

## Phönix - Planung und Wirklichkeit

**FORMAT1200 ist aus dem Vorläufermodell F41 entwickelt. Um Bausätze im Container verschicken zu können war die Überarbeitung auf 12 Meter nötig. Mit 7 Metern Breite über Alles ergibt sich eine ökonomische Größe auch bei Lager- und Liegegebühren.**

Der Entwurf ist mit fast geraden Steven und relativ steilen Badehecks sehr kompakt und wirkt mit dem großen 7/8 Rigg kraftvoll und leistungsstark. Die leicht geschwungene, durchlaufende Deckslinie und der gerundete Aufbau strahlen Ruhe und Harmonie aus. Auf Schnörkel und Dekoration haben wir bewusst verzichtet, Details ihrer Verwendung entsprechend bestmöglich ausgearbeitet.

Mit „wir“ meine ich die Planungsarbeit mit dem Eigner. Zehn Jahre Wattsegelei mit einer 25jährigen Snowgoose formen sehr genaue Vorstellungen vom nächsten Schiff. So haben wir dann auch jedes kleinste Detail diskutiert, hinterfragt, verworfen und sind nicht nur ein mal zum Ausgangspunkt unserer Überlegung zurückgekommen.

„Phönix“ ist eine schlichte Schönheit, bei der sich der zweite Blick garantiert lohnt.

Der Kasko ist eine Vollsandwichkonstruktion bestehend aus Herex C 71.75 als Kernmaterial, verstärkt mit unidirektionalem E-Glas, laminiert mit Isophtalsäureharz. Schaum und Außenlaminat sind unter Vakuum verklebt.

Vollsandwichschiffe sind bestens isoliert, Innenverkleidungen und zusätzliche Isolierungen sind nicht erforderlich und sparen somit Gewicht und Kosten. Die homogene Bauweise garantiert hohe Steifigkeit, Langlebigkeit und damit gute Wertbeständigkeit. Die rundspantigen Rümpfe sind nach dem bewährten FORMATSsystem in Pendelformen hergestellt. Dieses Verfahren wurde bei diesem Neubau erstmals auch für den Aufbau angewandt.

Im Decklayout setzt sich das klare und übersichtliche Erscheinungsbild fort. Badehecks, Dinghydeck, Staufächer im Heckträger mit Decksdusche entsprechen der praktischen Nutzung vor allem im Watt. Das Cockpit teilt sich auf in eine C-förmige Sitzecke mit festem Esstisch an Bb. und dem Steuerstand mit allen Bedienelementen an Stb. Das Vordeck ist glatt und mit einem durchgehenden Trampolin gesichert und damit ideal für traditionelles Arbeiten vor dem Mast.

Die großen Seitenfenster sind Sonderkonstruktionen aus Edelstahl und Polycarbonat und ausdrücklicher Wunsch des Eigners. Die aufgesetzten Rundstäbe widersprechen nicht meiner Philosophie des Weglassens und sind auch nicht die Ausnahme der Regel, im Gegenteil: sie sollen die Scheiben vor den Spannungen des darüber positionierten Unterwantes schützen.

Vier Luken, im nach vorne abfallenden Aufbaudach, sind auf den ersten Blick sicher etwas unspektakulär, unterstreichen aber das Konzept der Zweckmäßigkeit. Das angenehme Gefühl von offenen Fenstern bei schönem Wetter und die schnelle Kommunikation zur Crew auf dem Vordeck gibt der Entscheidung recht.

Gegenüber dem Standardentwurf und üblichem Equipment weist „Phönix“ einige Besonderheiten auf.

Arbeiten vor dem Mast bedeutet, dass Sturmfock, Selbstwendefock, Genua an Stagreitern

gefahren, also nach Bedarf vollständig gewechselt werden. Die Vorsegelfallen laufen außen am Mast.

Eine altbewährte solide Simpson-Lawrence Highspeed Handankerwinde bewegt einen 20kg Bügelanker an 8mm Kette, der nach Gebrauch in der Ankerlast im Vordeck verschwindet. Mit einer Petroleum-Ankerlaterne ein deutlicher Hinweis auf minimale Elektrik an Bord,

Fürs wattungübliche Trockenfallen haben wir lange, solide beach skegs und verhältnismäßig flache, Spatenruder konzipiert. Anfällige kick up rudder ließen sich so vermeiden. Satt Finnkielen dient ein relativ kurzes, breites Steckschwert als Lateralfäche. Um auch hier Technik zu sparen haben wir es am Oberwant aufgehängt und auf ein Zweites verzichtet.

Um den unterschiedlichen Größen der Crew von immerhin 1,65 bis 2,05m gerecht zu werden, ist ein höhenverstellbares Steuermanngrätling eingebaut. Es erlaubt jedem die ideale Sichtposition beim Steuern zu finden. Für mehr Beinfreiheit beim Sitzen ist das Steuerrad leicht achterlich geneigt.

Folgende Details sind ebenfalls nicht ganz üblich aber schon fast FORMATstandard:

Die Großschot ist nur einfach untersetzt. Sie läuft, wie bei Offshoreracern oder Maxis, von einem Festpunkt über den Traveller zum Baum und von dort wieder über den Traveller zur Winsch.

Der Großschottraveller wird über einen mittigen Hohlepunkt mit nur einer Leine kontrolliert und funktioniert so mit fester Einstellung auf beide Seiten. Beide Systeme haben den Vorteil der einfachen Bedienbarkeit bei weniger Leinen und sind damit komfortabel. Sie holen und fieren deutlich schneller als Untersetzungen mit vier, sechs oder gar acht Parts und sind damit auch sicherer. Da Serienhersteller solche Systeme in diesen Größen nicht anbieten modifizieren wir Standardhardware entsprechend.

Sandwichkatamarane sind nicht nur steif und gut isoliert, sondern auch unsinkbar. Um die drei Vorteile aufzurunden haben wir die Schaumdicke der gesamten äußeren Hülle gegenüber der technischen Notwendigkeit um 25% erhöht.

Die äußere Hülle bildet mit den übergreifenden Schotten eine selbsttragende Schale. Die Rümpfe sind gegen Kollision zweifach geschützt und damit extrem sicher. Der Bug besteht aus einem dicken Schaumpaket und bildet so eine Crashbox. Die folgende Sektion ist durch das Kollisionsschott wasserdicht. Die Hecksektion (Motorraum) ist ebenfalls gegenüber dem Wohnbereich wasserdicht abgeschottet. Alle notwendigen Durchleitungen sind weit oberhalb der Wasserlinie angeordnet und versiegelt.

Innen entsteht leicht der Eindruck eines 12,5-13m Schiffes. Die Einrichtung teilt sich auf in zwei Doppelkabinen in den BB-Rumpfen und der Galley dazwischen. Die Galley ist zum Salon offen. Im Salon befinden sich eine große Sitzecke und der Kartentisch. In Stb.-Rumpf im Heck die Eignerdoppelkoje und nach vorne Schrankraum, Bad, Toilette, Dusche.

In den Kabinen sorgen Seitenfenster für gute Durchlüftung und Sicht nach außen. Sie sind in Augenhöhe angeordnet und stehen senkrecht, können also bei leichtem Regen offen bleiben und sind durch Ihre Größe einbruchssicher.

Zwei Fluchtluken sollen für den Fall aller Fälle den Ausstieg ermöglichen. Sie sind über der Einzelkoje Bb. im Vorschiff und in der gegenüberliegenden Dusche angeordnet.