Ende der Geräuschpegel nicht sinkt, dann werde ich den Kardan gegen eine homokinetische Welle austauschen.

Teak aus dem Dampfgarer

April 4, 2019

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Ich glaube ich hatte an anderer Stelle schon einmal über mein Vorhaben berichtet die Pinne der Make 25 gegen eine schöne Teak-Holzpinne auszutauschen. Und nun ist es soweit.

Teak-Holzpinne Planung

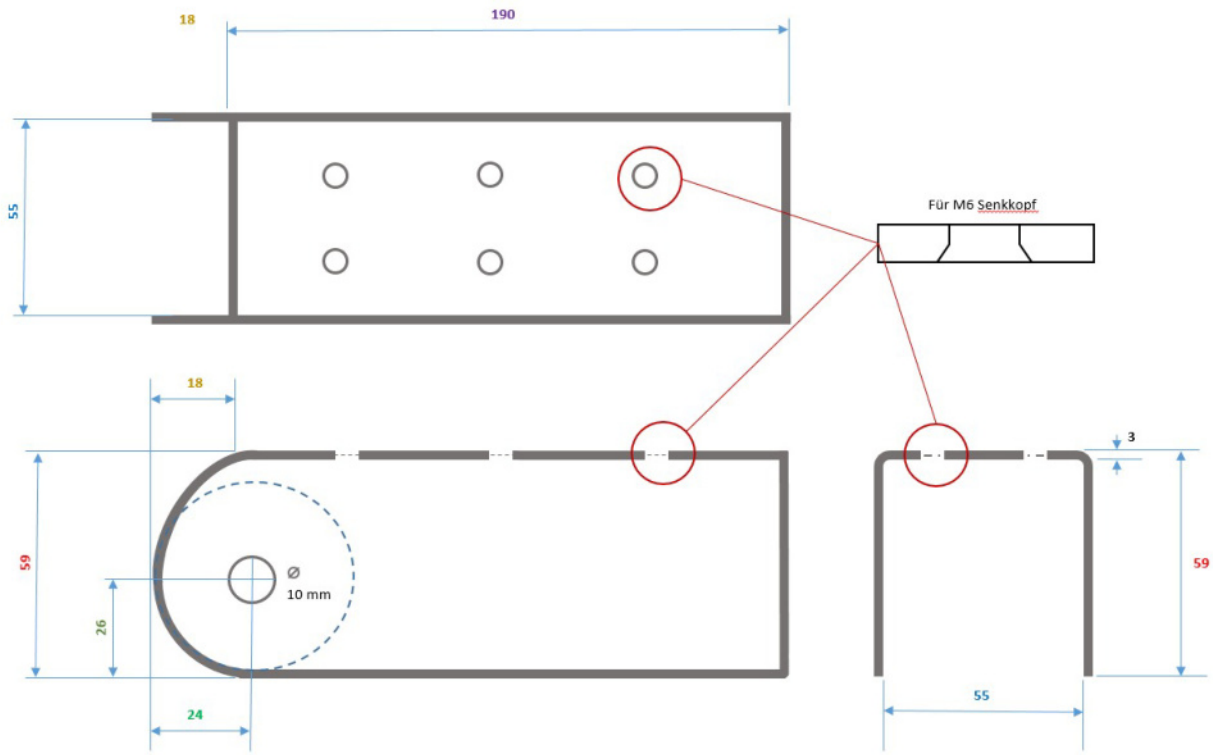
Am Anfang steht immer das Planen und das liebe ich. Gefühlt 10 Varianten durchgeplant, aber am Ende hat ein 1:1 Nachbau des Pinnen Beschlag für die Teak-Holzpinne gesiegt.

So schaut er heute aus:

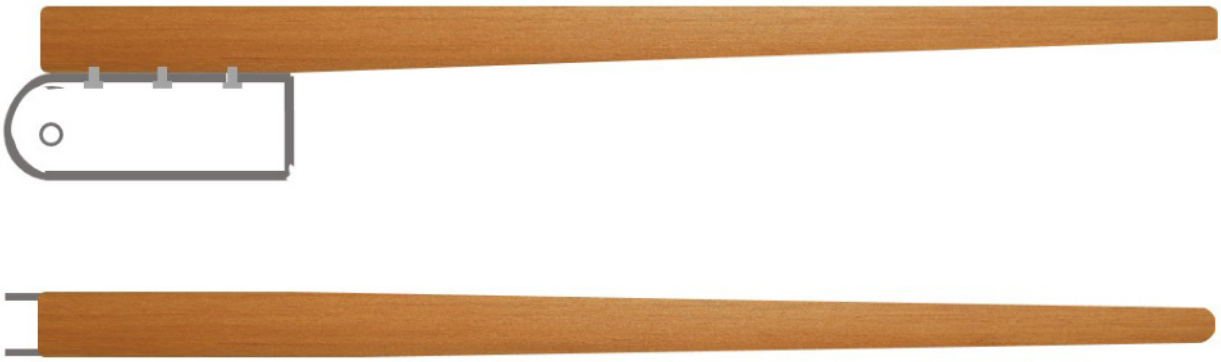


Pinne in ihrer jetzigen Form und natürlich unser Linguinchen als Beiboot 😳

Der Plan ist folgender:



Ich habe den Plan an ausgewählte Edelstahl Profis geschickt. Das erste Angebot liegt bei € 330,- brutto. Ganz schön üppig aber durchaus reell. Bis zur Beauftragung warte ich bis meine Holzpinne dazu fertig ist. Wird sie gut, dann lohnt sich die Investition. Der Plan zur Pinne schaut so aus:



Sehr simpel eigentlich.

Update: Zweites Angebot kam für 188,- + MwSt. – Nice! –

Doch steht der Pinnen Beschlag nicht waagerecht auf dem Ruder sondern leicht schräg nach oben. Mich hat schon immer gestört, dass die Pinne so weit nach oben ins Boot steht. Deshalb muss das Holz gebogen werden um am Ende so auszusehen:

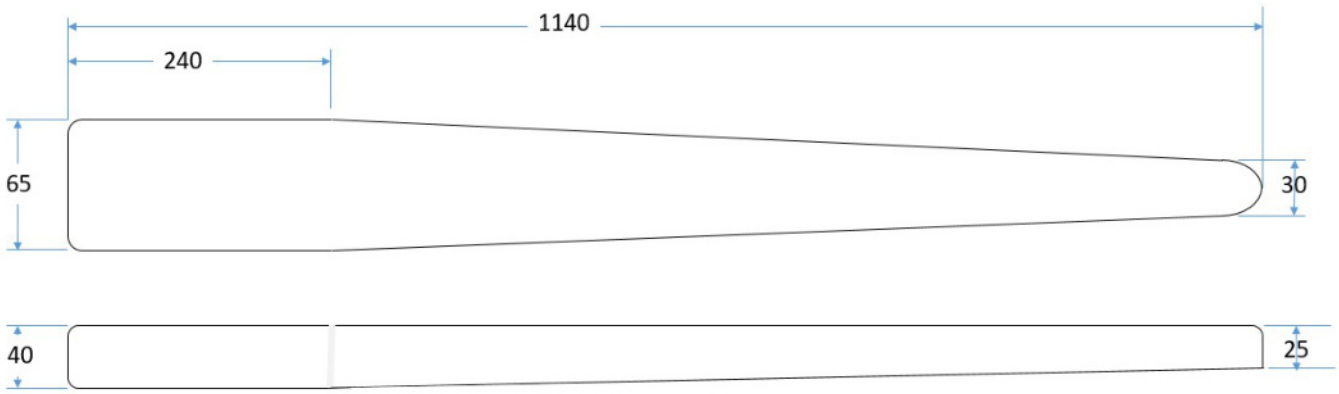


Teak-Holzpinne gebogen

Man sieht glaub ganz gut die Schräge des Beschlags und die Biegung die das etwas ausgleichen soll.

Die Teak-Holzpinne biegen

Das ist ja nicht ganz einfach. Angeregt hierdurch! Lamellierte, sprich in Schichten geschnittene Pinnen mag ich nicht. Vollholz. Ich habe hier einen wunderschönen alten Teak Balken der sich bestens eignet. Aber, erst einmal muss er entsprechend zurechtgesägt werden. Aber sicher gibt es dazu auch einen Plan:



Der Teak-Dampfgarer

Biegen kann man Teak am Besten unter Dampf. Unter viel Dampf. Bei der Stärke der zugeschnittenen Pinne braucht es ca. eine 3-4 Stunden lange Bedampfung um das Stück Holz am Ende biegen zu können. Aber ich kann es halten wie ich will, in den Dampfgarer bekomme ich die nicht rein. Also bauen wir uns einen Pinnen-Dampfgarer.



Jaja, der Teak Balken passt so noch nicht rein. Muss ja auch noch gesägt werden.



In ein Ende wird ein Nippel zum Anschluss des Dampfschlauchs geschraubt.




AMAX
1
75



Die Dampf Eingangsseite. In das Rohr kommt die Teak-Holzpinne rein. Auf die andere Seite wird ein Deckel temporär mit Band geklebt. Für den Dampf Ausgang reichen ein paar wenige Löcher auf der gegenüberliegenden Oberseite des Dampf Eingangs.

Die Dampfmaschine

Zeigen mag ich sie nicht. Es ist ein Dampfdruck Topf an dessen Deckel eine Verrohrung angebracht ist. Da kommen ein paar Liter Wasser rein und zwischen Verrohrungsausgang und dem Dampfgarer Eingang wird ein Schlauch gelegt.

Die Frage ist nur, kann ich das in der Küche aufbauen? Ich brauche ja eine Kochplatte und dann idealerweise einen Dampfabzug. Vielleicht kaufe ich noch ein Induktions-Kochfeld für draußen. Wollte ich eh schon lange eins benutzen.

Der erste Versuch dürfte die Tage stattfinden…… stay tuned….

Salingschoner aus Leder selber machen

April 11, 2019

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Da wollte ich doch neulich solche Salingschoner aus Leder kaufen und war echt platt als ich sah was der maritime Handel dafür aufruft.

Selbermachen! Ein Stück Leder mit ein paar Löchern und etwas Schnur. Der Schwabe in mir rebelliert wenn hier Margen von gefühlt 10.000% aufgerufen werden.

Also einen Lederrest für 6,- Euro gekauft der für gut 8 solche Schoner ausreicht und eine ordentliche Revolver Lochzange für 15,-. Macht 21,- plus den Bastelspaß für die Salingschoner aus Leder. Für ein Paar in der angestrebten Größe hätte ich 19,- bezahlt.

Die Salingschoner aus Leder anzeichnen

Salingschoner aus Leder

Dann schwungvoll die Schere schwingen. Ok, ganz symmetrisch ist das nicht aber einen Schönheitspreis muss das nicht gewinnen. Wenn die an die Saling geknotet sind schaut das gut aus.



Die Löcher anzeichnen…..



Und warten bis die Revolver Lochzange geliefert wird. Sollte heute kommen. Wäre gut, weil morgen soll das Boot ins Wasser und ich hab ja auch noch u.a. den Mastaustritt zu bohren uvm.

Als Schnur nehme ich einen 2 mm Dyneema Rest den ich noch rumliegen habe.

Der Teak Dampfgarer!

April 17, 2019

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Nun ist es soweit. Die Pinne ist gesägt und grob geschliffen. Nun liegt sie im Rohr und wird bedampft. Ich hatte im Beitrag HIER ja bereits das Dampfrohr vorgestellt.



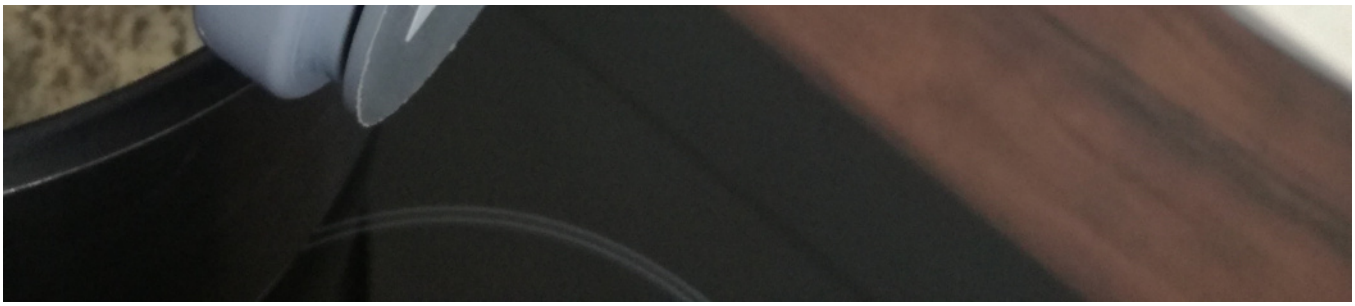
Teak biegen im Dampfrohr

Das ist erstmal ein Test, denn ich benötige mindestens 5 Stunden Bedampfung um die Pinne für das leichte biegen geschmeidig zu machen. Eventuell sogar länger. Eine schöne Arbeit für Ostern.

Alles an der Konstruktion ist in Windeseile knallheiß. Da ist Obacht angesagt.

Zum Beweis, dass an den kleinen Löchern auch Dampf rauskommt hab ich mal ein iPhone hingehalten. Man sieht den leichten Beschlag.





1. WSC 6h Regatta – Rücken!

July 7, 2019

Kategorien: Allgemein

Die Voraussetzungen laut Wetterbericht waren ziemlich üppig, ich freute mich aber auf viel Wind und das erste mal Einhand bei der 6h Regatta des 1. WSC die wieder mit dem Klassik Trichter zusammen ausgeführt wurde. Über 30 Boote waren gemeldet und gestartet wurde am Wind. Perfekt!

Die Vorhersage nach dem ECMWF Wettermodell traf sehr exakt ein. 26 Knoten war als Spitze in den Böen vorhergesagt. Wurde teils noch überboten. Ich hatte 27 Knoten max. auf der Uhr. Von Beginn an ins 1. Reff gerefft war gut. Die Böen waren sehr lang und stabil.

Mein Start war solala. Entgegen allen anderen bin weit in Lee durch was mir wenig gebracht hat. Dennoch war ich auf dem Schlag zur ersten Tonne erstmal ganz gut gelegen. Ich machte 6-7 Boote vor mir aus. Aber Linguini wollte nicht so recht laufen. Zu viel Segelfläche aber Einhand hätte ich das Boot in den Wind stellen müssen um zu reffen. Das nicht direkt nach dem Start! Am Wind Einhand reffen ist auch nicht gerade prickelnd. Mein Pinnenfeststeller erwies sich bei dem Wind als unzureichend. Denke ich muss die eine dickere und weichere Leine nehmen. Also hab ich das überpowerte Segeln akzeptiert. Fehler. Ich kam nicht hoch genug und immer wieder knapp am Sonnenschuss vorbei. Ohne Böen war die Segelfläche genau richtig. Aber hey, ohne Böen am Brombachsee?

Die erste Tonne, voll verschätzt und dann der Versuch noch eine kurze Wende zu fahren um noch etwas Höhe zu bekommen. Hat nicht wirklich geklappt. Nun gut. Jetzt aber Downwind. Ich hatte zum Glück noch auf meine kleine Fock gewechselt was am Wind gut war, runterwärts aber nicht der Bringer. Soll ich das Groß ausreffen? Soll ich den Code 0 nutzen? Ich war mir bei Winden um die 20 Knoten unschlüssig. Code 0 ist bei dem Wind Einhand erstmal keine Idee. Und so zockelte ich mit 6 Knoten runter. Schmetterling war mit der Fock ohne Ausbaumer nicht wirklich möglich. Zu eng geschotet. Vielleicht doch den Code 0? Ok, ich ging auf einen anderen Kurs und setzt den Code 0. 140 Grad, mehr geht nicht. Der Wind frischte wieder auf und die Logge freute sich. Das ich dabei die Tonne steuerbord liegen ließ war irgendwie nicht mehr in meinem Kopf. OMG! Ich wurde kurz darauf von den 1. WSC Kollegen im Schlauchi darauf aufmerksam gemacht. Zu dem Zeitpunkt war ich wohl so das 9. Boot. Nach der Korrektur meines Fehlers…. reden wir lieber nicht drüber.

Ich segelte also zurück, rundete die Tonne und setzte wieder den Code 0. Grenzwertig. Wind ging über 20 Knoten was schon gut 5 Knoten über der Maximalen des Code 0 lag. Ich konnte auf 150 Grad runter aber alles in allem war das Boot dann sehr instabil. Die Logge zeigte vorn eine 9. Eine Neun – wie geil. Ich rollte das Segeln ein, Halse und ließ es dann eingerollt. Der Wind gab nochmal richtig Gas und ich war nun auf der richtigen Strategie. 150-160 Grad und die Fock stand besser. 7.5

Knoten und runtergehalst. Um die Tonne in die 2. Runde und da gabs so richtig auf die 12. Linguini war maßlos überpowert. 2. Reff wäre angesagt gewesen. Ich hatte das Groß Downwind nicht ausgerefft. Wäre vielleicht besser gewesen aber ganz ehrlich, das ständige reffen war nicht Teil des Plans. Egal.

Der Upwind Kurs hat richtig Spaß gemacht und ich habe wieder mal die Grenzen meines Bootes erfahren. Wobei ich Linguini damit nicht gerecht werde. 2. Reff und alles wäre besser gewesen. Ich hole auf. Zwei Boote mit ähnlichem Yardstick (+2/-5) und der Abstand wird geringer.

Die Enderndorfer Tonne diesmal großzügig, was sich als genau richtig herausgestellt hat angefahren und als ich das Groß fieren wollte macht es einen Heidenschlag und der Code 0 rauscht bei gut 24 Knoten Wind raus. Oh Backe. War nicht ordentlich eingerollt. Ich hab ja am Schothorn einen Klettstreifen. Der hält gut, braucht aber immer ein bis zwei Umwicklungen der Schot. Das Groß weit gefiert und versucht den Code 0 einzurollen. Erstmal in die falsche Richtung gerollt was die Trommel des Rollers immer wieder hat durchrutschen lassen. Gemerkt und andere Leine. Das Einrollen war extrem schwer und das Segel klatschte wie wild. Und dann *ZADENG*! Ein wohlbekannter Schmerz fuhr mir in den Rücken. Zum Glück hatte ich das Segel gerade eingerollt (so eng wie noch nie). Ging auf 150 Grad und legte mich erstmal quer ins Boot. Die Bandscheibe hatte sich wieder gemeldet. ich hatte es gleich gemerkt und glücklicherweise gut reagiert. Noch mehr ziehen an der Schot hätte nicht gut getan.

Ich segelte gemächlich und rundete nochmals die Pleinfelder Tonne. Wind war immer noch über 20 Knoten. In den Böen gut über der 25er Marke. Mit jeder Wende sah ich Sterne und war recht bewegungsunfähig. Ich entschied mich abzubrechen. Lag eh nicht gut, was solls also. Noch 3 Stunden weitersegeln wäre nicht gegangen.

An der Mannschaft des 1. WSC vorbeigesegelt rief ich rüber „ich bin raus“ und ein Danke! Ob sie mich gehört haben? Da ich dann aber Kurs auf Enderndorf genommen habe dürfte klar sein. Der macht nicht mehr weiter.

So endet diese Regatta. Nicht weiter tragisch. Die Schmerzen haben sich den Portionen Ibuprofen ergeben und so entspanne ich heute so gut es geht.

Alles in allem war es trotzdem wieder ein Erfahrung der einzigen Regatta die ich pro Jahr mitsegle.

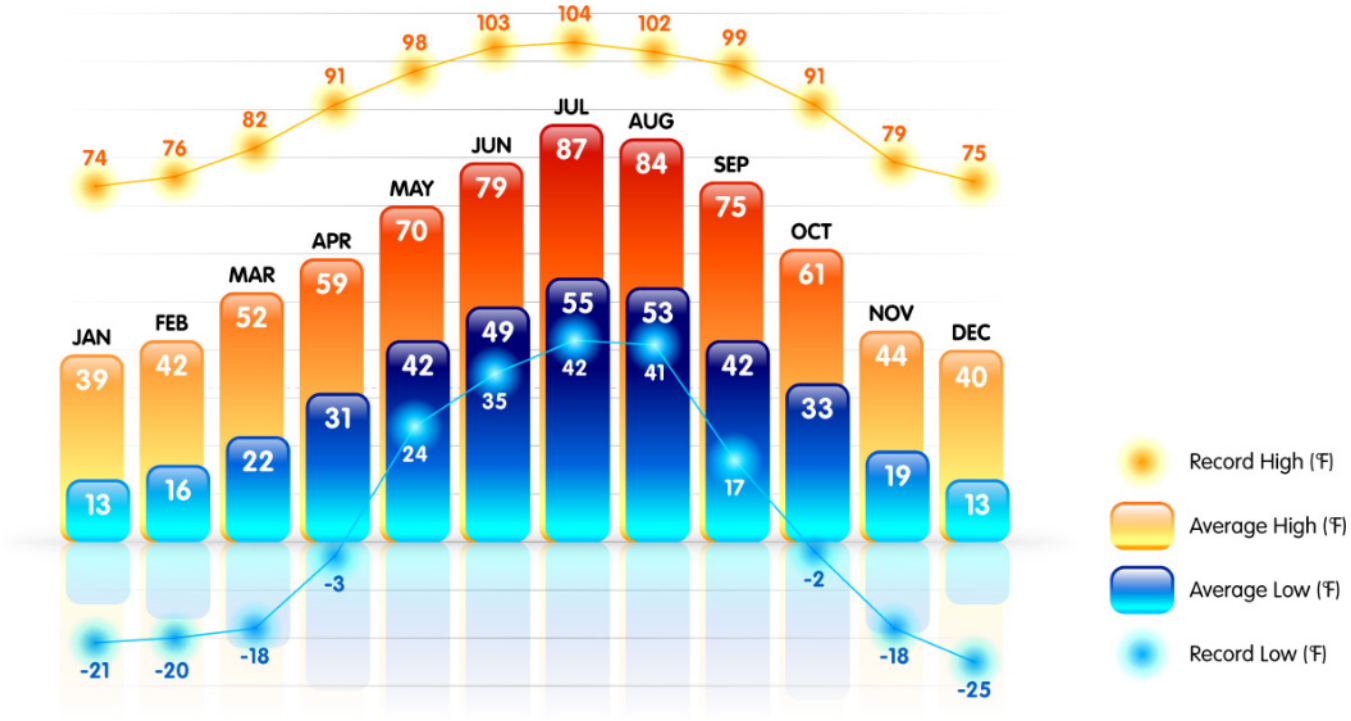
Merci an den 1. WSC für die Organisation und die Windbestellung.

Link zum 1. WSC

Wetterstation am Brombachsee

July 26, 2019

Kategorien: Allgemein, Wetter



Das Jahr hat bis dato recht wenig Segeltage gebracht. Zu Beginn der ganze Terz um den Mast und die vielen Justagen um das Rigg hinzubekommen. Der lokale Bootsbauer hatte mich einigermaßen im Stich gelassen was alles weiter verzögert hat. Und dann kam der Sommer und er ist nach wie vor gnadenlos dabei.

Bei den aktuellen Temperaturen ist Segeln nur bei ordentlich Wind verkraftbar. Ohne Wind verglüht man und die ganzen Arbeiten bevor es losgeht und dann das Boot wieder einpacken – herjeh, das bei der Hitze.

Aber es gibt nun endlich eine ordentlich Wetterstation am Großen Brombachsee. Die ist über Wunderground abrufbar oder auch über diverse Apps.

ID: IPLEINFE4 (muss man bei manchen Apps eingeben oder man sucht nach „Pleinfeld“).

Im Web unter https://www.wunderground.com/dashboard/pws/IPLEINFE4 gibt es die Daten mit zusätzlichen Informationen zur Gegend.

Für IOS (Apple) gibt es zwei empfehlenswerte Apps:

- Wunderground: zeigt das aktuelle Wetter, Wind, Pollen, UV usw. an inkl. Verschiedene Einheiten zu Wind (Bft, Kn…)

- PWS Monitor: Zeigt die historischen Daten zu Wind und Wetter inkl. Verschiedene Einheiten zu Wind (Bft, Kn…)

Für Android gibt es die Wunderground App und verschiedenste Wetter Monitor Apps für die historischen Daten. „Leider“ sind die IoS Apps meiner Meinung nach wesentlich besser. Bei den Apps lediglich die ID eingeben und nach seinem Gusto konfigurieren. Voilá

Genial finde ich die historischen Daten. In den ersten Versuchen (für die letzte Regatta) habe ich mal verglichen und das ECMWF Modell passt einwandfrei als Vorhersage. Leider ist die Wetterstation etwas in einer Abdeckung und bekommt nie den Wind in voller Stärke ab. Ich meine ca. 30% muss man in etwa draufrechnen – im Mittel.

Und der Blick fürs Wochenende sagt aber leider…



Also wieder nichts am Wochenende. Am Wochenende drauf ist wieder Lieder am See. Ich hoffe auf ordentliches Segelwetter und gute Mucke. Mothers Finest, Gotthard, 10CC, BAP, Fischer-Z alles klasse und ein Karte wert wenn das Wetter passt.

Lithium Batterien Zwischenbericht

August 2, 2019

Kategorien: Allgemein

Die dritte Saison mit den Lithium Akkus nähert sich dem Ende und ich will berichten wie sich das Ganze entwickelt hat.

Nebenbei läuft der Motor dank Begradigung des Kardans nun sehr ruhig und der neue Propeller macht einen ausgezeichneten Job.

Am Wochenende hatten wir einiges an E-Spaß mit dem Boot. Nicht das es nicht genügend Wind gegeben hätte, aber wir hatten ein SUP am Boot hängen und ganz junge und alte „Surf-Probanden“ die gerne mal hinten drauf stehen wollten.

So sind wir unter Volllast über den See gedüst und ich hab extra mal den Batteriemonitor im Auge behalten. Die Spannung der Batterien im geladenen Zustand ist wie am ersten Tag unverändert. Die ca. 2 Stunden Full Power mit viel Last auf und hinten am Boot haben gerade mal zu 82% Ladungsmenge geführt. Wir hätten also noch einige Stunden so weiter surfen können, haben uns dann aber doch, nach ausgiebigem Ankervergnügen fürs Segeln entschieden.

Die Kühlbox (3 Grad), die Navi-Instrumente und Funk, ein 12V Brüllwürfel, zwei Smartphones beim Laden, Wifi Netz-Infrastruktur lief den ganzen Tag mit. Die 82% blieben stehen weil das bisschen die Batterien nicht wirklich beeindruckt.

Also nach 2.8 Saisons noch keinerlei Ermüdungserscheinungen. Ich hab auch nichts anderes erwartet. Den vielen ahnungslosen Zweiflern kann das aber vielleicht helfen ihrem kopfseitigen Dilemma zu begegnen.

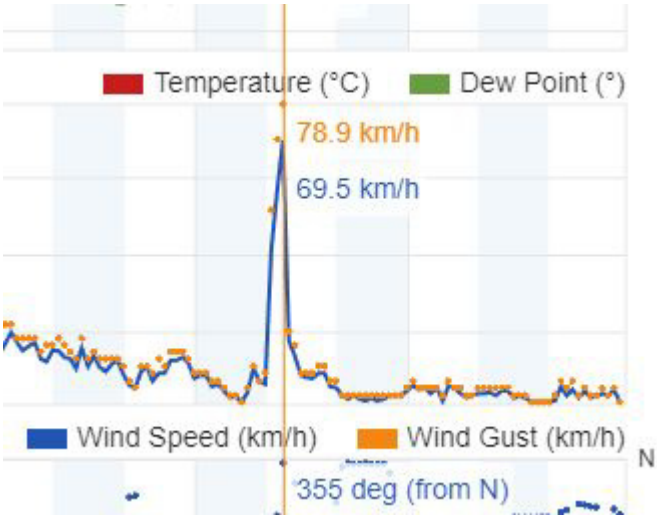
Downburst am Brombachsee

August 22, 2019

Kategorien: Allgemein, Wetter

Schlagwörter: Downburst, Orkan, Unwetter

Wer sagt hier gibts kein Wind?



Am 18.08. hat es unsere Boote am See ganz ordentlich durcheinander gewirbelt. Mastbrüche, Segel zerfetzt und kleinere Boote die überrascht wurden kenterten. Keine Personenschäden was das ganze erst einmal entschärft. Uns hat es die Gummileinen (alle) der Persenning abgerissen, kein großes Drama.

Was ist ein Downburst?

Die Messung in Ramsberg zeigt nicht das gesamte Bild. In Ramsberg wurden 55 Knoten gemessen. Wie stark der Wind bei uns in Enderndorf war ist nicht belegt. Da der Downburst aber stark in Enderndorf lokalisiert war dürften die Bilder sicher deutlich mehr als 55 Knoten zeigen. Wenn man die Wind- und Wellenbilder zur Beaufortskala mit dem Video vergleicht, dann erreichte der Downburst in Enderndorf deutlich die 12 Bft.

Aber am deutlichsten zeigt das Video von Andrea was passiert wenn ein Downburst auf einen Segelhafen trifft.

> Update gem. Greubel Wetterstation (Segelschule) 52-53 Knoten in der Spitze … nein … wir sind nicht am Meer … wir sind am Brombachsee
>
> Gepostet von Andrea Deutschle am Sonntag, 18. August 2019

Erläuterung des Downburst aus dem Kachelmann Wetterkanal



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=JsKN0UBLmk4



Noch ein cooles Video zu einem Downburst aus der Totalen. In dem Fall in Dresden!

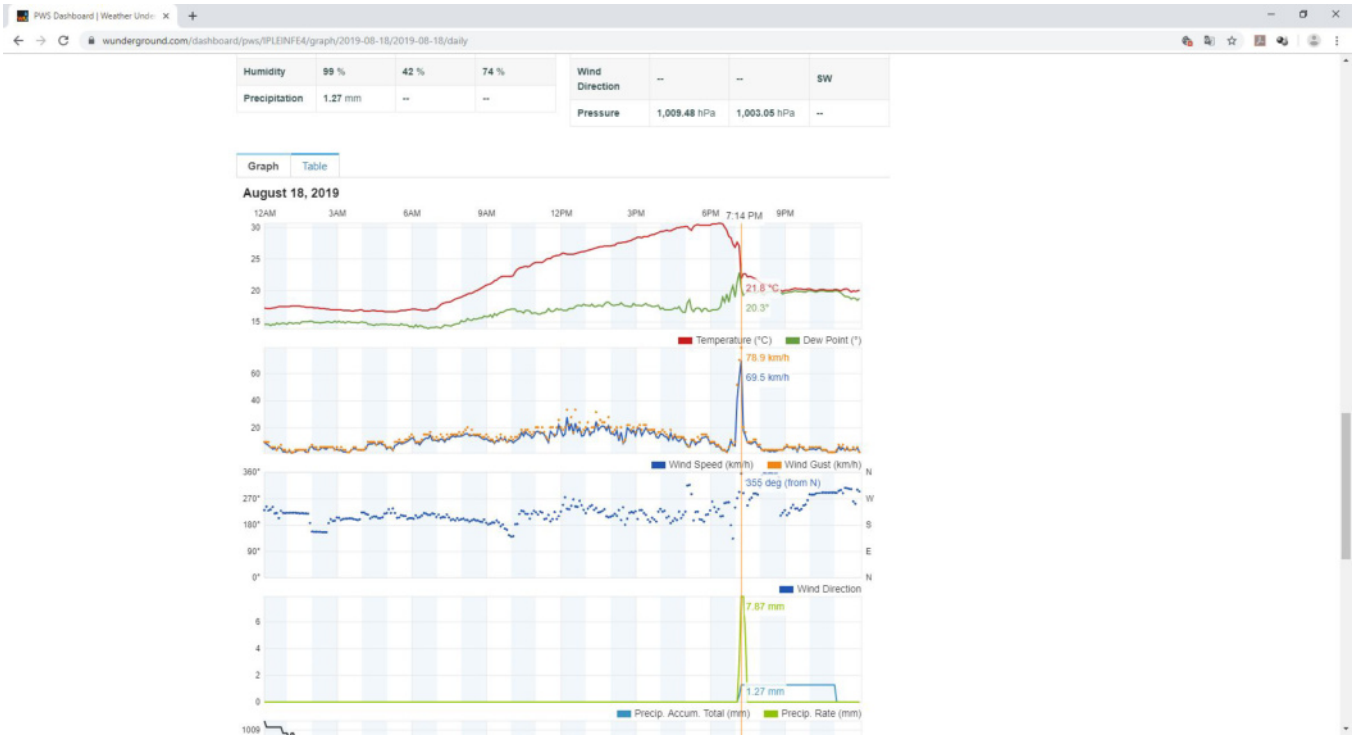


YouTube player

https://youtube.com/watch?v=oaTCQTcDS9w



Weitere Übersicht aus der Wunderground Wetterstation in Ramsberg.



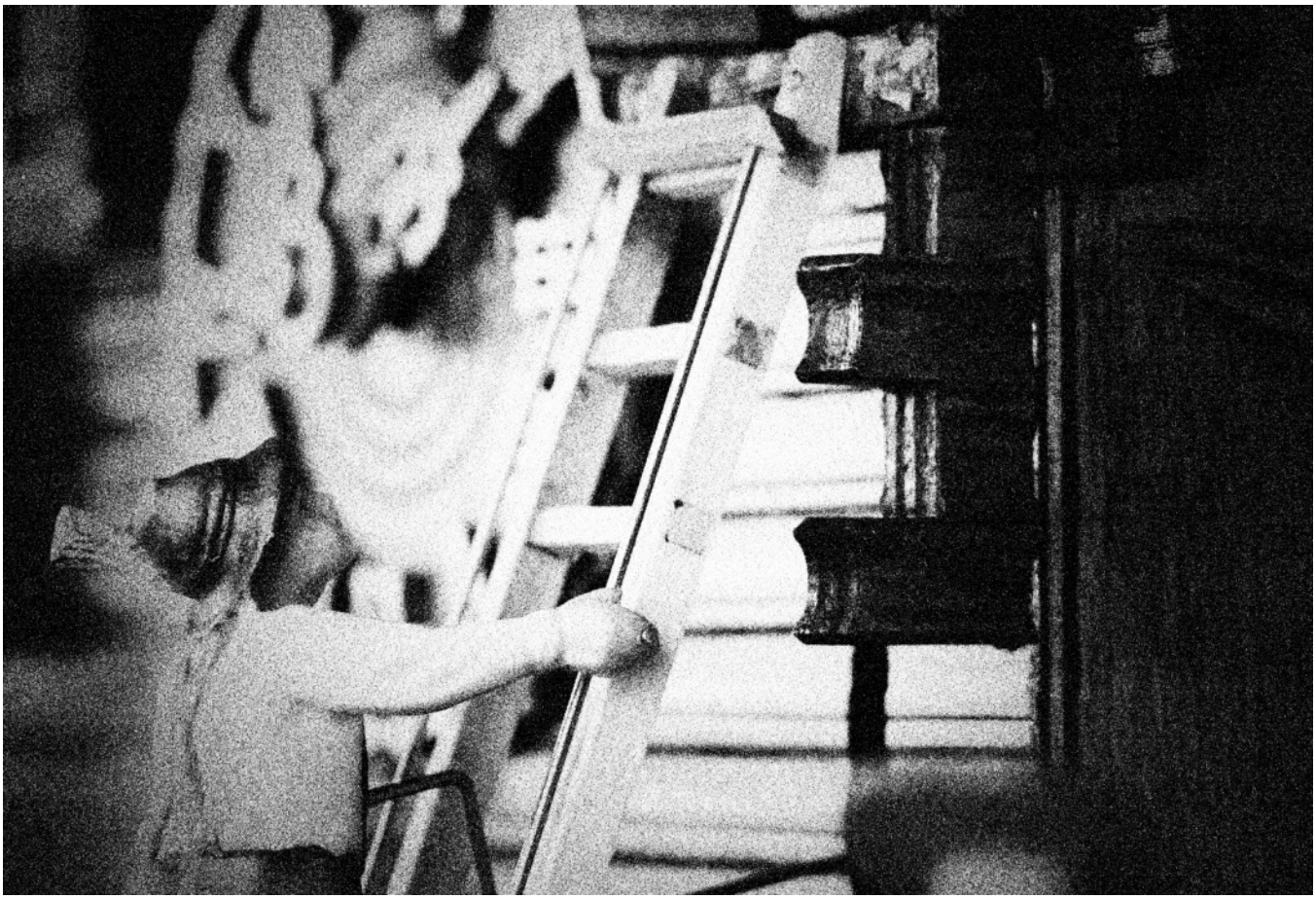
Ob das nun ein Zeichen des Klimawandels ist? Es gab hier so etwas auf jeden Fall noch nicht. Wie auch die Wasserhosen und die vielen in den letzten Jahren auffällig gehäuften Wetterkapriolen.

Immer schön aufs Wetter achten!

Teleskop-Badeleiter – Fortsetzung

September 11, 2019

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Sicherheit



Wer meinen Blog aufmerksam ließt wird sich an das Thema mit der undichten Teleskop-Badeleiter erinnern. Ich hatte dann eine Lösung gefunden die mir angebracht erschien.

Die Teleskop-Badeleiter ringsum mit 2K-Epoxy geklebt und einen Ablauf angebaut der nach außen bzw. in einen Kanister lenzen soll.

Das ging auch alles soweit ganz gut. Am Ende war es aber nur noch nervig ständig den Kanister zu leeren oder eben die Teleskop-Badeleiter abkleben. Vor allem in den letzten Wochen mit ordentlicher Hitze waren wir dann doch des öfteren im Wasser. Dann hieß es vor der Abreise die Teleskop-Badeleiter abdichten.

Da wir diese Saison nicht die große Persenning drauf hatten war das Pflicht.

So, nun ist die Badeleiter erneut undicht. Es hat sich gezeigt, die Klebestellen waren nicht flexibel genug oder klebten nicht gut genug. Mindestens eine Klebenaht, nämlich die vorn unten waagerecht ist aufgegangen. Da muss alles Wasser vorbei das in die Leiter einläuft. Was ein Mist. Zum Glück gegen Ende der Saison.

Erneut habe ich mich auf die Suche gemacht. Da muss es doch etwas geben. Die Informationen der Hersteller oder Distributoren sind recht dürftig. Also habe ich mal bei Edelstahl Haese nachgefragt ob sie so eine Leiter im Programm haben oder eine entsprechend abändern können. Meine Badeleiter hatte keine 300,- gekostet. Mir war klar, das wird kein Schnäppchen aber die Alternative ist, Loch zu und eine andere Badeleiter Lösung finden. Ich bräuchte eine doppelt geklappte um nicht so ein Monster am Heck zu haben. Kostenpunkt ab 450,- wenn es was ordentliches sein soll.

Ich habe weitere Edelstahlverarbeiter angeschrieben ob sie eine bestehende Leiter ringsum schweißen können. Allerdings ist das Blech der billigen Teleskop-Badeleitern meist recht dünn und die Gefahr beim Schweißen ist das Verziehen der Geometrie. Naja, das ganze ist recht tolerant gebaut, sollte funktionieren. Aber die Angebote lassen auf sich warten. Haese hat ein geschickt und geht mit knapp 900,- ins Rennen. Die eigentlichen Schweißarbeiten sind dabei vollkommen ok berechnet.

Nautinox Teleskop-Badeleitern aus Milano

Viele werden es wahrscheinlich gar nicht wissen, aber der größere Teil der Edelstahl Artikel für unsere ach so geliebten Segelboote kommen aus Italien. So ist auch in meinem Boot viel italienisches Stahl verbaut.

~~Nautinox.it~~ hat diverse Badeleitern in ihrem Programm. Allesamt machen einen sehr soliden Eindruck. Aber das beste ist die LADDER 2370GL. Die Beschreibung sagt, im Gegensatz zu den anderen Leitern „watertight“! Also wasserdicht. Gut, das steht auch bei den geklebten auf anderen Seiten wie z.B. Osculati von denen ich bis dato immer nur nicht richtige Antworten bekam.

Nautinox angemailt und gefragt ob die Leiter ringsum geschweißt ist und kein Kleber usw. zum Dichten genommen wird. Die Antwort am nächsten Tag – BINGO!

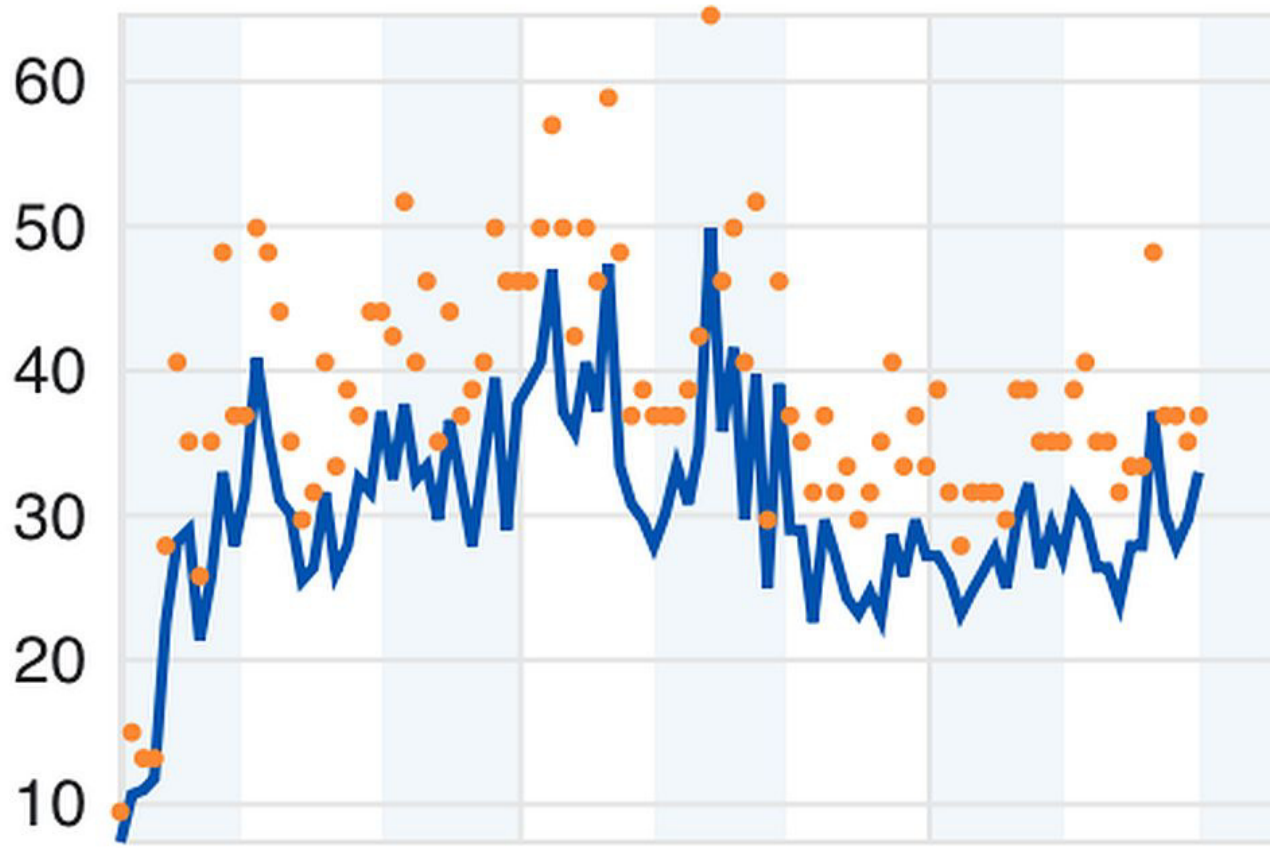
~~Link zur Leiter~~

Ringsum geschweißt und wasserdicht. Genau was ich brauche. Der Preis von knapp € 670,- inklusive Versand ist besser. Was fehlt ist lediglich ein Wasserablauf und diesmal würde ich nach außen über einen Durchbruch lenzen. Oder kein Ablauf und das Boot zum ausleeren nach hinten …… Scherz. Wasser drin stehenlassen dürfte keine Option sein. Nicht auf Dauer. Irgendwann stinkt es und die Sprossenauflagen aus Iroko leiden.

Kaiserwetter am Brombachsee

September 30, 2019

Kategorien: Allgemein, Regatta, Wetter



Was ein traumhaftes Wochenende zum Saisonausklang. Kommendes Wochenende müssen wir auskranen da es danach gleich in den Urlaub geht. Also war gestern unser letztes echtes Segel Wochenende am See. Und wir wurden mit bestem Wetter belohnt.



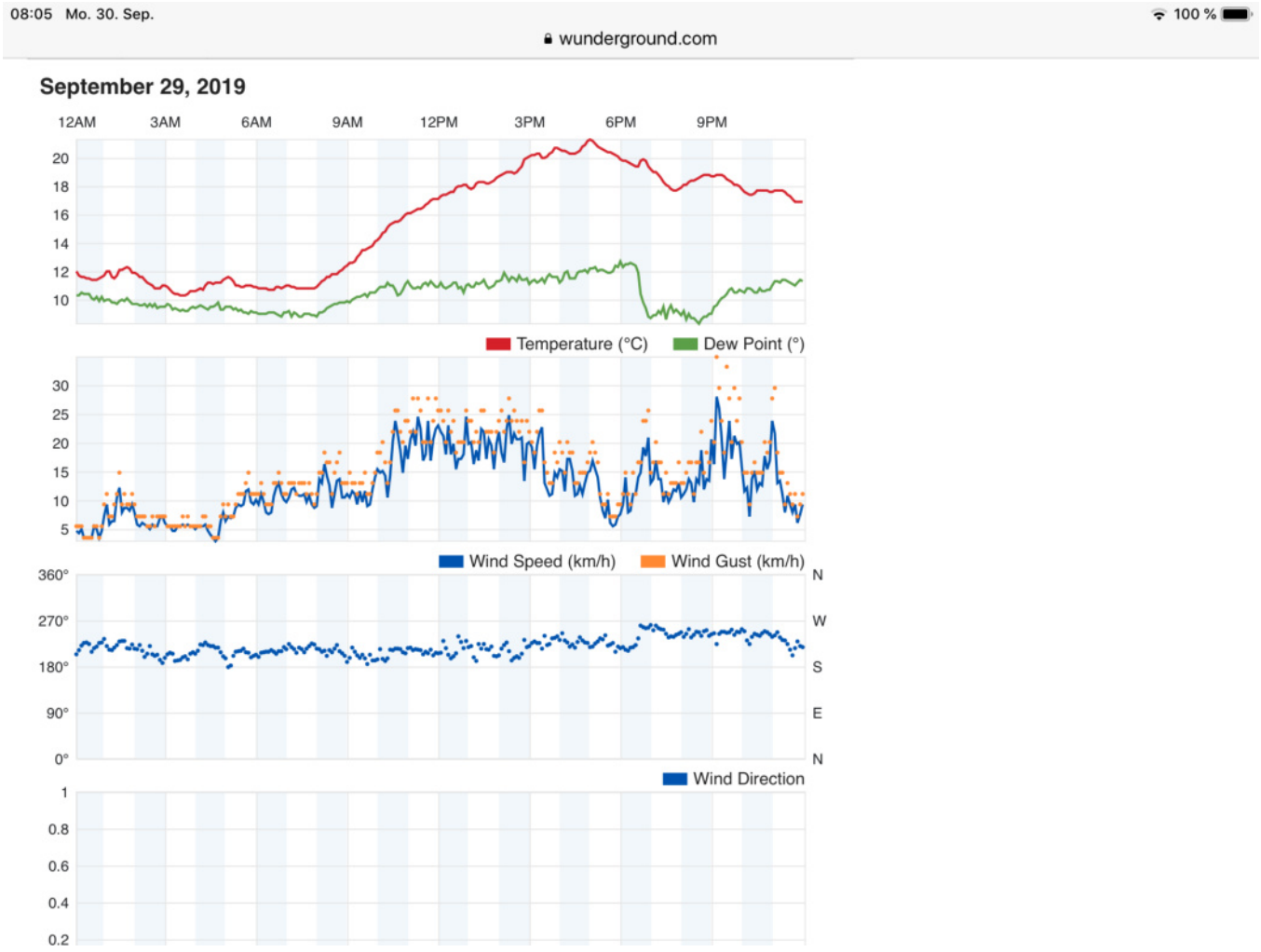
Die Opti Regatta ging an beiden Tagen und war schön anzuschauen wenn es die Zeit erlaubte. Ich hatte



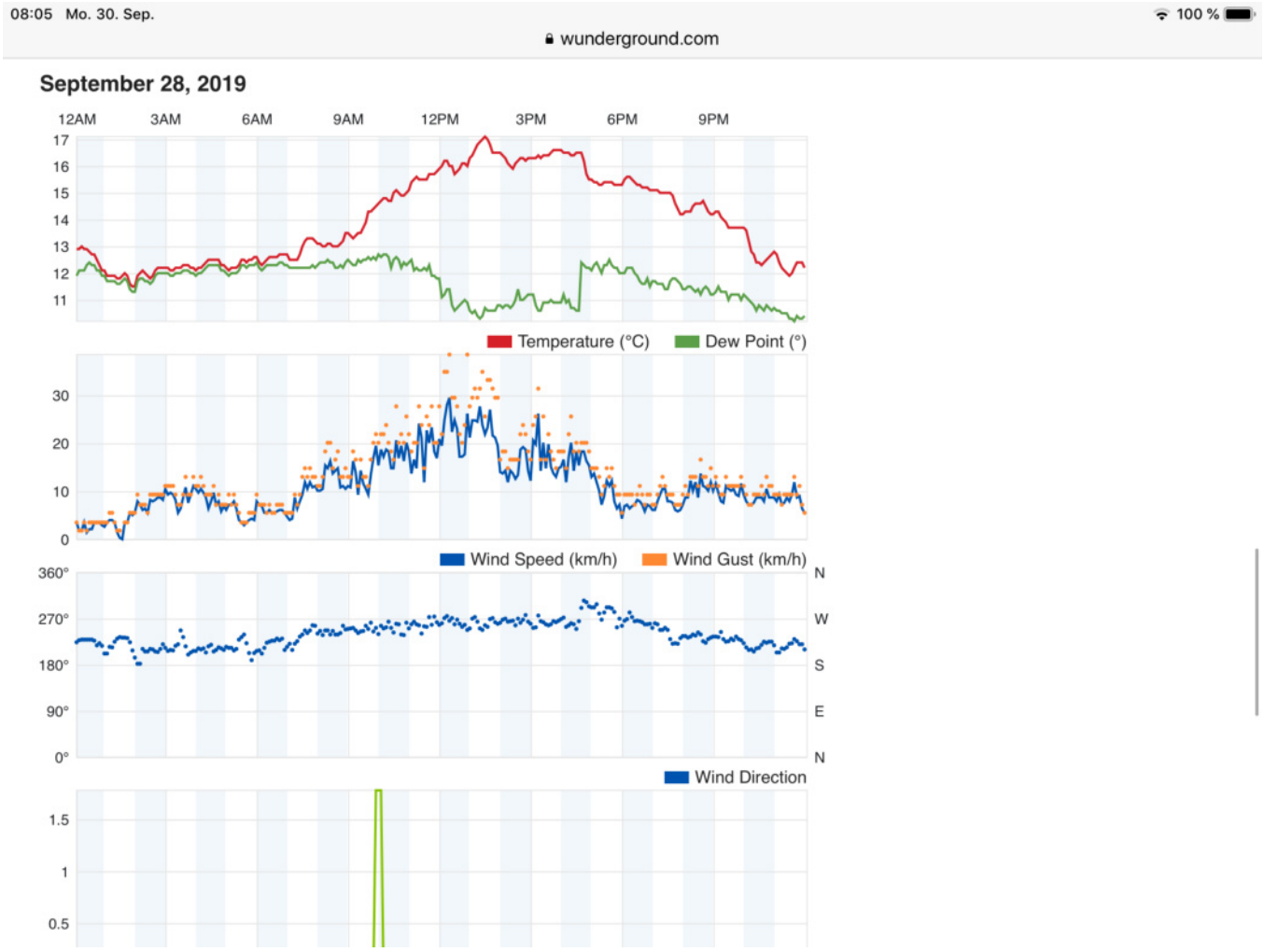
durchaus gut zu tun bei 28 Knoten True max am Samstag. Am nachmittag beruhigte sich das Wetter etwas und mit im Schnitt 15 Knoten gabs traumhaftes Segelwetter.

Der Sonntag hat dann noch ne Schippe Sonne draufgepackt und Wind zischen 10-20 Knoten was für den Brombachsee quasi beständiger Wind bedeutet war es einfach nur schön entspannt zu segeln. Im ersten Reff und der 100% Fock an der 8 Knoten SOG gekratzt. Da ich die Skipperin an Bord hatte war Code 0 oder Gennaker leider keine Option.

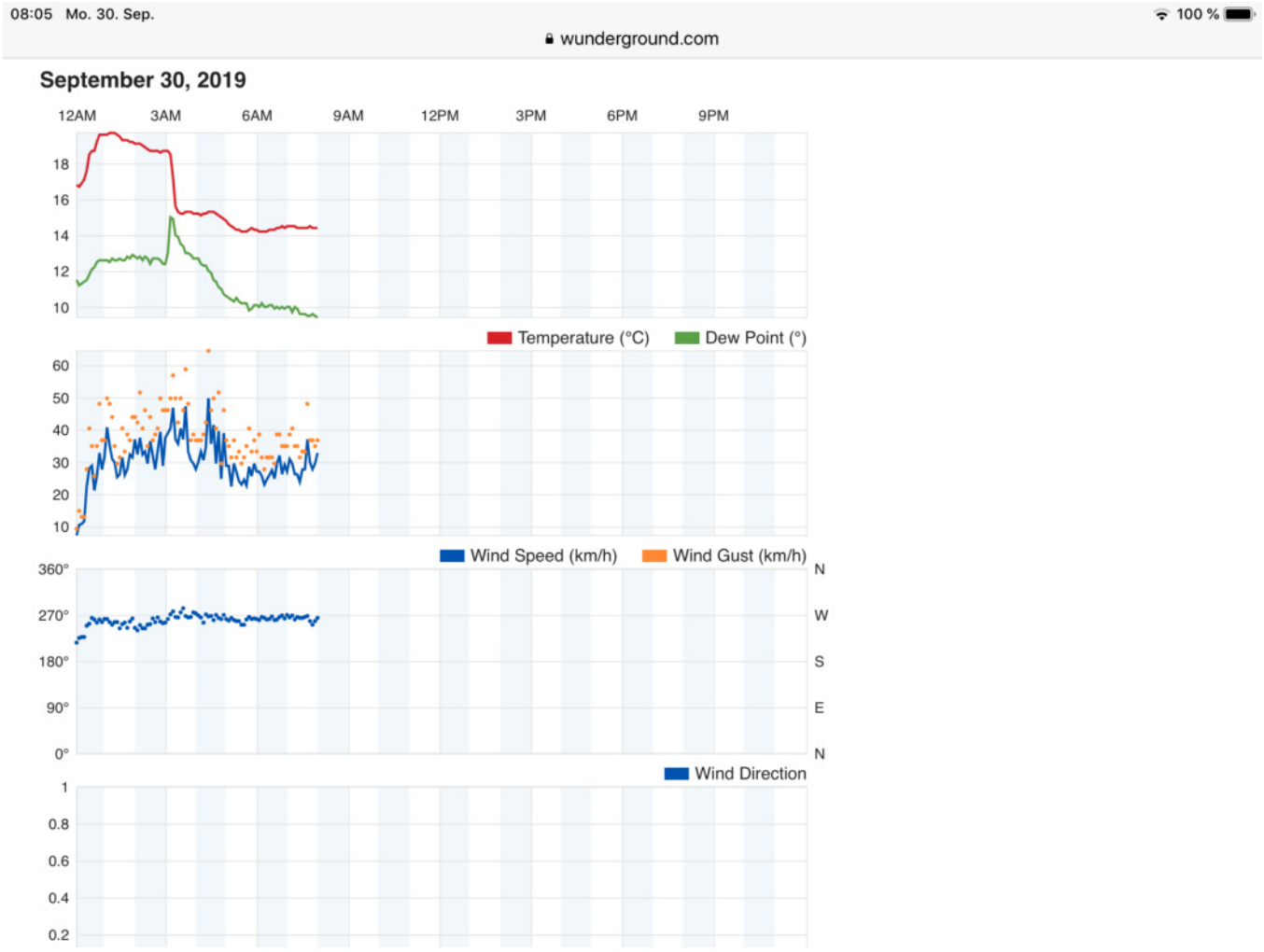
In der Nacht gabs dann wieder etwas mehr Wind. Die Historien aus Wunderground:



Samstag Brombachsee Wetter



Sonntag Brombachsee Wetter



Nacht auf Montag Brombachsee Wetter

Heizung ON!

November 3, 2019

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Bootsheizung, Heater, Kronings



Aus gegebenem Anlass! Ich habe die Heizung bei Campstuff.de bestellt. Die erste Frage nach der Lieferung wurde mit einem Lieferverzug um eine Monat angekündigt. Nach 6 Wochen war noch nichts da. Meine Nachfrage blieb unbeantwortet. Darauf hin habe ich die Bestellung widerrufen. Keinerlei Reaktion und kein Geld wurde zurückerstattet. Bis heute. Ich gehe den juristischen Weg – egal um die Kosten. Ich kann vor der Firma und den weiteren Firmen des Geschäftsführers nur warnen.

Zum alten Bericht

Wir brauchen unsere Heizung ja eher selten. Wenn dann am Liegeplatz sollten wir Angang oder Ende der Saison übernachten. Bis dato hat ein Heizwürfel oder wahlweise ein kleiner Flächenheizer für angenehme Temperaturen gesorgt. Und nun hab ich **das hier** über einen Beitrag eines Forums

gefunden. Scheint wirklich die einzige einbaufähige Heizung zu sein die elektrisch funktioniert. Das da noch niemand früher drauf gekommen ist?

Eine echte Alternative. Fest verbaut ohne das „im Weg stehen“ Attribut. Von den Maßen passt sie gut in den Motorraum. Da dort kein Diesel sondern nur Elektronen usw. rumschwirren auch kein Thema mit „Peng“. Thermostat Regler ist mit bei.

Hammer sind die unterschiedlichen Preise. Von 269,- bis 1300,- ist alles dabei. Ok, ich hab zu 269,- bestellt. Erstmal schauen wie laut das Teil ist, denn darauf kommt es am Ende an. Die Leistung von 500 – 1.500 Watt reicht locker aus für unsere Make 25.

Nur die Frage wie den Schlauch oder die Schläuche verlegen. Ein oder zwei Heizungsaustritte? Oder gar noch ein Dritter? Das passende flexible Heizungsrohr gibts von Truma und hat 65mm Durchmesser. Der Anschluß an der Heizung hat 68mm. Draufschieben, zwei Haltestifte reindängeln und gut. Muss man das dann isolieren? Ich meine, alles wird im inneren des Bootes entlanglaufen. Abgegebene Hitze des Rohrs wird ins Boot emittiert. Passt doch.

Einen Heizungsauslass werde ich in jedem Fall im unteren Bereich der Pantry unter dem Waschbecken unterbringen. Da komme ich problemlos hin. Ein weiterer könnte unter der Sitzbank sein, da stört allerdings die Innenschale. Denke das wird nichts.

Aber erstmal den Geräuschpegel des Geräts testen. Und dann gibts da noch einen Fernschalter per SMS an/abschalten Nenene irgendwann ist gut :-).

Und es geht wieder los!

January 9, 2020

Kategorien: Allgemein



Bis die Saison wieder losgeht steht noch einiges an. Vieles davon am Boot wollte ich schon lange erledigt haben aber wie das eben so ist.

Um die Wartezeit zu verkürzen hab ich mich kurzerhand zu einem coolen Event angemeldet.

Pogo 12.50 segeln mit Fastsailing in Griechenland. Die Skipper sind dabei alles sehr erfahrene Segler, zum Revier muß man wenig sagen und wenn das Wetter passt, dann passiert sowas hier:



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=uU2XfrB9lPw



Coole Sache! Charly Fernbach ist einer der Skipper. Daneben sind Pietro D´Ali, Benoit Charon und Dimitris Kalantzis als Skipper an Bord der 4 Pogo 12.50.

Train & Race

Das Programm beinhaltet neben wahrscheinlich mächtig viel Segelspaß eine tägliche Ausbildungssession zu Navigation, Wetter und Regatta Taktik. Letzteres kann ich gut gebrauchen :-). Navigation auf Englisch wird auch spannend werden. Und zum Abschluss die Teilnahme an einem oder zwei Rennen der Hydra Regatta.

Zum Boot muss man sicher auch nichts sagen. Die 20 Knoten Marke ist kein Hindernis wenn der Wind passt. Auf dem Video hatten die Jungs 60 Knoten Wind. Au Backe! Da gilt es dann wohl eher ohne Materialverlust ans Ziel zu kommen. Das wird ein Spaß!!

Herz aus Gold!

January 10, 2020

Kategorien: Allgemein



Und es gibt noch eine Make 25. Ich hatte die „Herz aus Gold“ bereits erwähnt. Sie war auf den Regatta Ergebnissen gelistet wo auch meine Make früher unterwegs war.

Nu hat mich ihr Skipper angeschrieben was mich sehr gefreut hat. Die „Herz aus Gold“ schaut dabei ziemlich getuned aus was es sehr interessant macht. Aber ich bin mal gespannt was Uwe hier antwortet. Gerne auch als Kommentar.

Was besonders ist, sind die montierten Winschen. Stemmler-Winschen Made in Germany. Ich hatte sie mir bereits im Web angeschaut ohne zu wissen welcher Bezug hier besteht. Cooles System! In den Binnenrevieren in denn wir hier unterwegs sind, mit der Notwendigkeit von mehr Manövern als gesegelte Meilen, ist das Einhand schon eine echte Erleichterung.

Hier das Youtube der „Herz aus Gold“ dazu….



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=5oKJynFnr60



Bei ordentlich Wind und Krängung volle Kontrolle aus Luv, das hat schon was. Die Möglichkeit den Winsch Arm nach Gebrauch oder wenn man mit mehreren Händen unterwegs ist abzumontieren ist ein Plus. Ich glaube ich schau mir das mal genauer an. Für LINGUINI wahrscheinlich eine Nummer zu mächtig aber wir haben ja nen Plan

~~https://www.stemmler-winschen.de/~~

Auf jeden Fall freue ich mich auf einen weiteren Make 25 Kontakt!

BOOT 2020 – Drei Hallen voller Segel!

January 27, 2020

Kategorien: Allgemein



Es war mal wieder soweit, die Boot 2020 hatte ihre Tore geöffnet und wir waren wieder mal dort. Samstag früh nach Düsseldorf gefahren und unsere kleine Liste abgearbeitet.



Vieles stand auf der Liste nicht drauf.

Kronings 1500+

Ich hatte die Heizung ja bereits bei Campstuff bestellt. Leider ist die Firma nicht in der Lage zu liefern und reagiert auf meinen Storno auch nicht. Ich habe den rechtlichen Weg eingeschlagen auch wenn

der Geschäftsführer in Dänemark sitzt. Das lass ich mir gerne was kosten. So nicht Herr Lund-Nielsen. *Spoiler* Campstuff hat nach einem Jahr meine Kosten beglichen.

Auf jeden Fall war die Heizung bei Pieper Bootdepot zu haben und sie war betriebsfertig ausgestellt. Den Tipp hatte ich aus dem Segeln-Forum. Da pustete ganz ordentlich Hitze aus dem Schlauch und, sofern man das im Messelärm beurteilen konnte, annähernd geräuschlos. Kurzer Smalltalk ob ich die Befestigungslaschen entfernen kann und die Heizung direkt auf den Boden befestige. Ja geht und damit war auch klar das sie reinpasst. Bestellt und bezahlt und bei Pieper bin ich mir ziemlich sicher das es klappt.

Youtube Link zur Kronings

Dies und Das auf der BOOT 2020

Wir haben uns stark auf die Hallen 15-17 konzentriert plus die Hallen mit dem ganzen Zubehör und Krimskrams Getüddel. Drei Hallen voller Segelboote – wie geil! CNB mit ihrem 60+ Fuß Monster sowie Amel hatten eine „View Only Terasse“ neben den Booten. Das ist gut, weil auf die Boote geht es nur mit Einladung. Ich meine das ist verständlich. Wenn man sich das Leid der Aussteller angehört hat und die Mengen an Besuchern bei den vor allem eher Charter orientierten Booten im Fokus stehen, welcher Eigner will da sein neues Boot für diese Messe und die Massen freigeben?

Bavaria C42 auf der Boot 2020

Aus reiner Neugier wollte ich mir das neue Boot anschauen. Nein, ich hege nicht oder besser bis jetzt nicht eine Bavaria zu kaufen. Aber die Vorstellung in der Yacht hat dann doch neugierig gemacht. Der Walfisch mäßige Bug, da passt was rein. Die Segelleistungen stehen bei so einem Volumen Boot hinten an. Aber die Ausbau Qualität hat mich interessiert. Nur kam es nicht dazu. Wir haben drei Anläufe gemacht. Sogar Sonntag direkt nach der Öffnung, die Schlange war schneller. Und so weiß ich nun nicht was ich von der neuen Bavaria Qualität halten soll. Aber es wird sich eine Gelegenheit ergeben. Apropos Qualität ….

Youtube Bavaria C42 Linksammlung

Dufour 412 auf der Boot 2020

Wir waren beim letzten Besuch der Boot bereits auf mehreren Dufours und ohne viele andere Boote gesehen zu haben war das qualitativ ein absolutes Nogo. Also dachten wir, Dufour hatte ja eine Qualitätsoffensive angekündigt und die neuen Besitzer ließen die Vermutung aufkommen, vielleicht …..

Also ab auf die 412 was in der Größe unserem Begehr entspricht. Bereits auf dem Deck sah man stümperhafte Arbeit am Teak, sofern das Teak war. Wahrscheinlich Kunstholz, interessiert mich eh nicht. Die Oberflächen sehr rau, ja fast sägerauh. Das kann man richten aber die durchweg schlampigen Fugen, vor allem an den Laibungen waren schon ein Hammer. Da weiß man wie es unter dem Teak aussieht.

Unter Deck fiel gleich der Teppich auf. Ok, bei vielen Besuchern will man den Boden schützen? Von wegen. Mindestens 3 der Bodenbrette haben nicht gepasst, standen nach oben. Ich hab den Teppich mal weggemacht und dachte mir „Du armes Boot“. Wenn man ein Boot in so einem Zustand ausstellt, dann braucht man sich nicht zu fragen wie die Firma zu Qualität und Nachbesserung steht. Türen stoßen an wo sie eigentlich nicht sollen, weil das Maß 5-7 mm falsch ist. Knarzen bei jeder Gewichtsverlagerung und die Ausbauqualität erinnert stark an die Räuberlager, die wir früher in den Bäumen gezimmert haben. Die Marke ist for ever gestrichen!

Witzig, als ich mal diese qualitativen Erkenntnisse in einem Cruising Forum zum Besten gab, fielen die Dufour Eigner über mich her. Jaja ist schon doof wenn man sich hat blenden lassen und die Kiste dann nicht mehr losbekommt.

ELAN Impression 40.1 Boot 2020

Das erste Boot auf der Liste ist die neue Impression 45.1 von Elan Yachts. Nun sind 45 Füße eigentlich bereits 3 Füße über dem Maximum welches wir aus verschiedenen Gesichtspunkten als realistisch erachten. Aber der Preis der 45.1 ist sehr attraktiv und die letzte Elan die wir besichtigten, die GT 5, hat uns sehr gut gefallen. Einziges Manko war der Platz in den Kojen.

Aber wir haben uns für die Besichtigung der 40.1 entschieden. Das ist realistischer und puuuh, es war am Samstag unendlich viel los auf allen Ständen. Da habe ich lieber mehr Zeit für weniger Boote. Und die unrealistischen Boote brauche ich mir nicht anzusehen. 45 Fuß sind groß, vor allem für die Häfen im Baltikum und auch am Mittelmeer ist der Sprung auf 45 Fuß in den Marinas kräftig zu bezahlen. Der Kaufpreis ist es eher nicht.

Die Impression nun mit 40 Füßen bietet viel Platz für alles, was das Segeln eigentlich braucht. Klassisches Deckslayout gefällt mir gut. Ich bin nicht wirklich ein Fan der alles nach achtern gelegten Fallen und Schoten. Bei schwerem Wetter, dass Großfall zum Reffen achtern bedienen? Ich weiß nicht, da hab ich lieber meine Fallwinschen über dem Niedergang.

Aber egal, ab nach unten und, der Innenausbau ist einfach nur handwerklich perfekt! Da gibt es nichts zu mäkeln. Klassische Aufteilung aber alles handwerklich einwandfrei und schön. Was negativ auffällt, ist dieser monströse Tisch, der absolut nicht passt und den „Einstieg“ ins Sofa“ echt verhindert. Aber die Stichsäge könnte hier ……

Aber die Impression 40.1 geizt in den Kabinen auch wieder mit Raum. Was bei einem 2-wöchigen Törn sicher noch ok ist, liegt außerhalb dessen, was wir uns für eine mehrjährige Reise vorstellen. Alle Durchgänge sind sehr eng. Die Bugkoje ist mit der zweiten Nasszelle wirklich beengt. Die Variante mit nur einer Nasszelle hat im Bug die Kojen quer und wieder ist das Platzkonzept definitiv nicht das unsere. Bei einem Neuboot kann Elan jedoch auf die Wünsche eingehen. Es wäre also möglich.

Die Impression 40.1 ist ein grundsolides, handwerklich sehr gut gemachtes Boot.

Italia 11.98 auf der Boot 2020

Belissima! Was ein geiler Riss. Der Rumpf der ~~Italia~~ erinnert mich stark an unsere kleine Linguini. Oh Wunder, der Designer unseres Bootes, Vitalli Yacht Design ist eng mit Italia verbandelt. Uns so beschließen wir das Boot zu besichtigen.

Ausgestellt war die ORC / Performance Variante der 11.98. Alles, was man nicht braucht, gibt es auf dem Boot nicht und das ist gut so. Deckslayout mit zwei Rädern kann man gegen eine Pinne tauschen. Sehr gut! Das flache Heck und das große Cockpit sind elegant und man sieht dem Boot an wie es abgehen wird.

Unter Deck die große Überraschung. Ein sehr hochwertiger Ausbau ohne Innenschalung. Das heißt man muss beim Einsetzen und abdichten der Luke sehr akkurat arbeiten. Das ist Italia gelungen. Nichts auszusetzen und dabei italienisch schön. Die Italia 11.98 schafft es spielend auf meine Favoritenliste, obgleich das Boot definitiv nicht für „Langfahrt“ ausgelegt ist. Aber wer weiß was aus unseren Plänen wird. Für die Italia 11.98 braucht es Crew, baucht es Gewicht auf der Kante. Das Rigg will das so.

Einen Segeltermin in Chioggia werden wir vereinbaren.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=9C8FZEtQhAE



Eine Hanse auf der Boot

„Lass uns mal die Hanse anschauen“. Wir liefen gerade am Stand vorbei und alles tummelte sich gerade woanders. Gut! Also beschließen wird ~~Hanse 418~~ zu besichtigen. Hanse ist, was den Preis anbelangt recht weit unten angesiedelt, erhält aber meist sehr gute Kritiken was das Segelverhalten den Speed und auch die Qualität anbelangt.

Wir besichtigen das Boot und es gefällt auf den ersten Blick gut. Kein Traveller ist ein Manko. Wahrscheinlich würde das die Segelleistungen des typischen Klientel nicht wirklich verbessern. Ich meine ein Traveller muss sein. Ich mag auch eine klassische Großschot im Cockpit. Unsere Erfahrungen mit dem German Sheet System sind nicht wirklich prickelnd. Die vielen Umlenkungen müssen mit Kraft bezahlt werden und schnelle, evtl. nicht gut geplante Manöver sind damit nicht ordentlich zu fahren. Aber vielleicht muss man sich auch erst daran gewöhnen.

Die Verarbeitung an Deck ist definitiv ohne Tadel. Wenn man die teurere Dufour dagegen stellt würden die Teile der Dufour anfangen zu weinen.

Unter Deck ist der Ausbau gut. Dem Preis gerecht. Man merkt schon, da wurde gespart aber nichts was man nicht in den Griff bekommt. So haben die Einlegeböden in den Schränken jeweils ein begrenzendes Brett vorne angeklebt und wahrscheinlich noch gestiftet. Das wird nicht lange halten. Das war es dann aber schon an Auffälligkeiten. Durchweg ganz ordentlich und der Boden knarzt nicht!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=5N--MrBw8HE



Jeanneau Odyssey 410 – Boot 2020

Wiederholungstäter! Wir hatten uns das Boot 2018 bereits angeschaut. Damals ganz frisch liegen nun 2 Jahre dazwischen. Was hat sich getan? Vor 2 Jahren sah man hier und da noch kleinere Fehler die wohl der ersten Baunummer geschuldet waren.

Nun würde ich sagen, das Boot ist ziemlich komplett. Bestes Innenraumkonzept der „Stangenboote“. Der Platz ist wirklich intelligent ausgenutzt. Die Ausbauqualität ist gut, sogar nen Tick besser als die Hanse bis auf die Polster. Das sind dünne sehr weiche Schaumstoffe, die nach einem Jahr durch sind. Aber das kann man einfach ändern und die Eignerversion mit einer Nasszelle ist nach wie vor ein Favorit, wenn da nicht die Segelleistungen wären. Die sind eben dem Gewicht geschuldet und wir werden sie irgendwann selber testen. Die Performance bei 90/120 Grad zum Wind sollte bei „unserem“ Boot in der Gegend 12 Knoten plus bei 6 Bft liegen. Die existierenden Tests sind leider nicht aussagekräftig.

Aber nach wie vor ein gelungenes in sich klasse abgestimmtes Boot für eine längere Zeit.

Youtube Link Jeaneau 410

Dehler 38 – Boot 2020

Die 42er Variante hatten wir bereits vor 2 Jahren besichtigt. Alles wunderbar und prächtig bis auf die Nasszelle. Für Liliputaner entwickelt war diese auf der 42 exakt gleich wie auf der 38er. Da meine Frau die ~~38er~~ noch nicht kannte haben wir das Boot unter die Lupe genommen. Ich bin es ja bereits

gesegelt und da gibt es keinen Tadel. Ein sehr gut segelndes Boot mit einem Layout nach meinem Geschmack.



Quelle: Flickr Dehler 38 Rouge

Anja fand alles klasse. Für 2 Personen genügend Stauraum, auch für zusätzliche Ausrüstung hat die 2 Kabinen Version mit der großen Backskiste noch Platz. Wenn da nicht diese bescheuerte Nasszelle wäre. Wo man bei einer Toilette gerne die Begrenzung an den Seiten spürt, um auch bei Seegang nicht vom Thron zu stürzen, da frag ich mich schon was sich Dehler dabei gedacht hat. Die Toilette ist quer eingebaut, was bei Krängung ziemlich besch….. sein kann. Duschen ist in der Kabine möglich, will man aber nicht. Ich bin nicht wirklich ein Riese. Aber mit meinen kleinen 178 cm und fast idealem Gewicht habe bereits Probleme mich in der Nasszelle zu bewegen. Sicher werde ich bei starker See nicht duschen wollen, aber das muss echt nicht sein. Ich würde mir eine Zwei-Kabinenversion wünschen die die Nasszelle und den „Badezimmer Vorraum“ irgendwie konsolidiert. So wird die Dehler 38 nicht unser Boot werden. Schade eigentlich.

Youtube Link Dehler 38

More 40 – Der Favorit der Boot 2020

Manchmal kommt es anders als man denkt. Wir sind bereits mindestens dreimal bei More vorbeigelaufen. Ich habe More verwechselt und war der Meinung das die Boote weit außerhalb unserer Range liegen. Da liege ich vollkommen falsch. More hatte eine Preisindikation am Stand und als wir die sahen war es klar, ~~die 40er~~ schauen wir uns an.

Sehr netter Empfang bei More. Nein, wir sind auf allen Ständen freundlich empfangen worden trotz dem letzten Samstag und einer Unmenge an Besuchern. Aber bei More war es irgendwie netter.

Und ab aufs Boot.



Die Moore 40 sieht auf den Bildern der ~~More Website~~ recht unspektakulär aus. In Natura ist das nicht so. Das flache Heck, der sportliche Riss, die Ausstattung mit u.a. 6 Winschen, Gennaker Rüssel

ausfahrbar oder als abschraubbarer und im Ankerkasten verstaubarer Bugspriet. Nicht wirklich ein Einhand Boot aber ein Autopilot macht alles möglich. Die 7 Tonnen Gewicht habe ich extra nochmals thematisiert und es wurde mir bestätigt „das Gewicht ist ehrlich und inklusive der auf dem Boot verbauten Ausstattung“. Damit dürfte klar sein, die More 40 geht ganz klar in Richtung Racer. Also eine gute Nummer über einem Performance Cruiser.

Dabei lässt das Konzept mit dem zentralen Stahlrahmen erst einmal in die andere Richtung denken. Aber die Aufnahmen der Kräfte auch aus den Püttingen in den Rahmen entlastet die gesamte Konstruktion, die somit leichtfüßiger daher kommen kann. Auch der montierbare Cockpit Tisch, was uns sehr gut gefällt, ist über einen Rahmen im Cockpitboden entlastet. So kann der in zwei Gewinde einzuschraubende Tisch die an ihm wirkenden Kräfte gut verteilen. Beim Segeln ist er gut verstaut und für die beiden Gewinde habe ich bereits eine Zweitverwendung zum Einschrauben einer Fußleiste um bei Krängung ein zusätzliches Stützelement zu haben. Wahrscheinlich könnte man auch was zum einpicken einschrauben. Das sind dann Fragen für den Probeschlag in Split, den wir definitiv wahrnehmen werden.

Unter Deck ist die More 40 klassisch aufgebaut. Allerdings liefert die Breite ein sehr schönes Raumgefühl. Die Bugkabine ist trotz der Nasszelle und damit quasi baugleich zur Elan 40.1 wesentlich geräumiger. Die Nasszellen sind sehr geräumig. Ich meine die ideale Größe. Leider lassen die beiden Ausbauvarianten nicht eine hintere Nasszelle zu. Somit würden wir die vordere Nasszelle eben zweckentfremdet oder ausbauen lassen und dafür lieber einen Sitz und Schapps anbringen.



Leider nur Katalogbilder. Quelle: More Katalog

Das mit den Toiletten hab ich noch nie so richtig verstanden. Also wenn ich in der Nacht mal rausmüssen sollte, dann nehme ich doch die hintere Toilette, um meine Frau die mit mir im Bug schläft nicht zu stören. Wenn ich die Toilette nehme, die quasi neben dem Kopfkissen ist, dann kann ich sie auch gleich wecken. Und wenn es mal etwas größer wird, dann frage ich mich, wer will das neben dem Bett.

Aber die Boote in diesen Klassen werden ja leider fast ausschließlich für den Charterbetrieb konzipiert. Egal, Umbauen macht Spaß!

Jetzt wieder zur Innenausstattung. Handwerklich das zweitbeste Boot das wir besichtigt haben. Keine Makel! Sehr gut gefällt mir der Boden aus Aluminium Waben / Sandwichplatten. Die sind leicht und sie werden niemals knarren und quietschen. Alle Schapps, Türen etc. sind einwandfrei verarbeitet. Der Motorraum ist luftig und ohne Hindernisse bedienbar. Das ist uns übrigens bei fast allen Booten aufgefallen. Die Motorräume werden heute auf absolute Service Freundlichkeit ausgerichtet. Da gibt es höchstens bei den „Stangenbooten“ oder Exoten noch Ausreißer.

Die More 40 schafft es damit genau neben die RM 11.70 die bis zu dem Zeitpunkt unser Favorit war. Ok, ich denke die RM ist sicher schneller als die More aber sie kostet auch eine Stange mehr und der

Innenausbau sowie das Langfahrt-Potential, wenn es auch mal etwas kälter wird, dürfte bei der More 40 besser sein.

Es gibt die Wahl zwischen außenliegenden Wanten und innenliegenden Wanten. Das gibt in Revieren mit vornehmlich schwächeren Winden die Möglichkeit größere Segelgarderoben zu wählen. Die Frage ist hier, inwiefern wird die Stabilität des Riggs hier verändert? Große Tücher vorne dran mag ich auch bei viel Wind. Aber das werden wir in Split alles erfahren.

Hier ein Bild aus dem Katalog das die innen liegenden Wanten gut zeigt.



Quelle: More Yacht



Wenn mir jetzt noch jemand sagt wie man „More“ ausspricht? Ließt sich erstmal Englisch. Ist ein Italienisches Design was das More aus Amore erklingen lassen könnte. Aber die Werft ist aus Kroatien. Wie klingt das denn nun auf Koratisch?

Youtube Link More 40

Nochn Youtube Link More 40

Beneteau auf der Boot 2020

Dann machten wir uns auf den Weg nach Beneteau! Sehr interessiert an der 41.1, wurden wir leider enttäuscht. Die ist nicht ausgestellt. Das neue Design interessiert uns sehr, da wir sie in 2018 noch im alten Design besichtigt haben und das Boot war grundsätzlich gut aber einige Sachen eben nicht. Das soll in der Neuen alles behoben sein. Dann müssen wir also doch mal nach Cannes oder nach Paris, auch nicht schlecht.

Wir nutzten es aber um Lars hallo zu sagen. Er arbeitet als Marketing Manager für Enjoy-Yachting. Er hat alles richtig gemacht, hat sich nach unserem Pogo Trip nach Helgoland für ein Leben und einen Arbeitsweg mit Booten entschieden. Dafür hat er meine Respekt! Lars gibt unter anderem auch einiges an wertvollen Informationen auf seiner No-Frills-Sailing Webseite. Lesenswert.

Ein kurzes Hallo und alle gut! Auf die Einladung nach „Ladenschluss“ sich nochmal die große First anzuschauen gehen wir nicht ein. Unsere Füße sind schon arg am Ende und hey, was wenn uns das Boot gefällt. Träumen darf man, aber wenn Träume unerreichbar sind……

Grand Soleil 42 LC Boot 2020

Sicherlich eines der Highlights auf der Boot 2020. Die Grand Soleil 42 Long Cruise ist der erste Blauwasser Entwurf der Werft CANTIERE DEL PARDO.

Das wäre leicht über dem Budget. Aber das Boot verkauft sich wohl sehr gut und so ist es durchaus möglich in wenigen Jahren an ein gebrauchtes Exemplar zu kommen. Muss ja auch immer wieder Raum geschaffen werden damit neue Boote verkauft werden.

Der ausgeschriebene Preis ist nackich. Ohne alles. Das ist zumindest ehrlich und man kann sich mit der Preisliste sein Boot designen. Da werden dann aus 350.000,- ganz schnell 500.000,-. Dann hat man aber auch ein absolutes Highlight.

Schon als der erste Blick aufs Teak viel war klar, hier bewegt man sich in einer ganz anderen Liga. Unglaublich gute Holzauswahl. Die Verarbeitung als wäre es im 3D Model gerendert worden. Alle Fugen und Ansätze sind im Spaltmaß perfekt. Eine Wonne für die visuellen Sinne.

Wir laufen über das Deck. Aufgeräumt mit allem was man braucht. Eine am Ankerkasten angrenzende Segellast was in der Größe leider sehr selten geworden ist. Da stimmt alles. Pütting für

einen zusätzliches Stag gibts ebenfalls was in der Größe auch nicht oft anzutreffen ist. Eine kleine Arbeitsfock oder eine Sturmfock mit Furler anbringen und gut.

Unserem Guide hat man die Woche schon angemerkt aber er war dennoch sehr freundlich und informierend. Nordisch geradlinig – gut!

Unter Deck erwartete uns ein Ausbau, den man nur mit dem Wort perfekt beschreiben kann. Das Layout mit der Küche achtern backbord ist hervorragend geeignet um als Eignerversion mit 2+2 Personen sehr!! komfortabel zu reisen. Der kleine aber bei Bedarf zu vergrößernde Tisch – klasse. Ich mag diese riesigen Tische nicht. Meist sitzt man zu zweit am Tisch. Dafür sollte er ausgelegt sein und keinen unnützen Raum belegen.

Die Verarbeitung war definitiv die beste von allen Booten die wir besichtigt haben. Auch wenn ich mir die 2018 besichtigten Boote (HR, Schöchl…) sowie die Boote die wir dazwischen gesegelt sind heranziehe, selbst die Wauquiez PS 42, die Gand Soleil steht in Sachen Ausbauqualität ganz oben. Und das mit italienischer Eleganz!

Sie bietet in der Eignerversion viel Platz für zusätzliche Ausrüstung wie zusätzliche Wassertanks, Generator, Technik und Segel.

Zum Thema Wasser. Meine Frage nach zusätzlichen Wassertanks wurde meist mit einem Watermaker beantwortet. Ich weiß nun nicht wie oft die Guides bereits mit Watermaker unterwegs waren, aber am bzw. im Mittelmeer muss man schon sehr weit von der Küste entfernt sein damit man sich nicht allerlei Dreck reinzieht. Watermaker sind für Passagen über den Pazifik oder Atlantik gedacht oder wenn ich Gewicht sparen will. In unserem Modell des langen Segelns in Europa ist man zumeist an den Küsten, da ist es nicht ratsam einen Watermaker zu betreiben, wenn man nicht ständig reparieren oder die Kartusche tauschen will. Vor Anker braucht man Wasser. Lieber nehme ich 200 Liter mehr mit und hab keine Beschränkung und kann auch immer wieder mit Süßwasser die Toilette spülen die dann nicht müffelt.

Ob wir die Einladung zum Probeschlag in Laboe annehmen müssen wir uns überlegen. Ich will nichts segeln oder besser die Zeit der Leute verschwenden, wenn das Boot nicht auf der Liste landet. Aktuell ist es unter „wenn alles top läuft“ gelistet. Da steht auch noch die Wauquiez PS 42

Youtube Link Grand Soleil 42 LC

Fastsailing.gr – Dehler 30 OD

Am Stand von Dehler habe ich natürlich einen Blick in die Dehler 30 OD gewagt und Alter, das ist eine Granate. Da macht nur das Anschauen bereits Freude. Am Stand war ein Mitarbeiter von

Fastsailing.gr und ich hab seinen Namen leider nicht mehr präsent. Wir haben uns darüber unterhalten da ich ja im März dort den Train & Race Event auf der Pogo 12.50 mache. Fastsailing.gr wird die 30 OD im Charter anbieten und wenn ich im März in Lavrio bin habe ich vielleicht im Anschluss noch die Gelegenheit sie zu segeln. Wenn das irgendwie geht dann mache ich das natürlich. Vor dem Flug habe ich ein bis zwei Tage Zeit dafür. Ich bin gespannt!

Das wars 2020

So ging die Messe dann für uns zu Ende. Am Samstagabend haben wir in Düsseldorf im Phox gegessen. Nachdem wir erst andere Restaurants abgeklappert hatten, aber mangels Reservierung keine Chance hatten, landeten wir im Phox. Gerade noch richtig bevor der Ansturm losging. Vietnamesische Suppen sowie kleine Vorspeisen. Sehr lecker und dabei preiswert. Wenn man gerne isst, sollte man sich nicht einreden lassen auf eine weitere Vorspeise zu verzichten, weil es viel sei :-). Die Portionen sind trotzdem ordentlich. Den Rotwein lieber gegen ein Bier tauschen und Cocktails trinkt man besser in einer Cocktailbar.

Alles in allem war es ein sehr informativer Besuch der Boot 2020. Heizung gekauft – sehr gut! Die Überraschung bei More hat sich alleine gelohnt und ich freue mich darauf das Boot zu segeln und dann werden wir sehen.

Wetterdaten historisch – SDS!

January 31, 2020

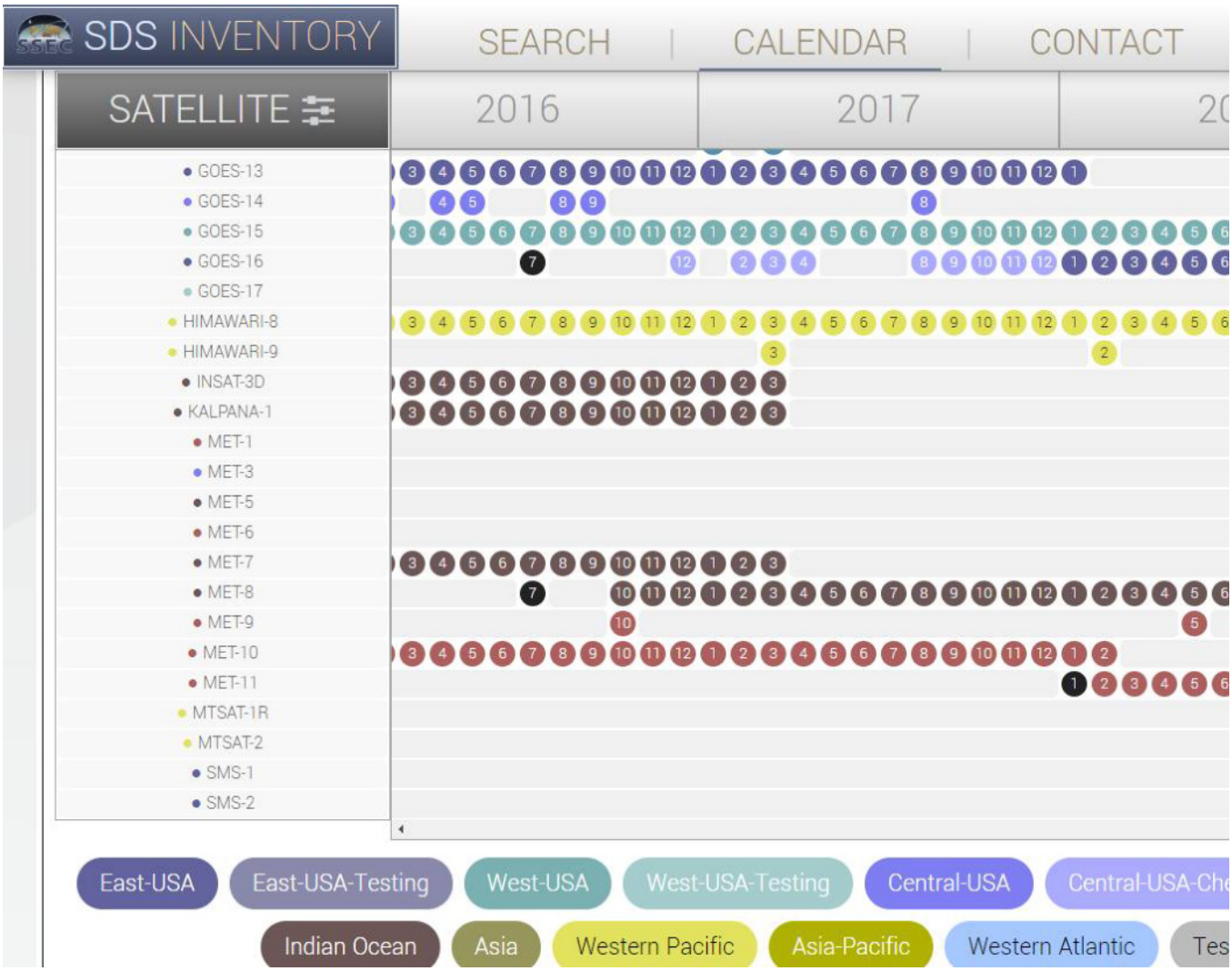
Kategorien: Allgemein



Wie war das denn letzten Monat mit den Wetterdaten als die Havarie in den Medien war? Oft wäre es doch spannend zu wissen wie die historischen Wetterdaten waren.

Der US Amerikanische Satelite Data Service, kurz SDS, liefert die Daten verschiedener Satelliten über einen historischen Zeitraum ab 1974. Und diese Wetterdaten gibt es kostenlos!

Ab und an hakt die Seite und es sind auch nicht immer alle Bilder wie gelistet verfügbar. Aber zu 95% ok.



~~LINK zu SDS~~

~~LINK zur kalendarischen Übersicht SDS~~

Packliste für Segeltörns – März in Griechenland

February 3, 2020

Kategorien: Allgemein



Eine Packliste für Segeltörns, da gibt es viele und die meisten sind viel zu lang! Ich fliege und habe ein Gepäckstück, da ist Platz ein hohes Gut.Habe auch schon daran gedacht ein Paket voraus zu schicken um ganz einfach einfach zu reisen. Aber nachdem ich das zu packende „Zeug“ mal hingerichtet habe, so viel ist es dann doch nicht. 8 Nächte und 9 Tage auf See plus ein paar Tage Athen, vielleicht fehlt dann doch noch das ein oder andere…

Was unbedingt mit muss:

Rettungsweste inkl. PLB Notfallsender. Weste könnte ich auch da lassen aber meine passt gut, ist sehr bequem zu tragen und so viel Platz braucht es nicht.

CO2 Patrone und Flug? Ich habe bei Eurowings nachgefragt und meine Rettungsweste angemeldet. Kein Thema, beim Checkin nochmals erwähnen und gut. Meine 33 gr. Patronen machen auch kein Problem. 2 pro Gepäckstück und Person sind zugelassen.

Das Wetter in Griechenland kann man nun nicht generell bewerten. Griechenland ich groß und Lavrio, unser Ausgangshafen, liegt quasi in der Mitte. Somit rechne ich mit Temperaturen von 8 bis 18 Grad. Da kann also alles dabei sein und somit heißt es, Klamottenwahl möglichst intelligent.

Baselayer. Meine Baselayer sind allesamt Merinoshirts in ausreichender Menge. So ein Shirt kann man 2 Tage tragen, in der Nacht vor Anker oder im Hafen aber ausziehen bzw. nur zum Segeln tragen. Die Midlayer sind zwei unterschiedlich dicke atmungsaktive Fleece plus ein Pulli wenn es doch mal kälter bleibt und um eben am Abend auch mal draußen zu sitzen. Noch eine Fleecejacke un gut. Darüber dann GoreTex (Musto LPX) oder fürs heftige Wetter BR2 Ölzeug. Die Jacke werde ich wohl beim Flug tragen müssen, hat nicht gerade ein kleines Packmaß. Für den sonstigen Bordalltag eine Bordhose und gut. Fürs After Sail Leben gibts nichts anderes. Ok, ich bin davor und danach noch in Athen. Da würde ich dann ungern in Seglerklamotte rumlaufen. Also ein Ausgeh-Dress und Straßen Schuhwerk kommt auch noch in den Sack.

Am allerwichtigsten finde ich sind die Schuhe und Socken. Die Compass Segelstiefel haben sich bereits mehrfach bewährt. Diesmal hab ich eine 12V Stiefelheizung dabei um die Stiefel in der Nacht zu trocknen. Die ~~Alpenheat AD6~~ Teile werden einfach in die Schuhe gesteckt und trocknen die Stiefel in 1-2 Stunden. Fürs leichte Wetter Segelturnschuhe. Und was an die Pfoten? Auf jeden Fall keine Baumwolle. Baumwolle und Feuchtigkeit, egal ob von außen oder die natürliche Feuchtigkeit der Haut, Baumwolle saugt sich voll und hält die Feuchtigkeit. Keine Chance für alles atmungsaktive was darüber kommt.

Socken aus Merinowolle mit Seidenanteil. Klingt ja schonmal teuer, ist es oft auch. Ich hab mich aber auf die Lauer gelegt und das Paar für 5,- erstanden. Muss man eben irgendwelche Restbestände in schrecklichen Farben nehmen. Ist egal, im Stiefel muss man nicht schaulaufen. Sollte es zu kalt sein, dann hab ich noch dünne Wolllsocken für drüber. Aber wen die Füße trocken sind dann friere ich eigentlich nie an selbigen.

Technische Ausstattung

Rettungsweste hatten wir bereits. Darin habe ich mein PLB, ein Personal Locator Beacon. Der ist zwar auf die MMSI der LINGUINI zugelassen aber im Notfall ist mir das wurscht. Wenn man die Videos der Train & Race Events anschaut, dann rechne ich mal mit ordentlich Welle. Da ist ein MOB bei ordentlich Speed sehr schwer zu orten. Maßgabe ist, wenn über Bord dann sofort den Notruf aktivieren. 30 Minuten dauert es idR in der Region Athen bis der Froschmann dir zuwinkt. Das dürfte bei den Wassertemperaturen gerade noch zu überleben sein. Aber über Bord gehen ist eh keine Option! Deshalb…

Lifeline

Welch schönes Wort. Die Lebensleine! Sichert sie doch Dein Leben gegen ein vorzeitiges Ende. Nie ohne Einpicken aufs Vorschiff. Wenn man sich daran hält ist es eigentlich ziemlich sicher. Ok, bei Flaute oder flacher See und ruhigem Wetter macht man das sicherlich nicht wirklich. Sobald man ans Einpicken denkt, wie auch beim Reffen, sollte man es aber tun. Ohne wenn und aber. Und wenn Teile der Crew das belächeln, dann lässt man sie eben lächeln.

Ich habe so ne Leine aber die war quasi als Zugabe irgendwo dabei, nichts was ich wirklich einsetzen will. Ich greife dann mal zu der Ausrüstung die Fastsailing.gr auf den Booten hat.

Lampe gut alles gut! Strom!

Stirnlampe und kleine Taschenlampe sind immer dabei. Bei einer Woche reicht auch ein neuer Satz an Batterien. Ladegeräte braucht es dann nicht. Laden muss ich lediglich mein Telefon und mein Ipad fürs abendliche bloggen oder lesen oder Musikhören und natürlich meinen Fotoapparat. Dafür gibts ein 1 in 4 Ladekabel um Platz zu sparen. Diese ganze Anschlußdiversität geht einem echt auf die …. Lightning, USB Typ C, USB Typ B und noch eine 12V Buchse für die Stiefelwärmer. Dafür hab ich dann auch einen 230V nach 12V Steckeradapter dabei. Noch ein 12V-USB Adapter und das passt dann alles in einen sehr kleine Beutel. Wahrscheinlich ist bei 5 Personen an Bord alles 5 x vorhanden

Alles andere was man auf solchen Packlisten findet sollte an Bord der Pogo sein. Medikamente brauch ich nicht. Ok, ein paar Aspirin vielleicht. Seekrankheit? Wenn es mich erwischen sollte dann schauen wir mal. Bis heute *toitoitoi* hab ich hier noch nicht gelitten.

Kopfbedeckung und Cremchen!

Auch wenn der März noch vergleichsweise milde daherkommen kann, die Sonne ist immer da und Sonnenschutz braucht es zu jeder Jahreszeit. Mein Krempenhut hat sich bewährt, sieht scheiße aus aber hilft! Noch zwei Caps mit Sicherungsleine und LSF 50 Sonnencreme. Drunter geht nix!

Und am Kopf ist dann auch noch die Brille. Herjeh, Brillen hab ich viele. Beim Segeln wird es dann vergleichsweise schwierig. Ein Brillenband ist Pflicht, für jede Brille! Zum Segeln hab ich gerne Kontaktlinsen und dann eine gute Sonnenbrille drüber. Vielleicht lasse ich mir noch eine Sonnenbrille in meiner Gläserstärke anfertigen. Die die ich habe eignen sich zum Segeln nicht wirklich. Beim Segeln braucht man eine relativ abgeschlossene Brille, sonst strahlen die UV-Strahlen einem seitlich ins Auge und die ganzen schönen UV-Schutzgläser sind umsonst. Meine Kontaktlinsen haben bereits

einen UV-Filter, aber ich kann die Linsen vielleicht 8 Stunden pro Tag tragen. Mehr ist auf Dauer nicht gut.

Gelcoat reparieren – Topcoat geht auch!

February 7, 2020

Kategorien: Allgemein



Zu jedem Saisonbeginn gehts an die Außenhaut, an das Gelcoat unserer schönen Boote. Eine Saison geht selten spurlos vorüber. Hier mal was im Cockpit fallen gelassen oder etwas zu viel Speed am Steg. Es gibt viele Möglichkeiten dies es notwendig machen – Gelcoat reparieren!



Das schöne Gelcoat unserer früheren Wilden Ente, einer Etap 21i. Hier mit neuem Deckline Belag.

