



Die *Arctic 39* ist ein ideales Schiff für große Törns

Konsequentes Seeschiff **Arctic 39**

Die *Arctic 39*, eine als Einzelbau modifizierte *Cape 38*, ist das gelungene Resultat der Zusammenarbeit von Konstrukteur Oswald Berckemeyer, Rumpfersteller Otto Kühnemund und Bootsbauer Dieter Stöhr
Von Ralf G. Weise • Grafik: Jochen Peschke

Besonders auffällig an diesem Schiff sind das ungewöhnliche Cockpit, das breite Heck und das vorgeschweißte Bugspriet, über das der Anker geführt und an dem das Vorstag angeschlagen wird. Das Vorstag trägt die Genua, weiter innen wird eine Balancefock gefahren. Das Kutterrigg mit den zwei breiten Salingpaaren wirkt eher altmodisch. Die Wanten werden außen an der Fußreling angeschlagen. Da-

mit gelangen nur geringe Stauchkräfte in den Mast. Möglich ist das, weil die Fock vor dem Mast bleibt und dort beliebig eng geschotet werden kann. Die davor angeschlagene, hoch und etwas runder geschnittene Genua – genau handelt es sich um einen Yankee – ist nicht für Kreuzkurse gedacht, da sie in der Wende schlecht an der Fock vorbeikommt. Dieses Segel ist für schönes Wetter und Winde von einem bis vier Beaufort

gedacht; es zieht auf Kursen zwischen etwa 55 und 120 Grad. Sein weit außen liegender Holepunkt ist für diesen Einsatzbereich genau am richtigen Platz.

Unter Deck: Die Einrichtung des Schiffes ist konsequent für zwei Personen mit gelegentlichem Besuch von weiteren zwei Mitseglern ausgerichtet. Am beeindruckendsten ist sicherlich die große Pantry: Sie bietet eine Arbeitsfläche, die manch ein Leser nicht einmal zu Hause vorfinden wird, ist aber zugleich so gestaltet, dass sie auch auf See zu nutzen ist. Es wird auf einem Safe flame-Petroleumherd gekocht, somit kann auf Gas ganz verzichtet werden. Ein kleiner Clou befindet sich hinter der Pantry: Der Ölzeugschrank ist nicht nur von der Kajüte aus, son-



Die Pinne kann dank einer Verlängerung auch vom überdachten Teil des Cockpits aus geführt werden



An Steuerbord sind große Backkisten eingebaut

dern auch vom Cockpit her zu erreichen. Man kann also nasses Arbeitszeug unter dem schützenden Doghouse ausziehen und von oben in den backkistenartigen Schrank hängen. Gegenüber der Pantry befindet sich die großzügige Navigationsecke mit einem stattliche 82 mal 102 Zentimeter messenden Kartentisch. Die Gästekoje dahinter wird nicht durch eine Tür abgetrennt und ist damit gut belüftet. Sie befindet sich nicht unmittelbar hinter der Pantry, und so kann man die fehlende Fluchtluke in diesem Falle tolerieren.

Der Salon ist offen und großzügig gestaltet, die beiden zwei Meter langen Längskojen sind gut als Seekojen zu nutzen.

Vor dem Salon befindet sich an Backbord ein großzügiger WC-Raum, gegenüber sind große Kleiderschrän-

ke untergebracht. Das Vorschiff ist sehr geräumig; allein die Koje ist zwei Meter breit.

In diesem Raum wird man eher im Hafen nächtigen – man wird ihn nahe liegender Weise als Eignerkabine nutzen. Auch diese Kabine ist nicht durch eine Tür von der übrigen Kabine getrennt. Der gesamte Ausbau ist ansprechend in Kirschholz ausgezimmert.

Gut gefallen haben mir auch der helle Boden aus Ahorn und die weiße Decke, über die die holzverkleideten Decksbalken laufen. Von hochwertigem Ausbau zeugen zudem die auch von der Rückseite lackierten Bodenbretter und die Schranktüren, die mit einem Haken in Lüfterstellung gebracht werden können.

