



fortgeblasen

BLAUWASSERYACHTEN

1. Folge: ISATIS

Wir lieben unser Schifferl, doch treffen wir immer wieder andere erstaunliche und durchdachte Yachten. Deshalb werden wir in loser Folge interessante Blauwasseryachten vorstellen und zeigen, was sich auf den sieben Weltmeeren bewährt hat.

Unsere Freunde Jeanine und Jean Pierre, die ursprünglich aus Belgien stammen, deren Wahlheimat seit vielen Jahren jedoch Neu Kaledonien in der Südsee geworden ist, gehören nicht zu den Menschen, die ihre Yacht gerne im Hafen sehen.



ISATIS - was übersetzt Polarfuchs heißt - ist bereits ihre dritte Fahrtenyacht, auf der die Beiden mittlerweile viele Seemeilen durch schwere Seegebiete gesegelt sind. So segelten sie neben unzähligen Fahrten in der Südsee an Bord ISATIS von Neu Zealand nach Patagonien, reisten zweimal in die Antarktis, überquerten den Südatlantik



nach Südafrika und segelten von dort nonstop nach Neufundland. Nach ihrer zweiten Grönland-Reise bestritten sie gemeinsam mit uns die Nordwest Passage, durchquerten die Bering See und verbringen derzeit den Winter an Bord in Alaska.

ISATIS war bereits bei ihrer Konstruktion und Bau für die Hohen Breiten vorgesehen, später wurde sie von Jeanine und Jean Pierre gebraucht gekauft und über die Jahre weiter verbessert. Wir haben uns über die vielen Seemeilen gemeinsames Segeln ein Bild über die Yacht machen können und einige kritische Gespräche mit unseren Freunden geführt, um ein besseres Bild dieser extraordinären Yacht geben zu können.

Blauwasseryachten - Isatis



Konstruktion und technische Daten

Konstruiert wurde ISATIS von Adré Maurique und 1980 von Pouvreau als Modell Meridien in Frankreich gebaut. Gefertigt wurde sie als Rundspantjacht mit Schwenkkiel.

Sie ist 14,25m lang, 4,39m breit. Ihr Tiefgang ist mindestens 1,10m, maximal 2,70m.

Der Rumpf wurde bis zur Wasserlinie aus 8mm Aluminium AG4 geschweißt, über der Wasserlinie ist sie 6mm stark, das Deck ist 4mm. Speziell für das Trockenfallen ist sie mit einer 20mm dicken Aluminium-Kielsole ausgestattet, die ihr erlaubt, ohne Böcke zu stehen. 5,5 Tonnen Ballast sind im Rumpf verbaut.

Das Ruder von ISATIS ist zweiteilig, um beste Ruderwirkung bei hinunter geklappten Ruder zu erzielen und hochgeklappt optimal geschützt zu sein. Das originale Ruder war wenig zufriedenstellend und wurde von Jean Pierre nach etlichen Recherchen ausgetauscht.

ISATIS ist mit einem 66PS starken und luftgekühlten Deutz ausgestattet. Die Abwärme des Motors wird zum Heizen der Kabine und des Cockpits genutzt. Diese „Cockpitheizung“ hilft der Crew, speziell bei langen Eisfahrten unter Motor auch draußen warm zu bleiben, wir konnten uns bei einer gemeinsamen Ausfahrt in der Arktis selbst ein Bild machen und sind begeistert. Der Dieseltank fasst 800 Liter, während der Nordwest Passage wurden zusätzlich 300 Liter Diesel in Kanister an Deck gefahren.

Der 17,2m hohe Mast der Slup steht auf Deck und ist insofern bemerkenswert, da er wirklich Wasserdicht konstruiert ist. Die Idee

dahinter ist, dass der Mast bei einer möglichen Kenterung hilft, die Yacht möglichst schnell wieder aufrecht zu drehen.

Natürlich funktioniert das nur, wenn der Mast auch stehen bleibt, dementsprechend stark ist das stehende Rigg gefertigt: Der Vorstag ist aus 14mm Wantendraht, alle restlichen Wanten und Stagen sind aus 12mm gefertigt. Hochwertige, offene Wantenspanner sind selbstverständlich.



Angetrieben wird ISATIS von einem 40 m² durchgelattetem Großsiegel, das traditionell auf einer Mastschiene gefahren wird. Die 60m² Genoa und die 25m² Fock sind auf zwei passenden Profurl Rollrefanlagen montiert. Ein zusätzliches 80m² Leichtwindsegel kann hinter der Genoa an einem demontierbarem Stag gefahren werden. ISATIS führt ein 12m² Sturmsegel und ein 5 m² Orkansegel mit. Auch verfügt die Yacht über einen Jordan Treibanker.

Eines der beiden Dingis wird an Deck gefahren, außerdem verfügt die Yacht über vier fix montierte Seiltrommeln, auf denen Landleinen für schwierige Ankerreviere gefahren werden.

Im geschlossenen Steuerhaus ist sämtliche Navigation untergebracht. Neben einem gut proportionierten Kartentisch für die Seekarten wird am fix eingebauten Bord-PC elektronisch navigiert. Jeanine und Jean Pierre unternahmen zwar ihre erste Weltreise noch zu Zeiten des Sextanten und sind daher auch auf



Blauwasseryachten - Isatis

den Karten geübt, sehen aber in zusätzlicher elektronischer Navigation zusätzliche Sicherheit. Als Backup sind sämtliche Navigationsprogramme auch am Laptop installiert. ISATIS verfügt über Radar, Echolot und Fischfinder, eingebautes GPS und Ersatzgerät, Windmessgerät, Barograf und sämtliche Ausrüstung für Astronavigation. Zur Kommunikation und um Wetter- und Eiskarten zu empfangen ist das Boot mit UKW und KW Seefunk, Satellitentelefon, Wetterfax und Navtex ausgestattet.