Wer hier ab und an ließt hat evtl. schon mitbekommen, LINGUINI ist farblich ganz auf RAL 9003 eingestellt. Auch nach nunmehr 8 Jahren ist es immer noch der selbe Farbton.

Gelcoat Alterung

Wenn man über die Farbe von Gelcoat ließt bekommt man schnell die mahnenden Finger, die Farbe verändere sich über die Zeit. Ja sicher! Aber hier wird immer wieder das selbe Mantra abgespult das heute oder besser gesagt, bei neueren Booten tickt die Welt etwas anders.

Wo ein Boot aus den 80ern nach 10-15 Jahren sich bereits in Richtung Gilb tendierte, ist die Qualität heutiger Gelcoats eine ganz andere. Die Menge an Härter ist, neben der UV-Einstrahlung maßgeblich für eine frühe Verfärbung zuständig. Ist sie richtig berechnet und der Härter im Polyester gut verteilt, dann dauert es lange bis sich eine Verfärbung sichtbar einstellt. Falsche Pflege kann ebenfalls negativ wirken.

Der Unterschied von einer RAL 9003 zur nächsten RAL-Farbe selber Farbgruppe ist mit dem Auge leicht erkennbar. Alles dazwischen wird schon schwerer. Aber wie finde ich nun die exakt richtige Farbe meines Gelcoats?

Farbe messen

Es gibt elektronische Hilfsmittel die sogenannten Densitometer. Diese werden im Bereich der Farben häufig eingesetzt um den exakten Farbton zu analysieren. Allerdings legt man dazu ein Farbmuster unter ein Gerät. Das wird mit dem Boot eher schwierig und so ist man auf mobile Geräte angewiesen was die Auswahl bereits drastisch reduziert.

Ein gutes Densitometer kostet meist einen höheren 3stelligen Betrag. Preiswertere Densitometer sind meist für einen speziellen Zweck eingeschränkt. So zum Beispiel um die Farbtreue eines Bildschirms zu messen und dann ordentlich einzustellen.

Das Densitometer muss geeignet sein eine Gelcoat Oberfläche zu analysieren. Die ist je nach Alter glatter oder eben nicht, sie kann glänzen oder eben nicht. Das sind die beiden Parameter die es dem Densitometer erschweren den exakten Farbton zu identifizieren. Glanz wird bei höherwertigen Geräten berechnet bzw. in die Analyse mit eingebracht. Eine offenporigere oder rauere Oberfläche ist da schon schwieriger. Densitometer haben idR einen eigene Beleuchtung die im Bereich der Messung Schattenbildung vermeiden soll. Da sie meist für glatte Oberflächen ausgelegt sind, kann ein raues Gelcoat die Messung beeinflussen.

Meine Erfahrung ist die, wenn ich sicher sein will welcher Farbton der passende ist, dann nehme ich

Die Augen als Messwerkzeug

Nichts ist so schrecklich als wenn man nach der Reparatur genau sieht wo man ausgebessert hat. Alles ist glatt, glänzt und eigentlich perfekt. Sobald das Licht dann ungünstig einfällt sieht man es, die falsche Farbe! Mich stört so etwas sehr und deshalb ist die Messung eines Gerätes nur eine Hilfestellung. Unterschiedlicher Glanz bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen reflektieren unterschiedlich und das sorgt dafür, dass ein gemessenes Ergebnis eben oft nicht dem entspricht was man mit den Augen sieht.

Ich habe zwei Sets an RAL-Farbkarten. RAL gibt es in unterschiedlichen Varianten (Classic, Design, Effect…) und ich muss wissen welche der Farbenhersteller nutzt. In der Regel ist es die RAL Classic. Da gibt es nicht viele Weißtöne. Zwischen den Weißtönen liegen aber Welten in der Sichtweise einer Gelcoat Reparatur.

Mixer

Du wirst bei einem älteren Boot nicht umhinkommen Deine Farbe anzumischen. Mischen bedeutet, ausgehend vom originalen Farbton, durch die Zugabe unterschiedlicher Farben, Deinen Farbton zu

treffen. Das ist eine echte Wissenschaft.

Sobald Dein Boot derart verfärbt ist, das ein anderer als der originale Farbton besser passt, ist geraten diesen Farbton als Ausgangsbasis zu wählen.

Nimm die Farbkarte, idealerweise eine größere und kleb sie mit Tesa auf Dein Boot. Dann betrachtest Du die Farbe über einen Tag mit unterschiedlichem Licht und bekommst ein Gefühl über die Abweichung. Jetzt setzt Du Dich an den Computer (ein farboptimierter Monitor wäre ideal) und nimmst den Farbton der Deinem Boot am nächsten kommt und den originalen Farbton Deines Gelcoates. Hier gibts z.B. eine Übersicht der Classic RAL-Farben.

Eine Übersicht welcher Hersteller bei welchem Boot und in welchem Jahr welche Farbe verwendet hat gibt es leider nicht wirklich. Einzelne Hersteller von Bootsfarben wissen aber durchaus recht viel wenn man sie anruft oder man fragt die Werft wenn wie noch existiert oder es steht vielleicht im Eignerhandbuch.

Nun lässt RAL keinen Aufschluss auf die Mischung zu. Oft wird empfohlen Schwarz und / oder Gelb zuzugeben wenn man von einem ursprünglich 9003/9010/9016 RAL ausgeht und das Alter nachmischen will. Schaut man sich diese Farbtöne aber in der CMYK Umrechnungstabelle an, dann sieht man, dass man durchaus richtige Farbe nutzen kann um den Farbton zu erlangen. Gebt mal die in CMYK umgerechnete Farbe (vorheriger Link) in ein und schaut euch das im CMYK-Rechner an. Cyan und Gelb sind maßgeblich beteiligt. Schwarz zu nehmen um weiß gealtert aussehen zu lassen führt selten zum Ziel.

Also nehme ich eine Cyan oder Blau und eine gelbe Farbpaste um meine Gelcoatfarbe altersgerecht anzupassen. Will ich es genau wissen, dann kann ich noch mit Magenta oder Rot arbeiten. Aber gaaanz vorsichtig!

Das Mischungsverhältnis

Gibts nicht! Jedes Gelcoat reagiert anders auf Farbe, ist unterschiedlich viskos und dadurch ist die zuzugebende Menge pro Gelcoat oder Topcoat unterschiedlich. Die Faustregel ist aber, weniger ist mehr.

Wenn Du einen Liter Topcoat in RAL 9003 nimmst und, nur als Beispiel, ein RAL 9001 erreichen willst, dann brauchst Du 3 Tropfen Gelb, einen guten Tropfen Blau und einen halben Tropfen Rot. Halbe Tropfen – hahaha. Es gibt Pipetten mit unterschiedlichen Tropfengrößen. Einfach in der Apotheke vorbeischauen. Wenn es zuviel war muss man die Menge an originalem Gelcoat erhöhen bis man dann irgendwann 20 Liter Gelcoat hat :-). Nein, so schwierig ist das nicht, man braucht nur Zeit und das Ergebnis ist dann für die nächsten 6-8 Jahre gültig. Denke der Aufwand lohnt.

Vorgehensweise

Ich orientiere mich an RAL und für die Mischung am CYMK.

- Original RAL-Farbton wählen. Wenn der nicht bekannt ist kannst Du diese Vorgehensweise vergessen.
- Den Farbton wählen der Deinem Gelcoat am nächsten kommt. Lieber einen wählen der noch n Tick älter aussieht aber die Natur des Farbtons wiederspiegelt.
- IM CMYK schauen welche Anteile an C/Y/M sich in welchen Verhältnissen verändern.
- Dieses Verhältnis in der Menge Blau (70% vom Wert), Gelb (100% vom Wert) und Rot (50% vom Wert) einhalten. Warum so? Weil Du als Mischpigment idR nur als Blau und nicht Cyan bekommst und Magenta durch Rot ersetzen musst.
- Fang mit der kleinstmöglichen Menge an Tropfen an. Wenn Du drei unterschiedliche Pipetten- also Tropfengrößen hast wäre das ideal. für jede Farbe drei!!
- Nach dem ersten Durchgang streichst Du das Coat sehr dünn und flächig auf ein DIN A5 Papier oder auch kleiner. Das Papier klebt auf einer größeren Folie (wegen Kleckserei) und das ganze klebst Du dann auf Dein Boot und setzt Dich mal ne halbe Stunden davor.
- Jetzt bewertest Du. Stimmt der Ton grundsätzlich aber noch nicht intensiv genug, dann nochmals die selbe niedrigst mögliche Menge Farben zugeben und erneuter Durchgang.
- Ist der Farbton falsch, dann ist Dein Auge gefragt. Nimm Dir Zeit! Nicht gelblich genug? Dann einen mittleren Tropfen Gelb. Nicht grau genug? Dann jeweils einen Tropfen Blau und einen kleinen Tropfen Rot.
- Du musst abschätzen ob Du die Menge gleich etwas größer wählen kannst.

Gelcoat und Topcoat andicken

An manchen Stellen braucht man es etwas dicker. Bei größeren Reparaturen nimmt man eine Epoxy-Spachtel und füllt erst einmal auf. Gelcoat kann dann z.B. mit Glasfasern vermengt werden ähnlich wie der Epoxyspachtel. Aber nur wenn man darüber noch ein Topcoat setzt. IdR sollte Gelcoat nur so dick aufgetragen werden, dass man eben keinen „Verdicker“ benötigt. Thixotropiermittel ist eine chemische Hilfe um ein Gelcoat aber auch ein Topcoat dicker zu bekommen. Gerade beim Topcoat und vor allem den heute styrolfreien Topcoats sind diese oft zu dünnflüssig um an einer vertikalen Reparatur zu arbeiten. Thixotropiermittel hilft hier, ich würde aber in jedem Fall erst einmal testen wie sich das verträgt. Die Frage ist auch, wirkt es sich längerfristig auf die Farbe aus? Das konnte mir bis dato niemand in der Reihe der Profis sagen. Klar, die Firmen machen keine Aussagen um auf der sicheren Seite zu sein. Die Hersteller von Thixotropiermittel verweisen auf den Coathersteller. Mal wieder „Henne Ei“.

Aber nur der Versuch macht klug und so habe ich hier Thixotropiermittel nebst Topcoat stehen und werde das am „eigenen Leib“ testen.

Polieren bis der Arzt kommt?

Ach was haben wir alle nicht schon an der Poliermaschine oder mit der Watte verbracht. Ich poliere immer weniger weil ich es gecheckt habe, das richtige Poliermittel, abgestuftes Schleifen zuvor und schon macht man sich wesentlich weniger Arbeit.

Bei Gelcoat Reparaturen nehme ich 400er, 800er und 1500er Schleifpapier und schleife den 1500er Durchgang nass. Auch wenn das manch einer anders sieht :-). Danach poliere ich mit Polierpaste und zum Schluss einwachsen. Polieren aber nur nach Reparaturen. Ansonsten reinigen und wachsen. Glanz ist ja nice aber Glanz kostet jedesmal Material!

Schlafen auf einem Segelboot!

February 19, 2020

Kategorien: Allgemein



Ich hab erstmal „schlafen mit einer Pogo“ geschrieben Soweit sind wir dann ja noch nicht! Aber schlafe auf einer Pogo ist nicht anders als schlafen auf einem anderen Segelboot. Oder?

Mein erster Pogo Trip auf einer Pogo der zweiten Baureihe brachte relativ feuchte Nächte. Zum einen waren es die Außentemperaturen um den Gefrierpunkt und Bauart bedingt keine Innenschale. Da war das am Morgen als wäre das Luk über mir undicht. Tropfsteinhöhle! Mangelhafte Belüftung und eben 6 Personen die eine Menge an Wasser ausatmen und schwitzen. Nicht schön aber ein Racer bleibt eben ein Racer.

Die Pogo 12.50 ist von ihrer Bauart nicht unterschiedlich. Ebenso keine Innenschale und damit das selbe Problem. Keine Holzflächen die Feuchtigkeit aufnehmen und so lebt man im eigenen Saft.

Aber eigentlich geht es mir um das Schlafen an Bord. Ich reise mit dem Flieger an und da ist das Gepäck knapp bemessen. Ich will ja nicht Unmengen an Taschen schleppen und so habe ich ein Drybag zum Aufgeben und einen Handgepäck Rucksack zur Verfügung.

Schlafsack – Schlafen auf einem Segelboot

Es gibt Vercharterer die Bettwäsche zur Miete anbieten. Finde ich total gut weil ich im Schlafsack nie so gut schlafe und man dann nichts schleppen muss. Manche bieten das aber nicht an und so braucht es erst einmal einen Schlafsack. Ich habe einen sehr guten und eigentlich schon recht klein im Packmaß. Aber der Test zeigte, viel zu groß fürs Gepäck. Also machte ich mich auf die Suche. Die Anforderung war recht einfach, kleines Packmaß.

Dafür kann man nun 300,- ausgeben und hat einen Daunensack für extreme Expeditionen oder man sucht sich was Vernünftiges. Daunen und generell Naturfasern gehen erstmal nicht an Bord. Sie würden schnell feucht werden wenn man sie nicht täglich an Deck auslüftet. Und so fand ich meine neuen Bootsschlafsack:

Der Runty Ultralight Sommerschlafsack



Ohjeh der Bildschirm des Smartphones braucht mal ne Reinigung 😳

Auf dem Bild erkennt man ungefähr die Größe am Vergleich zu einem normalen Smartphone. Ich meine kleiner wird es nicht gehen. Und ja, man bekommt ihn wieder genauso klein zusammen. Der

Runty soll ab 10 Grad Temperatur funktionieren. Da ich sehr lange brauche bis ich friere dürfte das bei mir bis 5 Grad funktionieren. Für unter 30,- erstmal passend.

Kopfkissen – Schlafen auf einem Segelboot?

Ja auch das kann man gebrauchen. Auf manch einem Boot ist mitunter die Lage des Kopfes niedriger als die Beine. Das geht gar nicht. Deshalb muss ein Kopfkissen mit. Auch das soll klein im Packmaß aber ausreichend groß zum darauf Schlafen sein. Ein Aufblasbares muss her.

Bei Decathlon bin ich fündig geworden und habe mir das ~~Forclaz~~ Kissen bestellt. Was ein doofer Name aber was solls. Das Kissen ist cool. Aufblasbar und man kann es noch mit z.B. einem Pulli füllen um ein richtiges fluffiges Schlafgefühl zu haben. Sicher ist das kein Ersatz für ein echtes Kissen aber das Packmaß ist einfach unschlagbar.



Aufblasbares Kopfkissen Forclaz

Im Gepäck sind die beiden Teile echt klasse zu verstauen. Irgendwo ist immer ne Lücke oder man schiebt es in den Segelstiefel.

Unten drunter? Schlafen auf einem Segelboot!

Das könnte jetzt zwei Bedeutungen haben aber ich spreche hier ein Leintuch an. Racer haben meist einen Kunststoffbezug auf den Polstern. Echt eklig da drauf zu schlafen. Aber auch sonst ist es gut nicht auf dem Mief der vorigen Crews zu nächtigen. Also nimmt man etwas für drunter mit damit Schlafen auf dem Segelboot nicht an irgendwelche Fetischthemen erinnert

Als Leintuch hat sich ein Spannbettuch bewährt. Idealerweise eines für eine breitere Matratze das zur Not auch über eine größere Doppelmatratze spannbar ist. Auf de Pogo sind in den Achterkabinen je zwei Matratzen. Wie das in der Bugkoje aussieht weiß ich nicht. Die Bilder im Netz verraten nichts. Also frag ich mal einen der selbst eine 12.50er hat.Und schon geklärt. Zwei getrennte Matratzen. Also braucht es lediglich ein Einzel-Spannbettuch. Mehr braucht man dazu wohl nicht zu schreiben

Kronings 1500+ Unboxing Heizung

February 22, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: E-Heizung, Eberspächer, Kronings, Webasto



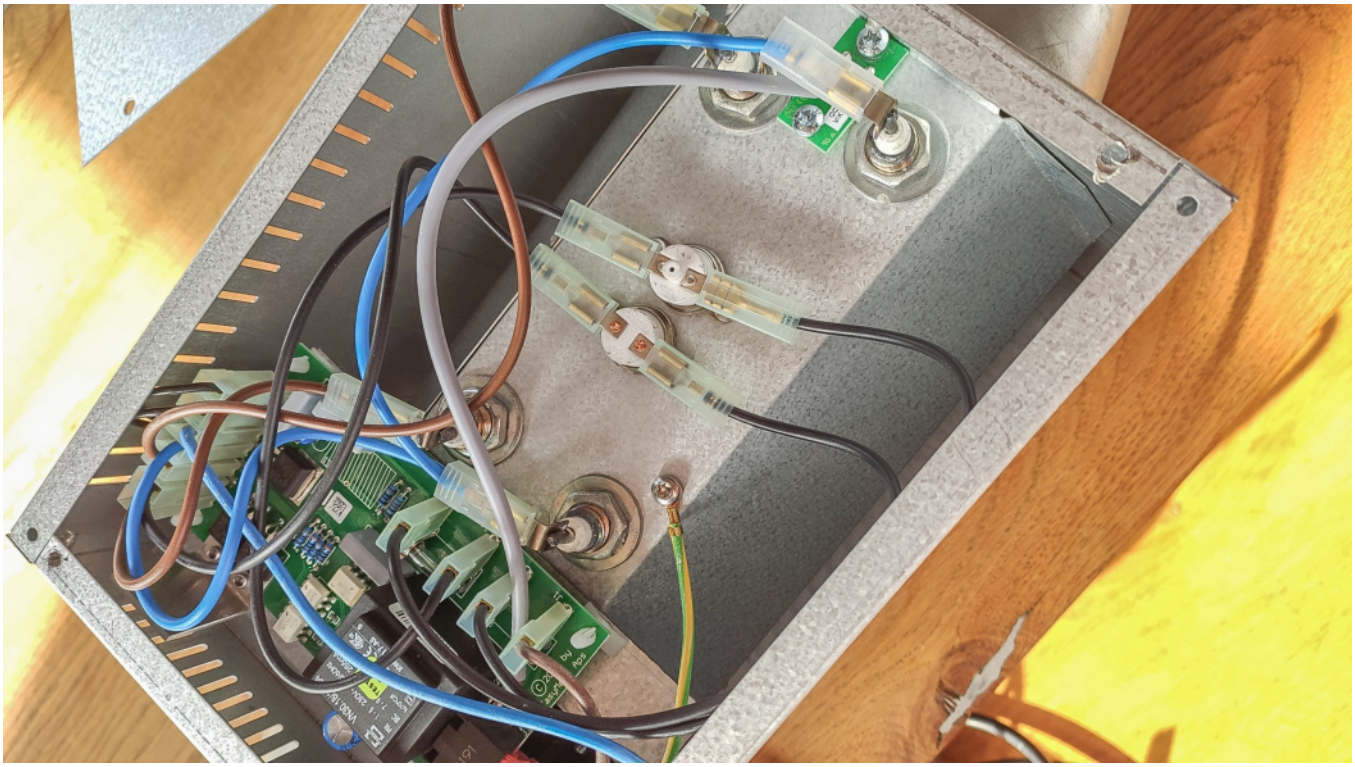
Unboxing der Kronings 1500+. So nennt man das doch oder? Wobei das Auspacken zu filmen ist ja echt tröge, ich schraub sie lieber auf!

Endlich hab ich sie. Nach dem ersten erfolglosen Versuch bei Campstuff, hat Pieper nun geliefert. Auch nicht in time aber besser als nix. Überhaupt ist das Bestellen außerhalb von Bewertungszonen wie eBay usw. in den letzten Jahren schlechter geworden. Schade eigentlich, die Händler treiben einen ja geradezu in die Hände von Amazon und Co.

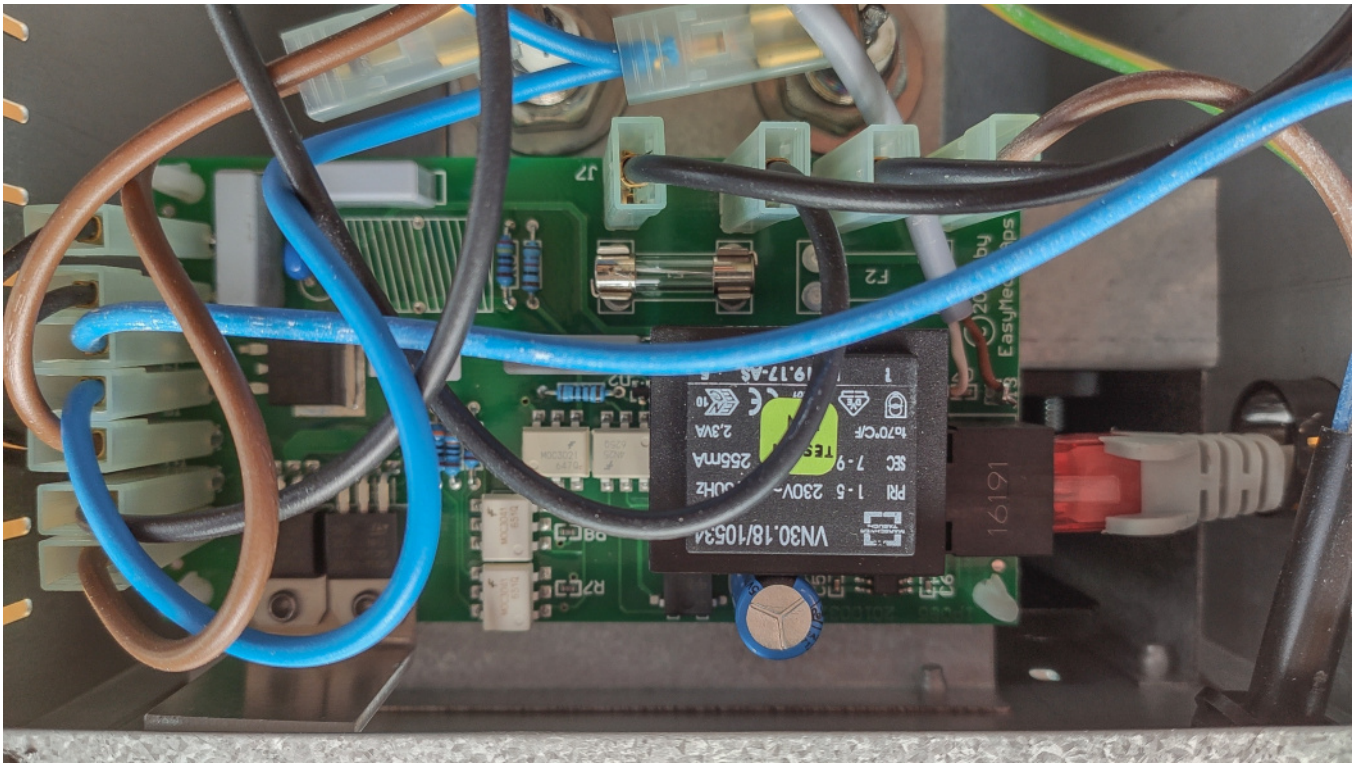
Auf jeden Fall hab ich sie jetzt. Ausgepackt und die einzogen 4 Schrauben des Gehäuses gelöst. Erster Punkt, andere Schrauben. Loch zu groß oder Schrauben zu klein. Metrische Gewinde in ein Blech – haha. Da müssen Blechschrauben her denn so ist das echt klapprig.

Kronings 1500+ im Bild

Die restliche Verarbeitung ist auf Sicht in Ordnung.



Man sieht eine Sicherung die mit 8 Ampere träge die interne Elektronik absichert.



Die werde ich gegen einen Automaten austauschen der am Gehäuse bedienbar ist. Alles andere ist Mumpitz. Die Kontrolleinheit wird über eine RJ45 Verbindung angebunden. Sehr gut. Davon hab ich in jeder Länge Vorrat sollte das mitgelieferte viel zu lang oder zu kurz sein.

Die beiden Öffnungen sind Ein- und Ausgang und man sieht, sehr simpel aufgebaut. Simpel ist aber gut wenn es funktionieren soll.



Der Lüfter



Der Lüfter hat keinerlei Aufkleber etc.. Da muss ich mal im Betrieb die Spannung messen. Ist ja gut wenn man weiß was man im Falle eines Falles an Ersatz benötigt.

Wenn man sich überlegt, dass der Listenpreis der Kronings 1500+ bei über 1.000,- liegt. Lächerlich. Der Preis bei Pieper für rund 320,- inkl. 3 Meter Schlauch ist ziemlich gerechtfertigt. Bin gespannt auf die Lautstärke die schlussendlich beim Einbauort ein Wörtchen mitzureden hat.

Ausprobiert wird morgen. Heute genieße ich noch die schöne Sonne…..

The Heat is On!

March 5, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Elektroheizung, Heizung, Kronings, Wärme



Heizung läuft! Der Einbau war nicht wirklich schwierig, genug freie Wege um den Heizschlauch und Kabel zu verlegen.



Das Geräusch ist, naja. Die Heizung selbst ist kaum hörbar. Am Auslass ist das Rauschen im Heizbetrieb schon gut hörbar. Sobald die Heizung aber ihre Temperatur erreicht hat und auf „Erhaltung“ runterschaltet ist es sehr leise.

Ich hab bereits einen Schalldämpfer gefunden. Ob der mit 40 cm Länge reinpasst muss ich ausmessen. Aber grundsätzlich ist die Heizung leiser als jeder Heizwürfel.

Der Einbauort hinter dem Wellenantrieb passt gut. Hitzeentwicklung negativ. Nach 2 Stunde volle Pulle Test ist es im Boot vor Wärme kaum auszuhalten aber am Einbauort ist die Temperatur noch absolut im grünen Bereich. Leicht erhöht gibts rundum Luft.





Die wilden Kabel auf dem Bild wurden natürlich noch gebändigt!

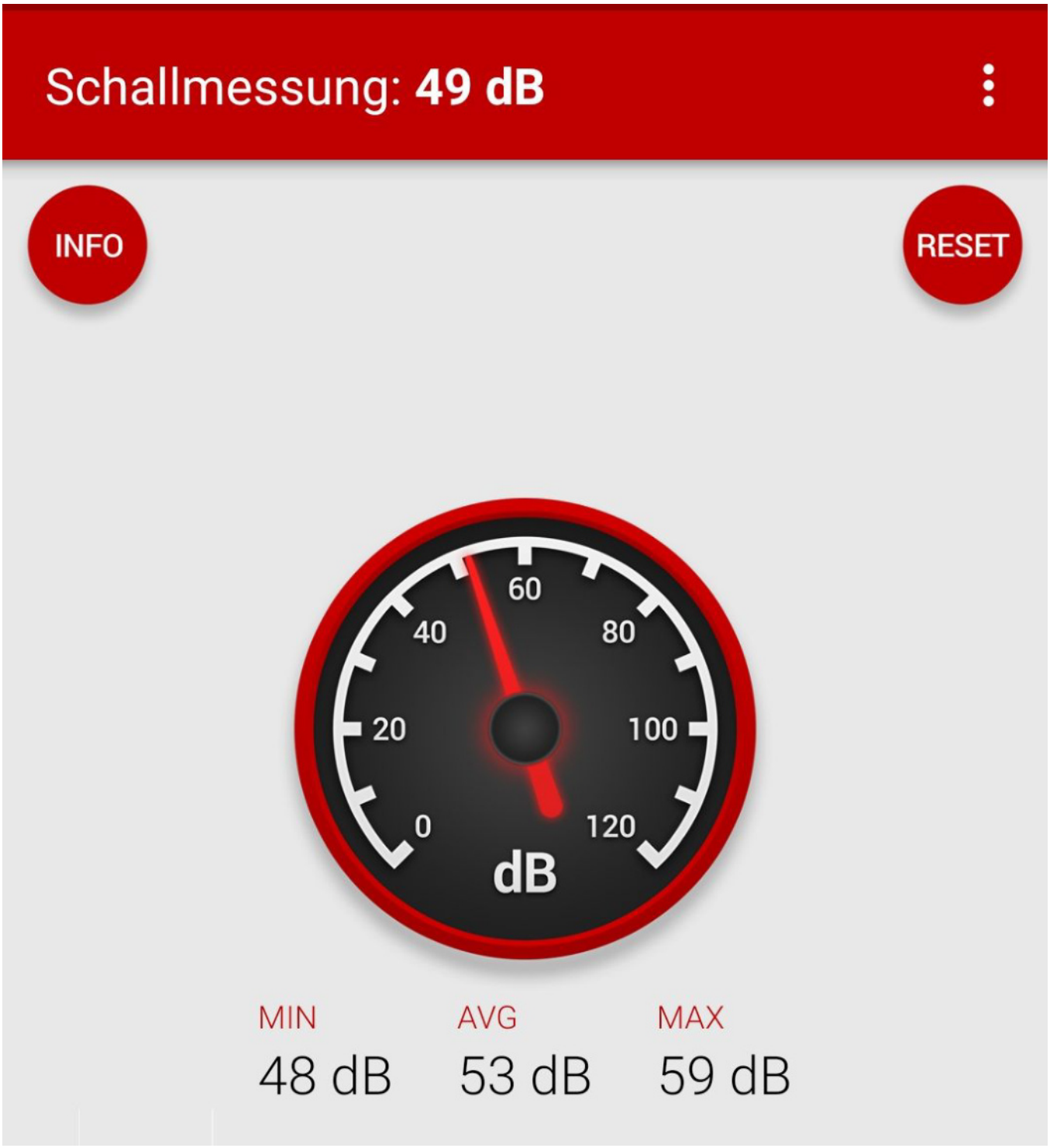
Silencium! Schalldämpfer in Bootsheizung.

March 8, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik



Bis heute hörte man die Luftströmung am Ausströmer sehr deutlich. Die Messung mit einer 0815 Schalldruck App in 20 cm Entfernung zum Ausströmer bei Volllast:



Der Max Wert ist vom Erstellen des Screenshots. **48 dB** ist der Wert der erreicht wurde.

Nun hab ich den Schalldämpfer eingebaut. In der Schachtel sieht er gar nicht soo groß aus. Will man ihn dann einbauen erweist er sich als kleiner Riese. Naja, ich hab einen Platz gefunden und würde sagen er sitzt passt wackelt nicht und hat Luft.

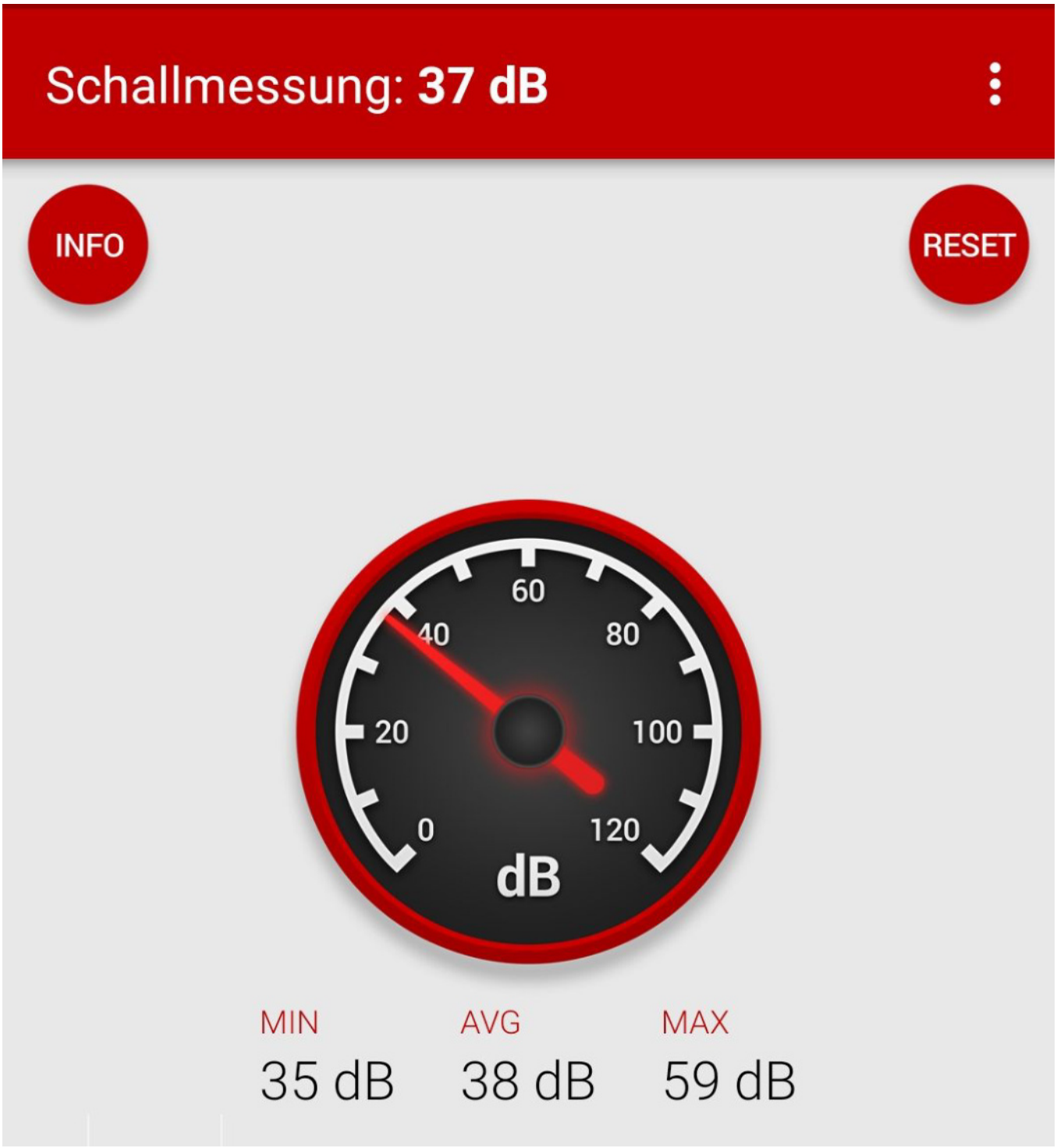


Direkt an den Auslass geht natürlich nicht aber macht nichts. Auf die letzten Zentimeter baut sich kein Geräusch mehr auf und so darf er nun unter dem Waschbecken seinen Dienst tun. Gesichert mit zwei Kabelbindern (nicht die am Rohr) damit er bei Seegang nicht umherkaspert. Kann er aber eigentlich nicht so wie er hier eingesetzt ist.

Schallmessung

Und nun der Moment der Wahrheit. Heizung an und ich schau nochmal auf den Regler. Alls auf volle Leistung und nichts aber auch gar nichts ist aus dem Ausströmer zu hören. Absolute Klasse!

Die Schalldruck App zeigt:



12 dB weniger. Das ist schon der Hit. Die 35 dB kommen nun vom Heizungsgehäuse, das hört man aber das ist vernachlässigbar.

Auf der Koje liegend kommen neben meinem Ohr noch 32 dB an. Schaltet die Heizung auf niedrige Stufe sind es 30-31 dB. Da ich heute auch noch die Holzklappen unter der Matratze per Kautschukband entknarzt habe dürfte einem erholsamen Schlaf ohne Frost nichts entgegenstehen.

Trinkwasser in den Tank!

June 3, 2020

Kategorien: Allgemein



Das ewige Kanisterschleppen von Trinkwasser haben wir seit langem satt. Dazu kommen nun die Beschränkungen, dass die Duschen im Hafen wegen Infektionsgefahr erstmal geschlossen bleiben. Somit hat man die Wahl zu muffeln, sich das Trinkwasser per Kanister ins Boot zu holen um sich damit zu wachen oder man ist einfach mal faul und lässt das von der Technik machen.

Frischwasser in den Tank – wofür?

Wir wollen das Wasser nicht trinken sondern es maximal zum Zähneputzen, zum Kochen oder für die Körperpflege verwenden. Ja dann spring doch einfach in den See. Logo, kann man machen. Aber am Ende will man sich alle paar Tage dann vielleicht doch mal waschen. Also, nicht einfach so trinken, maximal nach dem Abkochen.

Damit ist die Aufgabe einfacher als gedacht und mein ursprünglicher Ansatz wurde glücklicher Weise durch das Angebot vereitelt.

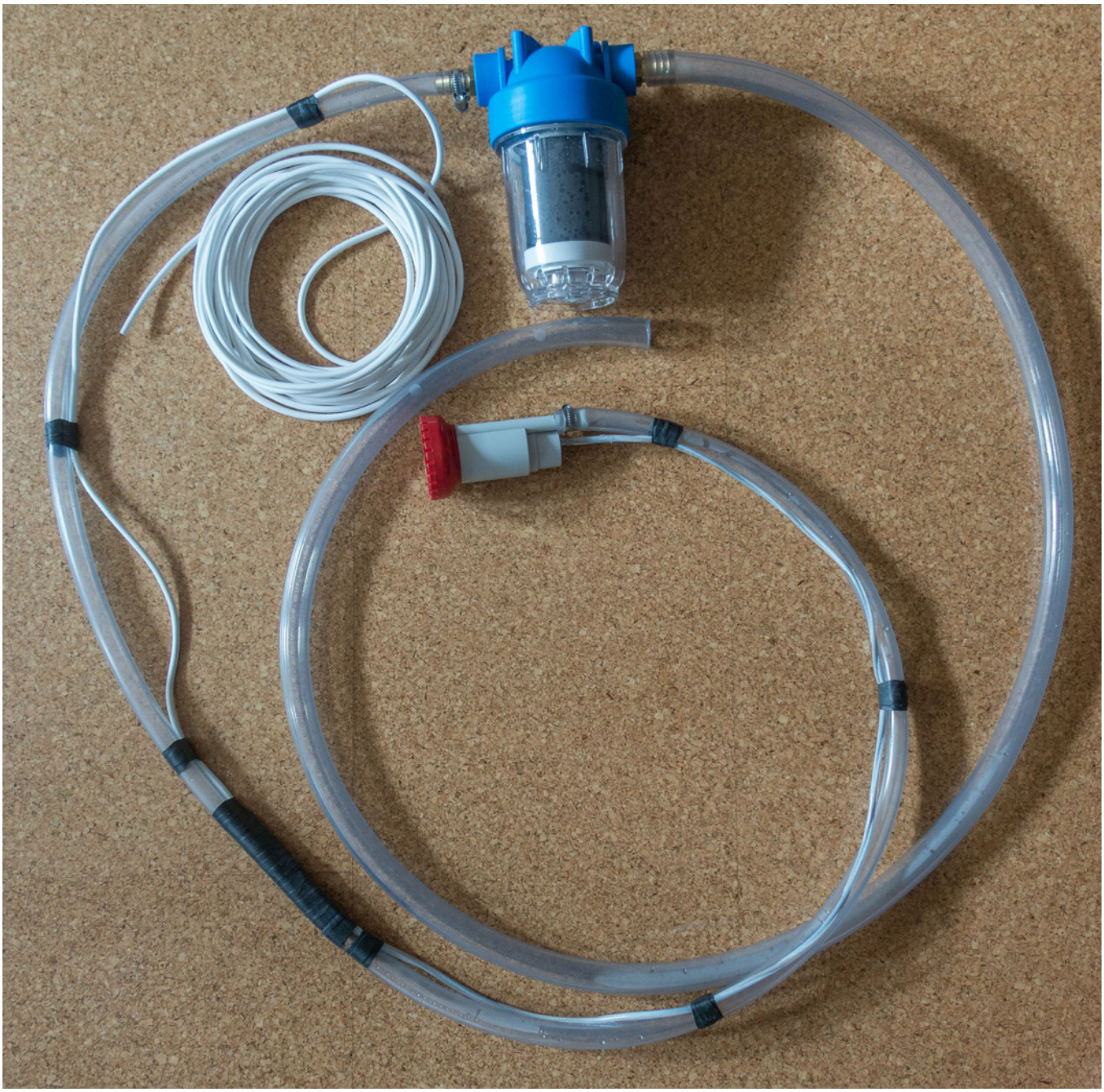
Umkehrosmose

Die Erklärung überlasse ich gerne Wikipedia HIER. Ich dachte und folgte einer Empfehlung, das ist das Richtige. Ist es auch im Prinzip. Nur sind die Anlagen die es für einen vertretbaren Betrag zu erstehen gibt einfach nur Spielzeug. Schon beim Zusammenbau war klar, das Teil geht zurück. Wer billig kauft kauft zweimal oder macht eben von seinem Recht auf Widerspruch und Rückgabe Gebrauch.

Die weitere Recherche hat ergeben, wenn es ordentlich sein soll, dann kommen da sehr schnell 3-400,- für die Anlage zusammen. Dazu noch eine geeignete Pumpe, Schläuche, Schellen usw.. 500,- waren mir zuviel zumal das lediglich temporär eingesetzt wird. Wenn ich „Pech“ habe sind die Duschen wieder auf bevor ich die Lösung einsetzen kann.

Trinkwasser in den Tank – keep it simple!

Bei unserem Nutzungsprofil ist wichtig, dass das Wasser von den Dingen befreit ist die man nicht an die Alabasterhaut lassen will. Und so habe ich die Komplexität maximal reduziert.



Im Prinzip war es das dann auch schon.

Pumpe, Schlauch, Filter, Schlauch

Der Trinkwasser Filter ist ein Aktivkohlefilter der mit 0,3 Micron filtert. Das reicht für:

- Chlor
- Kalkflocken
- organische Schadstoffe
- Pestizide
- Geschmacks-Beeinträchtigungen
- Geruchsbeeinträchtigungen und feine Partikel
- Insektizide
- Lösungsmittel

- außerdem entfernt der Filter Öle und Aromen

Quelle: Atlas Trinkwassereinsätze



Was dieser Filter nicht aufhält wird durch die Zugabe von Micropur zur Entkeimung des Wassers im Tank erledigt.

Theoretisch kann man es nun trinken, brauchts aber nicht. Ich habe einen Test in unserem Gartenteich gemacht und die Pumpe gleich mal ganz am Boden in den Schmodder gedrückt. Kristallklares Wasser ohne jeden Geruch und geschmacklich sogar recht lecker. Wie gesagt, ich will es eigentlich nicht trinken aber das Ergebnis verleitet.

Die Pumpe ist eine simple Tauchpumpe die 19 Liter pro Minute macht. könnte man dann auch als zusätzliche Bilgenpumpe einsetzen (Idee).

Alles in allem hat das genauso viel gekostet wie die Billigschrott Umkehrosmose „Anlage“.

Badeleiter Finale! Alles muss raus!

June 7, 2020

Kategorien: Allgemein



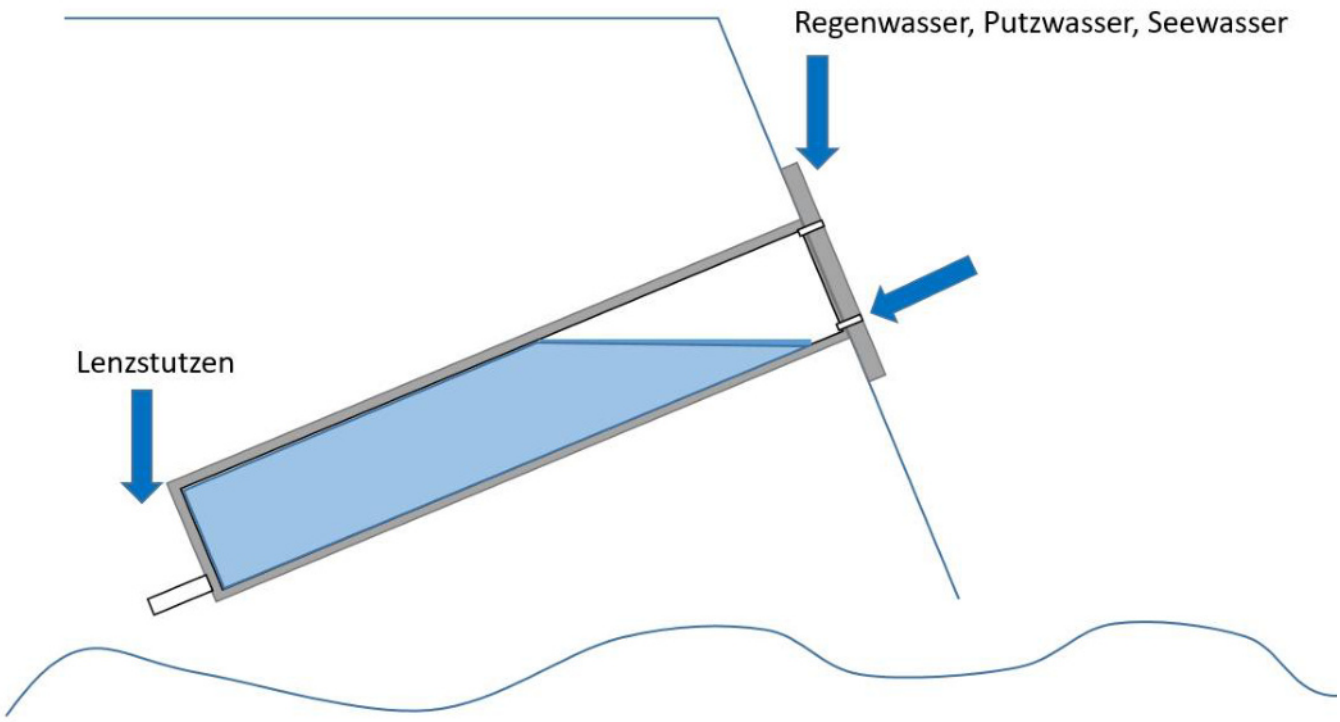
Oh ja das wäre schön wenn der Umbau der Badeleiter an Linguini jetzt wirklich der letzte wäre.

Der ein oder andere hat es sicher verfolgt. Hier nochmal die Berichte über die diversen Badeleitern und die Erfahrungen damit:

Badeleiter Historie Linguini

Eigentlich dachte ich im Herbst, ich nehme einfach das ~~Topmodell von Nautinox~~, die ist wasserdicht, und alles wird gut. Nein wird es nicht.

Ich hab mal ein Bild gemalt, welches die Probleme, neben den die in den älteren Badeleiter Blogs sowieso bereits genannt sind.



Schräge zur Verdeutlichung etwas übertrieben dargestellt!

Wasser dringt in die Kassette ein und selbst wenn sie ins Boot dicht wäre sammelt sich eine Menge Wasser an. Genug um bei längerer Zeit ohne Bewegung zu gammeln.

Der Anschluß für den Schlauch um das Wasser zu lenzen sitzt so tief, dass die Lenzöffnung sehr nahe der Wasserlinie wäre oder die Kassette eben nie ganz leer wäre was noch zu verschmerzen wäre.

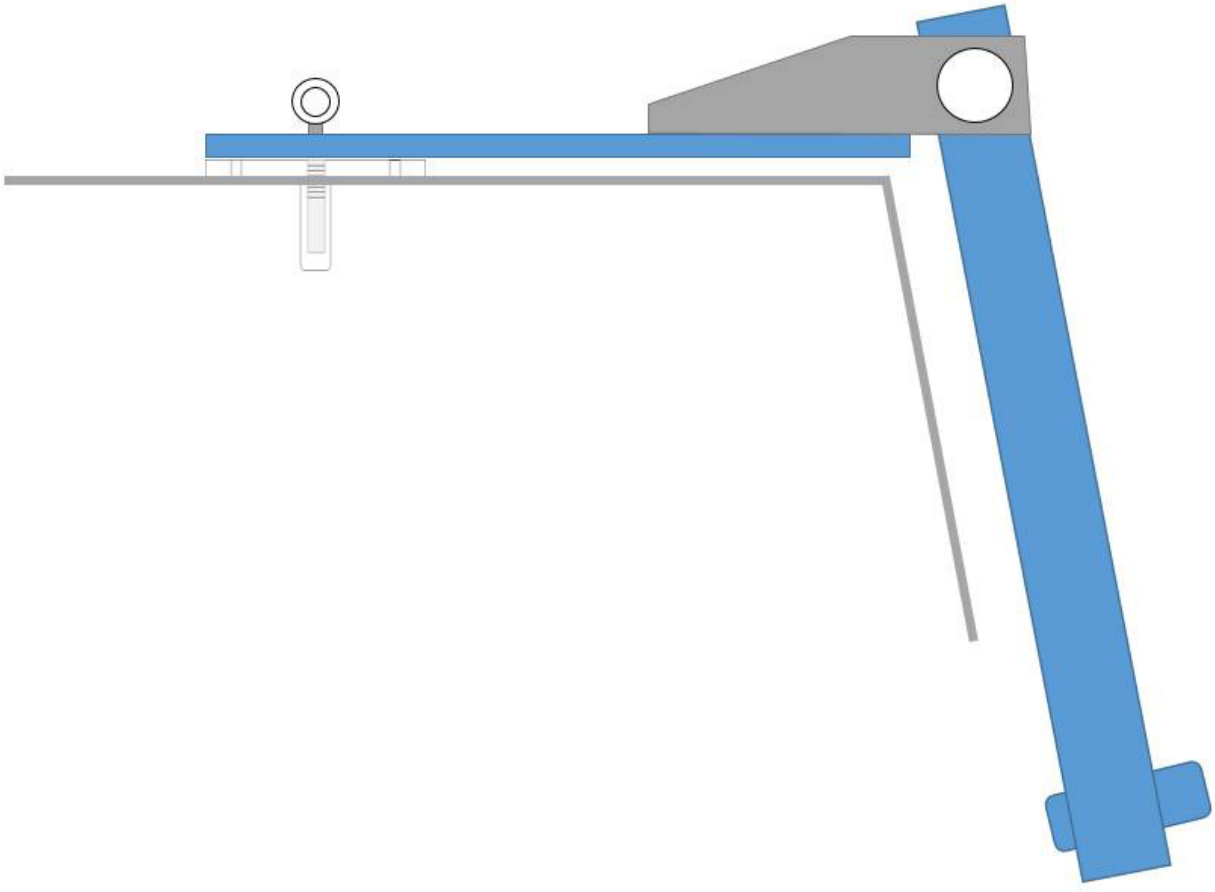
Also haben wir uns nach langem hin und her entschieden, das Teil muss raus!

Die Alternativen Ideen folgten erst einmal dem Motto „blankes Heck“! Ich mag nicht so viel Gedöns am Heck haben und so war eine mobile, abnehmbare Lösung die erste Idee. Und damit das ganze sicher ist eine zusätzliche Notleiter die sich unauffällig ins Heck integriert. Das Modell von Osculati war der Favorit



Für den Normalgebrauch natürlich nicht zu verwenden.

Die erste Idee ist ein Loch an Deck Eine Platte die mit einer Schraube daran befestigt wird und auf der Platte ist die eine Teleskop-Badeleiter befestigt.



Eigentlich eine smarte Lösung. 2 gravierende Nachteile:

1. So ein removable Padey oder auch Anschraubplatte für Augbolzen kostet mächtig. Das vertretbarste Modell habe ich bei Niro Petersen ~~gefunden~~.
2. Die Badeleiter ist zu nah am Heck. Ok man könnte die Platte weiter nach hinten stehen lassen und die Leiter gegen das Heck abstützen. Das erfordert dann eine stabile dauerhafte Platte.

Loch im Deck hätte durchs Teak müssen und herjeh wenns dann Mist ist, ich hab es verworfen.

In der Variante 2 hätte ich, sehr ähnlich der abnehmbaren Varianta Badeleiter zwei Halterungen am Heck montiert und die Leiter einfach eingehängt. Die Varianta Leiter bräuchte eine Stufe mehr nach unten und wäre mir nach oben zu hoch. Ich hab da direkt die Reling um sich zu halten. Die Abänderungen wären dann kurz vor 4-stellig gewesen. Nee.

Die Badeleiter Lösung

Back to the Roots!

So sah Linguini mal aus als sie noch nicht Linguini hieß:



Hat mir nicht gefallen weil das so hoch ist. Schlägt man sich noch nen Zahn aus 😳

Also eine zusammenklappbare Leiter die auseinander geklappt stabil und tief genug ist.



Eine ganz schlichte Osculati mit 5 Stufen, also eine mehr als hier abgebildet. Die unteren Stützen können nach oben verschoben werden wenn es nicht passt. Wenn das dann auch nichts ist, dann habe ich nicht viel Geld verheizt und verkaufen lässt sich sowas immer.

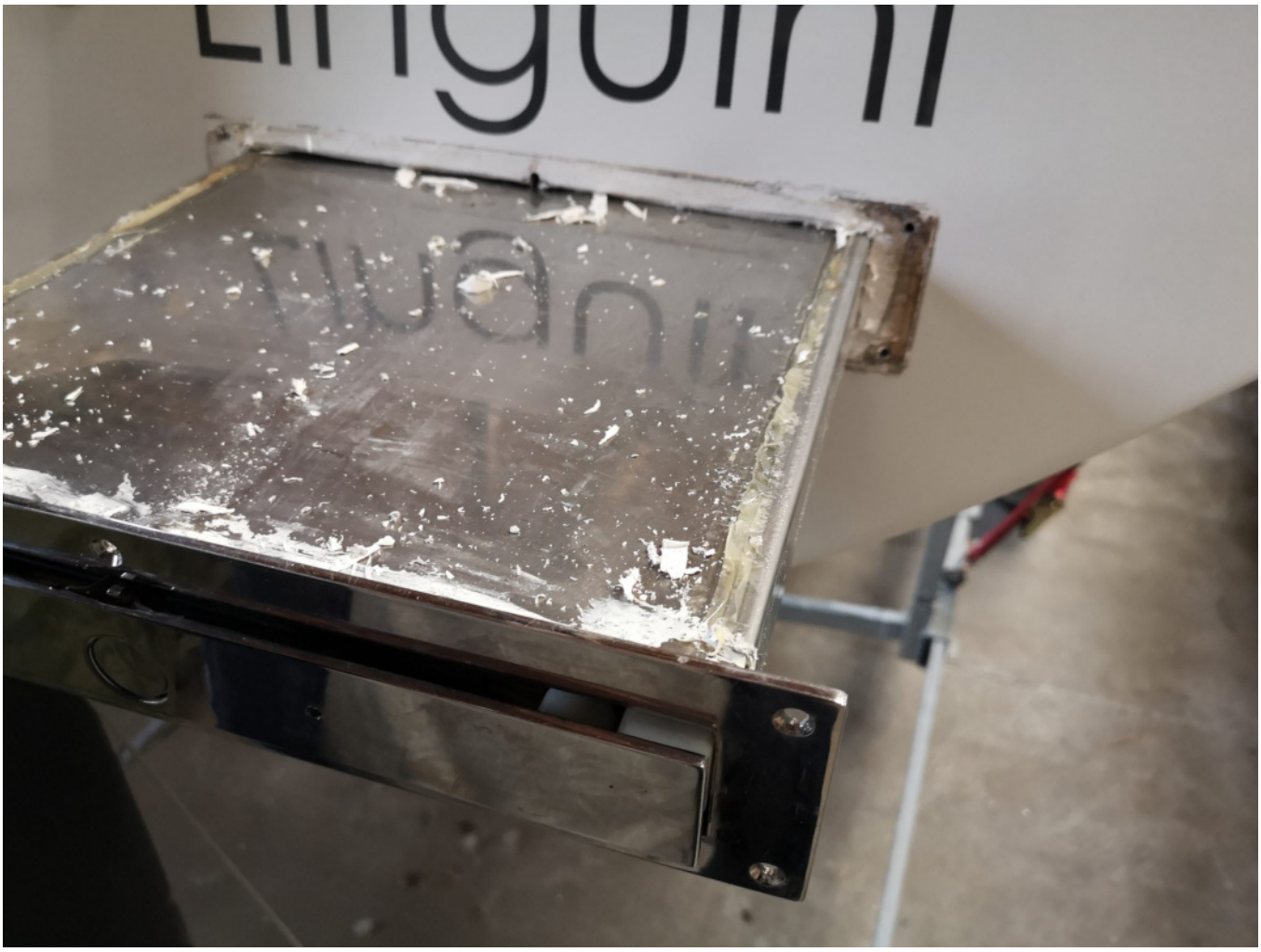
Schweiß und Flüche

Ja klar, erstmal muss die jetzige Kassettenleiter raus. Da rächt es sich mal wieder wenn man sehr ordentlich und für die Ewigkeit gearbeitet hat.

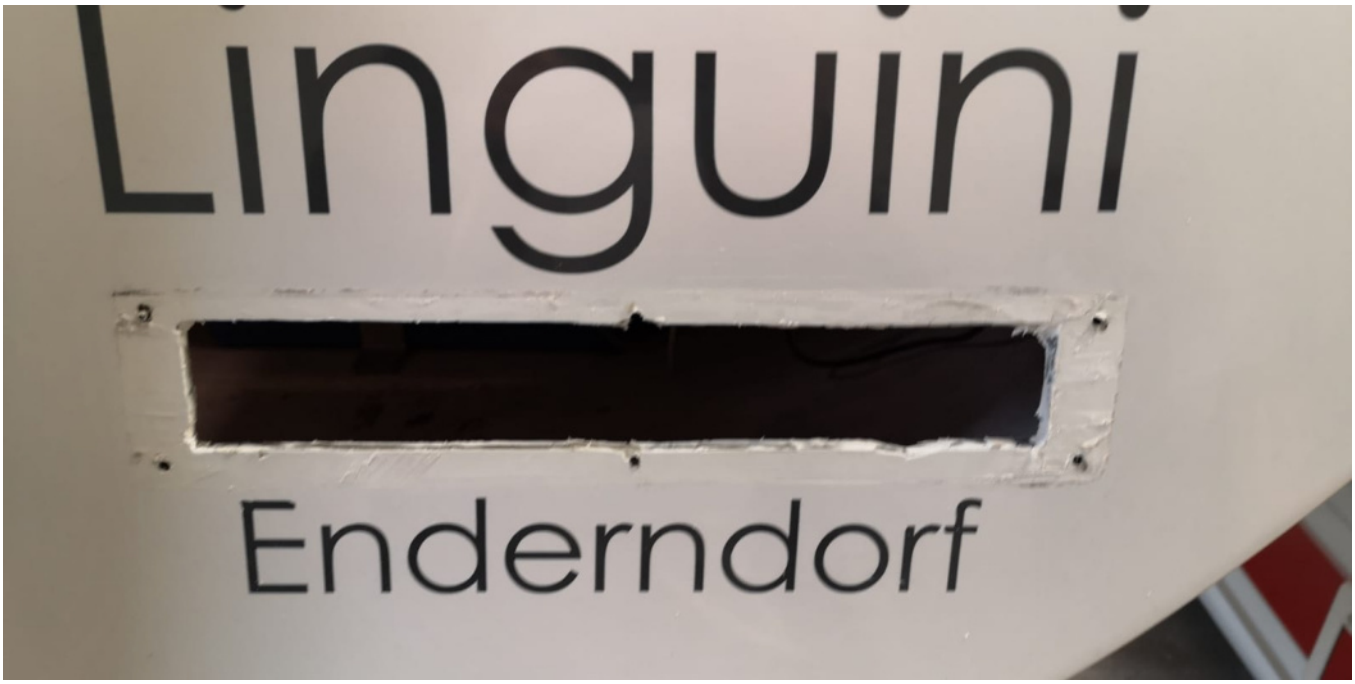
Sika ist ein verdammt guter Klebstoff und so musste ich wieder mal mit Gitarrensaite, Klingen und Geduld an der Sache bleiben.



Mühsam das Sikka irgendwie lösen.



Hurra! Leiter ist lose!



Was jetzt folgt ist einiges an Arbeit. Innen schleifen bis aufs GFK und ein paar Lagen Glas laminieren. Darüber laminiere ich eine Holzplatte ein um das Heck zu verstärken. Das dann nach hinten verschlossene Loch wird an den Seiten stark angeschrägt und mit Glasfaserspachtel soweit gefüllt,

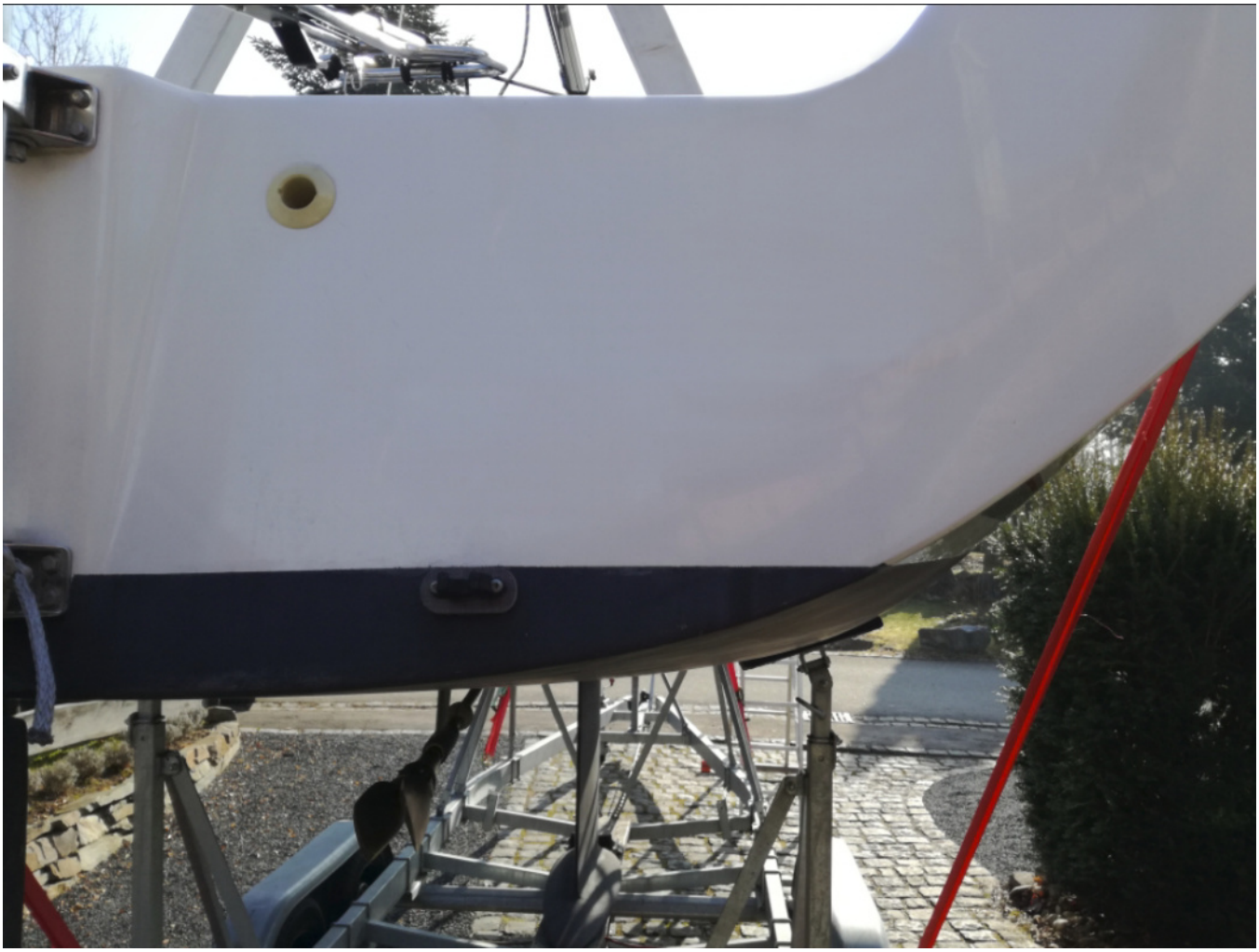
dass ich noch gut 1 Millimeter Topcoat drauf bekomme. Juhuu, Feiertag und Wochenende sind gerettet!

Karl Otto. Loch. Eimer -Update-

June 13, 2020

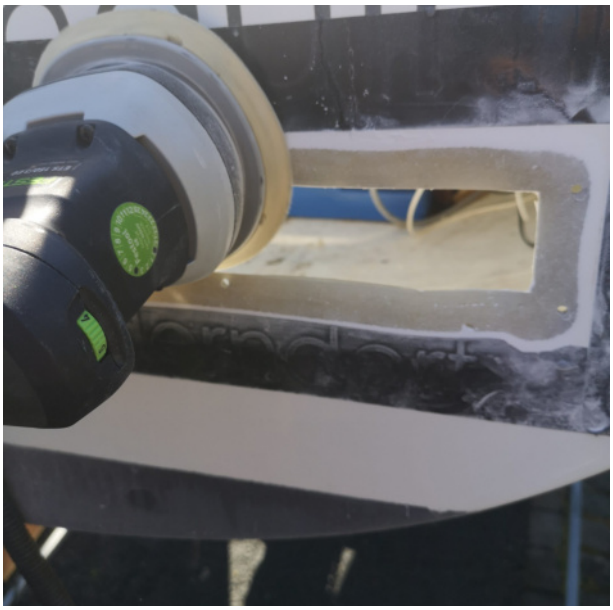
Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Badeleiter, Gelcoat, GFK, Kassettenbadeleiter, Klappleiter, Laminieren, Topcoat



Ein Eimer ist es nicht aber das Loch der alten Badeleiter muss zu. Uns so habe ich mich nach der Entfernung des Ungetüms gestern an den ersten Teil der Arbeit gemacht.

Ringsum außen 4 cm anschäften und innen die Farbe vom GFK schleifen.





Abkleben und erstmal ganz vorsichtig.

Nach dem ersten Schleif Durchgang sah das Ganze dann so aus…



Nach der Betrachtung aus verschiedenen Winkeln war klar, das ist zu wenig. Ich mache die Schäftung noch etwa 2 cm weiter. Hmmmh, einiges an Recherche und da kommt nicht mehr wirklich Belastung drauf, ich lasse es so.

Heute geht es ans laminieren. Das ist so ziemlich die einzige Arbeit die voll schrecklich finde aber man muss es ja machen.

Die Idee ist, wir das super dufte gut und das Topcoat wieder einwandfrei, dann bleibt es so. Wenn es mir nicht gelingen sollte das wirklich sauber hinzubekommen, greift Plan B.



3D Entwurf Badeleiter Portal

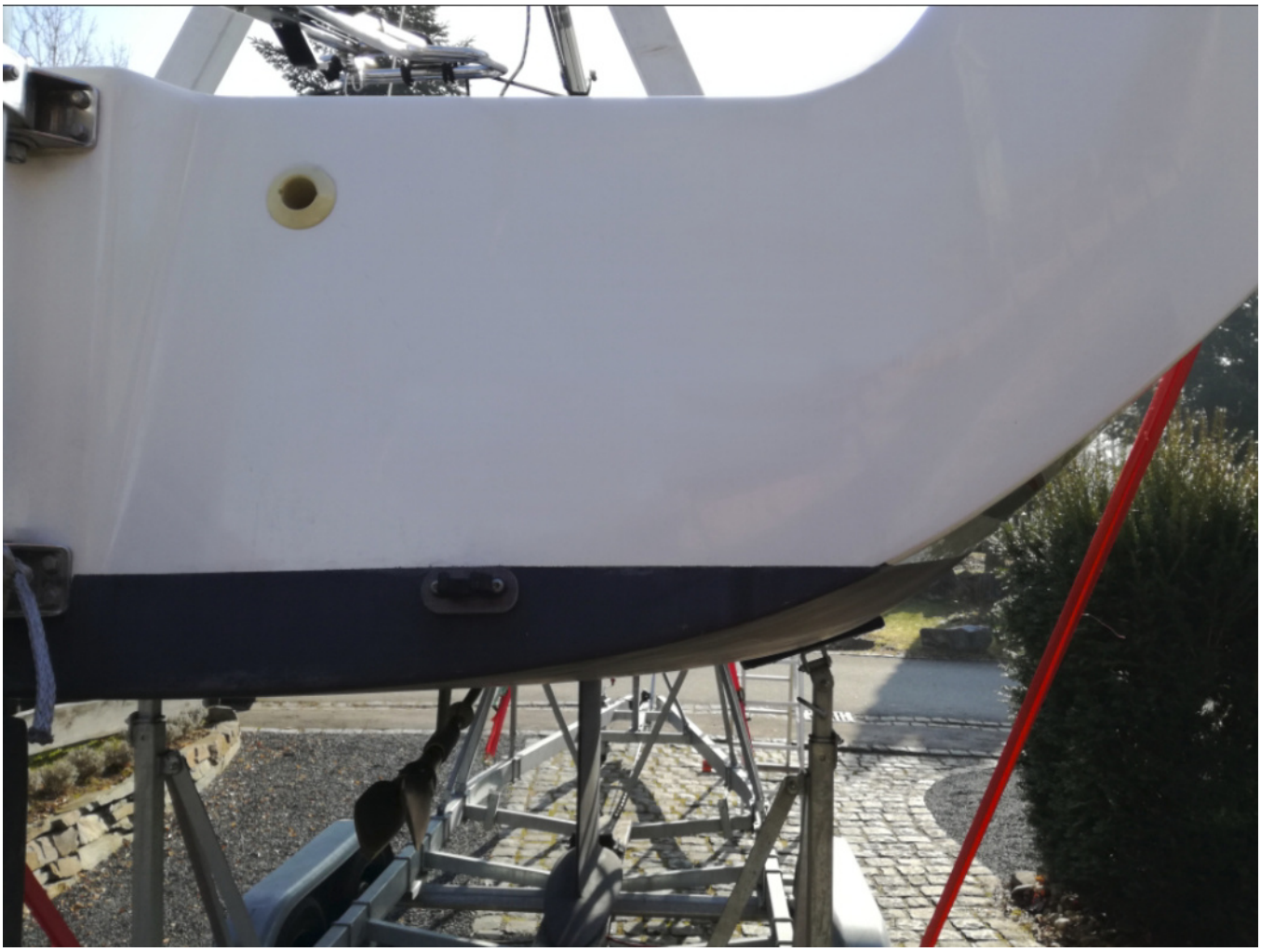
Eine Edelstahlplatte mit eingraviertem Bootsnamen ist eh chic. Die beiden Löcher in den beiden „N“ sind für einen Halteknopf an denen die Badeleiter dann eingehängt wird. Eine Arretierung überlege ich noch aber eine Sorgleine sollte es auch tun. So verteilt sich die Last der Badeleiter und bei Nichtgebrauch prangert der Bootsname am Heck.

Dürfte dann in etwa so aussehen…



Hmmmh noch weiß ich nicht so recht. Aber das Schild wird in glänzendem Edelstahl schon was hermachen.

Erst mal abwarten. Wäre natürlich cool wenn es am Ende erstmal so ausschaut….



Wäre es doch so einfach wie in Photoshop!

Ist aber auch nicht sooo schwer. Gerade komme ich vom Laminieren zurück und von der Anprobe der neuen Badeleiter. Ich hatte die erste Leiter zurückgeschickt weil die Klappleitern nicht für Linguinis niedriges Heck gemacht sind. Die Befestigungen liegen zu weit auseinander (vertikal).

Back to the Roots

Nein es wird keine Badeleiter zum Abnehmen. Zu instabil! Die beiden Befestigungen die ich bestellt habe sind Spielzeug und kommen nicht ans Boot.



Spielzeug!

Also wird die Leiter fest montiert und dazu darf nix an den Boppes was doof aussieht.



Die alte Badeleiter, die an Liguini ursprünglich verbaut war, war mir zu aufdringlich im hochgeklappten Zustand. Aber der Typ Leiter ist schon der, der am besten dran passt und so habe ich eine Osculati Leiter bestellt die eine zusätzliche einzelne Stufe hat. Einfach mal hingehalten…



60 cm Osculati Badeleiter

Die Leiter wird unter dem laminierten Ausschnitt befestigt. Eine breite 10mm Aluplatte die von innen gegen hält ist bereits angefertigt. Die einzelne Trittstufe kommt oberhalb des Ausschnitt und so dürfte

es recht bequem einzusteigen sein. Die Leiter komplett aus Edelstahl macht einen recht stabilen Eindruck. Um Beschädigungen am Rumpf zu vermeiden werden zwei Kunststoff Stücke aufgeklebt.

Aber erstmal von innen laminieren. Auch hier die 160 Gramm Filament Matte mit Epoxydharz. 5 Lagen müssen reichen, es kommt auf diese Stelle später keine Belastung.



So sah es vorher aus. Das Epoxyd mit Baumwollflocken angedickt an den Rändern muss ich erst noch plan schleifen.



Und 5 Lagen später wars das erstmal für innen. Überschüssiges Material wird weggeschnitten und verschliffen. Dann noch Farbe drauf und alles gut.

Regen und Epoxy! – Update III!

June 16, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Tips

Schlagwörter: Epoxy, Exzenter, Festool, Gelcoat, Spachtel, Topcoat



Was ein bescheidenes Wetter. Seit Tagen Regen mit nur wenig trockenen Phasen. Ich hab Urlaub aber alles verzögert sich durch dieses Mistwetter.

Laminiert ist es, jetzt geht es daran mit etwas Spachtel auszugleichen. Dann nochmal mit dem Exzenterschleifer drüber bevor das Gelcoat bzw. Topcoat aufgetragen wird. Vor letzterem habe ich Respekt. Das Topcoat ist flüssig wie Pfannkuchenteig. Ich habe zwar Verdickungsmittel aber ob ich das so fest hinbekomme? Ich hab dummerweise auch nur die passende Menge bestellt, also andicken und testen. Zur Not nochmal bestellen und von vorne. Alternative wäre es plan mit Epoxyspachtel aufzufüllen und zu lackieren. Nur meine zweite Wahl. Linguini soll jungfräulich daherkommen.



So sieht die provisorische Regenschutzhalle aus. Jaja nicht sehr vertrauenerweckend. Muss aber nur 1 Stunde halten bis der Spachtel angezogen hat. Nach weiteren 6 Stunden kann ich mich dann ans Schleifen machen.Hab ich eigentlich schon gesagt, dass mein Festool Exzenterschleifer einfach die Wucht in Tüten ist! Dacht nicht, dass ich mit dem Schleifer so filigran in die Ecken usw. schleifen kann. Klasse Maschine!



Schaut etwas Mondlandschaftsmäßig aus. 😳 Egal. Wird vor dem Topcoat geschliffen.

Dann warten wir mal ab ob ich heute Abend das Topcoat drauf bekomme!

So, geschliffen und Topcoat angerührt.



Selvida ist aktuell der einzige Topcoat-Lieferant der RAL 9003 liefert. Leider sehr dünnflüssig und am steilen Heck unbrauchbar. Also gab es einen Eimer von dem hier….



Thixotropiepulver ist super leicht. Man denkt in dem Einer ist nichts aber er ist randvoll.

Meine Mischung waren 150 Gramm Topcoat mit 4.5 ml Härter nach Anleitung und 4 gehäufte Esslöffel des Thixotropiepulvers. Wahrscheinlich war das ein Tick zuviel. Die Konsistenz war klasse

um am Heck zu arbeiten aber ich habe das Pulver nicht 100%ig verrührt bekommen. Ich habe 8 Minuten gerührt und mehr geht wohl nicht. Eventuell gibt es da eine Sättigung? Naja, ich hab es verwendet und zur Not kommt der Schleifer zum Einsatz und ich starte nochmal.



So schauts jetzt aus. ca 0,5 mm über dem Gelcoat Niveau lässt Platz zum schleifen. Farbton perfekt aber die Oberflächenstruktur macht mir Sorge. Morgen früh weiß ich mehr!

Und weiter geht es. Chaos!

Das Topcoat ist am Morgen noch so flüssig oder pastös wie beim Auftragen. Dachte ich. Es ist die Parafin Schicht, welche an die Oberfläche kommt. Die sollte man dann wegwischen um das getrocknete Topcoat darunter. Gesagt und getan aber drunter ist es immer noch nicht fester.

Bei Selvida angerufen und gleich kompetenten Rat bekommen. „Das Topcoat sei sehr zickig!“. Es kann bei dieser Witterung und den Temperaturen in der Nacht plus Feuchtigkeit deutliche 2 Tage dauern.

Das hat mich erstmal beruhigt. Dem Rat folgend habe ich die oberste Schicht mit meinem Metallblatt abgetragen und erneut angemischt. Etwas weniger Andicker aber etwas mehr Härter. Versucht mit

der Walze…. Mist. Die saugt erstmal die Hälfte weg und dann ist es auch nicht gut. Trägt mehr ab als auf.

Also wieder mit dem Spachtel einigermaßen verteilt und dann mit dem Metallblatt über die seitlich erhöhten Klebestreifen(0,5 mm) abgezogen. Sieht ganz ok aus.

Folie drauf und ringsum abgeklebt. Dann noch für etwas Wärme gesorgt. Eine Reminiszenz an die Bremer Stadtmusikanten.





Und wer schon immer wissen wollte wie sich Thixotropiepulver anfühlt…



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=Cu0cmM48aFY

Un zu guter Letzt noch meine „Drogenwaage“. Also eine sehr genaue Waage um Härter bei kleinen Mengen abzumessen.



Das weiße Pulver auf der Waage sind Reste vom Thixotropiepulver. Nicht das hier falsche Gedanken aufkommen!

Yeah! Topcoat ist fest. Ich warte noch 2 Tage und dann wird geschliffen und poliert!

Badeleiter – Stairway to heaven?

June 20, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Bootsleiter, Klappleiter, Osculati



Die neue Badeleiter ist montiert. Wer hier gelesen hat weiß warum.

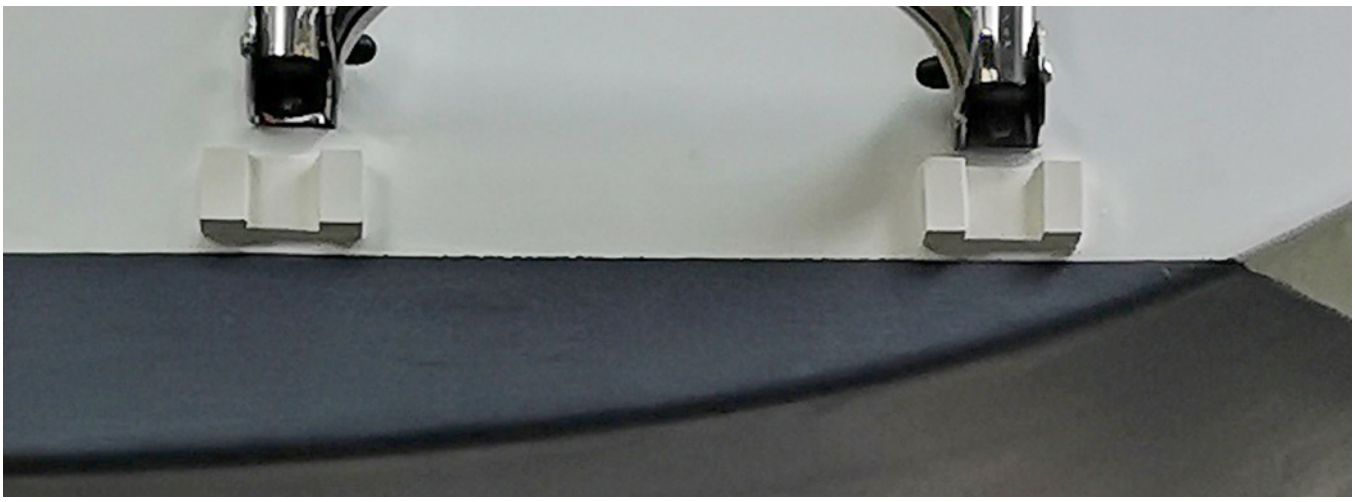




Das ausgebesserte Gelcoat hat soeben eine letzte Schicht bekommen. Also nicht das man denkt ich lass das so.

Zu den Fragen die natürlich gleich aus dem hohen Norden kamen:

Die Last der Badeleiter gegen den Siegel wird A. durch die untere Befestigungsschraube abgefangen und zusätzlich habe ich zwei Teile zur Abstützung angefertigt.



Die letzte Stufe ist auf ähnlicher Höhe wie bei der vorherigen Leiter. Somit ist das Aufsteigen gleich leicht oder eben nicht so leicht. Für uns taugt es.

Und natürlich ist die Badeleiter von innen mit sehr!! großen und massiven U-Scheiben unterlegt. Ich wollte erst Alu Vollmaterial in 10 mm von hinten dagegen setzen. Aber das Heck von Linguini ist ja nicht nur schräg sonder hat auch eine leichte Rundung wie es sich für ein schönes „Heck“ auch gehört. Das Alu würde nicht flächig aufliegen.

Die Stufen der Leiter sind platt und breiter als ein Rohr. Sicher kann eine Auflage das Fuß-Erlebnis verbessern. Erstmal abwarten, kann man immer noch dranschrauben.



Und falls es dann doch mit dem Aufstieg nicht gut funktioniert gibt es noch eine Einzelstufe die zusätzlich befestigt werden kann.





So ähnlich schaut´s dann aus. Aber ich denke es geht auch ohne da oben rechts die Reling gut greifbar ist.

Die Badeleiter ist eine Osculati, wie so viele Teile an Linguini von Osculati stammen. Made in Italy eben!

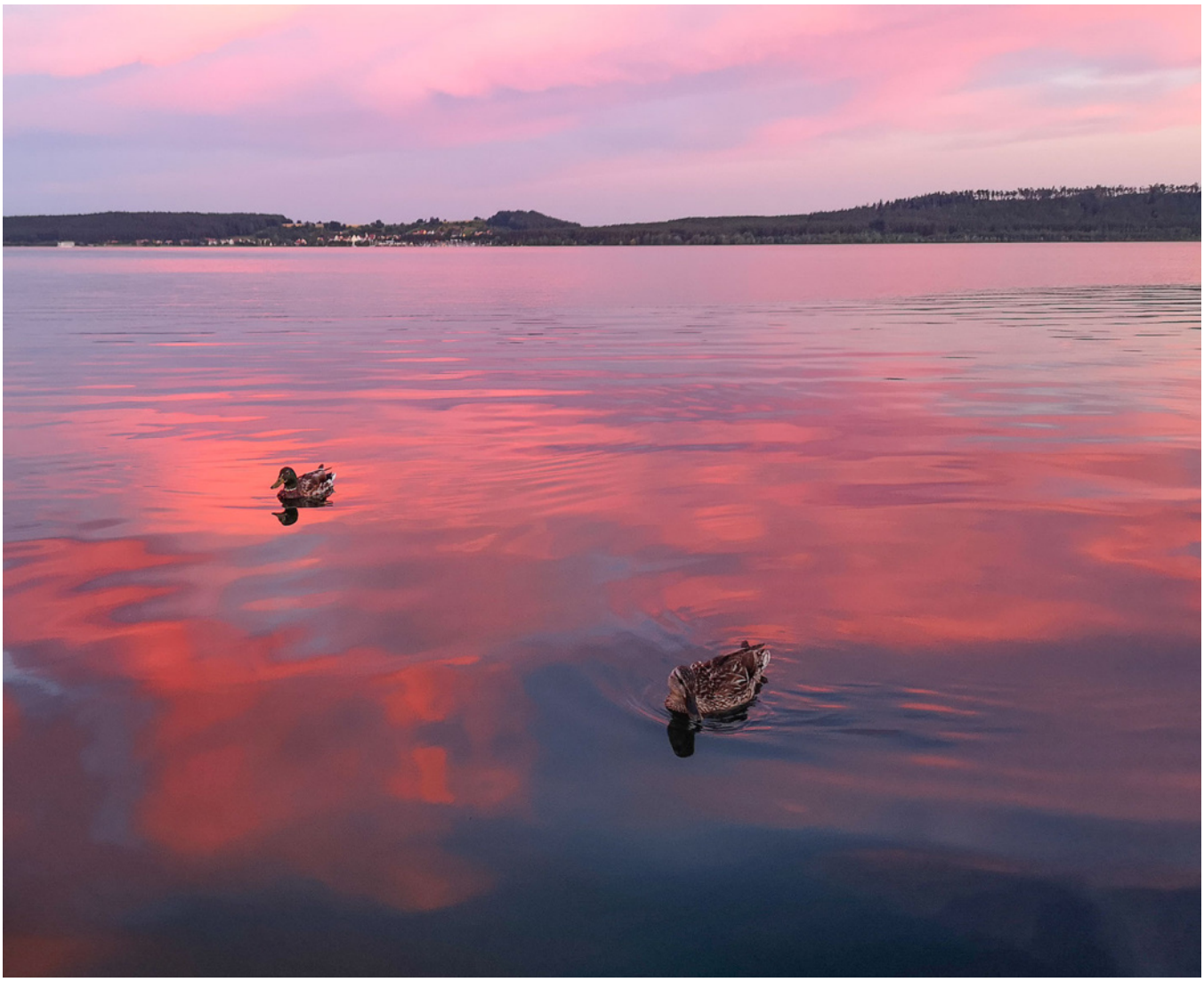
Und hier das Resultat:



Die Woche am Großen Brombachsee

June 26, 2020

Kategorien: Allgemein

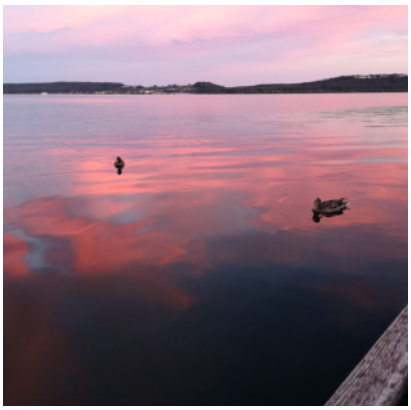


Traumwetter, recht ordentlicher Wind und nach 2 Tagen war Linguini komplett einsatzbereit und geputzt. Hat etwas länger gedauert da ich die Unterwanten zu Hause habe liegen lassen. Schnell mal 300 Km für umsonst. Naja, jetzt ist alles gut. Linguini hat gleich mal wieder gezeigt, ein wirklich schnelles Boot bei Winden bis 12, 13 Knoten (AWS). Code 0 hat voll Laune gemacht. 3 Tage Segeln war nach der Winterpause und der Pandemie-Einschränkungen eine echte Wohltat!

Ein paar stimmungsvolle Bilder…








Linguini
166383 S



Und kaum zu Hause bricht gerade ein Monster Gewitter über uns rein.

Elektro Status

July 6, 2020

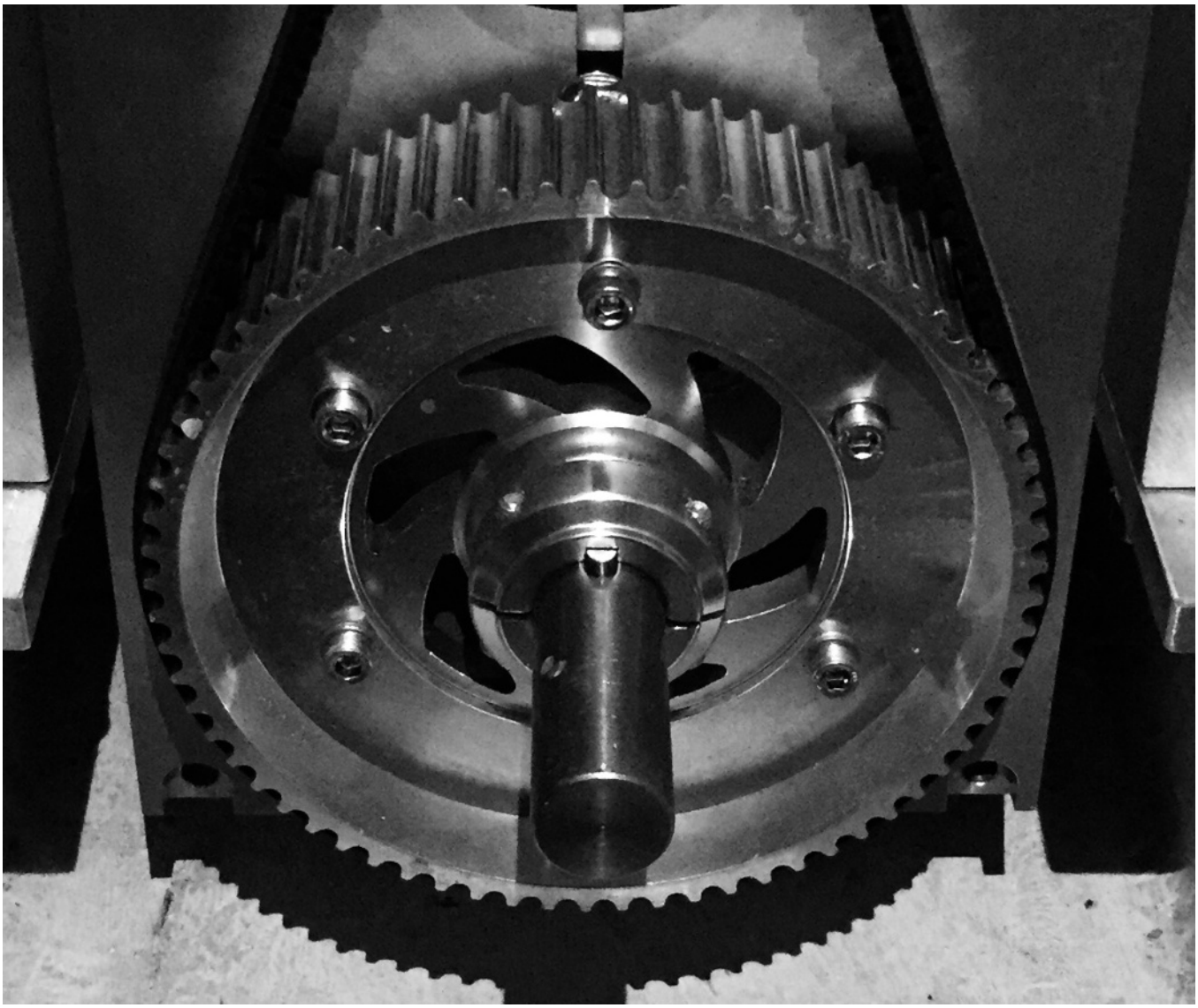
Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik



Die 3. Saison mit dem E-Antrieb ist in vollem Gange. Die Winston Batterien waren den zweiten Winter durchgängig am Ladegerät. Energieverbrauch über Winter ca. 4 KW. Das ist quasi nichts. Das Ladeverhalten und der Verbrauch beim Motoren ist wie im ersten Jahr. Der Monitor zeigt 100% Kapazität an. Eine Prüfung der einzelnen Batterien hat eine identische Spannung (aufs zehntel) ergeben. Also arbeiten die „Equalizer“, also die Ladeausgleicher einwandfrei.

Was für ein „G´schies“ machen einige Leute um ein BMS welches dann die Last nicht managen kann oder irgendwelchen Blödsinn anzeigt nur um ihre 12V Verbraucherbatterien zu laden. Ein BMS ist nach meiner Meinung auf einem Segelboot welches nicht ununterbrochen benutzt wird immer noch überflüssig. Bei einem Langfahrer würde ich das anders sehen. Aber (Papagei) , die 1.000 Ladezyklen bevor die Batterie zu altern beginnt muss man erstmal schaffen bevor die Batterie durch ihre Lebenszeit über die Wupper geht.

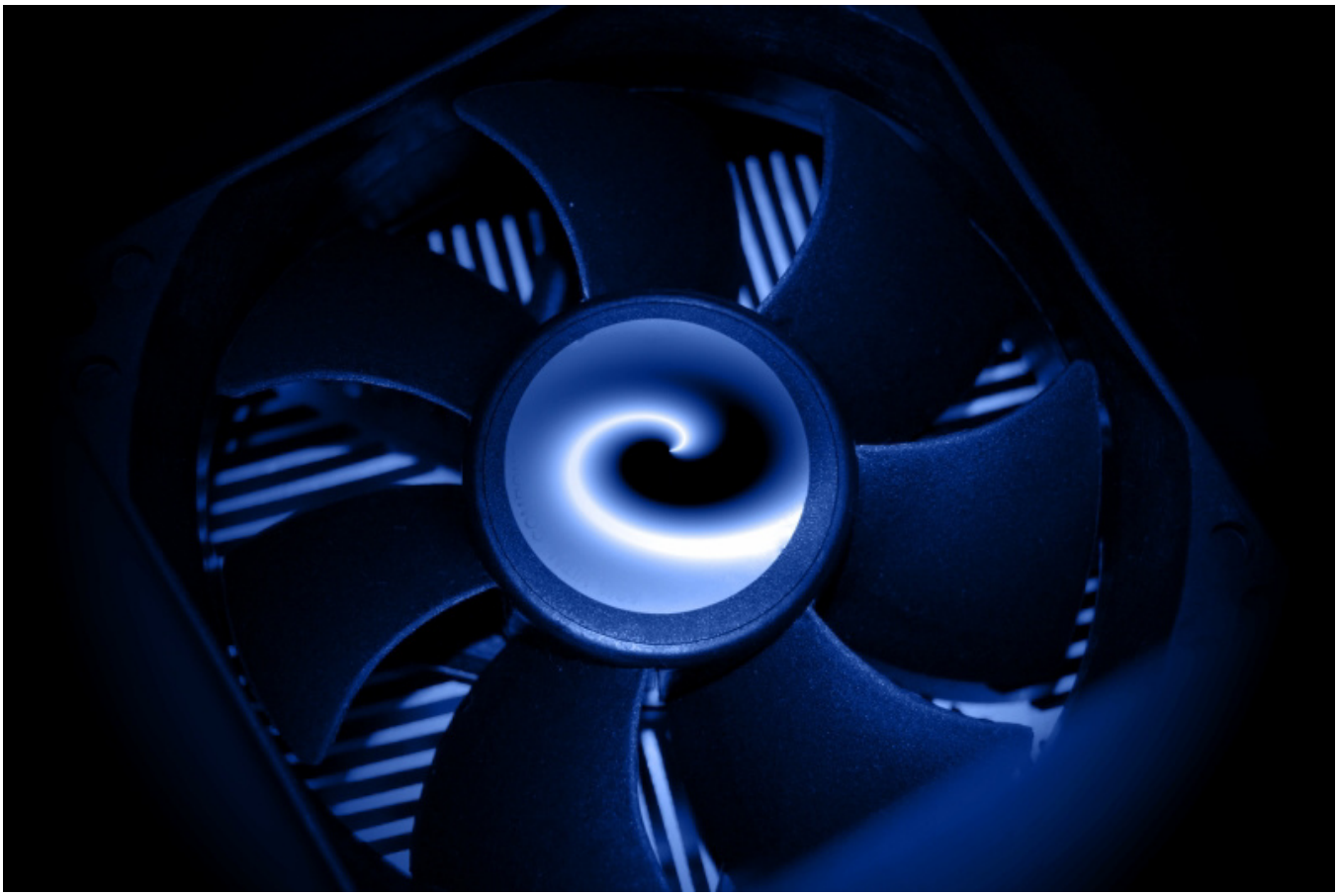
Meine Entscheidung für die Winstons war top! Nothnagel Marine hat die kompetente Beratung geliefert und es läuft halt.



Pimp my Kühlbox – Silencium!

July 7, 2020

Kategorien: Allgemein



Unsere Mobicool 35 Kühlbox ist grundsätzlich keine der lauten Sorte. Da wir sie aber unter dem Kopfteil der Bugkoje haben ist jedes Dezibel weniger an Geräusch ein Gewinn.

Die Kühlbox ist eigentlich falsch herum unter der Bugkoje. Geht nicht anders weil der Deckel sonst nicht aufgehen würde. Die Bedienelement sind somit hinten. Was, wenn man den ON/Off Schalter kennt, kein Problem ist. Manchmal muss ich das Smartphone mit Kamera dahinter halten um zu sehen was sie gerade anzeigt aber wann muss man das schon.

UPDATE: Ich habe hinten auf dem Gelcoat ein Stück Spiegelfolie aufgeklebt. Dann sehe ich das Display und die Taster. Zwar spiegelverkehrt aber ok.

Hier der Einbauort der Kühlbox oder besser der Stauraum. Das Kasterl rechts ist der 230V Stromverteiler nebst 230V Sicherungen und Fi. Davor sitzt heute das Ladegerät und das bläst die Warmluft nach hinten aus.



Die Box hat bisher immer die warme Luft des Ladegeräts angesaugt was nicht gut ist. Ok, das Ladegerät läuft nie lange. Und wenn wir am Landstrom hängen geht kaum mehr Strom von der Batterie. Das Ladegerät schaltet in der Nacht maximal 2 mal an wenn wir Telefone oder Tablets laden.

UPDATE 2: Das Ladegerät ist mittlerweile an einen anderen Platz umgezogen.

Aber dadurch läuft der Kühlbox Lüfter eben häufiger und den hört man im Bett dann doch.

Deshalb wie in Rechenzentrum einen Warmgang in der Mitte und jeweils außen oder vorne wird kalte Luft angesaugt.

Angeregt durch diese beiden Videos sowie das Segeln-Forum



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=6z56o3BYns0


H TRONIC
TEMPERATURGESTEUERTE
LÜFTERREGELUNG



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=xE8pzqxF5f8



Habe ich bei ~~Caseking den Akasa Lüfter~~ mit Temperatursteuerung bestellt und eingebaut.

Dabei habe ich den Lüfter so eingebaut, dass der Lüfter die Luft durch die Kühlbox saugt und gegen die Abluft des Ladegeräts bläst. Nicht ideal ich weiß aber besser als vorher.



Und das Ergebnis war gemessen superdufte. Direkt vor der Kühlbox gemessen sind es glatte **6 Dezibel** weniger. Das ist enorm. Man hört den Lüfter nicht da der Kompressor nun das lauteste Gerät ist, der ist aber leise genug. Warum man nicht gleich einen leisen Lüfter einbaut der mich 8,- gekostet hat und den man sicher bei Menge für 4,- einkaufen kann, so etwas verstehe ich nicht. Aber egal.

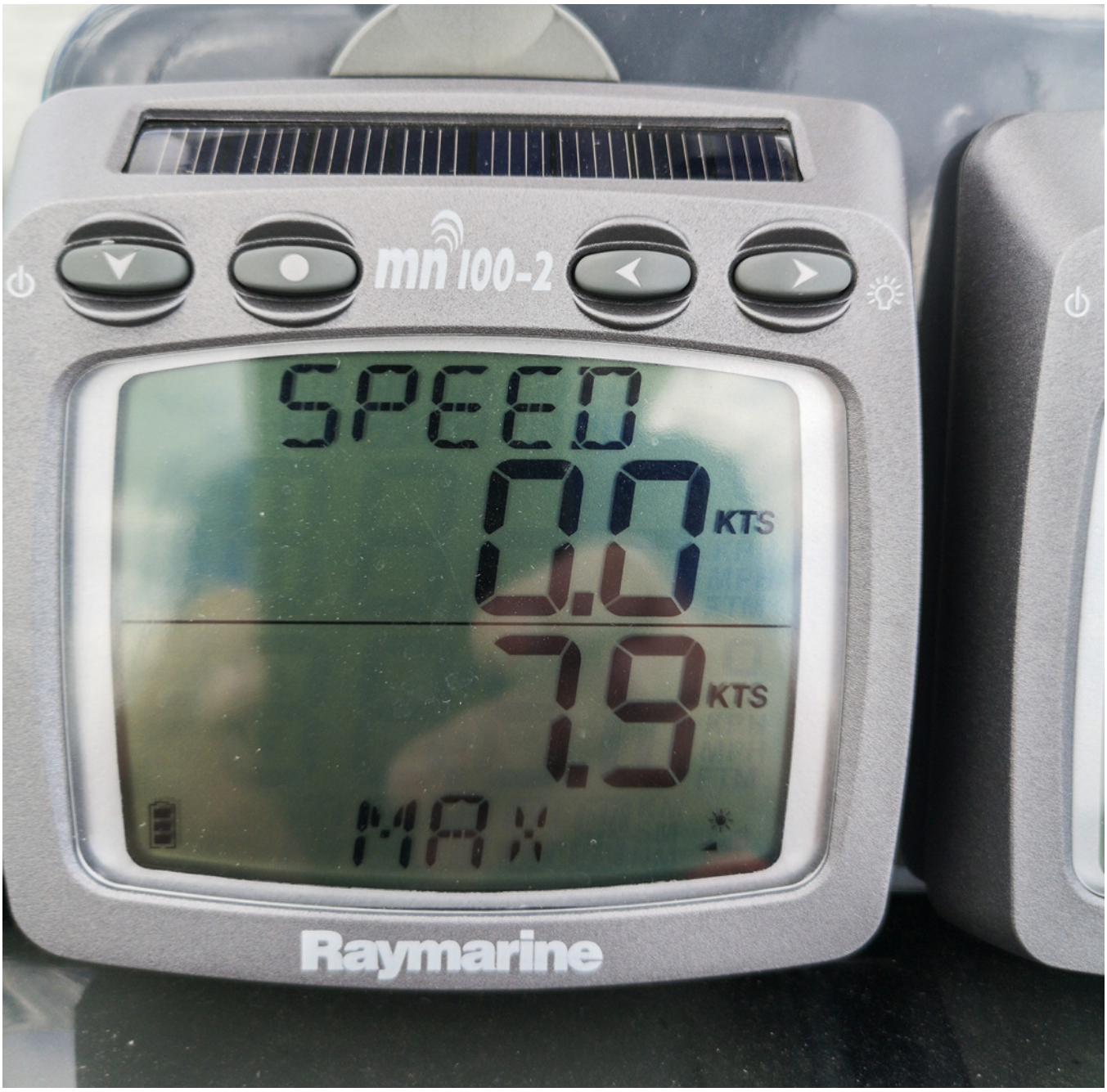
Der Umbau hat keine 5 Minuten gedauert!