Den vorderen Teil des Cockpits schützt ein festes Doghouse, also

eine feste Überdachung. Der Vorteil gegenüber einer Sprayhood besteht in erster Linie darin, dass auch bei überkommenden schweren Brechern sicherer Schutz gewährleistet ist und die Scheiben auch nach Jahren Betrieb wirklich durchsichtig bleiben. Außerdem kann man sich gut an der Kante des Aufbaus oder den Handläufen festhalten. Die Höhe beträgt 1,5 Meter, zum Sitzen ist das ausreichend. Einzig beim Ausstieg aus der Kajüte muss man aufpassen, dass man sich nicht den Kopf stößt.

Unter Maschine: Die Vierzylinder-Beta-Maschine ist nicht wie üblich unter dem Niedergang, sondern unter der Pantry untergebracht. Diese recht ungewöhnliche Installation hat mehrere Vorteile:

- Das schwere Stück sitzt ge- ▀

wichtszentriert fast genau im Stampfpunkt der Yacht.

- Die Abdeckung ist gleichzeitig ein Teil der Pantry; damit gewinnt der Smutje zusätzliche Arbeitsfläche.

- Die Maschine ist außergewöhnlich gut zu warten, weil sie bei abgenommener Verkleidung von allen Seiten sehr gut erreichbar ist.

Eine Maschine in unmittelbarer Nähe des Lebensraumes könnte durch Lärm stören. Ich konnte aber weder eine höhere Geräuschentwicklung noch störende Vibration entdecken.

Der Antrieb erfolgt über ein *Hurth*-Getriebe und eine konventionelle Wellenanlage auf einen Autoprop. Die Anlage fluchtete während der Testfahrt noch nicht genau, so dass in niedrigen Drehzahlbereichen leichte Schleifgeräusche zu hören waren. Gespeist wird der Motor aus einem 800 Liter fassenden Dieseltank; dieses langfahrtaugliche Volumen ermöglicht Maschinenfahrten über Distanzen von mehr als 1.000 Seemeilen.

Der Tank ist aber nicht nur wegen der Reichweite so groß geraten. Da das Schiff auch in extremer Kälte bewohnt werden soll, ist zur Beheizung der Kajüte ein Ölofen an Bord, der seinen Treibstoff ebenfalls aus dem Bunkervorrat bezieht. Damit nicht zu viel Kraftstoff dafür verheizt wird, ist das Schiff mit einem 30-Millimeter-Polyurethan-Schaum isoliert.

Ein weiteres durchdachtes Detail ist der doppelte Kühlwasserfilter. Ein Einlass dafür befindet sich, wie auf anderen Schiffen auch, am Bootsboden, der andere liegt aber sehr tief im Kielbereich. Wenn man hoch im Norden durch Eis motoren muss, benutzt man den unteren Filter, der sich nicht so leicht durch Gefrorenes zusetzen kann.

Der Motor entfaltet schon bei geringer Drehzahl genügend Kraft. Mit 1.500 Umdrehungen pro Minute erreichen wir mehr als sechs Knoten Geschwindigkeit, mit 2.300 Umdrehungen pro Minute entfaltet die Maschine ihre maximale Leistung und bringt das Schiff auf 7,4 Knoten; das entspricht fast der Rumpfgeschwindigkeit. Auffällig ist, dass die Geräuschentwicklung im Salon auch unter Vollast gering bleibt.

Die *Morse*-Schaltung ist ein wenig schwergängig, und beim Schalten knallt das Getriebe hörbar in die

Zahnräder. So traue ich mich während des Aufstoppversuchs zunächst nicht recht durchzuschalten, und das Boot braucht eineinhalb Schiffslängen zum Aufstoppen.

Als der Eigner selbst die Maschine bedient und beherzt den Rückwärtsgang einlegt, geht es etwas schneller. Trotzdem bleibt mein Eindruck bestehen, dass der Propeller nicht richtig „greift“. Mit einer Motorleistung von 30 Kilowatt (43 PS) müsste man das Boot innerhalb seiner eigenen Länge zum Stehen bringen können; das gelingt nicht.

Hat die *Arctic 39* einmal Fahrt über den Achtersteven aufgenommen, reagiert sie präzise auf das Ruder; ein „Radeffekt“ ist nicht zu bemerken. Aus der Marschfahrt heraus dreht die Zehntonnenyacht in 22 Sekunden um 360 Grad und benötigt dafür eine Schiffslänge Raum; sie ist somit als sehr wendig zu bezeichnen.