Obwohl die Yacht über eine zweite Steuerung im Deckshaus verfügt, benützen Jeanine und Jean Pierre bei Handsteuerung lieber den Außensteuerstand in ihrem hervorragend geschütztem Cockpit. In der Regel übernimmt allerdings der elektrische Autopilot diese Arbeit. Die Windsteueranlage wird kaum verwendet.

Das Bordnetz von ISATIS ist in 24V ausgelegt, geladen wird mit 2 Lichtmaschinen am Motor und eine weitere Lichtmaschine am Propellerschaft, einem D400 Windgenerator und 4 Solarpaneele zu je 80W. Es stehen 6 Gel-Batterien mit je 120Amp/h für die Bordbenützung und 2 Starter-Batterien mit je 100Amp/h für den Motor zur Verfügung.



Die Yacht ist von der Wasserlinie aufwärts mit 7cm Polyurethane isoliert, der Diesellofen (Reflex) heizt

den Salon und betreibt zusätzlich zwei Radiatoren für die Kabinen. Gekocht wird am Petroleumofen.

Der Trinkwassertank fasst 600 Liter, ein Wassermacher mit einer Leistung von 30 l/h ist an Bord. Es gibt Staufläche, um genug Lebensmittel auch für ausgedehnte Reisen in einsame Seegebiete unternehmen zu können.

Erfahrungen und Gedanken zur Yacht

Jeanine und Jean Pierre bevorzugen Yachten mit wenig Tiefgang, alle ihre bisherigen Blauwasseryachten verfügten über einen Schwenkkiel. Die Vorteile liegen für die Beiden darin, auch in seichtem Wasser der Tropen navigieren und einfach trockenfallen zu können, aber auch bei Eisfahrten.

Allerdings würden sie einen kleinen Kielansatz mit Schwenkkiel dem flachen Design von ISATIS bevorzugen, da sie die Erfahrung gemacht haben, dass die Steuerfähigkeit der Yacht bei aufgezogenem Schwert kaum noch gegeben ist (ihre beiden



früheren Fahrtenyachten verfügten beide über einen niedrigen Kiel plus Schwenkkiel). Um die Steuerfähigkeit auch auf Ankerplätzen und in Häfen zu erhalten, fahren die beiden die Yacht praktisch immer mit teilweise gesenktem Schwert.

ISATIS ist - wie auf weltreisenden Fahrtenyachten üblich - schwer beladen. Trotzdem sind die beiden mit den Segelleistungen der Yacht zufrieden. Im Vergleich zu LA BELLE EPOQUE ist ISATIS in der Regel etwas schneller unterwegs, was jedoch eher an ihrer längeren Wasserlinie und ihren besseren Segel liegt und

Blauwasseryachten - Isatis



weniger am Design. Wir waren ehrlich etwas überrascht, dass unsere alte Langkiel-Yacht relativ gut mit ISATIS mithalten kann.

Jeanine und Jean Pierre sind mit den Rollanlagen wie auch mit dem durchgelatteten Großsegel sehr zufrieden und fahren in der Regel die eingerollte Genoa auch bei Starkwind. Den Beschlag für das Leichtwindsegel hätten sie lieber vor der Genoa.

Auch mit den Segelleistungen bei Schwerwetter sind die beiden zufrieden. Negativ empfinden sie, dass sie die Stabilitätskurve der Yacht nicht kennen. Jean Pierre äußerte Bedenken, nicht zu wissen, ob die Yacht nach einer Kenterung wieder hoch kommen würde. Der wasserdicht geschweißte Mast und das geschlossene Pilotheus sollten allerdings der Yacht helfen, sich wieder aufzurichten. Jean Pierre kann die Aussage, dass kiellose Yachten hohe Wellen abrutschen und nicht kentern, nicht mit Sicherheit bestätigen.

Gerade in dem rauen Seegang der Bering See war es unserer Meinung sehr interessant, die beiden völlig verschiedenen Yachtdesigns von ISATIS und LA BELLE EPOQUE im direkten Vergleich zu haben. Im Schwerwetter hielten die Yachten die selbe Geschwindigkeit, weshalb wir uns zur selben Zeit im selben Seegang befanden. Entgegen aller Theorien steckte ISATIS eher Schläge ein, neigte jedoch nicht zum surfen, während LA BELLE EPOQUE die Wellen mit deutlich höherer Geschwindigkeit surfte, dabei allerdings sehr ruhig am Ruder lag. ISATIS

neigte etwas mehr zum Querschlagen. Der Unterschied kann allerdings auch darin liegen, dass wir LA BELLE EPOQUE von Hand steuerten, während ISATIS die meiste Zeit unter Autopilot lief.

Abschließend ist zu sagen, dass Jeanine und Jean Pierre mit ihrer Fahrtenyacht ISATIS sehr zufrieden sind und sich an Bord wohl fühlen. Die Yacht hat sich über viele Seemeilen durch schwere Seegebiete bewährt und gab sowohl in den tropischen Revieren wie auch in den Hohen Breiten Vertrauen.

Wir bedanken uns bei den Beiden für die Informationen zur Yacht und wünschen ihnen noch viele Jahre Segelspaß auf allen Weltmeeren!

[zurück zu Technik an Bord...](#)



Diese Homepage soll unsere Erfahrungen zeigen, die Inhalte der Texte sind daher unsere persönlichen Anschauungen und unterliegen keiner Verpflichtung auf Vollständigkeit oder Richtigkeit. Dies gilt auch für alle navigatorischen Informationen und angegebenen Koordinaten, wir übernehmen keinerlei Haftung.