Die Nacht war ruhig und die Kühlbox hat nicht gestört. Perfekt

Bisserl Wind am See

July 12, 2020

Kategorien: Allgemein



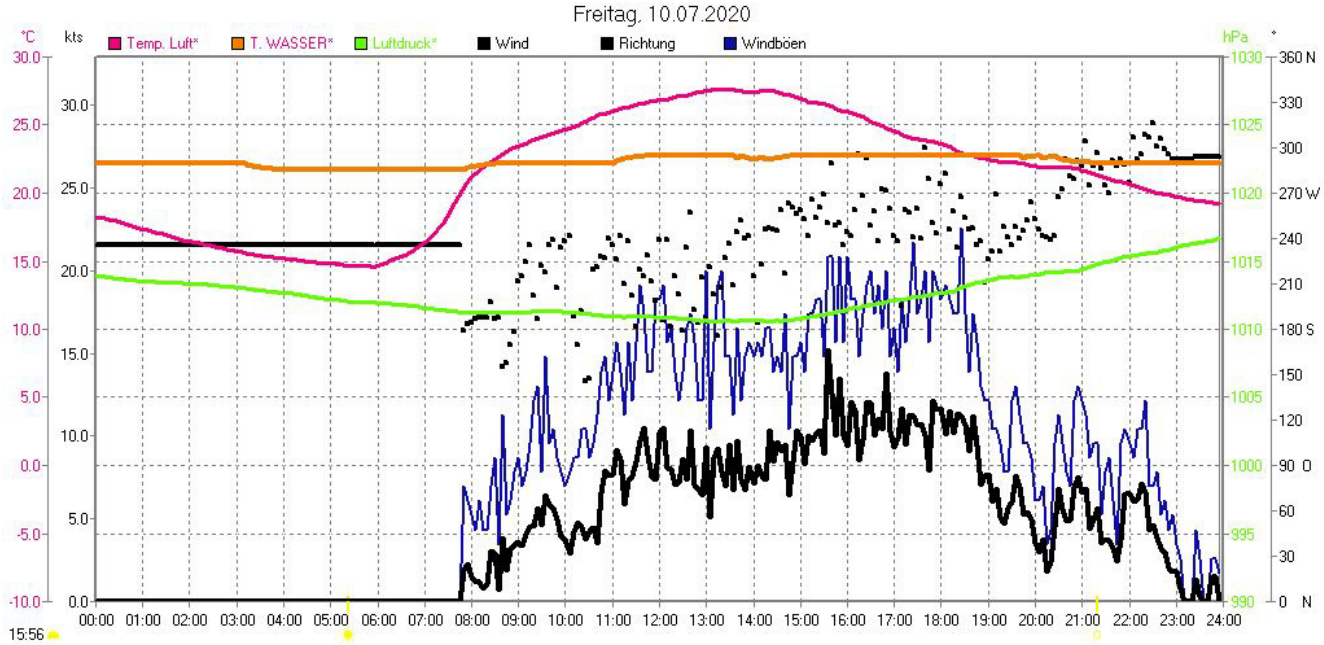
Raymarine sagte mir danach, das waren 32 Knoten Wind. Ja geil war das. Im zweiten Reff erst ohne Fock dann später mit Fock als es sich etwas gelegt hat.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=jWCJcrT1C2E

Leider gibts am See keine ordentliche Wetterstation mehr. Greubel Yachtsport hat eine am kleinen Brombachsee, die bekommt aber nicht wirklich mit wenns kachelt.



Ich bin nach dem Tag sehr entspannt und zufrieden in die Koje. Nach ein wenig Kaltgetränken…

Platz ist in der kleinsten Hütte

July 17, 2020

Kategorien: Allgemein, Segeln



Neuer Nachbar ahoi! Eine Dragonfly 25! Schöne Kiste und eih, wir haben die selbe Gelcoat Farbe 😳

Nachdem der letzte Delinquent aufgegeben hat weil er nicht in die Lücke kam (hihihi), jetzt einer (oder eine) der/die da kein Problem hat. Ich finde das sieht doch chic aus! Tolles Boot! Die Dragonfly natürlich auch



Bin echt gespannt wie das Teil abgeht……



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=drUXZ8aF6Mc


Yacht TV

Segeln-Fitness!

October 13, 2020

Kategorien: Allgemein, Fitness

Schlagwörter: Bandscheibe, Fitness, Gabi Fastner, Gymnastik, Sport, Workout, Yoga



Der Winter naht mit großen Schritten und viele holen ihre Boote aus dem Wasser und motten sie für die dunkle Zeit des Jahres ein. Das ist die Zeit für Pläne schmieden und Reparaturen am Boot aber auch die Zeit der Pfunde und der Bequemlichkeit.

„Weihnachtsspeck“ ist die Folge dessen was jedem von uns so leicht fällt. Bequem sein und genießen. Ein gutes Buch, ein Glas guten Wein nach einem üppigen herbstlichen Mahl und das Träumen von den nächsten Törns.

Eber hallo! Geht ja mal gar nicht! Das dachte ich mir als ich die Tage morgens mein Profil betrachtet habe und das Wissen, im November noch einen sehr sportlichen Segeltrip vor mir zu haben. Beweglichkeit und ein gewisses Maß an Kraft sind auch beim Segeln enorm wichtig. Mit zunehmendem Alter wird die Bandscheibe steifer und die Gelenke sind nicht mehr so geschmeidig. Dem müssen wir entgegen treten.

Meine Verbündete im Segeln-Fitness

Den inneren Schweinehund zu überwinden ist schwer. Ihn ganz alleine bei Laue zu halten ist fast ein Ding der Unmöglichkeit. Aus früheren, ähnlichen Phasen weiß ich, ich kenn mich zu gut und ich muss in den Modus kommen in dem ich die Wirkungen des Sports positiv für mich wahrnehme, und vom anfänglichen „Herjeh, schon wieder“ zu einem „Ich freu mich drauf“ gelange.

Und dabei hilft mir die Gabi! Gabi Fastners Youtube Channel ist mein Personal Trainer Programm. Gabi ist über das Land bekannt durch viele Gymnastik-Sendungen und Veranstaltungen. Ich mag die Frau. Unaufgeregt, klar in ihren Ansagen und keine der bunten „Fitness Hupfdohlen“ die nach 5 Vlogs wieder verschwinden.

Die Playlists von Gabi sind gezielt zusammengestellt und ich kann sie uneingeschränkt empfehlen. Ich wechsle meist tageweise zwischen Rückengymnastik, Power und Bauch Beine Po. Jaja auch bei uns Männern ist BBP angesagt. Vor allem aber der Beine- und Bauchteil ist wichtig.

Vielleicht macht Gabi mal ein auf das Segeln abgestimmtes Programm. Es sind ja durchaus recht spezifische Bewegungsabläufe und Anstrengungen beim Winschen, auf der Kante, beim Segelwechsel, Manöver usw.

Die Segeln-Fitness Tipps die man hier und da mal in den Fachblättern ließt finde ich gähnend langweilig, da sie die immer währende Wiederholung von 0815 Übungen ist. Ok, die sind besser als nichts, aber macht euch mal auf und durchstöbert Gabi´s Angebot, ich fühle mich nach einer Stunde oder auch mal nur einer halben Stunde mit Gabi immer richtig dufte.

Und bitte vergeßt nicht sie zu supporten! Gerade in der aktuellen Zeit ohne Veranstaltungen ist es wichtig, dass wir uns solidarisch zeigen.

Und jetzt ab auf die Matte!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=X-4ZM9TXZOc



Und hier noch der Link zu Gabis Brasil Workout Webseite

2020 – (M)ein Nachruf

October 19, 2020

Kategorien: Allgemein



Und wieder ist es soweit und Linguini muss aus dem Wasser. Die Saison neigt sich dem Ende zu und es ist bereits empfindlich kalt. Wie gut das ich die Heizung eingebaut habe.

Unser Abriggen ist immer in 2 Teile geteilt. An einem Tag die Segel runter und das Boot soweit fertig machen und an einem zweiten Tag den Mast legen und raus aus dem Wasser.

Irgendwie fiel das dieses Jahr nicht schwer. Durch Corona fing die Saison sehr spät an und Corona hatte uns auch während der Saison begleitet. Alles in allem waren die Abende am Steg nicht wie gewohnt gemütlich. Da unser Hund nicht mehr fit genug ist um mitzukommen blieb meine Frau auch meist mit ihr zu Hause. So war ich zumeist Einhand unterwegs. Das macht mir nicht lange Spaß in einem derart begrenzten Revier.



Aber es waren durch die Bank windreiche Tage an denen ich Spaß auf dem Wasser hatte.

Linguini lief ganz ordentlich nur hatte ich irgendwie nie die Chance den Gennaker zu nutzen. Der Code Zero war ein ständiger Begleiter und lieferte exzellente Performance. Aber auch nur unter Fock und Groß war es ein Spaß.

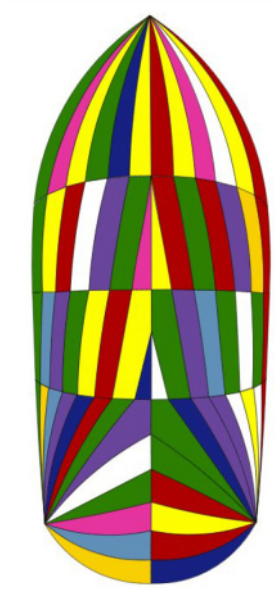
Das Großsegel war meist im ersten Reff was mich dazu veranlasst beim nächsten Großsegel 1.5 Quadratmeter weniger Tuch nähen zu lassen. Bei Leichtwind ist der Code Zero oder ein Spi ein besserer Motor und das ausreffen wenn es in Richtung Downwind geht ist irgendwann dann auch lästig.

Und so ist der aktuelle Plan, das Großsegel zu erneuern und für Downwind einen Spinnaker zu erstehen.

Spibaum von 3.2 Meter Länge aus Carbon baue ich natürlich selber. Das Segel ist angefragt und in seiner Farbgestaltung gab es bereits den fragenden Anfruf ob das so wirklich ernst gemeint war.

Natürlich meine ich das ernst. Kunterbuntes Chaos um wieder mehr Farbe auf den See zu bringen. Die voranschreitende Eintönigkeit und der Trend zu schwarzen oder grauen Segeln ist mir ein Graus. Weiß und bunt und davon viel 😳

Ich hab allerdings keine Ahnung was mich das kosten kann und so bin ich auf das erste Angebot gespannt. Die vielen verschiedenen Farben haben ja durchaus Einfluss auf den Fertigungsprozess. Das dauert länger und dem Segelmacher oder Segelmacherin wird es hoffentlich nicht schwindelig dabei.



Tja und so geht´s dann eben aus dem Wasser. Ich hatte Glück und es war beim Abriggen trocken und lediglich die Unmenge an Wanzen die sich im Segel und im Lazy Bab verkrochen haben war etwas „gewöhnungsbedürftig“.

Gestern dann der Krantermin am späten Nachmittag. Gut, dann muss man nicht so früh raus um die restlichen Vorbereitungen zu machen. Das dauert nicht lange aber 1-2 Stunden gehen eigentlich immer drauf.

Der See war bis zum späten Vormittag noch in Nebel getaucht und die MS Brombach führ noch ihre Runden. Wenn die Suppe so dick ist, dann kann das durchaus gefährlich werden wenn dich der dicke Trimaran aufs Korn nimmt. Aber auch das geht. Der Fahrplan wird eingehalten und das gibt einem genug Zeit um nach Ramsberg zu motoren.

Warten auf den Takelkran

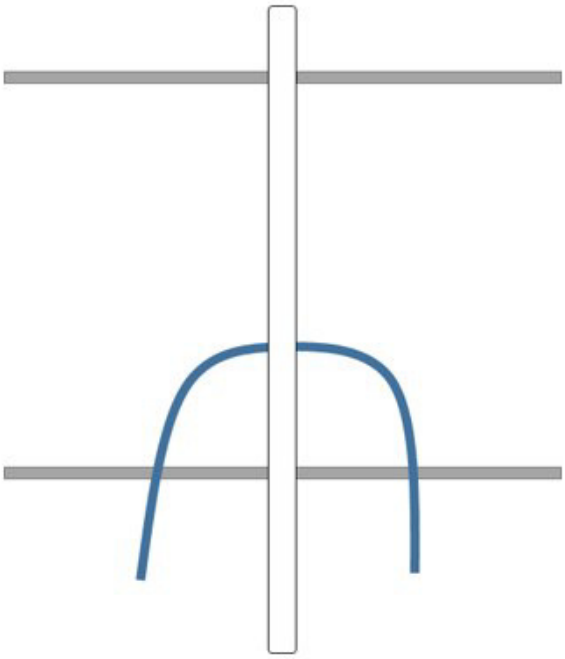
Immer wieder eine Freude auf den Takelkran zu warten und das Geschehen beim Mastlegen zu beobachten. Und so war es auch in diesem Jahr wieder eine Erfahrung und das gute Gewissen das wir als 2er Team mittlerweile sehr abgestimmt sind und es ruhig angehen.

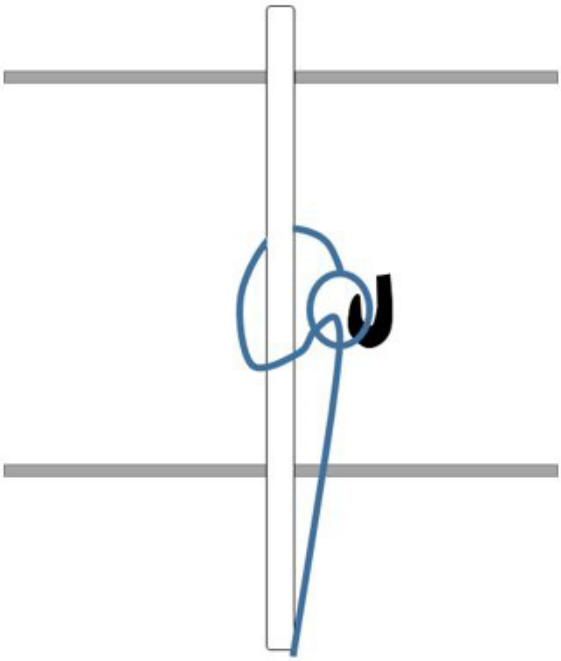


Ja und da liegt Linguini nun am Steg in freudiger Erwartung.

Eigentlich wollte ich die Mastlege Variante filmen aber hab es total verschwitzt. Es ist aber so easy. Selbst bei unserem Mast mit zwei Salingpaaren und doch ein recht langer Spargel.

Eine Leine von achtern über die erste Saling. An ein Ende einen Palstek. Das andere Ende durch den Palstek und am Palstek den Mastkran Haken einhaken. Den Mastkran auf die gewünschte Höhe ziehen (knapp 1 Meter über Schwerpunkt Mitte) und die Leine unten am Mast, am Spibaumbeschlag befestigen. So hat man eine gute Balance mit Mast und kann ihn sehr gut und vor allem ohne Kraftaufwand auf einmal in die Masthalterungen dirigieren.





Dann noch das warten auf den Kranmeister …..



Jetzt steht Linguini bereits im Trockenen und wartet darauf, dass es wieder los geht.

Projekte für 2021 sind neben den Segeln bisher:

- Wantensicherungen
- GFK Ausbesserungen die ich 2020 nicht gemacht hatte
- Einige Kratzer auspolieren und Polieren generell
- Alle Beschläge warten
- Neue Toplicht Stromverbinder (die jetzigen neu drangekommenen sind ein Mist)
- UBI Prüfung
- Teak aufarbeiten

- Gummidichtungen der Luken warten

Also echt überschaubar.

Jetzt freu ich mich aber auf das Segeln im November bei Fastsailing.gr und bis dahin – Ahoi!

Fastsailing Törn – Und ewig grüßt das Murmeltier.

November 7, 2020

Kategorien: Allgemein



Und schon wieder hat mir Corona einen Strich durch die Rechnung gemacht. Ich hatte gerade mein Einreise Permit abgeschickt als die Nachricht kam. Ganz Griechenland geht in einen Lockdown und das just als ich dort segeln will.

Das selbe Spiel wie im März, ein paar Tage vor Abflug der Lockdown und nun? Fastsailing hat schnell geantwortet und mir den Vorschlag gemacht auf März zu verschieben. Ok, machen wir so. Eigentlich viel besser da die Hydra Regatta teil des Törns ist und das Wetter dürfte bereits Ende März besser sein als Mitte November. Jetzt geht es also im März ins Wasser und ich hab jetzt wieder viel Spaß am umbuchen und/oder Stornieren der Flüge, Hotels usw.

Georgios hatte ich bereits als Guide für einen Tag Athen gebucht um alles sehenswertes außer alten Steinen zu erkunden. Ich denke mal er wird auch im März 21 noch Zeit haben.

Da hoffe ich mal, dass Corona sich jetzt mal langsam an meine Reisepläne hält.

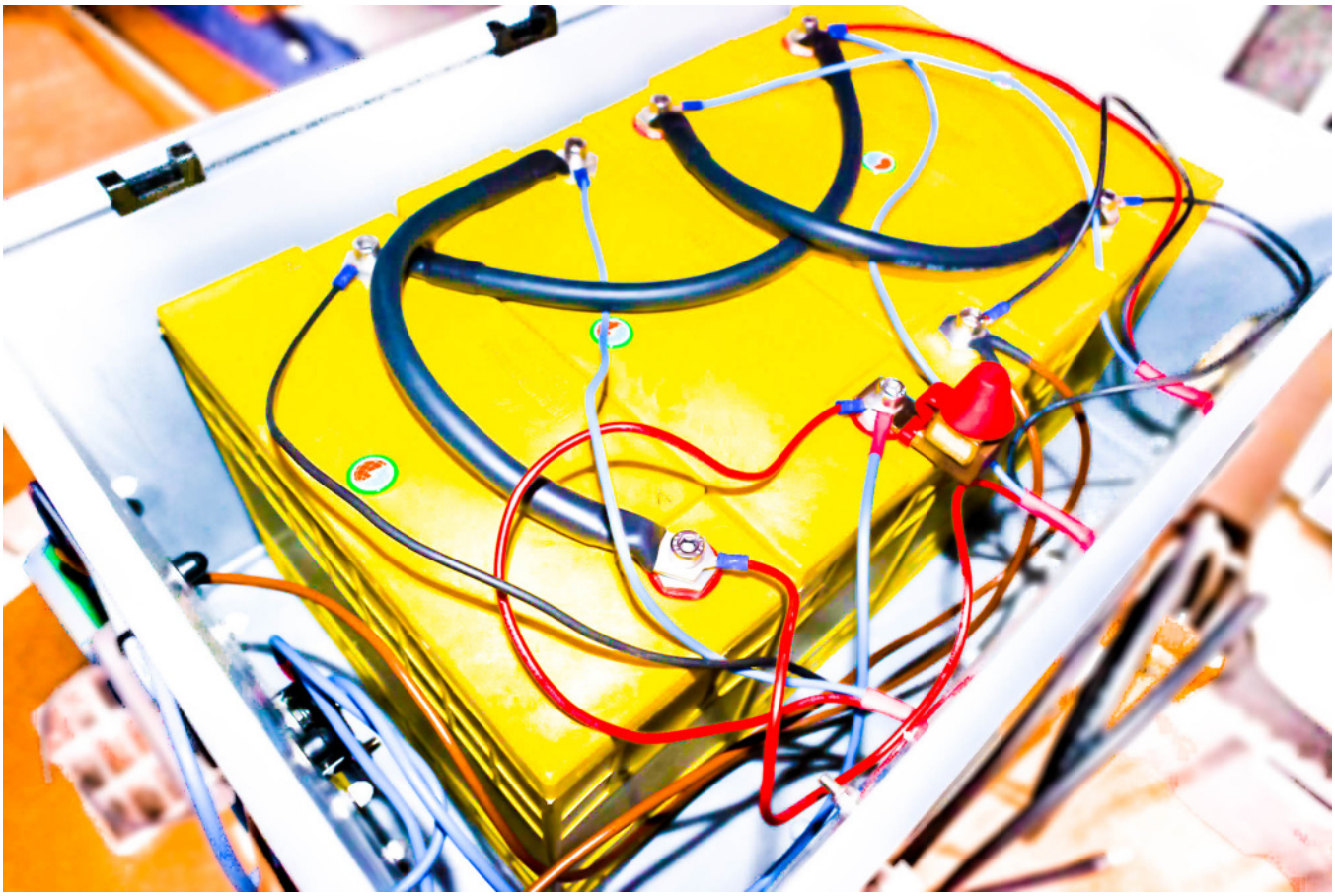
Dann ist nun wirklich Winterpause und kein Gedanke an Segeln. Halt, natürlich! Morgen geht die Vendé Globe los. Alles super virtuell aber ich bin gespannt auch die Skipper, ihre Entscheidungen und Strategie und was diese Monsterboote ala Hugo Boss so hergeben.

Dann auf einen kuscheligen Winter!

Lithium Horror!

December 2, 2020

Kategorien: Allgemein, Antrieb, Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb



Ich hatte das Boot vor gut 6 Wochen abgestellt und eingemottet. Strom hatte ich diesmal nicht direkt angeschlossen. Die Lithium Batterien waren voll und die Entladung ist ausschließlich der Batteriemonitor was ungefähr 10 Jahre halten sollte. Ok, die Rechnung ging nicht auf.

Der 48V Knochenschalter

Der Motorcontroller wird durch einen Hauptschalter getrennt der das „+“ unterbricht. Das Schalter stand zwar in OFF, aber die Mutter im Griff, die den Griff am „Zugstab“ befestigt und durch ein einfaches herausziehen die Kontakte voneinander wegzieht, hat sich wohl bei der Fahrt nach Hause gelöst und somit hing der Controller an der Batterie und der zieht ein 1/3 Ampere. Hier ist er schön eingezeichnet.

Es piept im Lithium!

Ich fand meine kleine Kamera nicht und am Ende musste sie noch im Boot sein. Also auf zum Boot und beim heranlaufen hörte ich bereits das piepen. Ich wusste irgendwie gleich, das kommt aus Linguini. Und so war es auch. Rein ins Boot und der erste Blick auf den Batteriemonitor….



Ein Segler mit 12V System würde jetzt sagen „ist doch nicht so wild…“ ich habe aber 48V und da sollte im Idealfall über 50 V stehen.

SPOILER: Winston Zellen sind hart im nehmen!

Schockzustand!

Mir ging gleich mal die Rechnung der Lithium (LifeYpo4) Batterien durch den Kopf. Aber das hilft dann auch nicht. Also heim und Stromkabel geholt. Angeschlossen und gehofft. Die Spannung ging im Minutentackt um ein hundertstel Ampere nach oben. Sobald man die Beleuchtung des Batteriemonitors dazunahm ging es wieder nach unten.

Eine Email an Nothnagel Marine gesendet, mein Lithium Batterie-Dealer. Die Antwort kam sehr schnell. Das Piktronik Ladegerät schaltet unter 48 V auf 1A Ladestrom runter bis die Spannung wieder angestiegen ist. Passiert das aber nicht innerhalb von 2 Stunden, dann schaltet das Ladegerät wieder ab. Somit war klar, dass es so nicht funktionieren wird.

Sven Nothnagel schrieb mir, Batterien einzeln mit einem KFZ-Lader laden um zu sehen ob die Spannung konstant ansteigt und beim Trennen vom Ladegerät die Spannung gehalten wird.

Batterie 1 mit Ausgangsspannung von 3.6 V ging recht fix auf 10.9 Volt hoch aber hat nun bei 2 X Trennen die Spannung in der selben Geschwindigkeit wieder verloren. Ich lasse das Ladegerät aber dran. Selbiges zeigt immer wieder einen Fehler der aus der Menge der Fehlermeldungen nur die Möglichkeit „Batterie defekt“ zulässt. Aber abwarten.

In einem WOMO Forum habe ich gelesen, das man die Batterien vollladen soll und dann ca. 70% Strom entnehmen. Das ganze 5 mal durchexerzieren und dann sollte der Normalzustand wieder hergestellt sein.

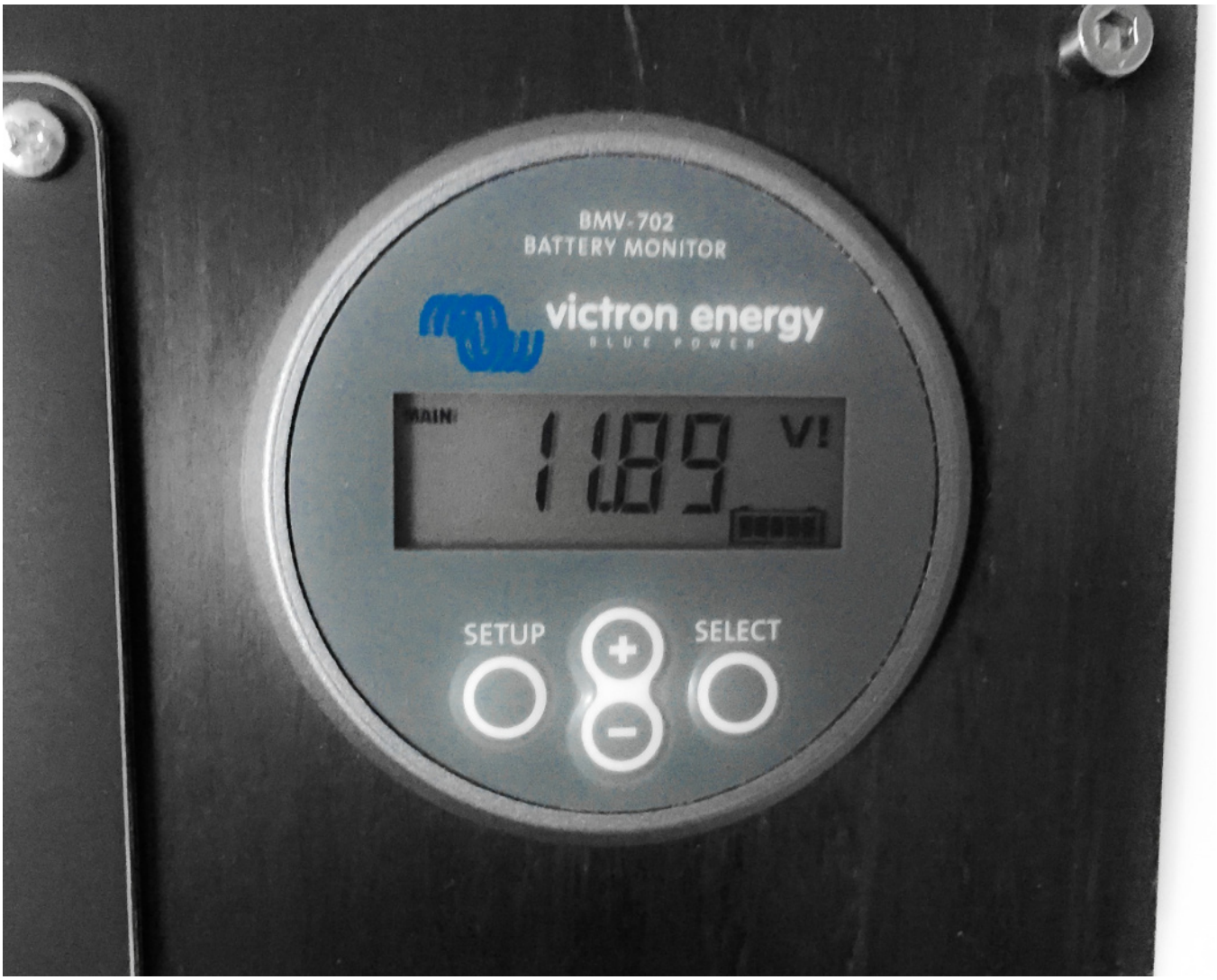
Klappt das nicht, dann hab ich schnell mal 2000,- verbrannt. Ich könnte mir in den Arsch beißen.

Also alle die das lesen, wenn ihr nen Daumen frei habt, bitte feste drücken!

Frischzellenkur oder die Lithiumrettung!

December 8, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik



Herrjeh war das ein Aufreger. Ich dachte schon, dass alle Batterien Schrott wären und mit dem Schlimmsten gerechnet. Doch die Maßnahmen haben gegriffen auch wenn es logischerweise zig andere Empfehlungen gab.

Erster Schritt war, die Batterien mit wenigen Ampere (4) zu laden, dann wieder um ca. 70% auf 30% Restkapazität zu entladen und das ganze mehrfach. Mit jedem Ladezyklus nahm die Lade-Endspannung um 0.2-0.4V zu und hielt am Ende auch so stabil wie eine Neubatterie. Aber eben nicht auf der maximalen sondern nur bei 13.2 bis 13.3 Volt.

Also die Batterien genommen und geöffnet. Erstmal eine verlinkte Anleitung aus dem Boote-Forum genommen:

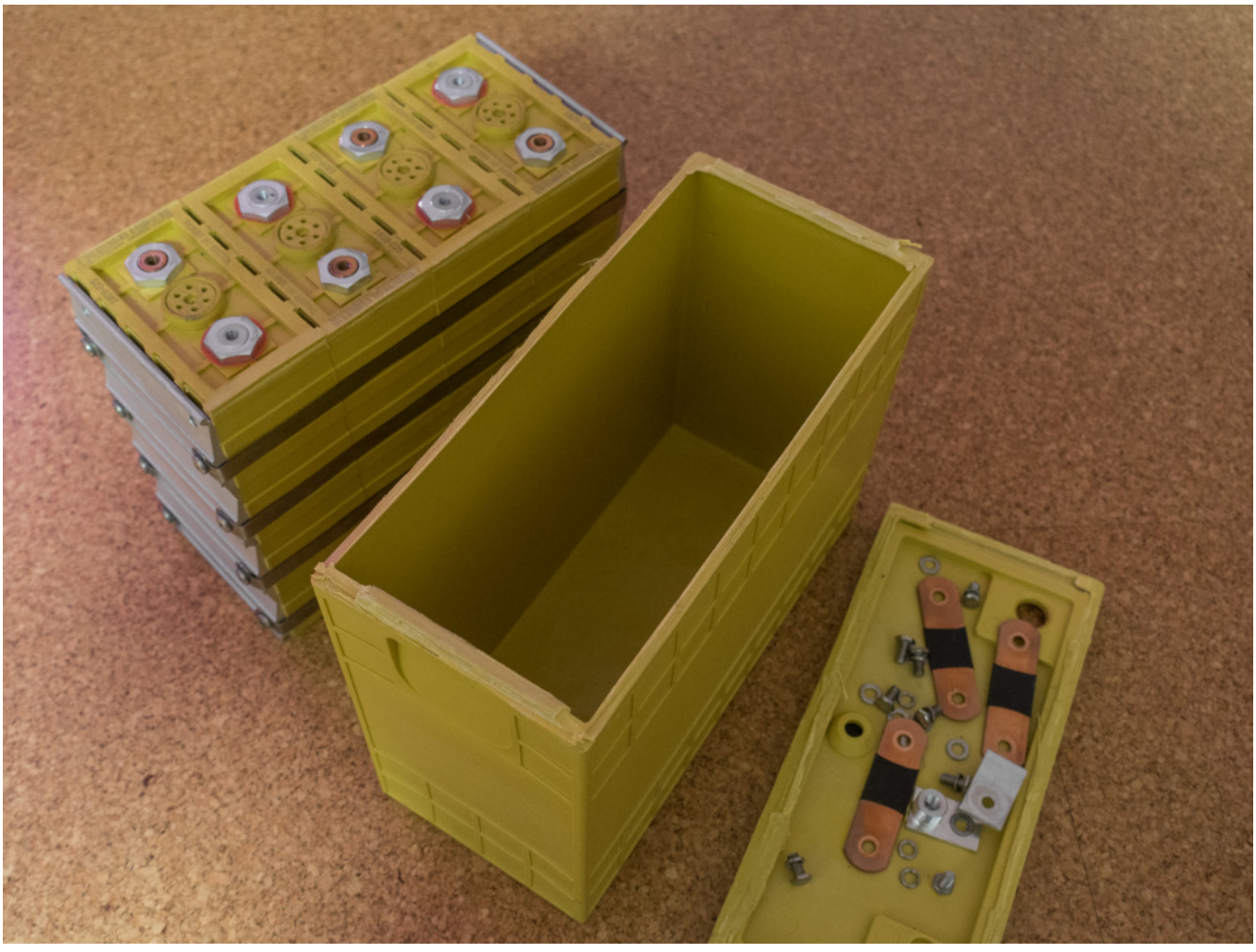
YouTube player

https://youtube.com/watch?v=LXHXC5IyKfg



Nach einigem Geklopfe war mir das dann aber zu nervig und ich habe einen Multimaster genommen, eine Holzlatte als Führung und einen ca. 2 mm tiefen Schnitt an der Schweißnaht. Den Multimaster habe ich oben an der Naht angesetzt und das war perfekt.





Die Zellen nun einzeln geladen und siehe da 1 von 4 kamen jeweils nicht auf die erforderliche Spannung. Das bedeutet 4 Zellen sind defekt aber 12 sind noch einwandfrei in Ordnung! Jipeeeh!

Ich hab mittlerweile aber bereits eine größere LifePo4 Batterie nebst BMS bestellt und schaue mal was ich mit den Winstons mache. Eventuell nutze ich sie als separate 12V Versorgung. Das wäre dann so viel Kapazität, dass ich sogar den Benzin Außenborder bei längeren Reisen weglassen könnte.

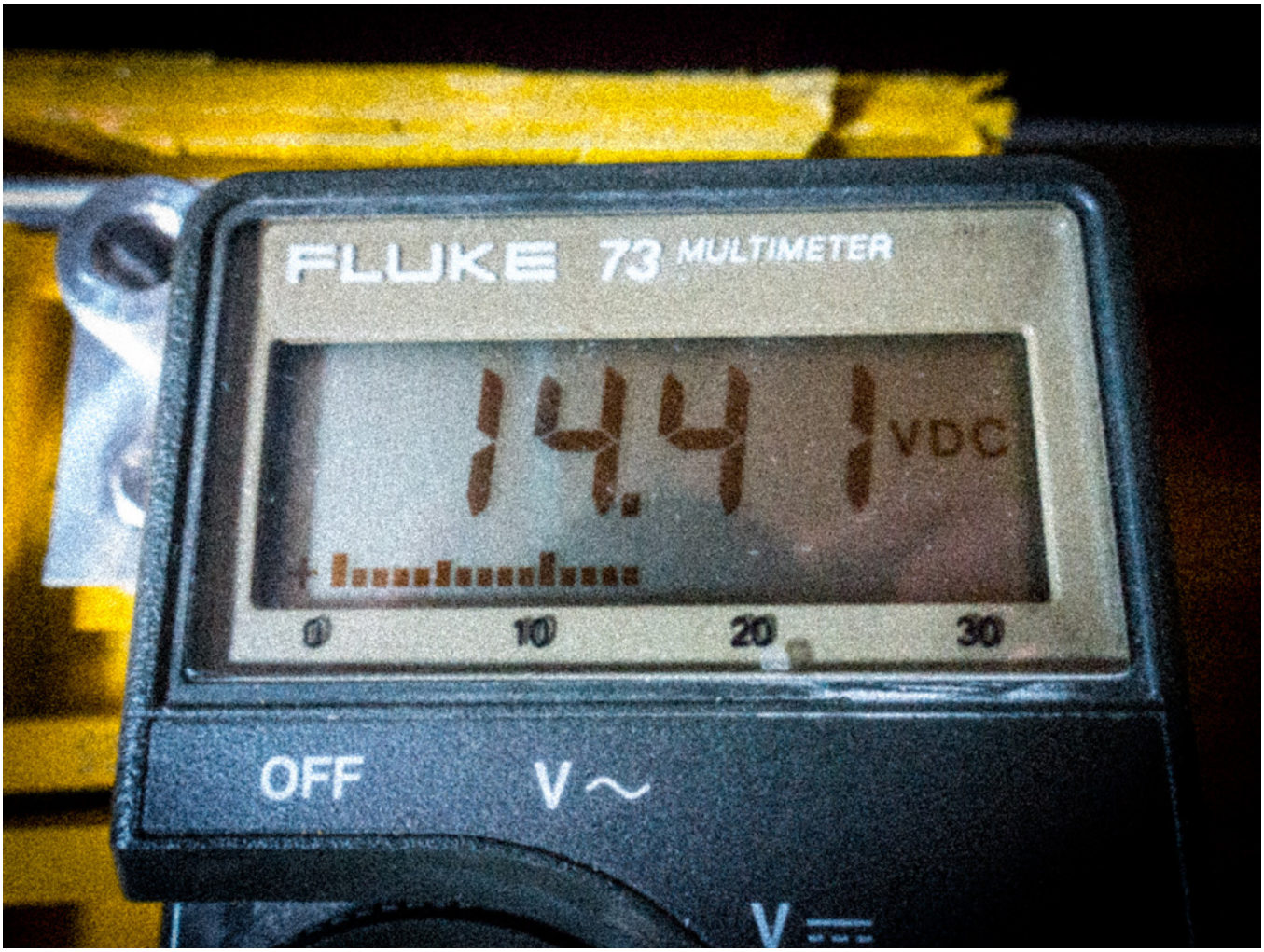
Natürlich werde ich die dann nur noch drei Batterien mit BMS ausstatten. Ich könnte auch 4 zusätzliche Zellen kaufen und die 4 Batterien wieder herstellen. So viel brauch ich aber grad nicht und Weihnachten steht ja auch noch vor der Türe.

Lithium Dosenöffner!

December 19, 2020

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Batterie, Li-Ion, Lifepo4, LifeYpo4, Lipo, Lithium



Ein kleine Dokumentation wie man eine Winston 60 Ah Batterie öffnen kann. Warum soll man das tun? Die Winstons haben keine Balancer Module verbaut. Die kann man nun zusätzlich einbauen, den Deckel wieder draufschweißen oder ein BMS dazu bauen. Unendliche Weiten …….



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=XuepHVs1PlE



Balancer – BMS – 4S – Charger …

December 19, 2020

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: B6AC, charger, imax



Die Welt der Batterien ist nicht so einfach wie man denkt. Unterschiedliche Chemie in den Zellen, unterschiedliche Architekturen und am Ende steht man da wie der Ochs vor dem Berg.

Es git sehr viele Seiten und Blogs im Web die darüber informieren. Von Exzellent bis Höchstgefährlich ist da alles dabei. Wo bleibt die CE für technische Wortbeiträge?

Mir ging es darum, 4 meiner Winston Batterien, nachdem ich sie tiefer als gut entladen habe, wieder in einen ordentlichen Zustand zu versetzen.

Einfaches Laden mit dem KFZ-Ladegerät zeigt einem ob die Batterien grundsätzlich noch leben. Und sie leben (YEAH). Dann muss man aber sehen, dass die Zellen in Balance sind und dafür muss man die Winstons leider mechanisch unschön öffnen. Aber was heißt unschön? Eine glatte verputzte Schnittkante lässt einen die Batterien wieder einfach zusammenschweißen oder kleben. Da ich jede Batterie mit einem BMS ausstatten will, werde ich wohl kleben und das außen angebrachte BMS durch die Batteriepol Löcher ansteuern. Aber das wird ein andrer Blog.

Ich hatte mir zuerst ein Billig Modellbauladegerät bestellt.



Das gab nach den ersten 30 Minuten auf und ist nun defekt. Man muss wissen, dass ist die V1 dieses Geräts und der ist wohl bekannt dafür. Nun gut, der eBay Händler aus China hat den Betrag nach einigem hin und her erstattet.

Was Neues muss her. Und so kam ich zu dem klitzekleinen Voltcraft V-Charge 60. So klein weil kein Netzteil dabei ist und auch die richtigen Anschlusskabel zum Gerät fehlen. Dafür unbrauchbare Kroko-Klemmkabel mitgeliefert. Ganz schlecht!



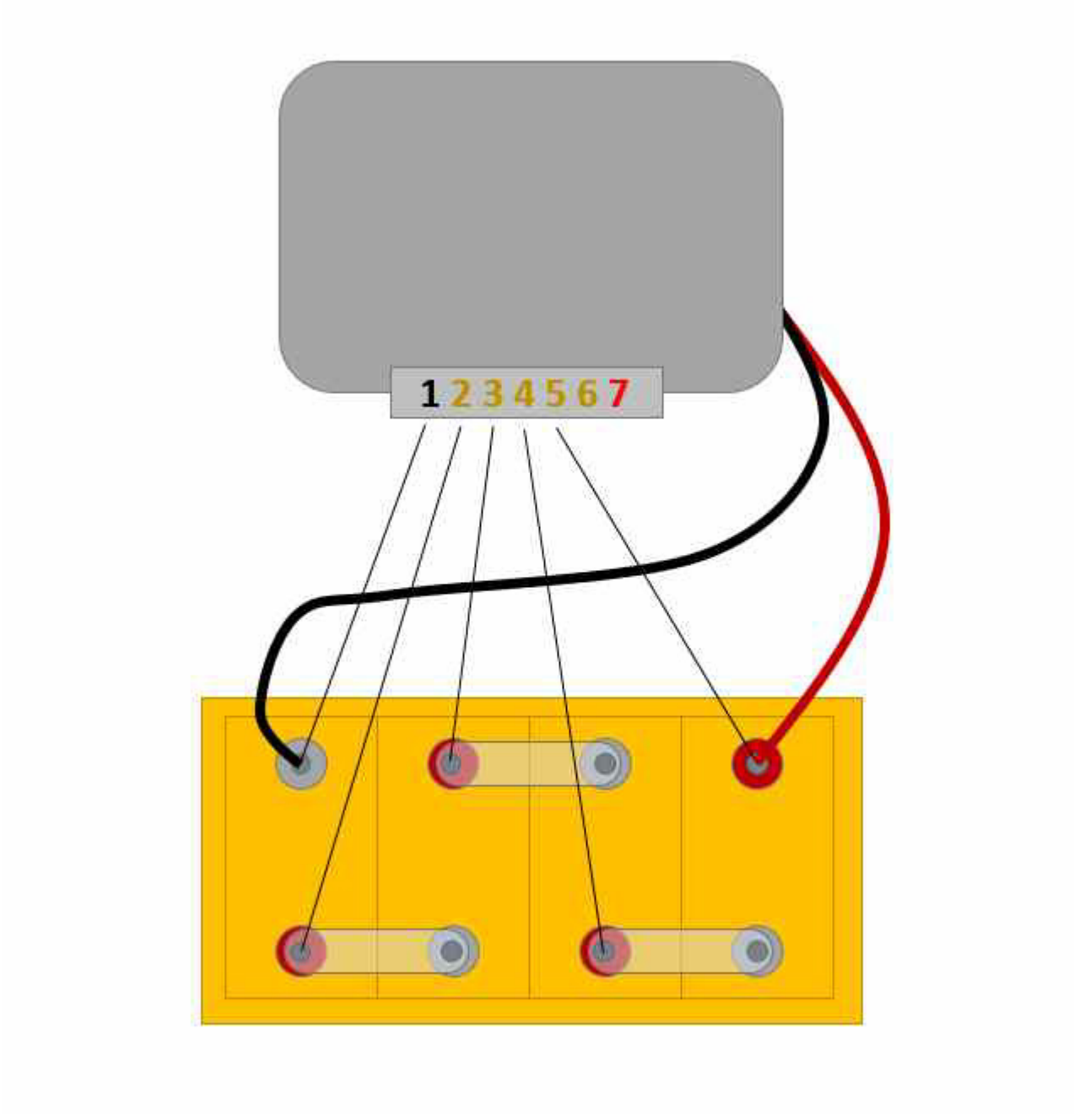
Zum Glück hatte ich noch ein Ladegerät zu Hause das Spannungstechnisch passt aber leider nur 3A kann. Ok, sollte reichen für meine Zwecke.

Also erstmal eine Batterie angeschlossen und einen Ladeausgleich (Balancing) gestartet. Das Ladegerät hat einen 6S Ausgang um die Balancing Mess/Ladepunkte eines Akkus mit 6 seriellen Zellen zu bedienen. Nun haben meine Batterien nur 4 und die Frage ist, wie verschalte ich die Ausgänge von 6S auf 4S.

Ist ja banal aber die Info habe ich im Netz nirgendwo gefunden.



Also den einen Stecker ins Ladegerät und die andere Seite „abgeknipst“ und Kabelschuhe dran. Wenn man nun fragt, wie balance ich eine 4S Batterie mit 6S Ladekabel, dann einfach die ersten 5 Kabel nutzen und die letzten beiden, ungeachtet der Farbe nicht verwenden.



So einfach ist das.

Aber das intelligente kleine Ladegerät sagt einem das man einen Fehler macht. Nach einer Korrektur kann man starten.

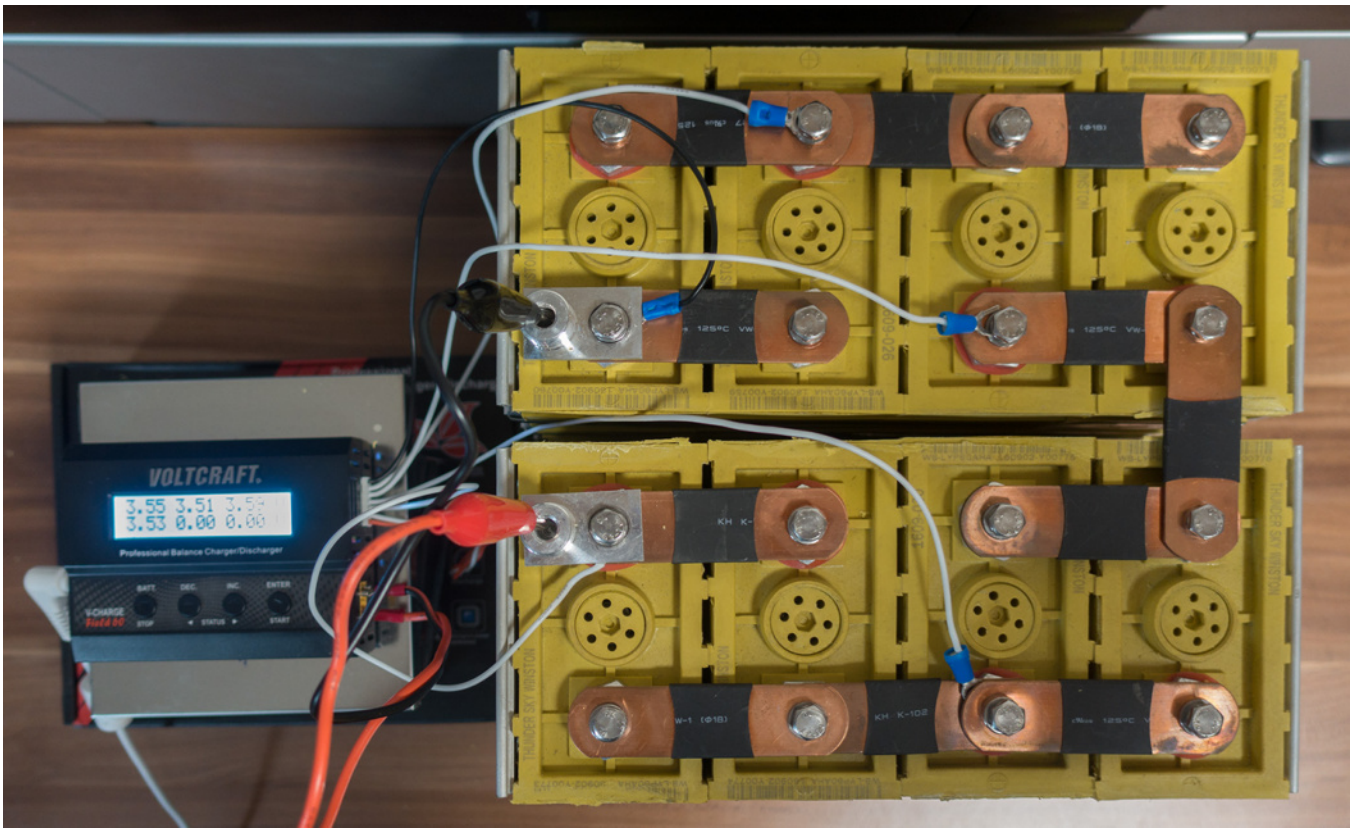
Die ersten beiden Batterien sind nach dem Balancen wie jungfräulich.


VOLTCRAFT
Professional Balance Charger/Discharger
BATT.
DEC.
INC.
ENTER
START
STATUS
STOP
V-CHARGE
Field 60

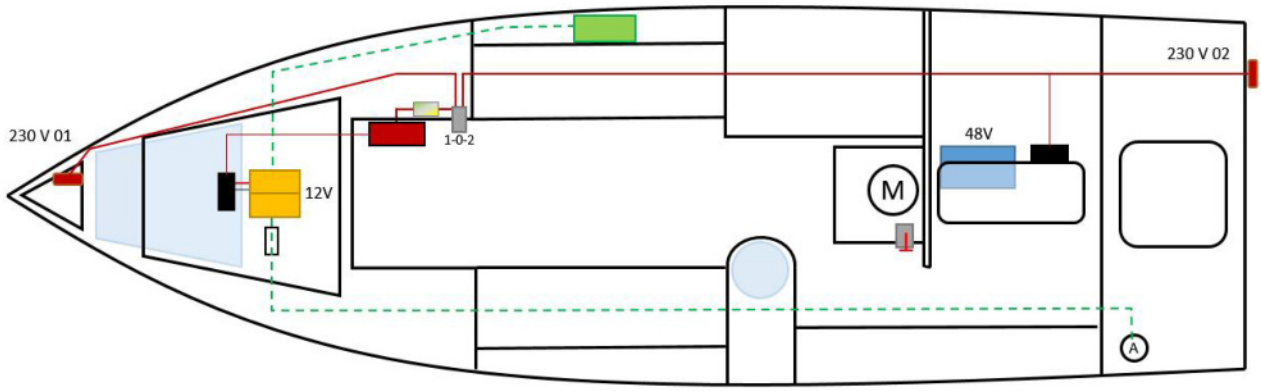
Batterie – Alles Neu im Boot!

December 20, 2020

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Projekt E-Antrieb



Nachdem die 48V LifePo4 Batterie im Anflug ist, und ich ja noch 4 Winston Batterien habe von denen 3 einwandfrei sind und die 4 eigentlich auch noch ok, habe ich mein Stromkonzept komplett umgebaut.



Die Neue 48V 75 Ah LifePo4 Batterie kommt nach hinten direkt an den Motor. Sollte passen und ich spar mir die langen und dicken Kupferkabel. Auch die 230V Versorgung wird zusätzlich vom Heck aus angefahren werden können, umschaltbar.

Aus 2 mal einer Winston Batterie mache ich eine 120 Ah LifeYPO4 Batterie im Koffer. Dafür musste ich die Batterien aus ihrem Käfig nehmen, neu anordnen und wieder in den Batteriekäfig sperren.



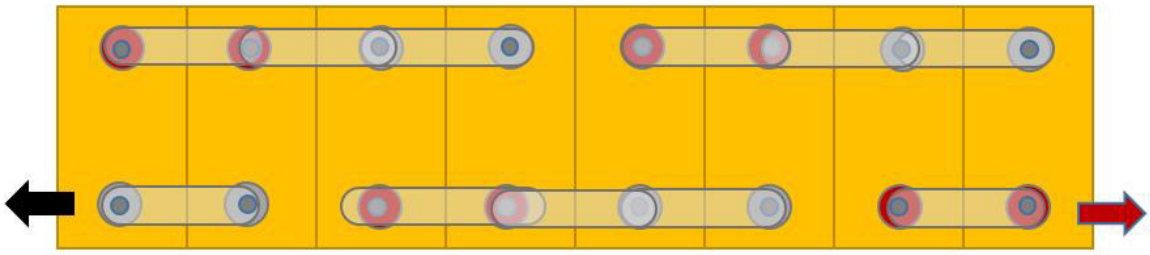
Löst man die Schrauben dann macht es erstmal „Ping“ und die Metallbänder die unter hoher Spannung stehen fliegen weg. Das ist einfach. Will man sie aber wieder zusammenschrauben, dann ist das eine Tortur! Oder man lernt und nimmt zwei große Schraubzwingen, bringt die Batterien auf Maß und kann recht einfach die Metallbänder wieder anschrauben.

Auf jeden Fall kommen die beiden in einen Koffer den ich mit Sicherung, Mess-Shunt usw. ausstatte und die übernehmen dann Linguinis 12V Stromversorgung.

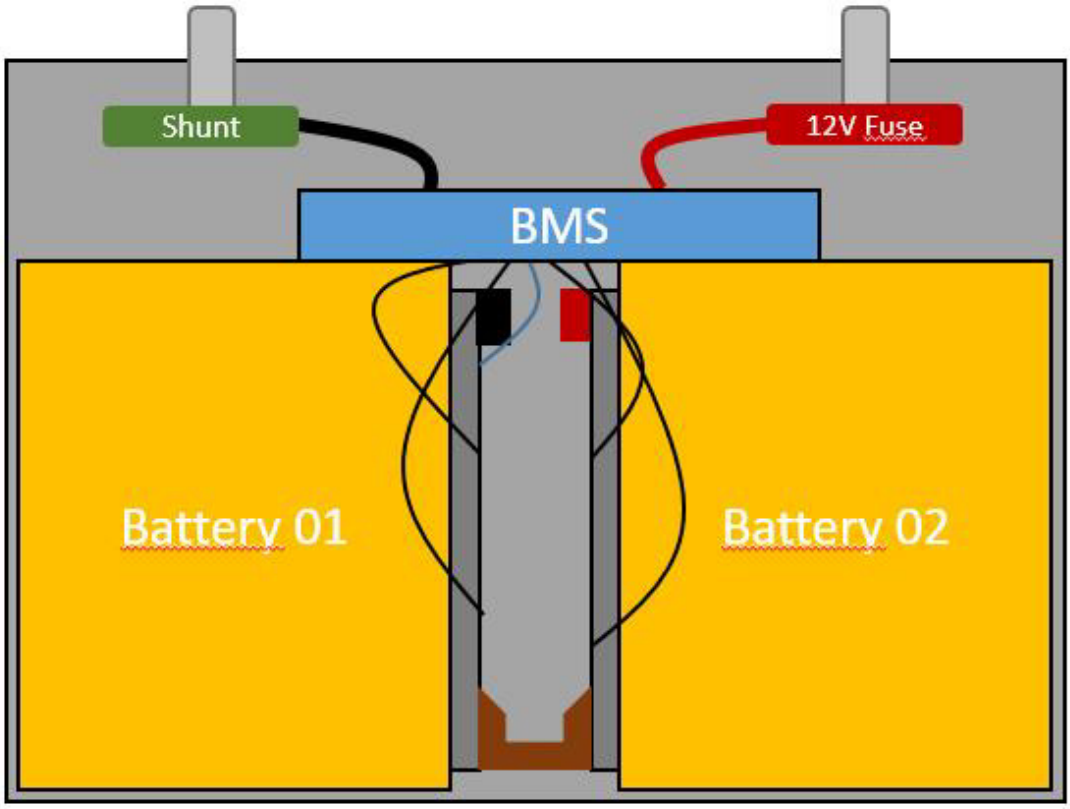
Der Koffer kommt nach vorne wo bisher mein Batteriekasten eingebaut war. Mit zwei Halterungen wird er am Wassertank eingehängt und gut.

Die Schaltung ist eine 2P4S. Also immer 2 Zellen parallel und davon 4 in Serie geschalten. Ein BMS dazu und gut. Um das ganze in einen Koffer zu bekommen der auch gut ins Boot passt, liegen die

Batterieblöcke gegenüber. Hier die aufgeklappte Darstellung:



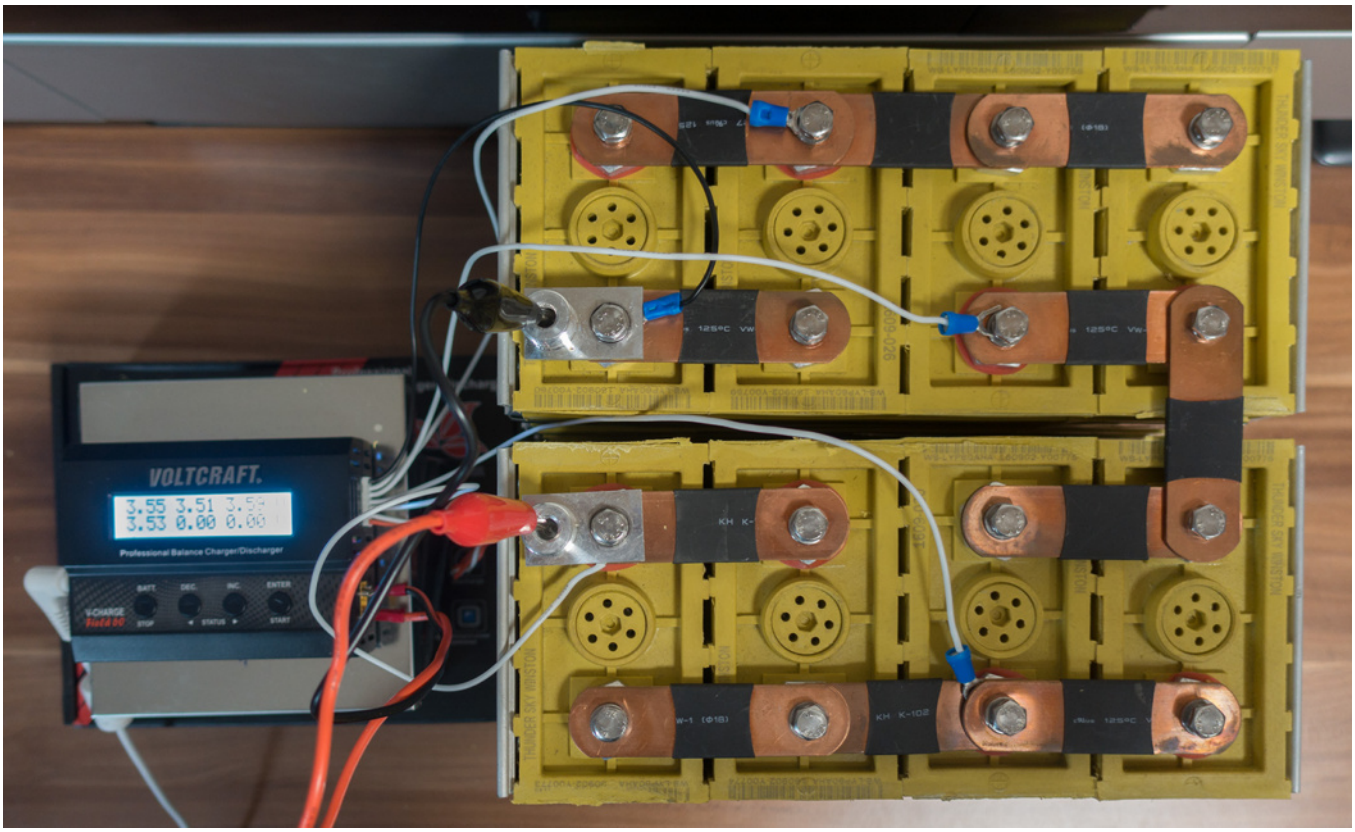
Im Koffer schaut das in der Draufsicht dann so aus:

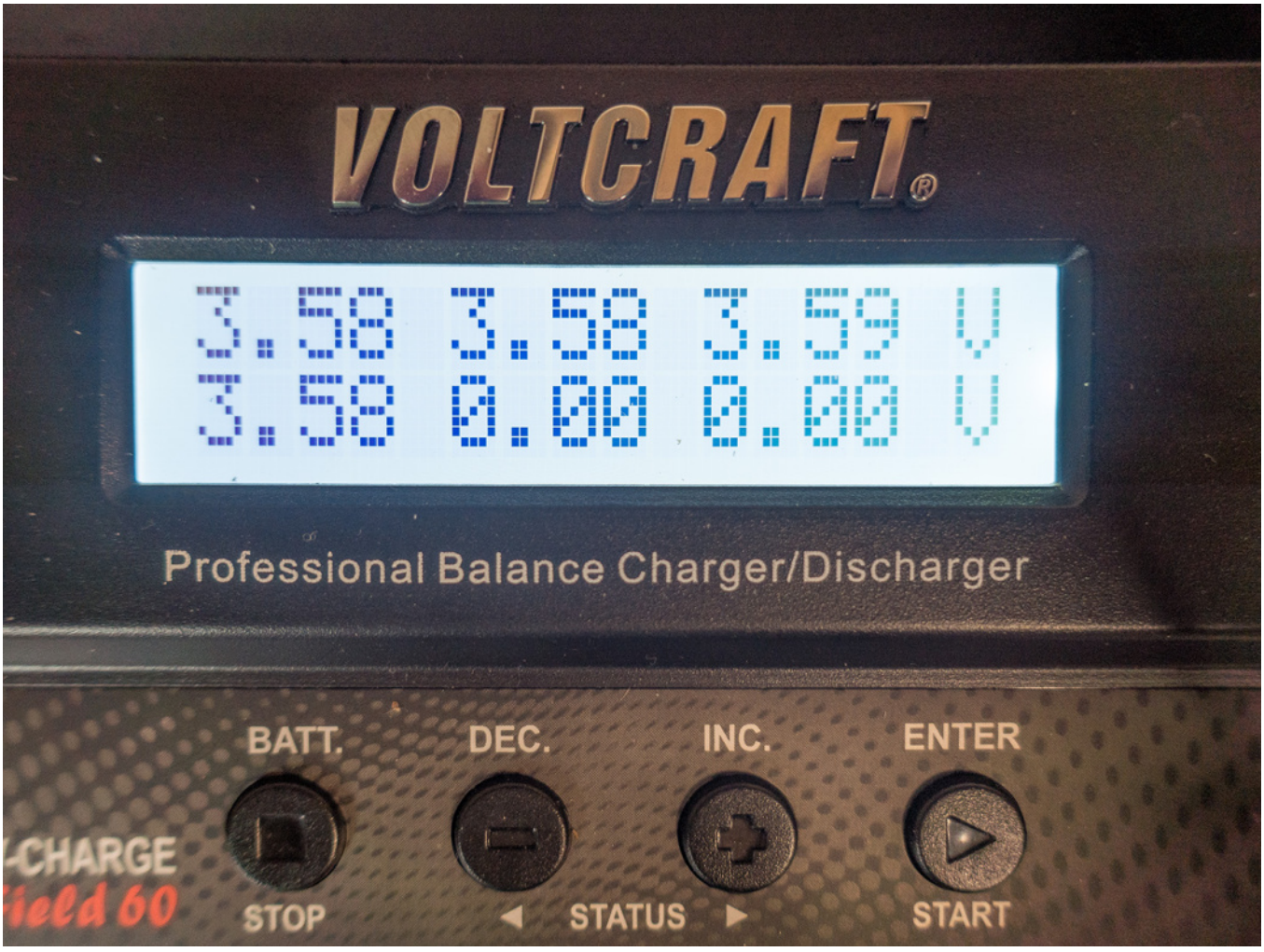


Mit eingebautem BMS, Shunt für den Batteriemonitor und die Sicherung.

Die Kupferbrücke zwischen den beiden Blöcken muss ich aus Stangenware biegen, gibt es natürlich nicht vorgefertigt und ein Masseband wollte ich nicht nehmen.

So, jetzt hängt der gesamte Block am Balancer und lädt gerade langsam vor sich hin. Die Zellen sind annähernd ausgeglichen, denke in ein paar Stunden ist es vollbracht.





Lifepo4 fast ausgeglichen!

Dann geh ich jetzt mal zum Boot und hol die ganzen „alten“ Sachen raus. Dabei gleich nochmal alles vermessen …..

Kofferzeit – Lithium! Koffer fertig!

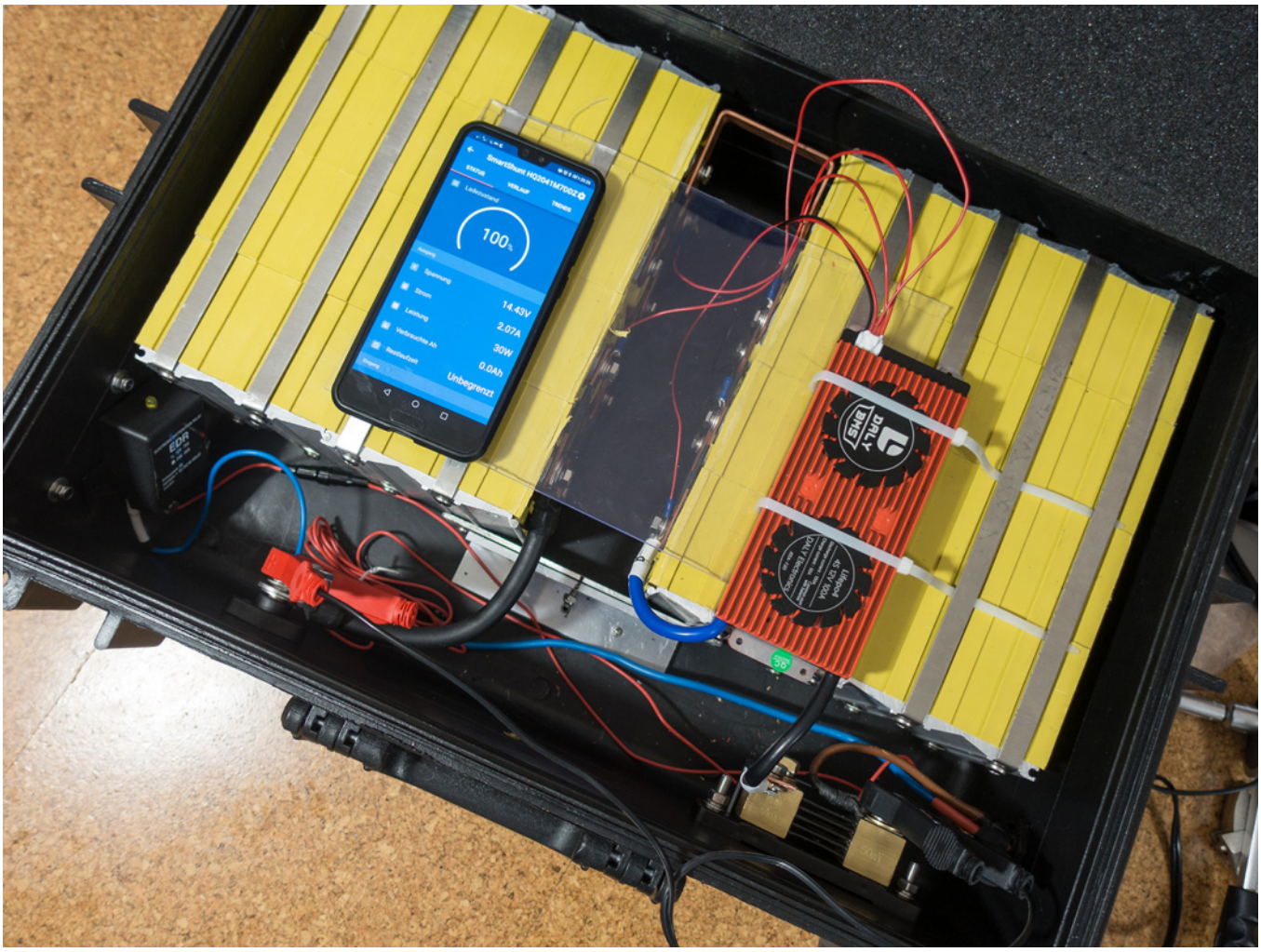
December 27, 2020

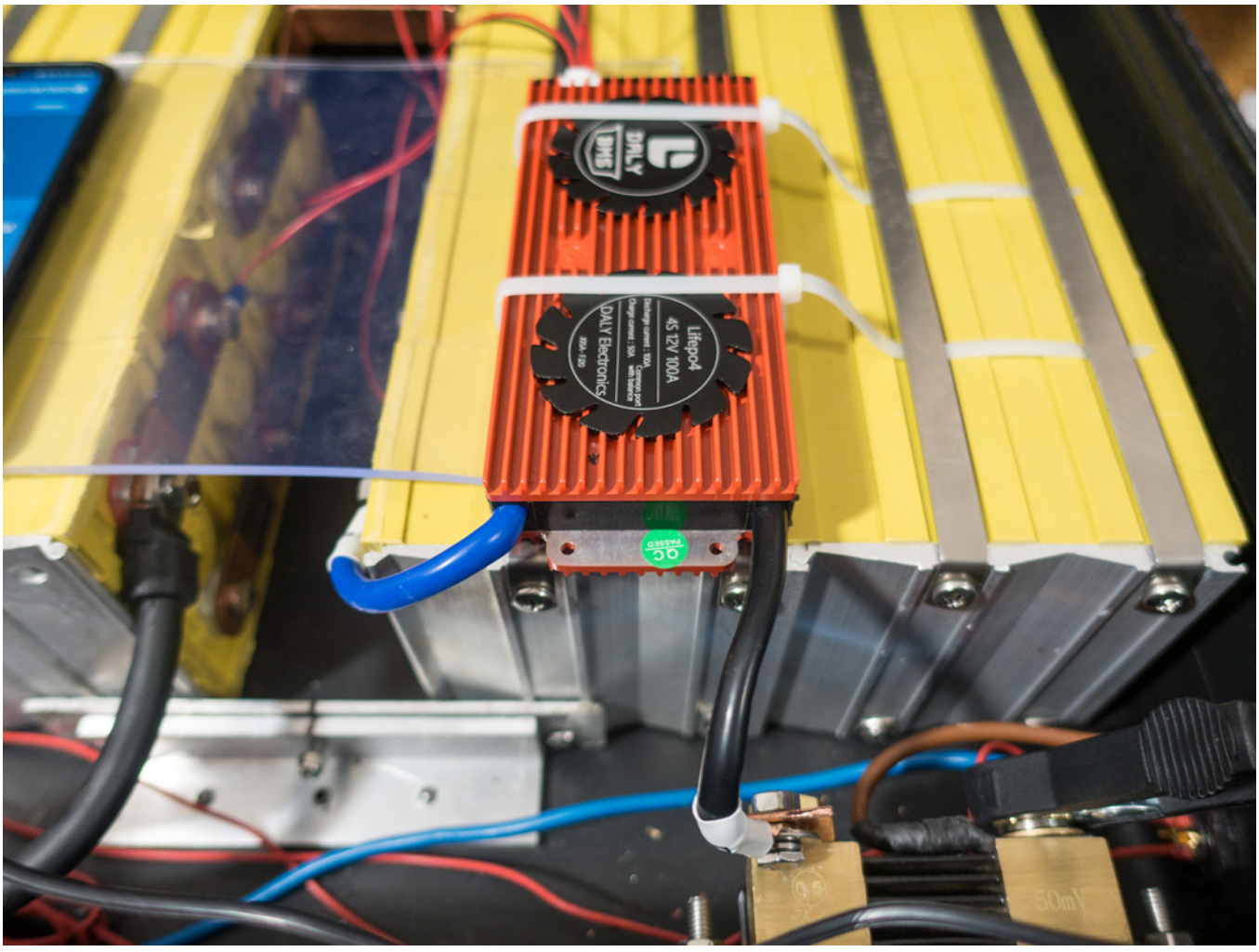
Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik



EDIT: Koffer fertig!

Kurz mal zwei Bilder eingeschoben nachdem mich das BMS noch eine Stunde hat zweifeln lassen. Aber am Ende wird alles gut.

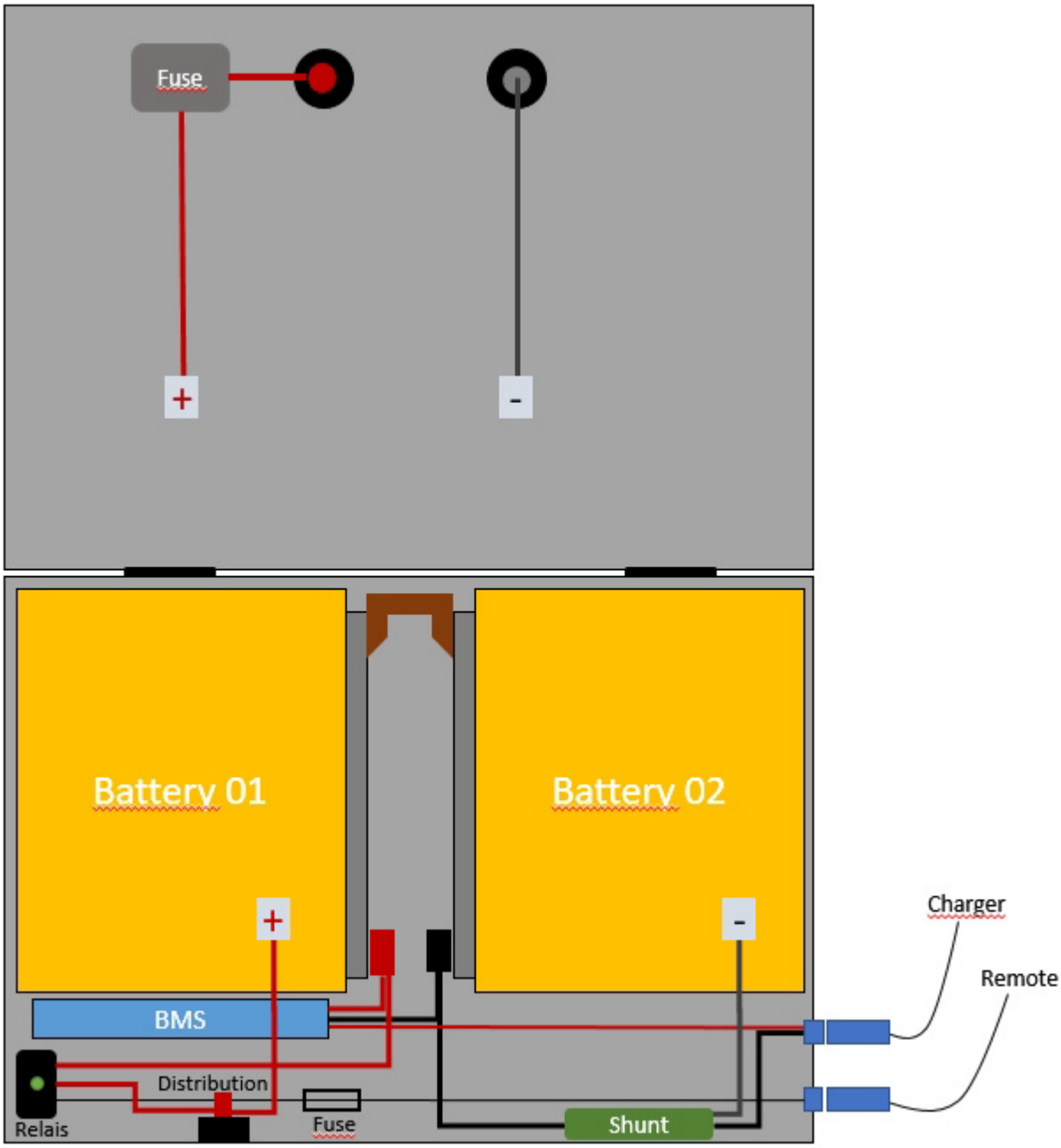

100%
14.43V
2.07A
30W
0.0Ah
Unbegrenzt
DALY BMS


DALY BMS
Lifepo4
4S 12V 100A
DALY Electronics



Der Lithium-Koffer (Arbeitsname) oder besser die Idee ist gereift und die Teile trudeln so langsam ein.

Der (leicht veränderte) Plan:



Wie man sieht, gibt es eine Deckelansicht (oben) und die Bodenwanne (unten). Passt alles rein aber Luft ist da nicht mehr. So soll es ja sein.

Die Plus Leitung wird über ein Relais geschalten welches ich über den Hauptschalter im Sicherungspanel ansteure. Eine Buchse im Case für die Remote Leitung. Ebenso wird das Ladegerät über eine Buchse im Case angeschlossen.

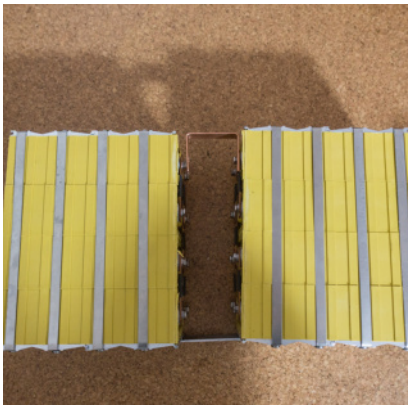
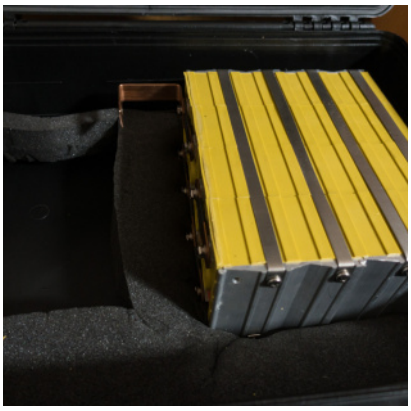
Der Kesser Koffer entpuppt sich als echt cooles Teil. Wenn man bedenkt, dass andere Koffer dieser Größe das 4fache kosten.

Und nun ein paar Bilder vom Entwicklungsstand:

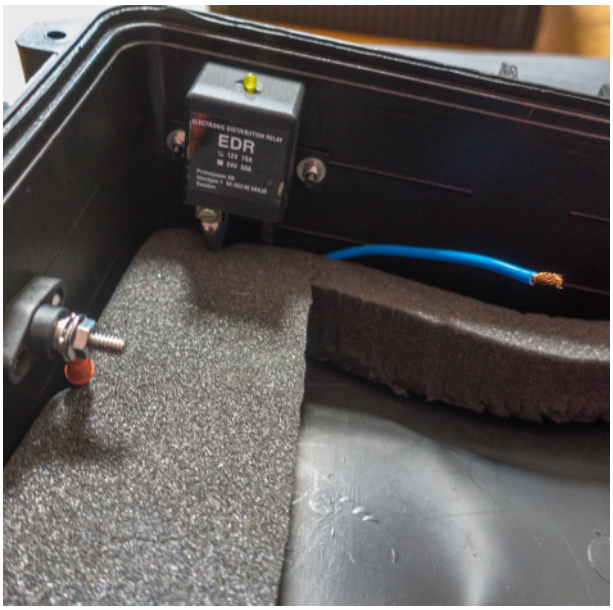


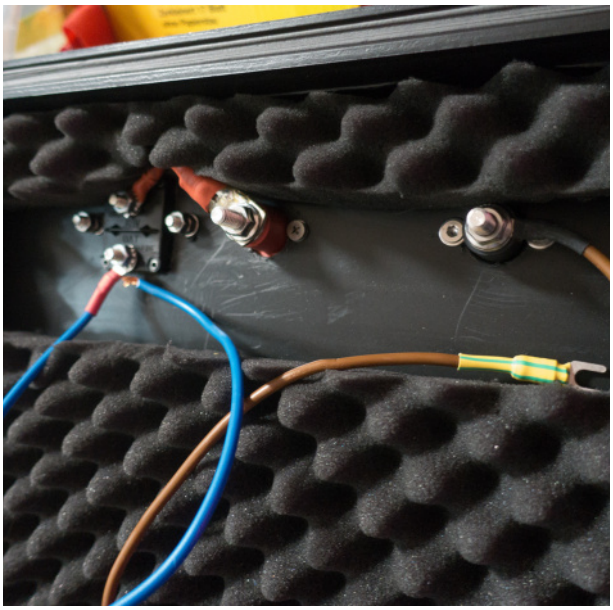




Die Lifepo4 Batterien werden mit einem Kupfer-Flacheisen verbunden und auf jeweils beiden Unterseiten mit einem Stück Alu gegen versehentliches verwackeln gesichert. Zwischen die Lithum-Batterien kommen noch zwei dicke Kunststoffplatten / Folien.





Etwas Innenleben gibt es auch schon. Ich warte noch auf die Einbaubuchsen nebst Stecker sowie den Victron 702er Smart Shunt der über Bluetooth abgefragt wird. Das BMS sollte morgen kommen. Das ursprüngliche ging gleich wieder zurück, so ein mickriges Teil das wahrscheinlich bei 20 Ampere abgeraucht wäre.

Bin echt gespannt wie sich der Koffer so macht. Aber vom Gewicht her (mit Lithium-Batterien) noch ok m die Batterien über Winter mit nach Hause zu nehmen. Die Antriebsbatterie wird da schon ein anderes Kaliber.

Voll verklemmt!

January 7, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik

Kabel gibts ja immer und zwei Kabel sind keine Regatta sondern ein Fall für eine ordentliche Klemme. Bei allen 1 zu 1 Verbindungen hat man in der Vergangenheit gerne Lüsterklemmen genommen. Hmmh, nicht wirklich prickelnd. Einen ordentlichen Verteiler kann (will) man vielleicht nicht überall montieren wo es grad mal was zu klemmen gibt.

Wago ist der Hersteller der Wahl, zumindest meiner Wahl.

Verbindungsdosenklemme und Co.

Link: https://www.wago.com/de/installationsklemmen/verbindungsdosenklemme/p/773-102

Ideal wenn es schnell gehen muss um eine 1 zu 1 Verbindung zu erstellen.

Dann, relativ neu, die Alternative zur Lüsterklemme. Der Durchgangsverbinder mit Hebel. Dem hätte man aber auch einen netteren Namen geben können. Auf jeden Fall sollte man immer 2 von denen in der Hosentasche haben – MC Giver Technisch!

Link: https://www.wago.com/de/installationsklemmen/durchgangsverbinder-mit-hebel/p/221-2411

Zu den älteren bekannten Wago Verbindern braucht man nichts mehr zu sagen, einfach der Standard!

Nähmaschine Toyota OEKAKI 50 Einfädler

January 11, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Segel



Der OEKAKI 50 Einfädler der Toyota Nähmaschine ist schon eine echte Herausforderung!

Wie? Nähmaschine?

Ja wer segelt kommt unweigerlich mal auf die Idee mit dem Nähen zu beginnen und so war das eben auch bei uns. Natürlich steigt man erstmal etwas kleiner ein und schaut ob man das überhaupt kann und will. So kam die OEKAKI 50 Nähmaschine zu uns.



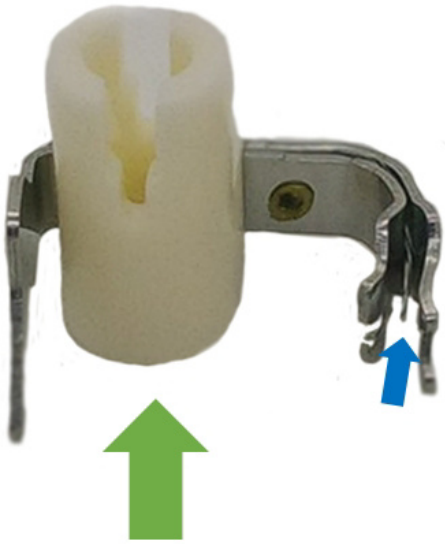
Scharfes Teil rein optisch betrachtet. Tja, Nähmaschinen sind nicht mehr eintönig grau oder weiß. Aber warum der Blog? Die OEKAKI 50 hat einen halbautomatischen Einfädler wie ihn heute fast alle Nähmaschinen haben. Nur ist jeder eben ein klein wenig anders.

Bedienungsanleitung!

Wenn etwas defekt ist oder man nicht damit zurecht kommt, wo schaut man rein? Na klar, in die Bedienungsanleitung. Zum Thema Einfädler reparieren steht da leider nix.

Der OEKAKI 50 Einfädler





Links der Einfädler. In der Mitte ein Stachel, ein Pin. Da muss das Nadelöhr hinein. Damit das passieren kann, hat der Einfädler die beiden aufgebogenen Lippen um die Nadel quasi einzuführen. Je nach Nadelstärke kann da Luft dazwischen sein und das Loch der Nadel ist nicht mittig und damit geht der Pin nicht in das Loch. Da hilft es den Einfädler beim Bedienen entweder etwas „Druck“ nach Links oder rechts zu geben oder man passt den Pin mit einem kleinen Schraubenzieher etwas an. Die sind stabil, man kann sie leicht ausrichten oder auch verbiegen, die verzeihen viel. Ist der Pin falsch ausgerichtet wird er irgendwann nach dem Xten Einfädelversuch umbiegen. Das wird dann schwieriger.

Die Pin Höhe in der Vertikalen ist beim OEKAKI 50 Einfädler leicht justierbar. Der gesamte Einfädler (Bild rechts) wird von unten mit einer kleinen Torx Schraube am Gestänge gehalten. Schraubt man diese etwas fester oder eben nicht so fest, ist der gesamte OEKAKI 50 Einfädler in der Höhe aufrichtbar.

Stimmt die Höhe dann ist die Justage in der Horizontalen kaum mehr notwendig.

So, nachdem ich lange überlegt habe wie der Einfädler befestigt ist (Torx Schraube) und ein lokaler Nähmaschinen Techniker vollständig versagt hat und wie die Axt im Walde vorgehen wollte, hab ich das zum Glück rausgefunden. Vielleicht hilft es jemandem vor ähnlichem Problem.

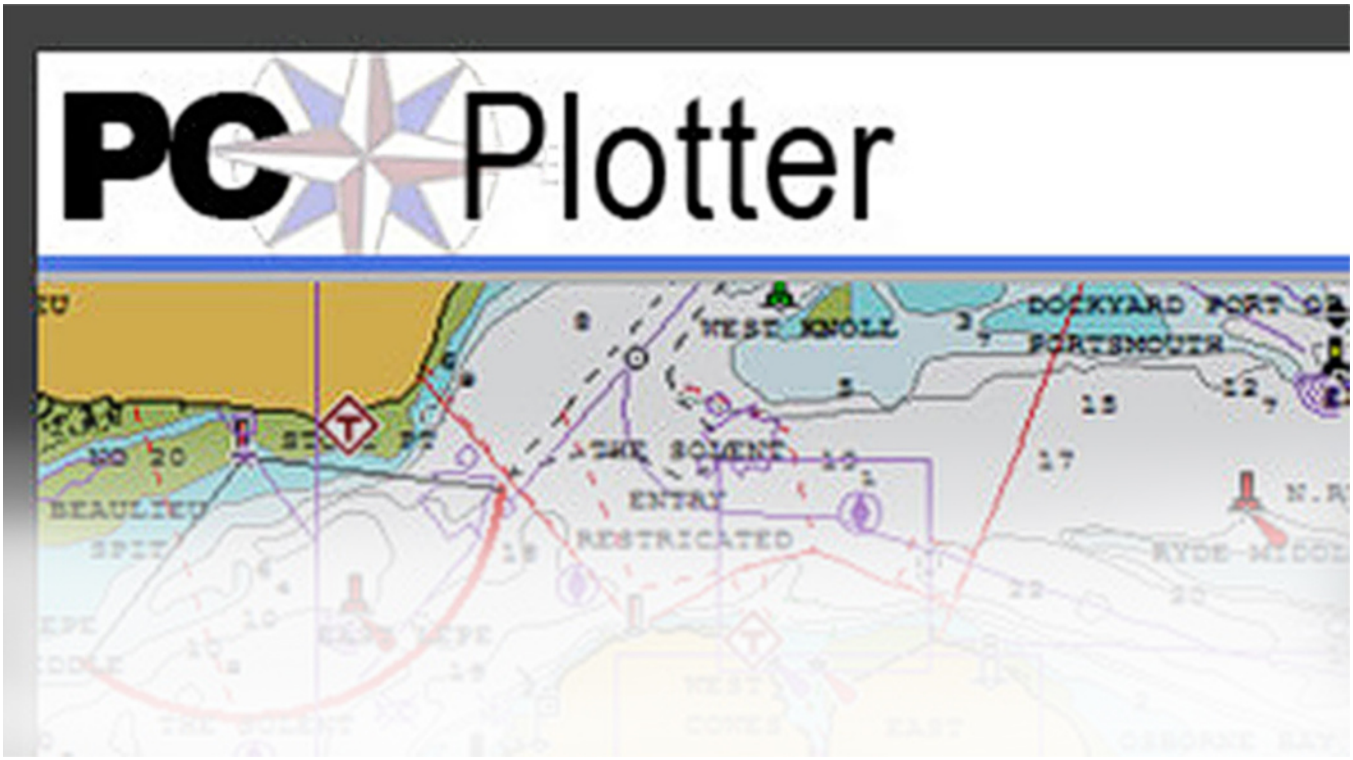
Die Toyota OEKAKI 50 ist für Segelreparaturen übrigens NICHT geeignet. Zu schwache Motoren, zu wenig Platz. Aber für alles andere wie Abdeckungen, Sommer-Persenning usw. absolut ok. Wir haben jetzt eine Pfaff Expression als Nachfolge. Ok, 5 X so teuer aber die packt spielend 4-5 Lagen Segeltuch.

PC-Plotter Navigation busted?

January 13, 2021

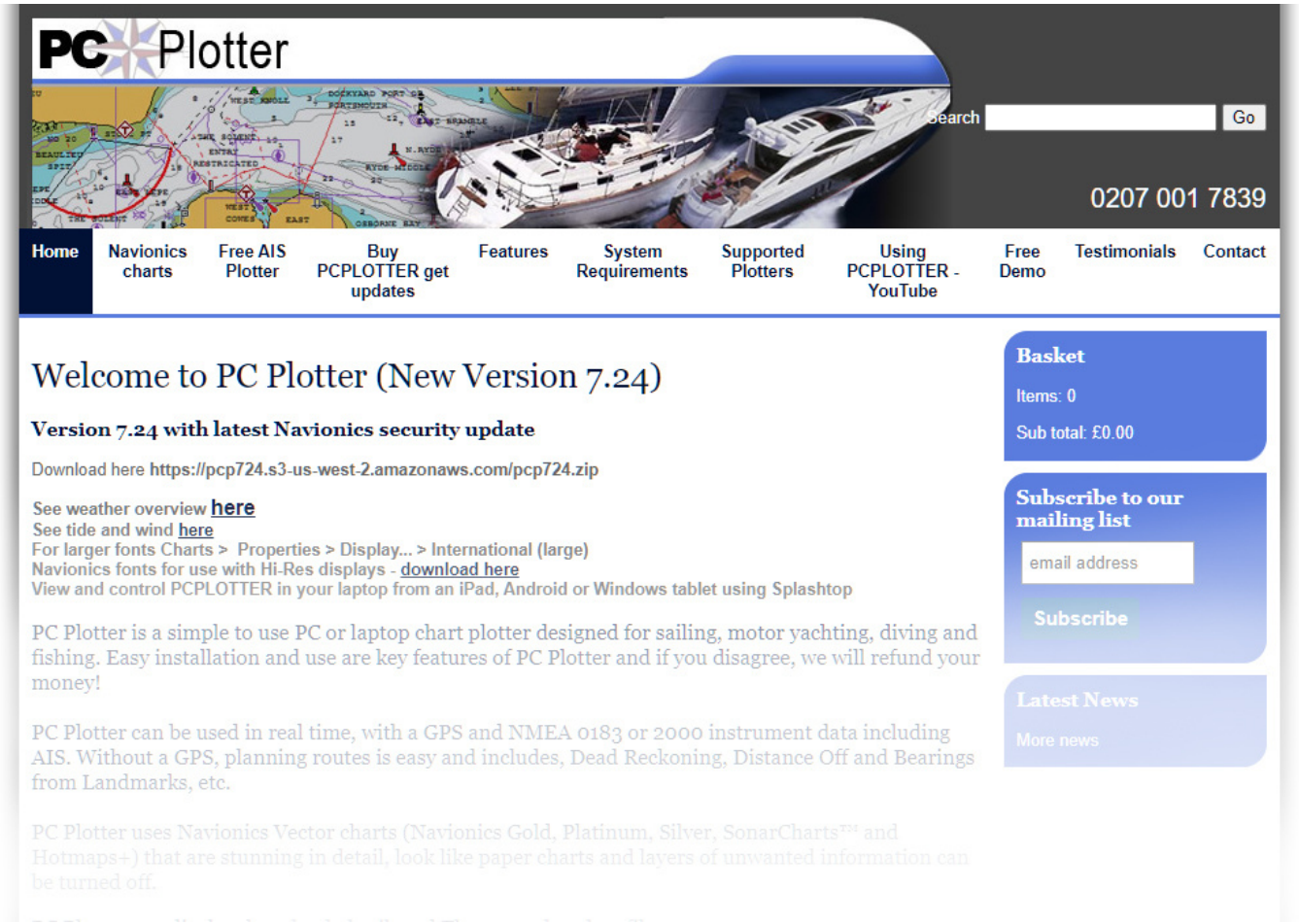
Kategorien: Allgemein, Navigation

Schlagwörter: Charts, Navigtion, Routing, Software



Seit mehr als 2 Monaten versuche ich PC-Plotter zu kontaktieren um einen Deaktivierung für ein Gerät durchzuführen um den Lizenzschlüssel für ein anderes Gerät (neuer PC) freizubekommen.

PC-Plotter gibt´s nicht mehr?



Die Company faded raus ….

Niemand antwortet seit über 2 Monaten. Schwache Leistung für eine Kaufsoftware.

Also falls jemand Interesse an der Software hat – lasst erstmal die Finger davon!

Und falls einer der Verantwortlichen das sieht, wäre nett ……

Gennaker Ahoi!

January 17, 2021

Kategorien: Allgemein



Es ist ja nicht lange her da habe ich mich von meinem blauen Gennaker getrennt. Norbert hat ihn quasi in Pflege genommen. Bei seiner Dehler dürft er wesentlich besser passen. Für Linguini war er einfach ein paar cm zu lang im Vorliek.

Aber lange hat es natürlich nicht gedauert und ein passendes, exakt auf Linguini zugeschnittenes Tuch wäre doch was. So hab ich mich dann wieder mal in die Welten des Netzes begeben. Erster Gedanke, Top Down Furler und wie gewohnt. Dann stieß ich auf ~~One Sails~~ die im Racing ziemlich viel machen und deren ISF Segel. IFS bedeutet Integrated Furling Structure und das sind im Segel eingewebte „Furlingfasern“. So kommt das Segel ohne eine Torsionsleine aus und rollt quasi um sich selbst.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=zrJbmuKnwcc

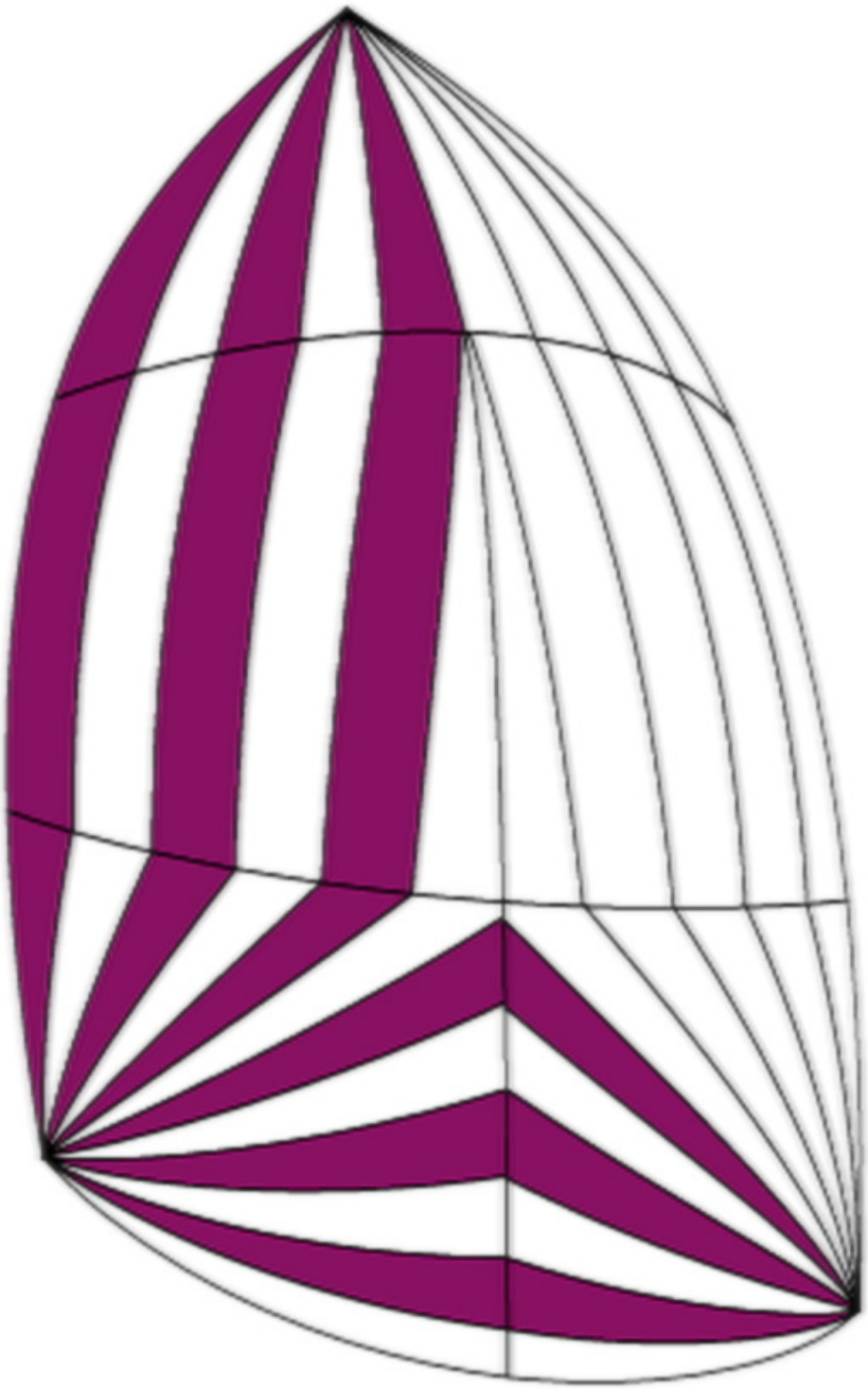


Der Spaß ist nicht billig aber ich meine das ist es mir wert. Kein Torsionsgefummel mehr und alles schön aufgeräumt. Im Vergleich zu einem auf Maß Gennaker in Top Down Anti Torsions Furling Ausführung eines gescheiten Herstellers liegt man nicht arg weit auseinander.

One Sails ist mit verschiedenen Lofts unter anderem auch am Bodensee vertreten. Gut! Falls mal was zu reparieren ist. Der Kontakt zu One Sails war bisher sehr nett und informativ. So muss das sein.

Also heute in der Kälte aufs Boot und bei liegendem Mast die noch fehlenden Maße gemessen. Hoppala! Ein paar Maße sind doch anders als dokumentiert. So ist der Bugspriet 15 cm länger. Gut das ich nochmal gemessen habe. Allerdings ist das Vorliek Maß entscheidend und hier kann ich einfach vom Code 0 kopieren.

Und finaly das Design steht auch schon fest. Da die ersten beiden Bahnen des Vorlieks entweder grau oder weiß sind (die Rollfaser Bahnen) ist man beim Design etwas eingeschränkt oder muss eben etwas mehr Mut haben *lach*.



Dann hab ich ja was auf das ich mich freuen kann, denn wenn ich so in den Schnee rausschaue da fröstelt es mich gleich wieder – brrrrrr.