Das immerhin knapp zwölf Meter lange Schiff wird mit einer Pinne gesteuert; daran muss ich mich erstmal gewöhnen. Die Turbulenzen am Ruderblatt werden direkt übertragen, und bei Rückwärtsfahrt muss man schon kräftig zupacken, um das Schiff in die richtige Richtung zu dirigieren. Die Vorteile der Pinnensteuerung liegen aber auf der Hand: Das Cockpit wird nicht durch eine Steuersäule eingeengt, und der Rudergänger ist nicht hinter dem Rad eingekellt. Da die Pinne ausziehbar ist, kann er auch von vorne aus unter dem schützenden Doghouse das Schiff steuern. Wenn er es mehr sportlich mag, kann er außerdem mit dem Pinnen ausleger von den Winschensüllen aus das Schiff führen.

Ein weiterer Vorteil ist die überschaubare und nahezu verschleißfreie Technik und die einfache und wirksame Einbeziehung einer Windfahnensteuerung. Eine *Windpilot Pacific* ist am Spiegel montiert und hält das Schiff unter Segeln zuverlässig auf Kurs. Nach Aussagen des Eigners führt sie die Yacht auch auf Problemkursen und Starkwind ohne großen Gierwinkel die Wellen hinab.

Unter Segeln: Der Wind weht an diesem Tag mit zunächst drei und später vier Windstärken über die Kieler Förde. Er kommt aufländig aus östlicher Richtung und wirft mit dieser Richtung eine etwas höhere Welle auf als bei Westwind. Außerdem ist



Die Kajüte ist sehr offen und traditionell ausgebaut



Der Kartentisch bietet viel Platz



Viel Holz im WC



Ein Ölofen macht das Schiff winterauglich

die Windsee durch eine etwas höhere Dünung unterwandert.

Um das Großsegel zu setzen, müssen wir nach vorn an den Mast. Die Schot holen wir über eine Winsch unter dem geschützten Doghouse dicht. Nur unter Groß erreicht das Schiff 60 Grad am Wind 3,8 Knoten, etwa 47 Grad am Wind laufen wir noch 2,5 Knoten. Ein ganz passabler Wert, der unter anderem deshalb erreicht wird, weil das durchgelattete Segel von *Lee Sails* ordentlich steht. Dann setzen wir – ebenfalls vom Mast aus – die Fock. Auf die Frage, warum er denn diese Konfiguration gewählt habe, antwortet Herr Wulff: „Ich finde das in Ordnung, wenn ich ab und zu aus dem geschützten Cockpit herauskomme und den Wind spüre, außerdem braucht man durch die Umlenkung nach achtern mehr Kraft und damit größere Winschen.“ Beiden Argumenten kann ich mich nicht verschließen, obwohl ich persönlich mein Schiff anders ausgerüstet hätte.

Die Arbeiten am Mast werden aber durch mehrere Faktoren erleichtert:

- Es führen solide Handläufe bis nach vorne und zwar auch an den Übergängen vom Cockpit zu den Seitendecks. Auf Schiffen mit Sprayhood ist dies oft ein gefährlicher Bereich.

- Das Deck besitzt einen wirklich rutschfesten Belag.
- Die Seitendecks sind ungewöhnlich breit und durch eine hohe Fußreling begrenzt.
- Schließlich gibt es solide Bügel seitlich des Mastes, an denen man sich abstützen kann.

Die Fock selbst ist eine Balancefock, die der *Trecker-Fock* ähnelt. Ein solches Vorsegel habe ich vorher noch nicht ausprobiert – und ich bin wirklich angenehm überrascht.

Es ist nicht ungewöhnlich, an der Kreuz keine Vorschot bedienen zu müssen: Das kann man mit einer ausgepfeilten Selbstwendefock ohne Baum genauso gut. Auch andere Baumfocks bieten verfeinerte Möglichkeiten zur Anpassung der Segelprofilltiefe an die vorherrschenden Windverhältnisse. Was aber wirklich anders und besser ist, ist die große Wirksamkeit auf Raumschotkursen. Der Drehpunkt des Fockbaums greift nämlich nicht vorne, sondern erst auf einem Drittel der Baumlänge an. Auf Am-Wind-Kursen liegen das Vor-

NASA

Clipper WEATHERMAN



Jetzt auch Wetterbericht im Mittelmeer, Nordatlantik usw.

- ▶ Seewetterbericht vom Deutschen Wetterdienst
- ▶ Empfang auf KW in deutsch und englisch
- ▶ Frequenzen: 11.039 kHz (deutsch), 4.583 kHz, 7.646 kHz, 10.100,8 kHz (englisch)
- ▶ Wetterberichte, Prognosen, Zeitreihen, Bojenmeldungen, Schiffsmeldungen, nautische Warnnachrichten
- ▶ Mittelmeer, Nordatlantik, Ostsee, Nordsee, Nordpolarmeer u.a.
- ▶ Speichert über 2500 Zeilen, älteste Meldungen werden überschrieben
- ▶ Komplett mit Aktivantenne oder Achterstagnkoppler

Weitere Clipper Instrumente:



Clipper Duet



Clipper Kompaß



Clipper Log



Clipper Echolot



Clipper Wind



Clipper Windlupe



Clipper Tochter



GPS Tochter

aktuelle News
www.Ferropilot.de

BEIM FACHHÄNDLER
GANZ IN IHRER NÄHE..



FERROPILOT GmbH · Siemensstr. 35 · 25462 Rellingen
Tel. (0 41 01) 30 1-01 · Fax (0 41 01) 30 13 33

FERROPILOT (Berlin) GmbH · Am Kanal 7 · 15537 Wernsdorf
Tel. (0 33 62) 58 59 - 0 · Fax (0 33 62) 82 02 53

FERROPILOT GmbH, NI. München · Steinsdorfstr. 20 · 80538 München
Tel. (0 89) 2 60 82 18 · Fax (0 89) 2 60 96 16

liek und das Achterliek dicht an der Mittschiffslinie. Fiert man die Schot, wandert die Baumnock und damit das Achterliek nach Lee; das Vorliek dreht dabei aber in entgegengesetzte Richtung nach Luv. Dadurch strömt der Wind immer noch ungestört vom Vorzum Achterliek, wenn andere Vorsegel schon längst durch das Großsegel abgeschattet sind.


Die Strömung reißt am Segel auch längst nicht so schnell ab wie an anderen Vorsegeln, weil das Profil auch bei gefierter Schot flach bleibt. Bis zu 150 Grad am wahren Wind zieht die Fock noch mit und trägt somit entscheidend dazu bei, die Geschwindigkeit auf diesem Kurs noch bei sieben Knoten zu halten.

Andere Baumfocks sind ja dicht über Deck angeschlagen; die Balancefock liegt aber mit ihrem Drehpunkt zirka 80 Zentimeter oberhalb des Decks, somit dreht sie frei über der Reling, so dass sie auch deshalb raumschots prima steht.

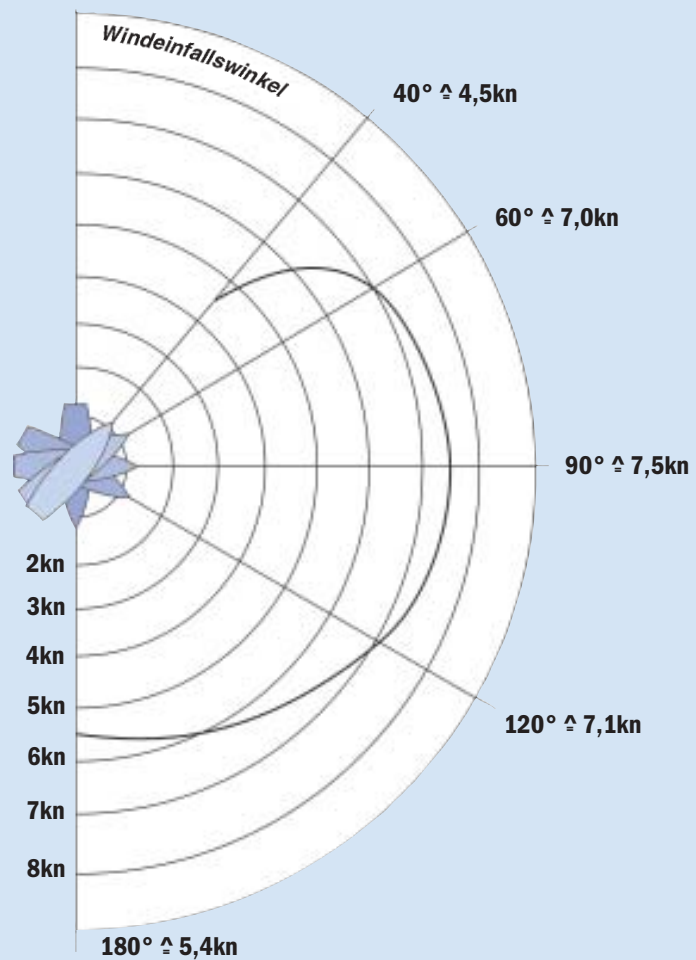
Auch am Wind zieht das Segel ordentlich; bei einer Höhe von 45 Grad am wahren Wind läuft das Schiff damit 5,5 Knoten. Viel höher mag die *Arctic 39* nicht gehen: 40 Grad sind gerade noch möglich, und das Schiff läuft dann immer noch fünf Knoten. Damit ist aber schon fast die Grenze erreicht, und die Fahrt sinkt bei einem kleinen Steuerfehler auf vier Knoten.