Zieleinlauf – Vendé Globe 2020/2021

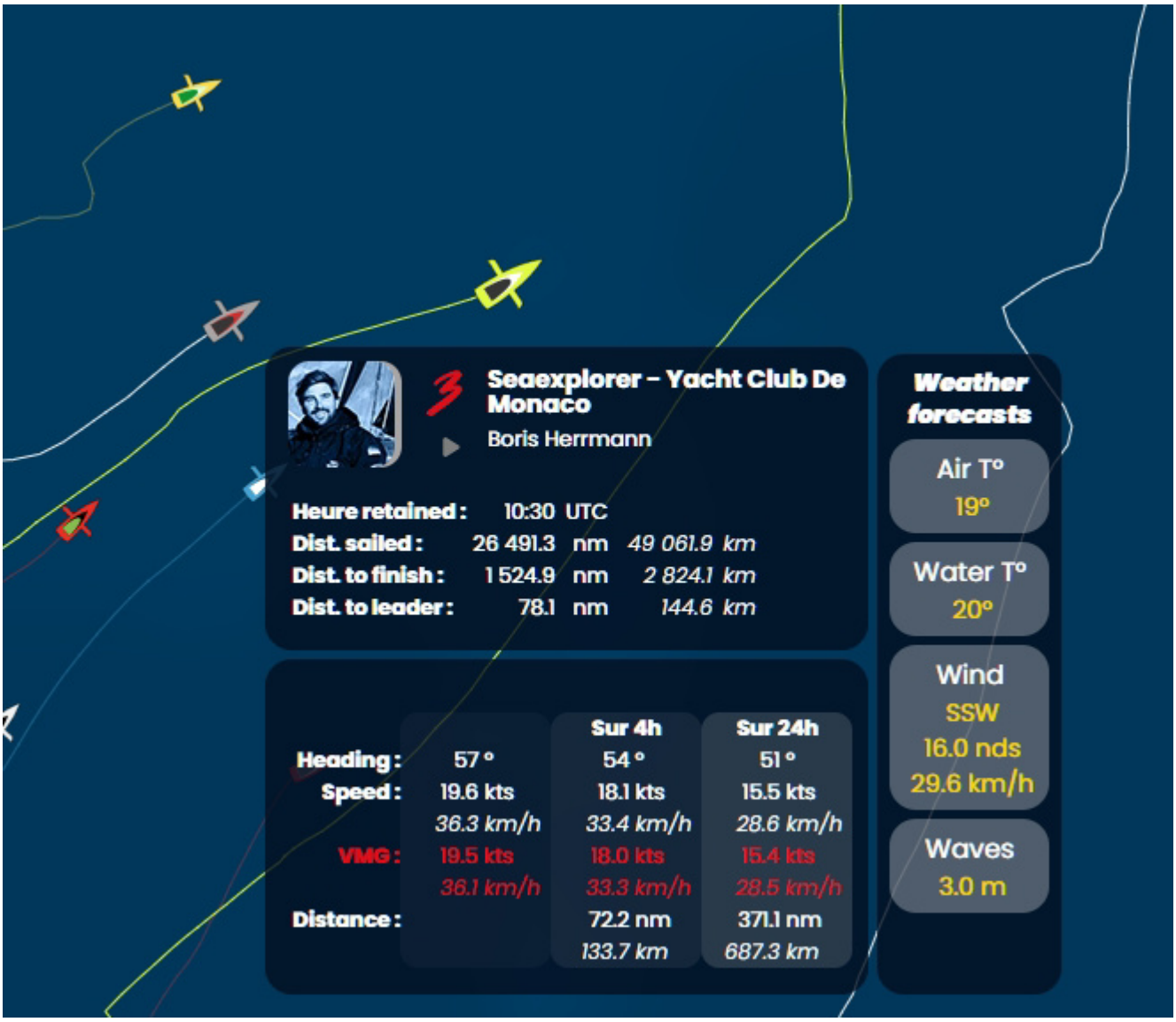
January 23, 2021

Kategorien: Allgemein, Regatta



Unglaublich spannend die Vendé Globe dieses mal. Die Führenden sind so eng beieinander, dass es schon fast zur Sucht wird das stündliche Update auf der Vendé Globe Tracking Seite zu sehen.

„Uns“ Boris hat einen traumhaften Lauf in der Vendé Globe hingelegt, trotz so mancher Widrigkeit trotzdem auf dem aktuell 2. Platz vor Zeitgutschrift die er sich bei der Rettungsaktion im Südlichen Meer verdient hat. Durch die Zeitgutschriften der drei „Musketiers“ ist der Ausgang des Rennens um so spannender und jede Seemeile Vorsprung zählt wie eh und jeh.



Betrachtet man sich die Daten wird einem feucht im Auge. Die Foiler gehen aktuell ab wie Schnitzel. Perfekte Wettersituation für die Flügler. Aber auch Damien Seguien und vor allen Jean le Cam halten auch ohne Flügel gut mit. Die Vorteile auf diese Distanz auf der alle Wetterbedingungen gleichermaßen eintreten scheinen minimal zu sein. Auch irgendwie gut, wie hätte ich die Teile sonst ans Boot geklebt? 😳

Der Zieleinlauf der Vendé Globe dürfte am Mittwoch zum Frühstück starten. Spannung. Ich hoffe die Corona Zahlen sinken in den kommenden 2 Tagen noch merklich damit die jubelnde Menge bei geringerem Risiko jubeln kann. Ich wünsche es den Skippern das die Franzosen sich nicht abhalten lassen aber dennoch vernünftig genug sind und Abstand halten.

In 80 Tagen um die Welt

Das könnte genau hinhauen wenn man sich das Wetter und die Etmal der Skipper anschaut. In genau 80 Tagen!

Also schön am Mittwoch die Sender wie ~~TV5Monde~~ oder auf der offiziellen VG Seite schauen.

Vendé Globe 2020/21 Recap Week #13

February 2, 2021

Kategorien: Allgemein

Excellent recap of the Race and the last week!

YouTube player

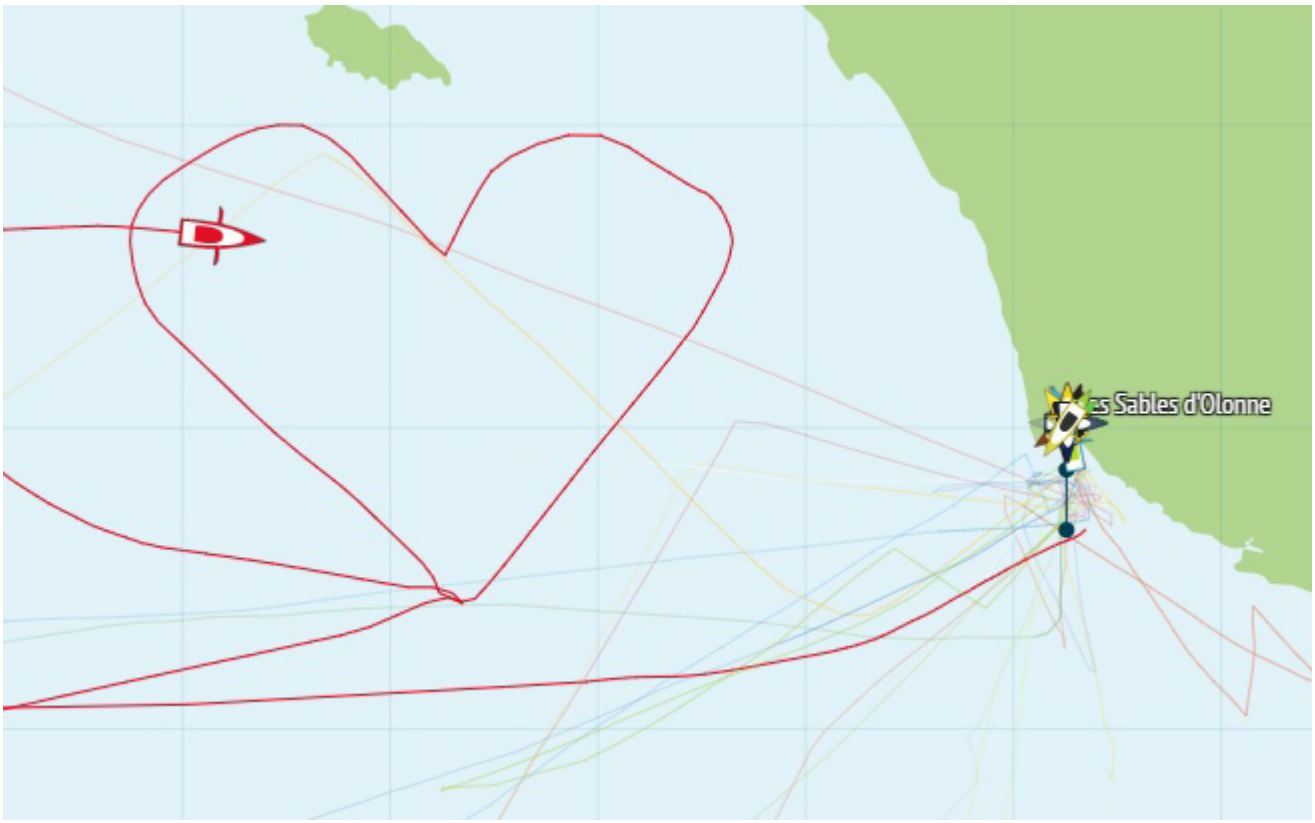
https://youtube.com/watch?v=1PdnfF5qm1g



Le Coeur – Samantha Davies

February 26, 2021

Kategorien: Allgemein



ohne Worte



Batterie Ahoi!

February 26, 2021

Kategorien: Allgemein

EDIT:



Die Batterie ist angekommen. Mann ist die klein. Das angekündigte Maß wird im Volumen um 1/3 unterschritten. Da kommen einem gleich mal Gedanken die nicht wirklich gut sind.

Spannung gemessen und ok, genau richtig für die Lagerung. Das mitgelieferte Ladegerät wiegt gefühlt nichts ist dafür beim Laden aber mächtig laut. Egal, ich hab eh mein Piktronik Lader.

Die Verpackung ist definitiv Chinesisch. Zwei drei Bretter zur Stabilisierung wären besser gewesen aber hey, was will man erwarten.

Die Batterie hab ich natürlich gleich mal aufgemacht da mir die Maße nun wirklich verdammt klein für 48V 75 Ah vorkamen.

Chinesische Lötkunst

Ich hab eigentlich nichts anderes erwartet. Es muss ja schnell gehen in den Fabriken. Also den Lötkolben geholt:

Vorher:

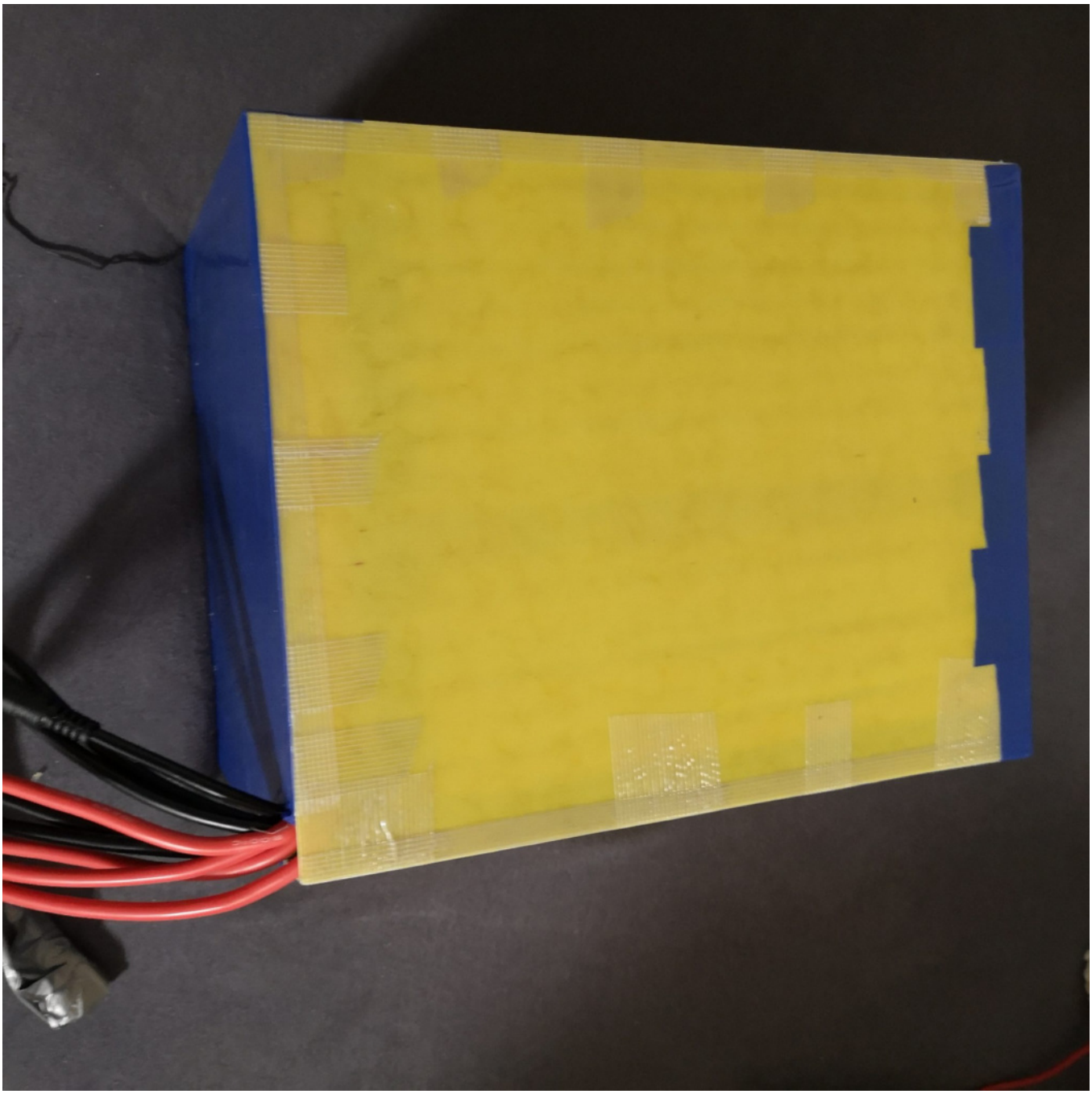


Ok, das Nachher Bild ist wo auch immer gelandet. In jedem Fall eine sauberere und stabilere Verlötung. Das BMS ist mit 150A gelabelt, der Rest ist Chinesisch. Macht allgemein einen ordentlichen Eindruck. Die Zellen (16S) liegen platt übereinander und sind so groß (B/L) wie die Batterie selbst. Zellen sind 75 A 12V – alles gut.

Ladung

Erstmal den mitgelieferten Lader verwendet solange mein Piktronik noch im Boot eingebaut ist (noch an der falschen Stelle).

Er lädt und lädt und lädt…. niemals liefert das Teil 10A Ladestrom. Die Batterie ist nach ca. 14 Stunden voll und das Ladegerät schaltet bei 58.8V laut Fluke ab. 58.8 / 4 macht 14.7 Volt – perfekt.



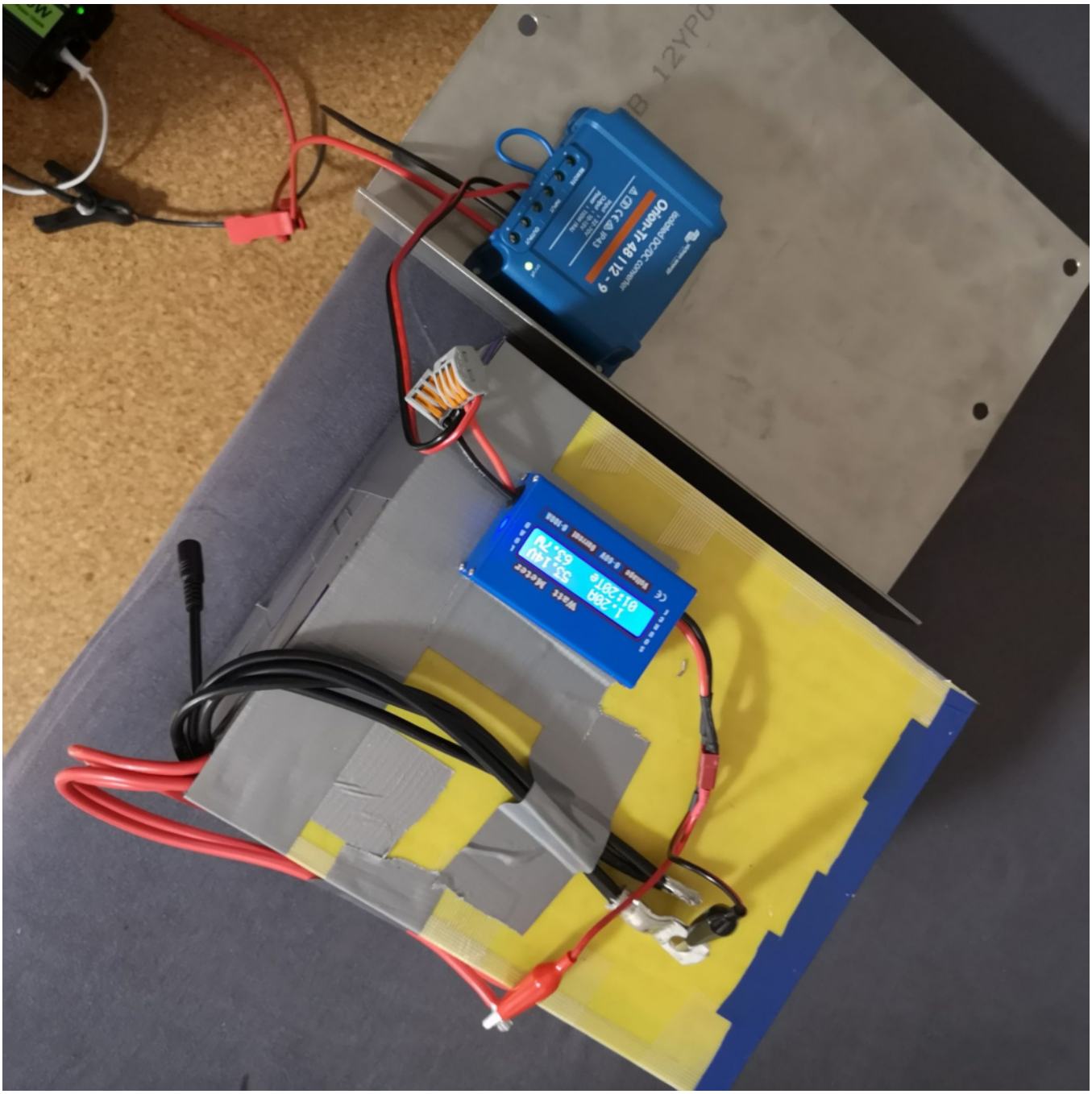
Kapazitätsmessung

Schwierige Sache die Kapazität, also die mögliche Menge an Wattstunden sauber zu messen. Zumal ich zu Hause keine 48V Konstantverbraucher habe. Also helfe ich mir mit einem etwas pragmatischen Testaufbaus.

Batterie – Wattmeter – 48/12V 9A Wandler – 12/230V Wandler – 40 Watt Lampe

Ok ok, ich hätte auch meinen Shunt nehmen können und mit dem Victron BMV wesentlich genauer messen können. Aber der BMV ist im Boot eingebaut. Zu viel Stress!

Als erste Information reicht es mir den Verbrauch * Zeit in Relation zur Spannung zu kennen. Am Ende muss ich wissen wieviel Strom ich entnehmen kann bevor das BMS abschaltet.



Die Edelstahlplatte unter dem 48/12V Wandler als zusätzlicher Kühlkörper da ich erst mit einer 100W Lampe 138W Last (11.5 A) verursacht habe und der Victron Wandler zu heiß wurde. Gerechnet und gemerkt, ups too much Also den Versuchsaufbau mit einer 40 Watt Lampe in den Rahmen gebracht und nun verbraucht die Lampe schön den leckeren Strom. Zeit Tagebuch ist logo. Ich muss nur den Moment an dem das BMS abschaltet nicht verpassen….. Ohren auf auf den Alarm!

Man sieht, dass ich die Batterie wieder mit Gaffa Tape geklebt habe. Ein neuer Schrumpfschlauch ist bestellt um sie wieder vollständig herzustellen.

Kaufen in China?

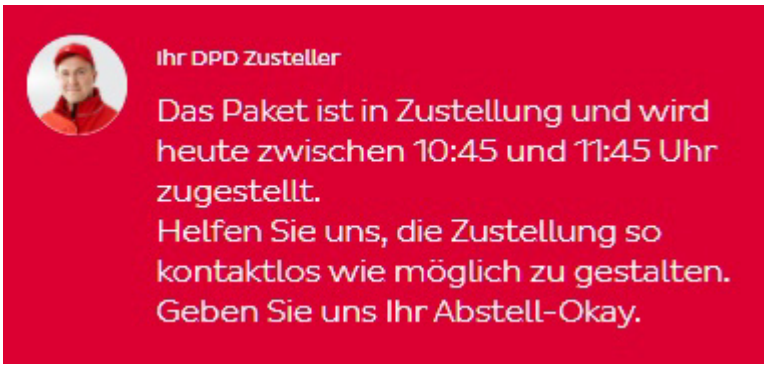
Grundsätzlich bin ich der Meinung, Waren kauft man so, dass die nationale Wertschöpfung (nicht Umsatz) maximiert wird. Bei Lithium Batterien ist das unmöglich. Die Deutschen Händler hier

assemblieren Produkte die sie in China beziehen. Der Zusammenbau einer solchen Batterie ist der geringste Teil der Wertschöpfungskette, dafür schlägt der Handel aber ungeheuerliche Summen auf. Das mach ich nicht mit.

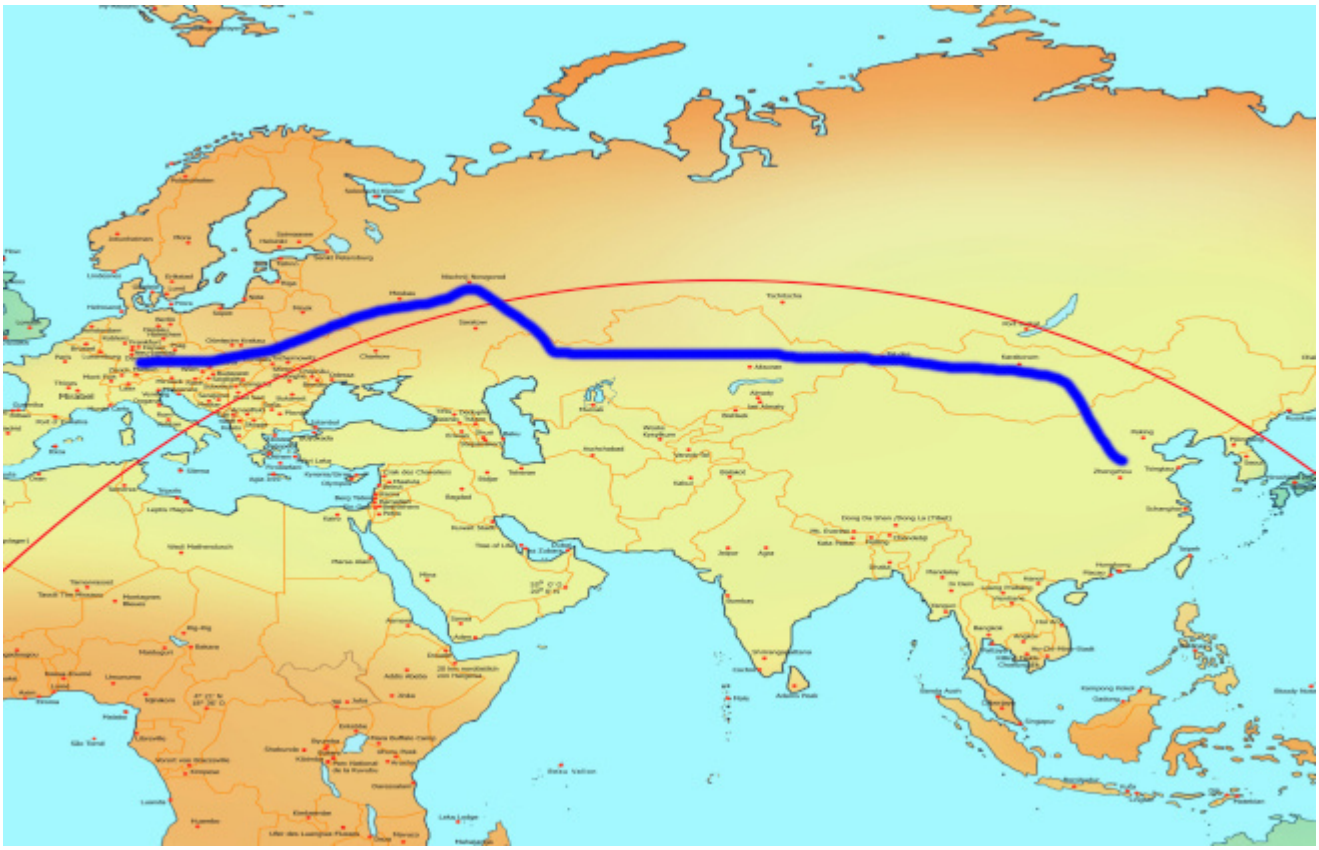
Das Risiko war sicherlich hoch. Der Transport per Landweg (Bahn) durch diverse „Schurkenstaaten“ birgt das ein oder andere Ausfallszenario. Aber alles war gut. Nach 72 Tagen ist dann aber auch gut. Das gute, über den Landweg fallen keinerlei Einfuhrsteuern an da die Ware bereits an der EU-Außengrenze ihren Segen erhalten hat.

…….

Welch liebliche Information nach 72 Tagen der Hoffnung!



Meine neue Antriebsbatterie ist auf den letzten Kilometern! Ich kann den Strom quasi spüren! Bin gespannt welche Spannung die Batterie nach dieser Reise mit durchaus beachtlichen Minusgraden liefert



und überhaupt, welchen Zustand hat das Paket nach dieser Reise. Wir werden es sehen.

12V to Go!

February 28, 2021

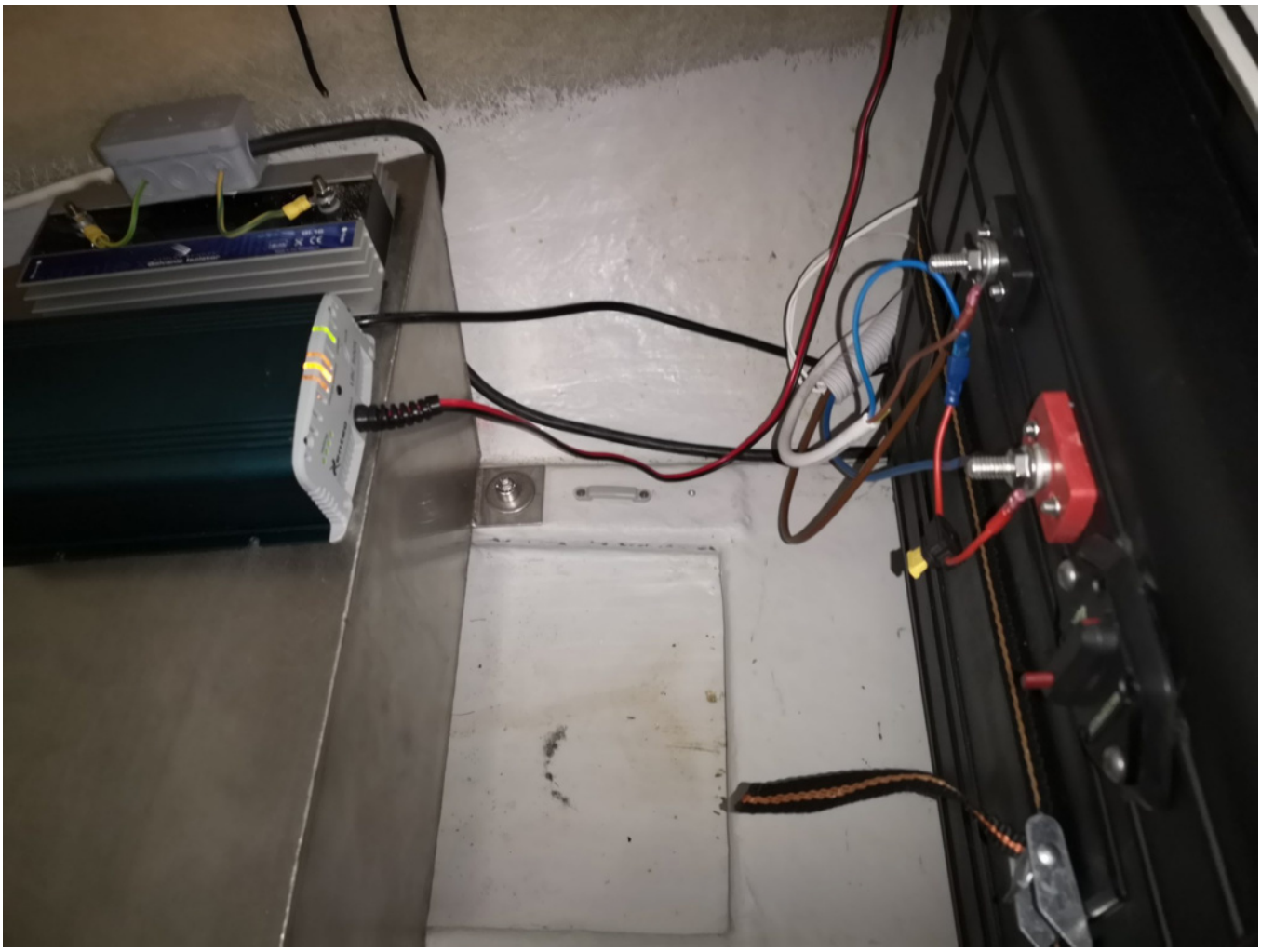
Kategorien: Allgemein, Elektronik

Schlagwörter: Baterie, Batteriekoffer, Bootsbatterie, Lifepo4, Lithiumbatterie

Ich hatte HIER ja bereits meine neue 12V Stromversorgung vorgestellt. 120 Ah LifePo4 im Koffer mit BMS und jetzt auch mit Schmelzsicherungen in den Balancer Kabeln.

Dieses Wochenende ist er ins Boot gekommen und er passt wie angegossen.







Musste den Koffer nur reinstellen und er hält so schon recht gut, da der Kofferboden eine Aussparung hat und im Boot ist hier ein Steg der genau reinpasst.

Teak Abstandshalter mit etwas Sika und einen Gurt zur Sicherung….



Neuer Landanschluss ist ebenfalls eingebaut und dann die Abwasserpumpe. Herjeh, Ich hatte etwas Wasser laufen und es rührt sich nix. Noch etwas Wasser und immer noch nichts. Ok, Backskiste ausbauen, Waschbecken ausbauen und prüfen. Wasser stand bereits am Limit….



Anschlüsse geprüft, alles gut. Defekt? Einfach so? Solls geben. Also erstmal das Wasser rausbekommen…



Und dabei einiges vom Dreck mit einsaugen der sich über die Jahre angesammelt hat. Natürlich gleich mal den Behälter reinigen.



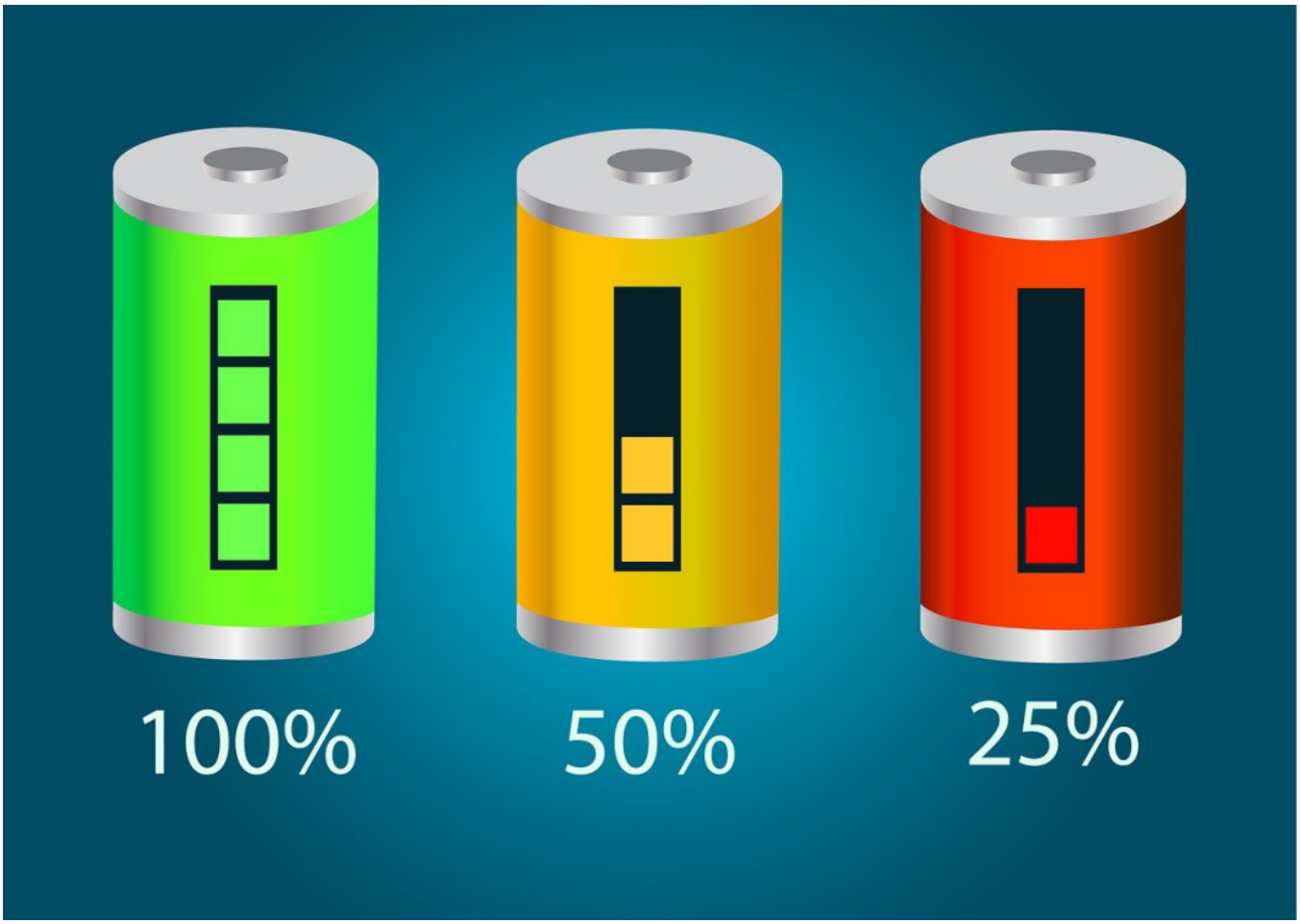
Einigermaßen zumindest. Die Pumpe nach hause genommen, gewaschen und getestet. Läuft! Herjeh was denn das? Ein Wackler? Vielleicht wars einfach zu viel Dreck für den Schwimmerschalter. Also wieder ans Boot und eingebaut. Dabei gleich mal die Stromzufuhr optimiert. Und? Dreht man den Hahn auf und das Wasser ist leer. Na klasse, immer im richtigen Moment. Also Wasser holen und testen. Nichts. Da pumpt nichts. Ich lange an den Testknopf um den Schwimmer hochzudrehen und sie pumpt. Jetzt pumpt sie auch nach dem loslassen des Testknopfes aber es scheint als sein hier irgendwas verklemmt. Zu unsicher. Neue Pumpe ist bestellt.

Soweit an diesem Wochenende! Nächstes Wochenende geht die 48V Batterie an Bord!

Lifepo4 Batterie in 48V Done!

March 8, 2021

Kategorien: Allgemein



Das war ein ganzes Stück Arbeit mit der Lifepo4 Batterie und unendliche Flüche bei den diversen körperlichen artistischen Leistungen um in den engen Ecken der Make 25 Batterie nebst Ladegerät, Stromzuführung usw. einzubauen.

Aber der erste Teil ist vollbracht und die Lifepo4 Batterie passt sehr gut in die dafür vorgesehene Nische.





Man sieht, der Shunt und der Plus Pol der Lifepo4 Batterie sind noch fliegend da die geklebten Hölzer erstmal ordentlich kleben müssen. Bei den Temperaturen nicht ganz einfach aber die Heizung liegt ja gegenüber der Batterie.

Das ~~Ladegerät von MEC~~ ist auf Eichenhölzer geschraubt und mit Klettband am Boot fixiert. Reversibel wo immer es geht! Der Stromverteiler ist noch mit schickem Blauen Band verschlossen (wo sind diese verd…. Schrauben bloß).

Die Batterie ist vorne und hinten mit einem Hölzchen gesichert und bekommt noch einen Gurt zur horizontalen Fixierung. Die notwendigen Kabel sind bei Fraron bestellt um auf den cm zu passen. Das Schöne ist, wegen der wesentlich kürzeren Leitungen komme ich mit 22mm2 Kabel locker aus. Das Loch für den Notaus ist ebenfalls gebohrt.

Was steht noch an:

- 48V- Shunt und 48V+ Verteiler festschrauben
- Batteriegurt anbringen
- Leitungen legen
- Notaus reinschrauben
- Testen

Lifepo4 Batterie Management

Da meine 12V Installation via Bluetooth abrufbar ist habe ich mir einen Bluetooth Dongle für das 48V System bestellt. An den BMV702 angeschlossen und den Bluetooth Empfänger in meinem Navigationsfach untergebracht.



Noch ohne den Bluetooth Dongle…

Klasse Connect App von Victron. Ich kann die Parameter viel einfacher am Smartphone eingeben und überwachen. Das coole, im Winterlager muss ich einfach beim Boot vorbeifahren, das eh immer auf den täglichen Strecken liegt, und neben dem Boot mit der App den Status abrufen. Vielleicht lege ich mir noch eine Erweiterung (Global Link) zu um die Daten abrufen zu können. So einfach ist das allerdings nicht realisierbar wenn man gleichzeitig die Bluetooth Funktionalität behalten möchte. Ist aber ein echtes Luxusproblem :-).

Auf jeden Fall wird die Batterieinstallation diese Woche fertig und damit wäre Linguini klar zum Kranen!

Beitragsbild von ~~Денис Марчук~~ auf ~~Pixabay~~

Schaltzentrale – Neues Projekt!

March 9, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: Batteriemonitor, Batterieüberwachung, Bordelektronik, Bordüberwachung, Cerbo GX Victron, Tankwächter



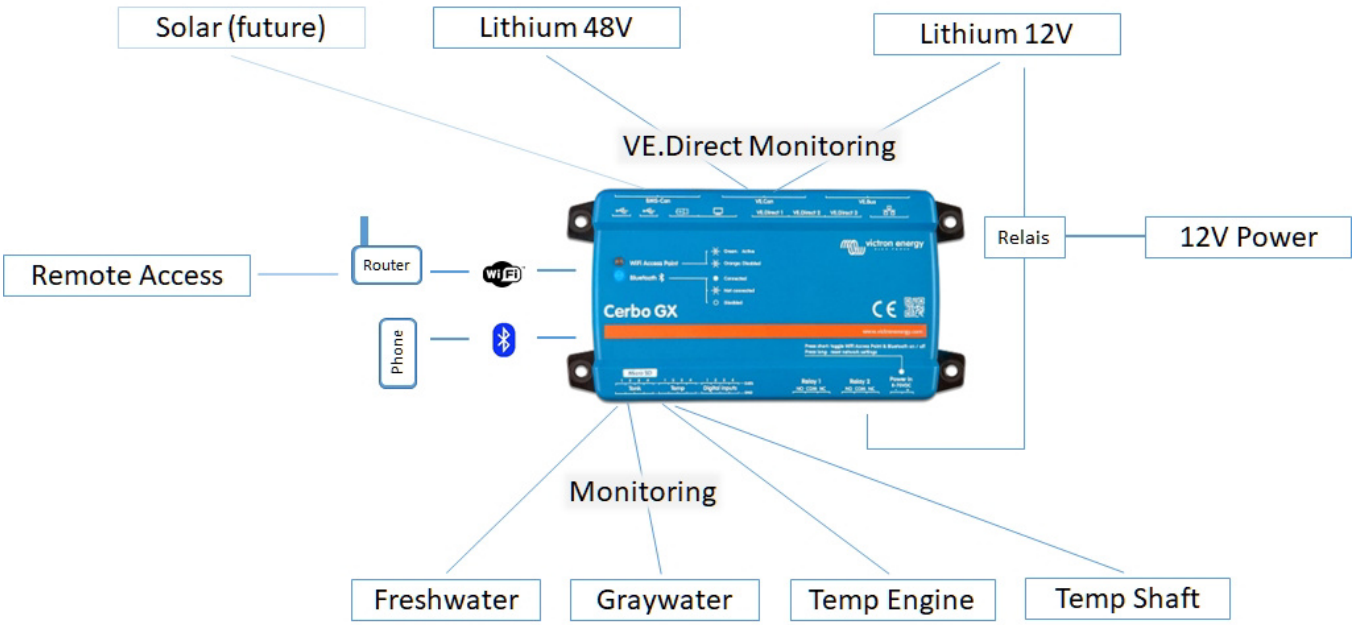
Der ein oder andere mag sicher denken das das unnötig sei und warum der ganze Aufwand. Na weils eben Spaß macht und die Erfahrungen werde ich beim nächsten Boot einsetzen können.

Eine „Schaltzentrale“ die alle notwendigen Parameter überwacht, schaltet und über die man auf die Systeme zur Konfiguration oder lediglich zum Status zugreifen kann. In der Regel interessieren mich die Werte der Systeme erst im Falle eines Fehlers oder wenn ein Ereignis eintritt das einen Alarm auslöst. Man erinnere sich an die tiefentladenen Lithiumbatterien, das will ich nicht nochmal haben.

Also Fragen gestellt und ein Hinweis aus dem Boote Forum brachte die Lösung. Seltsam das ich nicht selbst auf den Cerbo GX gestoßen bin aber der ist eben in einer ganz anderen Produktgruppe

eingeordnet.

Egal, das finale System soll folgendermaßen aussehen:



Einkaufsliste neben dem Cerbo GX sind die Temperaturfühler sowie der Tankanzeiger für den Frischwassertank. Alles andere ist ja bereits vorhanden.

Jipeeeh und ich dachte schon ich wäre fertig für den Winter

Stay tuned!

Motor dreht wieder!

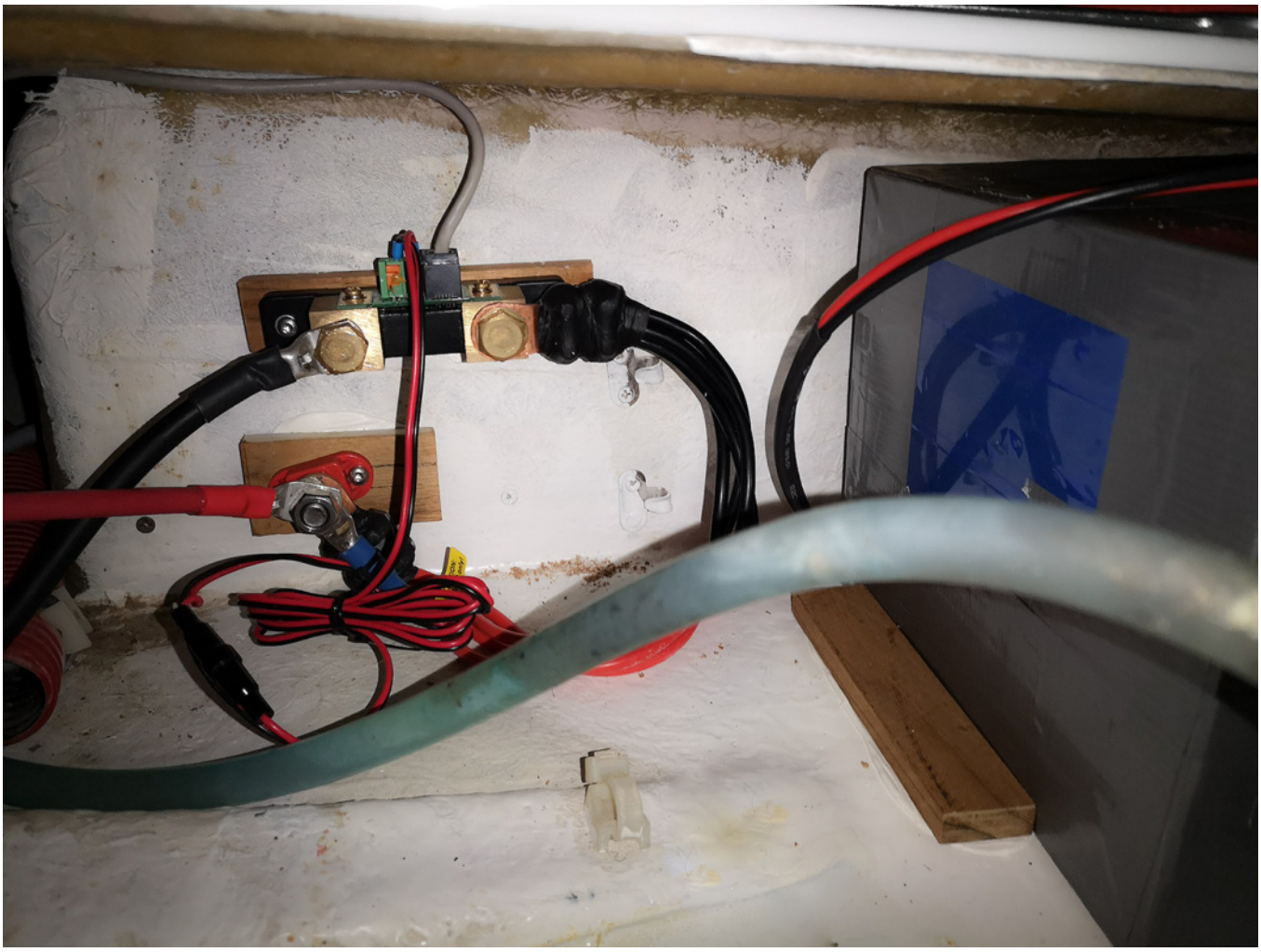
March 11, 2021

Kategorien: Allgemein

Hat ja nun ein Weilchen gedauert aber jetzt endlich….



Der neue Notaus der am Niedergang nach hinten weggeht aber sauschnell erreichbar ist.



Und ja hier ist nur provisorisch, da will ich eine ordentliche Grundplatte hin montieren, ist aber ob der echt fast nicht erreichbaren Stelle echt schwierig. Aber das läuft und ja, der geneigte Elektriker vermisst die Sicherung am 12V + Verteiler. Die kam nach dem Foto noch dazu.

Gibt´s vielleicht jemand der gaaaanz klein ist und da für mich reinkriechen mag?

Segel an Bord!

March 14, 2021

Kategorien: Allgemein, Segel

Ahhh, der neue Gennaker ist angekommen. Wie hier ja bereits beschrieben, ein OneSails IFS Gennaker. Erstaunlich leicht so ohne Torsionsleine. Ok der Topwirbel fehlt noch.

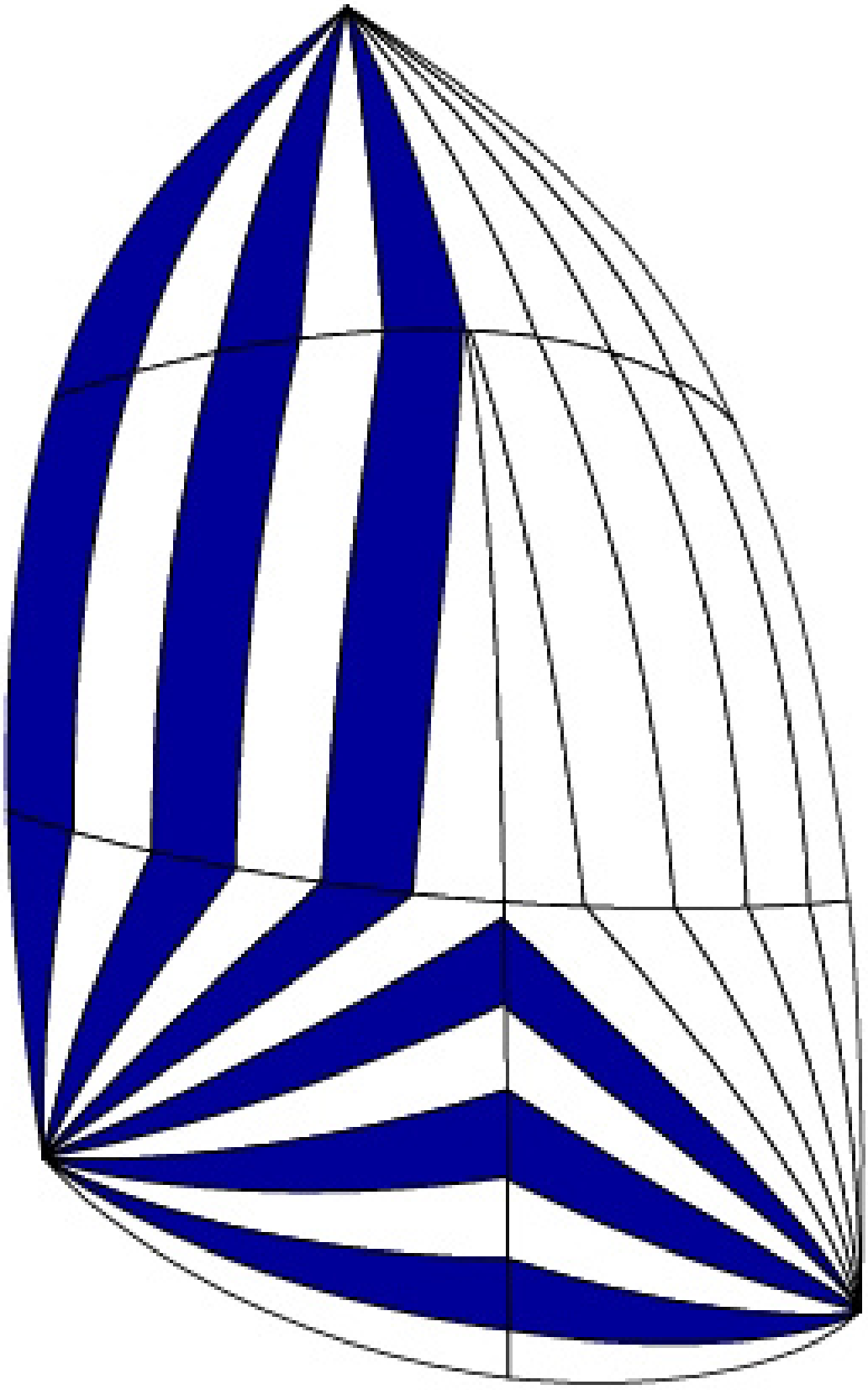
Aber, ein aber gibt´s ja immer, One Sails hat mir, warum auch immer eine grüne und rote Liekkante eingenäht. Absoluter Blödsinn, das ist ein Roll-Gennaker, da komme ich nicht in die Verlegenheit die Seiten zu verwechseln. Und das Schothorm´n in „hässlichem“ rot. Hässlich weil es a. nicht vereinbart wurde und das Segel so mal so richtig „gagelich“ aussieht. Auf die Antwort auf die Frage „warum“ warte ich noch. Abwarten und überlegen ob das ein Grund für eine Nachbesserung ist.

Nach der ersten Durchsicht fällt eine extrem saubere Verarbeitung auf. Sehr fein! Und der Segelsack oder besser die Segeltasche ist mal richtig klasse. Fast hätten wir selber eine genäht aber so bekommt man das schwer hin.





Also was zum Freuen fürs erste mal buntes Tuch. So bunt ist er allerdings nicht. Grundfarbe weiß und ein blaues Muster da die wunderschöne Farbe Lilac (Purple) leider nicht verfügbar war.



Noch mehr Segel!

March 18, 2021

Kategorien: Allgemein, Segel

Ich hatte wegen Corona erst gezögert aber am Ende, was solls, Linguini braucht ein neues Groß und eine High Aspect Fock die zwischen der kleinen Fock und meiner Genua liegt. Etwa mehr Fläche bei leichteren Winden aber klein genug um bis zum zweiten Reff im Groß stehen zu bleiben. Das ging mit der Genua nicht. Eigentlich ein schönes Segel, fast neuwertig aber für mich am See wenig von Nutzen. Auf dem Meer und längeren Schlägen kann das ganz anders aussehen.

Also gibt es neue Segel

Der erste Plan war eine Garderobe komplett von OneSails. Nachdem ich dann aber Zweifel bekam so ohne Vermessung durch den Segelmacher und die Ausführung des neuen Gennakers, fiel die Entscheidung für North Sails. Der aktuelle Satz Segel ist, bis auf das Alter, einwandfrei. Die Maße, alles stimmt und die Maße liegen dem North Loft vor da mein Vorbesitzer hier wohl peinlichst auf Genauigkeit beim Vermessen geachtet hat. Gut so und Danke dafür!

Also ein Satz neue Segel und natürlich ist Dacron nicht mehr der Stoff der Wahl. Zumal North im Vergleich ein besseres Angebot gemacht hat.

North Sails NPL Tour Xi White

Der Stoff der Wahl ist ein sehr haltbares Tourenlaminat. Die Vorteile liegen auf der Hand und der Aufpreis ist in einem vertretbaren Rahmen.

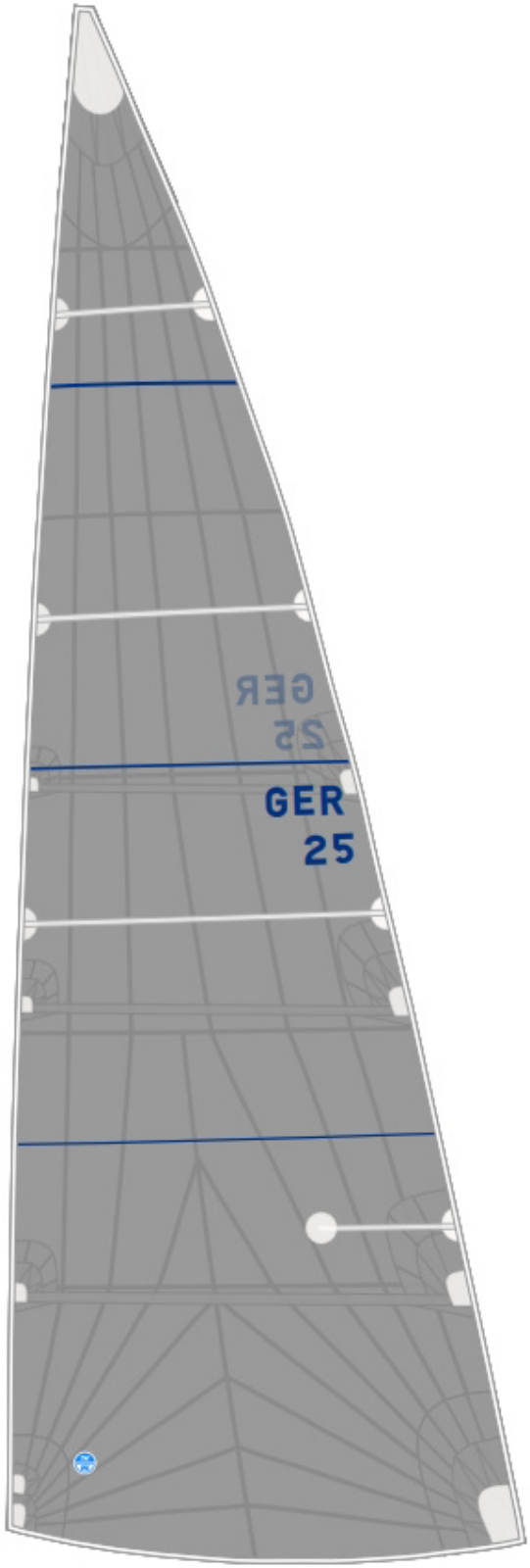
Den Laminatstoff gibt es neben grau/schwarz auch in fast weiß was mir sehr entgegen kommt. Graue oder gar schwarze Segel sind mir ein Graus. Viele weiße oder bunter Tücher auf dem Wasser strahlen für mich. Schwarzes Tuch ist irgendwie wie ne Schwanzverlängerung untermotorisierter Zeitgenossen.

Egal, jedem das seine, ich mag es hell und freundlich.

Full Batten Großsegel

Full Batten Mainsail NPL Tour Xi Grey NorLam Xi06 Grey CRG
P: 9,350m Fläche: 17,93m²
E: 3,250m

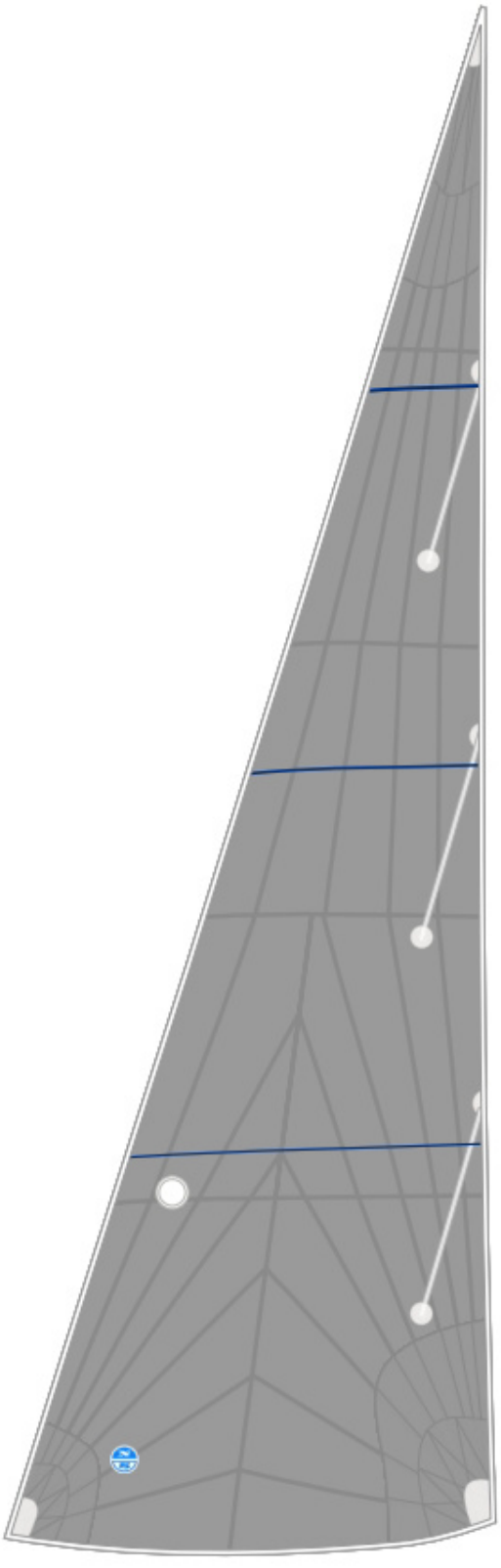
Extras	Anz.
durchgehende Latten	3
kurze Segellatten	1
Standard Reff(s)	3
Cunningham	1
Klassenzeichen	1
Länder - Code	1
Segelnummern	1
Trimmstreifen	3



High Aspect Fock

Jib Medium NPL Tour Xi Grey NorLam Xi06 Grey CRG
I: 9,450m Fläche: 12,71m²
J: 2,910m LP: 88%

Extras	Anz.
vertikale Latten	3
Windfadenfenster	1
Trimmstreifen	3



Jaja, hier ist es grau abgebildet, die Segel werden in der Version „white“ geliefert.

Der aufmerksame Leser wird auch die drei Reffs im Groß bemerkt haben. Das Verhältnis zwischen den Reffs ist nun recht ausgeglichen oder besser an die Windsituationen am Brombachsee

angepasst. Laminat muss man etwas später reffen. Das zweite Reff nimmt etwas weniger Fläche weg und das dritte ist für Starkwind am Meer gedacht, wenn es denn sein muss.

Somit freue ich mich offiziell und harre der Dinge die da kommen.

Sonnenschutz!

March 29, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Tips

Schlagwörter: Airtex, Boot, Persenning, Segelboot, Sonnenschirm, Sonnenschutz, Sunbrella



Sonne ist geil! Nach diesem doch gefühlt langen Winter gepaart mit der Langeweile des Virus freuen wir uns auf Sonne Strand und Meer. Naja oder vielleicht auch nur den Brombachsee.

Die Herausforderung

Das Lazybag ist mit den Leinen nach oben gespannt. Das soll auch so bleiben und deshalb hatten wir am alten Lazy seitlich Reißverschlüsse annähen lassen. Das war immer ätzend bis der schwere Stoff dann richtig rum und wieder die falsche Seite usw. Deshalb auch hier keep it simple bzw. make it simple.

So hab ich mir natürlich was ausgedacht und erstmal visualisiert. Ist wichtig weil man da immer recht schnell auf Fehler in der Architektur kommt.

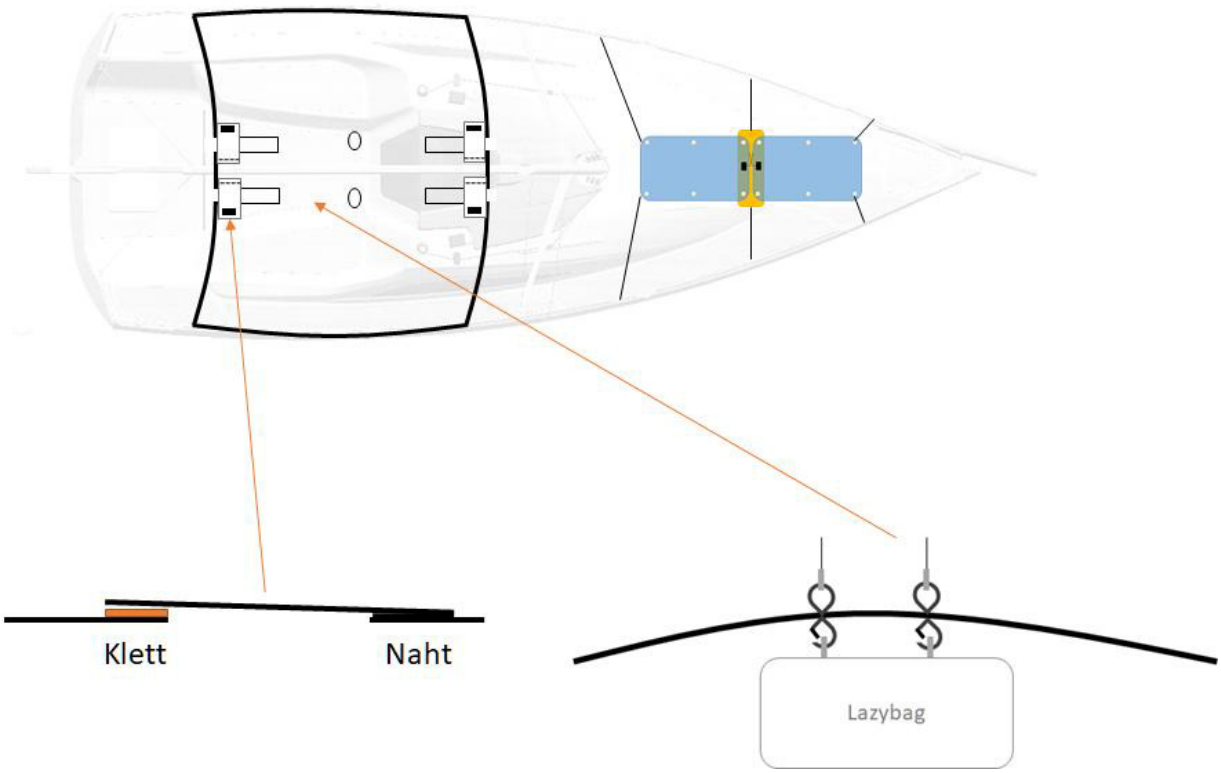
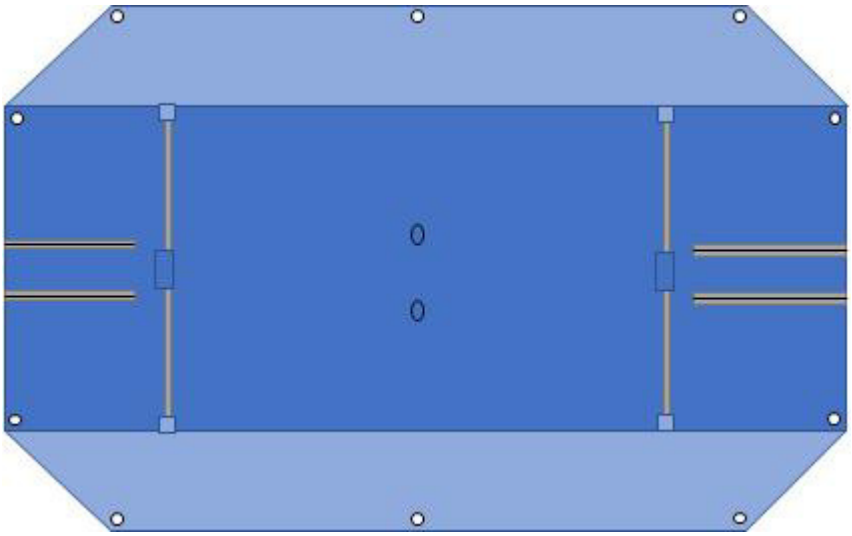


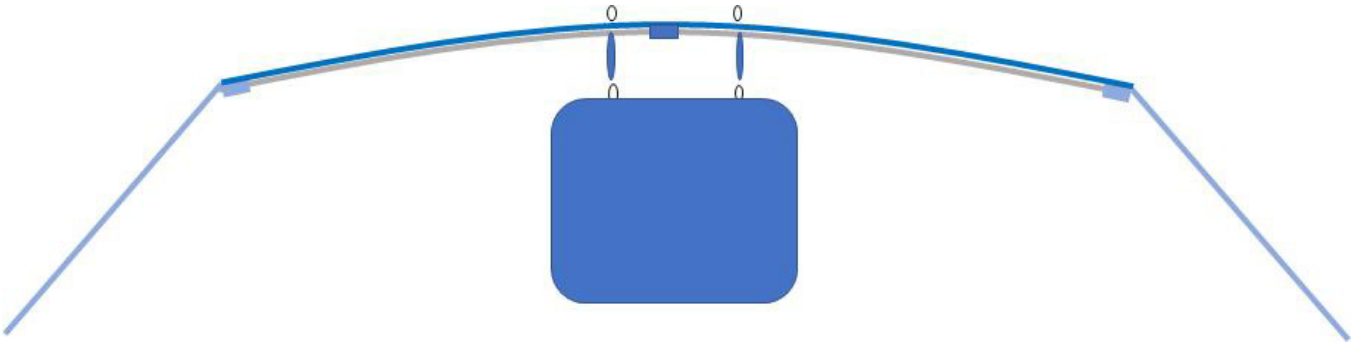
Illustration hier mit dem Solarpanel auf den Bug gespannt.

EDIT 01.04.

Und ja, das mit den Klappen und Klett ist nicht die Lösung. Evolution:



Anstatt der Klappen gibt es Reisverschlüsse. Dazu zwei GFK Stäbe zur Stabilisierung.



Das Ganze von hinten gesehen oder wahlweise vorne. Unten hängt das LazyBag.

Als Stoff ein leichtes Stöffchen in wasserdicht. Muss nicht atmen können aber sollte beim zusammenlegen nicht zickig sein, also leichte Falten vertragen damit man ein kleines Staumaß hinbekommt. Die GFK Stangen sind teilbare Stangen aus dem Campingzubehör.

Zum Auflegen werden die mittleren Lazyleinen entfernt (Karabiner) und das Lazy quasi dazwischen geschnallt. Am Sonnenschutz sind zwei Karabiner unten und zwei Schlaufen oben. Die Karabiner sind aus hochfestem Kunststoff und UV-stabil.

Vorn und hinten jeweils zwei Aussparungen die so weit ins Tuch gehen, damit die vorderen und hinteren Lazy Leinen dazwischen gespannt bleiben. Dahinter eine Stoffklappe die per Klett den Spalt schließt. EDIT: Das werden nun Reisverschlüsse.

Klar das ist an den Reißverschlüssen nicht 100% wasserdicht aber das nehmen wir in Kauf. Wir wollen ja eh keinen Regen. Die vordere und hintere Lazyleine sind weit vorn/hinten, da sind ein paar Tropfen nicht weiter schlimm.

Somit hat Anja ein weiteres Nähprojekt vor sich!

Der Sonnenschutz wird an die Reling gespannt. Nicht weiter runter, dafür haben wir ne Persenning.

Segeln und Solarstrom Flexibel

March 31, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik

Schlagwörter: Energie, NAchhaltig, Photovoltaik, Soalrenergie, Strom



Aktuell, wie eigentlich jeden Saisonstart, geistern wieder diverse Themen rund um Solarstrom in den verschiedenen Bootsforen. Ich liebe ja die Kreativität vieler, die vielleicht oft am Ende nicht das gewünschte Ergebnis liefert aber den Horizont erweitert und den Bastel-Spieltrieb anfeuert.

Grundsätzlich ist Strom auf Linguini bisher weniger das Thema. Große Batterievorräte und niedriger Verbrauch waren bis dato eine gute Kombination und am See, hey da braucht niemand Photovoltaik, da gibt´s doch ne Steckdose.

Aber warum nicht die „kostenlose“ Energie der Sonne nutzen, anstatt teuren nicht nachhaltigen Strom zu tanken? Das „kostenlos“ habe ich mal in Anführungszeichen gestellt, da eine Solaranlage eben einen Einstandspreis hat, der sich erst dann amortisiert, wenn die Stromkosten auf der anderen Seite verschwinden. Tun sie bei mir nicht, also ist das der reine Umweltgedanke? Fast! Wir werden, sobald Corona uns wieder vernünftig reisen lässt Linguini auf den Trailer schnallen und uns eine Auszeit gönnen. Wo? Das ist noch offen. Eher in den Süden. Südfrankreich oder Italien stehen zur Wahl aber auch Spanien oder Griechenland. Wir werden sehen.

In jedem Fall ist bei einem längeren Törn Strom doch ein Thema. Die 48V Anlage bekomme ich mit Solarstrom nicht gefüllt. Sollte die zwischen den Marina Tagen nicht ausreichen haben wir einen Benziner dranhängen. Die Trennung der Bordverbraucher in eine separate 12V Versorgung macht es aber möglich die 120 Ah Lithium vernünftig zu laden. 120 Ah reicht ne ganze Ecke lang. Davon nutze ich 100 Ah was 1200 Wattstunden entspricht. Bei Bedarf kann ich dann noch die 48V Batterie anzapfen und habe weitere 3.500 Wh zur Verfügung. Ich denke das wir damit bis zu 4 Tage (mit 48V = 12) autark sein können. Je nach Verbrauch. Meine Kalkulation liegt bei ca. 350 Wh pro Tag wobei das ziemlich hoch gegriffen ist.

Also tanken wir vor Anker oder falls der Landstrom unverschämt teuer ist, per Photovoltaik!

Don´t buy China!

Die Wahl fiel auf 2 X 60 Watt Module, die nicht aus China kommen und auch nicht dort produziert wurden. Das war mir wichtig! Ist dann natürlich etwas teurer aber ich denke die Qualität passt. Aber die Headline Don´t buy China sollte man ergänzen mit: „wenn es nicht eine Alternative in der EU, Deutschland oder z.B. den USA gibt“

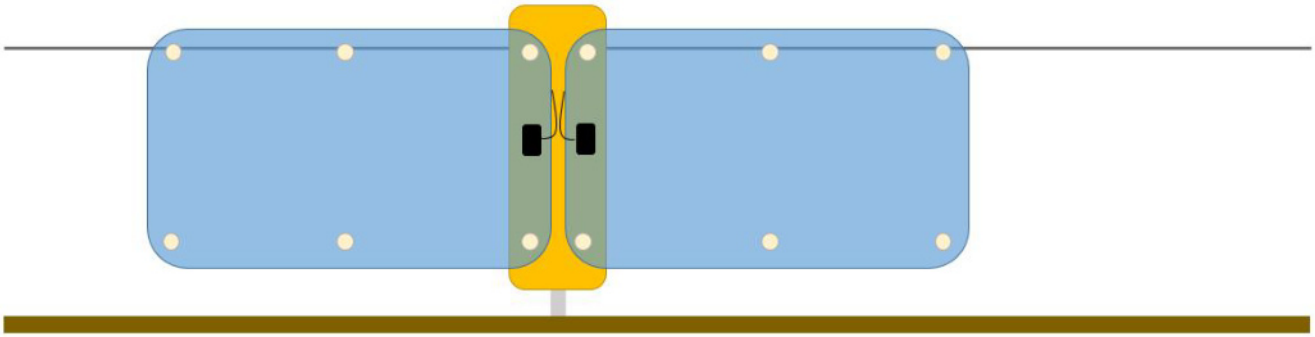
Die Leistung der Module:

- Maximale Leistung (Pmax): 60 Wp
- Maximale Spannung (Vmp): 20,5 V
- Maximale Stromstärke (Imp): 2,9 A
- Leerlaufspannung (Voc): 24,6 V
- Kurzschlussstrom (Isc): 3,2 A
- Zelleffektivität: 22,00 %

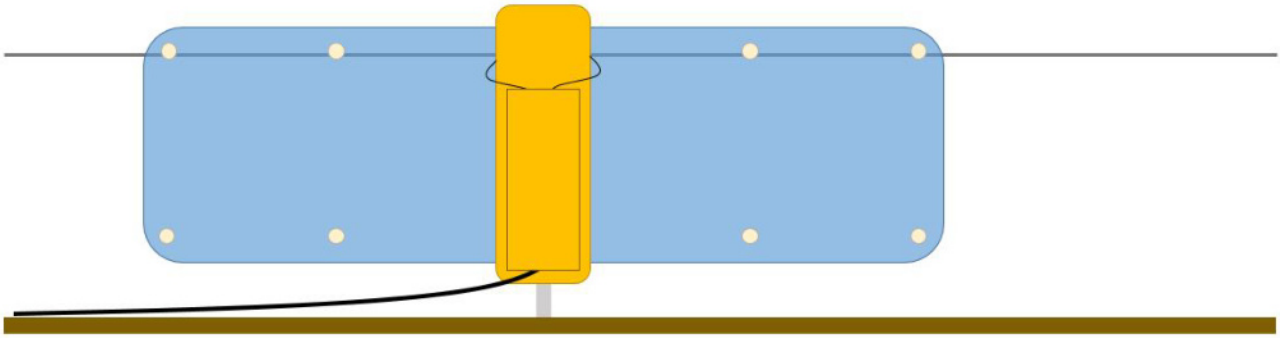
Zwei davon macht 5,8 A Strom die in den Victron 75/15 MPPT Regler fließen.

Ab an die Reling!

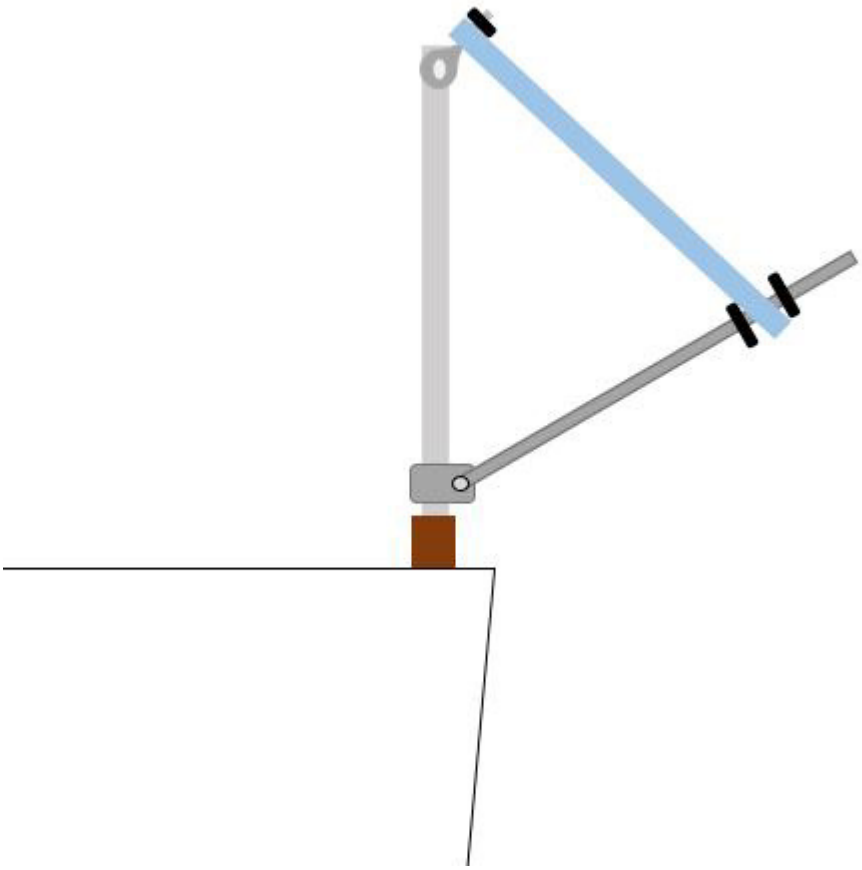
Die Befestigung der Module ist dann so ne Sache. Ich hab gesucht und eigentlich nichts gefunden was mir 100% taugt. Wie immer gilt es die Installation so reversibel wie möglich zu gestalten, dabei leicht und flexibel.



So schaut man von außen auf die Module die an der Reling „eingehängt“ sind

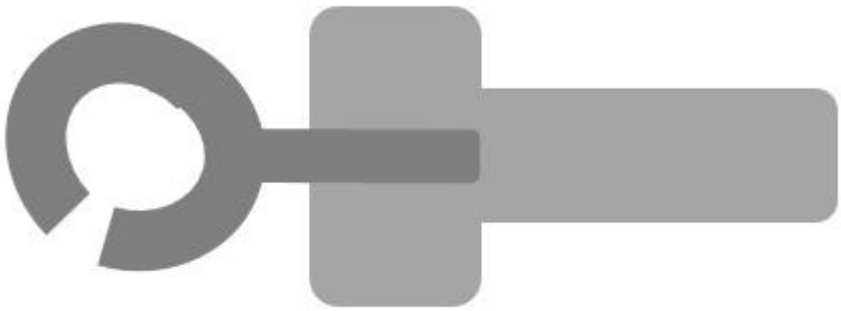


Der Blick vom Boot aus. Die Leitungen verschwinden in der Stofftasche, die die beiden Module auch zusammenhält.



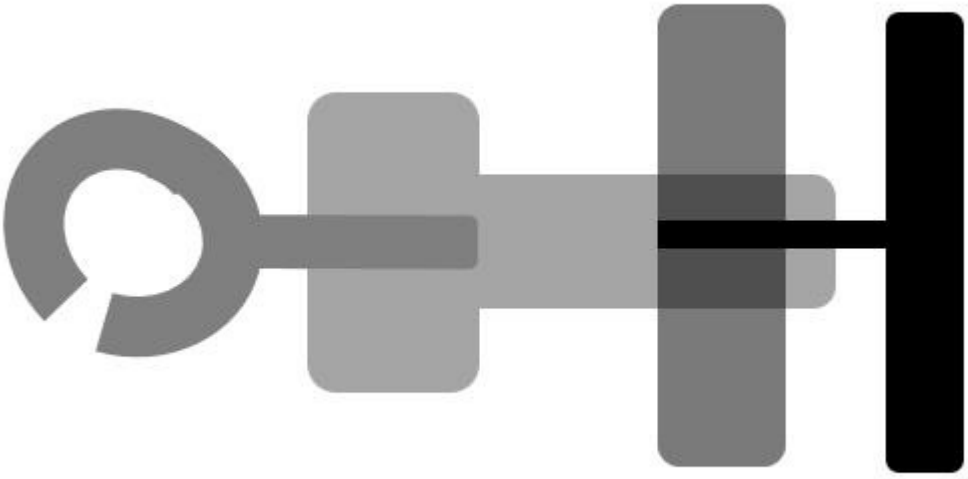
Klappmechanismus

Wie den Winkel einstellen war die wichtigste aber dann auch leichteste Aufgabe. Gummi ist die Wahl! An der Reling werden Verschlussstopfen mit einem Einschraubhaken angebracht.



Das Bauteil dazu gibt es bei Conrad und nennt sich Norgen Verschlussstopfen LINK. Gibt es in verschiedenen Größen. Der Haken ist ein 0815 Einschraubhaken.

Das wird eingehängt und der Stopfen geht durch die Löcher der Module. Auf der anderen Seite kommt entweder ein Gummistopfen mit Loch draufgeschoben oder eine Rändelschraube wird eingedreht. Beide Varianten auf dem folgenden Bild:



Der Aussteller!

Keep it simple! Und so ist der Aussteller eine GFK Stange, die an der Reling befestigt wird. Dafür gibt es diverse Möglichkeiten. Und auf der Modulseite sind zwei Gummistopfen mit Loch, die sich auf dem Stab beklemmen also schwer verschiebbar sind. Dazwischen wird das Modul „geklemmt“ und ist durch das Verschieben der Gummipuffer im Winkel anpassbar.

Wind!

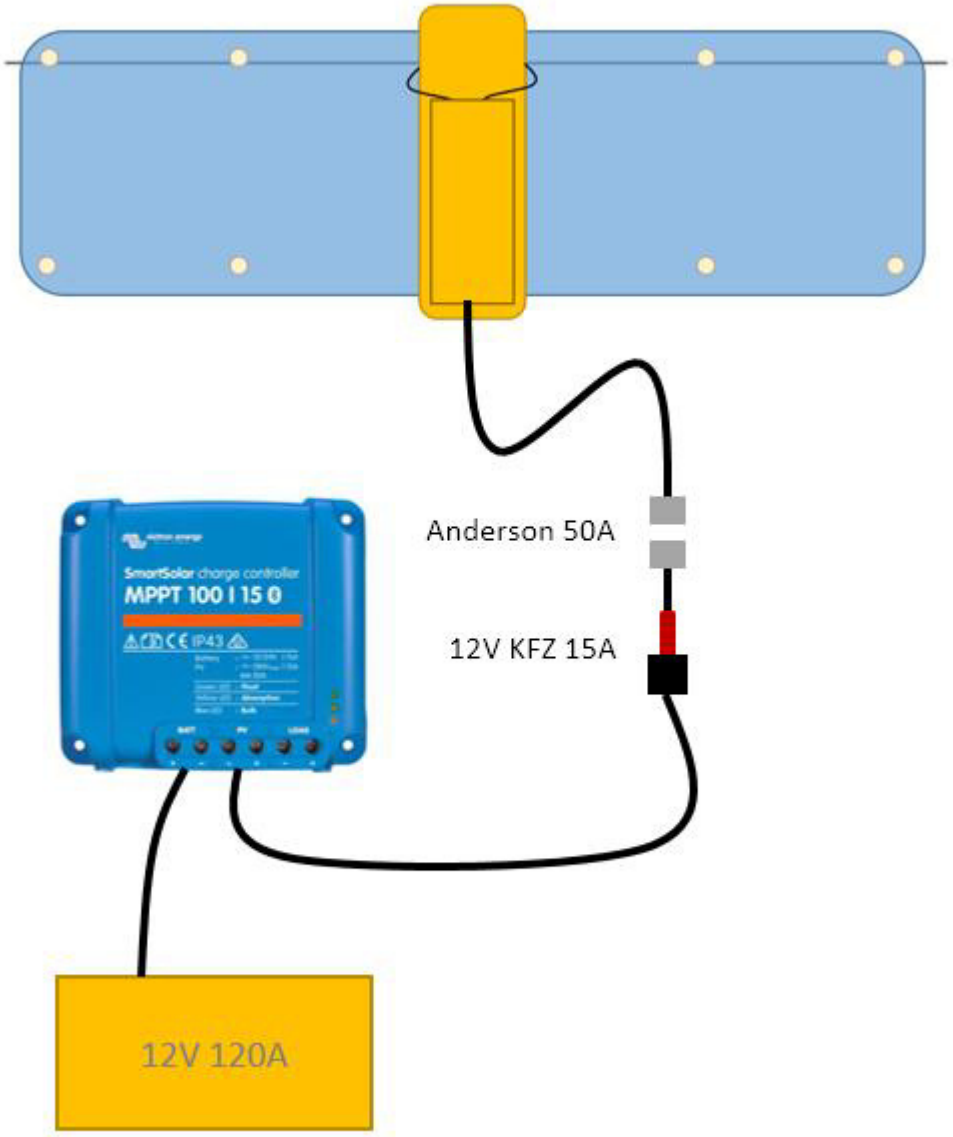
Ganz klar, das ist keine Lösung für 6 Bft. und während des Segelns. Soll es auch nicht. Vor Anker und wenn wir an Bord sind (Langfinger!) wird geladen. Dafür meine ich ist der Aufwand vergleichsweise gering. Die Stoffbrücke darf meine Frau schon mal nähen. Natürlich aus marinetauglichem Gewebe!

Kosten

Gesamtkosten inkl. aller Kabel, Stecker, Buchsen, Laderegler sind bei ca. 360,-

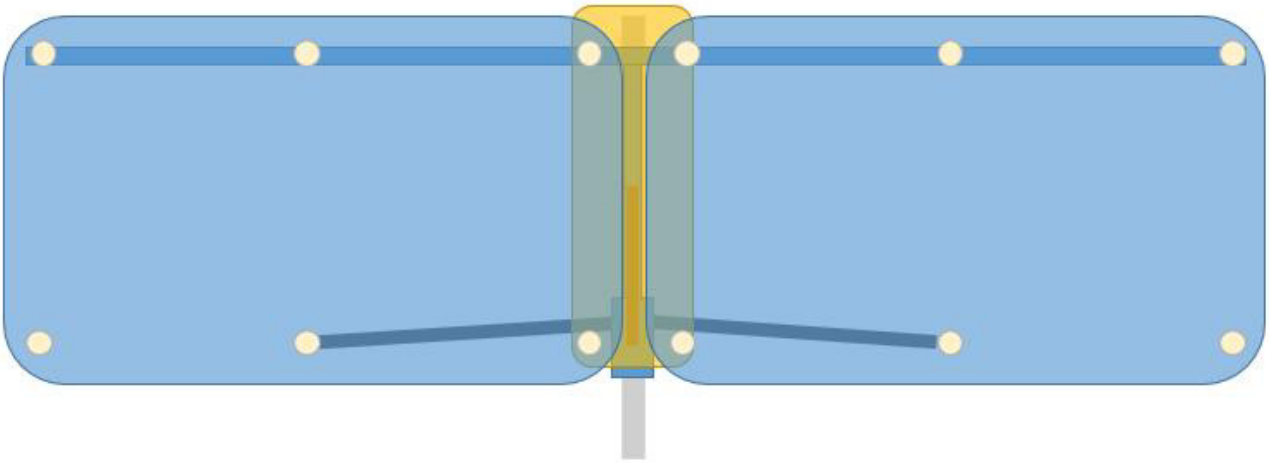
Elektrik Trick

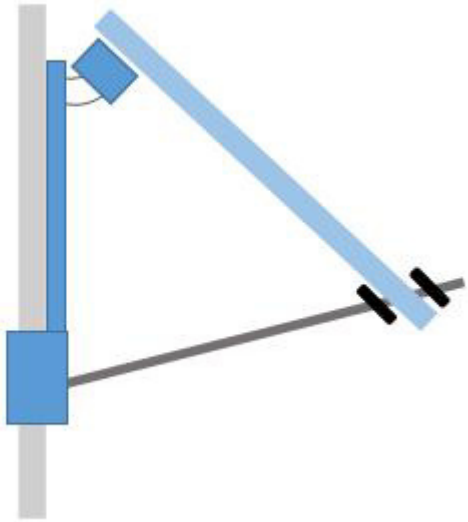
Easy! Kann via Bluetooth abgefragt werden.



Neue Ideen!

Wenn man mal anfängt …..





Der Unterschied ist. Ein Rohr an einer Reling Stütze befestigt. Oben ein Rohr quer über die Breite der Module die mit einem Scharnier am Stützenrohr befestigt ist. Unten dieselbe GFK Stange aber doppelt in jeweils die mittlere Modul Öse.

Ob die Reling Stütze das mag, muss ich sie mal fragen :-). Dan vielleicht noch die Querstrebe an beiden Enden an die Reling bändseln zur Stabilisierung.

Aircondition für Kleinkreuzer?

April 1, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Tips

Schlagwörter: Aircondition, Hochsommer, Kälte, Klima, Lüftung, Segelboot



Uhhh jetzt wird es spuky! Aber Kollege Roland hatte da so eine Idee und warum nicht einfach mal (nach)machen.

Ziel

Ziel ist es **nicht**, das ganze Boot auf Kühlschrank Temperatur runter zu kühlen. Das Ziel ist, in der Koje zu liegen und bei hohen Temperaturen einen leichten kühlenden Windhauch abzubekommen. Mehr dürfte mit den minimalen Mitteln auf einem kleinen Boot auch schwer möglich sein.

In Foren wird die Idee natürlich gleich verrissen. Viele Meinungen ohne Erfahrung. Ich hab da lange kein so dickes Fell mehr wie mein Kumpel, deshalb gebe ich mir das dort nur noch wenn Vollmond und Weihnachten zusammenfallen. Machen, einfach mal machen! Wenn es schiefläuft lacht man und macht was Neues!

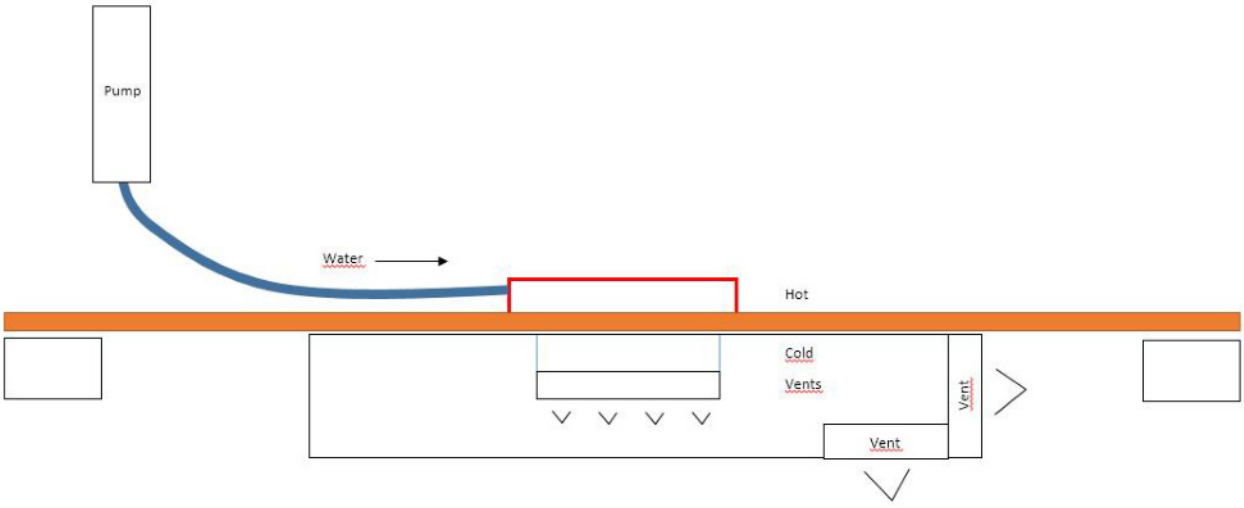
Aircondition Architektur

Die Architektur schaut so aus:

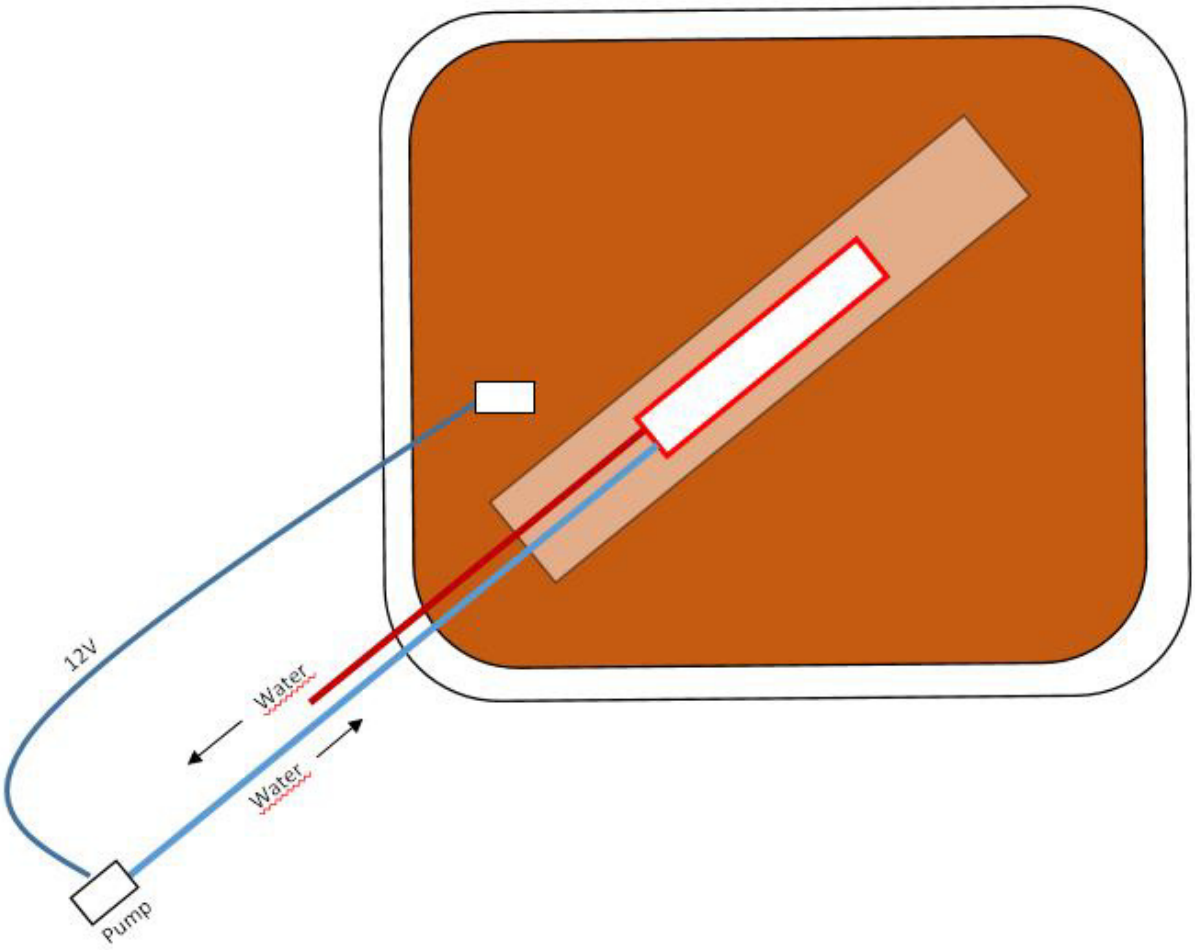
Ein Peltier Element wird auf der einen Seite kalt bis eiskalt, dafür auf der anderen warm bis heiß. Man kühlt die Warmseite über einen Wärmetauscher per Wasser runter und leitet die Wärme ins Wasser ab. Also Wasser aus dem Meer in den Wärmetauscher und wieder zurück ins Meer nur eben etwas wärmer. Der Klimawandel wird es schon packen!

Die andere Seite kühlt und diese Kühle wird über Lüfter und eine zielgerichtete Luftstromführung in Richtung „schwitzendes Objekt“ geblasen.

Da man in der Bug Koje schläft, bietet sich das Luk an um die Anlage zu installieren. Es muss einfach gehen. Luck auf, Anlage einsetzen , Strom dran und läuft. Dabei ist die Warmseite nach außen gerichtet und die Kaltseite zeigt ins Boot. Roland hat das gut vorausgedacht. Vom Prinzip her eben wie jede Klimaanlage nur eben nicht mit getrenntem Außen/Innensystem. Die Grafiken sollen das veranschaulichen…..



Eingesetzt ins Luk zeigt die Kaltseite nach unten / innen und die Warmseite nach oben / außen.



Die Draufsicht auf das Luk!

Strom?

Ja den braucht es natürlich. Das gesamte System dürfte so um die 220 Watt verbrauchen. Ne ganze Menge und über Batterie nur in Ausnahmefällen möglich. Also dann eben in der Marina am Steg. Vor Anker dürfte es auch ohne gehen oder über einen normalen Lüfter ein Lüftchen geben, dass uns den Schlaf erleichtert. Wir sind nicht (mehr) hitzeempfindlich von daher nimmt die Idee vielleicht irgendein Chinese auf und einer für alle :-).

Der Strom für die Pumpe wird über einen Stecker verbunden und nach innen geführt. Innen dann eine Dose in den Bug legen – leichteste Übung!

Roland hat eine neue Sunbeam 28 bestellt (Neid) und ist voll in der Ausrüstung des Bootes. Ich werde mal einen Prototyp bauen, könnte mir auch gut gefallen! Irgendwie kaufen sich alle gerade neue Boote. Im Mai weihen wir die Dehler 38SQ von Lutz ein und dann …… wird noch nicht verraten …..

Solarpanels Leerlauftest

April 3, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Solar



Die beiden bestellten Panels sind angekommen Sunware Zellen aus den USA und eine tolerante Schaltung was die Abschattung anbelangt. Das will natürlich gleich getestet sein.

Testaufbau, High Noon bei strahlender Sonne, ein Modul flach auf die Schaukel gelegt und der Fluke!



24,62V wird angezeigt. Das Maximum, das ich sehen konnte, waren 25,25V. Der Wert nach technischen Daten soll 24,60V betragen. Keine Abschattung





Nur noch 1/2 Modul nach Abschattung und 21,17V auf dem Bild. Der gesehene Höchstwert lag bei 21,8.



Noch ein Viertel Modul un 20,79V auf dem Fluke

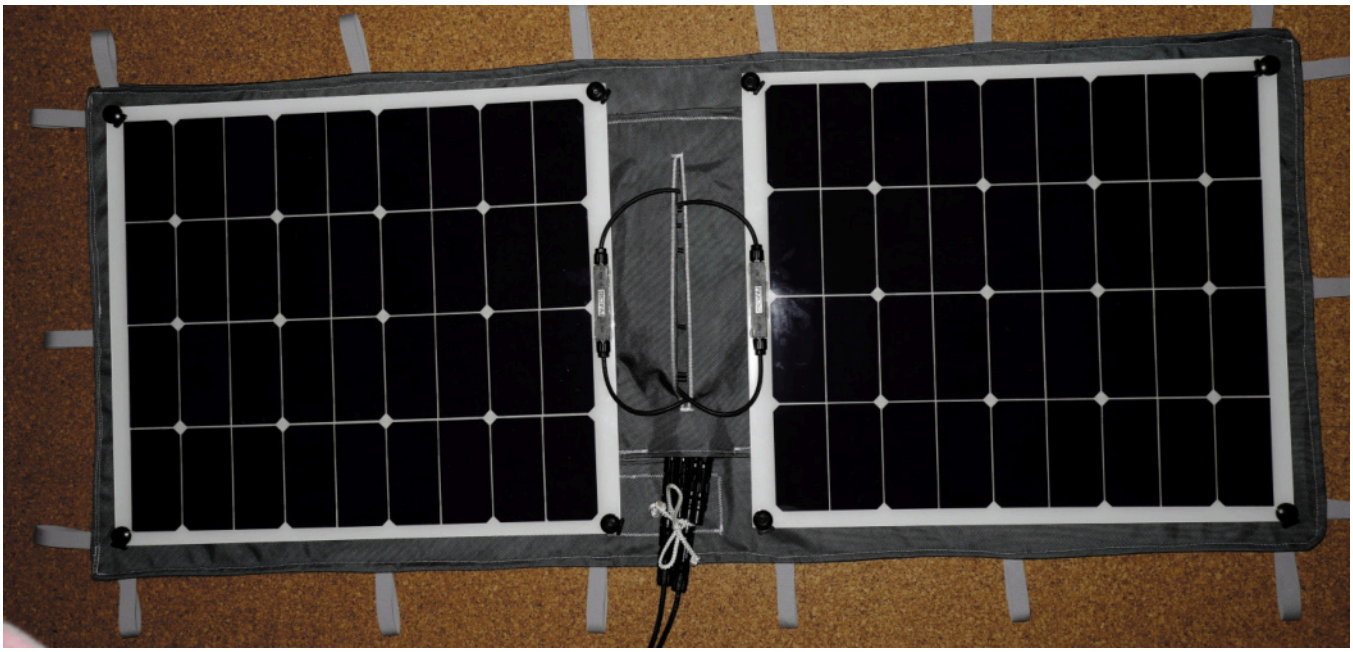
Und der Strom?

Das Panel hat als höchsten Wert 3,8 Ampere angezeigt. Bei der Abschattung waren dann pro 1/4 Panel etwa 15% weniger Strom im Leerlauf. Bin gespannt! Der Laderegler wird heute geliefert, dann werde ich mal einen weiteren Versuchaufbau starten.

Die neue Solartasche!

April 19, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Solar

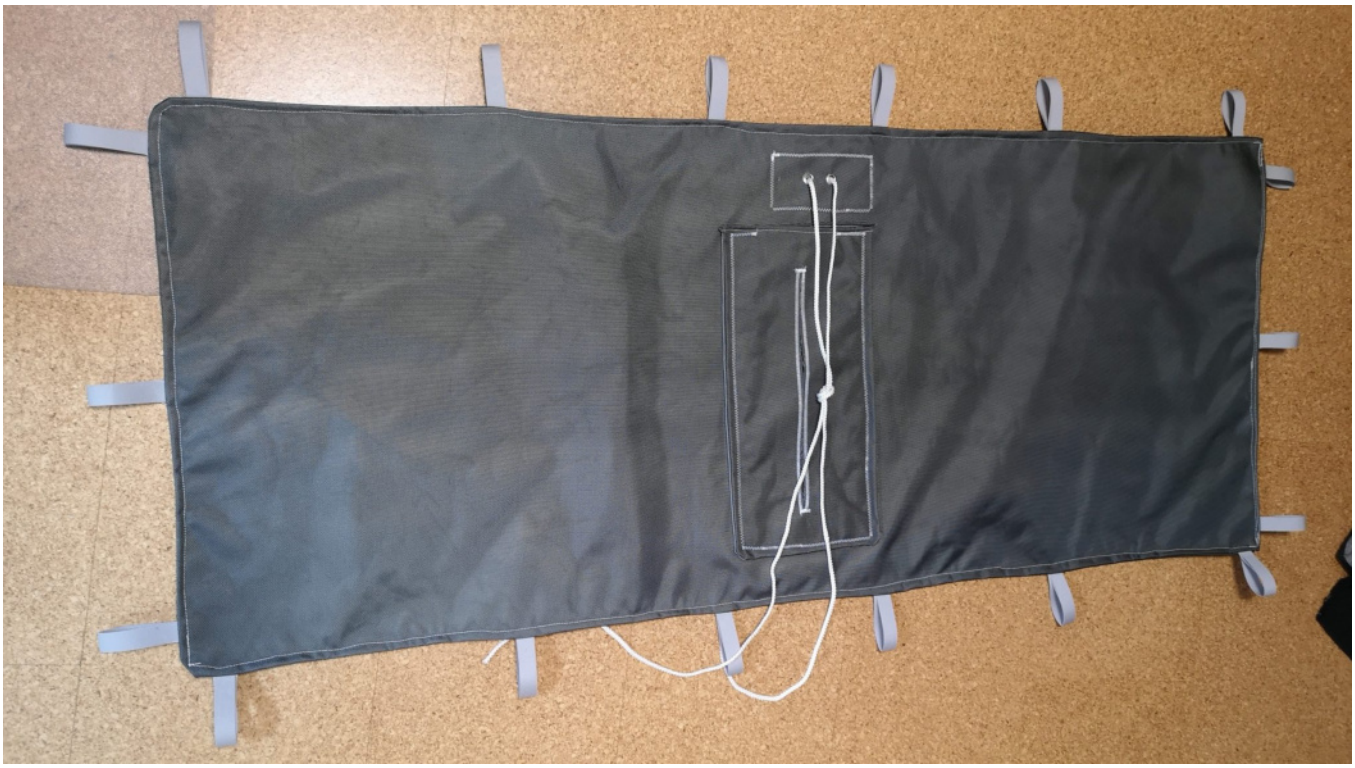


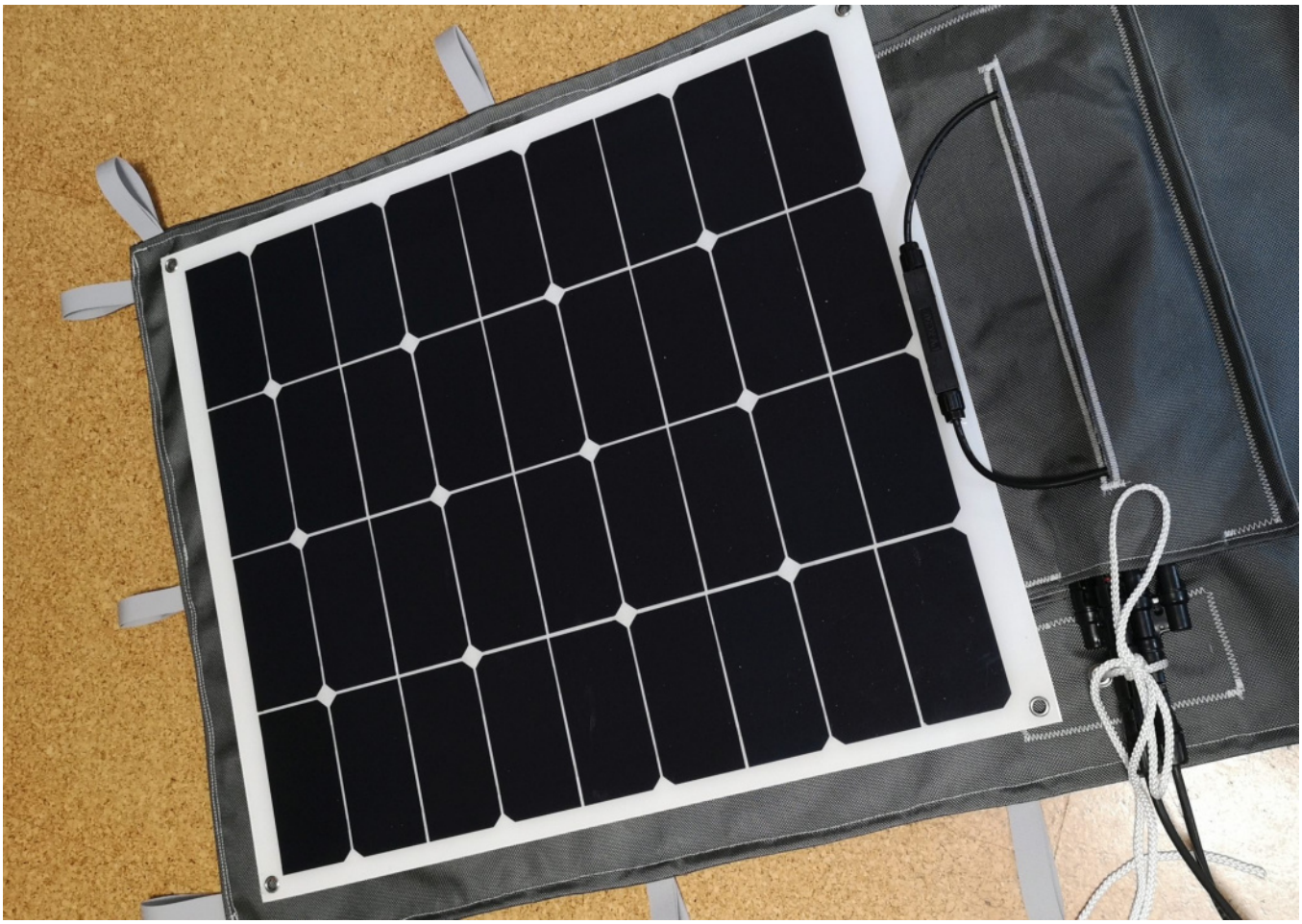
Fast fertig. Der Plan für die Solartasche wurde weiter „gesponnen“. Es fehlen lediglich die Minax Knöpfe. Dazu braucht es aber ein 12mm Locheisen, da unsere Lochzange nur Spielzeug ist.

Der Stoff für die Solartasche ist mit seinen 330 Gramm kein Leichtgewicht und macht es, 4-fach gefaltet, an den Rändern nicht gerade einfach, aber die Pfaff pfeift durch und die Nähte sind einigermaßen gerade.

In der Mitte die Tasche in denen die Kabel „gesammelt“ werden. Die werden ganz simpel mit einem Bändsel an den beiden 2 in 1 Adapter befestigt oder die Kabel werden komplett raus geführt um das Zusammenklappen zu erleichtern.

Jetzt noch die Minax Knöpfe, für die Panels in die Solartasche einsetzen und noch 4 Ösen zum verschließen des Kabelschlitzes einbauen und fertig. Also Sonne mach mal ….









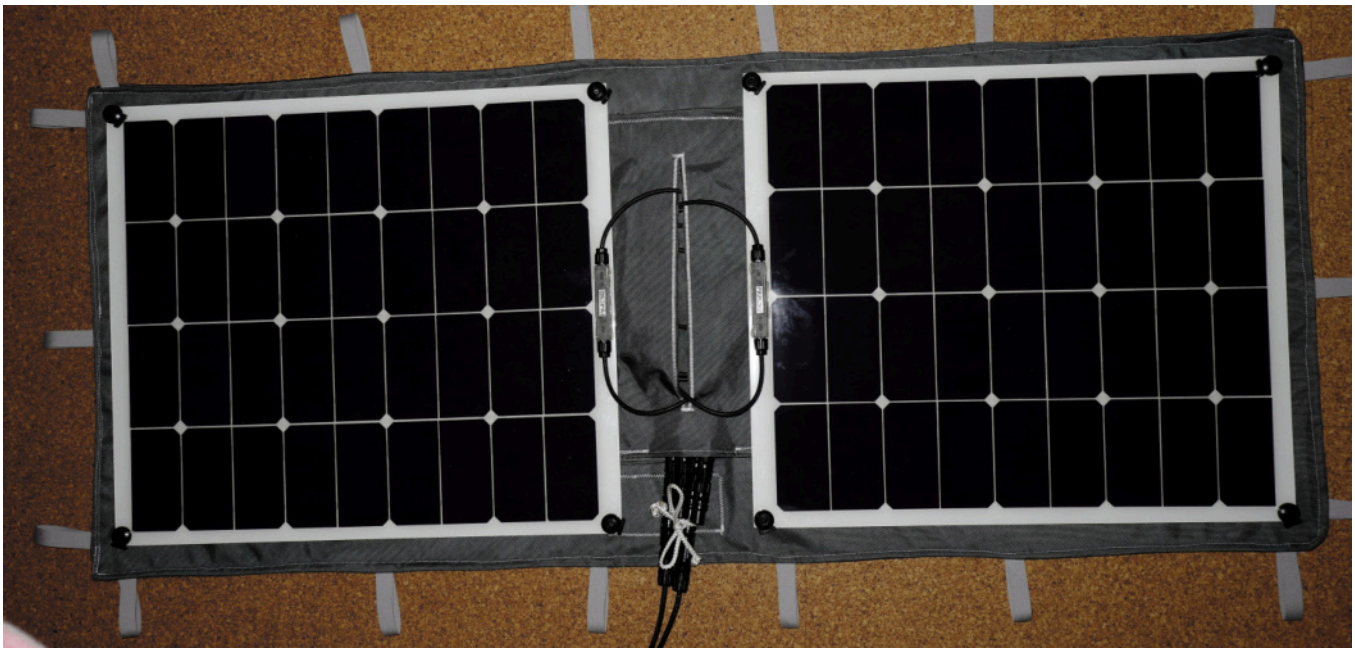
Die Solartasche kann dann zusammengefaltet und gestaut werden

Ich finde das Ergebnis klasse. Für das erste mal, so dicken mehrfach gelegten Stoff nähen. Gute Crew!

Kosten = 2 Meter stabilen Stoff (Rest) nach Wahl, etwas Garn, 8 Minax Knöpfe, 6 Ösen = € 37,-.

Update

Die Minaxknöpfe sind angebracht und die Panels sind so einfach an den Stoff anclipbar.

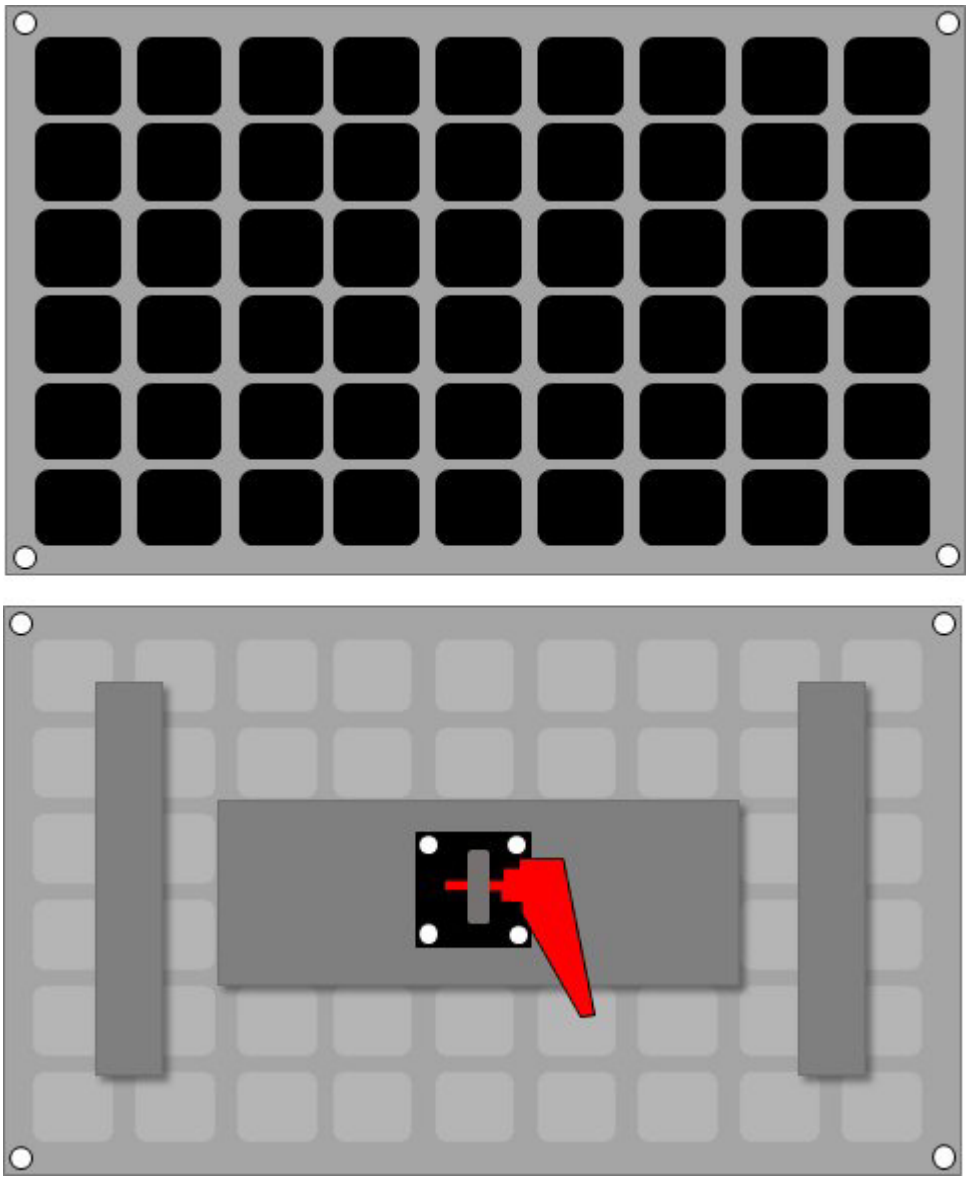




48 Volt Solaranlage am Heck

April 21, 2021

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Solar



Noch ein EDIT: Hier die ersten echten Bilder.









Einen Denkfehler muss ich noch ausbügeln oder besser zwei :-). Die Kunststoffteile sind 30mm, ich war ganz auf das CFK-Rohr fixiert. Zur Befestigung an der 25mm Reling habe ich nun eine Reduziermuffe bestellt. Gibt es zum Glück genau dafür.

Da meine Reling bzw. mein Gestänge achtern fix montiert ist, habe ich zwei Möglichkeiten. Möglichkeit A: Ich bohre die drei Nieten auf die die Rohre fixieren, schiebe dann die Halterung drüber oder Möglichkeit B: Ich befestige am vertikalen Rohr ein paralleles zweites Rohr welches ich abnehmen kann. Die Halterungen dafür sind bei Inox-Expert aufgeführt. Leider sind die Endbeschläge gerade nicht lieferbar, aber es eilt nicht.

Dann natürlich die Schrauben gegen rostfreie VA Schrauben tauschen und noch die Honeycomb Platen aufstöbern…..

EDIT: Die Teile sind da und es passt alles! Naja, fast alles. Ich hab gleich noch zwei der Spannhebel bestellt da diese zwar das Rohr beklemmen können, aber für die justierbaren „Scheibengelenke“ genau 1 mm zu kurz sind ;-(. Da hätten die auch etwas nachdenken können. Aber die Teile sind definitiv wertig!

Jetzt dreht er völlig ab! Mag der ein oder andere denken. Mir doch wurscht :-).

Und wem meine Beiträge zu amateurhaft sind, für den habe ich hier die richtige Lektüre, zumindest als Einstieg.

Mein 48V Motor, oder besser seine Batterie, ist mit 75 Ah nicht gerade üppig. Die Lösung, bei längeren Reisen einen Benzin Außenborder hinten dranzuhängen, das war immer so eine „naja-Lösung“. Ich will doch eigentlich autark und klimaneutral(er) unterwegs sein. Aktuell kann ich ja ne ganz nette Strecke mit der Batterie fahren.

Bisher haben alle abgewunken, eine 48V Anlage mit Solar versorgen – no way! Ok, ich hatte das irgendwie verstanden. Losgelassen hat es mich nie.

Offgrid Tech bietet 50, 80 oder 100 Watt 36 V Panels. In Reihe ergibt das 72 Volt, mit denen man einen 48V MPPT Laderegler mehr als üppig versorgen kann um die 48V Batterie zu laden. Sicherlich lädt man die nicht in 60 Minuten von 0 auf 100. Genauer gesagt, wäre die Batterie auf 0% bräuchte ich mit 2 X 50 Watt 36V Panels ca. 35 Stunden bei idealen Bedingungen um die Batterie auf 100% zu laden. 2 X 50 Watt ist die größte sinnvolle Größe am Heck. Eventuell gehen die 80 Watt Module auch. Muss ich mal zwei Pappkartons als Muster montieren.

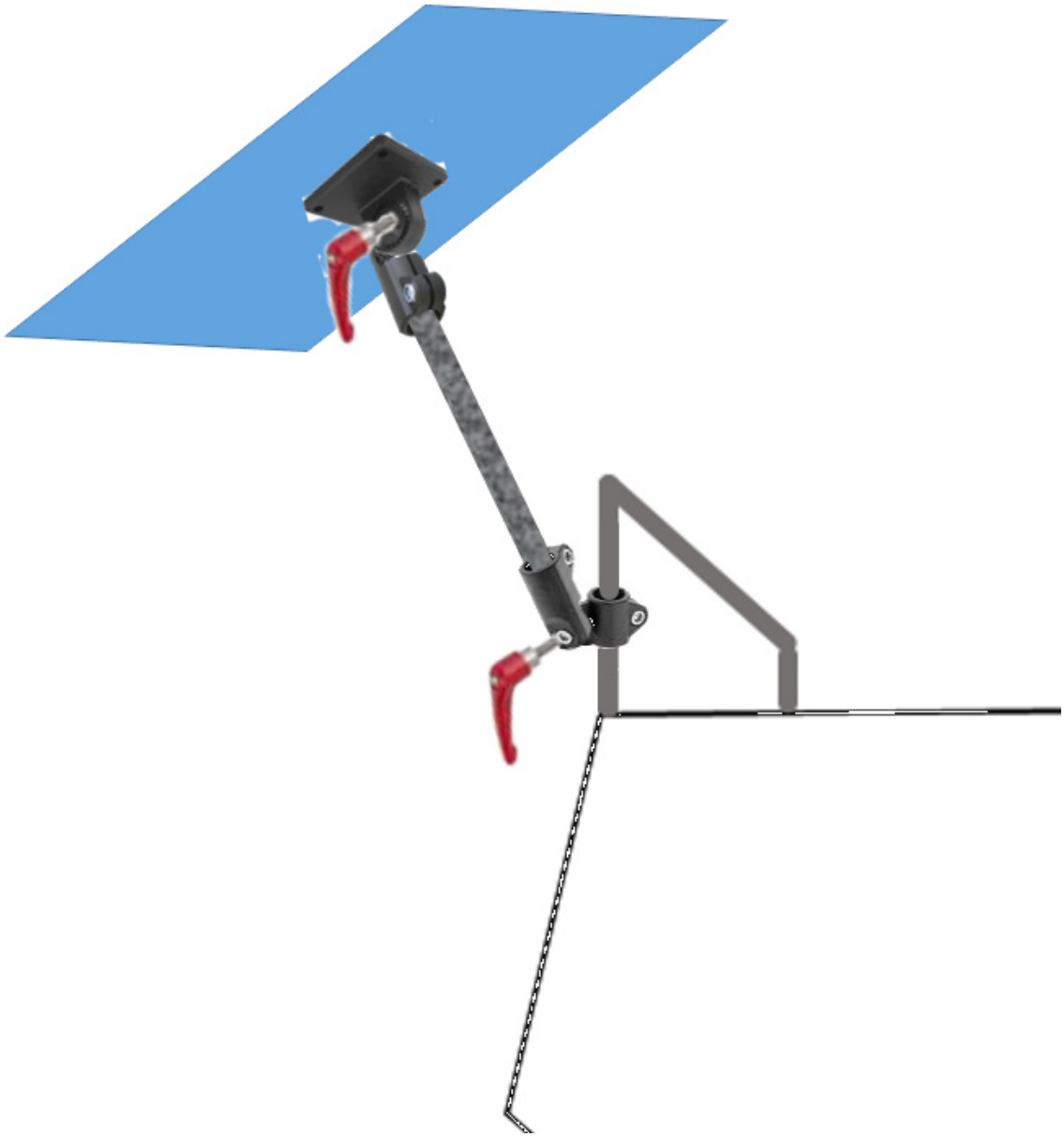
Wobei ich die Zeit als gar nicht so lang empfinde, wenn man nicht gerade in Hektik ist. Also zur Not. In der Regel verbrauche ich so gut wie keine Energie mit dem Motor. Sollte ich dann aber doch einmal mehr benötigen und vor Anker liegen, kann ich die Batterie damit aufladen. Damit wäre der Bedarf einen Jockel hinten dranzuhängen weit geschmälert. Die Reichweite am Stück verlängert sich dadurch natürlich nicht, aber zur Not kann ich laden.

Und wenn die Motorbatterie voll ist, dann schalte ich auf die 12V um. Der Laderegler packt das und die 12V Batterie freut sich.

Also schnell mal was für hinten dran konstruiert. Pate stand die Konstruktion des Sailing Frenchman und seiner Solarinstallation auf seinem Mini Flitzer. Das Ganze nur etwas „erwachsener“.

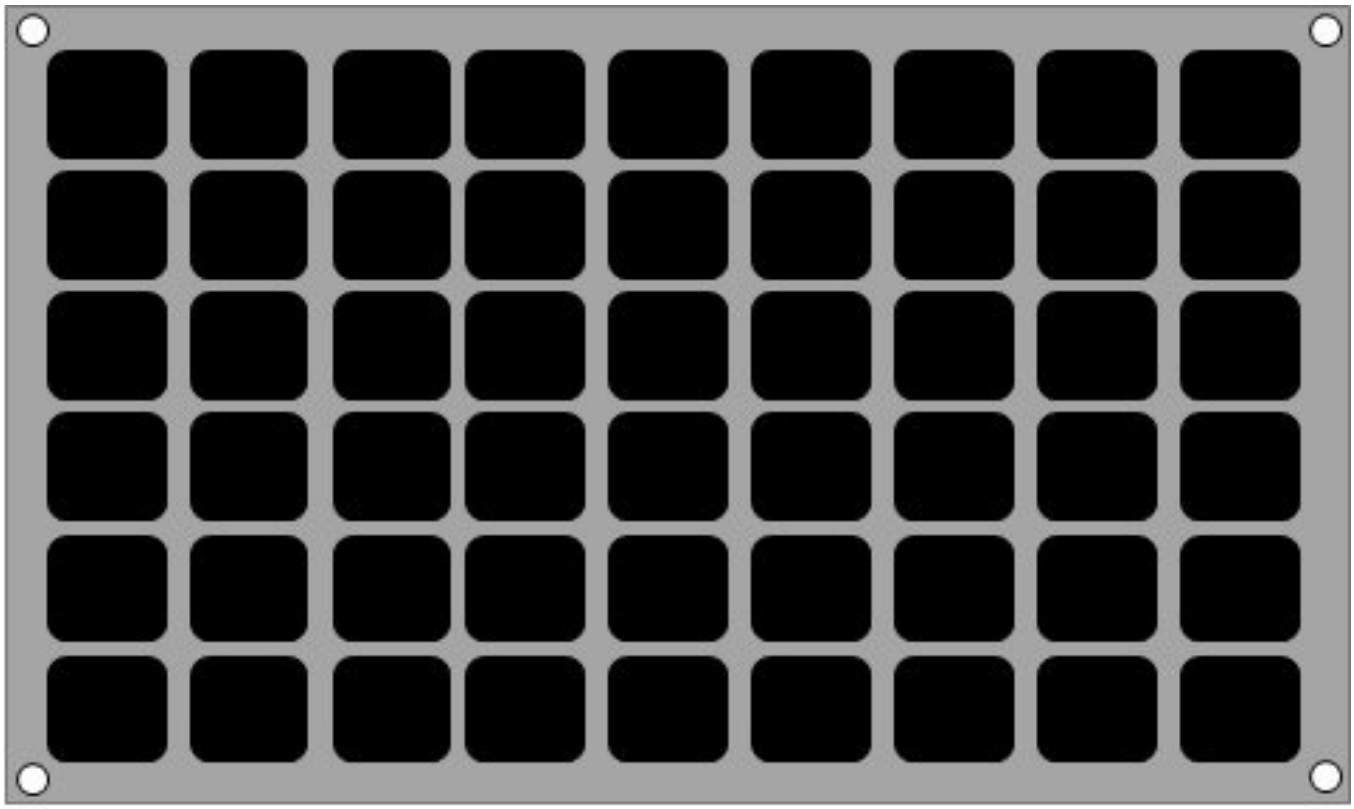
Erstmal baue ich nur eine Seite um zu sehen ob sich das bewährt.

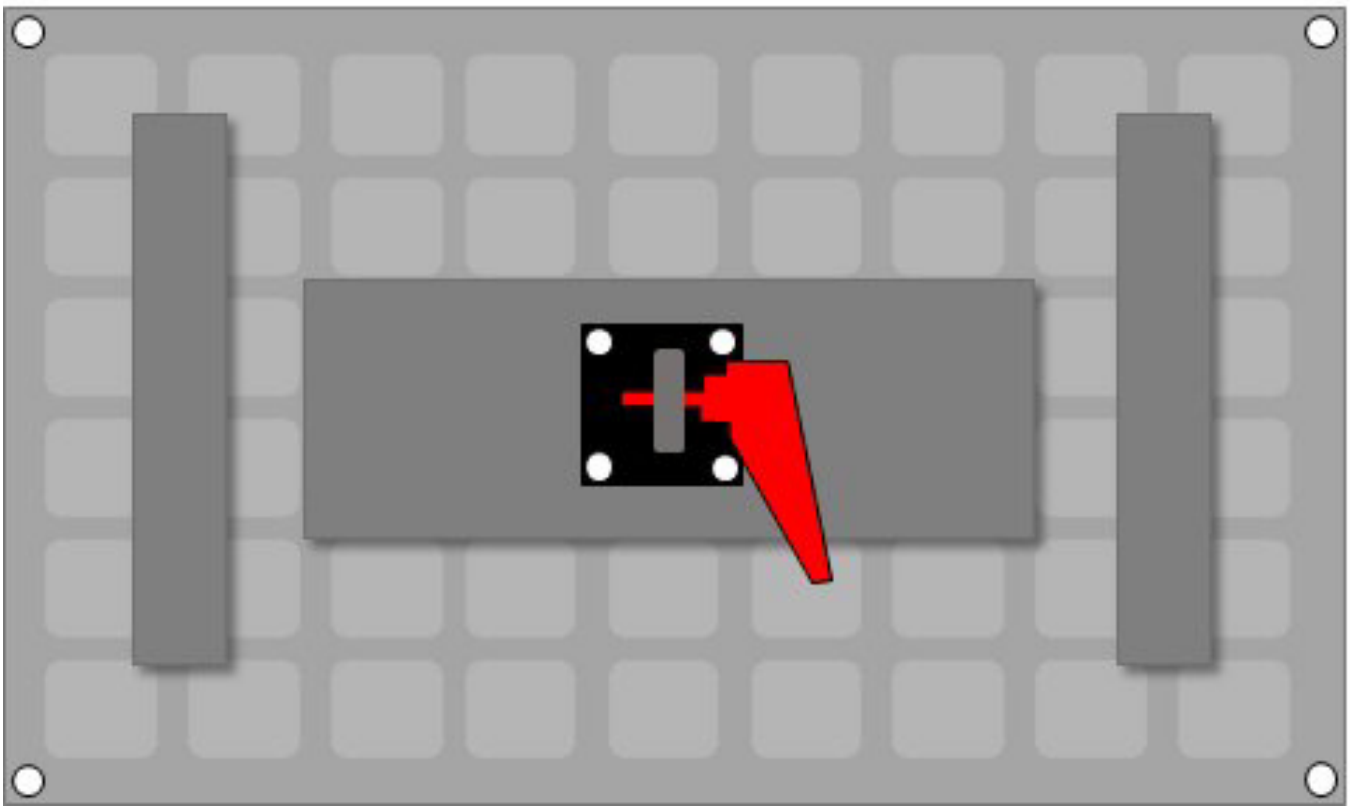
Der erste Konstruktions-Mockup



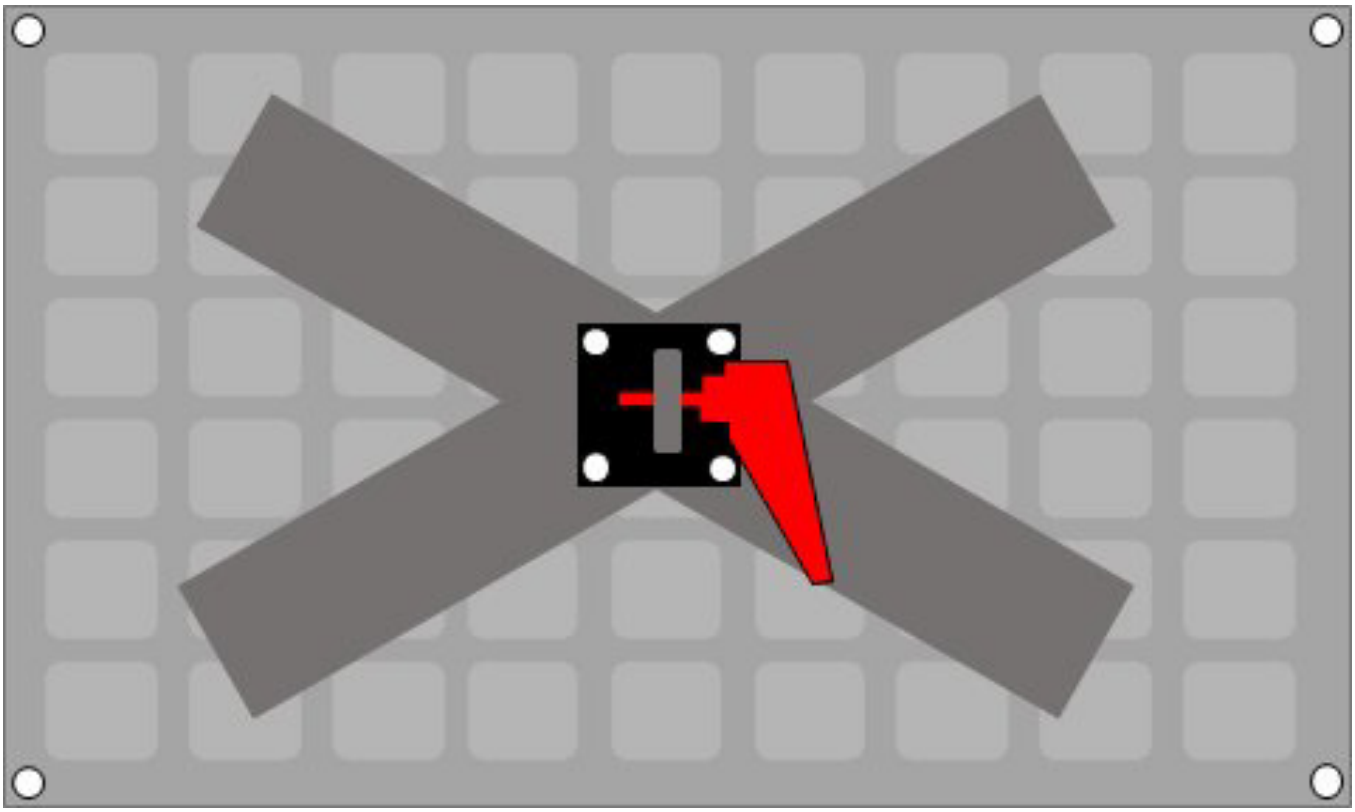
Die Klemmen mit Arretierung habe ich bei HUG-Technik.com entdeckt und bestellt. Das 30 mm Rohr ein Rest in Carbon via eBay. Damit wird das System in alle Richtungen schwenkbar. 80 Kilo soll eine Klemme aushalten. Ob das vertikal, horizontal oder wie auch immer gemeint ist weiß ich nicht, ich lasse mich überraschen.

Das Solarpanel wird auf der Rückseite mit ultraleichten Aluminium Wabenplatten verstärkt. Auf die mittige Platte wird die Halterung geschraubt oder geklebt um das Panel einzuhängen.





Die drei Verstärkungen mache ich eventuell aus einem Stück in einer Kreuz-Form. So lose bringt das bei einem flexiblen Panel ja nix. Und für die ganz Doofen, natürlich ist das Kreuz plan und aus einem Stück Honeycomb Platte ausgesägt.



Teile sind auf dem Weg und ich kann bald weiterbauen. Bin gespannt!

Stay tuned….

91% Recyclingquote bei Lithium

April 26, 2021

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Projekt E-Antrieb

Ja richtig gelesen! Die Möglichkeit wird z.B. von der Firma Duesenfeld, welch cooler Name, erreicht. Die Verwertung von KFZ Li-Ion Batterie und die Rückführung der Rohstoffe in den Kreislauf.

Zu empfehlen in der Dokumentation des MDR „Wohin mit dem Giftmüll“ ab Minute 38

~~https://www.mdr.de/tv/programm/video-wohin-mit-unserem-giftmuell-100_zc-12fcc4ab_zs-6102c94c.html~~

Oder direkt auf der Webseite von Duesenfeld.

Absolut klasse!

Solar Panel Stabilisierung!

April 29, 2021

Kategorien: Allgemein, Projekt E-Antrieb, Solar

EDIT: Die Hohlkammerplatte wars nicht. Die liefert keinerlei zusätzliche Stabilität. Wahrscheinlich ist die Variante zu dünn. Dicker will ich aber nicht. Von daher werde ich die Aluaufnahme direkt auf das Panel kleben. Flexibler und seebeständiger Kleber kam heute an.

Nichts Elektrisches! Es geht darum, das im 48V Solaranlage Blog abgebildete verstärkende X zu konzipieren. Erst einmal für meine existierenden 12V Panels die dann wahlweise mit der Solartasche aufgehängt werden oder eben am Heck arbeiten.

Sprich, ich darf sie nicht für den einen Zweck so umbauen, dass ich sie nicht mehr im anderen Zweck nutzen kann. Das macht die Sache ungleich schwieriger. Eventuell scheitert das dann eben daran und ich mach das dann gleich mit den angestrebten 36V Panels der Endlösung.

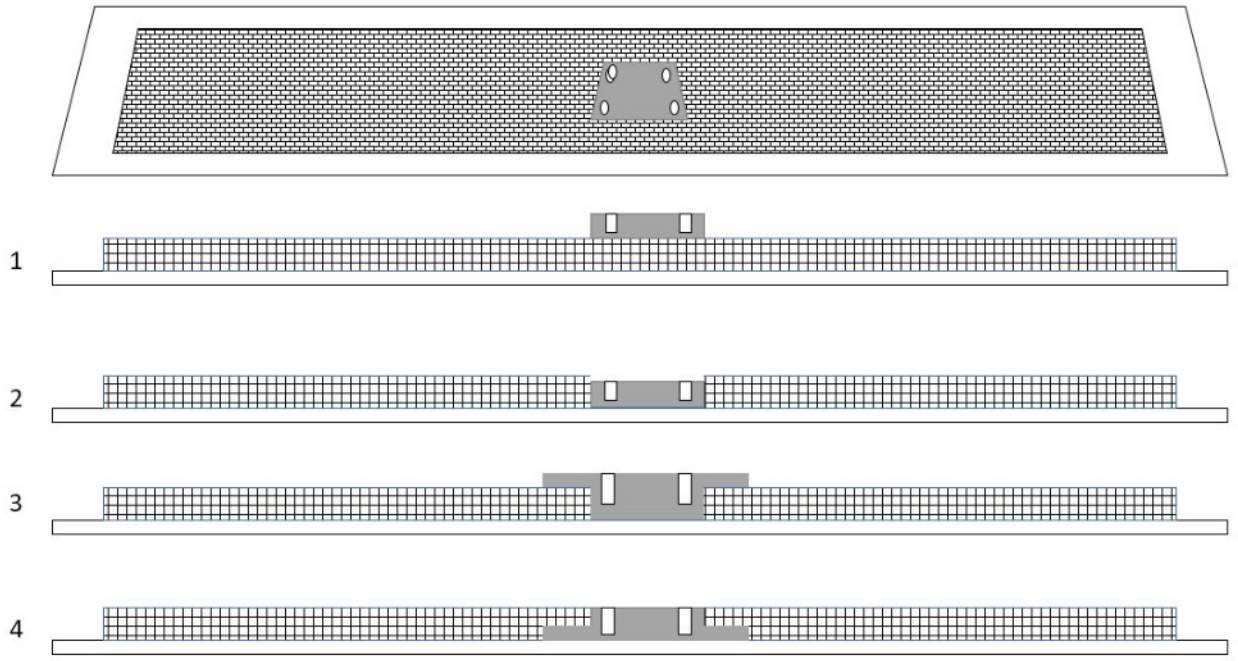
Bei der Stabilisierung habe ich nun endlich eine Hohlkammerplatte gefunden die man auch in kleineren Mengen bestellen kann. Eine KIBO Platte mit 4 mm Stärke. Von der Belastung her sehr stabil und mit 400 gr. / m² fügt sie in etwa 200 Gramm Gewicht dazu.

Alternativ als Möglichkeit die u.a. auch im Boote Forum vorgeschlagen wurde, falls das mit der Platte nicht funktionieren sollte, mehrere Alu T Profile aufbringen. Das Problem der Lösung, aber auch der Lösung mit der Hohlkammerplatte ist, wie befestige ich mein Verbindungselement so, dass die auftretenden Kräfte in die Platte oder die Aluwinkel oder was immer geleitet wird, und nicht an den Kanten des Verbindungselements wirken. Das würde das Panel an der Stelle überlasten und es würden sich Risse bilden.

Wie mach ich´s dann?

Als hätte ich mir diese Frage nicht schon zu oft gestellt :-).

Das wären die Varianten….



Variante 1 wäre recht einfach. Hohlkammerplatte auf Panel geklebt und Verbindungselement auf die Hohlkammerplatte.

Variante 2 klebt das Verbindungselement direkt aufs Panel und die Hohlkammerplatte außen rum bzw. ein Ausschnitt. Das ist die schlechteste Variante da die Kräfte nicht auf die HK Platte verteilt werden.

Variante 3 Würde einen Kraftschluss zwischen Panel und HK Platte liefern, der Übergang zur HK Platte muss aber groß genug sein

Variante 4 dreht das einfach um. Ist am kompliziertesten.

Ich denke ich gehe erstmal mit Variante 1. Eine Aluplatte auf die HK Platte kleben die 4 Gewindelöcher hat um die Halterung daran festzuschrauben. Aluplatte braucht dann aber genüg Stärke um einer M5 Schraube 4 Gewindegänge zu liefern. Das wären 4 X 0.8mm = 3.2mm Mindeststärke. Also eine 4mm Platte. Ist bestellt. Gewindebohrer ist vorhanden.

Die Aluplatte fügt nochmals 440 Gramm Gewicht hinzu. Hmmh, das ist üppig. Ich bin jetzt bei gesamt 1170 Gramm Panel, 440 Gramm Alu und 200 Gramm die HK Platte. Ist aber noch immer nur die Hälfte eines Alurahmen Panels.

Relaxed über die Ostsee

May 2, 2021

Kategorien: Allgemein, Reise

Nichts wildes. 1.5 Minuten Ostsee aus unserem Reisebericht Odyssey Ostsee. Endlich mal Zeit gefunden…

In YouTube gucken bringt bessere Qualität.



YouTube player

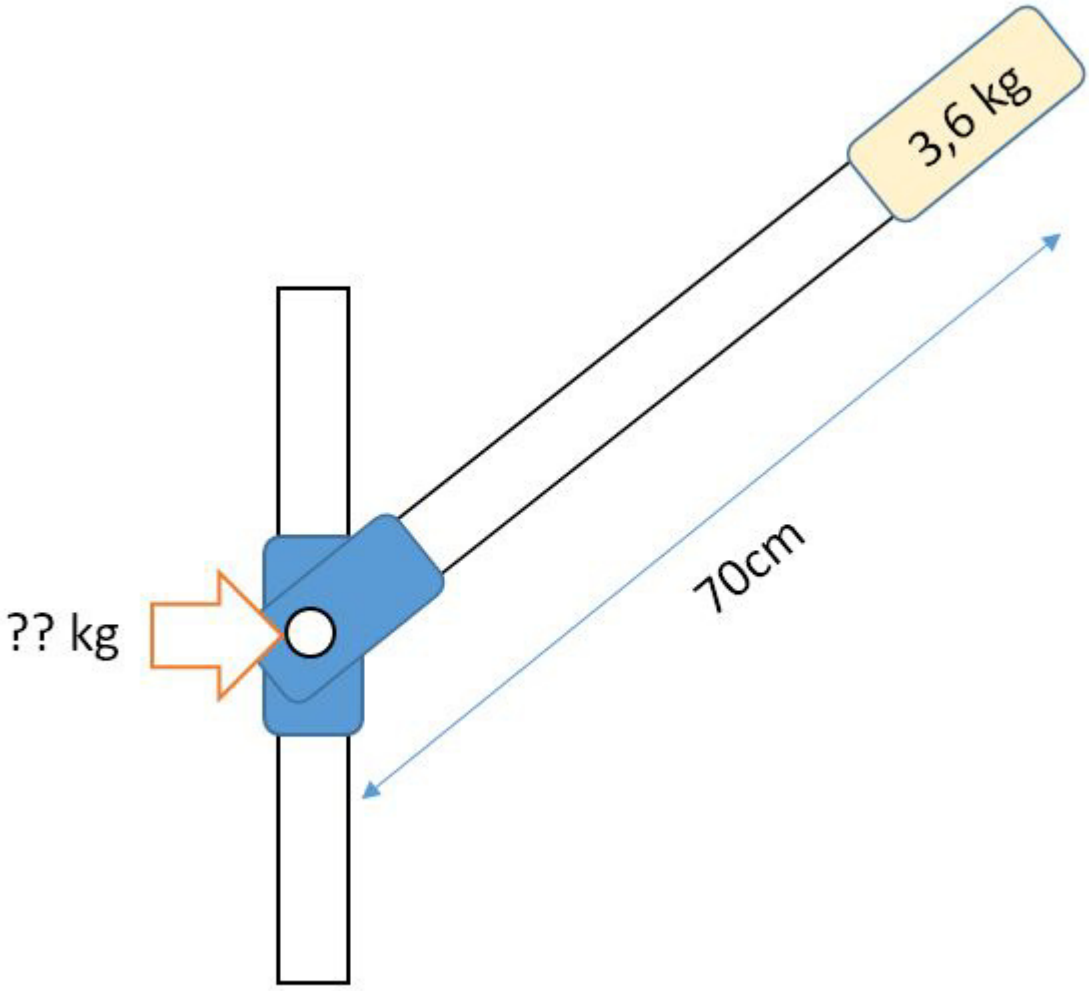
https://youtube.com/watch?v=Sa9v5E5wN4w



Wo rohe Kräfte sinnlos walten!

May 16, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Solar

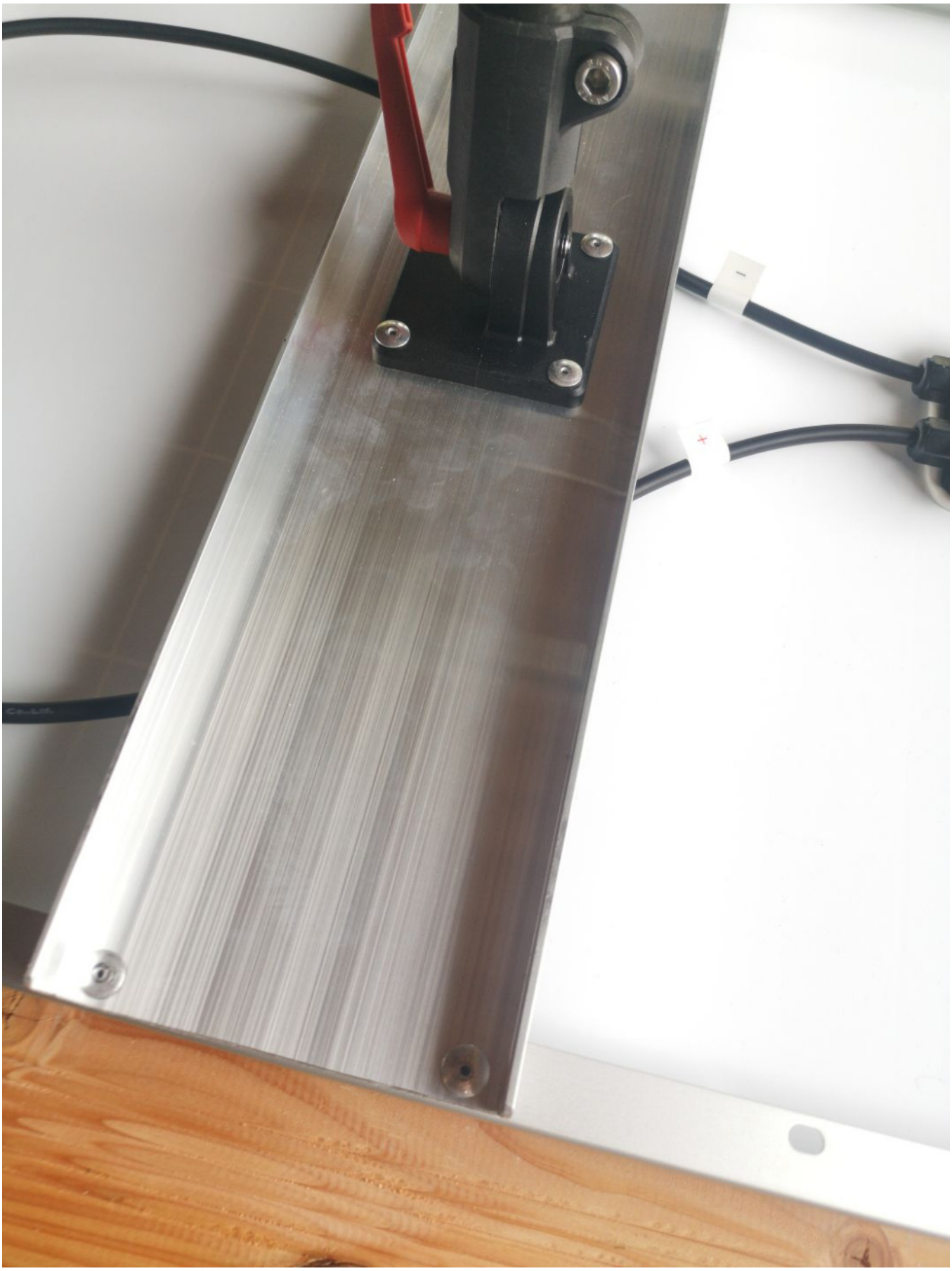


Oder so!

Ich habe einen zweiten Anlauf genommen, nachdem die Stabilisierung der flexiblen Panels eine echte Herausforderung zu sein scheint.

Also, wie von ein paar „Experten“ angeraten, nimm einfach mal ein stabiles Alurahmen Panel. Die kosten zum Glück, selbst mit Solarworld Zellen bestückt, nicht mehr die Welt. So hab ich das mal mit einem 36 V 50W Panel von Offgridtec getestet. Bestellt und verbaut.

Hinten einen breiten Alurahmen als Aufnahme für die Gelenkhalterung draufgenietet. Das Stück Alu ist vom Gewicht her kaum der rede Wert. Ca. 200 Gramm.

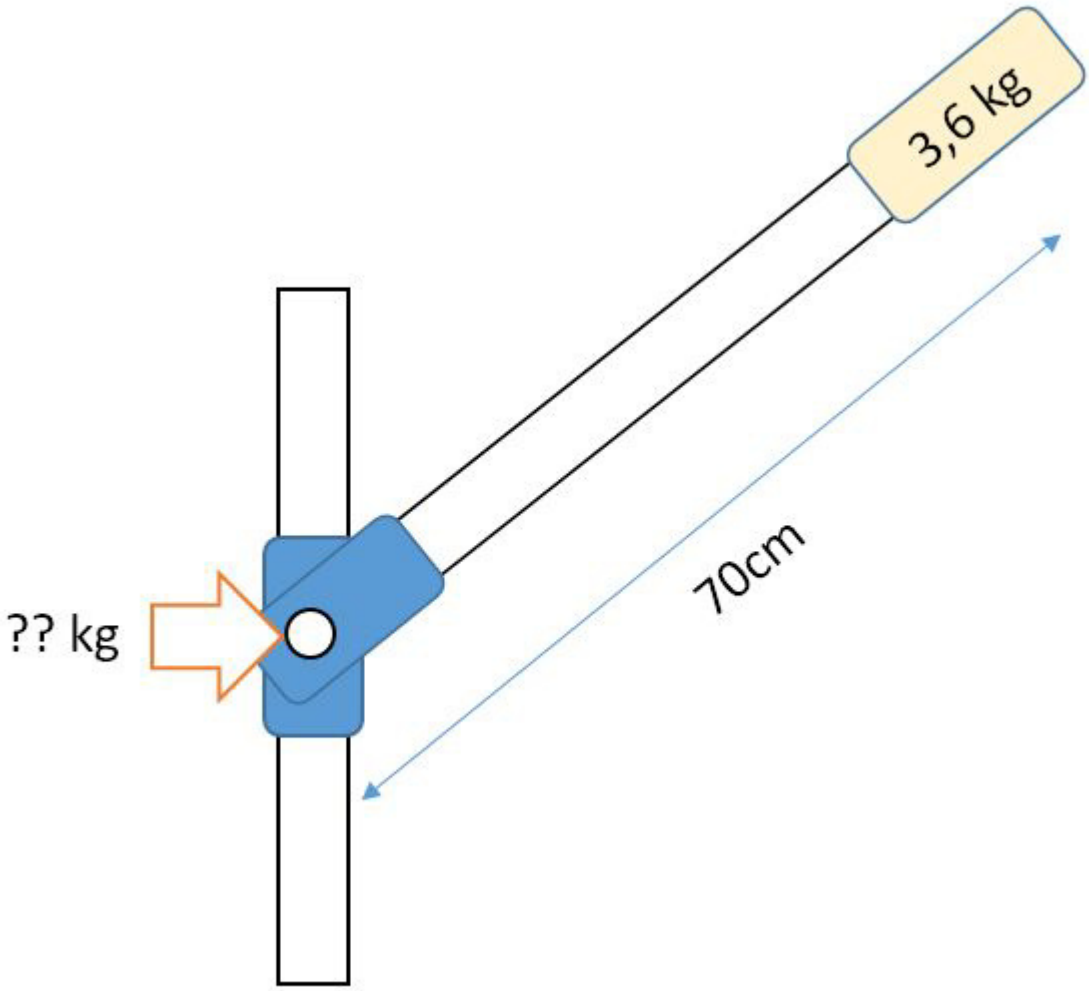


Doch das ganze hat nun ein Gewicht von rund 4 Kilo. Dadurch wird die Kraft, die auf den Hebel wirkt enorm. Die Glasscheibe macht eben den Unterschied. Ok, dadurch ist das Panel haltbar(er). Das ist aber definitiv nicht gefragt. Wenn es unsere 4 Monate Segelreise durchhält, dann reicht mir das.



Die Gelenke halten das ohne Bewegung aus. Doch was sagt der Heckkorb zu der wirkenden Last und die Last erhöht sich bei Wellengang oder generell bei Bewegung enorm. Je nachdem wie weit ich den Arm nach hinten lege wird die Kraft am Gelenk höher. Ich gehe von einem Maximum von etwa 45 Grad aus.

Die Kraft die hier wirkt suche ich noch bzw. ich bezweifle, dass das Hebelgesetz so einfach anwendbar ist.



Bin noch am Rechnen. Aber eins ist klar, das flexible Panel würde weniger als die Hälfte wiegen wenn ich die Halterung direkt aufklebe.

So, die wirkende Kraft auf das Rohr des Heckkorbs liegt, ohne Wind und Welle, bei guten 30 Kilo. Kommt nun die Beschleunigung durch Welle dazu, dann dürfte der Heckkorb irgendwann hinüber sein.

Die Alurahmen Panels machen nur dann Sinn, wenn ich eine Halterung habe die mindestens 2 Stützarme hat um das Gewicht aufzunehmen. So ist das nun einmal mit der sogenannten Schwarmintelligenz. Wenn alle keine Erfahrung haben, dann wird das eben nix.

Experiment gescheitert!

Braucht jemand zwei 50 W 36V Offgridtec Panels mit Aluhalterung?

Update! Dies und das. Sonnensegel und Photovoltaik!

June 6, 2021

Kategorien: Allgemein



So schaut die erste Version aus. s gibt noch ein wenig zu verbessern und dann, Sonne kann uns mal.



Das Reißverschluss System geht auf. Lediglich noch ein Bändsel an den Reißverschluss um ihn an der Lazyleine zu befestigen.



Viele kleinere Projekte, das Sonnensegel und ein paar Größere und ein wenig Ärger. Reicht eigentlich für mehrere Blogs aber ich fasse einfach mal zusammen.

Sonnensegel

Das Sonnensegel entsteht aktuell fast nach den ursprünglichen Plänen. Ich musste ja warten bis das Lazy Bag geliefert wurde um die Maße der Leinendurchlässe zu messen.

Und so konnten wir mit der „Produktion“ des Sonnensegels beginnen. Vorneweg, sollte jeder mal machen um schätzen zu lernen wie viel Arbeit hinter so einem anscheinend einfachen Teil versteckt ist.



Hier die beiden hinteren Reißverschlüsse, die für die Lazy Leinen geöffnet werden. Die sind ca. 6 cm länger als das Lazy Leinenmaß, damit das Segel bei Wind auch entsprechend arbeiten kann.



Die Patches oben und unten aufzunähen war nicht ganz einfach. Zuerst mit Fixier-Klebeband aufgeklebt und dann genäht. Man sieht, das die Pfaff am Reißverschluss einen Aussetzer hatte. Nicht schlimm, nur ein Schönheitsfeler.

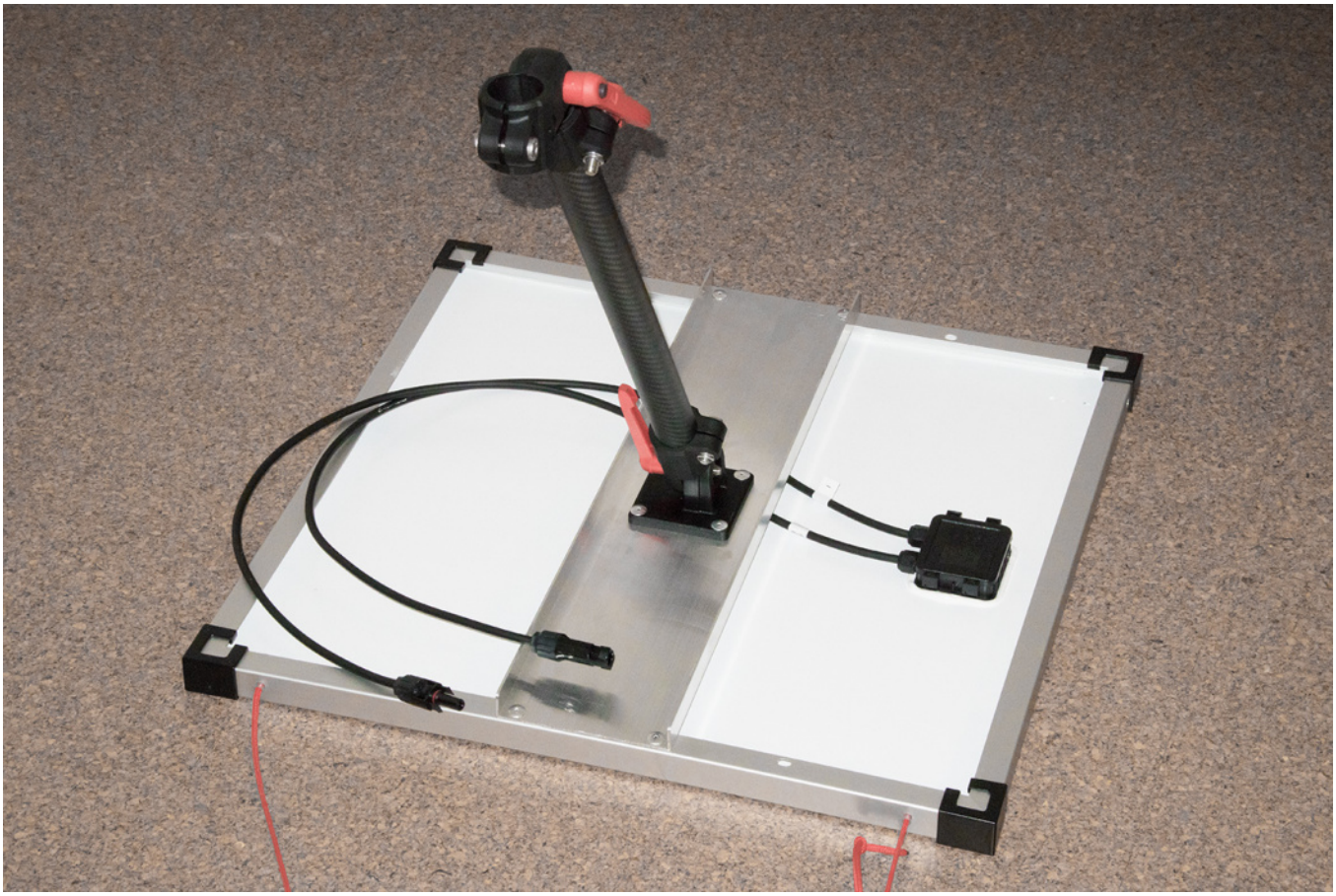
Weiter hinten einer von zwei Ringen für die Abspannung nach oben per Dirk oder Spifall, an dem eine Rolle mit einer Leine befestigt wird deren Enden jeweils auf die Ringe gehen.

So weit Zum Sonnensegel. Nebenan rattert die Pfaff bereits…..

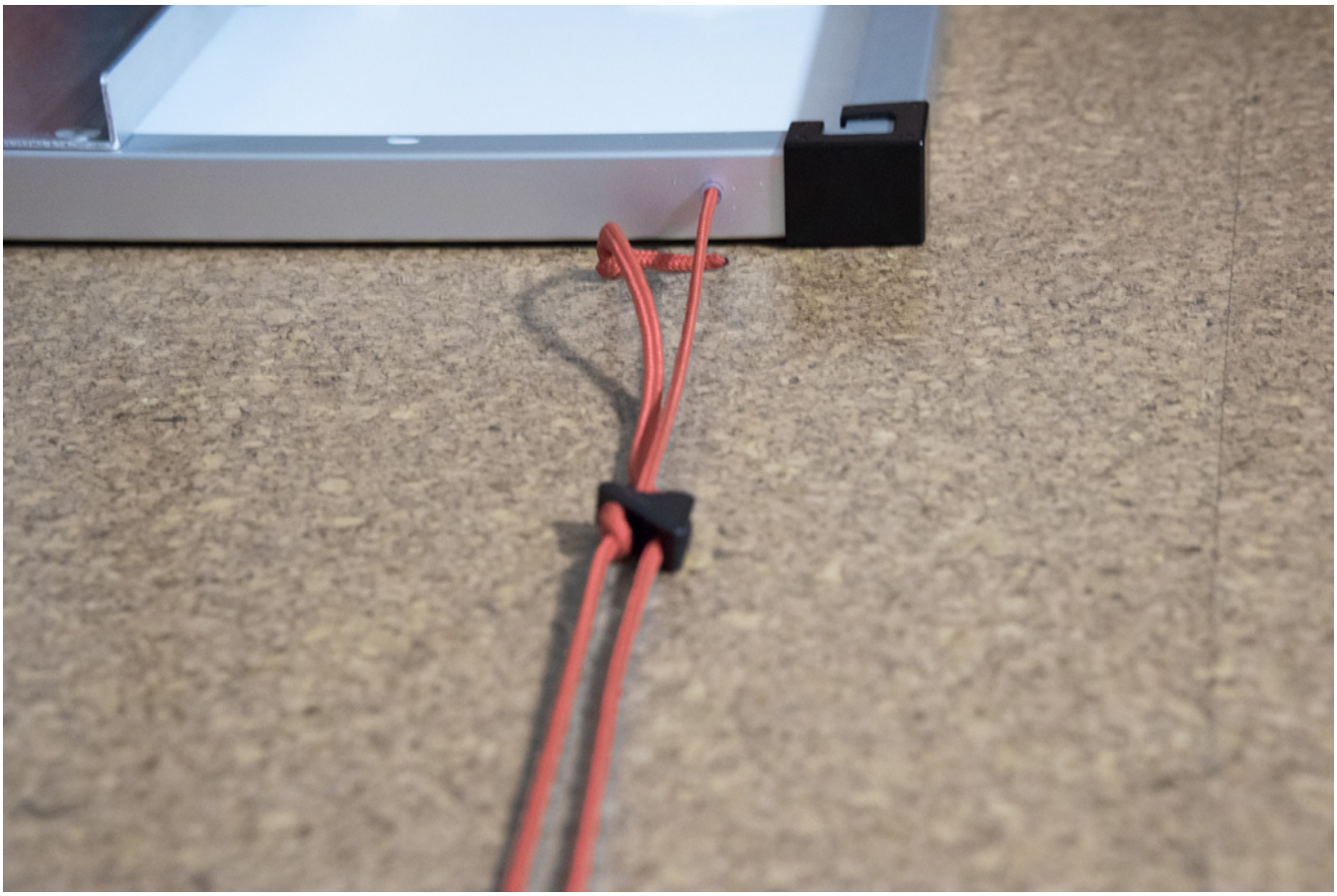
Photovoltaik

Auch hier hat sich ein wenig getan. Der Plan geht fast auf. Ich habe nun zwei Varianten. Also ich kann entweder die 36V Panels mit Alurahmen aufstecken um dann die 48V Anlage zu laden oder ich stecke die flexiblen 24V Panels auf um die 12V Anlage zu laden. Natürlich könnte der Laderegler auch mit den 36V Panels, parallel geschalten die 12V Anlage laden.

Das ganze ist nun, nach ein paar Korrekturen, stabil und haltbar. Ich musste die Hebel noch gegen Rostfreie austauschen und zwei Elemente noch mit einem verzahnten Gegenstück nachordern. Zu Beginn hat das nur gehalten wenn ich es massivst festgezogen habe, mein Fehler, ich hatte zwei glatte Elemente und eins von 2 sollte mit Zähnen sein.



So schauts jetzt von unten aus. Die Rohre an Linguini sind bereits montiert, kommendes Wochenende wird die Anlage in Betrieb genaommen.



Um die Panels nach vorne abzuspannen um die gesamte Mimik zu entlasten, sind Leinen durch einen Kunststoffhülse gezogen und werden einfach mit einer kleinen Klemme „irgendwo“ festgezurrt. Den richtigen Ort muss ich noch finden. Wahrscheinlich an der hinteren Spi-Schiene.

Das Maindrop

Auch Lazy Bag genannt. Maindrop klingt wohl spannender. Am Ende ein Sack in den das Großsegel fallen kann.



Hier ganz frisch aufgezogen zu sehen. Das neue North Full Batten darin gibts in einem anderen Blog. ich werde das Lazy auf ein 4 Leinen System umbauen. War so nicht dediziert bestellt aber hey, besser ist das.

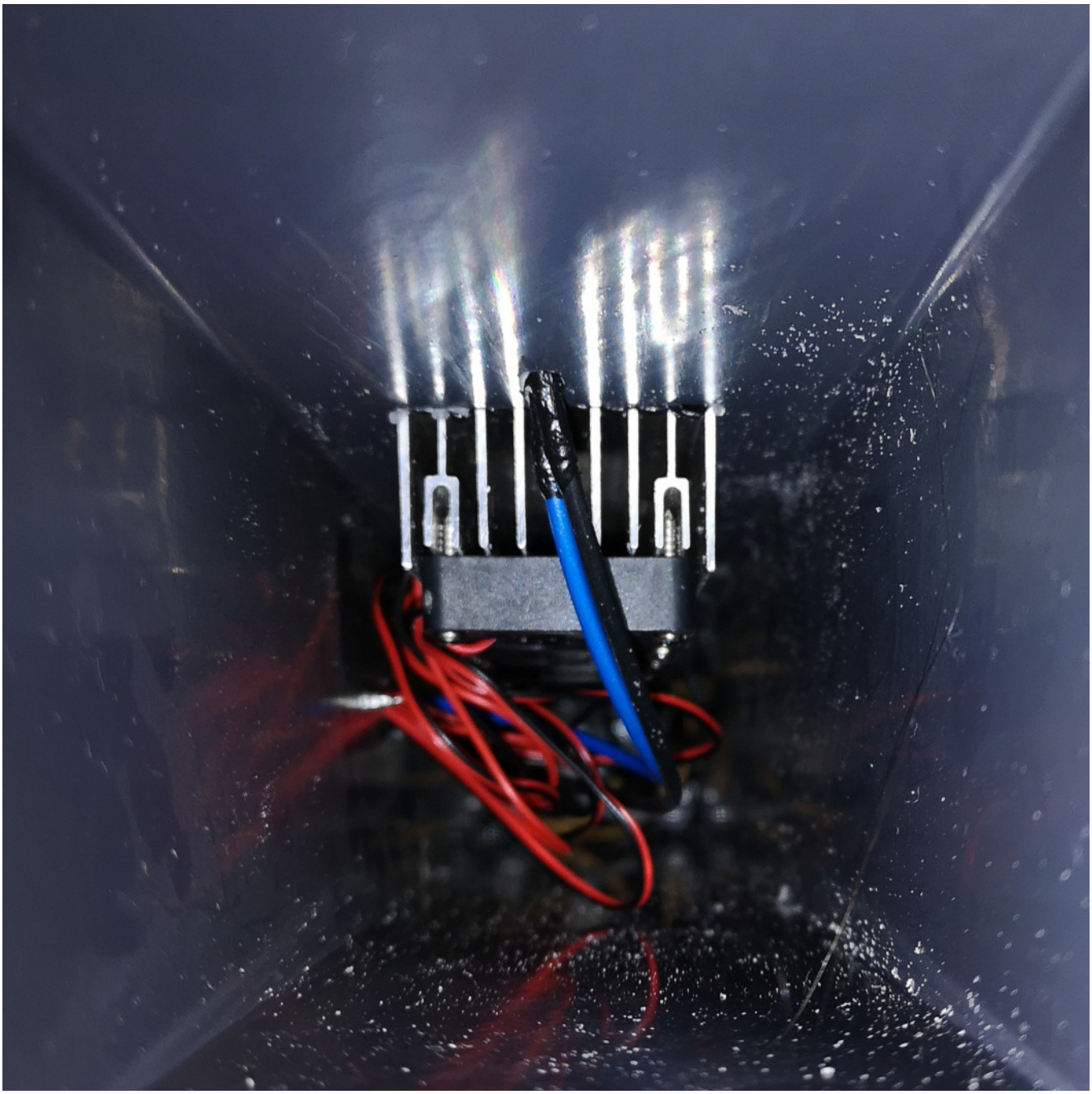
Die Verarbeitungsqualität des Maindrops ist, mit meinen Augen betrachtet, hervorragend. Im Vergleich war das vorherige Elvström Zipbag echter „Gruscht“ für fast den doppelten Betrag.

Die Lieferzeit war Dank Corona und GLS etwas länger und aufregender. Braucht kein Mensch aber am Ende wird alles gut. Die Segel waren ja auch noch nicht da. Lagen in Singapore bei UPS und es gab keinen Flieger. Kommt vor, liebe North Sails aber auch liebe Rolly Taskers (LazyBag), Transparenz gegenüber euren Kunden und vor allem die pro aktive Benachrichtigung wenn es sich verzögert würde sehr viel Ärger sparen. Warten ist nicht schlimm. Erwarten aufgrund von Fehlinformation kann aber echt nervig sein.

Klima für Linguini!

June 18, 2021

Kategorien: Allgemein



Ich hatte ja bereits hier beschrieben wie das DIY Gerätchen am Ende ausschauen soll. Nun bin ich eine Ecke weiter und hab mal die Kabelführung fertig gestellt.


IP 54



Als nächstes muss ich mir den Deckel um das ganze in die Luke einzusetzen konstruieren. Dann noch die Pumpe dran und IT´s COOL BABY!

Segel setzen!

June 23, 2021

Kategorien: Allgemein

Nun hatte ich mal etwas Wind und nach einer kleinen Justage am Segelhals, war zu dicht an den Lümmelbeschlag gebunden stehen die neuen Segel wie ne Eins.


NORTH
SAILS


SELDÉN

Lediglich beim neuen Gennaker war dann der Wind komplett weg. Sehr schade. Auf jeden Fall lässt sich der IFS Gennaker super easy aufrollen. Ok bei wenig Wind, aber dennoch wesentlich leichter als der alte mit Torssionsleine.



Und auch das E-Ink Smartphone hat sich bewiesen. Klasse Anzeigequalität!



Neues vom See!

July 4, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Heimathafen, Navigation

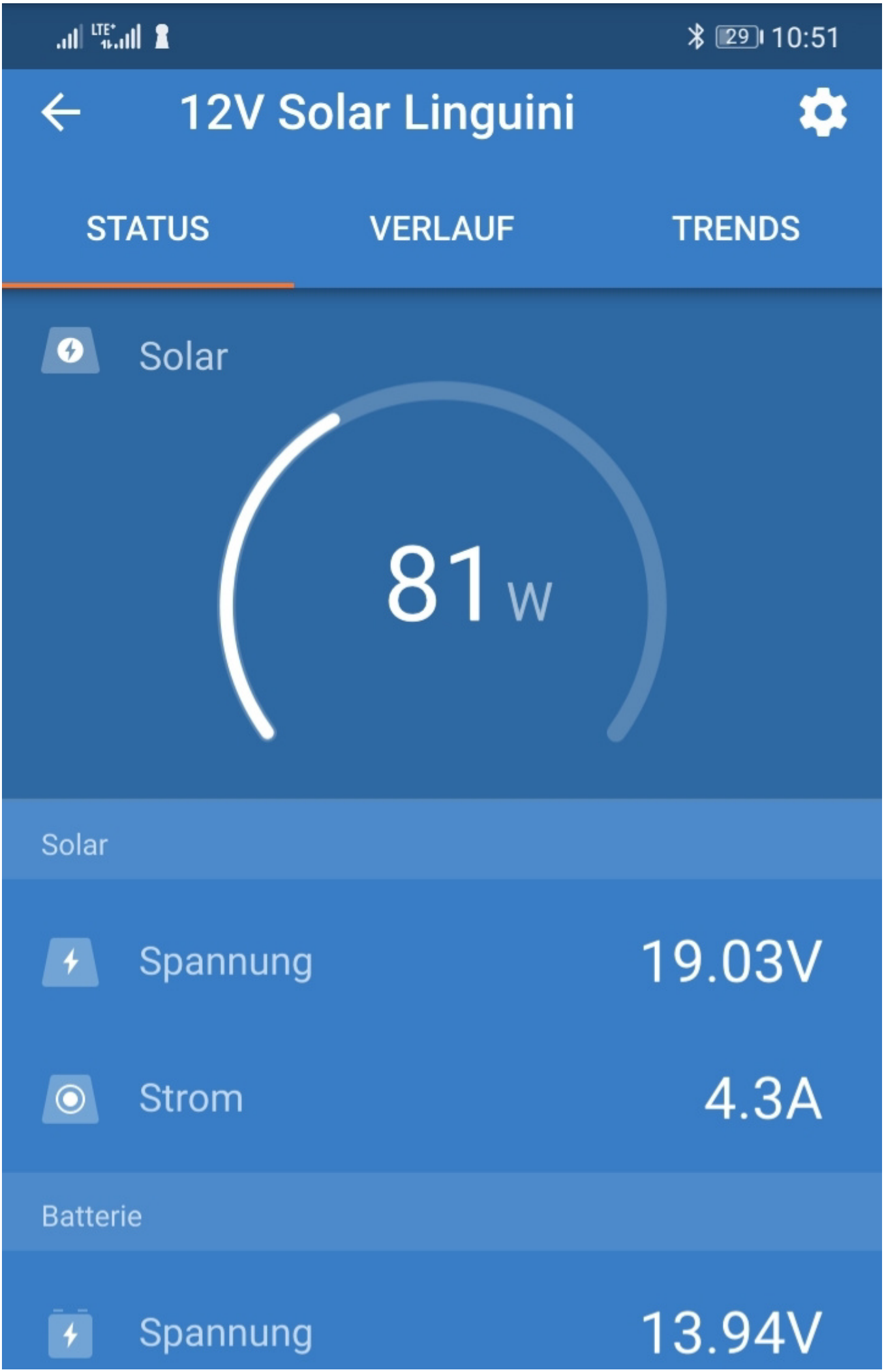


Ein herrlicher Freitag und Samstag, nur leider kein Wind. Das gab Zeit um einige anstehende Dinge zu erledigen.

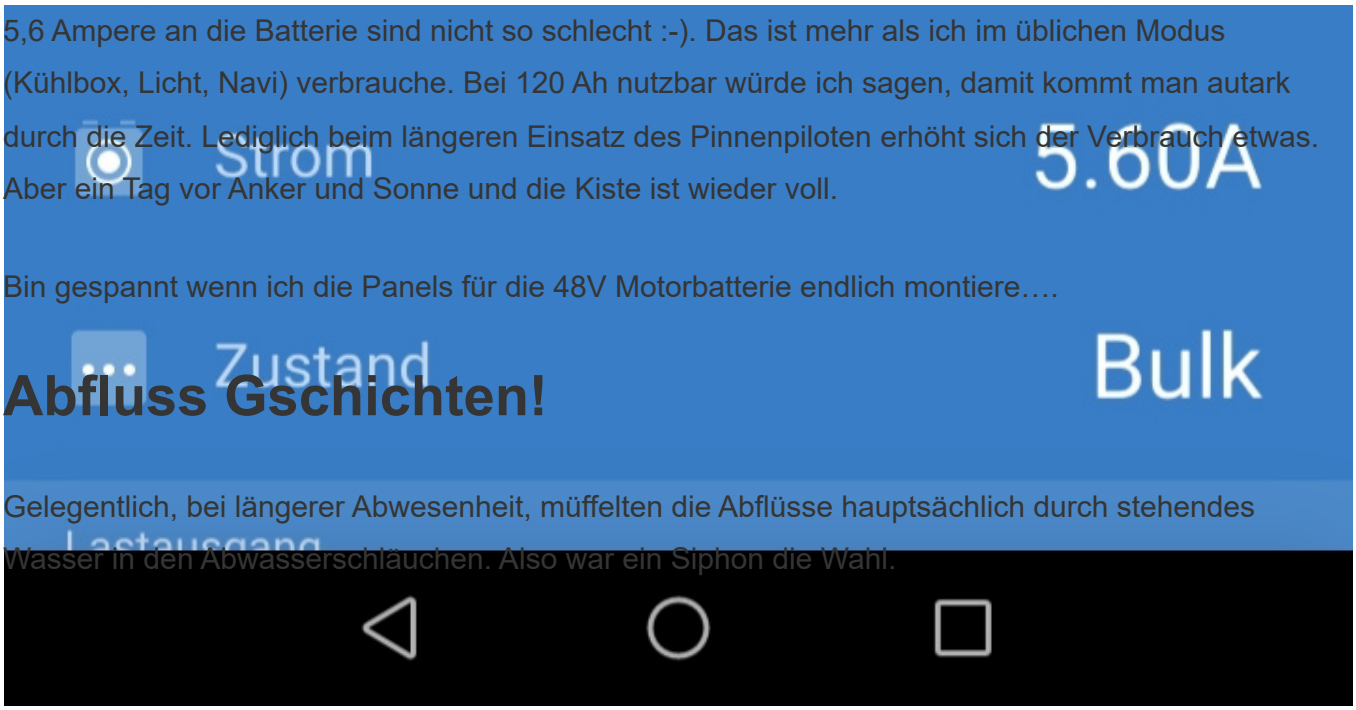
Aber erstmal das Solarpanel anschließen um die Batterie zu laden.



Leicht wolkig, einfach ins Cockpit legen und ernten…


10:51
12V Solar Linguini
STATUS
VERLAUF
TRENDS
Solar
81 W
Solar
Spannung
19.03V
Strom
4.3A
Batterie
Spannung
13.94V

5,6 Ampere an die Batterie sind nicht so schlecht :-). Das ist mehr als ich im üblichen Modus (Kühlbox, Licht, Navi) verbrauche. Bei 120 Ah nutzbar würde ich sagen, damit kommt man autark durch die Zeit. Lediglich beim längeren Einsatz des Pinnenpiloten erhöht sich der Verbrauch etwas. Aber ein Tag vor Anker und Sonne und die Kiste ist wieder voll.



Bin gespannt wenn ich die Panels für die 48V Motorbatterie endlich montiere….

Abfluss Gschichten!

Gelegentlich, bei längerer Abwesenheit, müffelten die Abflüsse hauptsächlich durch stehendes Wasser in den Abwasserschläuchen. Also war ein Siphon die Wahl.


Siphon –
Geruchsverschluss
Schlauchanschluss ⌀ 25mm (1")
CE
ams



Und nein, die kann man nicht falschrum einbauen 😳

Erstmal in der „Nasszelle“ montiert. Easy!

Dann noch in der Pantry, etwas schwieriger aber ebenfalls nicht schwer. Leider bekomme ich hier den Siphon nicht wirklich aufrecht hin. Sollte trotzdem wirken. Die Metalldraht verstärkten Schläuche sind recht störrisch aber hey, auch hier wurde nur bestes Material seitens der Werft verwendet.



Umgedreht!

Die Box zusammen mit der Dragonfly 25 ist schon recht knapp bemessen. Nicht wegen der generellen Breite, die Dragonfly ist lediglich 2.35 Meter breit. Aber ich bin quasi bis zum Hintern auf Breite und Peters Tri (jaja, Namensgleichheit) hat ein komplett rechteckiges Heck.



So wars mal

Das in Kombination macht es für mich nicht einfach in die Box zu fahren wenn Ostwind steht und bei West hat Peter sicherlich so seine Probleme. Wir werden sehen. Auf jeden Fall hab ich Linguini umgedreht.

Der Blick ist natürlich wesentlich besser





Gegenüber wohnt übrigens der Biber, den bekommen wir ab und an zu Gesicht. Wird spannend, den am Abend zu beobachten. Und einem morgendlichen Bad im See steht nichts im Wege, außer vielleicht die Wassertemperatur (Sissi).

Slow Motion!

Und weil der Wind so „üppig“ war, hab ich mich schön ins Cockpit gelegt, Backbordbug am Ufer entlang und per E-Ink und Fuß Steuerung den Tag genossen :-). Vielleicht mach ich mir doch noch ne kleine Frontkamera ans Boot *lol*



Tja und so verging der Tag. Mit unseren Rückkehrern aus Griechenland noch ein leckeres Mythos getrunken und die schönen Mitbringsel verstaut. Freu mich auf und über die Leckereien! Aber jetzt ab nach Hause und den Grill anwerfen!

Aufblasbare Gangway!

July 16, 2021

Kategorien: Allgemein, Reise



An und von Bord kommen passiert auf Booten meist mit einer Gangway. Natürlich nicht eine Gangway am Fingersteg am See.

Sobald man aber irgendwo an einer Mole liegt und der Schwell entsprechend Berücksichtigung finden sollte, spätestens dann sind die Beine nicht mehr lange genug um trocken von oder an Bord zu gelangen. Eine Gangway wird nötig.

In geschützten Marinas ist das nicht so sehr der Fall aber viele der Möglichkeiten am Mittelmeer sind eben weit weniger geschützt als wir es von den meisten Häfen an Ost- und Nordsee gewohnt sind. Dalben sucht man am Mittelmeer auch vergeblich.

Und deshalb ist die Prämisse, rücklings mit respektvollem Abstand anlegen und irgendwas hinlegen um an Bord zu gelangen.

Erste Suche nach Gangway brachte meist monströse Teile die auf großen Pötten Anwendung finden. Aber auch kleinere Gangways die leicht und praktikabel sein sollten gingen dann preislich in Bereiche wo man sich fragt ob man jetzt verarscht wird? Ja man wird verarscht!

Lediglich die einfachen Holzgangways haben eine Preis der in einer Relation steht. Allerding meist nicht klappbar und so eben schwerer staubar. Mit dem Zweitnutzen als Fenderbrett sicherlich gut an der Reling, aber am Mittelmeer braucht es kein Fenderbrett und an der Ostsee keine Gangway.

Also Gangway aufblasen!

Ich dachte daran unser SUP zu verwenden. Stabil genug, lang genug! Leider viel zu lang und zu ungeschickt durch die Formgebung. Die Suche nach Yoga SUPs die eher rechteckig sind war nicht erfolgreich da diese Teile zu breit sind.

„Inflatable Gangway“ brachte den Erfolg. Und ich dachte ich hätte ne Marktlücke entdeckt! Mist aber auch.

Aber am Ende, nach so Matratzen für EUR 1.600,- wurde ich fündig.

Die aufblasbare Gangway in verschiedenen Längen. In 250 cm zu € 350,- ist das ok. Die Anfrage nach Aufbau (wie ein SUP oder???) ist gestellt und ebenso eine mögliche Lieferzeit ist angefragt.

Ok, heute mit der Firma telefoniert. Aufbau ist wie bei jedem ordentlichen SUP im Doppelstitch Verfahren. Sofort lieferbar, also bestellt. Bin gespannt.

Brombachsee Wochenende – Alles dabei!

August 1, 2021

Kategorien: Allgemein, Heimathafen, Segeln



Man könnte auch sagen, das Wetter tickt nun wirklich so langsam aus! Ein Wochenende und alles dabei was man sich denken kann. OK, Schnee und Hagel gabs keinen.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=ugzX9aGqhc4



Samstag Abend konnte man schon sehen, da kam was. Zum Glück haben es alle gesehen und kein Boot mehr auf dem Wasser.

Die Wellchen sorgten für leichtes Küstenfeeling auf den Stegen



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=hTBn-14rYo0



Aber so schnell wie es kam wars dann auch vorbei und ging in kurzen heftigen Regen über.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=2uoqb18xq-I



Samstag – Top-Wetter

Am Vormittag begann es mit 12-15 Knoten relativ konstantem Wind und ich wollte eigentlich eine reale Messung machen, wie weit komme ich mit 80% meiner Batterie in Marschfahrt. Die

Bedingungen gegen an wären optimal und mit einem guten Tag an Ostsee oder Mittelmeer gut vergleichbar. Aber ich putze erstmal Linguini und leg mich dann nochmal aufs Ohr. War eh viel zu früh

Aber irgendwann hielts mich dann doch nicht mehr. Nix Motor testen, der Wind war der Motor und das war schon eine super schöne Segelei.

YouTube player

https://youtube.com/watch?v=2u3f2AIErdA



Das Video zeigt einen Windwinkel (AWA) von 25° (38° TWA). Die neuen Segel machen einfach phantastisch Höhe und das mit 5.6 Knoten. Max SOG lag heute bei 7.4 Knoten. So langsam komm ich mit den Segeln zurecht, der Trim auf Halbwind und Amwind ist schon ziemlich gut und ich freu mich schon riesig Linguini am Mittelmeer ins Wasser zu setzen!

Danke an Tom für Video und Bilder. Die Belohnung hast Du Dir verdient!



Lecker Griechisches Dosenbier. Ein schönes Mitbringsel von Tom & Jerry!



Sehr relaxed die Krängung mit den neuen Segeln. 25° AWA (38° TWA), Traveller ca. 15% und alle Fäden tanzen. Gibts was geileres für einen schönen Segeltag? :-). Der aufmerksame Segler sieht, Das Fockfall könnte noch nen Tick stärker durchgesetzt werden.

Addicted Sports zeigt den Tag, die Tage im Graph, allerdings am falschen Seeende. Und man sieht, das kurze Spektakel war sehr eingeschränkt auf die südliche Hälfte des Brombachsees.



Leider gibt es in Ramsberg keine Messstation am Steg außen. Dito in Enderndorf. Das wäre sehr spannend diese Daten in z.B. Wunderground historisch abrufen zu können. Wer weiß, vielleicht kann man das ja mal organisieren.

48V Solar ist tot!

August 3, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Solar



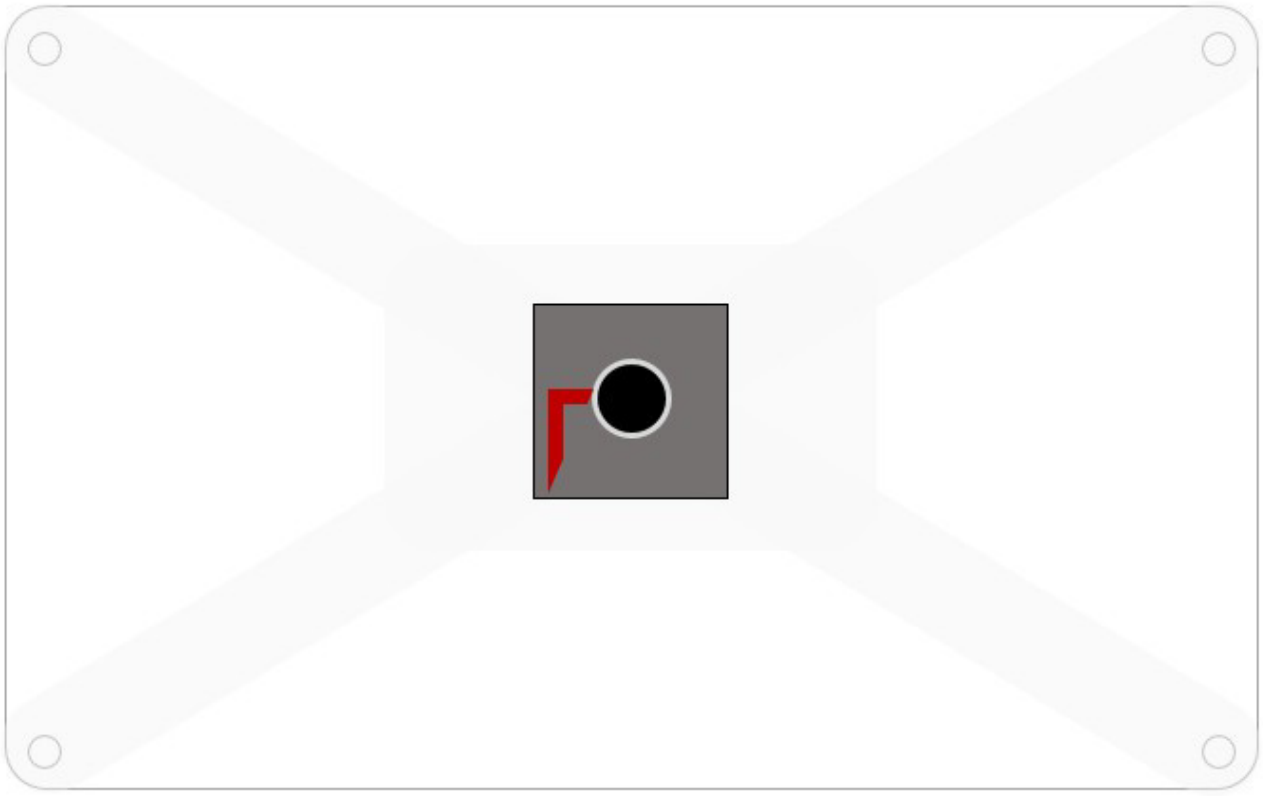
Da der Weg das Ziel ist, nehme ich es als Erfahrung. Aber die Menge an Strom die meine 2 X 50 W 36V Panels über den MPPT an die Batterie liefern ist den Aufwand nicht wirklich wert. 0,5 Kwh pro Tag! bei idealen Bedingungen. Also rechnet man mal mit 0,4 Kwh pro Tag in real. Das ist nichts. Ich dachte, der MPPT liefert bei den 74 Volt Eingangsspannung deutlich mehr an die Batterie als die Panels an Ampere bei 36V liefern. Dem ist nicht so, und die theoretischen Berechnungen sind eben nur Theorie. So bleibt es bei der Landstrom-Aufladung. Die theoretische Berechnung durch 2 geteilt, reicht der Antriebsstrom für mindestens 2 Wochen wenn man vor Anker ist, also den Motor eigentlich nur zum Ankerplatz auswählen und Anker einfahren nutzt. Also alle 2 Wochen an eine Steckdose, das sollte in Griechenland zu schaffen sein. Mehr als 3 Tage an einem Ort vor Anker sind sowieso nicht geplant. Und zur Not hängt der Benzin Außenborder als Redundanz am Heck. Ups, das hab ich glaub ich schon zu oft geschrieben

Macht aber nix. Neue Idee und neues Glück!

Ich hab ja meine 12V semiflexiblen Panels in der Solartasche. Die ist während des Segelns zusammengeklappt unter Deck. Schade eigentlich. Also nehme ich einfach eines der Panels aus der Tasche, geht ja ohne jeden Aufwand und „clipse“ es auf die Halterung am Heck.

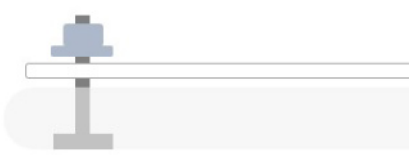
Heckträger

Heckträger ist vielleicht etwas üppig als Beschreibung, aber ich nehme die CFK Konstruktion und setze eine „Plattform“ oben drauf, auf die ich das Panel einfach mit 4 „Clipsen“ in den Ecken sichere.



Das graue „Kreuz“ ist Sperrholz, welches ich mit Glasfaser ummantle um eine stabile und wasserdichte Plattform zu haben.

In den 4 Ecken wird jeweils eine Composite Schraube einlaminiert, Das Solarpanel eingehängt und simpel mit einer Mutter und entsprechenden Kunststoff U-Scheiben gesichert.



Normale Sicherungsmutter



Flügelmutter

Vielleicht finde ich noch etwas das schneller als zu schrauben geht. Dachte schon an eine Flügelmutter. Flügelmuttern gibt´s aber nicht als selbst sichernde Ausführung, zumindest

habe ich noch nichts gefunden. Irgendwas wird es schon geben :-).

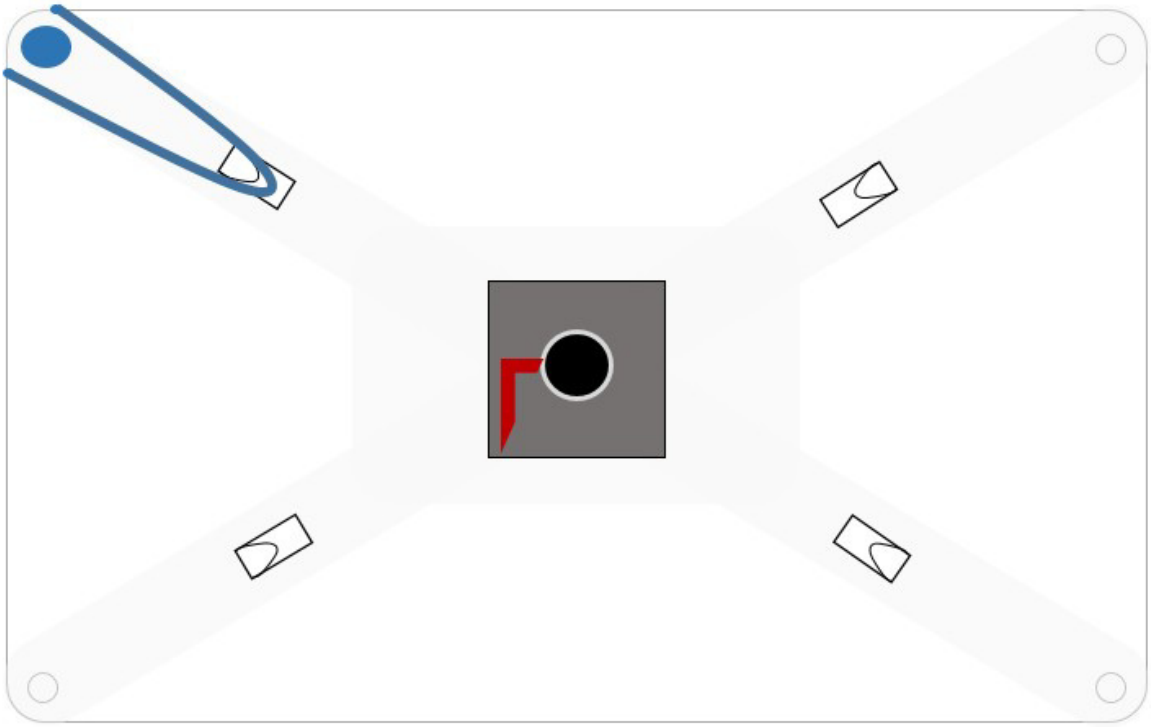
Auf jeden Fall habe ich so einmal 65 Watt am Heck, die während des Segelns, bei Sonne, die 12V Batterie erfreuen. Vor Anker entweder zurück an die Solartasche und aufs Vordeck, oder das zweite Panel einfach parallel dazuschalten. Einen zweiten Träger am Heck möchte ich nicht. Das ist zu viel „Heckmeck“ im Hafen und überhaupt.

Braucht jemand 2 36V Solarpanels mit je 50 Watt?

EDOT: Und gleich ein Update – Dank Geistesblitz *lol*



Ein Gummistrop duch das Lock im Träger und hinten dran ein Knoten oder eben den Plastikhaken damit er nicht durchrutscht.



Um die Ecke gespannt und an einem aufmontierten Haken eingehängt.

Ein Gummistrop hat natürlich den Nachteil, dass er irgendwann durchscheuert. Aber dann gibts eben einen Ersatz.

Interboot 2021 – Einkaufsliste

August 26, 2021

Kategorien: Allgemein



Endlich wieder eine Bootsmesse die einigermaßen geregelt ablaufen wird. Hoffentlich!

Nach dem Studium der Ausstellerliste wird meine Einkaufs- oder besser Interessensliste immer länger. Schön, dass so viele Aussteller zugesagt haben!



Hallenplan Foto: INTERBOOT Friedrichshafen

Hotels hatten leider nicht mehr viele Zimmer frei. Gut für die Hotels, schlecht für mich. Ein 0815 Zimmer im Best Western geht aber gerade noch.

Die Liste ist sicherlich noch nicht komplett. Und wenn ich dann die ganzen netten BlinkBlink´s sehe

1. Aufblasbare Fender – Schnell mit der Pumpe aufzublasen und nicht im Weg wenn man sie nicht braucht.
2. Dinghy – Mal sehen wie das Angebot so ist. 3D Tender ist leider nicht vertreten und so schau ich mal ob es ein max. 250cm Dinghy bis max. 18 Kilo und 6 PS AB Zulassung gibt. Wird schwer aber hey, der Weg ist das Ziel.
3. Bugspriet – Mal sehen ob ich meinen kurzen und recht schweren Bugspriet gegen was anderes tausche. Trogear oder ähnliches.
4. Halterungen für Solarpanels – Natürlich nur um zu erkennen, dass meine DIY Variante unschlagbar ist
5. Solarmodule zum Aufkleben – Neben dem vorderen Luk habe ich rechts und links Flächen für mindestens 120 Watt. Allerdings formtechnisch Sonderanfertigungen. Mal sehen was das so kostet. Anderenfalls auf dem Vordeck. Hier muss es jedoch extrem stabil sein. Denke dauerhaft dürfte das Panel dort ziemlich leiden.

6. UV-Schutzkleidung – Shirts, Caps und Halsschutz
7. Pantry Utensilien – Das muss platzsparender gehen
8. Ersatz für den Cobb Grill – Eventuell mit Gaskartuschen aber der Fokus liegt auf „gut zu reinigen“, was beim Cobb, vor allem den Cobb Grillrosten immer ne Tortur ist wenn man auf Chemie und Alufolie verzichten will.
9. Ein Sattler finden, der sich an eine Custom Sprayhood wagt.
10. Für den Gennaker eine schlaue Takline-Umlenkung mit Klemme die ich aus dem Cockpitbedienen kann.
11. Dünnere Festmacher für den Steg am Brombachsee.

Denke das eicht auch erstmal. 1.5 Tage ist nicht allzu viel und ich will natürlich einen Blick auf die Boote werfen. Speziell die Sunbeam 30.2, wenn sie denn wirklich ausgestellt wird, wäre schon ein Highlight. Aber der Andrang wäre sicherlich enorm und so wird sich Schöchl auf die aktuellen Kaufinteressenten konzentrieren. Kein Problem!

Beitrags Bild: Foto: INTERBOOT Friedrichshafen

Packen, Zipper, los!

August 27, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Reise



So einfach kann das sein. Zwei zusätzliche Packtaschen an den Seiten der Bugkoje angebracht. Die Taschen selber sind per Zipper zu vergrößern. Sehr praktisch und da passt jeweils eine 4 Wochen Menge an Unterwäsche rein.

Die Taschen sind recht stabil und ich hab so einiges gesucht bis ich auf diese „XD Design, Packhilfe Packing Cube“ gestoßen bin. Eigentlich Koffer Organizer aber das Material ist richtig gut und stabil genug. Hinten Klettpads aufgenäht und jeweils zwei runde Klettpads an die Wand, so sind sie einfach abnehmbar.



Steuerbord Packtasche!



Backbord Packtasche!

Ich werde zwei weitere in der „Achterkammer“ anbringen. Das wären dann gesamt 40 Liter Volumen. Zusammen mit unseren beiden Soft-Koffern liegen wir dann bei gut 280 Litern Klamottenstauraum. Das Segelzeug geht natürlich extra. Reicht!