Beeindruckend ist die Ausgeglichenheit des Schiffes auf dem Ruder. Auf allen Kursen zum Wind lässt sich die Pinne ohne großen Kraftaufwand meist mit zwei Fingern führen, und auch, wenn der Rumpf gekrängt ist, macht sich keine Luvgerigkeit bemerkbar. Selbst in größeren Wellen setzt die *Arctic* weich ein und behält ihre Geschwindigkeit bei.

Bei halbem Wind erreichen wir in Böen von guten vier Windstärken acht Knoten; das entspricht der Rumpfgeschwindigkeit. Diesen Wert hätte ich von einem Schiff mit solchem Gewicht und Volumen nicht erwartet.

Fazit: Die *Arctic 39* ist ein konsequentes Langfahrtschiff. Die Segeleigenschaften sind, gemessen an der Robustheit der Konstruktion, ausgezeichnet. Die beteiligten Betriebe haben auch handwerklich zu einem hochwertigen Produkt geführt. 

Technische Daten



Bedingungen während des Probeschlags:

Windstärke:	10 bis 12 Knoten = 3 bis 4 Beaufort
Wellenhöhe:	0,3 - 0,4 Meter
Besegelung:	Großsegel und Fock zusammen etwa 69,3 Quadratmeter

Preis und Ausstattung

Preis ab Werft (Standardversion)	ca. € 340.000,- (DM 664.982,-) inklusive Mehrwertsteuer
----------------------------------	--

Im Preis sind unter anderem enthalten:

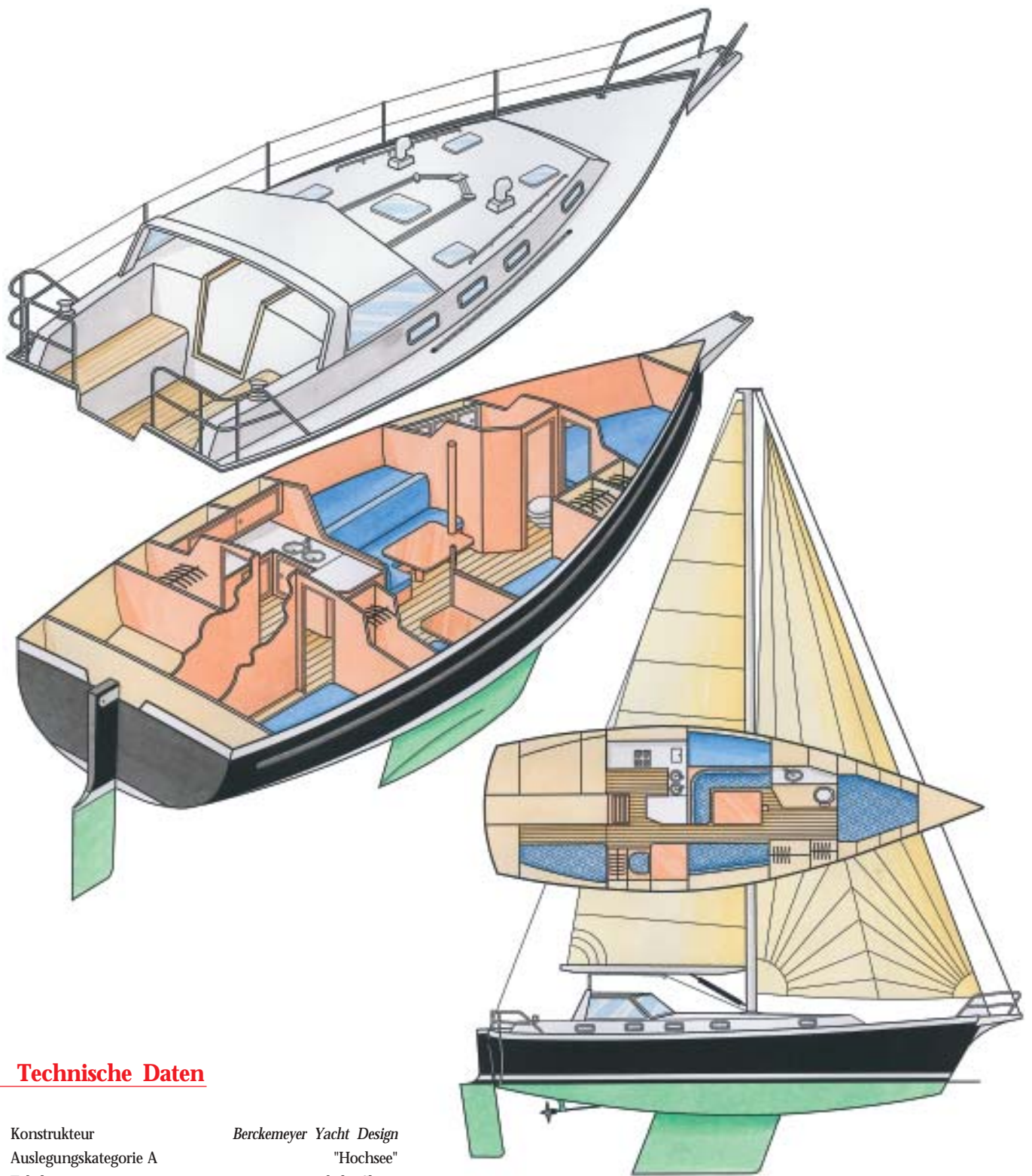
Großsegel mit Segelkleid, Balancefock, Anker mit elektrischer Winsch, Kette und Leine, 800-Liter-Dieseltank, selbstholende Winschen, fließend warmes und kaltes Wasser, Kühlbox mit Kompressorkühlung, Fäkalientank, Ofen mit Schornstein, *Wallas*-Herd mit Backofen, BSH-Positionslaternen, zwei Feuerlöscher, Leinen und Fender, Echolot, Log, Windinstrumente, getrennte Starter- und Verbraucherbatterie, *Beta*-Motor 32 Kilowatt

Werft:

Dieter Stöhr

Tel: 043 49 - 12 09

Fax: 043 49 - 12 26



Technische Daten

Konstrukteur	<i>Berckemeyer Yacht Design</i>		
Auslegungskategorie A	"Hochsee"		
Takelungsart	toppgetakelte Sloop		
Bauweise	Aluminium-Rundspanter		
Länge über Alles	11,98m		
Länge Wasserlinie	10,63m		
Breite	3,99m		
Tiefgang	1,85m		
Verdrängung	10,000t		
Ballast	3,800t		
Ballastanteil	38,0%		
Segelfläche am Wind	94,4m ²		
Großsegel	34,9m ²		
Fock (Balance-Fock)	34,4m ²		
Genua I (Yankee)	59,5m ²		
Gennaker	98,0m ²		
Durchfahrhöhe mit Mast zirka	16,6m		
		Maschine	<i>Beta-Diesel</i> 32 Kilowatt
		Tankkapazität Diesel	800l
		Tankkapazität Frischwasser	600l
		Tankkapazität Fäkalien	50l
		Stehhöhe Salon maximal	1,92m
		Stehhöhe Vorschiff	1,92m
		Stehhöhe WC	1,91m
		Anzahl der Kojen	6
		Theor. Rumpfgeschwindigkeit	7,9kn
		Längen-/Breitenverhältnis	3,00/1
		Segelfl./Verdräng.-Verhältnis	4,51/1
		spez. Segelfläche	9,4m ² /t