Die Taschen kosten 15,90 pro Stück

Beitragsbild unter Creative-Commons Lizenz von Martin Fisch.

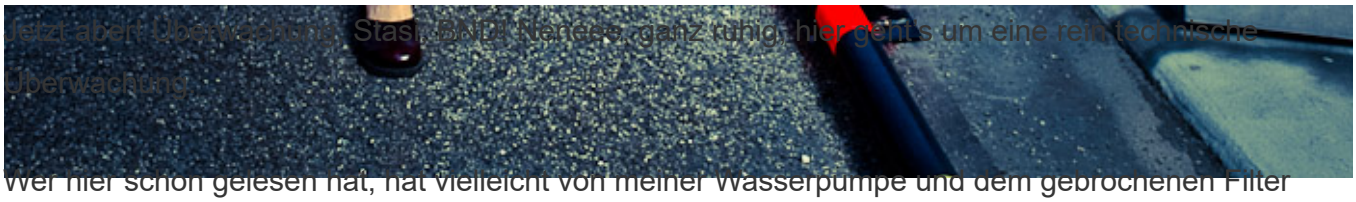
Kameraüberwachung!

August 29, 2021

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Bootsüberwachung, Kamera, Sicherheit





Jetzt aber Überwachung, Stasi, BND! Nenenee, ganz ruhig, hier geht's um eine rein technische Überwachung.

Wer hier schon gelesen hat, hat vielleicht von meiner Wasserpumpe und dem gebrochenen Filter gelesen. Dann kam ein undichte Schlauchschelle und so insgesamt hab ich doch des Öfteren bereits kleinere bis größere Mengen Wasser, zum Glück Frischwasser, aus dem Boot entfernt.

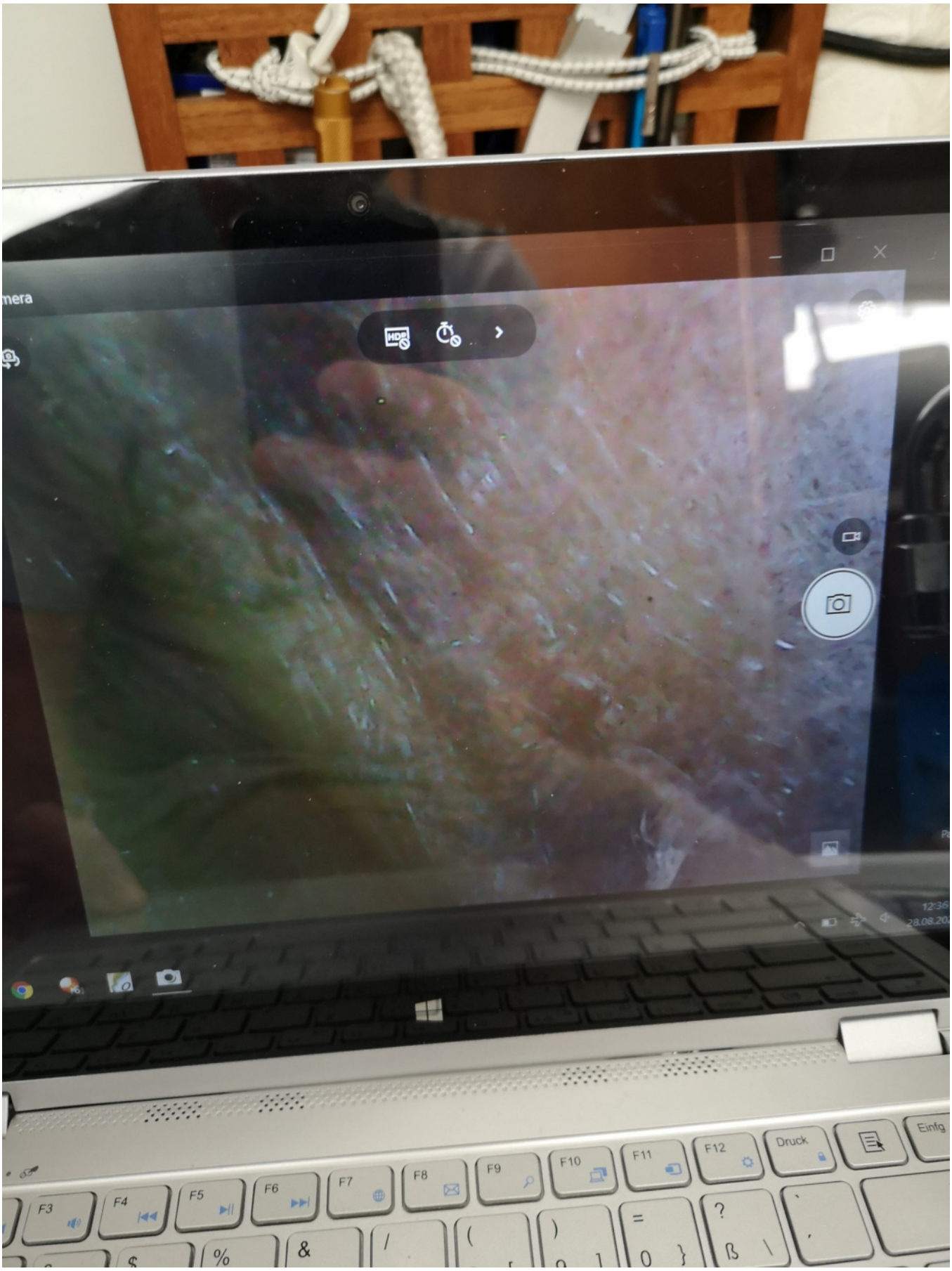
Seit dem Einbau der neuen Pumpe nebst stabilerem Filter ist alles trocken, aber man hat doch immer wieder ein ungutes Gefühl. Jedes Mal die Backskiste ausräumen, rausschrauben ist echt mühsam. Da kam mir die Idee:

Technik TV

Eigentlich simpel. Ich habe eine Kamera unter das Waschbecken eingebaut und überwache damit den Bereich in dem sich das Wasser, wenn denn etwas ausläuft, als erstes sammelt. Die Kamera am Kabel und das Kabel in meiner Küchenbox. Wenn ich an Bord komme, Smartphone an den Anschluss, die Beleuchtung der Kamera auf Maximum und ich sehe ob „unter Deck“ alles trocken ist.






mera
F3
F4
F5
F6
F7
F8
F9
F10
F11
F12
Druck
Einfg



Auf dem Laptop Bildschirmfoto sieht man leider kaum etwas, da das Display mächtig spiegelt. In Natura gibt die Kamera ein klares Bild ob da Wasser steht oder nicht. Die Kabel habe ich provisorisch befestigt, das wird beim nächsten Mal sauber gemacht.

Kosten 9,90

Solare Evolution!

September 1, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Solar

Schlagwörter: Photovoltaik, PV-Anlage, Segelboot-Solar



EDIT: Hier gleich das System im Einsatz. Funktioniert!





Aber zurück zum Blog…

Und endlich hatte ich die Muse, meine solaren „Anhängsel“ fertigzustellen. Ich bin ja zwischendurch etwas vom Weg abgekommen und hatte mich mit Festrahmen Panelen versucht. Zu schwer und zu

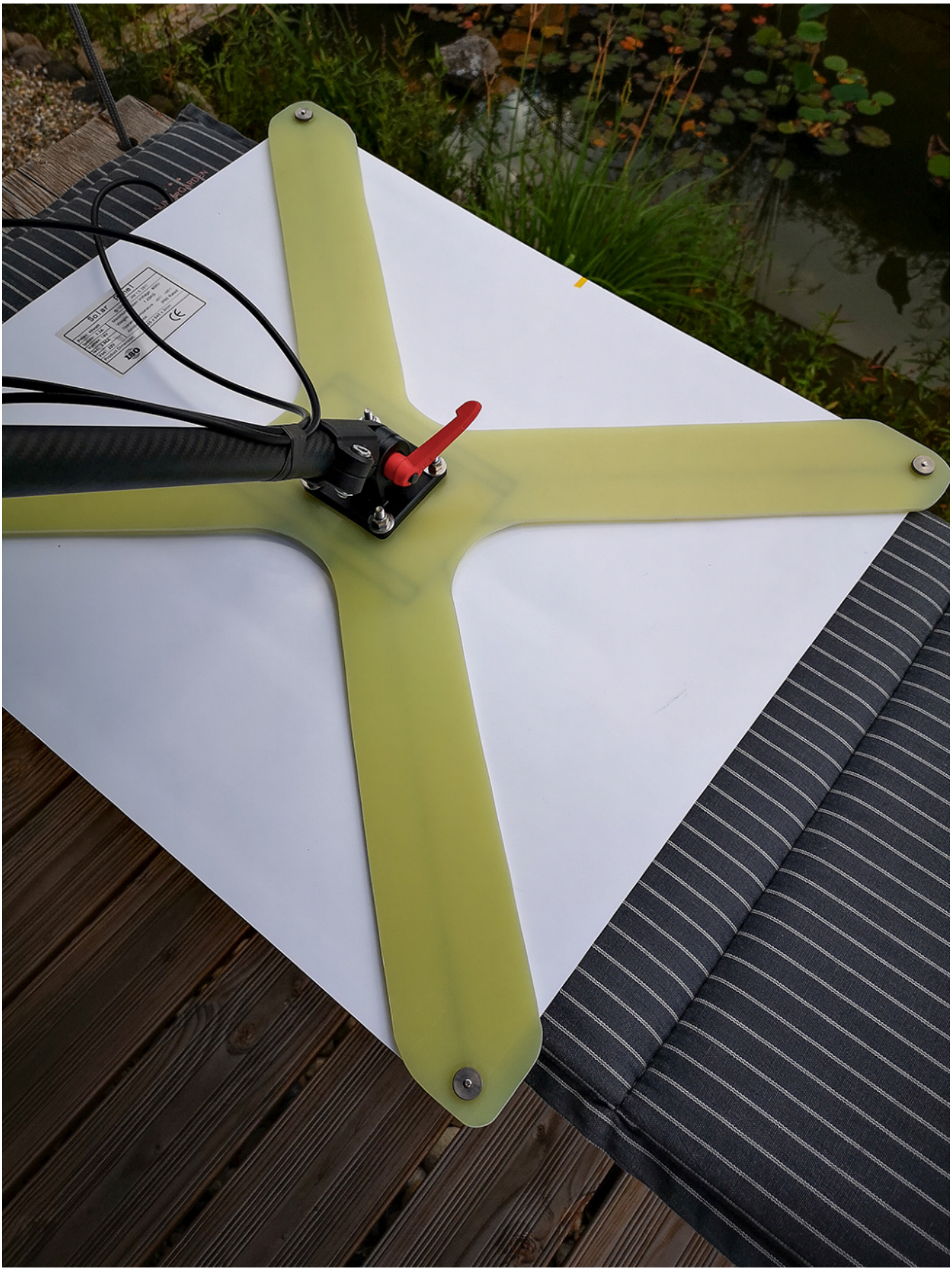
kantig. Schwarmintelligenz wird leider viel zu oft vom Hörensagen bestimmt!

Also hab ich es fertig gebaut. Der ursprüngliche Plan war dieser hier.

Und das ist daraus geworden:



Ein Kreuz aus einer 4 mm GFK Platte (super stabil. 3mm hätten wohl auch gereicht – nächste Evolution). Die Halterung angeschraubt und hinten mit sehr großen U-Scheiben geschraubt.





Die Ecken stehen extra einen cm über als Schutz für das Solar Panel. Eine Rändelmutter eingeklebt. Hier werde ich noch mit ein wenig Sika außen rum kleben.



Auf der anderen Seite einen Stift eingeschraubt um mit einem Minax? (oder wars Tenax?) Knopf zu sichern. Hält bombenfest.

Am Freitag wird es endlich am Boot montiert. Sonne gibts ja!

Connected!

October 7, 2021

Kategorien: Allgemein

Die beiden Solarpanel Ports in den Schwalbennester hab ich nun mit CNLINKO Steckverbindern realisiert.



IP 67 im Schwalbennest sollte ausreichend sein. Die Stecker und Einbaubuchse machen einen sehr stabilen und wertigen Eindruck.

Warum ein Stecker und keine Buchse am Solarpanel? Weil, wenn nur ein Panel angeschlossen ist, auf dem zweiten Anschluss im Schwalbennest natürlich Spannung anliegt. Ebenso auf dem parallelen Port innen im Boot. Der Port kann über einen Mini KFZ-Stecker Laderegler Direkt an iPad und Co. liefern. Aber deshalb war mir die Buchse am Boot lieber als eine Kabelbuchse am Solarpanel. So muss ich eben beim abstecken Obacht geben. 22 Volt bei 3 Ampere sind ja aber keinerlei Gefahr. es geht eher drum, einen Kurzschluß zu vermeiden :-).

Die Stecker gibt auf eBay oder beim Schweizer Distributor von u.a. diesen Steckern.

Vom Schwalbennest geht´s unter Deck und ab in die Klemmen…



So langsam muss ich mir was überlegen um etwas mehr Ordnung in die ganze Batterie/Solarverkabelung zu bekommen. Aber es ist da eben so gut wie kein Platz. Von daher, halten tuts eh.



Man beachte die geniale Kabelbefestigung per Sika :-). Wird noch mit einem Butyl Klebeband abgedeckt sobald das Sika durchgetrocknet ist.

Windschutz(scheibe)!

October 8, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Und wieder mal nehme ich ein Projekt zum 2. mal in Angriff. Evolution sozusagen. Mein erster Versuch etwas Windschutz ins Cockpit zu bringen war zwar effektiv, aber nicht stabil genug und Dank des Materials auch undurchsichtig. Das ist nicht wirklich schön.

Also auf ein Neues!

Windschutz gibts vor allem bei Motorbooten in allen erdenklichen Formen. Und wenn eine Sprayhood nicht machbar ist (weil sich keiner der Sattler da rantraut), dann eben eine Windschutzscheibe. Macht die Sache nicht einfacher, da ich den Kicker über dem Niedergang habe und der lässt wenig Spielraum,



Hier sieht man das ganz gut. Auf dem Bild ist das Großsegel allerdings noch nicht dichtgeholt. Auf Amwind benötige ich über den Instrumenten mehr Platz. Deshalb die Entscheidung zur Form:



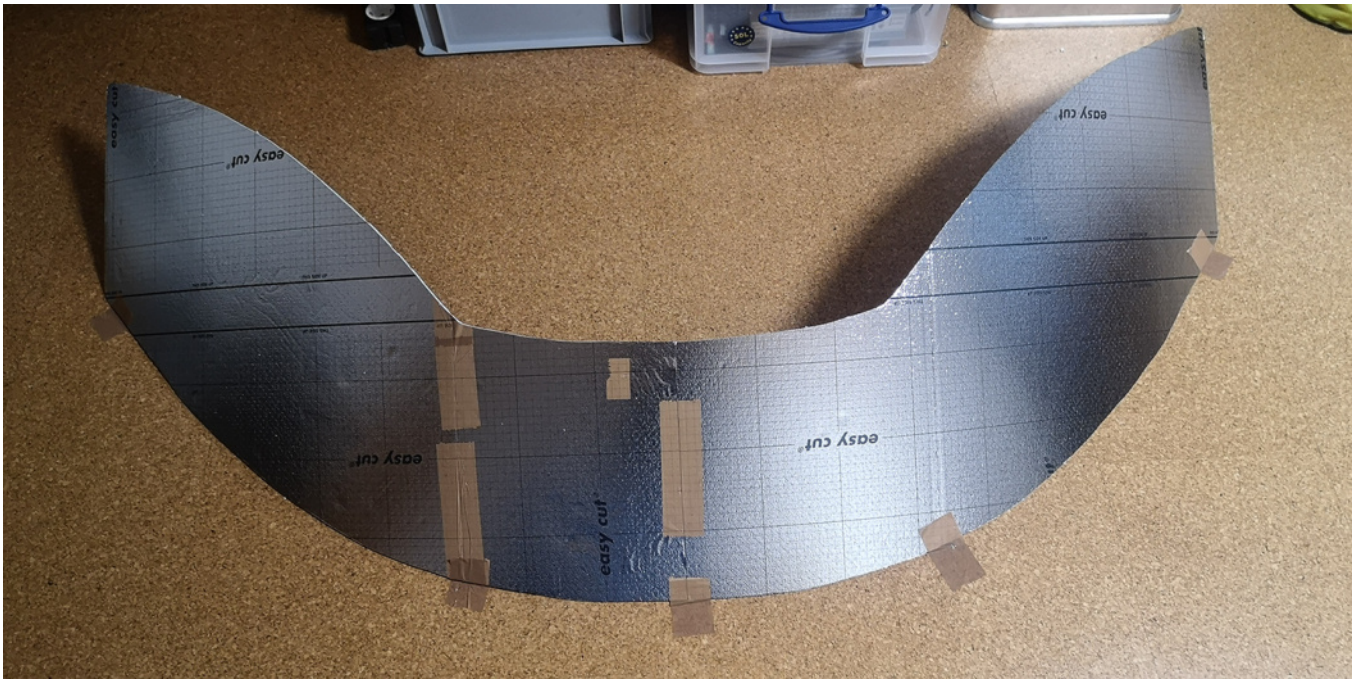
Also so ungefähr. In der Mitte Platz für den Kicker. Da die Scheibe gebogen ist, kann sie zu den Seiten hin höher werden. Genau da braucht es eben auch den Windschutz. Wenn man am Niedergang sitzt.

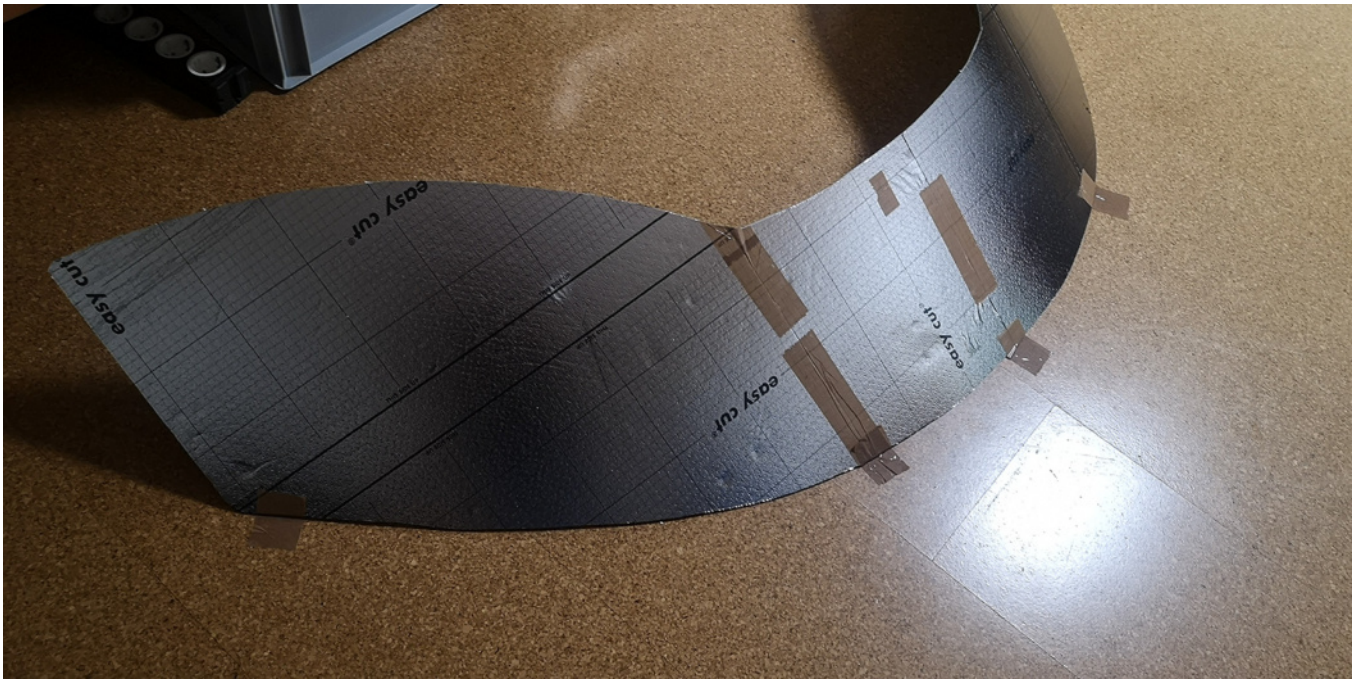
Das Material wird 4 oder 6 mm Plexiglas. Am Instrumententräger (siehe 1. Bild) werde ich zwei Gewinde laminieren um die Scheibe hier zu befestigen. Außen dann noch jeweils einen Winkel der ebenfalls in ein Gewinde, das in den grauen Dodger einlaminiert wird, geschraubt wird.

Muss nicht ewig halten, aber bei längeren Törns an der Küste bringt das sicherlich etwas mehr Komfort. So kuschelig wie unter ner Sprayhood wird das natürlich nicht.

Die Schablone!

Und die Schablone ist auch bereits geschnitten. Muss noch am Boot angepasst werden (oder auch nicht).





Titelbild Quelle: Foto von ~~Tama66~~ auf ~~Pixnio~~

Herbst und tolles Segelwetter!

October 10, 2021

Kategorien: Allgemein



War das ein feiner Segeltag. Traumhafter konstanter Wind, also für Binnenverhältnisse, die Sonne kam dann auch noch raus und einfach perfekt.

Ein bisschen mit dem Smartphone gefilmt. Ich frag mich jedes mal warum ich die gute Cam nicht dabei habe. Naja, muss halt…



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=jP25cEPDDh0



Der letzte Tag!

October 17, 2021

Kategorien: Allgemein, Segeln



Und auch die Saison 2021 geht zu Ende. Der letzte Tag, am Vormittag noch etwas segeln. Wetter war echt bombe. Von frühmorgendlichem Nebel, saukalt und eingepackt ins dicke Ölzeug, dann sogar 6-7 Knoten Wind. Sonne und Flaute. Ideal zum Abriggen.



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=4AgS250zuPw


GER
25

Make 25 Auferstehung!

October 21, 2021

Kategorien: Allgemein

Eine gute Nachricht gab es heute aus Italien. Die Make 25 wird wieder gebaut. Selbe Werft in Italien am Comer See.



Die Übersetzung ist etwas ruppig. Facebook halt ….

Herbst – Segeln!

October 24, 2021

Kategorien: Allgemein

Ein paar Bilder, mehr nicht….







Ein bisschen auftauen, dann geht es ans Putzen….

ST1000, NMEA, SeaTalk, NG, V1, V2, VX...

November 2, 2021

Kategorien: Allgemein



Der geneigte Leser kann anhand meiner Überschrift schon erahnen wo es hingeht. Jaja, das allseits beliebte NMEA Thema und wie bekomme ich es hin, dass alle Geräte jeden Dialekt verstehen.

Gar nicht!

Ich habe in den letzten 2 Jahren mit einigen Leutchen gesprochen die sich weniger oder mehr mit dem Thema beschäftigen. Viele Annahmen, viel Halbwissen, aber am meisten Hörensagen. Also auf gut Deutsch, Nachgeplapper. Ich versuche ja solche Aussagen immer irgendwie zu belegen oder gar auszuprobieren, aber bei der schieren Menge der Fehlinformation oder oft auch nur der mangelnden Vollständigkeit, ist das viel Arbeit

Mein Pinnenpilot ist das Zentrum der Notwendigkeit und so habe ich nach der Saison einen neuen Anlauf unternommen.

Ich habe die NMEA Datensätze analysiert, die aus dem T122 stammen. Der T122 nimmt die Funkdaten meiner TackTick Instrumente sowie des sonstigen SeatalkNG Busses via dem MicroTalk Interface entgegen und schickt diese auf den NMEA Ausgang.

<GREEN>17:42:24 (Serial:COM5)
$IIRMC,154233,A,4908.590,N,01055.097,E,00.0,296,151021,,,A*46<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIVHW,,,017,M,00.0,N,,*62<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIVWR,129,L,03.3,N,,,,*75<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.590,N,01055.097,E,154233,A,A*54<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIHDG,017,,,,*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:25 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIMWV,230,R,03.2,N,A*13<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIMWV,231,T,03.3,N,A*15<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5)
$IIRMC,154233,A,4908.590,N,01055.097,E,00.0,296,151021,,,A*46<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIVHW,,,017,M,00.0,N,,*62<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIVWR,130,L,03.2,N,,,,*7C<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.590,N,01055.097,E,154233,A,A*54<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIHDG,017,,,,*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:26 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIMWV,231,R,03.0,N,A*10<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIMWV,230,T,03.2,N,A*15<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5)
$IIRMC,154233,A,4908.590,N,01055.097,E,00.0,296,151021,,,A*46<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIVHW,,,017,M,00.0,N,,*62<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIVWR,129,L,03.0,N,,,,*76<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.590,N,01055.097,E,154233,A,A*54<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:27 (Serial:COM5) $IIHDG,017,,,,*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIMWV,227,R,03.0,N,A*17<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIMWV,231,T,03.0,N,A*16<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5)
$IIRMC,154233,A,4908.590,N,01055.097,E,00.0,296,151021,,,A*46<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIVHW,,,017,M,00.0,N,,*62<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIVWR,133,L,03.0,N,,,,*7D<0x0D><0x0A>
<GREEN>17:42:28 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIHDG,020,,,,*55<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIMWV,236,R,03.9,N,A*1E<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIMWV,236,T,04.4,N,A*12<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5)
$IIRMC,154433,A,4908.591,N,01055.097,E,00.1,296,151021,,,A*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIVHW,,,020,M,00.0,N,,*66<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIVWR,124,L,03.9,N,,,,*72<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:00 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.591,N,01055.097,E,154433,A,A*53<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIHDG,019,,,,*5F<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIMWV,231,R,03.7,N,A*17<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIMWV,236,T,03.9,N,A*18<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5)
$IIRMC,154433,A,4908.591,N,01055.097,E,00.1,296,151021,,,A*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIVHW,,,019,M,00.0,N,,*6C<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIVWR,136,L,03.4,N,,,,*7C<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:01 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.591,N,01055.097,E,154433,A,A*53<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIHDG,020,,,,*55<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIMWV,224,R,03.4,N,A*10<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIMWV,231,T,03.7,N,A*11<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5)
$IIRMC,154433,A,4908.591,N,01055.097,E,00.1,296,151021,,,A*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIVHW,,,020,M,00.0,N,,*66<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIVLW,01883,N,000.0,N*51<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIVWR,140,L,03.1,N,,,,*78<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:02 (Serial:COM5) $IIDPT,005.0,-1.5,*40<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5) $IIGLL,4908.591,N,01055.097,E,154433,A,A*53<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5) $IIHDG,019,,,,*5F<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5) $IIMTW,+14.0,C*3D<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5) $IIMWV,220,R,03.1,N,A*11<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5) $IIMWV,224,T,03.4,N,A*16<0x0D><0x0A>

<GREEN>17:44:03 (Serial:COM5)
$IIRMC,154433,A,4908.591,N,01055.097,E,00.1,296,151021,,,A*40<0x0D><0x0A>

Ganz schön viel blablabla

Doch der ST1000 von Raymarine versteht das nicht und gibt immer wieder den Fehler aus „nix verstehen!“

Nix Verstehen NMEA 0183

Um NMEA zu verstehen empfehle ich ein Werk der Firma Busse. Keine Ahnung ob das original Busse ist aber es ist verdammt gut!

Hier um die NMEA Welt in Verbindung mit Raymarine Seatalk (NG) zu verstehen:

http://www.busse-yachtshop.de/pdf/raymarine-stng-bys.pdf

Und generell kann man das WordPress Portal von Busse Yachtshop erwähnen. Für mich die bis dato kompletteste und kompetenteste Sammlung an maritimem Protokollwissen.

http://busseyachtshop.wordpress.com

Aber zurück zu meinem Problem. Der T122 schickt also NMEA0183 Datensätze auf die Leitung. Wo liegt der Fehler? Der T122 spricht Dialekt, nämlich einen neueren Wind Datensatz den der ST1000 nicht versteht.

Aha, dann war die Mühe bis dato umsonst. Aber wie bekomme ich den Pinnenpiloten nun zum Teamwork. Laut Matthias Busse ganz einfach. Den Seatalk NG zu Seatalk 1 Umsetzer (Raymarine E22158) in den NG Bus einfügen und den Pinnenpiloten über Seatalk ansprechen.

Erst dacht ich, das kann ich mir sparen, da ich dazu die Anschlussdose wieder ausbauen müsste um das Steuerkabel auf die Seatalk Belegung zu ändern, was recht üppig Arbeit wäre, zumal die Maststütze aktuell meine Luke der Backskiste versperrt.

Eine Alternative dachte ich könnte das Yacht Device NMEA Interface sein. Ließt sich gut und wird von YD als DIE Lösung für Autopilot Probleme beschrieben. Aber wohl eher die größeren Autopiloten.

Die gesendeten Datensätze sind wohl auf dem YD Interface nicht komplett und somit wird eine kombinierte Windfahnen und Wegpunkt Steuerung nicht ermöglicht. Ok, dann eben doch rein in die Backskiste und die Raymarine ST1000 Anschlußbuchse neu belegen.

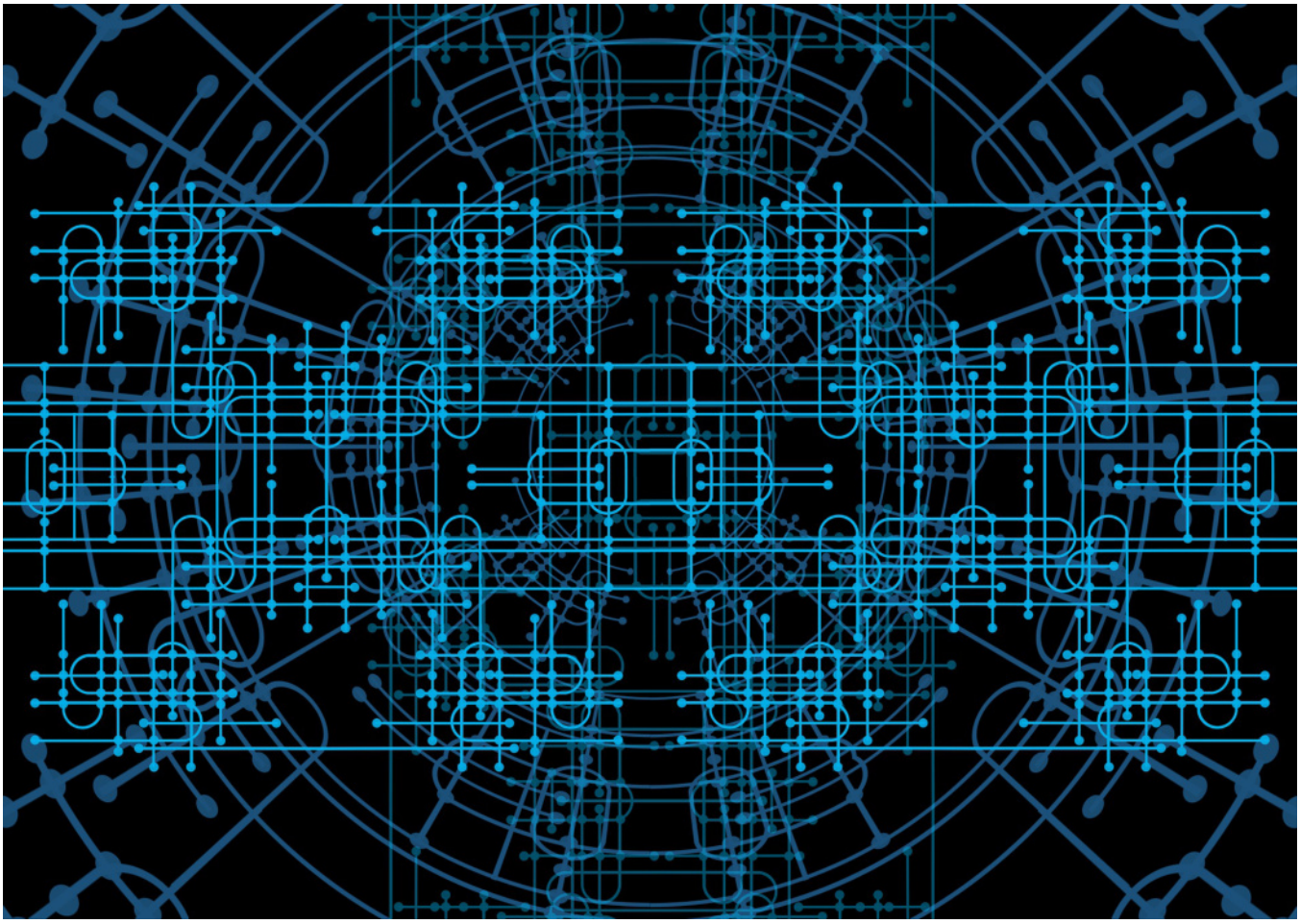
Bin gespannt ob damit das System so wie gewünscht funktioniert. Testen kann ich das im Winterlager nur schwer. Jedoch sollte die Kommunikation erstmal funktionieren und das erkennt man an den entsprechenden Meldungen des Raymarine ST1000.

Connect Raymarine ST 1000 ST 2000 to NMEA / Seatalk NG

November 14, 2021

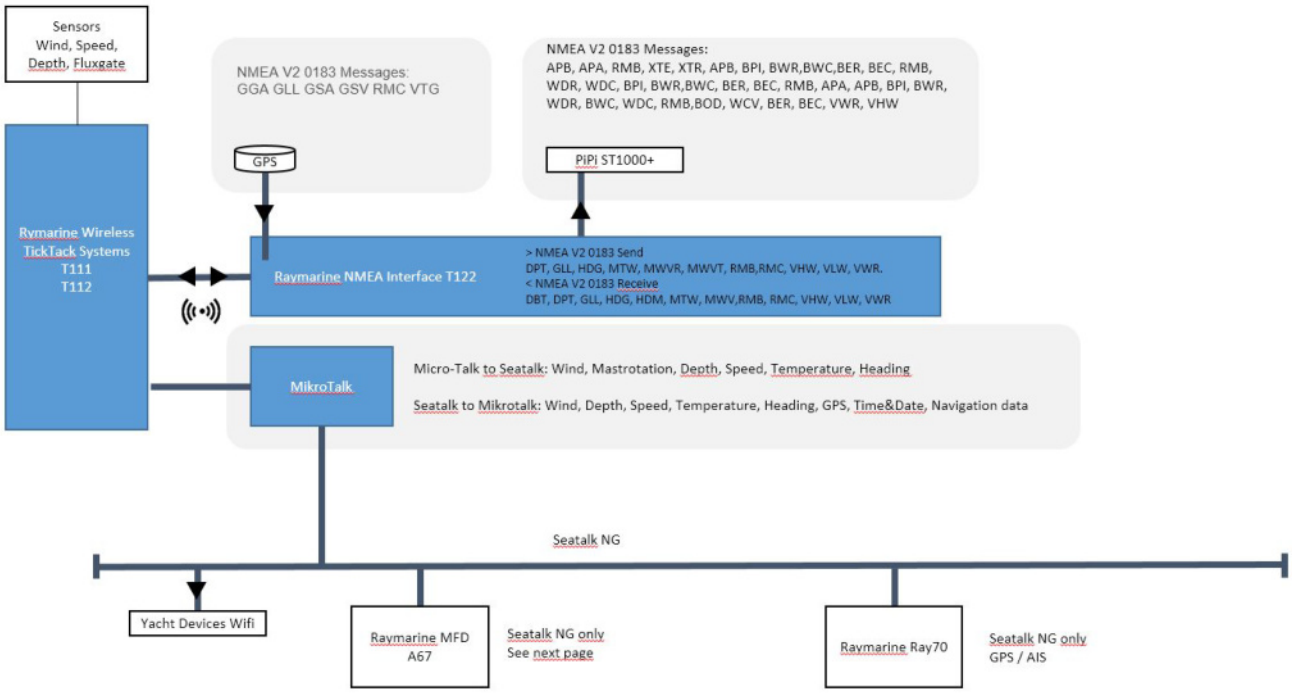
Kategorien: Allgemein, Elektronik, Navigation

Schlagwörter: NMEA2000



After a number of attempts, here is the final and working version of my Tiller Pilot integration.

The requirements were the following:

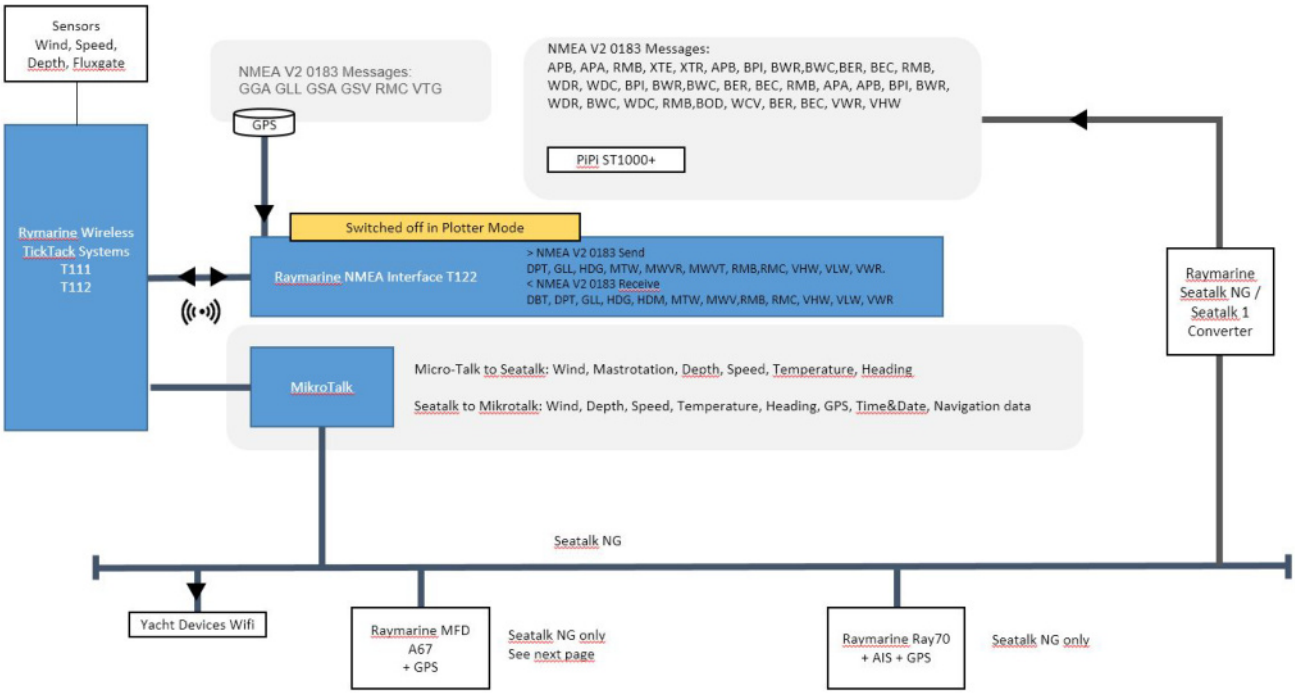


So, the AP was connected to the T122 Wireless Interface over the NMEA 0183 Connection. Route Mode wasn´t working on the ST1000.

After analyzing the NMEA sentences, the failure ws identified. There are different formats even within one Version of NMEA (V2).

So I have two options. The Actisense Seatalk NG to NMEA 0183 Interface or the Raymarine Seatalk Interface. I decided to go with raymarine.

The new setup:



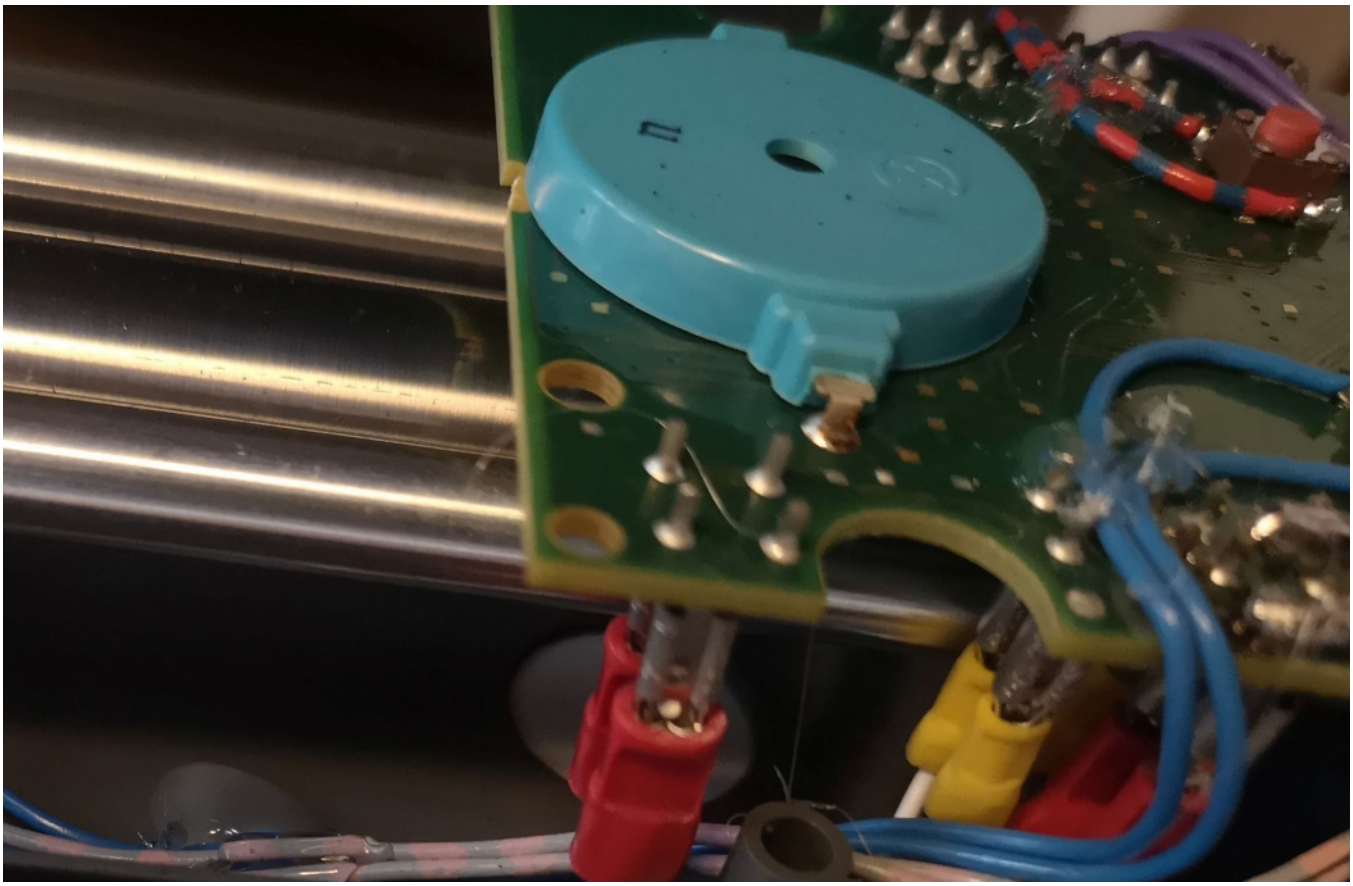
The ST1000 now is communicating over the Seatalk NG to Seatalk 1 Interface and it works! Bad thing, LINGUINI is located in a hall that shields the GPS signal perfectly. But I have checked wind vane control and also the plotter recognizes the Tiller Pilot and shows the different modes selected on the tiller.

And, my normal GPS is connected to the T122. Shows perfect on the TackTick instruments. But, as the Mikro Talk does not send GPS Data to Seatalk NG (why Raymarine!? Please tell me why?), I get no GPS information on the Bus and to the Plotter with disabled internal GPS. So I need to enable the Plotter GPS or the best way would be to replace the NMEA GPS and integrate a Seatalk NG GPS (RS150) and get rid of the T122.

Pinnenpilot Fernbedienung Raymarine ST1000

November 14, 2021

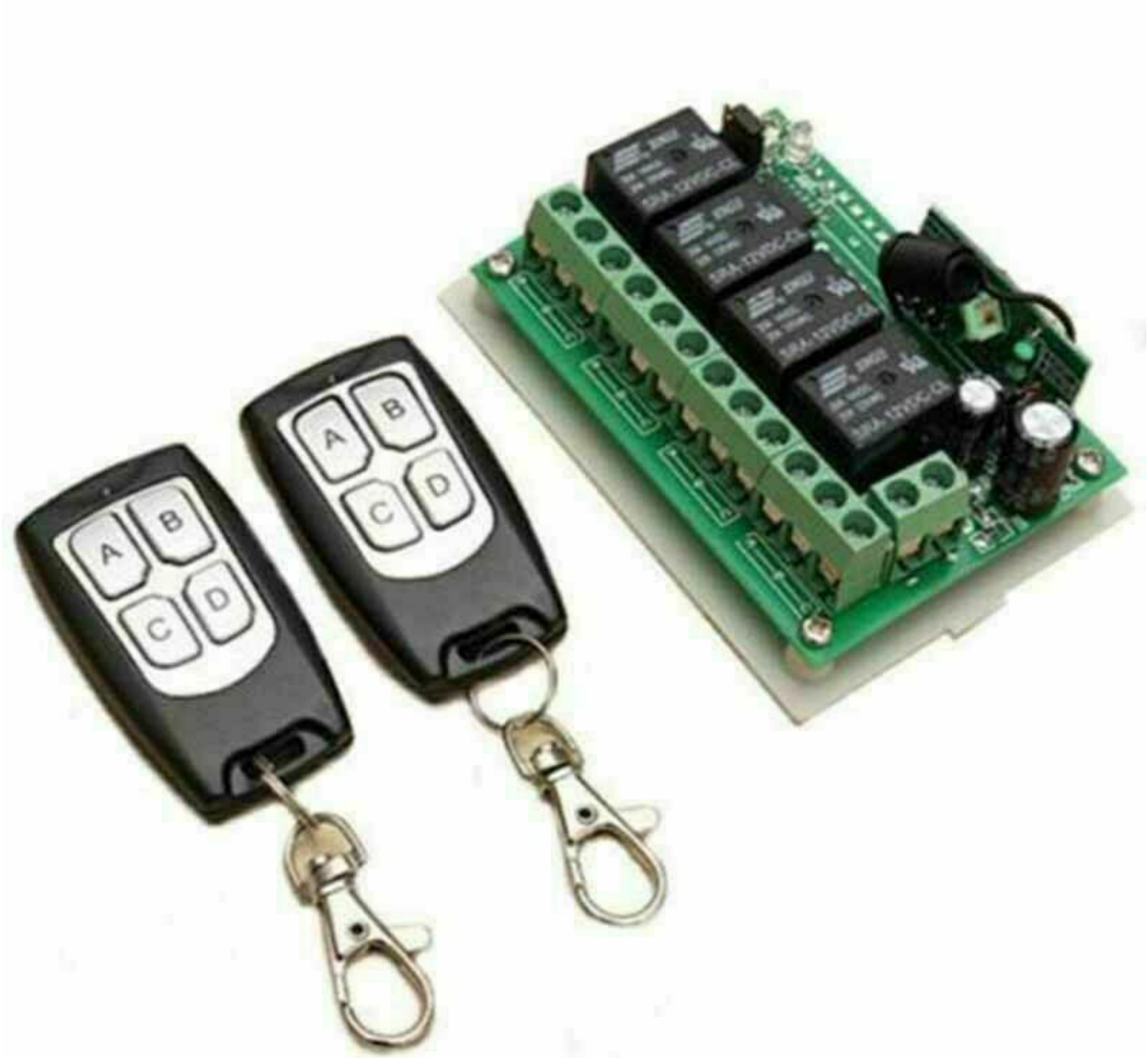
Kategorien: Allgemein, Elektronik, Navigation



EDIT:

Die von mir ausgewählte Relais-Fernsteuerung ist vom Platzbedarf echt grenzwertig. Ich musste die in der Oberschale des PiPi eingearbeiteten Versteifungen komplett „wegdremeln“ damit die Platine am Ende mit 0 Platz reinpasst. Vor allem die Bauhöhe von 16mm ist zu hoch. Wenn ihr so eine Lösung sucht, dann sollte sie maximal 14 mm haben oder man lötet die Relais aus und bringt sie daneben unter.

Die hier haben nur 14 mm und die schmale Seite ist nicht so breit. Damit sollte das besser eingepasst werden können. Ist bestellt, mal sehen…



Aber zurück zum ursprünglichen Blog…

Nachdem ich nun endlich meinen Raymarine ST1000 per Seatalk 1 Interface in das Seatalk NG Netz eingebunden habe (HIER die Vorarbeit) und er mit dem Plotter kommuniziert, ist es Zeit das zweite PiPi (PinnenPilot) Projekt anzugehen.

Die Raymarine ST1000 Fernbedienung

Man kann sich eine von Raymarine kaufen und muss dafür gut € 500,- hinblättern oder man baut sich das selber für gesamt ca. € 18,-. Ist am Ende nicht ganz das selbe aber fast.

Für was braucht man den sowas?

Einhand unterwegs und der Raymarine ST1000 steuert während man am Bug vielleicht den Gennaker oder Code 0 klar macht oder vielleicht ganz simpel gerade auf der Toilette ist.

PiPi mit Windfahnensteuerung ist relativ safe aber wenn der Autopilot einen Wegpunkt anfährt, dann beibt er stur auf Kurs. Rauscht nun eine fette Böe rein, die vielleicht sogar noch die Richtung ändert, dann kann das schwerwiegende Folgen haben wenn man nicht sofort etwas dagegen setzen kann. Mit der Remote kann ich den Winddreher mit 1 oder 2 Klicks ausgleichen und schon kann man weiter …. was auch immer.

Im Netz gibt es mehrere Anleitungen um eine mehrkanalige Relaissteuerung in den Raymarine ST1000 Pinnenpiloten einzubauen. Die nach der ich vorgegangen bin:



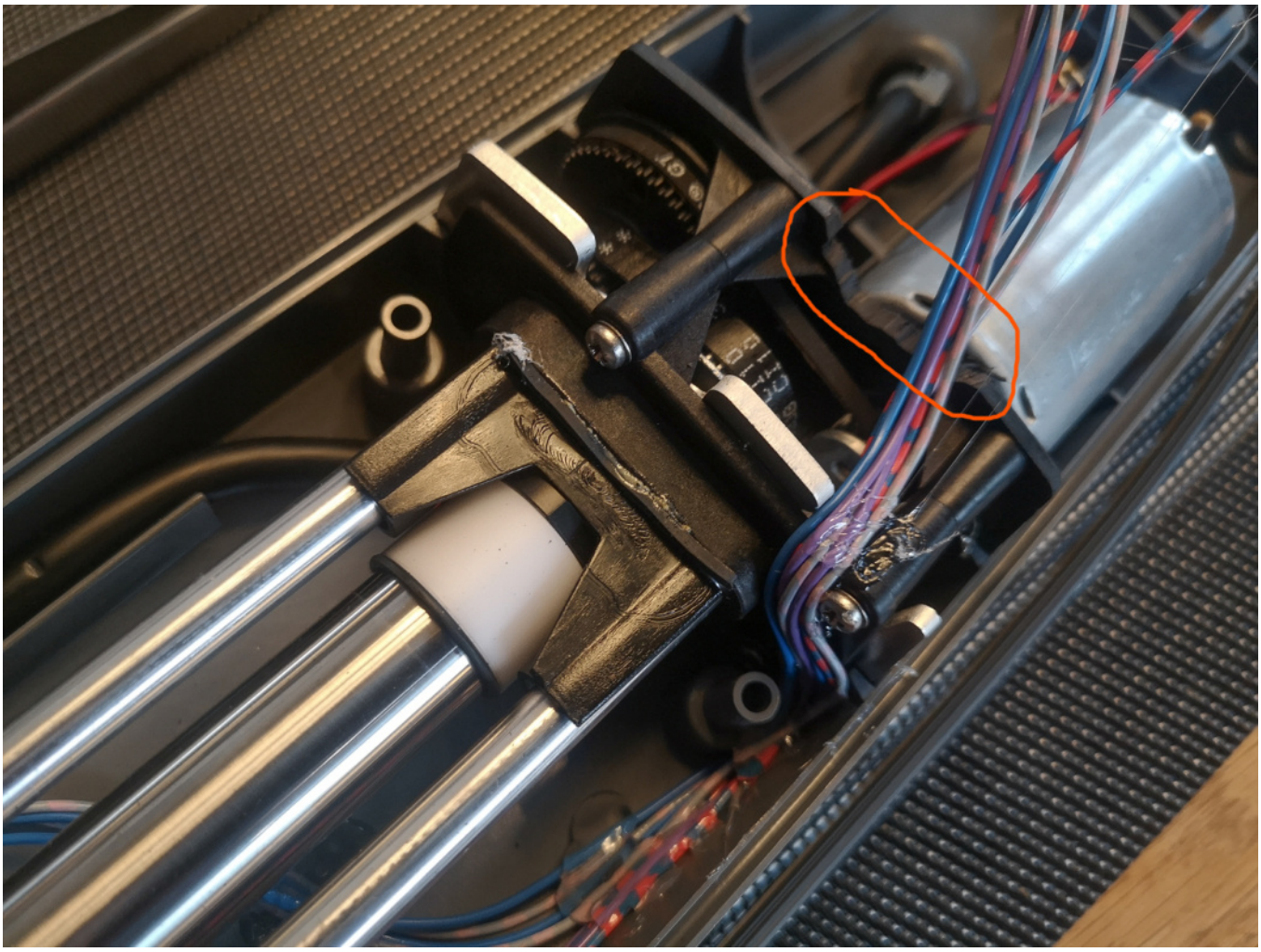
YouTube player

https://youtube.com/watch?v=0FTlANjnKTk

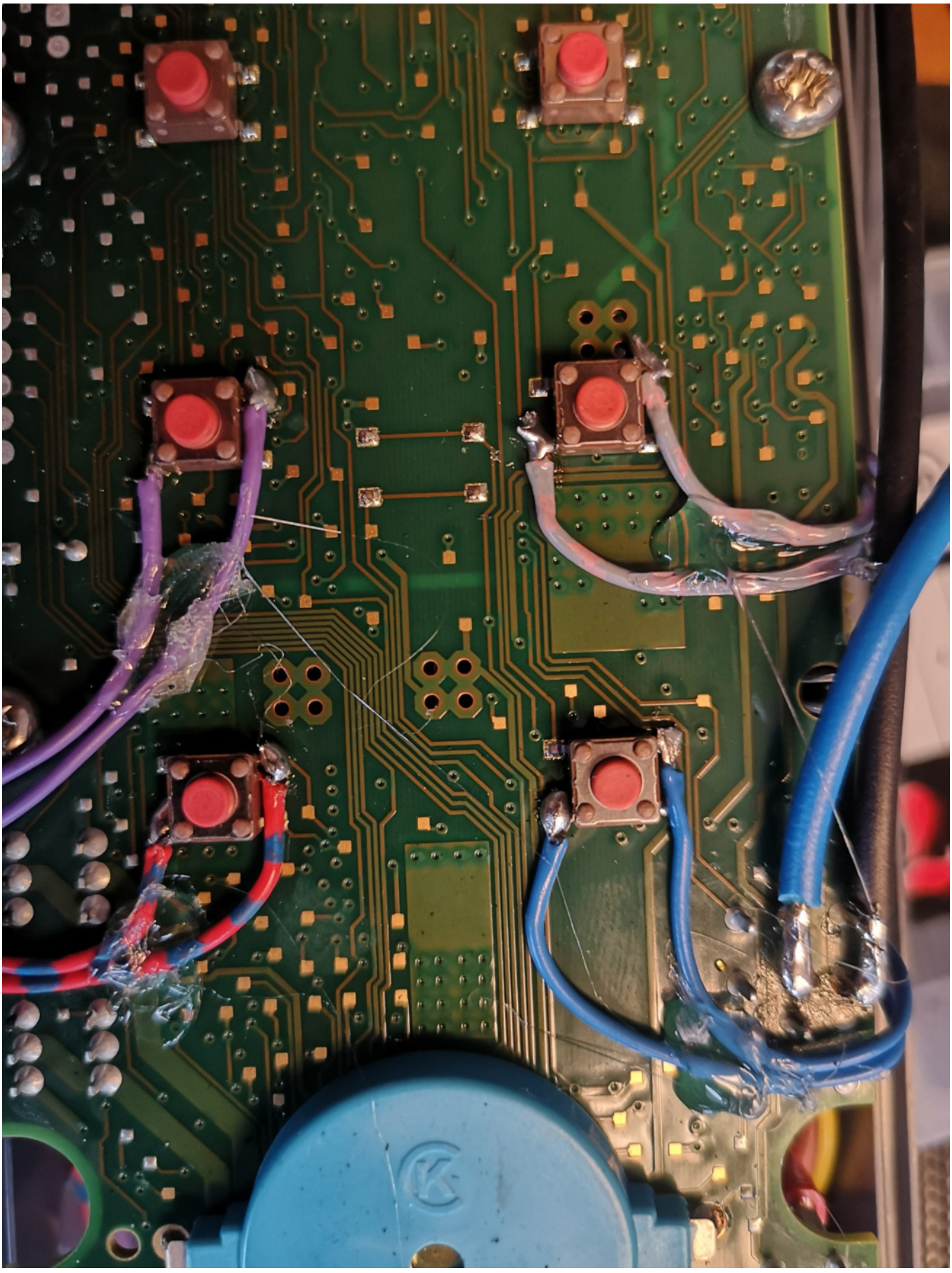


Wenn man sich die unterschiedlichen Tubes anschaut, dann sieht man, es gibt mehrere Generationen von Raymarine ST1000. Sie unterscheiden sich im Innenaufbau und der Möglichkeit die Kabel nach hinten, hinter den Antrieb zu führen, wo genug Platz ist, das Board einzusetzen.

Ich hab das etwas anders gemacht und habe von einer der Abtrennungen ein Stück rausgedremelt (rote Markierung= um die Kabel nach hinten zu führen.



Das Gegenstück, der Deckel hat so ne Rezesse, die in diese Abtrenner eingreifen. Die mussten natürlich auch entfernt werden damit die Kabel nicht geklemmt werden.

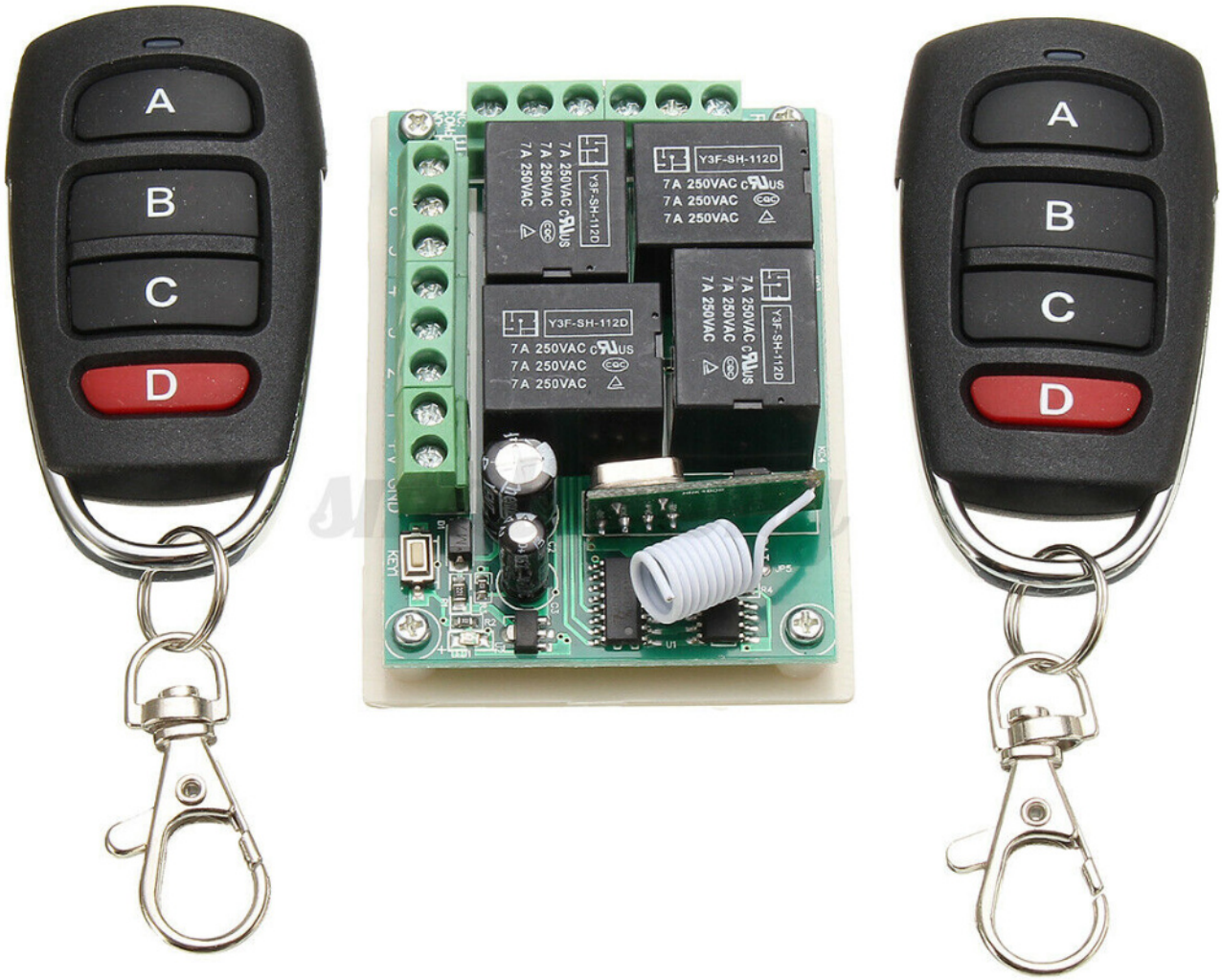


Auf der Platine des Raymarine ST1000 wird mit Heißkleber fixiert. Nicht schön aber das hält. Die Lötpunkte muss man ordentlich löten, denn das verwendete Lötzinn der Platine braucht eben einiges mehr an Temperatur um zu schmelzen und einen ordentlichen Kontakt zu ergeben. Schön zählt nicht, halten muss es!

Was noch fehlt ist die Relaisplatine die ich leider habe in China bestellen müssen. Der Grund? Die 4 Kanal System die es hierzulande gibt sind allesamt zu groß und passen nicht. Abgesehen davon sind das ebenfalls Made in China plus 400% Marge des Handels. Da habe ich keine Skrupel in China zu bestellen.

Es gibt eine DIY Bauanleitung im open boat projects. Dazu brauchts aber einen Arduino zur Programmierung. Mir zu komplex für auf dem Boot.

Also warte ich bis mein Teil geliefert wurde.



Die Fernbedienungen werden dann noch in ein wasserdichtes Gehäuse umgebaut und dann happy Autopiloting!

Installing a GPS in a ACER Spin 3 Laptop.

November 24, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation



ACER SPIN 3.

Deutsche Version weiter unten.

On a sailing boat, GPS is useful and or even essential for survival. Ok, but paper charts and navigation with them should be mastered by every sailor and practised or used regularly.
Most of our sailing navigation software can be run on small, inexpensive laptops. So no need for expensive big boxes.
But anyone who uses Windows systems knows the pain. No GPS receiver available.
The sailors who use Raspberry's build a GPS module on the Raspy. Now a Windows laptop is basically nothing else. So I build a GPS into (not onto) my laptop.

The Acer Spin 3 with a AMD Ryzen 3 CPU, 8 GByte RAM and a 256 GB Harddisk

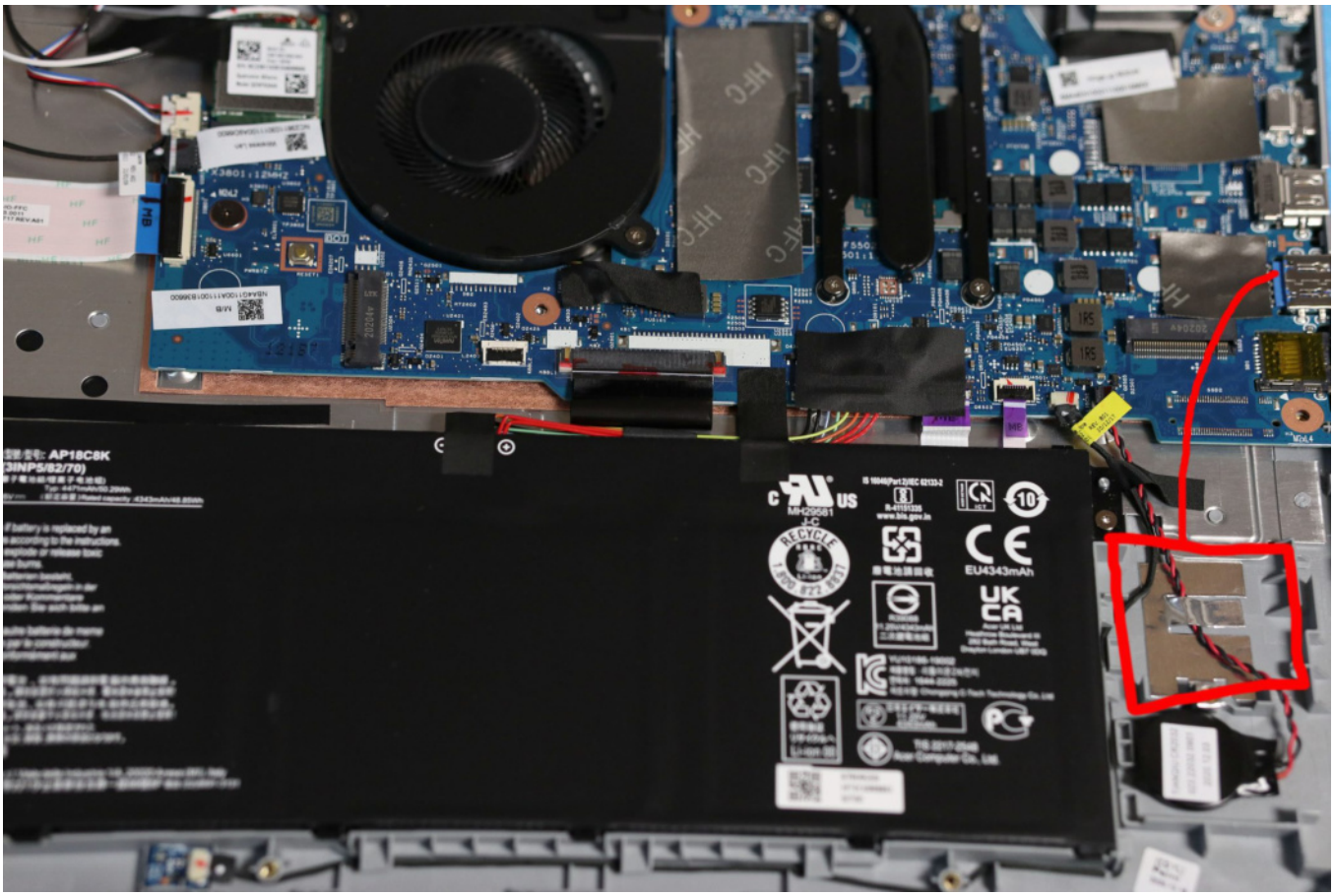
My ~~Acer Spin 3~~ laptop with an AMD Ryzen 3 CPU, 8 GByte RAM and a 256 GByte hard disk is more than sufficient to run OpenCPN or NV Charts, PC plotters and also more demanding software.
The price is pleasing. At the same time, the Acer Spin 3 makes a very robust impression. One drawback is that the display is reflective. But since I only use the computer below deck, this is not a

problem, rather an advantage. The Acer Spin 3 also serves as a TV replacement and the display is perfect for a 14″ screen.

Installation of the GPS module

How much space do I have? That is the first question. So first you unscrew the laptop. At the same time, the hard disk is replaced with a Samsung 980 Evo, which is about 6 times faster than the built-in low-cost card. For 50 euros, this is a valuable improvement with lower power consumption.

There are two possible areas to install a GPS module. On the side above the first hard disk or on the opposite side in the area where you could install a second hard disk. The latter makes more sense because it is closer to the connections and it somehow looks like the laptop was just waiting for someone to come along and install a GPS right there.



The maximum possible dimensions are quickly measured.

29 X 25 mm fits without modifications to the plastic housing. If you manipulate the housing a little, then up to 35 X 35 mm will work. But that is not what I want.
I see, the height is even more important. A maximum of 10mm height, otherwise it will jam.

Thus, an essential criterion for the choice of the GPS module has been met. In addition, it must be able to withstand a voltage of up to 5.5 volts. The search was quick and in the end I ordered a

module from China, as I always do.



Right place to stay 😳

The Beitian BN-180 GPS

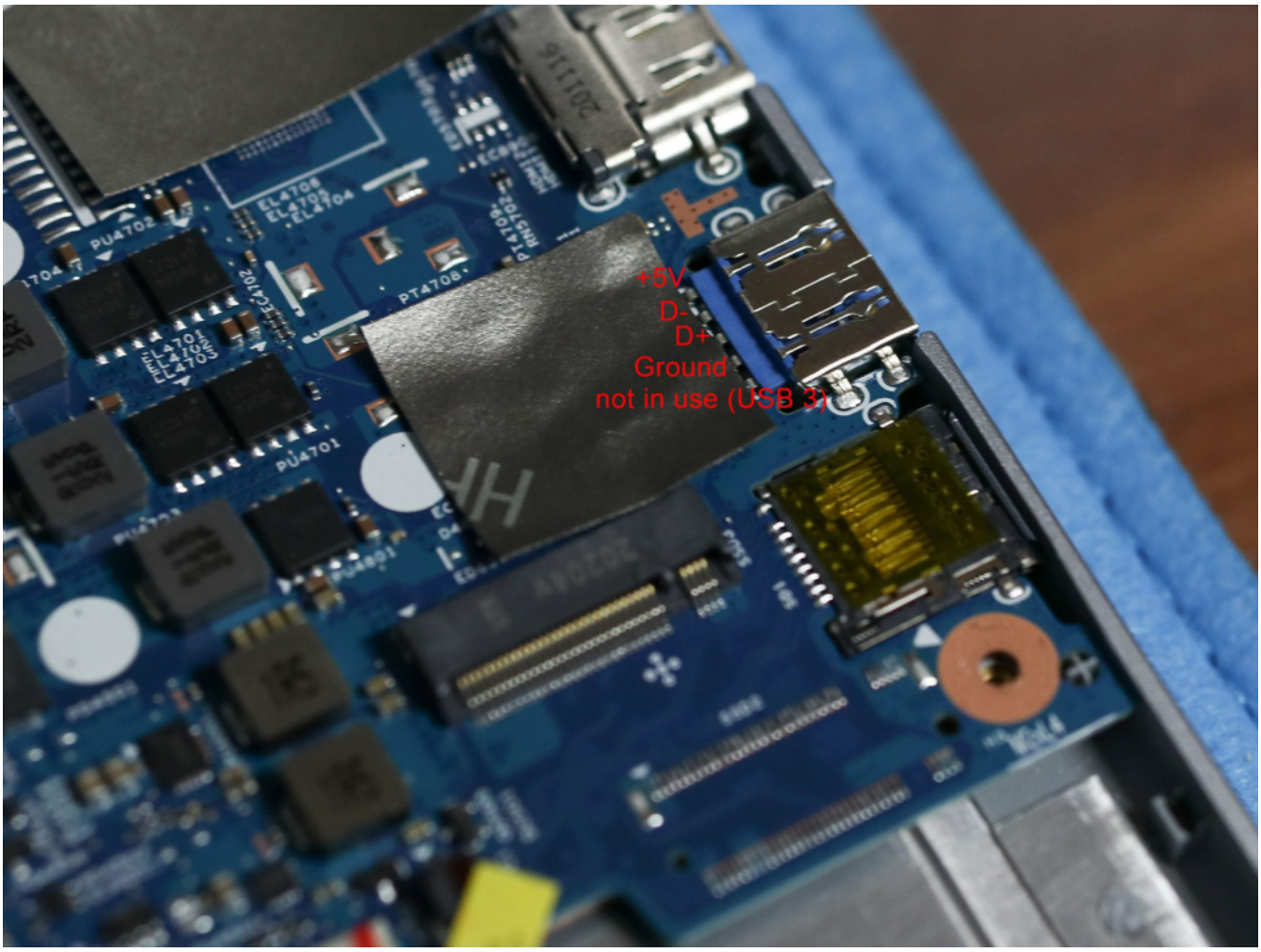
According to the manufacturer, the smallest module on the market. I don’t look any further because all the values are correct. I can only guess the height from the pictures and in relation to the side dimensions. It should fit well. Ordered!



That’s where I am at the moment.

Stay Connected!

The USB 3 connection takes care of the power supply and the data connection. This is not dramatic, as the Acer Spin 3 still has a USB 2.0 and a USB C port. I can cope with that. Since I also use the laptop to save any trip pictures, I either use the USB C connection or the SD card slot. It’s not supposed to be the fastest, but hey, I have time!



The connection is simple, just solder the wires to the pins of the USB 3.0 and you're done. I will only have to get a new fine soldering tip, as I have just 1 mm clearance to nearby components.

And now I'm waiting for the GPS module to be delivered……

Deutsche Version

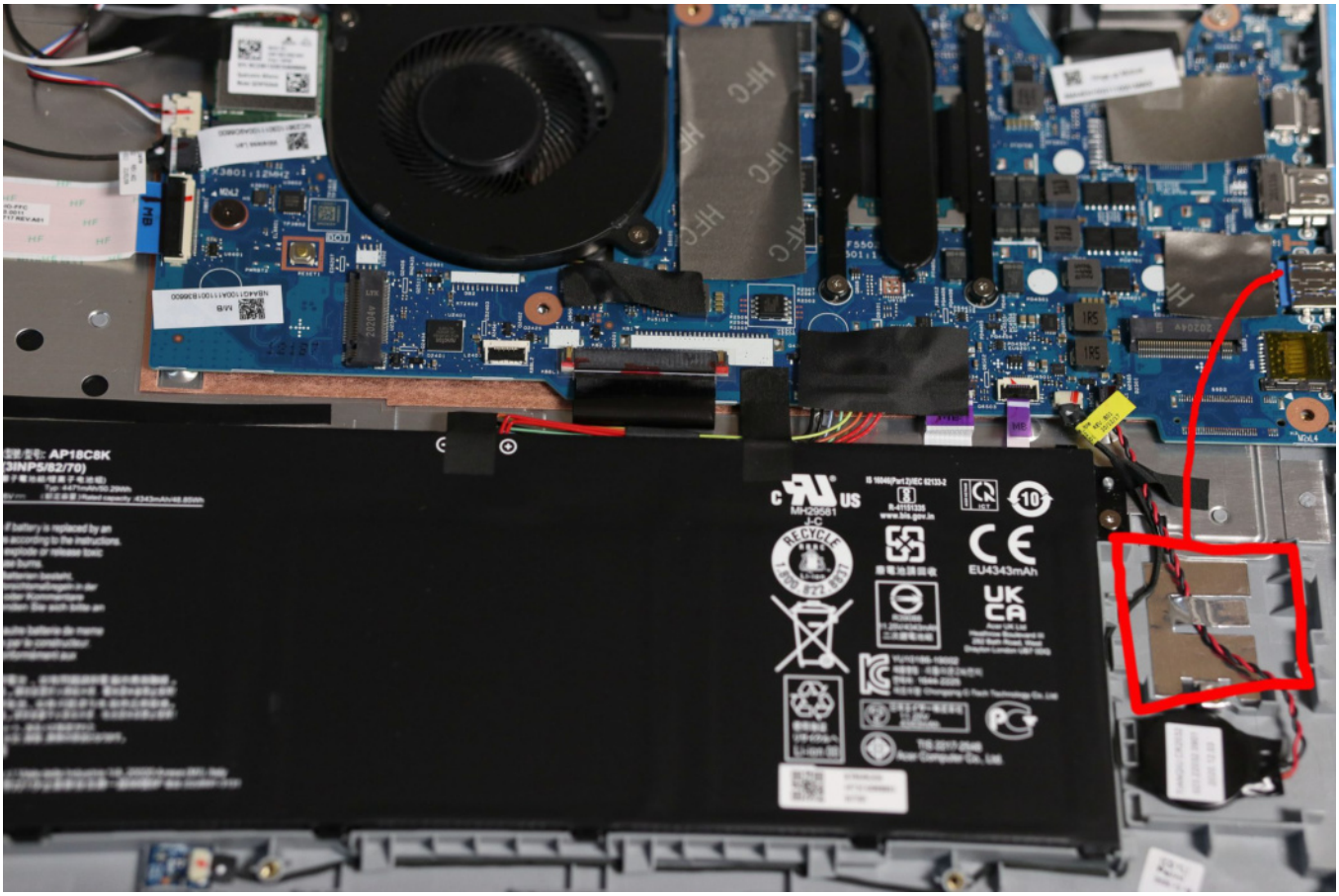
Auf einem Segelboot ist GPS sinnvoll bis teils überlebenswichtig. Ok, Papierseekarten und die Navigation mit selbigen sollte jeder Segler beherrschen und regelmäßig üben bzw. einsetzen.
Unsere Segel Navigationssoftware ist zumeist auf kleinen, preiswerten Laptops lauffähig. Also kein Bedarf an teuren großen Kisten.
Aber, wer mit Windows Systemen unterwegs ist der kennt den Schmerz. Kein GPS Empfänger verfügbar.
Die Segler die mit Raspberry´s unterwegs sind die bauen sich ein GPS Modul an den Raspy. Nun ist ein Windows Laptop ja im Grund nichts anderes. Also baue ich mir ein GPS in (nicht an) meinen Laptop.

Das Acer Spin 3 Laptop mit einer AMD Ryzen 3 CPU, 8 GByte RAM und einer 256 GByte Festplatte ist mehr als ausreichend um OpenCPN oder NV Charts, PC Plotter und auch anspruchsvollere Software laufen zu lassen.
Der Preis ist erfreulich. Dabei macht der Acer Spin 3 einen sehr robusten Eindruck. Manko, das Display spiegelt. Da ich den Rechner aber nur unter Deck einsetze ist das kein Problem, eher ein Vorteil. Der Acer Spin 3 dient uns gleichzeitig als TV Ersatz und da ist das Display bei 14″ Größe perfekt.

Einbau des GPS Moduls

Wieviel Platz habe ich? Das ist die erste Frage. Also schraubt man den Laptop erst einmal auf. Bei der Gelegenheit wird gleich die Festplatte gegen eine Samsung 980 Evo ausgetauscht, die ca. 6 X schneller ist als die verbaute Low Cost Karte. Für 50,- eine wertvolle Steigerung bei gleichzeitig niedrigerem Stromverbrauch.

Es gibt zwei mögliche Bereiche um ein GPS Modul einzubauen. Auf der Seite über der 1. Festplatte oder auf der gegenüberliegenden Seite im Bereich in dem man eine zweite Festplatte einbauen könnte. Der letztere ist sinnvoller, da er näher an den Anschlüssen liegt und es irgendwie aussieht als hätte der Laptop nur darauf gewartet, dass da einer kommt und genau da ein GPS einbauen will.



Die maximal möglichen Maße sind schnell ausgemessen

25 X 25 mm passt ohne Änderungen am Plastikgehäuse. Wenn man ein wenig am Gehäuse manipuliert, dann gehen bis zu 35X35 mm. Das ist aber nicht was ich will.
Ach so, die Bauhöhe ist noch entscheidender. Maximal 10mm Bauhöhe, sonst klemmt es.



Bester Platz im Acer Spin 3 für ein GPS Modul

Das Beitian BN-180 GPS

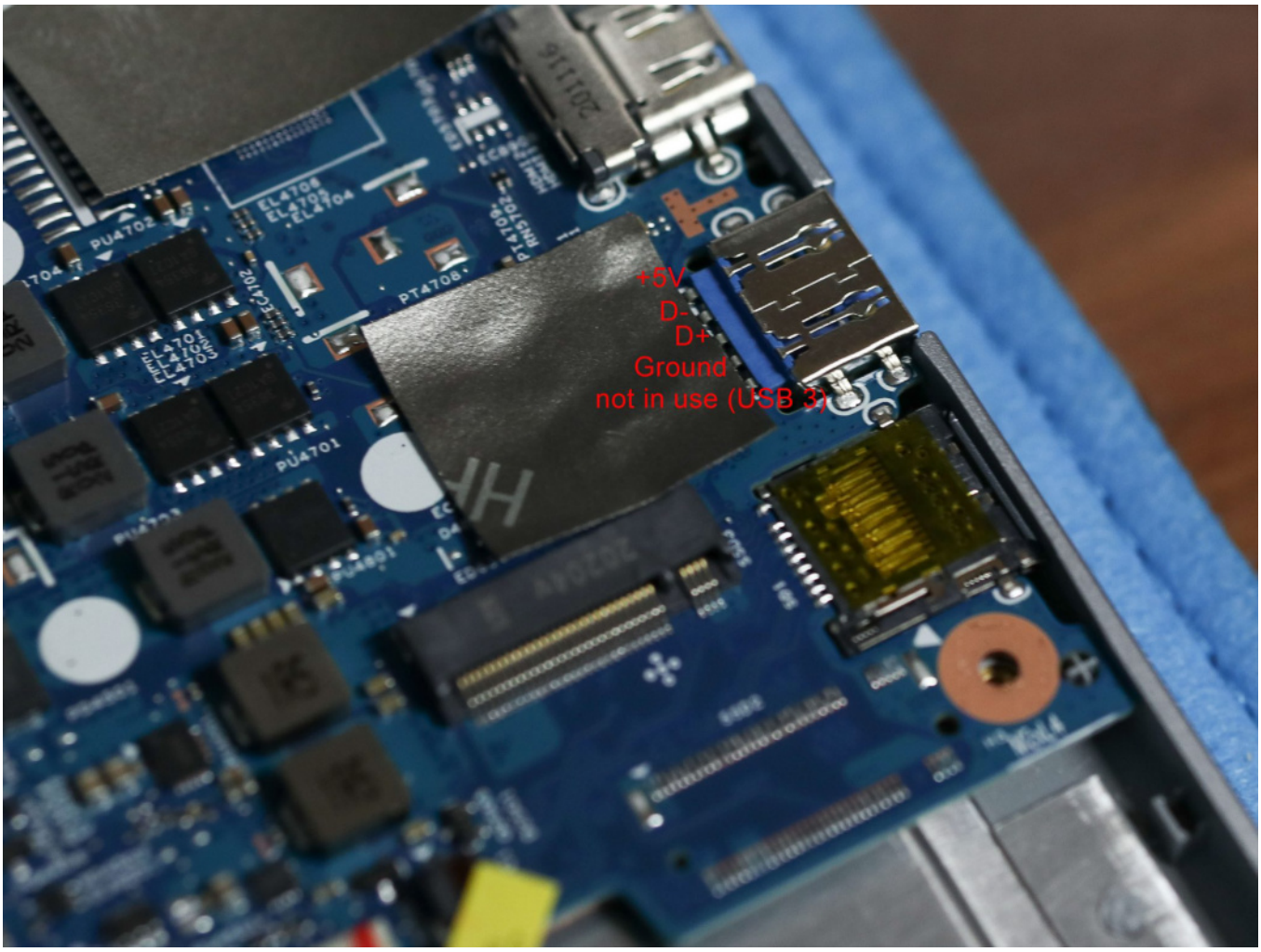
Nach Aussagen des Herstellers, dass kleinste Modul am Markt. Ich suche nicht weiter, da alle Werte stimmen. Einzig die Bauhöhe kann ich lediglich aus den Bildern und in Relation zu den Seitenmaßen erahnen. Müsste gut passen. Bestellt!



Soweit bin ich aktuell.

Anschluss bitte!

Die Versorgung und die Datenverbindung übernimmt der USB 3 Anschluss. Das ist nun nicht dramatisch, da der Acer Spin 3 noch einen USB 2.0 sowie einen USB C Anschluss hat. Damit komme ich zurecht. Da ich den Laptop auch zum Speichern etwaiger Törnbilder nutze, nutze ich entweder die USB C Verbindung oder den SD-Karten Slot. Der soll nicht der schnellste sein aber hey, ich habe Zeit!



Die Verbindung ist simpel, Die Leitungen an die Pins des USB 3.0 löten und fertig. Lediglich eine neue feine Lötspitze werde ich mir besorgen müssen, da ich hier gerade mal 1 mm Spiel zu naheliegenden Bauteilen habe.

Und jetzt gilt es zu warten, bis das GPS Modul geliefert wurde und dann geht es weiter!

BOOT 2022

December 12, 2021

Kategorien: Allgemein



Yes! Ich hoffe sehr, dass die Corona Situation keinen Strich durch die Rechnung macht.

Es haben je bereits einige der größeren Werften abgesagt aber macht nichts. Unsere Yacht wird ab ca. 2026 gesucht und hoffentlich auch gefunden. Ich hab eine laaaange Liste und die Interboot hat vollkommen enttäuscht. Nichts davon gab es.

In erster Linie will ich ein leichtes und ordentliches Schlauchboot als Dinghy finden. Aus der Erinnerung gab es immer eine Unmenge an Schlauchies auf der Boot. Mal sehen. Eventuell sogar ein Messe Schnäppchen. Könnte es ja am letzten Tag direkt mitnehmen :-).

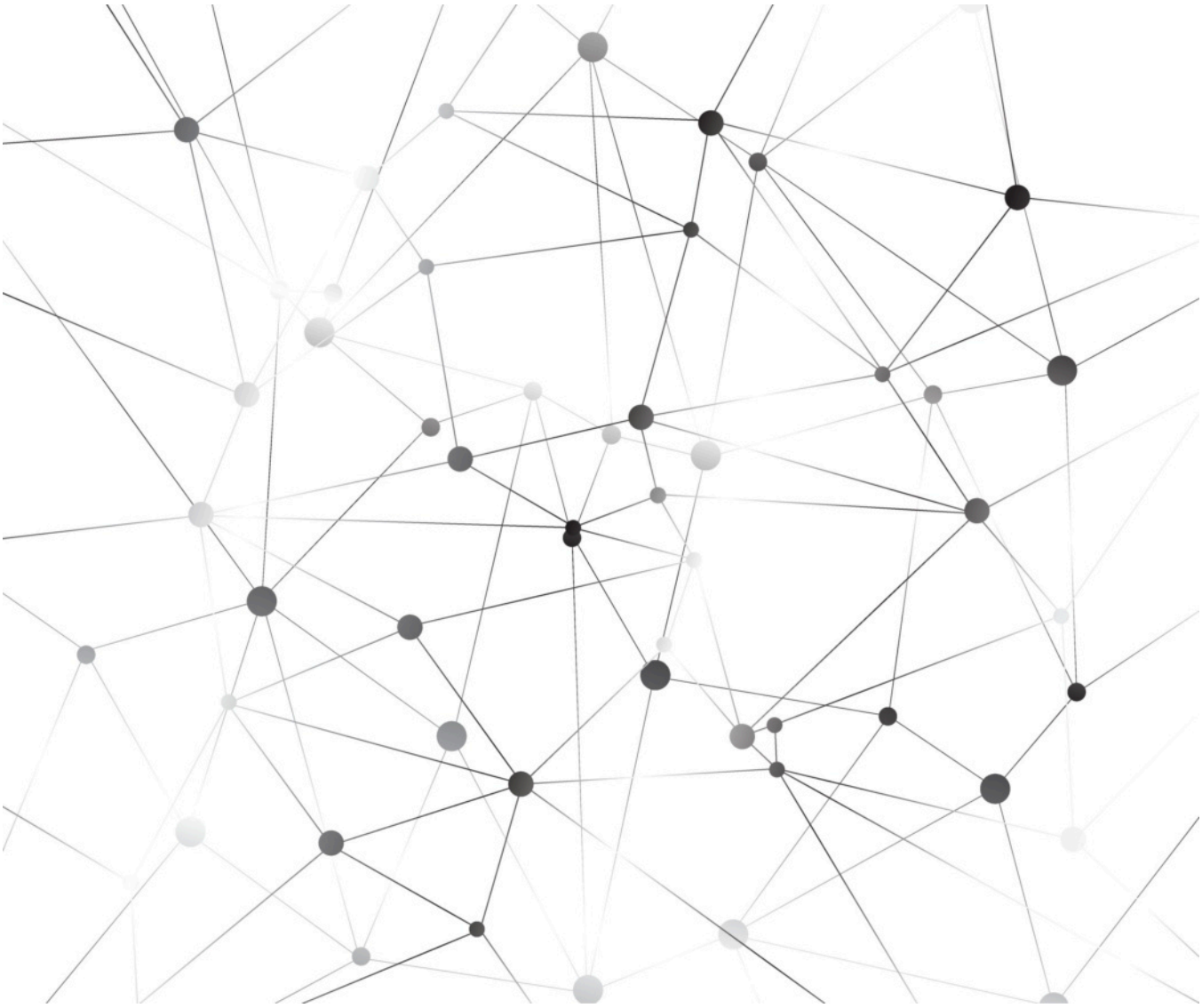
Weiterhin suche ich diverse Kleinteile und Zubehör zum Thema Sicherheit und Ankern. Genug Themen um einen Tag sinnvoll zu verbringen ohne an irgendwelchen stink langweiligen Stangenbooten anzustehen.

Zimmer im Tokyo Viertel gebucht, da ist auch schon klar was am Abend auf dem Tisch steht :-). Nein, Sushi sicher nicht, echte japanische Küche, da freu ich mich ja fast mehr drauf als auf die BOOT

Alles spricht mit allem!

December 12, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation



Beitragsbild Quelle: Technologie Vektoren von Vecteezy

Naja, fast. Aber ich habe heute endlich die kleineren Modifikationen wieder eingebaut.

Allen voran, der neue Rechner, nachdem ich das alte Laptop leider irgendwo am See habe stehe lassen 😳



Acer SPIN 3 mit Terractec DVB-T2 Stick

Hatte ja bereits vom GPS Einbau berichtet. Der ist leider noch nicht vollzogen, da das GPS DOA (Dead On Arrival) war. Aber eine Antenne oben rechts zeigt die DVB-T2 Integration mit einem Terratec Stick an. Just in Case. DVB ist ja in meinen Augen der letzte Mist, vor allem was die Abdeckung anbelangt. Aber der Stick ist da und wer weiß. Da ich mein generelles Bord GPS Thema gelöst habe (weiter unten), ist fraglich ob ich noch ein GPS in den Laptop einbauen muss. Aber schaden tuts nicht und Ersatz wird eh geliefert.

Die Halterung musste ich natürlich anpassen. Keine Thema. Das neue Netzteil / Ladegerät liefert die 19V mit knapp 4 A aus einem relativ kleinen Gehäuse.

Dann hab ich den Plotter ausgebaut. Eigentlich wollte / will ich ihn neben dem Niedergang Steuerbord einbauen oder ich verzichte vielleicht ganz darauf. In jedem Fall hat mein „Navigations-Schrank“ nun ein Loch.



Da war der A67 von Raymarine eingebaut. Und nu?



jhdr

Eine dünne Carbon Platte und die, bis dato innen verbauten Smartphone Halter nach außen gelegt. Darunter ein Durchgang für die Ladekabel und schon kann man seine „Zombie Boxen“ aufgeräumt aufladen. Da mein Smartphone den Hotspot zur Verfügung stellt, ist es durchaus sinnvoll am Strom zu hängen.

NMEA 0183 GPS

Auch das ist geschafft! Das T122 NMEA Wireless Interface ist Geschichte.



Wer ein T122 braucht, läuft einwandfrei…..

Ich hab ja einiges umgebaut und so ist ein Yacht Device YDNG-03 NMEA 0183 nach Seatalk NG Interface in LINGUINI eingezogen.



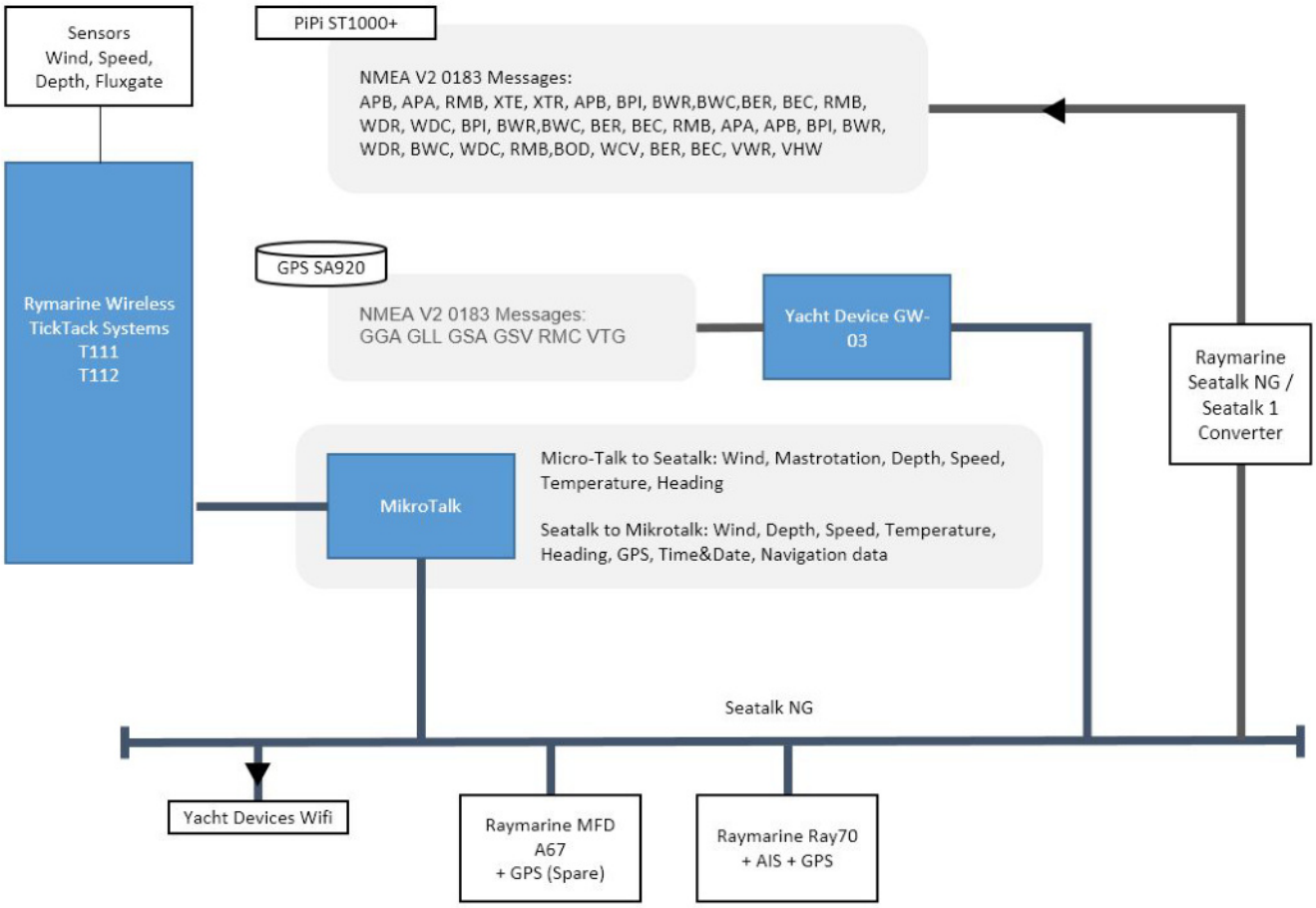
Quelle: Yacht Devices

Mit meinem Wifi Gateway von Yacht Devices bin ich mehr als zufrieden und so hab ich mich, nach intensiver Auseinandersetzung mit NMEA 0183 und Seatalk NG / NMEA 2000 ebend für das YDGW-03 entschieden.

Es speißt das NMEA 0183 Signal meines SA920 GPS Empfängers in das Seatalk NG Netz ein. Der T122 hat das Signal in das TackTick Wireless Netz eingespeist. Leider bekommt man die GPS Daten, warum auch immer, nicht über das Mikrotalk Interface ins Seatalk NG Netz. Andersrum geht es aber kein GPS in Richtung Seatalk NG.

Der YDGW-03 wird per Textfile konfiguriert. **Easy!** Das war preiswerter als ein Raymarine Seatalk NG GPS (RS-150) und wenn das GPS mal kaputt geht, gibts überall auf der Welt Ersatz. Obgleich überall auf der Welt für Linguini jetzt nicht so entscheidend ist. Obgleich, 4 Monate Griechenland und Italien, da kann schon was kaputt gehen.

Und so schaut meine NMEA / NG Implementierung heute aus.



Tja, was soll ich sagen, es funktioniert!

Routen und deren Wegpunkte aus Open CPN an TackTick senden – OK

Routen und Wegpunkte via Open CPN oder vom Raymarine A67 an den ST 1000+ senden – OK

Selbst eine Route und deren Wegpunkte von Open CPN an das Raymarine A67 senden geht. Ist allerdings flüchtig, was aber nichts ausmacht, da ich Open CPN als zentrales Navigationsinstrument nutzen will. Jaja, ich hab mit Open CPN lange nichts anfangen können. Mittlerweile ist die Anwendung aber ausgreift und biete alles was ich brauche. In Verbindung mit NV Karten die ich dann auch auf dem Ipad / Smartphone nutzen kann!

Zentraler Wifi Router an den alle Wifi fähigen Devices angebunden sind. Somit brauche ich jetzt nicht mehr wechseln ob ich aufs Raymarine, aufs Yacht Device zugreifen will oder ins Internet gehen will.

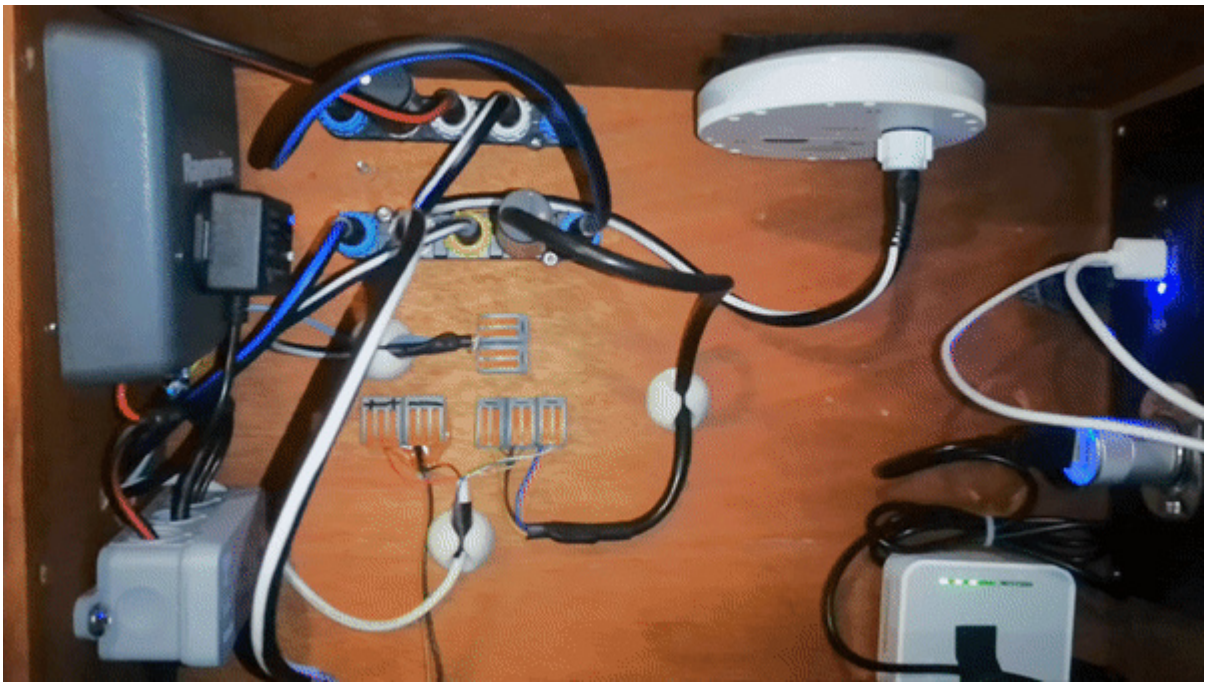
Das einzige was noch nicht wirklich funktioniert, ist die Ray Control App im Android Emulator (BlackStacks 5) auf dem Laptop. Die App erwartet das Wifi Netzwerk des Raymarine Systems und der Emulator reicht das nicht transparent durch. Aber auch das kriegen wir noch hin. Und eigentlich brauch ich den Raymarine Plotter eigentlich gar nicht mehr. Würde ein Loch im Boot ersparen. Ist ja noch Zeit

Yacht Devices NMEA0183 to Seatalk NG

December 15, 2021

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation

Ja das kleine Helferlein ist eingebaut und blinkt munter vor sich hin.



Funktioniert auf Anhieb und tadellos. GPS NMEA Daten via YDNG-03 an den Seatalk NG Bus und via YDWG-02 via Wifi alle Daten an den Rechner.

Weihnachten kann kommen

Und irgendwann schaffe ich es dann auch, die Wago Klemmenparade abzuschaffen. Aber hey, man kommt leicht ran, hält und tut was es soll

Relingpolster DIY

January 25, 2022

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Sailrite



Gleich gehts weiter zu den Relingpolster…..

Ja so ist das wenn man endlich eine Nähmaschine hat die mit den segeltypischen Stoffen und den umgehen kann. Die Singer 6335M Heavy Duty Denim meistert ihre Aufgaben echt exzellent und das für 1/6 Euros der so heißbegehrten Saildingsbums Nähmaschine.

Und schon gibts auch die ersten Projekte.

Ein Treibanker!

Warum das denn? Für Linguini? Am Brombachsee? Nee natürlich nicht. Linguini schon aber eben als Sicherheitsausstattung für die anstehenden Mittelmeer Törns.

Und, ein Treibanker muss nicht pikobello ausgeführt sein. Hauptsache stabil und die Materialien sind ebenfalls recht preiswert. Vielleicht trau ich mich, davon irgendwann Bilder einzustellen

Auf jeden Fall hat so ein Treibanker Projekt einiges an Nahtmeter und Schwierigkeiten die man lernen muss. Zum Beispiel eine längere Strecke eine Rundung nähen und daran verzweifeln wenn man das, zweimal umgeschlagen, nicht ordentlich hinbekommt. Nach zwei Spulen Unterfaden hatte ich es dann raus.

Relingpolster!

Das ist es eigentlich was ich hier dokumentieren will. Neue Relingpolster, da die alten von der UV-Strahlung und der Reibung so mancher Leine durch waren. Und ja, ein wenig Komfort muss schon sein Tom!

Das DIY Konzept habe ich mir in Teilen abgekupfert.

1. Man nehme einen Isolationsschlauch in 60mm.
2. Man schiebe einen kleineren Isolationsschlauch hinein.
3. Man schiebe einen 10mm Schlauch in den kleineren Isolationsschlauch hinein.

So erhält man eine stabile Basis die sich um den Relingdraht drehen kann. Fehlt nur noch der Stoff aussenrum. Und das ist sehr simpel.

Rechteckiges Stück Stoff an der kurzen Seite für die Relinpolster einnähen und dann an der Langen Seite zusammennähen. Der Umfang des äußeren Isolationsschlauchs plus 4mm. Dann noch ein paar verstärkende Abnäher und fertig. Drüber stülpen und wenn es zu eng wird ne Nylonstrumpfhose als „Gleitmittel“ verwenden. Nein, nicht die mit den Spitzen dran, da bekommt ihr Kloppe von eurer Skipperin!

Aber mal in Bildern gesprochen:

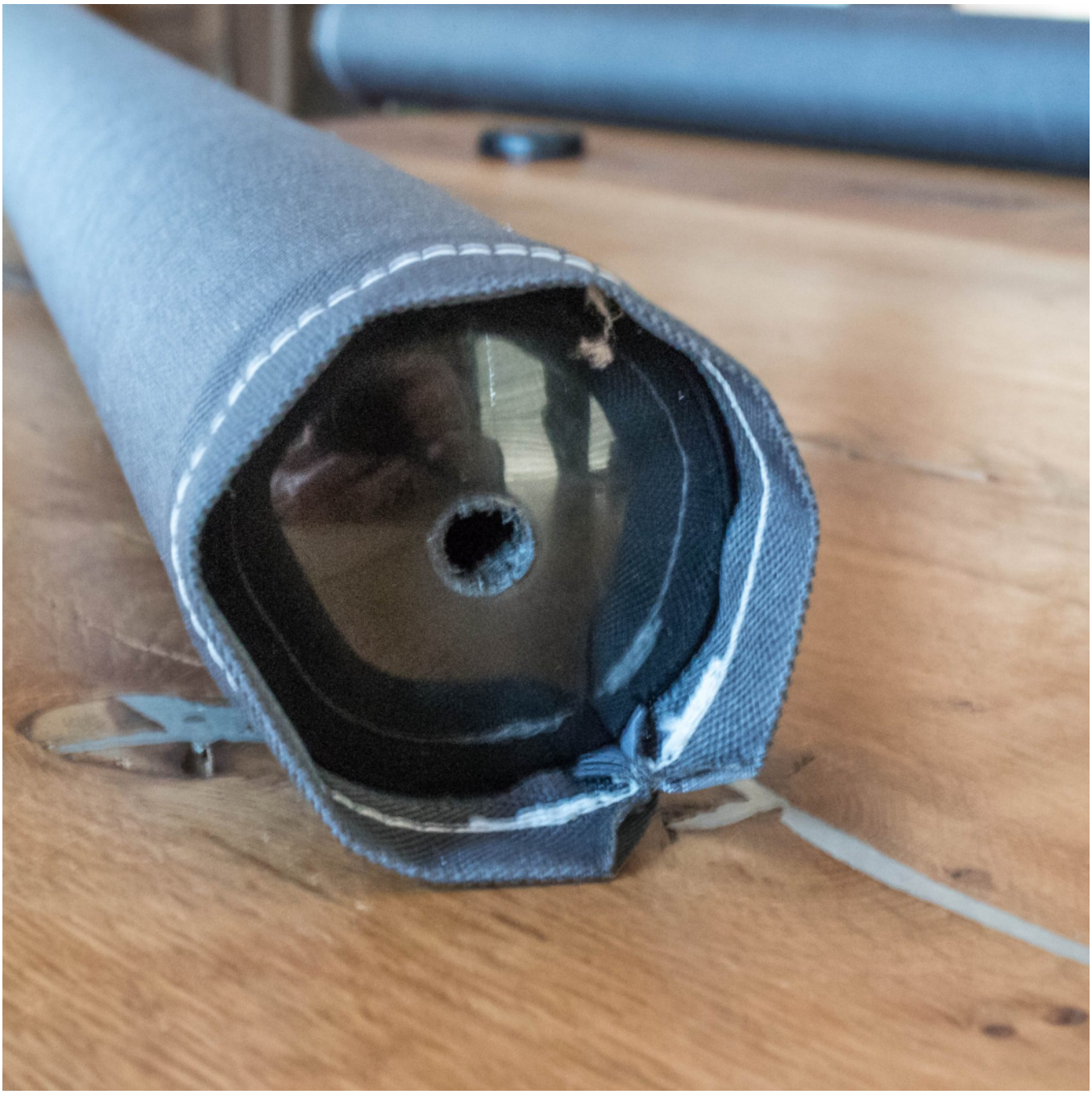


So schauen die beiden Isoschläuche der Relinpolster und der „Wasserschlauch“ aus wenn der Polsterstoff drüber gezogen ist. Easy. Vielleicht seht ihr links die Kerbe im äußeren Isoschlauch. Die über die Länge hilft es den Schlauch in den Stoff zu schieben falls man ein wenig eng genäht hat.

Das ist so natürlich unschön. In den eingenähten Tunnel kann man eine Leine einsetzen um das zuzuziehen. ich hab mich für was anderes entschieden.



Man nehme eine 60mm Pfostenabdeckung, bohre mittig ein Loch rein, dass dem Außendurchmesser der Reling, nebst Gewinde usw. entspricht, schiebe den „Pfostendeckel“ auf den Schaum, stülpe den Stoff darüber, fast fertig sind die Relingpolster…..



… das der Stoff darüber hinausragt (sorry für das schlechte Bild).



Dann zieht man entweder eine Leine oder, wie ich, einen Kabelbinder ein. Ich werde noch nen schmäleren / kleineren Binder nehmen, dessen Klemmstelle dann im Tunnel verschwindet.

So hat man dann einen sauberen Abschluss und wenn das Loch noch verputzt ist schaut das dann auch richtig gut aus. Ich werde noch irgendwie eine Gummitülle verwenden um zwischen Relingdraht und dem Deckelloch so wenig wie möglich Luft zu haben und das der Abschluss sauber ausschaut und sich keine Spinnen oder Wespen einnisten…. hab ich keine Lust drauf

Und wenn der Stoff dann in 2-3 Jahren wieder durch ist, dann näht man das halt nochmal. Kostet einen Bruchteil der Kaufware. Und die meisten Polster haben ja einen seitlichen Schlitz in dem der Relingdraht niemals in der Mitte bleibt und man über kurz oder lang dann doch den Draht im Rücken hat.

Singer 6335M Denim

Noch was zu der Maschine. Wir bzw. meine Frau hat ja nen stattlichen Nähpark beisammen. Aber eben nichts fürs Grobe. Deshalb war die Entscheidung zu treffen, kommt eine Sailrite oder ein Sailrite Clone her oder reicht die Singer.

Die Singer 6335M Denim hat einen um 50% stärkeren Motor im Vergleich zu der eh bereits leistungsstarken „normalen“ Heavy Duty. Ich hab da mal einige Nähversuche gemacht um zu bewerten was die Maschine so abkann (jeweils längere Strecken) und liste das einfach mal kommentarlos auf.

- 12! Lagen Sunbrella Plus (320 gr.)
- 6 Lagen Sunbrella Plus (320 gr.) plus eine Lage Nylon Gurtband
- 3 Lagen Nylon Gurtband plus 2 Lagen 600 gr. Stoff (NoName)
- 4 Lagen Dacron Segel (keine Ahnung wie stark aber recht stabiles Tuch)

Jeweils Zickack und gerader Stich mit Solbond 30 Garn und einer Jeansnadel. Schnell und langsam. Bei den 3 Lagen Gurt….. habe ich Caramba als „Flutschmittel“ auf die Nadel gegeben. Der Tipp, allerdings mit WD40, kam von einem Trans Ocean Webinar und ist Gold wert!

Ich meine, das ist schon ziemlich ausreichend um seglerisch nähend aktiv zu werden. Segel will ich damit nicht reparieren, meine Laminattücher wollen auch eher nen Klebstoff statt Garn. Aber alles andere…….

Kochen mit dem Cobb auf einer Flamme

January 29, 2022

Kategorien: Allgemein, Kochen an Bord

Schlagwörter: Braten, Dünsten, Grillen, Kochen

Unter dieser Überschrift werde ich meine Cobb Gasgrill Versuche sammeln. Die Kategorie „Kochen an Bord“ hält alle Blogs dazu.

Auf dem Boot mit einem Gasgrill kochen, grillen, erwärmen, braten. Das kann recht komplex werden wenn man auf einer Flamme mehrere Sachen zur selben Zeit und dann auch noch warm servieren will.

Ich wollte einfach auch sehen was der ~~Cobb Premier Deluxe~~ Gasgrill, ich glaube so heißt er, alles kann. Die Holzkohle Variante habe ich ja bereits seit knapp 2 Jahrzehnten und der taugt recht gut. Neben meinem großen Napoleon Gassgrill und dem Holzkohle Napoleon sind das die Teile für on the road. Oder besser…



Sneak Preview

On the boat!

Auf Linguini ist nicht viel Platz unter Deck; und somit wird an Deck gekocht. Unter Deck vielleicht mal etwas erwärmt, Kaffee- oder Teewasser gekocht. That´s it.

Die Flamme des Cobb Gasgrill!

Ja die enttäuscht erstmal. Ich dachte erst es sei irgendwas defekt. Aber die Info anderer Cobb Nutzer hat mich dann beruhigt. Oder vielleicht auch nicht. Mit der Flamme……..

Alles gut. Der Grill ist ungefähr genauso heiß wie der Holzkohle Cobb mit einer Cobb Kohle. Das bedeutet, man muss auch beim Cobb Gasgrill mit den Mengen die man zubereitet etwas Obacht geben. Speziell wenn man Grillt. Aber dazu dann in den einzelnen Videos und Bildern.

Huhn asiatisch

Naja, das ist nicht so die Herausforderung. Aber ich will Reis dazu haben und der soll separat gereicht werden. Aber nur eine Flamme und zwei ……. ach seht selber. Mengenangaben mache ich recht spärlich. Man sieht es und je nach Gusto, viel Spaß!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=dlZxE5b3g3s



EDITIERT: Schlauchboot Dinghy Ahoi!

February 7, 2022

Kategorien: Allgemein, Reise

Schlagwörter: DInghy, Schlauchboot, Tender



Noch ein EDIT :-):

Was das aufblasen und das zusammenlegen nebst stauen anbelangt bin ich absolut begeistert. So zusammengerollt passt es in einen Segelsack einer 14 m² Fock mit den Ausmaßen von ca. 50 X 100 und entspricht damit den Angaben des Herstellers.





Das zweite Bild zeigt das Dinghy nach dem Auspacken. Sehr akkurat zusammengelegt. Das schafft man nur wenn man es mit der Pumpe entlüftet. Und dafür habe ich mir diese Pumpe zugelegt. Sie pumpt das Dinghy und unsere aufblasbare Gangway im nu auf. Ich hab dazu einen 5 Meter Schlauch gebaut damit ich die Pumpe unter Deck laufen lassen kann und das Boot auf dem Vordeck aufblase.

So gibt es fast keinen Lärm. Während der Einblasstufe ist sie sowieso superleise. Wenn sie in den Kompressor Modus geht wird es natürlich lauter. Aber unter Deck ist das gut gedämmt und somit auch am Ankerplatz keine Belästigung.

Der gesamte Aufblasvorgang mit auspacken dauert zwischen 5 und 6 Minuten. Man sollte ja erstmal alle drei Kammern plus die Bodenkammer zu 70% aufpumpen und dann nochmal alle auf Druck bringen.

Apropos Pumpe!



Die Pumpe kommt mit zwei Batterieklemmen. Die hab ich gegen einen 12V KFZ-Stecker getaucht. ACHTUNG! Ich hatte zuerst, mangels Alternative, einen sagen wir mal „Spielzeug 12V Stecker“. Den hat es beim ersten Pumpenlauf glatt verschmort. Da fließt viel Strom und man sollte mindestens einen 15A Stecker nehmen!

Und hier wieder zum ursprünglichen Beitrag……

EDIT: ACHTUNG ZOLL!

Die Verzollung via FEDEX war fehlerhaft. Man hat mir die falsche Zolltarifnummer aufs Auge drücken wollen. Die korrekte Zolltarifnummer für so ein Dinghy ist die 8903. In meinem Fall die 89031100. FEDEX hat nach meiner Reklamation nun 25,03 gutgeschrieben, was leider immer noch nicht stimmt. Aber, die Seiten des ZOLL´s sind so ziemlich das Übelste was man sich antun kann. So ein unstrukturierter Mist. Aber wer den Cent nicht ehrt… . Das kann ja noch ein Spaß werden.

Ursprünglicher Blog:

Nach vielen Überlegungen und ein paar Versuche auf dem Gebrauchtmarkt haben wir uns jetzt doch ein neues Schlauchboot / Dinghy zugelegt. Unser Linguinchen hatten wir ja als nett aber für längere Reisen als nicht praktikabel wieder dem Markt zugeführt.

Die Maßgabe war:

- Unter 20 Kg.
- Hochwertig.
- Genügend positive Langzeit Erfahrung in den Communities.
- Kleines Packmaß um vor dem Mast gelagert zu werden.
- 23 Kg Außenborder (6 PS).

Zur Wahl standen Modelle von Alpuna, 3D Tender, Crewsaver, Bombard.

Vorneweg, Alpuna und 3 D haben keine Gemeinsamkeiten auch wenn man das hier und da lesen mag. Beim Vergleich der Technischen Daten der Modelle gibt es auch nichts was sich hier überdecken würde.

Leichte Schlauchboote haben alle ein paar Attribute gemeinsam. Kleinere Schlauchdurchmesser und geringere Leistungsgewicht-Freigabe für den Außenborder. Bedeutet das Boot muss größer werden.

In der Regel ist ab 2.4 Meter ein 5/6 PS Motor zugelassen. Witzig, je nach Land kann am selben Schlauchboot eine unterschiedliche Leistung betrieben werden. Ich entscheide mich, mich an den jeweils im Land des Herstellers geltenden Angaben zu orientieren.

Längeres Dinghi = größeres Packmaß?

Nicht zwingend. Gerade zwischen 2.30 und 2.50 Meter Dinghy´s ist das Packmaß oft identisch. Manchmal ist der Bereich sogar noch größer.

Linguini kann ein Dinghy lediglich vor dem Mast transportieren oder eben komplett zusammengepackt unter Deck. Letzteres ist nur beim Trailern vorgesehen. Komplett aufgeblasen vor dem Mast ist keine Option. Zu groß, den Leinen im Weg und einfach nogo.

Also wird das Dinghy um etwa 50% Luft entleert, die Schläuche rechts und links zur Mitte gefaltet und dann das ganze zweimal von vorne gefaltet. Ein Proof of Concept muss das noch bestätigen, eventuell muss ich noch mehr Luft rauslassen. Bei kurzen Passagen hängt es eh hinten dran.

Dieses Paket wird dann an 5 Padeyes, die ich auf das Deck klebe, befestigt. Eventuell werden wir dafür noch so eine Wickeltasche oder ein Cover zum Überstülpen nehmen um das Paket sauber abzudecken, damit sich auch keine Leinen verheddern.

Ja was denn nun?

Tataaaa, am Ende ist es ein 3D Tender geworden. Ein Twin Air 250 in weiß.

Entscheidend war u.a.:

- Die nur 14,5 kg Gewicht.
- Das kleine Packmaß von 98 cm X 48 cmX 28 cm.
- Die Erfahrungen aus den UK und Französischen Facebook Gruppen.

3D ist hierzulande wenig bekannt aber seit langer Zeit auf dem Markt. In Frankreich ist das die Top Wahl und ich konnte nun keine wirklich negativen Beiträge zur Qualität und Haltbarkeit finden.

Mir ist dabei klar, das selbe Material in dicker ist stabiler. Aber eben auch schwerer. Im Wesentlichen sind es aber die Klebenähte oder der unsanfte Umgang die bei Schlauchbooten zu Defekten führen. Aus der Sicht ist das 3D absolut zu empfehlen.



Bestellt in UK, da es in Deutschland keinen Händler gibt der die Boote vorrätig hat und dazu noch preislich wettbewerbsfähig wäre. 20,- Versandkosten kommen drauf und der Versand ohne VAT wird dann per Fedex verzollt und korrekt besteuert. Am Ende kostet das Boot lediglich die Zollgebühr mehr die nicht ins Gewicht fällt. Der Angebotspreis war reduziert. Herjeh, was will der Schwabe mehr?

Schlauchboot zulassen?

Die Frage muss man sich stellen und nach etwas Recherche ist es, je nach Fahrgebiet, durchaus sinnvoll das Schlauchboot zu registrieren. Einige malen die Zulassung des „Mutterschiffs“ auf den Schlauch, andere pinseln „Tender to <Mutterschiff>“ auf den Schlauch. Bei letzterem kann man dann immer schön sehen welche Boote in der Bucht gerade wahrscheinlich verlassen sind.

Ich entscheide mich für die Zulassungsnummer von Linguini. Das ist in Deutschland ok und in Griechenland auch. Dann darf das Boot aber nur in der Umgebung des „Mutterschiffs“ genutzt werden. Und ja, ich werde die Nummer auf den Schlauch pinseln. Auch eine gewisse Abschreckung vor Langfingern. Am Ende kostet die Kiste 1.000,- plus Motor. Nicht schön wenn die fehlt.

In den Niederlanden z.B. muss man übrigens eine separate Zulassung haben. Dazu müssen noch Schwimmwesten an Bord sein sowie Verbandskasten und sogar ein Feuerlöscher. Jetzt könnte man meinen das wäre übertrieben. Eigentlich nicht. Schlauchboote gibts ja auch in einer Nummer größer

als die, die wir Trailerboote Skipper so nutzen. Aber für den Boot-Strand Verkehr in Griechenland lass ich die Kirche mal im Dorf.

Update: Die Italienische Faltkurbel easysea Flipper

May 31, 2022

Kategorien: Allgemein, Mannöver, Segeln



UPDATE:

So, nun konnten wir endlich die „Flipper´s“ einsetzen. Viel Wind ist ja im Sommer nie der Fall, Böen dafür umso mehr.



Und ja, es funktioniert! Und das sehr gut. Die zusammengefalteten Flipper´s lassen alles an Leinenakrobatik zu wie man es ohne Winschkurbel gewohnt ist. Die Mechanik ist manchmal ein wenig hakelig. Man muss sich an das richtige „Hinlangen“ gewöhnen und wenn die Mechanik mal etwas hakt, dann einfach loslassen und nochmal greifen. Nach ein paar Manövern war das ins Blut übergegangen.

Jetzt hoffe ich, dass wir demnächst mal gute Bedingungen mit ordentlich Wind haben.



Freiheit – Spalter alkoholfreies Radler – keine Werbung! Schmeckt einfach lecker.

Ursprünglicher Beitrag

Einige kennen die faltbaren Winschkurbeln easysea Flipper vielleicht aus dem Kanal von Sailing UMA. Eine Winschkurbel die man flott zusammenfalten kann und auf der Winsch stecken lässt.

Als ich das zum ersten Mal gesehen habe war klar, die Teile müssen her. Dann hat das ständige Kurbel drauf und runter ein Ende. Jetzt mag das dem ein oder anderen übertrieben vorkommen, aber genau hier am Brombachsee, wo man ständig am Wenden und Halsen ist, gerade da macht es Sinn, die Winschkurbeln einfach stecken lassen zu können. Keine Gefahr mehr, dass einem die Kurbel aus der Hand gleitet, das Boot beschädigt oder eben über Bord geht.

easysea Flipper – Made in Italy – perfekt!

Ich hatte aber erst mal „leichte“ Probleme mit DPD, die das erste Paket währen unserer Abwesenheit wohl einfach mal vor die Türe gelegt haben. Als wir nach Hause kamen war da nichts als die Ankündigung per Mail „Paket abgeliefert“. Die Kommunikation mit DPD war unter aller Kanone, der Absender muss den Verlust geltend machen und so hat das ein paar Wochen gedauert bis die easysea Flipper Kurbeln dann mit UPS versendet angekommen sind. easysea war die gesamte Zeit über responsive und freundlich. Da sind sie und ja, ich hatte eine Lächeln im Gesicht!

Bene, da sind die Kurbeln und alleine die Verarbeitung und Material machen sie preiswert.



Winschkurbel eingeklappt



Fürs schnelle einfache Kurbeln einfach ausgeklappt.



Mehr Power wenn ganz ausgeklappt.



Und in der letzten Stufe als „Rätsche“ für maximale Kraft.

Der Mechanismus ist dabei bei den ersten Malen etwas hakelig. Geht aber nicht anders. Man hat es aber gleich raus wie man die Winschkurbeln „anfassen“ muss damit das Falten in Windeseile und ohne hakeln geht.

Jetzt fehlt der Einsatz auf LINGUINI. In ein paar Tagen weiß ich dann mehr und werde natürlich berichten!

Fino ad allora!

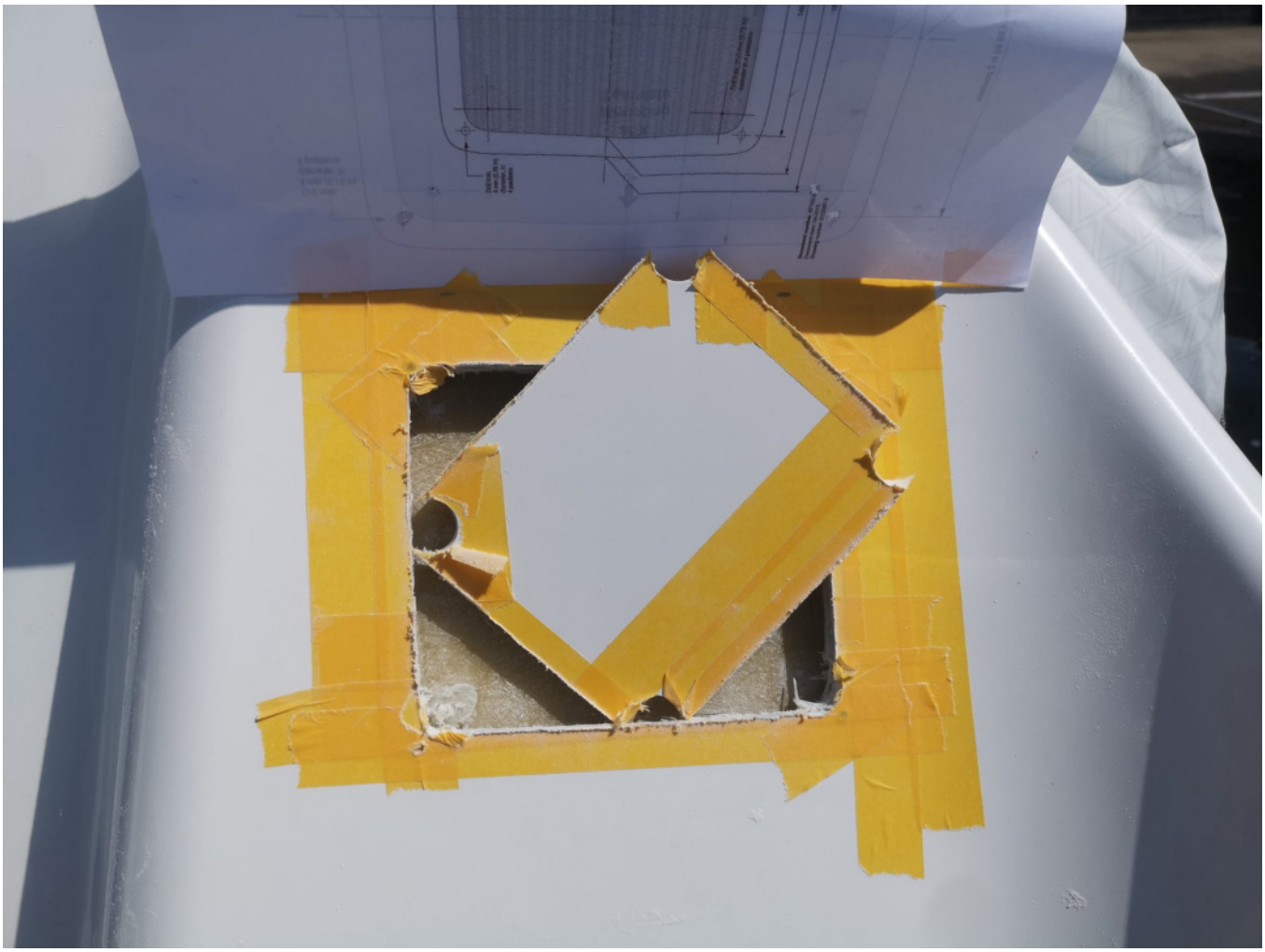
Plotter oder kein Plotter?

June 27, 2022

Kategorien: Allgemein

Diese Frage treibt mich seit ein paar Wochen. Ich habe meinen Plotter, der unter Deck installiert war, ausgebaut und war eher auf dem Trip, für was? Ich hab alle Daten auf den Instrumenten und Navigation, wenn nicht von Karte, geht auch auf jedem x-beliebigen mobilen Device.

Aber mit der Sicht auf die kommenden Törns im Mittelmeer hab ich mich dann doch dazu hinreisen lassen.



Und das Loch war im Boot. War gar nicht so einfach. Die Oberschale ist hier 2 cm stark, die Innenschale nochmal 0,8 cm. Auf jeden Fall ist das Loch drin.



DAs Boot war danach komplett eingestaubt, da just während des Sägens, der Wind überlegt hat, genau in den Niedergang zu blasen. Egal, am Ende sitzt er wie angegossen.



Und bei der intensiven Sonne am vergangenen Wochenende konnte man klar sehen warum es Sinn macht. Das Display ist eben erstklassig ablesbar wenn man mal gegen ein Ipad oder auch mein neues Google Pixel 6 Pro vergleicht. Eben nicht fürs Segeln gemacht. Apropos Google Pixel 6 Pro. Ist ja schon ne geile Kiste aber sobald die Sonne scheint hat das Telefon mit den Temperaturen zu kämpfen. Mal 3-4 Minuten in der Sonne liegen lassen und erste Systemteile steigen aus. Leider auch so nette Sachen wie GPS, Wifi und Bluetooth. Nicht wirklich Mittelmeer geeignet :-(.

Und so ganz nebenbei mal gecheckt wie wir das Dinghy unterbringen wenn es nicht hinterm Boot hergezogen. Ich wollte ja vor dem Mast Padeyes festkleben um das gefaltete Boot dort zu stauen. Da das Luft ablassen mit der Pumpe aber noch schnell und effizient ist, haben wir einen guten Platz gefunden. Passt wie dafür gemacht.



Trasporto attraverso l’Italia – Transport durch Italien

July 6, 2022

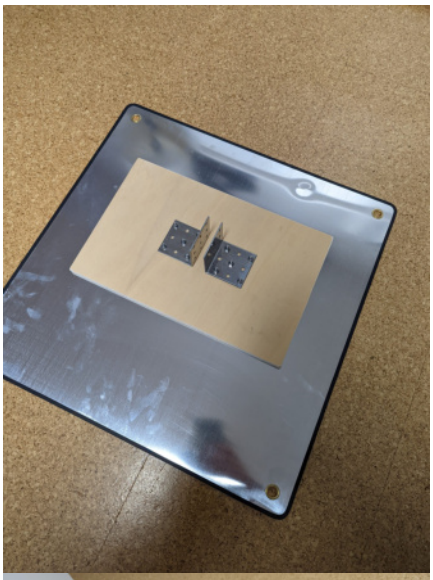
Kategorien: Allgemein, Bastelei, Reise

Schlagwörter: Italien, Trailer, Transort Italien, Warntafel



Update

So, die Konstruktion ist fertig und wie immer, leicht und reversibel.







Zwischen den beiden L-Winkeln wird eine 1.5 Meter Stange eingeschraubt und am Mast befestigt. So wie weiter unten eben gezeigt.

Die Holzplatte mit Senkkopfschrauben an denen die Winkel befestigt sind. Dann mit Kleber auf die Tafel geklebt. Easy!

Ursprünglicher Beitrag

Jedes mal auf´s Neue eine Herausforderung. Der Bootstransport und geltende Regeln im jeweiligen Land. Ich meine, wenn man EU-weit festlegen kann, dass Gurken immer gerade sein müssen und

Äpfel nur in einem Mindestdurchmesser schmecken sollen, verdammt nochmal, eine einheitliche Regelung zum Transport wäre eine echte Hilfe und nicht dieses „Pillepalle“ aus Brüssel.

Sei´s drum. Es geht durch Italien; Weiter nach Griechenland von Ancona aus mit der Fähre. Und für diese Strecke muss man ja entsprechend gerüstet sein.

Wie war das noch?

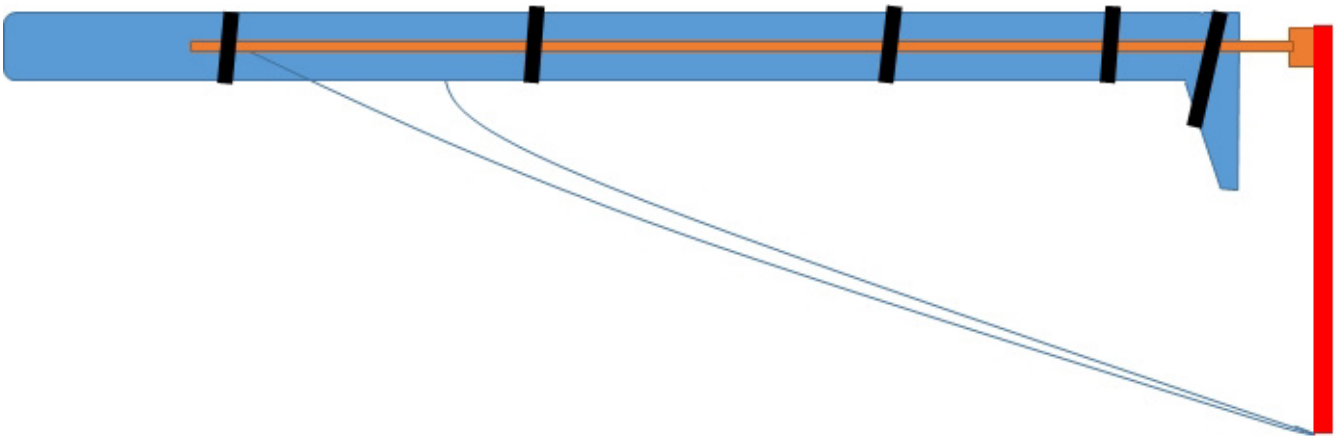
Es ist ja nicht das erste mal, dass wir mit dem Boot durch Italien fahren. Allerdings war bei der Etap 21i der Mastüberstand am Heck vernachlässigbar. „Ja schieb den Mast doch weiter nach vorne!“ meint der ein oder andere nun sagen. Nein, der Mast von Linguini ist lang und dünn. Würde ich ihn um die ca. 1.2 Meter noch weiter nach vorne schieben, dann müsste ich ihn vorne extrem stützen und dazu hätte ich ein echtes Problem in engen Kurven, da der Mast, bei einer 90 Grad Kehre, dann über 1.5 Meter zur Seite ausschert. Die Erinnerung des letzten Transports sind noch präsent und deshalb, no Risk!

Wohin mit der Warntafel?

Ganz nach hinten sagen alle Schriften zu den italienischen Transportregeln. Ich meine in Italien aber diverse Transporter gesehen zu haben, die eine Warntafel am Heck des Fahrzeugs hatten und die überstehende Ladung zusätzlich mit einem roten Wimpel kennzeichneten. Aber, no Risk! In Italien angehalten zu werden kann übel enden. Wenn der Carabinieri einen schlechten Tag hat, dann geht es auf die Waage, dann wird die Breite auf den Millimeter gemessen, Stützlast usw.. Ok, das sind Erzählungen, allerdings recht präsent. Googelt mal Bente 24 und Italien, Strafe. Nenee, will ich nicht.

Costruzione

Was nichts anderes bedeutet als Konstruktion. Nachfragen in den Communities hat nix gebracht außer Gelaber. Irgendwie hab ich überhaupt keine Lust mehr auf die FaxeBooks dieser Welt. Egal. Selbst ist der Skipper und so hab ich mich daran erinnert, dass Tom seinen Mast nach vorne mit seinem Bootshaken gestützt hat. Den werde ich nicht verwenden aber so ähnlich wird die Konstruktion dann aussehen….



Ein quadratisches Aluprofil an dem am Ende ein Steg angeschraubt wird, ebenfalls aus Aluprofil weil ´s eben im Keller „rumliegt“. Daran die Warntafel angebracht und das ganze mit mehreren Gurten am Mast befestigt. Soweit nach hinten geschoben, dass es eben ganz hinten ist und mit zwei Seilen stabilisiert.

Das ganze aus der Sicht eines Brummifahrers….



So ungefähr. wird das dann aussehen. Eigentlich simpel. Nur darf die Konstruktion eben nur so lang sein, dass sie dann auch ins Zugfahrzeug passt. Kein Problem.

Italia, non vediamo l’ora di vedervi, anche se solo di passaggio.

Aber, nächste Woche geht es wirklich erstmal für leider nur eine Woche in die Toskana. Der erste Urlaub seit 2.5 Jahren. Die Freude ist groß, sehr groß. **La gioia della Bella Italia!**

Minoan Lines Ancona Route to Ferry! Ab auf die Fähre!

July 19, 2022

Kategorien: Allgemein, Reise

Schlagwörter: Ancona Fähre, Igoumenitsa Fähre, Minoan Lines



So einfach ist das nicht. Die Anleitung auf der Minoan Seite um das Minoan Lines Ancona Route to Ferry / Fährterminal zu finden ist veraltet oder fehlerhaft. Liest man im Video an der dritten Ausfahrt ausfahren, dann landet man bei zwei Kreisverkehren wieder in der entgegengesetzten Richtung. Also einfach mal per Google abgefahren und die Lücken aufgefüllt. So findet man die Minoan Lines Ancona Route to Ferry. Also hoffentlich. Ich habs eigentlich für mich gemacht, dann muss man nicht online sein und die Beifahrerin hat was zu tun

Aber es reicht auch die Koordinaten 43.61251051859959, 13.499818242939638 zu verwenden oder Google:

ANCONA FERRIES TERMINAL VIA LUIGI EINAUDI

Route-to-Ferry-terminal Herunterladen

Linguini tanzt!

July 21, 2022

Kategorien: Allgemein

Mal wieder ein Stürmchen am See. Jaja, das Wetter wird immer unberechenbarer und irgendwie ungemütlicher. Wenn wir die Prognosen in den kommenden Jahrzehnten sehen, dann wird das mit der Segelei ein recht spannendes Thema. Danke Gerald fürs Filmchen!



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=3awPSVrs52k



Sonnenschutz!

July 27, 2022

Kategorien: Allgemein



Sonnenschutz ist eines der wichtigen Themen für Segler. Egal wo und wann (außer Nachts) man segelt, die Haut ist ununterbrochen massiver UV-A und UV-B Strahlung ausgesetzt.

Wichtig! Das ist kein Affiliate Beitrag, ich zeige nur wie ich Sonnenschutz umsetze ohne eine Kaufempfehlung abzugeben.

Ich bin kein Freund von Sonnencremes. Dieses „Gebappe“ am Körper, dann das Boot verschmiert und die Kleidung bekommt hässliche Ränder. Ich mag das einfach nicht. Deshalb ist mir der mechanischer Sonnenschutz vor dem Planeten eigentlich lieber. Doch bei 35+ Grad ohne Bimini unterwegs, das kann spannend werden.

Ausziehen!

Menschen die in heißen Regionen der Erde wohnen machen es eigentlich genau anders herum. Ok, stimmt so nicht ganz. Während man in Ländern in denen die Menschen stark pigmentiert sind durchaus Kleidung ablegt, zieht man in anderen, vornehmlich arabischen Ländern, mehr zum Sonnenschutz an, als wir das üblicher Weise tun. Auch wenn das in arabischen Ländern durch eine perfide Auslegung des Korans entstanden sein mag, Kleidung schützt.

Die Kleidung soll allerdings nicht zur Last werden. Ich bin gespannt wie sich das dann so ergibt.

Als Hut einen Jack Wolfskin Mesh Hat. Weil er eine breite Krempe hat, leicht ist, klein verstaubar und eine Halskordel für die windigen Situationen. Mein Musto Sonnenhut ist auch ok aber die Krempe ist wesentlich schmäler.



Ein Stück weiter unten kommt der Hals. Im Nacken, eine beliebte Stelle für einen Sonnenbrand, und gleichzeitig die Stelle am Körper wo mich schmierige Sonnencreme am meisten stört. Also muss zum Sonnenschutz ein Halsschal her der vor der Sonne schützt und gleichzeitig kühlt. Ein aktives Stöffchen. Eigentlich wollten wir das selber nähen aber man bekommt die Stoffe nicht oder wenn, dann in zu großen Mindestmengen. Heute wird das in Neudeutsch „Chute“ genannt wofür es eigentlich keine vernünftige Übersetzung gibt. Ich hatte aber die käuflich erwerbbaren getestet und das Fazit, zu eng und dadurch zu unangenehm. Ich such mir was Luftigeres.

Body Sonnenschutz!

Noch ne Etage tiefer ein UV-Schutz Shirt. Neneee, Plastik tu ich mir nicht an. Dünne Baumwolle, mindestens 2 mal gewaschen liefert den selben Schutz wie ein sündhaft teures High End Shirt in dem man ruckzuck wie ein Iltis duftet.

Schwarz, weil schwarz die bessere Farbe ist wenn ein Kleidungsstück eng(er) am Körper getragen wird. Weiß läst zu viel Sonne durch. Bei Engelbert Strauss bin ich fündig geworden. Sehr leichtes Shirt, unter den Armen etwas enger geschnitten was ich mag und wenn es genauso haltbar ist wie meine anderen ES Kleidungsstücke – perfekt. Warum nicht Merino? Hätte ich auch aber das sind gaaanz dünne Shirts die bei weitem nicht so einen guten Sonnenschutz aufweisen.



Und last but not least, die Haut die jetzt noch immer blank liegt, die braucht natürlich einen Sonnenschutz in Form einer Creme.

Wir haben ja schon so einige ausprobiert und das ist immer ein Drama. Die Sprays fand ich bisher am Besten, aber auf dem Boot bei Wind mit dem Spray, da geht ein gehöriger Anteil aufs Gelcoat oder eben unnütz in die Natur. Ok, das sollte ja auch nicht rot werden :-).

Nach Recherche und Tests sind wir, wie im Nachhinein durch Stiftung Warentest im Soonnencreme 2022 Test bestätigt, auf die LSF 50+ Sonnenmilch sensitive von Garnier Ambre Solaire gestoßen. Ökologisch definitiv auf der ++ Seite und …….. **man klebt nicht!** Die Creme hinterlässt keinen störenden Film und das hat mich zu 100% überzeugt. Bisher, in der aktuellen Hitzewelle, hat sie einwandfrei geschützt und ich hab mich nie „eklig“ dabei gefühlt.

Das einzige Problem, die Sonnenmilch ist überall vergiffen. Lediglich in einem Shop konnte ich noch 3 Tuben, leider 25% teurer als normal, ergattern. Sollte für die Zeit in Griechenland erstmal ausreichend sein. Aber trotzdem die Augen offenhalten



So, das war´s zu unserem Sonnenschutz Gedöns! Mal sehen wie sich das in Griechenland bewährt!

EDIT: Die Sonnenmilch gibt´s wieder. War wohl nur ein vorübergehender Engpass zu Beginn der Sommerferien.

Mooringhaken! Haste keinen, bau Dir einen!

July 28, 2022

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Was man so als Mooringhaken angeboten bekommt ist massiv überteuert oder viel zu aufwendig. Plastikteile und Mechanik die es meiner Meinung nach nicht braucht.

Hast Du nen Schleusenhaken? Dann fehlt nur noch ein Stück Leine. Voilá



Hallo Griechenland! Wir kommen!

August 15, 2022

Kategorien: Allgemein, Greece 2022, Reise



Unsere Vorbereitungen sind fast abgeschlossen und es fehlen nur noch ein paar Dinge an Bord der LINGUINI.
Unglaublich, was man alles mitnehmen kann oder denkt, dass man es muss.
Ich versuche hier wirklich minimalistisch zu sein um so wenig Gewicht wie möglich zu haben, aber ab und zu ist es eine wirklich schwierige Entscheidung.

Anker!

Als Anker haben wir ein 6 kg Cobra-Eisen mit 6 m Kette, 10 m Bleileine und 30 m Ankerleine. Ein 5 kg schweres Reitgewicht, das auch als Beiboot Anker verwendet werden kann. Auf einen zweiten Anker, den wir hätten, verzichten wir.

Knapp 50 Meter Landleine sollten ausreichen. Wenn wir mehrere Leinen brauchen sollten, fahre ich lieber in eine andere Bucht oder einen anderen Hafen. Aber zur Not würde ich nochmal 50 Meter zusammengeknotet bekommen

Es gibt eine Reihe von wirklich schönen abgelegene Spots mit schönen Höhlen und beeindruckenden Felsformationen im Ionischen Meer, aber meist an der Westküste der Inseln und

dort sind die Ankertiefen für unsere Verhältnisse recht tief. Dort ist eine Landleine obligatorisch, um nahe ans Ufer zu kommen und den Anker auf eine erträgliche Tiefe zu bringen.

Ich habe das bisher nur zweimal mit einer Landleine gemacht. Eigentlich ganz einfach, aber da war die Besatzungsstärke > 2. Zu zweit ist das Manöver schon etwas schwieriger. Aber wir haben ja Zeit und es wird schon klappen!

Um die Landleine an Felsen zu befestigen, habe ich einen 3 Meter langen Feuerwehrschlauch, in dem eine 5 Meter lange 12mm Leine läuft. Die wird um den Fels gelegt. Meine 6-mm-Landleine um einen Felsen zu legen, würde wahrscheinlich nur ein paar Stunden lang gut gehen. So kann die Landleine dann an dem abriebfesten „Felsgürtel“ befestigt werden. Und wieder etwas zum Verstauen.

Apropos Verstauen!

Die Nähleidenschaft meiner Frau hat den Vorteil, dass wir jetzt für alles und jedes eine Tasche haben. Das schafft wirklich enorme Übersicht und keine Kabel mehr, die sich mit einem Schlauch verheddern oder unter etwas in der Backskiste stecken bleiben können. Es mag verrückt klingen, aber wir haben eine Tasche für fast alles im Boot.

Aber trotzdem ist LINGUINI jetzt vollgestopft mit Zeug.

Die Idee, das Beiboot unter Deck zu verstauen, werde ich wohl verwerfen und es doch, wie ursprünglich geplant, an Deck festzurren. Das schafft Platz unter Deck, um nicht jedes Mal den Dinghy Sack herauskramen zu müssen, wenn man etwas anderes zu tun hat.

Der Gennaker wird sowieso dauerhaft an der Bugreling befestigt und damit hat es unter Deck wieder erträglichen Platz. Aber over all, die Wasserlinie ist um keinen Millimeter gesunken!

Taschen!

Nein, nicht die selbst genähten Stauräume, es geht um Taschen im Boot um die vielen kleinen Dinge unterzubringen.

Neben der Koje haben wir ja bereits zwei kleine Taschen angebracht um was auch immer zu stauen.



Aber in Linguini gibts noch ein paar andere Möglichkeiten.

Über dem „Küchenblock“ zum Beispiel!



Wie sooft bei Sailsupply in den Niederlanden fündig geworden. Die G-Nautics Taschen sind schon eher Boxen. Fester Korpus und oben kann man sie zusammenziehen. Sicherlich nicht für die Küche entworfen aber auch da machen sie eine exzellente Figur und können echt eine Unmenge an „Zeugs“ stauen. Auch die Verarbeitung ist wirklich sehr gut! Bilder aus LINGUINI folgen natürlich.

Ο εξωλέμβιος κινητήρας. „Der Außenbordmotor“!

Na den haben wir kurzerhand ausgetauscht. Unser 6 PS Yamaha ist uns einfach zu schwer um ihn andauernd vom Boot, wo er als Redundanz eingesetzt wird, an das Dinghy zu schrauben. Am Schlauchboot brauchen wir keine 6 PS und an LINGUINI brauchen wir den Außenborder nur im Notfall und da tut es dann auch ein 2.5 PS Suzuki.

Warum Suzuki?

Der DF 2,5 hat als Langschafter den kürzesten Schaft unter den Konkurrenten.

Mal zum Vergleich:

Das sind alles 2.3/2.5 PS Aussenborder der bekanntesten Marken. Nach der Marke jeweils das Maß der Kurzschaft Version, gefolgt vom Maß der Langschaft Version. Man kann also von 560mm bis runter zu 381mm variieren um das passendste Maß für sein Boot zu erlangen. Wir haben nun 508mm was für den Notfall an Linguini perfekt ist und am Linguinchen fast perfekt.

- Yamaha 433 / 560
- Honda 418 / 571
- Tohatsu 435 / 562
- Suzuki 381 / 508

Am 3D Tender ist er natürlich etwas zu lang. Wir wollen aber keine Rekorde brechen!“ Trotzdem werde ich eine leichte Erhöhung für den Heckspiegel bauen. Nur so hoch, das die Befestigungspunkte noch am 3D Heckspiegel greifen. 2 oder 3 cm maximal. Dann sollte der kurze Langschaft „performen“

Ach so, der Suzuki wird in Thailand gefertigt, nicht in China. Für uns ein gewichtiges Argument!

Was denn noch?

Wahrscheinlich werden wir am Ende doch etwas vergessen haben, das ist normal.

Ach so, die Überfahrt!

Die Fähre hat uns gleich noch mal einen kleinen Aufreger verschafft. Die SMS kam, sie setzen ein anderes Schiff für diese Verbindung ein und unsere reservierte Unterbringung würde gestrichen.

Nun haben wir lediglich Pullmann Sitze gebucht und wenn man die streicht bleibt nur noch die Deckspassage oder durchhalten an der Bar. Da letzteres kontraproduktiv wäre, also auch Deckspassage vorbereiten. Isomatte und Schlafsack herrichten. Isomatten hatten wir aber keine, also muss man sich sowas wieder mal kaufen und das mit kleinem und leichten Packmaß ist dann auch gleich wieder €100,-. Just als die Teile ankommen, schreibt uns Minoan doch, dass wir von der Streichung nicht betroffen seinen. Ja Danke! Aber die Isomatten sind sowieso nicht wirklich der Bringer und gehen zurück.

Dann bleibt alles beim Alten und wir freuen uns schon auf die Anreise. Die gehört natürlich bereits zum Urlaub und so haben wir für die Hin- wie auch für die Rückfahrt jeweils ein Hotel gebucht um die Strecke erträglicher zu machen. Hotels mit entsprechendem Platz für das Gespann zu finden ist dank Google Maps sehr einfach. Unglaublich, früher hätte man alle durchtelefonieren müssen aber man hätte ja gar keine Nummern gehabt Sag noch einer, IT würde nichts verbessern!

Das Beitragsbild ist unter CC 2.0 Lizenz und stammt von ~~dronepicr~~ (geile Bilder!)

Fix the Dinghy!

August 18, 2022

Kategorien: Allgemein, Bastelei

Schlagwörter: Auf Deck kleben, Beiboot, DInghy, Pad Eye, Padeye, Schlauchboot

Dinghy an Bord stauen und es sicher befestigen, ohne das man beim dran vorbeitanzen über Leinenwerk stolpert.

Ist ja easy. Einfach 4 Pad Eyes aufkleben und fertig.



Mit Sika klebt das Ganze, ist aber reversibel und Sika verändert die Topcoat Farbe nicht. Zumindest nicht innerhalb von ein paar Jahren.

Die Schot Führung der Fock sollte durch das Dinghy weitestgehend verschont sein. Lediglich bei Wende / Halse ist eventuell etwas Hilfe notwendig. Aber auf dem Mittelmeer mit wenigen Manövern ist das sekundär.

Und ja richtig. Sollten wir eine Nachtfahrt machen, darf das Dinghy natürlich nicht vor der 2 Farben Laterne sitzen. Allerdings reicht bei unserer Größe auch ein Toplicht.



Die Luke ist dann abgedeckt. Macht nix. Im Hafen geht das Dinghy Paket an den Bug oder eh ins Wasser!

Und wo ich schon dabei bin, gleich noch ein paar Saugnapf Halterungen angebracht. Richtig montiert halten die unendlich auf einem glatten Kunststoff. Ich wische sie mit Glasreiniger ab, die Fläche ebenso und setze sie noch feucht auf. Wie gesagt, hält unendlich! Und die gibts auch mit Klemme am Saugnapf. Cool für Hüte, Kappen oder alles was sonst eben irgendwo rumfährt.



Ready for Greece

August 29, 2022

Kategorien: Allgemein



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=ggLAaS6yACs



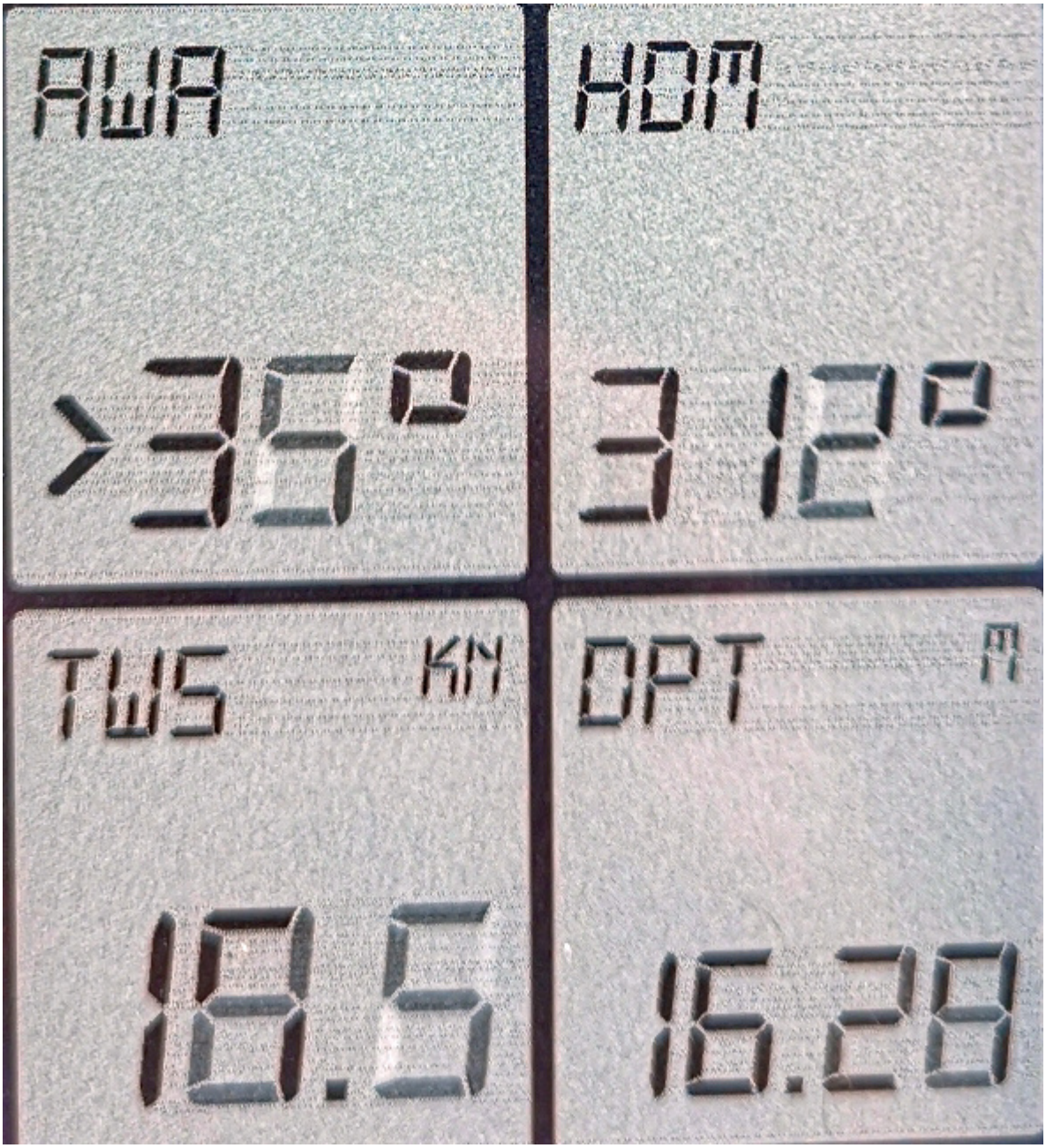
Linguini ist gepackt und wartet auf das GO!

E-Ink Smartphone for Sailors UPDATE

November 20, 2022

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Navigation

Schlagwörter: b&g, e-ink, Instruments, Raymarine, Sailing, sailmon, sailracer, transflective



UPDATE: Mit nun einiger Erfahrung kann ich zum interessantesten Punkt sagen, die Batterie hält bei andauernder Anzeige von sich verändernden Daten per Wifi empfangen mindestens 13 Stunden. Wenn man es so nutzt, das man die aktualisierten Daten nur bei einer Geste (Trippletouch z.B.) abruft, hält das Telefon gefühlt unendlich.

Ursprünglicher Blog:

Naja, für Segler wurde das E-Ink Smartphone A5 von Hisense sicherlich nicht designed. Aber anders als die bisherigen E-Ink Krücken kann es sauber darstellen auch wenn die Zahlen sich bewegen.

Für mich als Instrument bei voller Sonne, wenn das ablesen der üblichen Smartphone oder Tablet Displays längst nur noch Soße liefert.



Bei voller Sonneneinstrahlung ist das Display 100% einwandfrei ablesbar. Je mehr Sonne desto besser. Auf dem Bild sind da Strukturen zu sehen, das Auge sieht die nicht.

Auch mit AV Nav getestet. Die Kartendetails muss man reduzieren. Zur Not geht das auch. Aber für mich sind vor allem die Navigationsdaten interessant.



Ansonsten ein normales E-Ink Smartphone mit allem drum und dran. Nur Bilder und Videos sind, naja, etwas farblos



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=lC0U6zuGbTc


BOAT SPEED
4.2
AWA
>29°
HDG
303°
TWS
15.1
OPT
16.79

Tracken und Regatta – Race QS

January 24, 2023

Kategorien: Allgemein, Navigation, Regatta, Software



Nun hatte die letzten Monate viel Zeit um den nichtkörperlichen Freuden des faul seins zu frönen. Hat keinen Spaß gemacht und ich bin echt froh, dass die Zeit nun vorbei ist, ich mit Muskelaufbau und Fitness beginnen kann oder besser, begonnen habe.

Aber die Zeit war gut um einiges auszuprobieren. Vor allem was das tracken, analysieren und weiterverarbeiten von Bootsdaten anbelangt habe ich endlich eine echt smarte Lösung gefunden.

Race QS (LINK)

In erster Linie für Regatten und Vereine konzipiert, hat das Konzept von Race QS eigentlich alles was man braucht. Als erstes eine super einfache App fürs Smartphone an die auch eine Smartwatch für klassische Regattastarts und Race gekoppelt werden kann. Auf der anderen Seite ein Analyseportal, um seine Tracks oder Regatten zu verwalten, gute Analysewerkzeuge benutzen und ebenfalls simpel in der Bedienung.

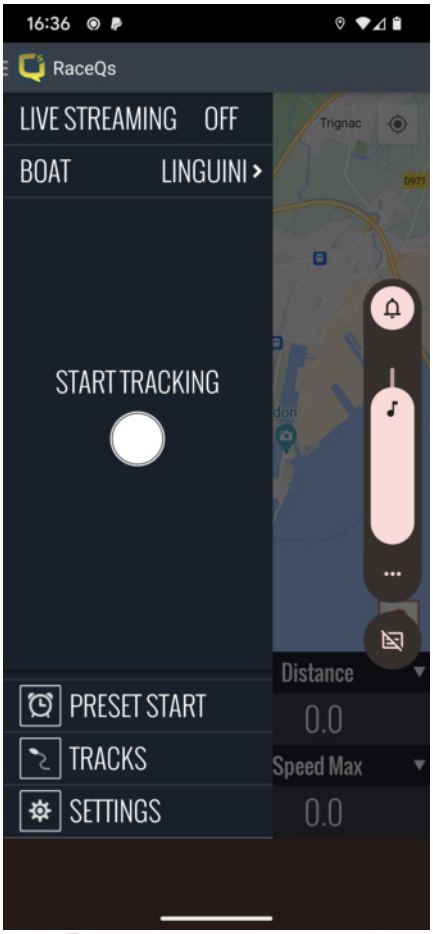
Obendrein gibt es richtig gute Erklärbär Videos von Race QS zu allen Modulen des Konzeptes.

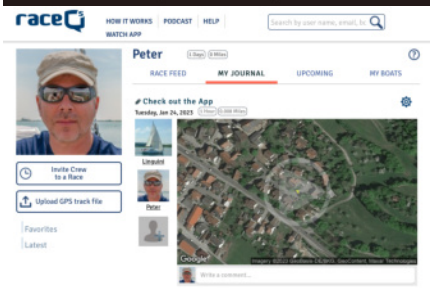
Warum sage ich Konzept? Weil es eben nicht nur eine App ist sondern mehrere Segler können ihre Tracks aufzeichnen, diese selber verwenden oder in eine Regatta einladen. Clever gelöst!

Schnallt man sein Smartphone unter Deck z.B. zentral am Mast fest, dann wird auch Krängung und Drift aufgezeichnet wenn die Daten nicht über Wifi kommen. Die Wifi Integration ist simpel und die Winddaten sind natürlich enorm wichtig.

Ist man auf einem längeren Törn, kann man diesen Track ebenfalls öffentlich oder einer geschlossenen Gruppe zur Verfügung stellen. Doof nur, jeder sieht welchen Mist man zusammensegelt

Hier die Views von Race QS auf die Smartphone App, das Portal und die Darstellung eines Tracks via Google Earth Integration. Cool! Ok, so auf dem Trockenen ….







Probiert es aus. Kosten? Keine soweit ich das bisher sehe. Evtl. wenn man größere Regatten damit organisiert. Die Werbung hält sich, da nur auf dem Portal, echt in Grenzen!

Pssssst .....

July 31, 2023

Kategorien: Allgemein

SY COLETTE

Enjoy and live moments



Linguini.eu zieht um

August 28, 2023

Kategorien: Allgemein

Neuer Provider und somit auch Server. kann sein das es die nächsten 1-2 Tage etwas ruckelt

Danach gehts genauso weiter :-). Ach ja, das SSL macht noch zicken. Trotzdem alles secure!

Teak & Tracking Bastelstunde

September 6, 2023

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Software

```
uint8_t crc = 0;
for (int i = 0; i < packetLen - 1; i++) {
        crc = (uint8_t) (crc + packetBuffer[i]);
}
```

Diese Saison war nun nicht was wir uns vorgestellt hatten. Zu Beginn des Jahres kalt und Regen, dann brütende Hitze und keinerlei Wind, gefolgt von einer weiteren sehr langen Regenperiode. Da wir meist nur an den Wochenenden zum Segeln kommen, war die Chance sehr niedrig, gutes Wetter und Wind zu erwischen. Und ja, die niedrige Wahrscheinlichkeit traf bisher ein. Mal sehen, wir haben noch exakt 2 Wochenenden bis die Saison für uns in diesem Jahr vorbei ist.

Wenn ich nicht am Segeln bin, dann kommen auch nicht so viele Ideen zum Boot. Sinnige oder unsinnige. Ein paar hab ich allerdings im Kopf und will die mal hier mitschreiben.

Teak runter

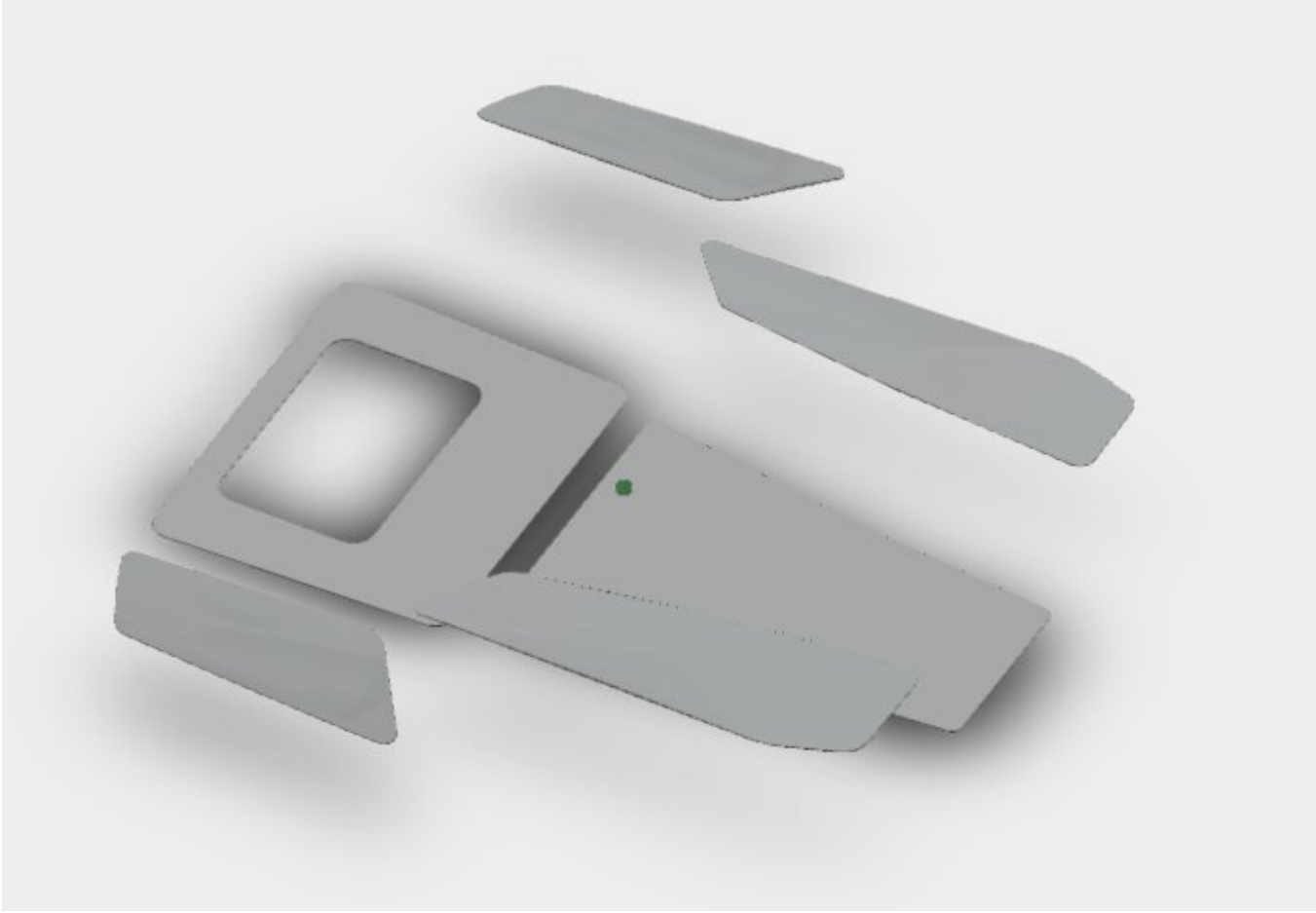
Definitiv eine Idee die umgesetzt wird. Das originale Teak war nie eine Zierde und nach den wenigen Jahren bereits am Ende. Hier hatte Makesails deutlich gespart, leider. Also runter damit und was neues drauf. Nur was?

Klar war, Holz wird es nicht. Keine Lust mich noch weiter am Raubbau der Regenwälder zu beteiligen. Und zertifiziertes Teak ist auch nichts anderes. Dort wo das wächst war vorher Regenwald.

Also kommt Kunststoff auf das Deck oder vielleicht auch nur Farbe? Ein Antirutschbelag? Hmmh, sieht auf dem Laufdeck vielleicht noch ok aus aber im Cockpit? Am Ende habe ich mich für ein Deck von Hollweg Marine entschieden. Warum? Weil hier die Platten gegossen werden und nicht aus Streifen geklebt. Die „Sika-Linien“ werden nachträglich in gefräste Nuten eingebracht, quasi ein doppelter Fake

Glücklicherweise habe ich Davide getroffen. Ein anderer Make 25 Segler aus Italien. Wir waren in regem Austausch, denn er hat die Baunummer 1 der Make 25 vom Bauherrn persönlich gekauft. Und so ne Baunummer 1 ist ja meist dazu da um den Proof of Concept zu liefern. Also die Segeleigenschaften zu bestätigen und alle Umsetzungen des Designs auf Tauglichkeit zu prüfen.

Leider in sehr spartanischer Ausstattung und Verarbeitungsqualität. Kein Vergleich zu den darauffolgenden Booten. So hat Davide diesen Winter einiges zu tun um seine „Tiffany“ aufzurüsten. Ich helfe ihm mit meinem Wissen zu meinem Boot so gut es geht und er hat mir dafür bereits sehr gute Dinge geliefert, wie zum Beispiel die originalen CAD Zeichnungen der Teak Decksbeläge.



Das ist für Hollweg Marine nun natürlich recht simpel zu fertigen. Um ganz sicher zu gehen habe ich ein paar Maße mit den originalen Maßen meines Bootes verglichen. Passt 100%ig.

Bei der Farbe haben wir uns für den Farbton Korsika entschieden.



Ein leicht ergrautes Teak simulierend, braucht das Deck zukünftig nur noch minimale Pflege und Spreißer im Po gehören der Vergangenheit an. Kostenpunkt für die neuen Auflagen rund € 2.300,- inkl. Kleber usw.

Das wird ein Packen Arbeit aber ich freue mich schon auf das Ergebnis.

Pediküre

Doch bevor ich das Holz entferne ist Linguini noch bei der Pediküre. Das Unterwasserschiff wird neu aufgebaut. Nicht das etwas defekt wäre, aber alle 10 Jahre gehört sich das wenn man lange Spaß an seinem Boot haben will. Also alles bis aufs Gelcoat runter, 5 X Epoxy Primer streichen und dann ein umweltverträglicheres Antifouling drauf.

Mach ich nicht selber, lasse ich machen. Wäre mir zu viel Arbeit und beim Runterschleifen / kratzen fällt eine Menge Sondermüll an der aufgefangen und entsorgt werden will. Ich geh wieder zum SZK, zum Kagerer. Der hatte auch unsere Etap 21i einwandfrei hergerichtet. Kosten bei 2.000,- angesetzt. Wohl wissend, dass es am Ende dann in Richtung €2.500,- gehen wird evtl. sogar darüber wenn irgendwas unvorhergesehenes entdeckt wird. geht aber noch. Ich hatte ein Angebot einer namhaften Norddeutschen Werft. Die hätten das zwar sandgestrahlt und sicherlich noch nen Tick besser gemacht, aber wollten rund € 6.500,-? Die spinnen die Nordlichter!

Danach kommt der Mast runter vom Boot und wird irgendwie auf der Terrasse zwischengelagert bis ich das Teak gerichtet habe. Bis Juni 2024 habe ich Zeit, dann wollen wir mit Linguini ….. nene noch nicht zu viel verraten, aber auf jeden Fall südlicher als der Brombachsee.

Tracking

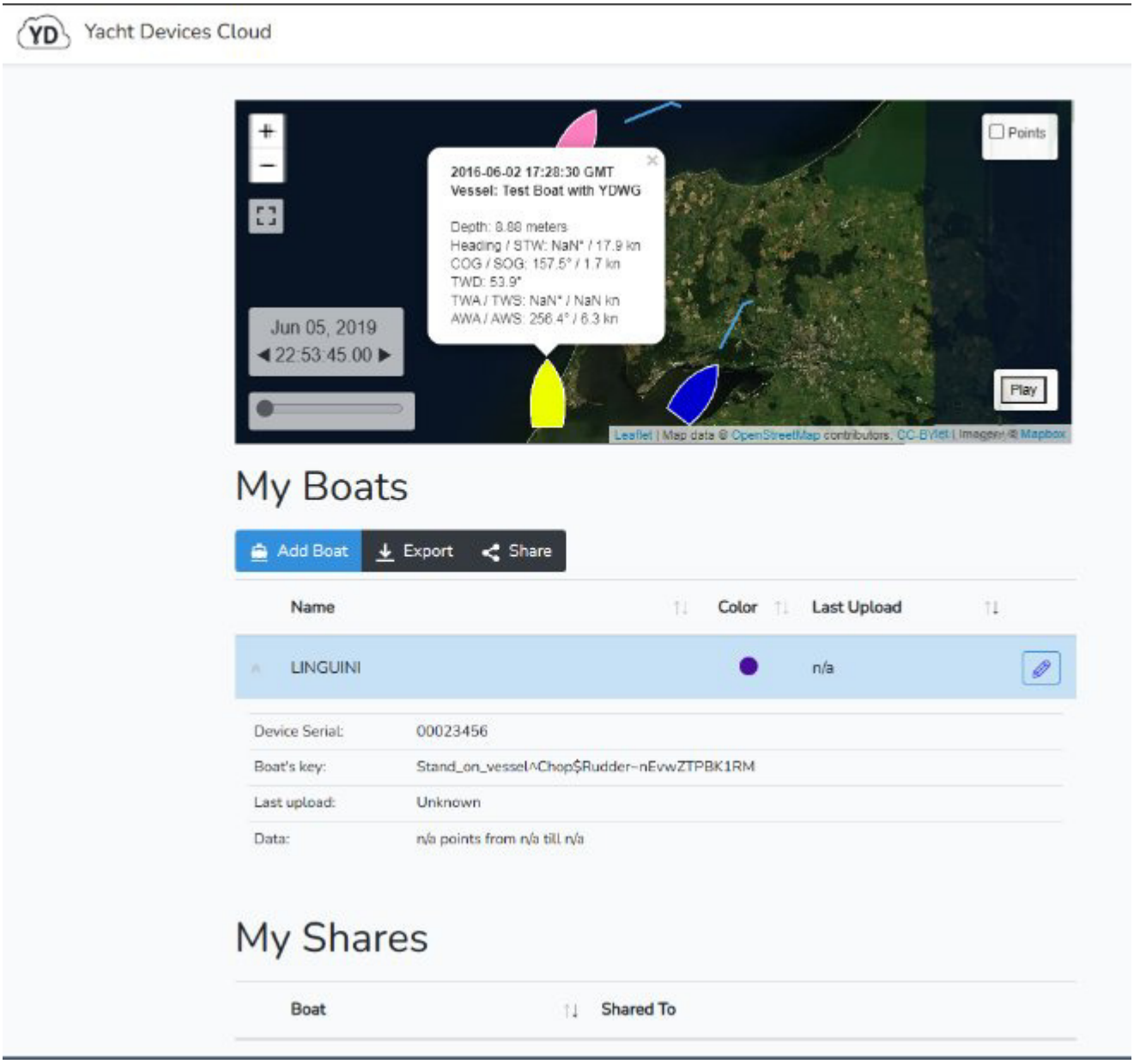
Unsere missglückte Griechenland Reise kam nicht dazu, dass ich die angedachten und vorbereiteten Tracking Systeme testen konnte. In der Zwischenzeit habe ich allerdings ganz neue Möglichkeiten entdeckt und so schaue ich, dass ich die Systeme noch in dieser Saison getestet bekomme.

Yacht Devices Logging

Ich habe von YD ja zwei Gerätschaften und hätte mir fast noch den Voyage Recorder bestellt. Der zeichnet alles auf, was im Seatalk NG Bus so an Daten passiert während man segelt. Nun sind über 300,- für so ein Gerätchen kein Pappenstiel aber die Einfachheit und die vollumfängliche Aufzeichnung inklusive etwaigem Funkverkehr, besser kann man nicht loggen.

Doch gibt es auch im YD Wifi Gateway, welches Linguini eingebaut hat, eine Logging Funktion. Ich hatte die nur noch nie realisiert. Zeichnet ebenfalls alles auf, allerdings ohne UHF Audio. Reicht mir völlig. Lediglich der Speicher ist begrenzt, da das Gerätchen die Daten auf den internen Speicher schreibt. In der umfänglichsten Einstellung reicht das dann für 4 Tage Recording. Trackt man etwas sinnvoller und nicht ganz so häufig, dann ist es genug Speicher für einen kompletten langen Urlaub.

Nebenbei erlaubt das Gerätchen aber, dass man Tracks, bei bestehender Internetverbindung, in die YD Cloud hochspielt oder eben am Abend einfach den Tag auf den Laptop runterlädt.



So hat man alle Tracks zusammen und kann sie in allen möglichen Weisen nutzen.

RACE QS

Race QS ist für mich ein zusätzliches System. Ich hatte ja bereits darüber geschrieben. Es trackt ebenfalls alle relevanten Daten um im Nachhinein zu bewerten was man gut und was nicht so gut gemacht hat. Soll für Regatten eingesetzt werden, für mich ist es ein schönes Anschauungsbeispiel meiner Erfahrungen.

Als ich die App zum ersten mal genutzt hatte, hatte ich noch ein Android Smartphone dafür. Auf IOS kann man nun die über Wifi gesendeten Daten nutzen, was die Sache viel spannender und vor allem einfacher macht, da ich mit dem Fluxgate Kompass unter anderem eben auch Roll und Pitch NMEA Datensätze liefere, was bei der Android Version vom Smartphone selbst, welches man fix, am besten Unter Deck am Mast befestigen sollte, um aussagekräftige Daten zu erhalten.

Motordaten

Bei dem ganzen Tracking fehlen die Daten des Motors. Das will ich ändern um in einem gesamtheitlichen Track auch die Motorstunden, Leistung und Stromverbräuche mitzuschreiben.

Mein VC 200 Controller hat eine RS485 Schnittstelle über die man den Controller auslesen und programmieren kann. Nun habe ich leider keinerlei Erfahrung wie man aus den RS485 Spannungen und Strömen einen NMEA lesbares Format konvertiert. Einfach + und – des RS485 an – und + des NMEA Gateways anschließen wird wohl nicht funktionieren. Ich habe aber zumindest mal eine GIT Seite gefunden, die das Protokoll des VEC dokumentiert. Mein Anliegen habe ich mal in die geneigten Gruppen auf Facebook gepostet. Wer weiß, wahrscheinlich ist es simpel.

Ansonsten steht grad nichts an. Reicht aber wohl auch. Vielleicht noch den Boden anschleifen und neu lackieren. Ist hier und da leicht mitgenommen, wäre kein großer Akt und kann Wetterunabhängig gemacht werden. Mal sehen.

Ach ganz vergessen, ich muss das gesamte Boot nun endlich mal polieren und die paar Dings und Dongs im Topcoat ausbessern.

Colourfull!

September 14, 2023

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Endlich! Eher durch Zufall bin ich auf einen Lieferanten von Gelcoat Repair Spachtel in RAL 9003 gestoßen. Bei Boatlab gibts den in einer, von der Viskosität her, recht festen Form, damit auch vertikales Arbeiten funktioniert. Ich hatte in der Vergangenheit ja mit Selva Topcoat gearbeitet, das grundsätzlich echt gut ist aber eben zu dünnflüssig und damit zu aufwendig an der Vertikalen zu verarbeiten.

Linguini hat ja ein paar kleinere Narben aus den letzten beiden Saisons, die werden nun fachmännisch unsichtbar gemacht.

WLAN Router & iPhone Hotspot auf dem Boot

September 15, 2023

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Elektronik, Navigation

Schlagwörter: Glinet, hotspot, ipone, Mango, TP-Link, Travel Router

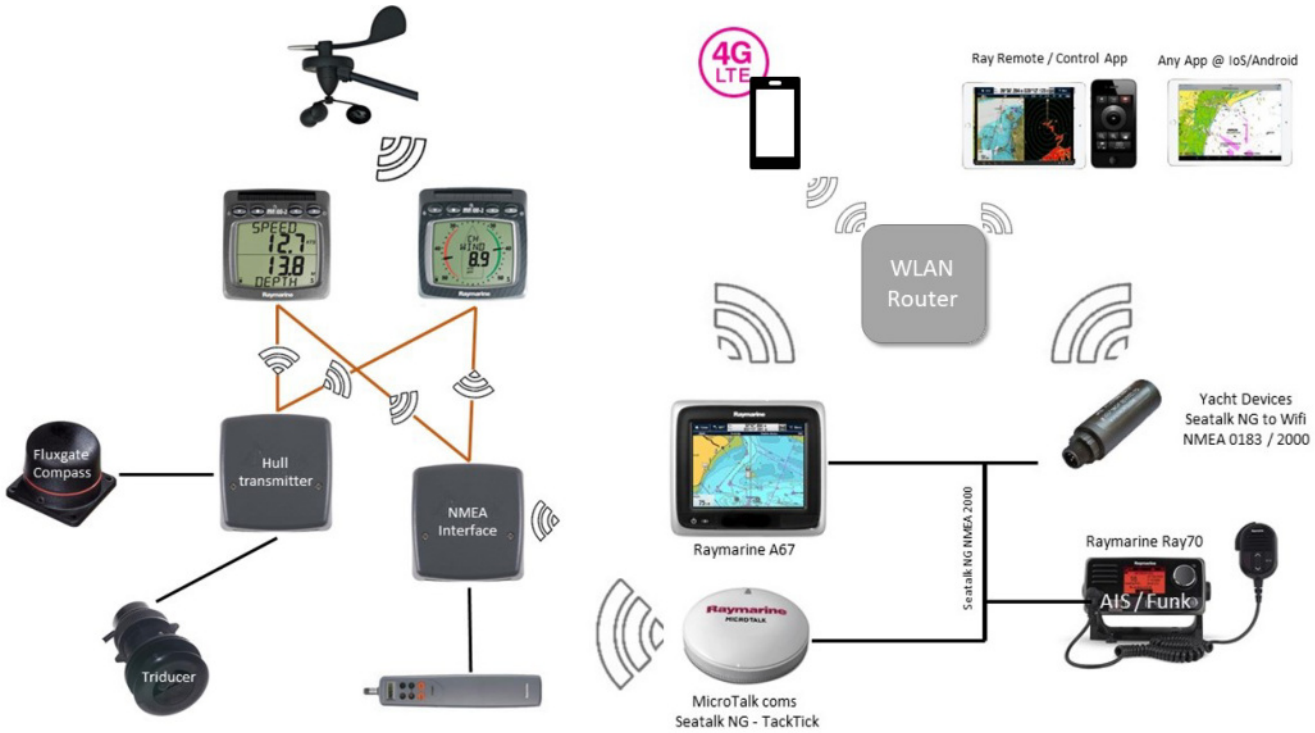
```
intux@ThinkPad-E550:~$ ssh root@192.168.1.1
The authenticity of host '192.168.1.1 (192.168.1.1)' can't be established.
RSA key fingerprint is SHA256:8jF6XuIsYSKh2dEl46+VSfRjnSVYpDg2Smk4S56wa+I.
Are you sure you want to continue connecting (yes/no)? yes
Warning: Permanently added '192.168.1.1' (RSA) to the list of known hosts.
root@192.168.1.1's password:


BusyBox v1.28.4 () built-in shell (ash)

  _______                     ________        __
 |       |.-----.-----.-----.|  |  |  |.----.|  |_
 |   -   ||  _  |  -__|     ||  |  |  ||   _||   _|
 |_______||   __|_____|__|__||________||__|  |____|
          |__| W I R E L E S S   F R E E D O M
 -----------------------------------------------------
 OpenWrt 18.06.4, r7808-ef686b7292
 -----------------------------------------------------
root@OpenWrt:~#
```

Nicht wenige nutzen einen WLAN Router auf ihrem Boot um einen zentralen Netzwerkknoten zu haben, an dem man sich anmelden kann und über ihn alle Systeme die im Netz eingebunden sind zu erreichen. So auch auf Linguini.

Im Wesentlichen sind es diese Gerätschaften:



NMEA Daten werden im Yacht Device gesammelt und an den WLAN Router gesendet. Daten aus dem Raymarine Plotter werden ebenfalls über den Router ausgeliefert und empfangen um sich z.B. über ein Netz mit dem Plotter zu verbinden. Gleichzeitig übernimmt mein iPhone die Aufgabe eines Hotspots und stellt einen Internetverbindung, einen Internet-Breakout her, die alle Devices nutzen können. Vorteil ist, die Anmeldung an den Router bleibt immer gleich, egal ob ich den Hotspot oder sonst was ändere.

Das IOS Problem!

Eigentlich ein Feature, welches aber zur Verzweiflung bringen kann wenn man es nicht kennt. Apple hat irgendwann ab IOS 13 (evtl. sogar früher) die Funktion der Privaten WLAN-Adresse eingeführt. Dabei ändert das Iphone die MAC-Adresse bei jeder Verbindung zu einem WLAN-Router. Damit wird es enorm erschwert, ein Device über mehrere Router zu verfolgen. Bei den Router Verbindungen kann man das allerdings deaktivieren.

Nutzt man nun den persönlichen Hotspot des iPhones um zum Beispiel, so wie ich in dem Bild hier, den Router damit zu verbinden, machen Router das in aller Regel auf Layer 2 Eben, also über die MAC-Adresse. Nun ist beim persönlichen Hotspot aber das selbe Sicherheitsfeature implementiert worden. Sprich, die MAC-Adresse ändert sich bei jedem Connect zufällig und der mit dem iPhone verbundene Router verliert die Verbindung. Und hier kann man das leider nicht abstellen.

Tja und das muss man dann erstmal rausfinden.

Ich habs am Ende über die Logs herausgefunden und dann über die Communities den Fehler verifiziert. Mein kleiner Travel Router mag leider nur Layer 2 und kann somit diese Funktion nicht mehr erfüllen.

Doch was tun?

Zuerst dachte ich an einen Defekt. Neuen Router bestellt, selbes Problem. Dann in den Logs gesehen, dass der Router immer die Verbindung zur MAC verliert. Ok, Problem erkannt und…… ein anderer neuer Router muss her. Nämlich einer, der die Verbindung auf Layer 3 Ebene über die IP-Adressierung aufbauen kann. Nur leider gibts da nicht viele in einer sinnvollen Größe und Stromversorgung für ein Boot. Eigentlich gibt es nur einen, den GLi Mango Router. Ok, bestellt und getestet, funktioniert auf Anhieb. Der Router ist mit OpenWRT bestückt aber leider ziemlich kastriert in seiner Standard Konfiguration. Will man also mehr von seinem Router wie z.B. mit unterschiedlichen VLans arbeiten und etwas mehr Security reinbringen wenn man sich z.B. mit Hafen WLAN´s verbindet, dann muss man LUCI, die OpenWRT Configurations Webinstanz installieren. Das geht spielend nur danach geht eben genau die gewünschte Layer 3 Connectivity nicht mehr. Ok, in

LUCI eingestellt und es geht. Neu gestartet und es geht nicht mehr bei unveränderter Konfiguration. Zum Glück hab ich schon so viel graue Haare.

Ich hab es auf dem Gli nun nicht rausgefunden, wie ich ein Standard OpenWRT dazu bekomme auf Layer 3 zu arbeiten. Also wieder auf Werkseinstellung und geht halt ohne weitere Funktionen.

Mein alter TL-WR904AC kann doch auch OpenWRT?

Ich erinnerte mich daran, dass die Kiste das auch kann. Also OpenWRT auf den Router geflasht. Wer nicht weiß wie das geht, einfach nach OpenWRT TP-WR904 suchen.
Nachdem das System nun frisch war, die 2.4 Ghz WLAN entsprechend konfiguriert und voilá, ich hätte gar keinen anderen Router gebraucht. Nu versteht der alte Router sich mit dem iPhone und alles ist wie gewohnt. Und ich kann weitere VLans konfigurieren um z.B. den WLan Hafentraffic über die 5G Verbindung zu verbinden und mit entsprechenden Firewall Regeln zu sichern.

Die Verbindung mit dem iPhone dauert ab und an echt lange. 2 Minuten kann das schon. Also nicht wundern.
Den GLi Router behalte ich dennoch als Backup.

Iphone Settings

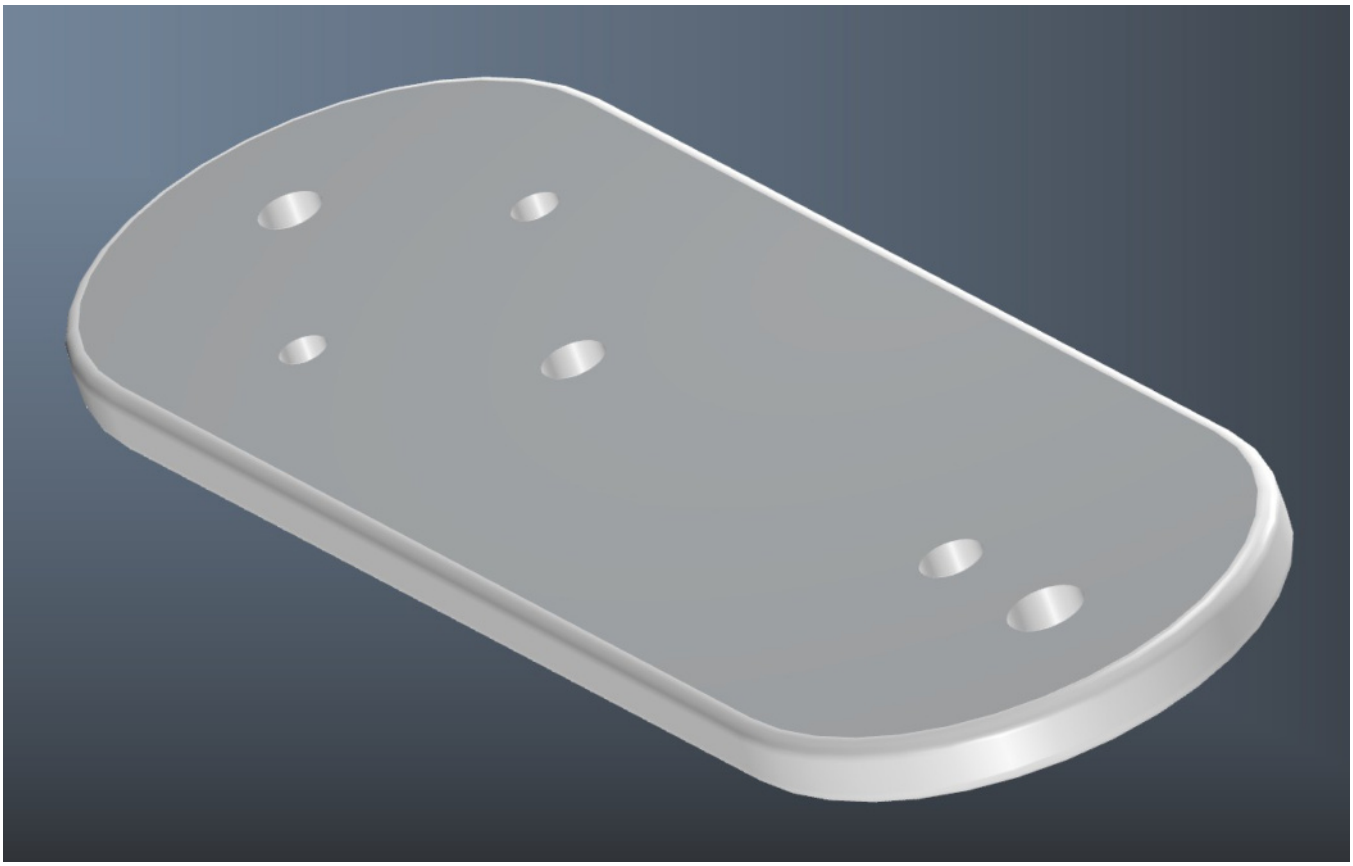
Beim iPhone muss man übrigens den Schalter „Kompatibilität maximieren“ in den persönlichen Hotspot Einstellungen immer aktivieren. So konfiguriert sendet das iPhone lediglich über das 2.4GHz Netz. Ein kleines Kompatibilitätsproblem zwischen dem Hotspot und den bekannten Travel Routern.

Natürlich könnte es sein, dass es noch eine andere Lösung gibt oder geben kann. Nach meiner Recherche Stand heute leider nicht. Somit wäre es nett, wenn Du eine weitere Lösung, zum Beispiel ein Setting im iPhone, kennst, einfach zu kommentieren.

Kopfsache – Mastbeschlag abändern!

December 18, 2023

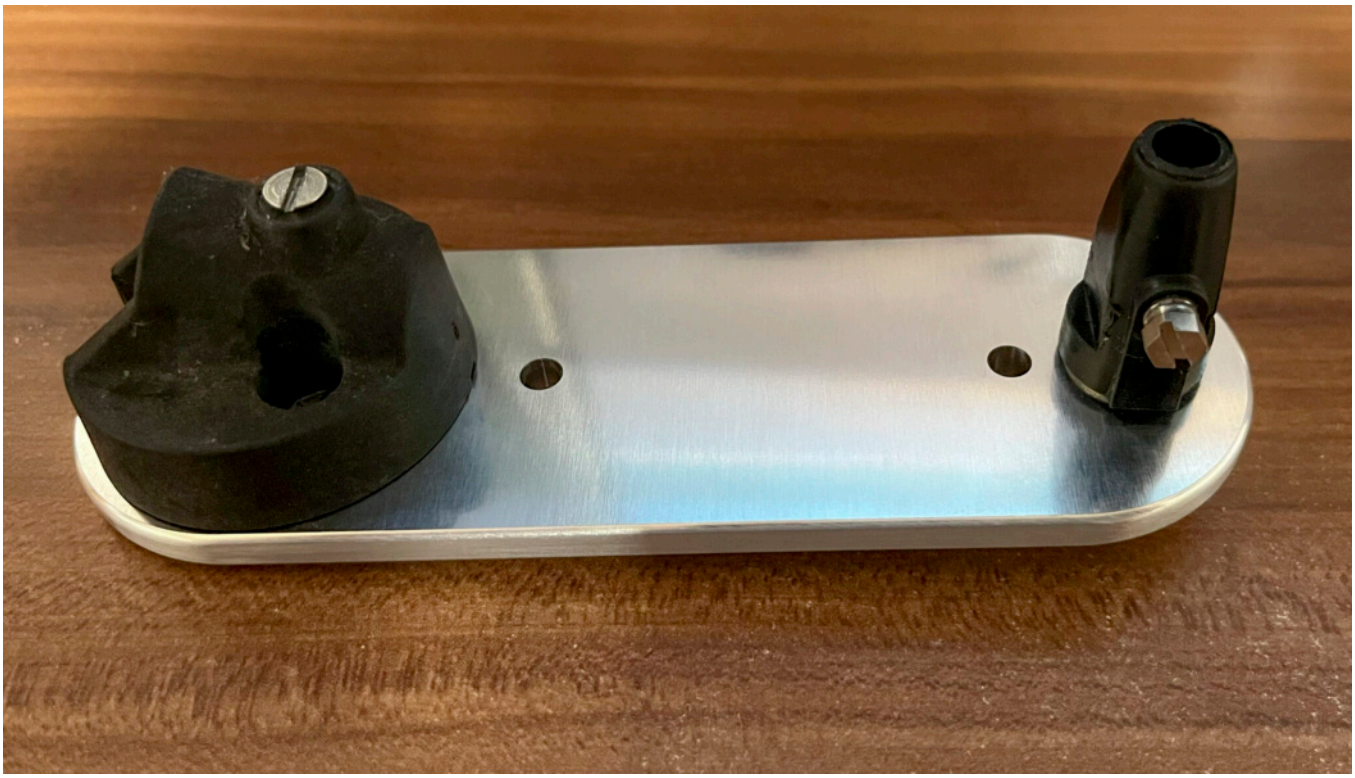
Kategorien: Allgemein

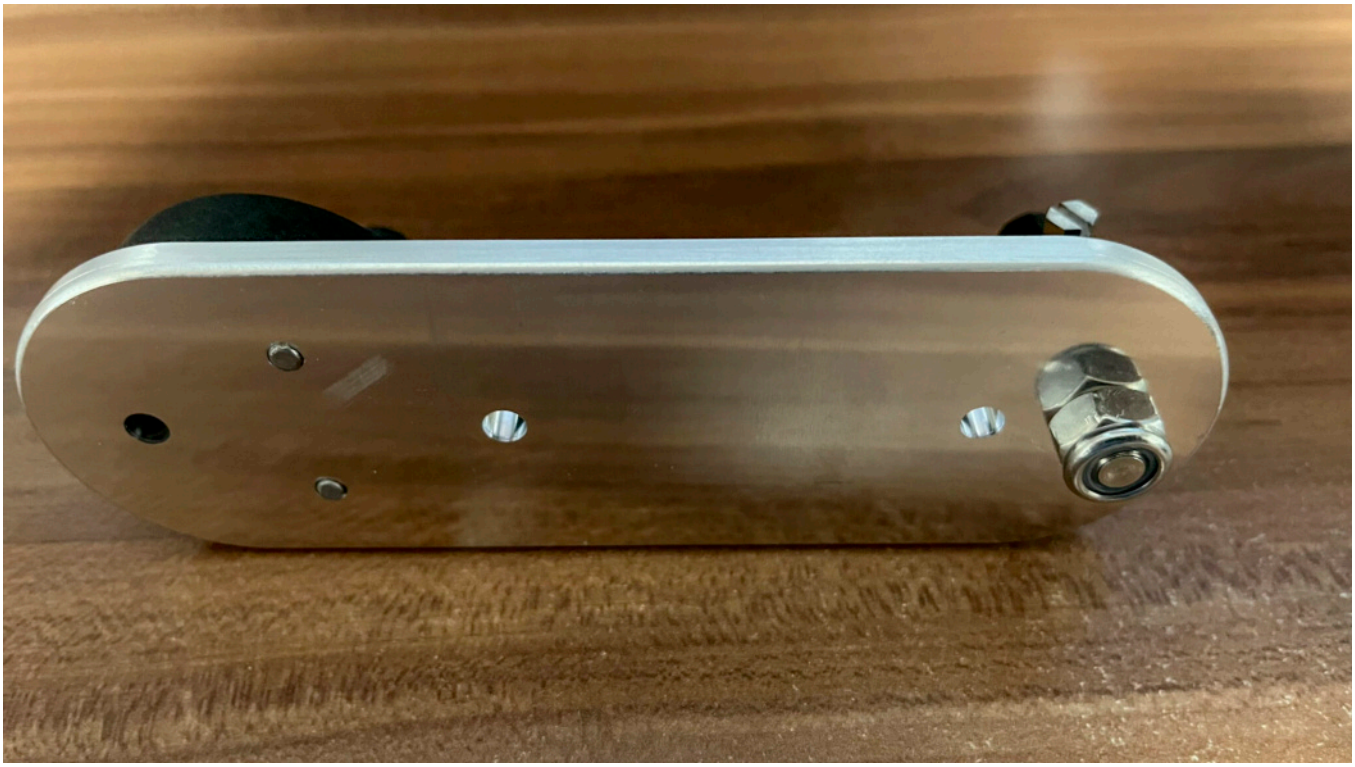


EDIT: Voilá da ist er in voller Pracht :-). Die Aluminiumplatte hab ich natürlich nach meiner CAD anfertigen lassen. Puuh, alles richtig gemessen. Passt!



Die Windex Halterung direkt einschrauben ging nicht, da der Winkel dann nicht stimmt. Also das ursprüngliche Winkelblech neu ausgerichtet und Voilá. V4A Schrauben mit Keramikpaste ins Aluminium. Sollte 30 Jahre halten :-).





…. aber zum ursprünglichen Blog ….

Jedes mal aufs neue ein Aufreger der den Blutdruck nach oben gehen lässt, der Mast hängt am Mastkran und der Windgeber am Mast Top ist immer in Gefahr mit dem Krandraht oder dem Kran selber zu kollidieren. Beim Preis von 1.200,- für so einen drahtlos Windgeber macht man das nicht oft mit.

Da der Windgeber in Richtung Bug zeigt ist es immer die Kollisionsgefahr, da das Kranseil vorne am Mast geführt wird. Also muss der Windgeber umgebaut werden um nach hinten zu zeigen. Doch ganz

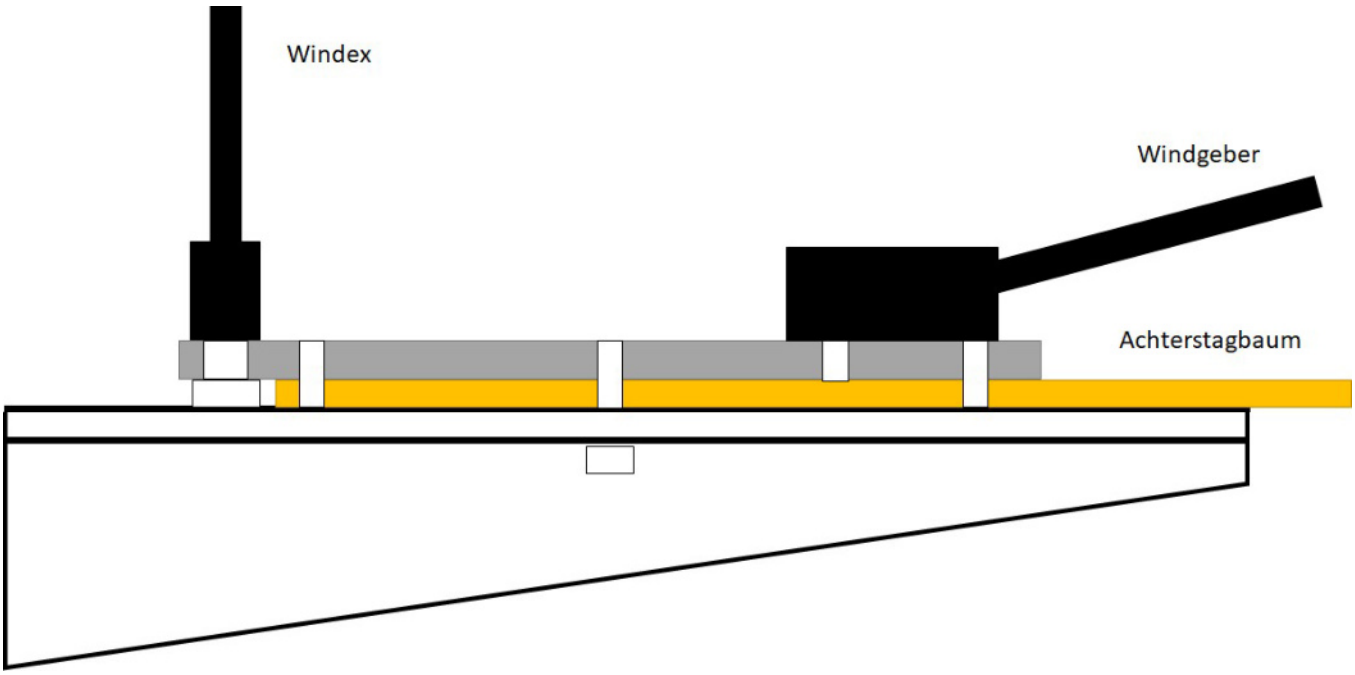
so einfach ist das nicht.



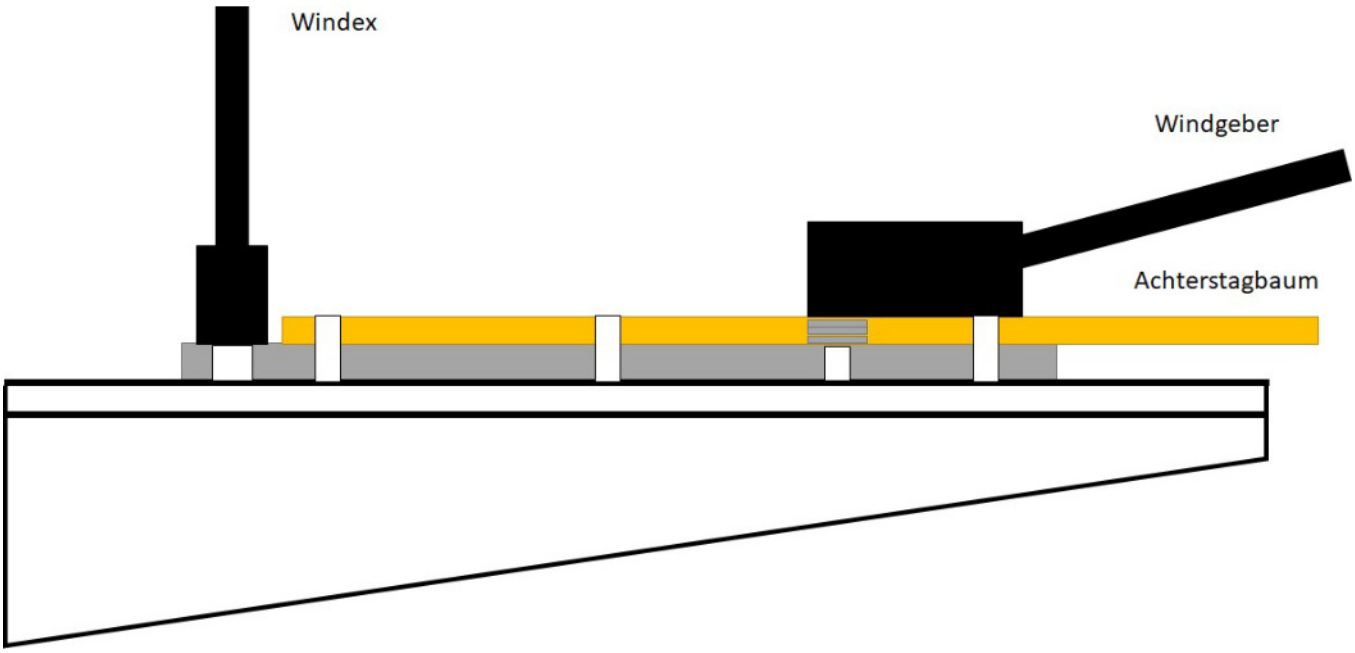
Hier sieht man das Top, frostbedeckt. Die blaue ausgefranste Leine nicht beachten, ist nur provisorisch
Der Windgeber war, auf dem Bild rechts, vor dem Ankerlicht befestigt. War eh schief vom Mastbauer angeschraubt, also weg damit. Nun muss die Halterung nach hinten aber da ist bereits die Windex sowie mein Achterstag Baum / Spanner.

Die Lösung ist eine Aluminium Grundplatte, die entweder direkt auf den Kopf gesetzt wird oder über den GFK Stab geschraubt wird. Beides hat Vor- und Nachteile.

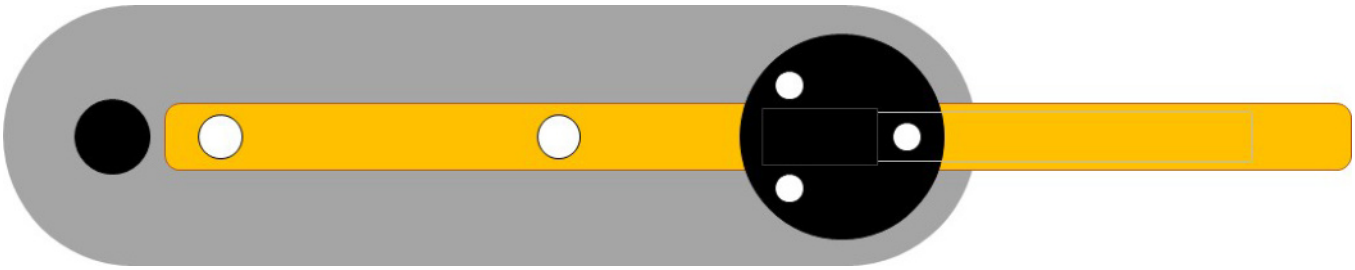
Platte Oben

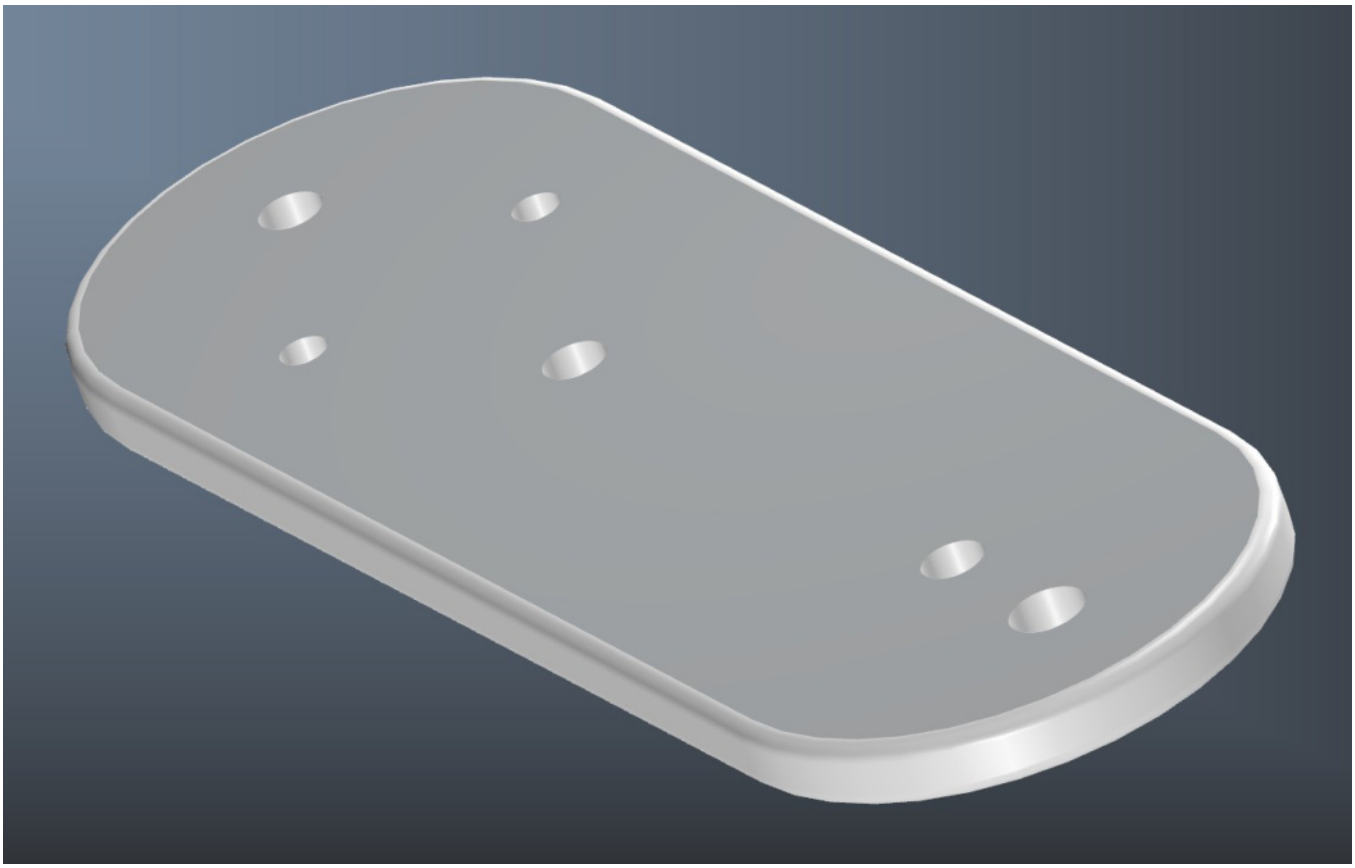


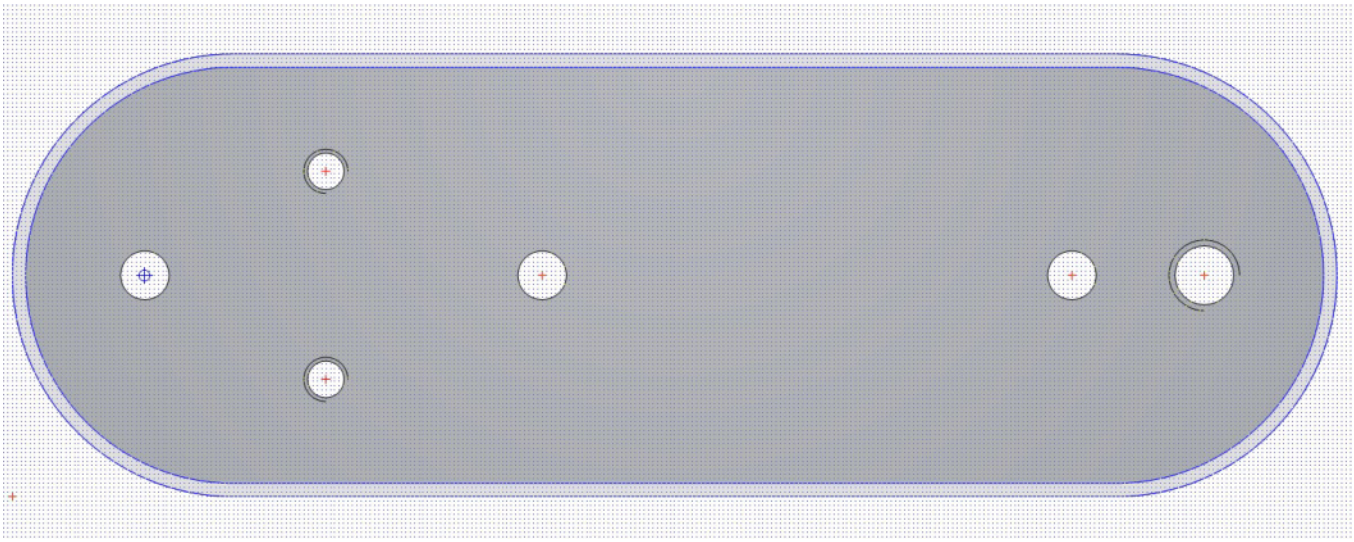
Platte Dazwischen



Platte Draufsicht und 3D / CAD







Die Platte wird also auf den GFK Stab geschraubt. Die Windgeber Halterung wird rechts und links vom GFK Stab mit Abstandshülsen und einmal mittig durch geschraubt. Am anderen Ende der Platte wird die Windex Halterung durch ein M8 Gewinde durch die Platte geschraubt und hinten gekontert. Eine M8 Mutter passt auf den Millimeter in den Zwischenraum der vertikalen Mast Top Verstrebung. V4A Schrauben und Scheiben und zur Sicherheit nicht mit Keramikpaste sparen.

Voilá, alle Teile sind bestellt und der Fräser ist in Bereitschaft!

Boot Düsseldorf 2024

January 25, 2024

Kategorien: Allgemein, Messe

Schlagwörter: Boot Düsseldorf, Boot Düsseldorf 2024, Bootsmesse



Aufgepasst! Meine „.“ taste klemmt. Wenn also ein „.“ fehlen sollte, die Taste ist schuld (nur für die Oberlehrer!).

Wir hatten einen Tag auf der Boot. Zwar Karten für 2 Tage, aber nach einem Tag mit 25000 Schritten, laut Uhr, reichts dann auch. Gesehen haben wir viel und echt cool Sachen und wertvolle Informationen.

Glogau Yachttransporte

Kennt ja fast jeder aber ich hatte meine Frage aller Fragen. Da wir ja aktuell auf Suche unseres neuen Bootes sind, ist die Frage, wieviel kostet mich der Transport denn, wenn das Boot zum Beispiel in Finnland liegt und in die Toskana transportiert werden soll. Ist das unverhältnismäßig teurer als ein Boot von z.B. der Bretagne ab zu transportieren?

Die Antwort ist nein! Maßgeblich ist die Anzahl der durchquerten Länder ausschlaggebend aber selbst das ist noch nicht soo wild. Wichtig ist, NIE nach Italien. Dieses kurze Stück Italien kostet bei einer 40 Fuß Schaluppe genauso viel wie der ganze Rest des Transports. Deshalb nach Frankreich ans Mittelmeer liefern lassen und nach Italien segeln. Oder eben von Finnland aus segeln :-).

Geilomat E-Antriebe für Prop und Winsch

Natürlich ist der Produktname ein anderer. Am Stand von Marine Vertrieb und Service wurde ein Pod E-Antrieb „Seadrive“ gezeigt, der sich um 180 Grad in beide Richtungen drehen lässt und damit das „Einparken“ zum Kinderspiel macht. Inklusive Rekuperation und sehr wertiger Verarbeitung. Ein gutes Messegespräch noch dazu, definitiv auf der Liste für die Neue ….

Am selben Stand nur 1.5 Meter entfernt, eine E-Winsch zum einfachen Nachrüsten. Die MSM Powerwinsch hat uns überzeugt. Durch internen BLDC Motor, ein komplett wasserdichtes Gehäuse ist die Winsch ganz einfach gegen die alte Winsch austauschbar sofern das Lochmaß passt. Wenn nicht, gibts Adapterplatten oder man bohrt eben neu. Inklusive Rewind Funktion gibt es die Teile als 40 bis zu einer 65er Ausführung.

Damit ist es beim Gebrauchtboot Kauf auch nicht mehr sooo wichtig ob nun bereits eine E-Winsch dabei ist oder nicht. Klasse Sache, ist fest notiert!

Sie vertreiben am Stand auch umweltfreundliche Reinigungsmittel die von der Zusammensetzung und der Abbaubarkeit der wirksamen Stoffe sicherlich ihres Gleichen suchen. ~~ecoworks~~ war mir bis dato kein Begriff. Ob sie was taugen werde ich bald testen können. Mit 24,- für eine Flasche Allzweck-Bootsreiniger kein Schnäppchen, aber hey, es geht um unsere Segelboote!

Fake Teak

Es waren echt viele Anbieter von Kunststoff-Decksbelägen da. Meine von Hollweg Marine liegen ja da und warten auf die Montage. Grundsätzlich mag ich es ja wenn da garnix auf dem Deck zusätzlich aufgeklebt ist, aber wenn schonmal was drauf war ist es schwieriger. So montiere ich mir das in den kommenden Wochen.

Damit ich dabei nicht zu sehr friere oder der Wind mit das Schleifpapier aus den Händen bläst, hab ich eine Idee entwickelt als ich am Stand der Firma Decktent vorbei kam. Die bieten aufblasbare Biminis an die leicht zu verstauen sind da aufblasbar und ihren Zweck erfüllen. Dabei sind sie extrem steif aufzublasen und top-verarbeitet. Ne coole Sache, für meinen Zweck aber viel zu teuer

Die Alternative, nicht fürs boaten aber fürs basteln ist ein aufblasbares Zelt. Die gibt es bereits eine ganze Weile. Als nicht (mehr) Camper hatte ich das natürlich nicht so im Blick aber wurde recht schnell fündig. Decathlon hat hier eine echt gute Auswahl. Im Prinzip wie das Decktent aber viel billiger und mit viel mehr Schnick Schnack dran. Den brauch ich zwar nicht aber er zeigt, man kann solche Sachen eben auch für 1/3 des Preises herstellen oder noch weniger. Ich hab 50,- bezahlt. Ok, leicht gebraucht aber eben nur 50 Euro. Aber man muss natürlich sagen. Die DeckTent Zelte verkraften wesentlich mehr Druck, sind dadurch stabiler, UV-resistent und auf Boote angepasst. Würde ich mir fürs neue Boot evtl. auch zulegen.



Die Breite it von ca. 2 – 2.8 Meter recht variabel durch die Luftkonstruktion. Zwei Stangen oben rein und fertig. Den Boden kann man per Reißverschluss rausnehmen. Perfekte „Kuchenbude“ für den Job. Sobald ich am Werkeln bin gibts mehr zu sehen.

Acryl Job @ Boot Düsseldorf 2024

Das „Glas“ unserer hinteren Lucke ist nicht mehr wirklich chic. Ich meine es gibt auch bereits ein paar kleine Risse, werde das aber die Tage genau untersuchen. Ich will das Acrylglas austauschen lassen und dafür scheint MarinAcryl der einzige Laden zu sein. Beim Hersteller Gebo gibts da nichts was mich echt verwundert hat. Die schickten mich zu Pfeiffer und die nutzen die Firma MarinAcryl und haben mich direkt zu deren Stand geschickt. Sehr nett! Kurzes aber aufschlussreiches Gespräch und Klarheit. Wenn ich ein neues Acryl einklebe, dann würde ich eine Verstrebung von innen dagegen setzen um beim drauf Stehen nicht immer so ein schlechtes Gefühl zu haben.

Der Ultra Anker

Wer hier liest, kennt unsere Ankerhistorie. Bisher eigentlich mehr Pech gehabt. Natürlich ist das auch ne Erfahrungssache aber am Stand von Ultra Marine hat eine einfache Sandelkiste die Augen geöffnet. Alle gängigen Ankertypen im Maßstab lagen da. An einer Kette und daneben eine Kiste Sand. Nun konnte man zwei Anker vergleichen indem man sie auf den Sand legte und verglich beim Ziehen an der Kette (auch Miniaturisiert) wie schnell gräbt er sich ein, wie schnell dreht er sich in Position und vor allem, wie gut hält er dann.

Ok, hier war jetzt nur Sand. Kein Seegras, kein Kies oder Lehm usw. Dennoch war das ziemlich beeindruckend wie die Kandidaten sich gegenseitig verhalten. Je nach Winkel des Kettenzuges oder Ausgangsposition usw. Der Ultra Anker hat gegen unseren aktuellen Anker ganz klar einen sehr deutlichen Vorteil gezeigt was Eingrabestrecke und Haltekraft anbelangt.

Wird leider nur in Stainless angeboten, da im unteren Bereich Blei eingegossen ist. Dadurch aber eben mit 1200,- für Linguini too much.

Nette Variante ist ein Ultra mit gestrahltem Edelstahl. Sieht dann aus wie verzinkt, hält Langfinger aber fern wenn das gute Stück mit 60 kg dann mal 6.000,- kostet.

In jedem Fall wird das Thema Anker beim neuen Boot eines der Top-Themen und der Ultra ist ganz vorne mit dabei!

Elan E6 @ Boot Düsseldorf 2024

Nein, die E6 wird es sicherlich nicht. Aber meine Frau wollte die Ausbauqualität sehen und sie sah das es sehr gut war. Die E5 ist bei unserer Auswahl im Rennen, leider sieht man die nirgendwo live. Eine Einladung zum E5 Segeln vor Stockholm kann da Abhilfe schaffen. Aber wenn es dann ne Ecke

wärmer ist :-). Auf jeden Fall ein richtig guter Ausbau, nur wenig was ich anders machen würde. Sehr fein

RM 13.80 @ Boot Düsseldorf 2024

Auch hier verhält es sich ähnlich. Eine 13.80 wird es nicht werden aber auch hier der Blick in die Detailverliebtheit und Qualität. Alles bestens. Was auffiel, jede Ecke wurde als Stauraum verwendet, eine wunderschöne Pantry die auch auf unserem Wahl Boot auf der Liste, der RM 1180 identisch sein soll nur nach hinten raus 20 cm weniger Platz hat. Perfekt um auch bei rauher See ein 0,7 Gänge Menü zuzubereiten.

Das wars dann auch schon. Ok, ich hab noch Leinen gekauft und den Garmin Stand genervt. Lauter Spezialisten und keiner kann mir sagen ob es eine Garmin gibt, die sich nativ mit einem TCP IP Netz verbindet um NMEA Daten auszutauschen OHNE Garmin Extrakasten/Kosten. Die Frage „Was ist TCP IP“ eines Experten hat mich dann von dannen geweht.

Viele Bilder habe ich ja nicht gemacht. Aber eines ist sicherlich wert gezeigt zu werden und das gezeigte Boot erhält meinen „**Hässlichstes Boot 2024 Award**„


DUFOUR | 44
— INSTINCTIVE SAILING —
— INSTINCTIVE SAILING —

Untenrum – alles frisch?

January 29, 2024
Kategorien: Allgemein, In der Werft
Schlagwörter: Kagerer, SZK

Aber sowas von!

Linguini war in der Werft. Quasi schon zum 2. Mal in diesem Winter. Vom ersten Mal werde ich berichten, wenn die juristische Auseinandersetzung mit dem Tiefflieger beendet ist.

Nach dem ganzen Ärger war ich froh, ganz in der Nähe zu unserem Wohnort, eine Bootswerft zu finden; die dann auch noch Zeit hat mein Boot eben untenrum frisch zu machen.

Das Unterwasserschiff ab Gelcoat neu aufbauen, dafür natürlich erstmal alle alten Schichten abkratzen oder schleifen. So viele Schichten waren es nicht, jedoch ging beim Antifouling Anstrich vor 3 Jahren irgendwas schief. So wurden die letzten beiden Anstriche nicht mehr wirklich gehalten und blätterten bereits leicht ab. Dachte mir, nach 12 Saisons kann es nicht schaden. Osmose hat Linguini natürlich keine. Mir ging es im Wesentlichen um ein glattes, schnelles Unterwasserschiff.

Also bei Bootcenter Dölker in Ludwigsburg angerufen und ein netter, verständlich sprechender Mensch vereinbarte mit mir, dass ich Linguini vorbeibringe und wir dann besprechen wie wir vorgehen wollen.

Gesagt getan und ich ziehe mein Boot nach Ludwigsburg.

Es ging dann relativ schnell. Alt runter und Neu drauf ist ja nun nichts über das man Stunden diskutieren will. Obwohl ich einen in Pleinfeld kenne, der macht das mit einer Arroganz und einer komplett wirren Kommunikation, da war das hier eine echte Erholung. Oder einfach, Der „Dölker“ wusste wovon er spricht. Den Herrn Dölker gibts übrigens schon ein Weilchen nicht mehr. Der Name blieb aber.

Vereinbart war die Fertigstellung bis Mitte / Ende Januar wobei ich jetzt keinen direkten Zeitdruck mehr habe.

- 4 Schichten Gelshield
- 2 Schichten Grundierung (VC Tar)
- 2 Schichten Anti Fouling (VC Offshore)

Letztes Jahr dachte ich noch an den Schwenk hin zu einem Weich-Antifouling, aber ich hatte keine Lust drauf rumzudenken. Also erstmal weiterhin VC Offshore, dafür allerdings nur alle 2-3 Jahre ein

Anstrich. Zumal Linguini SPOILER: Dieses Jahr für eine Zeit lang in Italien liegen wird.

Boot wurde pünktlich fertig und zum exakt ausgemachten Preis übergeben Die Ausführung der Arbeiten ist einwandfrei und ich freu mich darüber.



Kurzer Stopp bei bestem Wetter entlang des Neckars / Felsengärten.

FCUK Teak!

February 4, 2024

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Teakdeck

Schlagwörter: Holzdeck, Teakdeck, Teakdeck sanieren



Eigentlich müsste es lauten, FCUK Holz. Denn viel Teak ist es definitiv nicht. Der Aufbau ist eine mehrschichtige Sperrholzplatte und obenauf eine vielleicht 4 mm starke Teak-Schicht. Also als Linguini neu war waren es vielleicht 4 mm. Jetzt sind es noch 1 bis 1.5 mm und deshalb muss es runter. Die YACHT hatte die Holzarbeiten des Cockpits ja im Test bemängelt und ja, die Materialqualität entspricht leider nicht dem Rest des Bootes. Jedoch kann ich jetzt danach sagen, handwerklich wurde das mustergültig ausgeführt, was nicht zuletzt zu viel Muskelkater geführt hat.

7 Grad, Nieselregen, die Feuchte kriecht einem unter die Haut. Eigentlich war bewölkt ohne Regen angesagt.

Aber macht nix, ich hab ja mein Arbeitszelt. Das ist ein aufblasbares Zelt, dass ich mir gebraucht für nen Fuffi geschossen habe. Neupreise liegen ab 400,- und das Zelt war quasi neu. Passt perfekt und bietet Schutz vor Regen, macht man die vordere und hintere Plane runter, dann auch vor Wind. Ist in keinen 10 Minuten aufgeblasen und auf dem Boot befestigt.



Baustelle eingerichtet.

Elektrohobel

Hab ich auf Youtube gesehen und ja, macht echt viel weg. Runterhobeln und die verbleibende dünne Schicht mit dem Fein Multimaster entfernen. So ist der Plan.

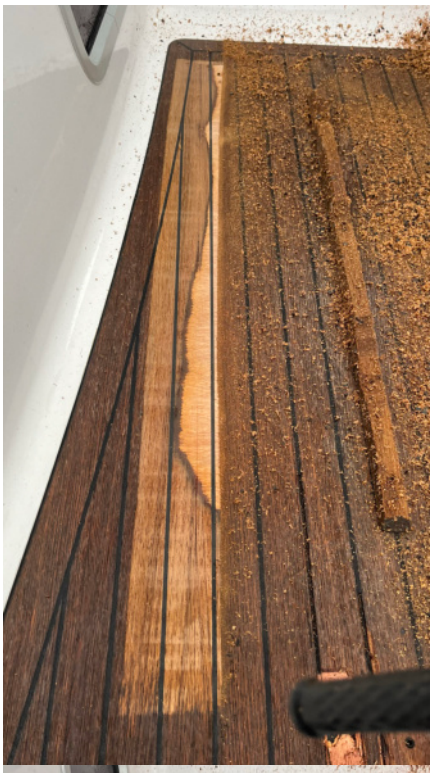


YouTube player

https://youtube.com/watch?v=yBJhpqdOshs



Der Hobel arbeitet ordentlich, nimmt sauber Schicht für Schicht weg bis man dann die ersten Sika Flächen sieht. Dabei macht er enormen Dreck. Mein Absauger packt das leider nicht. Da die oberen Schichten feucht sind und alles zusammenbappt verstopft der Sauger am Einlass. Deshalb hier die volle Span-Show. Bei trockenem Deck, vor allem bei großen langen Flächen ist das definitiv das beste Tool.

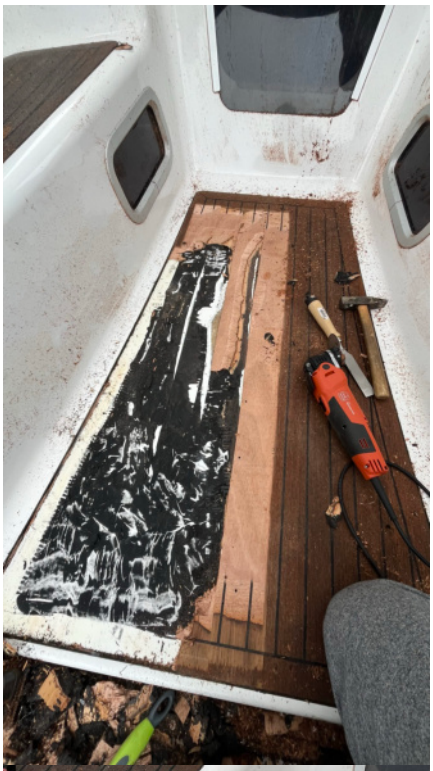








So schauts dann aus nach mehreren Durchgängen Einmal bin ich etwas zu tief, da muss ich dann halt etwas Gelcoat draufspachteln. Es wird eh, nachdem alles Holz entfernt ist, erstmal alle Gelcoat Ausbesserungen im Cockpit, die Dings und Dongs der letzten Saisons ausgebessert und alles sauber aufpoliert.







Aufgrund der Menge an Hobeldreck, bin ich dann zum Fein Multimaster und Hammer und Stechbeitel übergegangen. An den Rändern geht es mit dem Hobel sowieso nicht.

Der MM500 von Fein ist echt eine Macht! Mit der flachen Klinge fährt man unter das Sika ohne das Gelcoat zu zerstören. Um es einfacher abzubekommen, habe ich mit einem Abstandstool und einer Säge das Holz alle 10 cm auf Sikatiefe und ein paar der Sika Fugen eingesägt. Das hilft ungemein.







Das Klingen-Multimaster Tool hat bis kurz vor Ende der dritten Teakfläche mitgemacht. Ich habe 5 davon erstanden. Reicht also. Gutes Werkzeug macht sooo viel Spaß. Auch beim Stechbeitel ein guter Stahl, Made in Germany, und da macht das Kloppen doppelt Spaß.

Teakdeck gegen Fein Multimaster

https://youtube.com/watch?v=9LZu119rM54



Ist weniger mühsam als es aussieht. Dennoch tut mir heute alles weh. Nach 6 Stunden bin ich aber just in Time mit dem letzten Stückchen Holz fertig geworden. Fertig? Naja Ich hatte mir die vorderen 3 Flächen bis 16:00 Uhr vorgenommen, die hinteren drei, die lediglich 1/3 ausmachen, kommen am nächsten Samstag dran (oder so).


Sat 3
GARMIN



Nachdem ich das Holz entfernt habe sind noch eine ganze Menge an Sika Reste an den Kanten. Das Sika auf der Fläche stört nicht sonderlich, werde ich vielleicht noch runterschleifen.

Aber Sika an den Kanten ist echt hartnäckig. Die Kanten will man natürlich nicht beschädigen, was fast ein Dinge der Unmöglichkeit ist. Immer mal wieder beschädigt man sie, das wird ein Spaß zum Ausbessern.

Die Werkzeuge!

Das beste Werkzeug ist für mich ein Skalpell aus dem Baselbedarf:



Damit kann man das überschüssige Sika größtenteils ganz gut abbekommen. Hier und da beschädigt man das Gelcoat, das bleibt nicht aus. Die kleinen Schäden müssen dann alle repariert werden. Ist nicht sooo wild aber eben auch wieder Arbeit.

Sind die gröbsten Sikareste entfernt kommt eine Schafwolle-Filzscheibe zum Einsatz. Der Tipp aus dem Boote Forum war perfekt! Ich hatte jedoch kleine Scheiben für den Akkuschrauber oder die Bohrmaschine bestellt. Die machen ihren Job ganz gut aber der Durchmesser ist zu klein Ich denke, größerer Durchmesser und dann an der Flex, lassen die Reste besser wegfilzen



Aber am Ende ist das Ergebnis ganz ok. Ich werde, sobald die großen Filzscheiben da sind, nochmal drüber gehen, dann ist es bereit für die Gelcoat Ausbesserungen.

Vor dem Sika entfernen



Nach dem Sika entfernen



GEBO Decksluken

February 22, 2024

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Im Rahmen der Entfernung des Teakdecks, wurde es natürlich notwendig das hintere Luk, den Deckel der Backskiste, auszubauen. Der sehr gut eingeklebte Rahmen hat sich dabei um jeden Preis gewehrt. Schade eigentlich, so musste ich Gewalt anwenden und der Einbaurahmen hat das nicht gut überstanden.

In meinem jugendlichen Leichtsinn dachte ich mir auch, den gibt´s doch sicher einzeln. Tja, die Rechnung nicht mit GEBO gemacht. Erst einmal einen Innenrahmen bestellt. Der Innenrahmen ist allerdings nicht der wie auch immer genannte Befestigungsrahmen, sondern lediglich ein Rahmen um von innen im Boot den Einbau-Lukrahmen abzudecken. Mist, der muss definitiv zurück.

Pfeiffer-Marine fragt nun bei GEBO an, ob sie den Einbaurahmen einzeln liefern können. ist ja immerhin das 620 x 620 Luk, das größte von GEBO. Müsste ich es wirklich komplett neu kaufen, dann wären das 1.000,- wegen eines Alu-Rahmenprofils. Au Backe. Ich kann nur hoffen, dass GEBO hier liefern kann.

Die im Rahmen eingeschnittenen Gewinde müssen genau zu den am Deckel verbauten Scharnieren passen. Das wird wohl bei jedem der großen Luken passend zum Deckel geschnitten. Könnte ich aber auch selber machen.

Also Obacht wenn man eine GEBO Luke ausbaut. Der Einbaurahmen kann unter Umständen viel Geld wert sein.

Am Ende ist ein neues Luk dann aber auch was wert. Obgleich Luken die „belaufen“ werden, ruckzuck wieder ihre Kratzerchen bekommen.

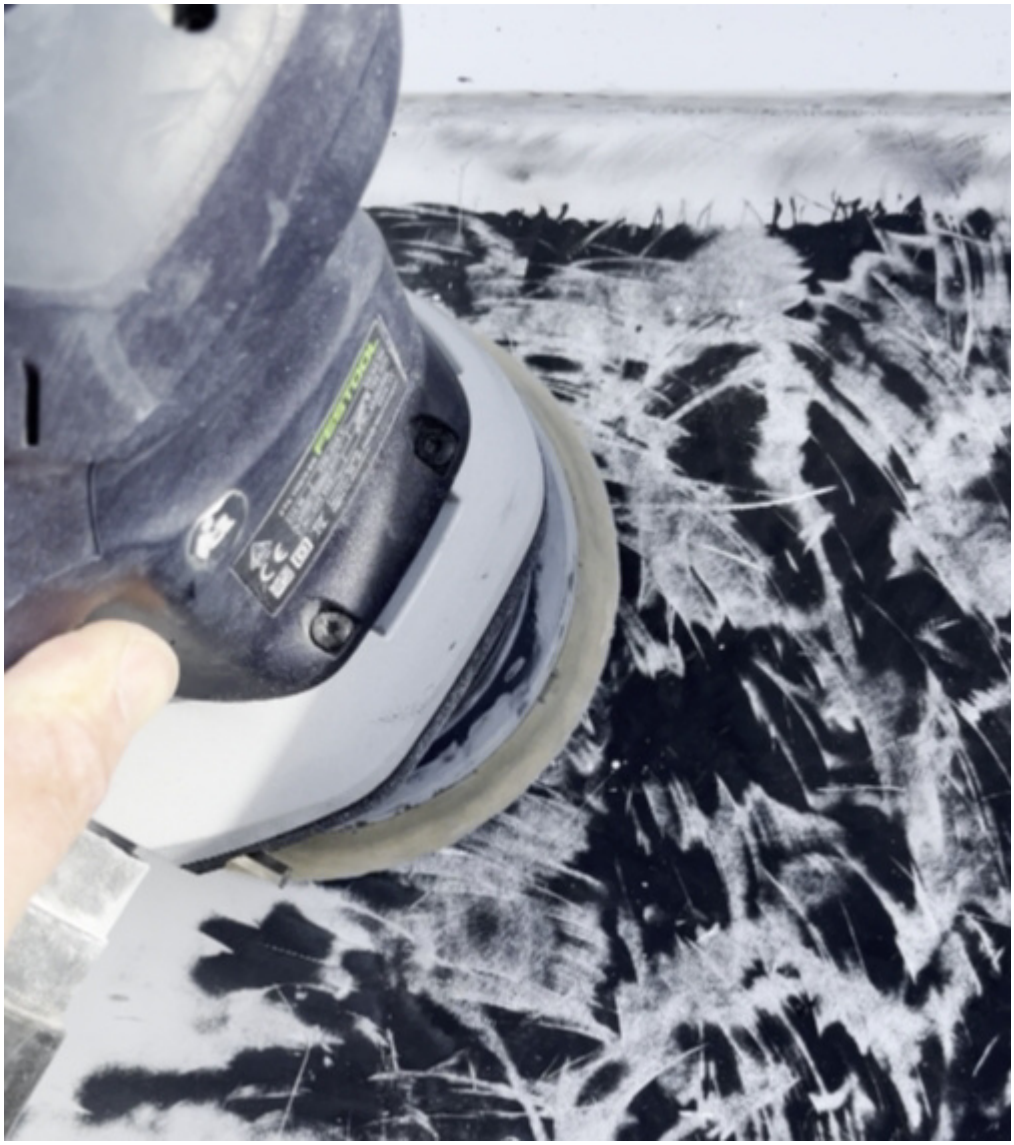


Kurz vor Kleb!

March 3, 2024

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Teakdeck

Schlagwörter: HM-Deck, Hollweg, Sika, Teakdeck



Wieder ein Stückchen weitergekommen. Die Flächen sind so sauber wie es mit vertretbaren Mitteln geht. Wichtig, die Kanten bzw. Ränder sind da sauber wo später die Fuge des Hollweg Decks klebt. Es sind zum Glück weniger Macken als erst gedacht durch die Arbeit mit dem Oszillierer und Stemmeisen entstanden und so kann ich heute bei Sonnenschein mein Topcoat anrühren und die Stellen ausgleichen. Das wird dann nochmal spannend, denn dazu muss ich ja quasi die Kante modellieren. Wird schon klappen. Neue Wanten sind ebenfalls bestellt und die Maststütze ist weiter optimiert und wiegt quasi nichts mehr. Neues Bugrad am Trailer mit Gewichtsanzeige. So langsam wird das und Italien kann kommen!

Aber wenn ich dann Linguini so betrachte, wäre es eigentlich auch ok gewesen, wenn ich die Flächen einfach mit einem Antirutsch-Belag gestrichen hätte. Aber das HM-Deck liegt im Keller und wartet sehnsüchtig :-).



Das entfernen der Sikareste mit den Wollscheiben geht gut, macht aber echt nen Saudreck der sich in jeder Ritze versteckt. Die beste Methode war, die bereits einmal grob mit der Wollscheibe „geschliffenen“ Ränder mit Kleberentferner einpinseln, kurz warten und mit der Wärmepistole leicht erwärmen Dann nimmt die Scheibe alles ratzfatz web. Kleinigkeiten macht eine grobe Politur.

Sika schleifen mit AbraNet Schleifpads.

https://youtube.com/watch?v=6riTaEmP6Ag



Die AbraNet Scheiben sind echt saugut!



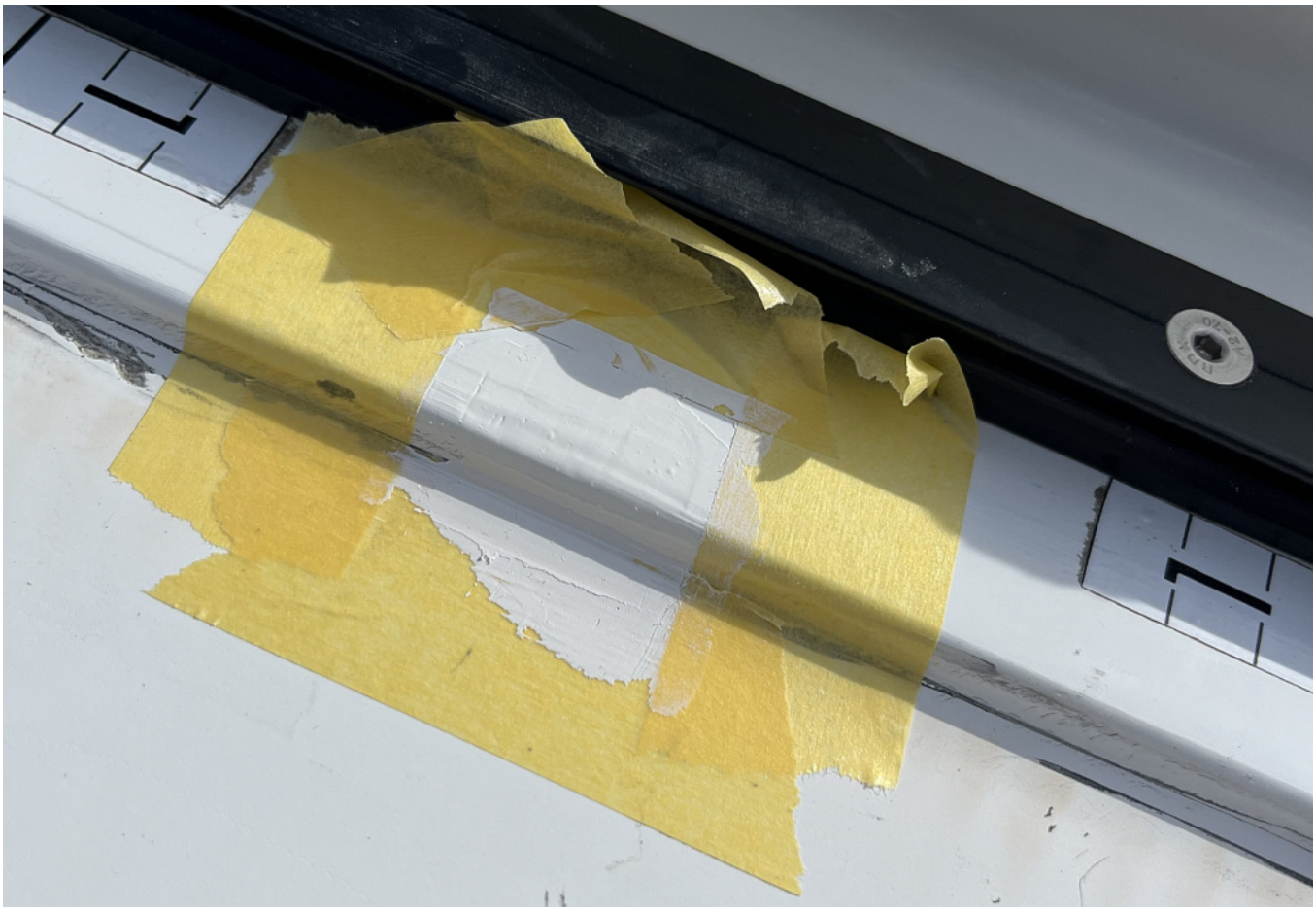
Na, das kann sich doch sehen lassen. Die Kanten auspoliert, damit Sika gut kleben kann.











Am Ende kann man dem Verlauf des „Randes“ gut mit der Klinge folgen. Easy! Die Macken auf der Eben, sie Hauptsächlich durch das Oszillieren entstanden sind werden im Anschluss flächig ausgebessert.

Voilá – für heute genug!

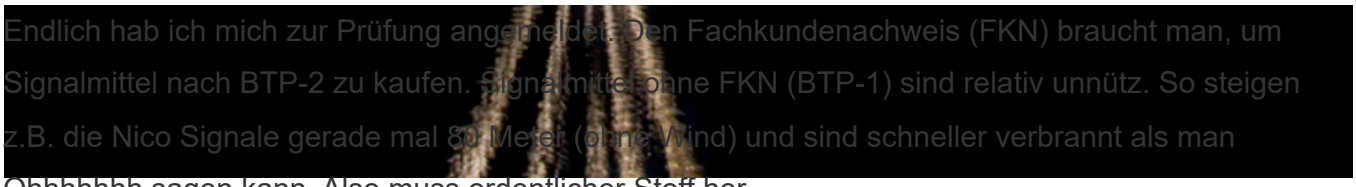
FKN – Und es wurde Licht!

March 4, 2024

Kategorien: Allgemein, Sicherheit

Schlagwörter: BAM-PT1, BAM-PT2, FKN, Waffenschein





Ohhhhhhh sagen kann. Also muss ordentlicher Stoff her.

Der dazu notwendige Fachkundenachweis, ist typisch Deutsch, ziemlich lächerlich. Viele Fragen zu irgendwelchen gesetzlichen Regelungen die einem nichts bringen außer, dass man sie eben zur Prüfung wissen muss. Also lernt man das halt und speichert es im Bereich „Proof & Forget“ des Hirns ab.

Auch die praktische Prüfung ist nun keine „Rocket Science“ (welch Analogie) aber macht wesentlich mehr Sinn. Der richtige Umgang mit den heißen Signalteilchen ist schon wichtig. Aber im Ernst, die 3 wichtigen Regeln extra prüfen? Deutschland eben.

Mal salopp zusammen gefasst:

1. Nach oben und nicht in die Segel ballern
2. Wenns was brennt, immer nach Lee damit
3. Der Rakete nicht blöd im Weg rumstehen

Dann bezahl ich halt die € 28,89 Prüfungsgebühr und vermerke einen Kalendereintrag 3 Tage vor Prüfung um den hochgeistigen Stoff zu vereinnahmen.

Ein paar Links, falls Du das auch mal machen willst:

Fragen Katalog

Videos:



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=WkMu62WNNDI


FKN
Prüfung
NICO Signal



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=jKgu6I_j96I


SEENOTALARMIERUNG
PYROTECHNISCHE SEENOTSIGNALE
TEIL 1



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=2tbHo_NPYa8


SEENOTALARMIERUNG
NICHT PYROTECHNISCHE SEENOTSIGNALE
TEIL 2



YouTube player

https://youtube.com/watch?v=zil4WPwSGfs


3 sm
6 sm
15 sm
30 sm
LEUCHTRAKETE
FALLSCHIRMRAKETE
SEENOTALARMIERUNG
REICHWEITEN UND SIGNALFLAGGEN
TEIL 3
SCHIFF
SICHTWEITEN

Fensterln?

March 6, 2024

Kategorien: Allgemein, Reise, Sicherheit



Na wer weiß denn schon. Aber zumindest hab ich jetzt die richtige Leiter immer dabei. Am Trailer per Rhino Leiterhalter SafeClamp befestigt und gesichert, gibt es keine Möglichkeit mehr die Leiter zu vergessen. Der interessierte Leser wird feststellen, dass ich sie prompt falschrum befestigt habe

Ich find die Teile ne coole Sache und auf einer festen Leiter steht es sich definitiv besser als auf einer Teleskopleiter.

SCHWEIZ & STEUER

Oha! Wurde gleich mal von aufmerksamen Trailer-Kollegen darauf aufmerksam gemacht, in der Schweiz (und theoretisch auch in Deutschland, wenn wir mehr Polizei hätten) wird das bestraft wenn man mit dem grünen Kennzeichen und etwas anderem als Boot und Bootszubehör auf dem Trailer angehalten wird.

Nun ist die Leiter ja Bootszubehör, da ich das Boot ohne sie weder riggen kann noch z.B. eine Ladungssicherungsprüfung durchführen kann. Aber auf eine Diskussion mit irgendwelchem piensigen Beamten Volk der Eidgenossen hab ich echt keine Lust. Deshalb will ich den Trailer regulär anmelden. Schwarzes Kennzeichen und man darf auch die Oma auf dem Trailer transportieren. Die € 30,- Versicherung pro Jahr sind mir das wert.

EDIT: Von wegen! € 30,- pro Jahr ist natürlich nur die Versicherung. Die Steuer sind nochmals rund € 90,- und man muss den Anhänger beim TÜV auf einen normalen Anhänger umtragen lassen. Kostet nochmals über € 70,- und scheint nicht mehr so einfach rückgängig machbar zu sein.

Aber der nette Herr beim TÜV hat sich für mich beim Deutschen Zoll versichert, eine Leiter auf dem Bootstrailer, sofern das Boot auch auf dem Trailer ist und diese ordentlich befestigt ist, ist ok. Auch in der Schweiz gilt hier nichts anderes, denn die Schweiz setzt lediglich die Deutschen Regeln um.

Es ist bei Linguini offensichtlich, dass die Leiter benötigt wird um u.a. auch die Ladung zu sichern und die Sicherheit zu prüfen. Ob das bei einem niedrigeren Boot dann anders gesehen wird? Keine Ahnung Auf jeden Fall ändere ich nichts und bin gespannt. In aller Regel wird man auch nicht einfach so angehalten wenn alles andere regelkonform ist.



Und weil das mit dem Gewicht auch immer so ein Thema ist, hab ich dem Trailer ein neues Bugrad besorgt. Eines mit eingebauter Wiegefunktion. Die ist recht genau (+/- 5 kg), muss jedoch entsprechend referenziert werden. Sprich, wenn ich 100 Kilo auf der AHK habe, zeigt die Waage, aufgrund der weiter hinten liegenden Anbringung, 110 kg an. Linguini ist aktuell ja auch komplett leer und ohne Mast on Top.

Abgesehen davon komme ich mit dem Bugrad gut 5 cm höher, was gut ist, da das alte Bugrad immer grad so gereicht hat. Steht der Trailer auf einer Wiese, fehlen 5. Die Kurbel ist abnehmbar.



Beitragsbild unter CC

Großschot Podest

March 12, 2024

Kategorien: Allgemein, Bastelei



Das alte Podest aus Teak passt nun nicht mehr, so als letztes verbliebenes Teak-Element im Cockpit. Also muss was anderes her. Dabei gleich ein wenig mehr Auflagefläche für die Füße. Ich stütz mich sehr gerne am Großschot Podest ab, so gibts noch mehr Fläche für die Pfoten.

Aus POM gebaut. Kann man nicht wirklich kleben aber es wird ja auch fix verschraubt – passt.

Altes Großschot Podest



Neues Großschot Podest



Neues Deck!

April 8, 2024

Kategorien: Allgemein, Bastelei, Teakdeck

Schlagwörter: Fake Teak, Hollweg, Sika, Teak



Es ist (fast) vollbracht. Zumindest klebt das neue Hollweg Marine Deck nun und es ist verfugt. Das war alles in allem echt eine scheiß Arbeit und ich würde das nicht wieder tun. Das Endergebnis ist für mich noch nicht ganz überzeugend. Ich werde noch einiges an kosmetischer Nacharbeit haben bis das für mich passt. Die Achtern Backskisten-Luke muss auch noch eingebaut werden. Das sollte aber die wenigsten Probleme machen.

EDIT: Nach ein wenig Nacharbeit sieht es nun perfekt aus. So hab ich mir das auch vorgestellt.



Insgesamt war der ganze Projekt Lifecycle eher kompliziert. Im wesentlichen hat hier Hollweg Marine einfach nur nen miesen Job abgeliefert. Trotz klarer Ansage haben sie nicht die gelieferten CAD Files genommen sondern meine Schablonen. Und selbst wenn, dann kann man zwei offensichtlich identische, nur spiegelverkehrte Teile nicht mit solchen Unterschieden liefern. Zum Glück nur zu

groß, was mir einiges an Schleif und Stichsägentangos einbrachte. Ein Teil zu klein oder in der Form falsch, so dass ich es anpassen musste, dass ich an der hinteren Fuge nicht zu breit werde. Die vordere Fuge ist daher breiter als es eigentlich sein sollte, aber am Ende alles im Rahmen und schön anzuschauen.
Dann haben sie mir noch weißes statt schwarzen Sika geliefert und das noch mit Ablaufdatum Liefertermin. Ist zwar nicht soooo schlimm bei 295 UV aber da hätte man drauf achten können / müssen.

Egal, Linguini rückt dem Wasser näher. Aber erstmal mach ich ne Pause und am kommenden Wochenende, wenns auch wieder regenfrei wird, gehts mit Kosmetik und dann mit Frühjahrsputz weiter. Dann muss der Mast wieder draufgelegt werden, vorab aber die neuen Wanten am Mast einstellen. Ach ja, die Fenster neu eindichten steht ja auch noch auf dem Programm. Mist, hab ich fast verdrängt







Beim Beschweren geht einfach alles, hauptsache Gewicht!




LINGUINI
Endemdorf

Mast On!

May 20, 2024

Kategorien: Allgemein



Der Mast ist wieder auf dem Boot. War am Ende nicht wirklich schwer hochzuziehen aber ein gewisser Angstgegner. Nun ist auch alles wieder an Bord. Eigentlich bereit in Richtung Italien abzudüsen aber das dauert noch ein paar Tage.



Jetzt noch schnell den kleinen Streifen den der Mast am Rumpf hinterlassen hat polieren, abspritzen und einparken!

Gaskartuschen an Bord

May 22, 2024

Kategorien: Allgemein, Sicherheit



Das ist immer ein Aufreger, wenn man so in den Foren der Welt ließt. Ja, Gas kann gefährlich sein. Es ist schwerer als Luft und somit ist man in Gefahr, wenn eine Kartusche defekt wird, sich das Gas in die Kajüte entleert und man im schlechtesten Fall erstickt.

Dafür haben wir A einen Gaswarner an Bord, der 20 cm unterhalb der Koje montiert ist. Er ist zuverlässig und ein absolutes MUSS, wenn man, wie wir bei unserem Boot, keine Möglichkeit haben, die Kartuschen in einer nach außen unten lenzenden Staubox aufzubewahren. Die einzige Möglichkeit wäre hier der Ankerkasten. Keine gute Idee wenn es bei Welle etwas ruppiger zugeht. Im Nu wären die Kartuschen beschädigt.

Also was tun? In unserer Backskiste achtern haben wir Leerrohr Verbindungen ins Boot. Allerdings ist die Backskiste enorm groß und die Rohre ganz oben angebracht. Dennoch reicht eine Kartusche

aus, um die Backskiste zu fluten und es bleibt genug Gas um uns im Schlaf zu killen.

Also, die Kartuschen gehen Nachts immer in den Ankerkasten und tagsüber werden sie im Boot in einer Aufbewahrungsbox verstaut. Es bleibt auch keine Kartusche am Cobb Gasgrill verschraubt, das ist viel zu labil wenn der Cobb mal nenn Schubs durch ne Well bekommt. Somit bleibt immer eine angefangene Kartusche offen und die Reservekartuschen …..



Richtig, eingeschweißt, vakuumiert! Das bleibt das Gas dann auch immer schön frisch :-).

Die eingeschweißten Kartuschen kommen in die bereits angesprochene Box und die wandert von innen in den Ankerkasten und vice versa.

Und die Box passt perfekt. Eine CD-Box. Für die Jüngeren, CD´s sind kleine silberne Scheiben auf denn man medialen Content gespeichert hatte :-).



Und wieder ein Thema abgehakt!

Und weil das Thema grad on Top ist, statt einem Gas-Sturmfeuerzeug hab ich mir ein Lichtbogen Feuerzeug mit USB-Aufladung bestellt. Bin gespannt wie haltbar und praktikabel das ist. Muss man keine Feuerzeug Gas-Nachfüllflaschen mehr rumschleppen. Alles Elektrisch!

EDIT: Cooles Teil. Funktioniert tadellos!

Internet an Bord

June 5, 2024

Kategorien: Allgemein, Elektronik, Tips



Das ist ja immer wieder ein viel diskutiertes Thema in den diversen Foren oder Gruppen auf Facebook. Und ja, hier kann plötzlich jeder irgendwie mitreden, da ja jeder irgendeine Lösung für sich

nutzt. Und SPOILER: Die ist dann meist die aller allerbeste Lösung.

Ich hab schon echt viel Mist darunter gelesen und hab mich selber intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt und über die Jahre einiges an privater Erfahrung gesammelt. Da das auch beruflich für mich ein Thema ist, fließt mit ein aber das sind andere Dimensionen und oft funktioniert da downscaling eben nicht.

Mein letzter Bericht zum Thema war dieser hier.

Und was soll ich sagen, ich bin im Frühjahr zum ersten Mal aufs Boot, den 12V Master angeschaltet und nach einer Minute funktionierten alle Gerätschaften wieder und hatten Internetverbindung. So muss das sein. Früher hatte ich es teils zu kompliziert gedacht und ausgeführt, was ab und an zu Re-konfigurationsaufwänden führte die einfach nur nervten.

Die Zentrale ist der Gli-Net Mango Router.



Was ist so toll an dem kleinen Router?

Ja, die Größe. Er ist winzig, was auf einem kleinen Boot ideal ist. Er hat OpenWRT installiert und bietet eine Fülle an Möglichkeiten die kein anderer non OpenWRT Router in der Preis/Größenklasse bietet.

Ich Tethere in der Regel über mein iPhone per Wifi was auch einwandfrei funktioniert. Alternativ oder auch parallel kann ich über USB einen Tethering Client dranhängen. So könnte ich z.B. ein zweites Smartphone mit einem anderen Vertrag anstöpseln oder ich kann einen LTE Stick anschließen und den als Bridge ins Netz einrichten. Viele Optionen für so einen kleinen Router. Alle installierten Systeme, also Plotter, YachtDevice Gateway, RaceQS Smartphone, Smartwatch sowie iPad und PC

nutzen den Mango als Gateway. Der nutzt eben eine der Möglichkeiten um eine LTE Verbindung aufzubauen. Wie geschrieben, meist über mein iPhone.

Empfangsqualität? Naja!

Das Naja bezieht auf die Ungewissheit die man hat, wenn man in einer fremden Gegend unterwegs ist. In unserem Fall meist auf dem Wasser 😳 und an der Küste. 4G und LTE haben eine praktische Reichweite von ca. 10 km. Dabei sind Gebäude meist nicht sonderlich störend, Erhebungen der Küste deutlich mehr. Aber, ich habe es bisher noch nicht erlebt, dass ich weder D1 noch D2 Empfang in Hafen- und Küstennähe hatte. In schwierigen Situationen hab ich dann mal ab und an den Versuch unternommen, einen MiFi Router in den Mast hochzuziehen und den als Tethering Gateway zu nutzen. Erfahrung: Der Empfang war meist nur marginal besser als der Empfang per iPhone unter Deck.

Antennen!

Die gibt e um z.B. das Wifi des Hafens zu kontakten. Kann aufgrund der Masthöhe und der Gegebenheiten des Hafens eine bessere Leistung der Wifi Verbindung erzielen. Für 4G oder LTE sinnlos. Die Differenz zwischen den 10 Meter im Mast und dem iPhone unter Deck fällt bei 4G oder LTE unspürbar aus. Ok, wenn ich ein Telefon mit schlechter Antenne habe kann das eine Verbesserung liefern, aber heutzutage…….

Bei 5G ist der Unterschied der Höhe, sofern man in der Nähe eines 5G Knoten ist, deutlicher spürbar.

Verträge

Wenn man dann gänzlich auf Wifi im Hafen verzichten will und sich das ewige Gehassel sparen mag, dann kommt man um einen voluminösen Vertrag kaum rum. DENKSTE!

Was braucht es denn so typischer Weise an Volumen, wenn man als Paar nicht beruflich unterwegs ist?

Ziemlich wenig!

- Ein Videocall von 10 Minuten verbraucht etwa 50MB per Webex oder Teams. Zoom oder Facetime schafft das in 40MB.
- Eine Stunde Musik per Spotify braucht 35 MB. Die Audioqualität ist dabei medium.
- Ein Video in 1080p Full HD schluckt etwa 270 MB.

- Im Netz umhersurfen kommt ganz auf die Einstellungen an. Lässt man jedes Video gleich loslaufen, dann geht das schnell hoch. Deshalb solche unnützen Funktionen ausschalten. Ein guter AD Blocker schafft auch etwas Diät.

Jetzt kann man sich das selber zusammenrechnen.

Wenn ich auf Segeltörn bin, dann interessiert mich das meiste davon eh nicht. Mails, etwas Wetter, etwas Reiseführer, selten TV/Video. Die meisten wichtigen Unterlagen liegen Lokal auf nem Speicherstick den ich übrigens auch über den Mango Router im Netz zur Verfügung stelle. Da ist dann ne nette Musiksammlung drauf, alle Reiseführer und eine Video Bibliothek die ich mir vorab über MediathekVIEW geladen habe. Der gesamte öffentlich rechtliche Content steht dort in unterschiedlichen Qualitäten zum runterladen bereit.
Ein paar Krimis, Dokumentationen, Kinofilme, Komödien. Wenn wir pro Woche mehr als einen Film anschauen, dann war mit dem Urlaub irgendwas faul. Aber ich bin mit ca. 80 Filmen gerüstet.

Und so kommen wir in 4 Wochen Urlaub lockerst mit einem 10 GB Vertrag aus. 5 GB würden reichen! Den habe ich eh bzw. mein 15 GB Vertrag covert das locker.

Wem das nicht reicht, der hat aktuell bereits 30 GB D1 Verträge für 10,- verfügbar. Die sind mit 50 Mbit Download, für 3,- mehr mit 100 MBit Download im Angebot. Es lohnt sich auch immer, seinen Vertrag um die Black Friday Zeit oder Weihnachten abzuschließen. Da gibt es immer unschlagbare Angebote. Oder man ist faul und gibt eben ein paar Euro mehr aus. Aber teuer ist Netzzugang in Deutschland nicht mehr und muss auch den Vergleich mit anderen Ländern nicht scheuen. Oft bekommt man dort zwar ein Mega Volumen, das man meist nicht braucht, aber die Download- sowie Upload-Raten sind extrem schlecht im Vergleich. So erst jetzt wieder in Italien Viele Ecken ohne 4/5G und die Geschwindigkeit ist nie gut. Laut Messung liegt sie im Schnitt bei 7 MBit/s. Und alle jammern immer über das Deutsche Netz.

Telekom 300 Mbit Unlimited geht ab 50,- pro Monat los. Da tut sich was. Allerdings geht da auch bereits Starlink los. Eine Alternative wenn man die massive Vermüllung des Weltraums unterstützen mag.

Italien unter Segeln

August 21, 2024

Kategorien: Allgemein, Reise



Der Bericht ist fertig. Hier geht es auf die Seite oder unter Trips & Travel / Dolce Vita

Dolce Vita – Toskana unter Segeln – Make 25 – Linguini

Viel Spaß beim lesen oder nachsegeln!

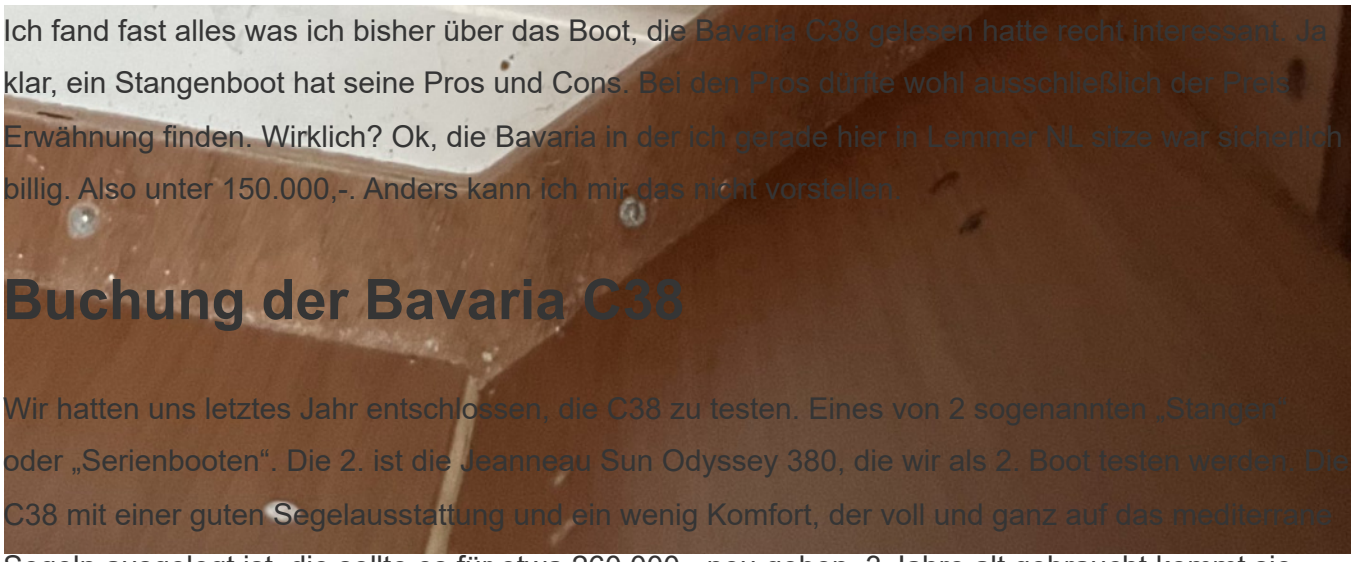
Bavaria C38 Test

September 10, 2024

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Bavaria, Enjoy Sailing, Lemmer, yachtcharter





Ich fand fast alles was ich bisher über das Boot, die Bavaria C38 gelesen hatte recht interessant. Ja klar, ein Stangenboot hat seine Pros und Cons. Bei den Pros dürfte wohl ausschließlich der Preis Erwähnung finden. Wirklich? Ok, die Bavaria in der ich gerade hier in Lemmer NL sitze war sicherlich billig. Also unter 150.000,-. Anders kann ich mir das nicht vorstellen.

Buchung der Bavaria C38

Wir hatten uns letztes Jahr entschlossen, die C38 zu testen. Eines von 2 sogenannten „Stangen" oder „Serienbooten". Die 2. ist die Jeanneau Sun Odyssey 380, die wir als 2. Boot testen werden. Die C38 mit einer guten Segelausstattung und ein wenig Komfort, der voll und ganz auf das mediterrane Segeln ausgelegt ist, die sollte es für etwa 260.000,- neu geben. 3 Jahre alt gebraucht kommt sie dann in den möglichen Rahmen dessen, was wir gewillt wären für so ein Boot auszugeben.

Enjoy Sailing Lemmer NL

Das Angebot die Yacht Montag bis Freitag zu chartern hat uns gefallen, da uns ein reines Probesegeln zu wenig wäre. Mindestens eine Nacht drauf schlafen, einmal alle Ventile und Besonderheiten kennenlernen um sich dafür zu entscheiden, seinen Blick nach diesem Boot umschauen zu lassen.

Angekommen in Lemmer war die Übernahme recht easy. Enjoy Sailing ist gut organisiert und so bekamen wir die Schlüssel pünktlichst.

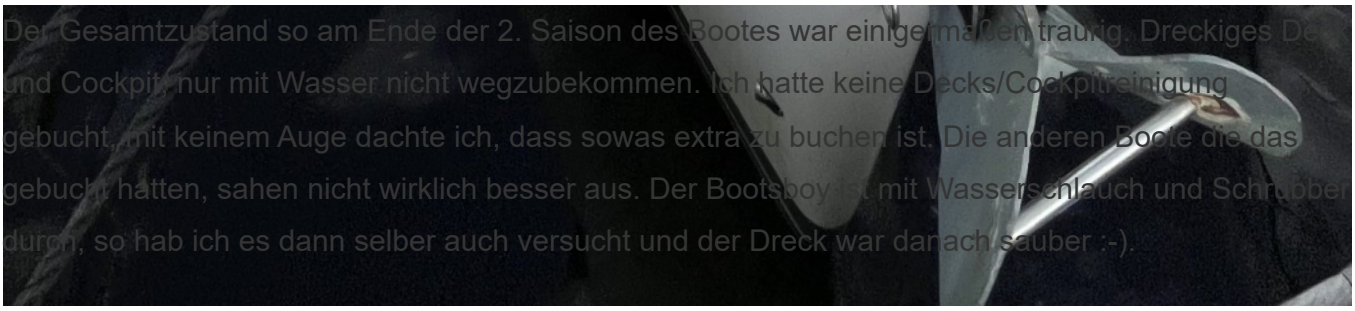
Erstmal rein und die Checkliste abarbeiten. Die bezieht sich in manchen Themen auf die von Enjoy selbst erstellte Bedienungsbeschreibung und die ist komplett für die Tonne. Ob es nur an der Übersetzung liegt, kanns mir kaum vorstellen, da einige der Leute hier Deutsche sind oder einwandfrei in Deutsch kommunizieren.

Ich hatte jedoch das Eignerhandbuch runtergeladen und das half als Erstes beim Entschlüsseln der saudummen Piktogramme des Schaltpanels. Ok, wer Bavaria kennt kann da sicher was mit anfangen, ich nicht. Warum nicht den englischen Begriff dazuschreiben? Aber so ein IKEA Boot braucht eben auch eine IKEA Anleitung.

Am Ende waren es ein paar Kleinigkeiten, typische Sachen für ein Charterboot. Wichtig waren die funktionalen Sachen und das war ok.

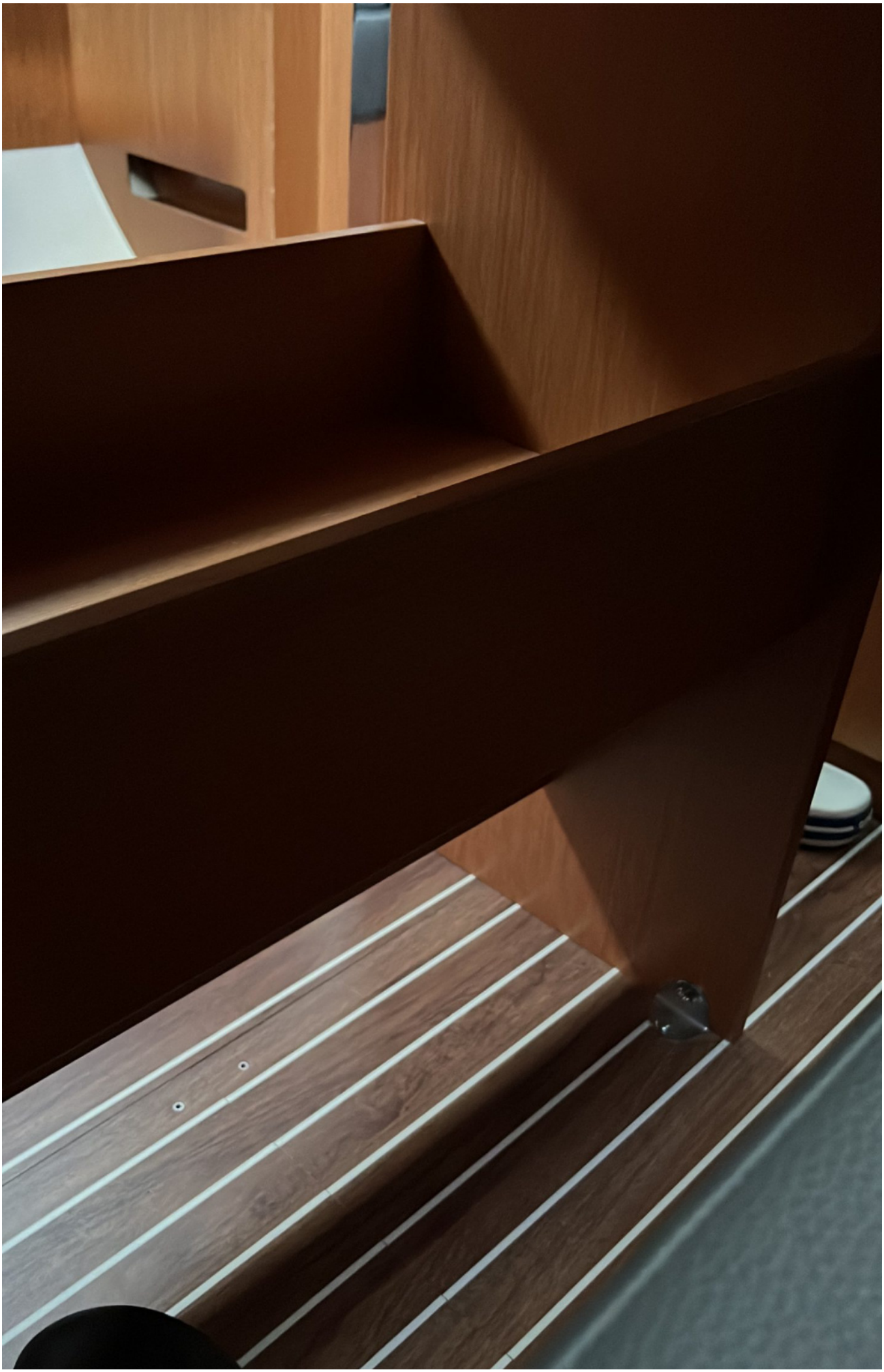
Während dem Einräumen unseres Gepäcks kamen dann die ersten Sachen zu Tage, nach denen man bei einer Übergabe nicht wirklich schaut. Aber eins nach dem anderen.





Der Gesamtzustand so am Ende der 2. Saison des Bootes war einigermaßen traurig. Dreckiges Deck und Cockpit, nur mit Wasser nicht wegzubekommen. Ich hatte keine Decks/Cockpitreinigung gebucht, mit keinem Auge dachte ich, dass sowas extra zu buchen ist. Die anderen Boote die das gebucht hatten, sahen nicht wirklich besser aus. Der Bootsboy ist mit Wasserschlauch und Schrubber durch, so hab ich es dann selber auch versucht und der Dreck war danach sauber :-).

Der Tisch der Bavaria C38



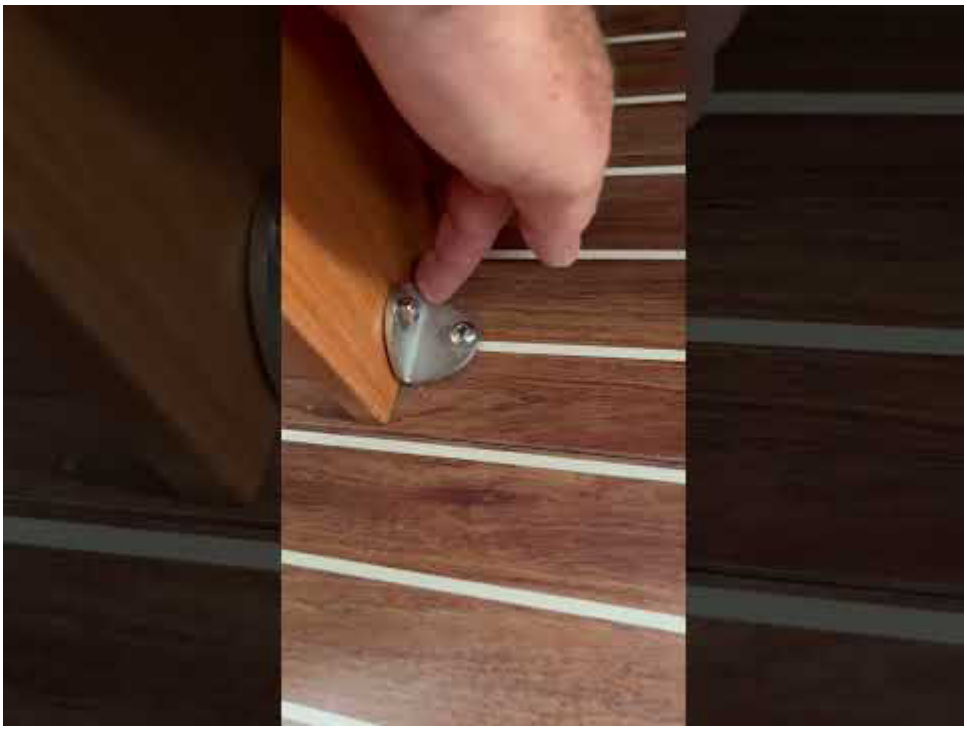


Im Prinzip eine Platte und zwei vertikale Planken zusammengedengelt. Sitzt man an einem der Kopfenden, dann haben die Füße keinen Platz. Sitzt man an der langen Seite, stößt man sich ständig die Zehen an den dünnen Brettchen.

Diese dünnen Brettchen sind höchst professionell befestigt. 4 Baumarktwinkel nebst Schrauben, keine selbstsichernden Schrauben oder mit Loctide fixierten. Dadurch alle locker und der Tisch kann fröhlich wackeln.

Bavaria C38 Table

https://youtube.com/watch?v=UGzpkDYX1tw

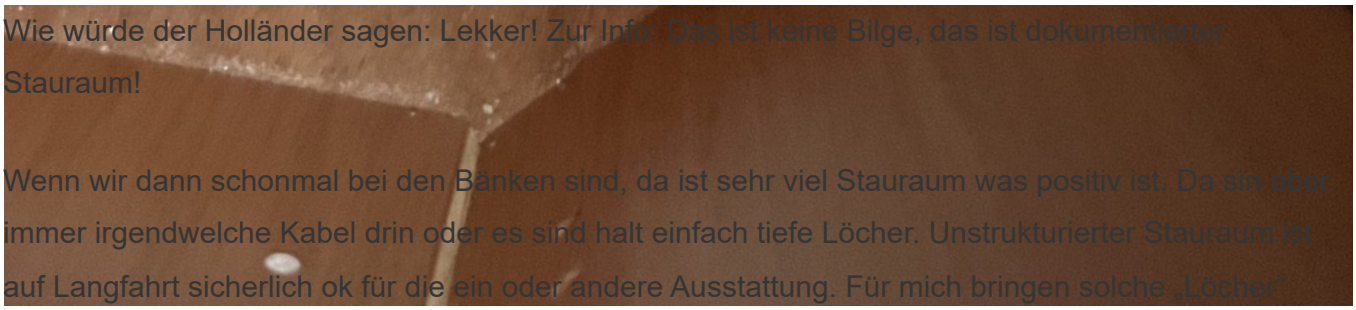


Ok, dass hat man schnell behoben. Aber eine Werft mit so langer Erfahrung….

Mief in der Bavaria C38

Wie bei so vielen Charterbooten ist der Geruch unter Deck keine Freude. Dafür kann das Boot oft wenig. Hier bin ich mir nicht ganz so sicher. Der Muffelspur folgend, haben wir erstmal ein wenig veralgtes Wasser unter der Eckbank weggeputzt. Wie das dorthin kam? Keine Ahnung! Es gibt eine Verbindung zur Dusche oder Spoiler, das undichte Fenster über der Sitzecke? Dazu später.





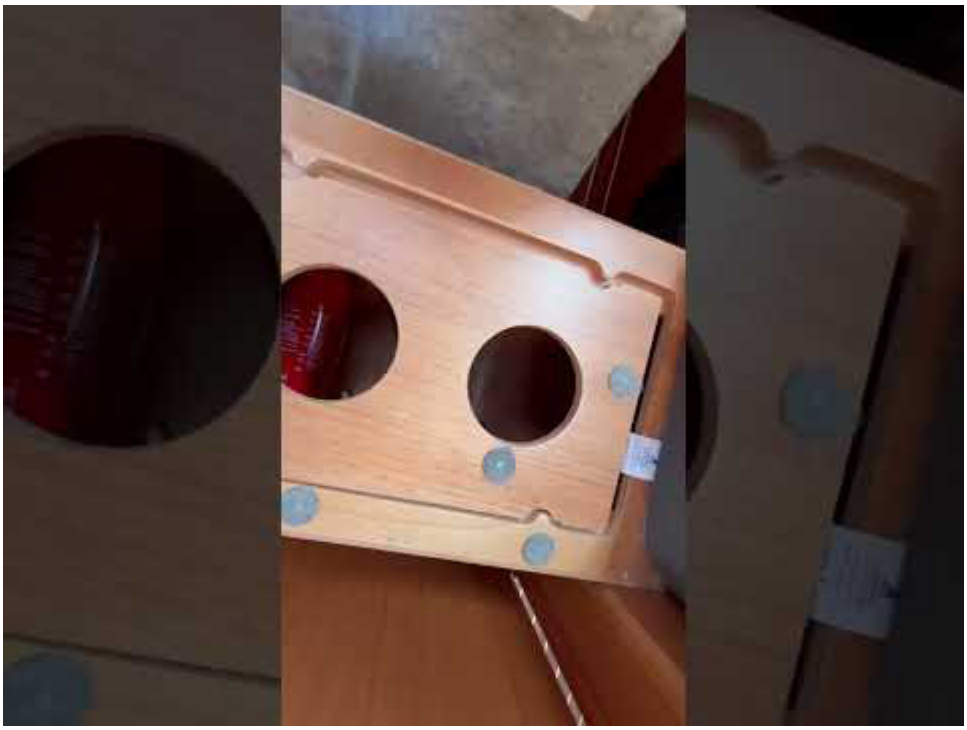
Wie würde der Holländer sagen: Lekker! Zur Info: Das ist keine Bilge, das ist dokumentierter Stauraum!

Wenn wir dann schonmal bei den Bänken sind, da ist sehr viel Stauraum was positiv ist. Da sin aber immer irgendwelche Kabel drin oder es sind halt einfach tiefe Löcher. Unstrukturierter Stauraum ist auf Langfahrt sicherlich ok für die ein oder andere Ausstattung. Für mich bringen solche „Löcher" nichts. Ich würde wahrscheinlich irgendwelche Boxen einpassen um das sinnvoller zu nutzen. Und die Feuerlöscher ohne Befestigung in den Stauräumen.

Jetzt ist aber jedes Abteil mit einer Holzabdeckung abgedeckt. Und damit man beim Einsetzen nicht das Hirn einschalten muss, hat man die Aussparungen und Größen für Doofe gemacht. Dadurch fallen die gerne mal in die Box. Die Kissen an den Enden halten so gut wie gar nicht auf den Klett Flecken.

Bavaria C38 Seats wooden cover

https://youtube.com/watch?v=Ap6uXPrxP5Q



Auch das ist zwar unprofessionell aber kann man sich an nem Samstag ja passende Abdeckungen anfertigen.

Die Bugkoje der Bavaria C38

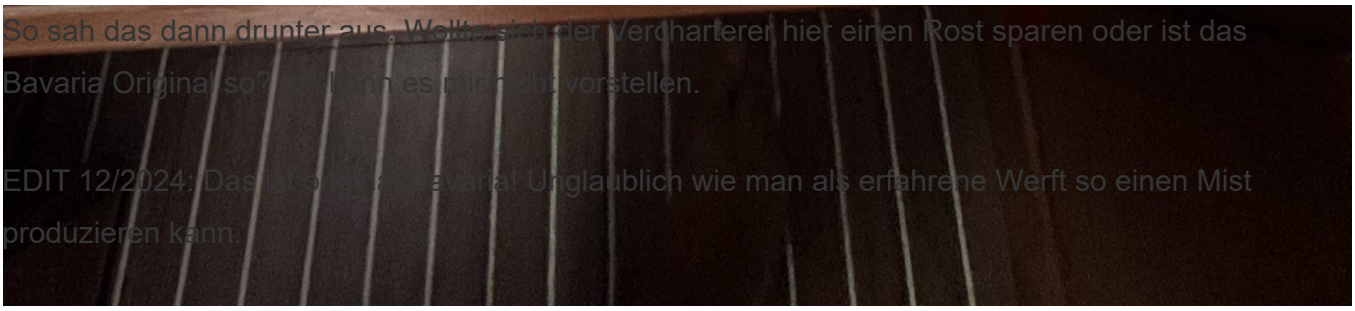
Die ist mit einer Nasszelle ausgestattet. Wäre nicht unsere Wahl, aber beim Schlafen stört das eher weniger. Allerdings ist der Partner*in bei der Benutzung selbiger glockenwach. Alles ist irgendwie laut auf dem Boot. Schnappt die Türe an den Magneten, tuts nen riesen „Kadong!“. Spülung typisch manuelles Klo eben. Spoiler, das Elektro WC in der 2. Nasszelle ist noch wesentlich lauter. Gibt sicherlich auch leisere, das ist ne Vollkatastrophe.

Aber zurück zur Koje.

Wir legen uns am ersten Abend in die Koje und nach zweimal rumdrehen wusste ich, dass wird so nix. In der Nase der Geruch von Schimmel, an den Knochen immer wieder was hartes unter der Matratze.

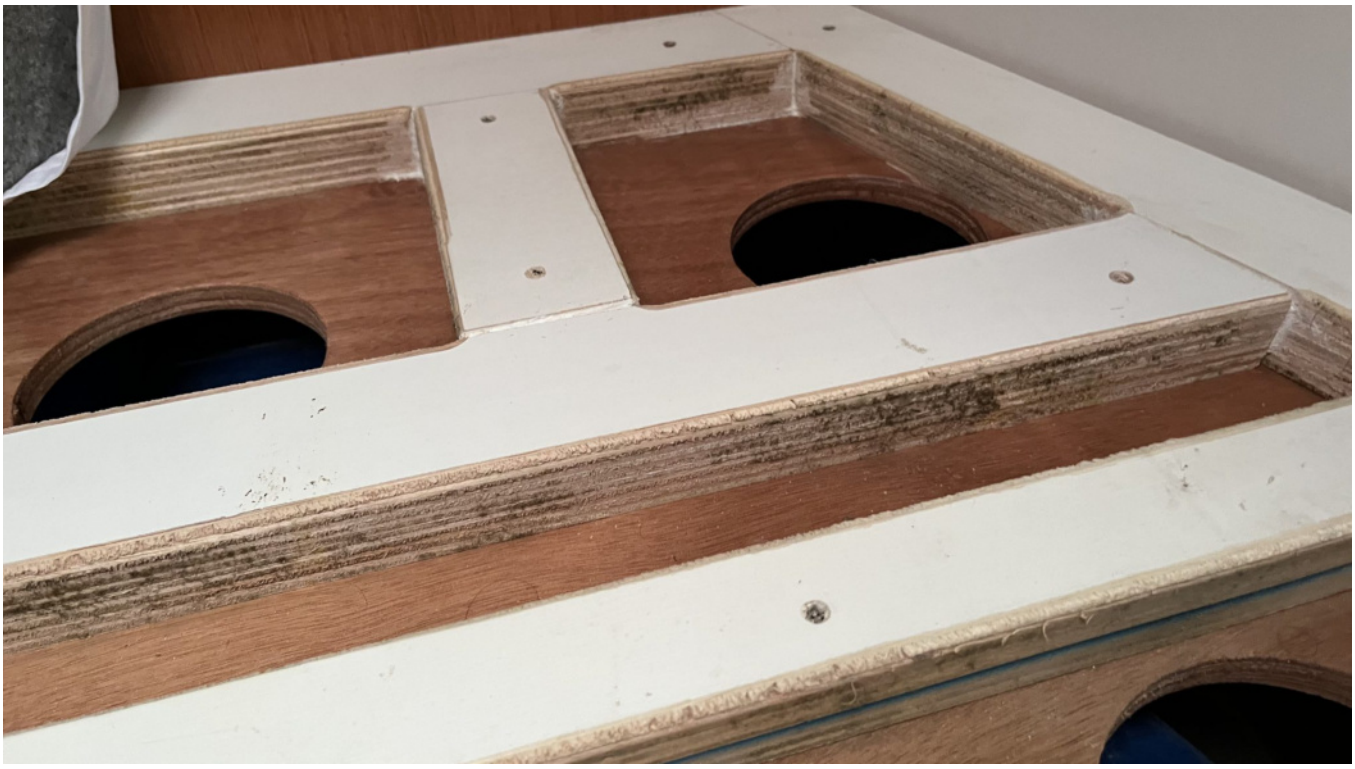
Lattenrost Imitat Bavaria C38





Man spürt durch die bereits komplett durchgelegene 10 cm Matratze jeden dieser Holzklötze die wohl eine fast schlaue Rost-Alternative darstellen sollen.

Aber schlimmer ist der Schimmel der sich am Holz breit macht. Man sieht, die Holzauswahl war keine Gute und so kriege ich kein Auge zu, wir drücken uns nach Backbord, da ist es besser.



Man sieht ganz gut die schwarzen Stellen. Riechen tut man sie weit mehr.

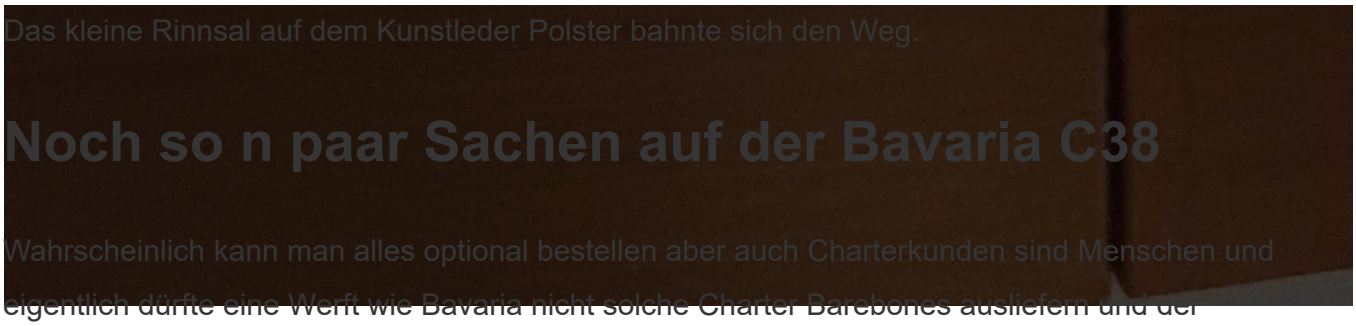
Am Morgen gleich bei Enjoy beschwert, die schickten eine Dame die sich dem Schimmel mit Chlorbleiche ohne Handschuhe und Mundschutz annahm. Arg viel älter dürfte die nicht werden. Nach dem Ablüften schaut es wesentlich besser aus. Tipp an Enjoy, das Holz raus, einen preiswerten Rost oder einfach eine Atmungsaktive Gewebematte drunter aber vor allem eine Belüftung des Kasten drunter. Da ist ein Wassertank aber der ganze Mief geht in den Kasten und bleibt da. Paar Löcher + Lüftungsgitter dürften ausreichen.

Und ohne die Murks Holzklötze hätte der Schalter und die Dose auch wieder Spaß, die jetzt von der Matratze abgedeckt werden und ab und an in der Nacht „Let there be Light“ singen!



Es gibt noch so einige Sachen die einem einfach den Spaß vermiesen können. Das eine ist der Regen, ok dafür kann das Boot nix. Aber das die Fenster nach 2 Saisons bereits undicht sind?


WATERTIGHT CLOSURE
KEEP SHUT WHEN UNDER WAY



Noch so n paar Sachen auf der Bavaria C38

Wahrscheinlich kann man alles optional bestellen aber auch Charterkunden sind Menschen und eigentlich dürfte eine Werft wie Bavaria nicht solche Charter Barebones ausliefern und der Vercharterer stattet dann mit maximierter Gewinnspanne aus.

- Heizung nicht in den Nasszellen und Vorschiffkoje.
- Beleuchtung alles an oder alles aus.
- Völlig fehlplatzierte Deko Leuchten ohne Sinn.
- Keinerlei Einteilungen oder Schlingerleisten in den Schaps.
- Keine Schlingerleiste am Tisch.
- Polsterbefestigung Eckpolster hebt nicht.
- Lenzöffnung an der Ankerwinsch zu klein. Ständig zu und Siff.

Da sind noch ein paar Sachen die sich nach einiger Zeit, 3-5 Jahren, sicherlich heftiger auswirken werden, wie die schlampige Verarbeitung der Nasszelle. Fugen vergessen oder unsauber oder sie bröckeln raus (falsches Material):







Die Breite der Bavaria C38

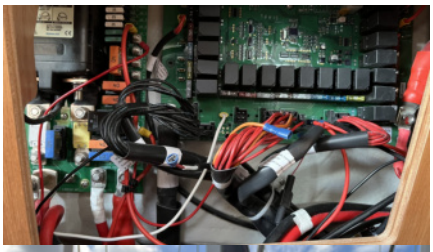
das war es was uns eigentlich sehr interessiert hatte. So viel Breite und der voluminöse, fast schon Scow Bug, da muss sich doch, neben einem großen Cockpit um das mediterrane Leben zu genießen, auch unter Deck einiges mit anfangen lassen.

Denkste!

Bavaria hat es nicht geschafft die Breite unter Deck in sinnvolle Lösungen umzusetzen. Die Pantry könnte größer, tiefer sein, aber nein, man kann Tango tanzen. Der ganze gewonnene Raum ist, mal von etwas mehr Beinfreiheit in den Achterkammern, komplett vergeudet worden. Zumindest bei dieser Charter Ausstattung.

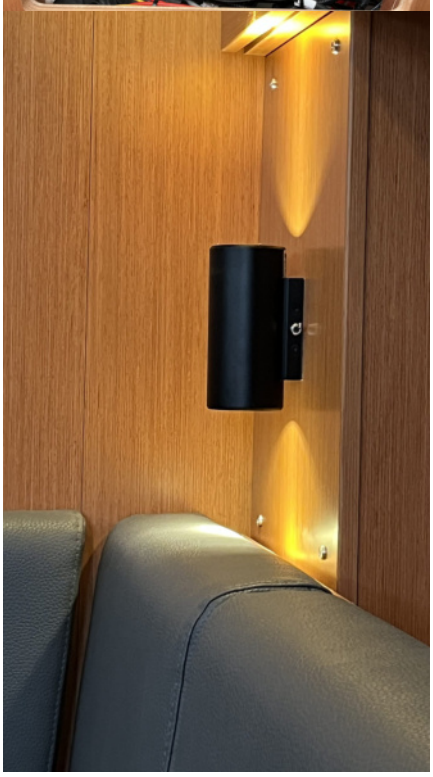
Wir warn tags zuvor beim Jeanneau Händler und durften uns eine SO 380 anschauen. Eine ganz andere Liga. Ok, keine Charterversion aber hier ist bereits das Standard Holz um Klassen wertiger, die große Breite wurde konzeptionell sinnvoll umgesetzt, Die separate Dusche mit Ölzeug-Schrank, eine weit üppigere Pantry mit strukturierter Ordnung statt Loch-Schaps.

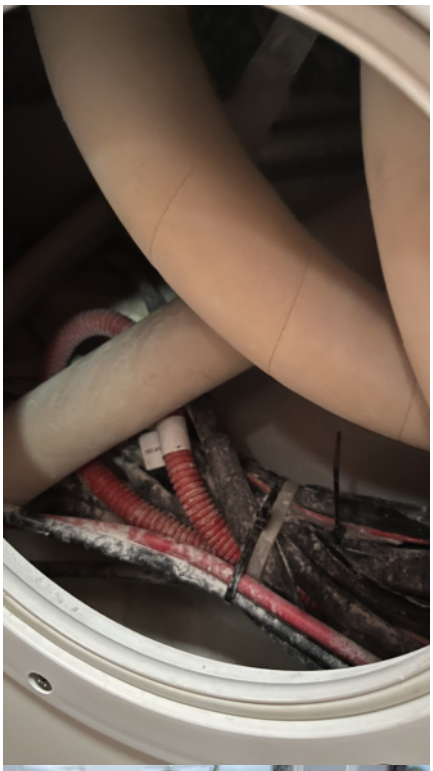
Zum Abschluss der „noch nicht gesegelt“ Zeilen noch die anderen Bilder die für oder gegen sich sprechen. Hoffentlich ist Morgen der Sturm vorbei und wir können segeln. Aber selbst wenn sie unter Segel top ist, sie ist definitiv aus dem Rennen!











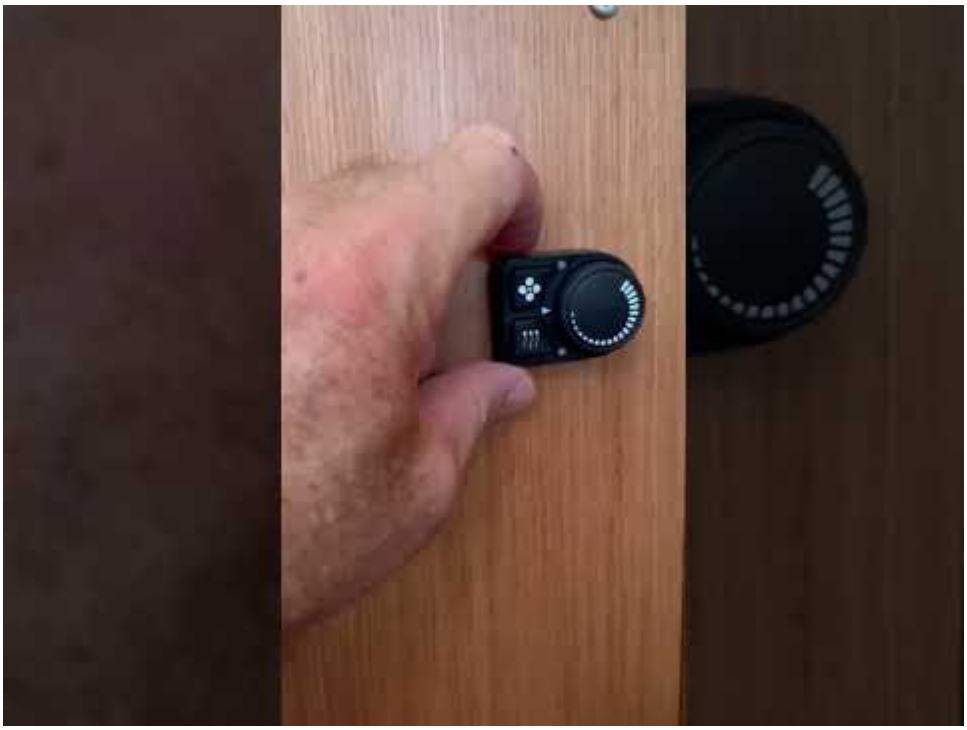


Noch eine Notiz, der Niedergang lässt sich mit dem Witz-Beschlag nicht von innen sichern.

Ach und da war noch die Heizungs Kontrolleinheit:

Bavaria C38 Heater Control

https://youtube.com/watch?v=PgQOP0LjBtw



Noch was an Enjoy Sailing

Die Informationen auf eurer Seite nennen Teile der Ausstattung und die Bilder suggerieren, dass der Rest der Ausstattung den Bildern folgend, am Boot vorhanden ist. Da ich keinen Musterhinweis fand,

ging ich von einer C38 mit 4 Winschen aus. Für einen aktiven Segler das Mindeste. Das die Schaluppe nur 2 Winschen am Niedergang hat ist ein echtes Armutszeugnis. Großschot, Rollleinen Groß und Fock, Kicker bei viel Wind und Böen geht halt gar nicht. Auch hier müsste aber Bavaria eine seglerisch vernünftige Mindestausstattung vorschreiben bzw. es gar nicht anders liefern.

Aber in jedem Fall fühlt man sich ein wenig verarscht, neben dem Pflegezustand, den ich aber mal auf das Saisonende schiebe.

TBC wenn wir dann gesegelt sind.

Leider kein TBC. Regen, Kälte und 6+ Beaufort lassen uns unseren Kurzurlaub abbrechen. Keine Segelerfahrung mit der C38, schade!

Der Checkout bei Enjoy war easy und schnell. Ok, gab ja auch nichts zu checken.

Liguini ist verkauft!

December 30, 2024

Kategorien: Allgemein

Schlagwörter: Bootsanzeige, Bootsverkauf, Verkauf



Linguini wird ihr Unwesen zukünftig am Edersee treiben. Skipperin und Skipper sind bestens ausgewählt und werden definitiv ihren Spaß an Linguini, wie auch immer sie in Zukunft heißen wird, haben.

Der / Dieser Blog ist damit beendet *schnief*.

Jetzt am Edersee

May 6, 2025

Kategorien: Allgemein



Linguini ist erfolgreich umgezogen und liegt nun am Edersee. Eine echt schöne Ecke und ein anspruchsvolles Binnen-Segelrevier.

Damit schließe ich den Blog nun – Handbreit!