

## „Rolling chair, across the sea ....“

### Fahrbericht vom Handicapboot „ARON“ Aquanaut 1500

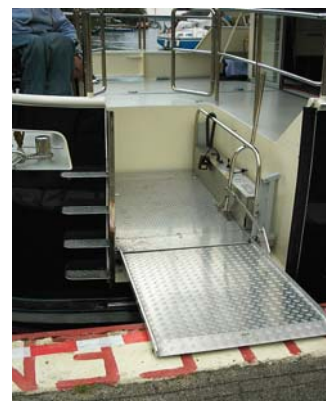
Einige Wolken schoben aus Westen über den etwas diesigen Himmel. So um die 4 Bft und etwa 19° Celsius, also kein schlechtes Segelwetter für Ende Mai. Aber wir fuhren in Richtung Friesland/Holland um auf einer 15 mtr Motoryacht eine Prüf- und Testfahrt zu machen. Vielleicht erstaunlich für einen eingefleischten Segler, aber mir ging es um das Prinzipielle bei der Sache. Es gibt kaum Gelegenheiten für Behinderte in Deutschland, um auf dem Wasser Freizeit zu genießen oder sogar Wassersport zu betreiben. Von den wenigen Paralympics und seit kurzem einer neu entwickelten Segelyacht abgesehen. Es spielt auch keine Rolle, ob auf einer Segel- oder Motoryacht gefahren wird. Wichtig ist, dass es überhaupt erst einmal ermöglicht wird. Und zwar in einem wirklich Behinderten gerechten Maße. Leider sind uns da die Holländer weit voraus. Weswegen wir nun auch dorthin unterwegs waren um das Boot zu besichtigen und zu testen.



Dieses Boot wurde speziell für Behinderte konzipiert und war erst neu in Dienst gestellt. Auf Wunsch und im Auftrage der holländischen „**Stichting aangepaste Watersport**“ war ich nun mit meinem Freund Jochen, einem sportlich aktiven Rollstuhlfahrer mit Binnen- und Seeschein, nach Sneek unterwegs. Dort sollten wir bei der Werft AQUANAUT die „**Aron**“ übernehmen. So benannt nach dem ebenfalls Rollstuhl fahrenden Sohn von Herrn Vermeer, offizieller Vertreter der Stiftung, welcher uns bereits auf dem Parkplatz der Werft erwartete.

Als wir um die Ecke der Werfthalle kamen, sahen wir sie dort hochaufragend an der Pier liegen. Mit ihrem durchgehendem Aufbau, positivem Deckssprung und geschlossenem Schanzkleid sah sie sehr schiffig aus. Ohne die üblichen Motoryacht Attitüden wie Flybridge, Antennenwald am Mast, Terrassenpersennige und mengenweise sockenbestrumpfte Fenderkörbe, wirkte sie eher wie ein Seeschiff aus der Berufsschiffahrt. Dieser Eindruck wird durch die Länge von 14,95 mtr und die Durchfahrts Höhe von 4 mtr noch unterstrichen.

Um an Bord zu kommen, mußten wir an der StB-Seite achtern zu einer großen Öffnung in der Bordwand, aus welcher in Pierhöhe eine Plattform herausragte. Bei näherem Betrachten entpuppte sich dies als ein Fahrstuhlschacht, in welchem der hydraulisch betriebene Rollstuhl-Lift bis auf Deckshöhe gefahren werden konnte. Ein wohldurchdachtes System mit elektrischer Bedienung, Rundumreling und einklappbarer Abfahrtsrampe.



So fuhren wir hoch zum Achterdeck, welches durch das stabile Schanzkleid mit Reling einen geschützten Platz für Rollstuhlfahrer bietet, der hinter dem über die gesamte Schiffsbreite gehenden Aufbau liegt. Hier kann man gemütlich sitzen und das Drumherum genießen. Besonders im Hafen, da man dort einen erhöhten Logenplatz hat.

Ins Innere kommt man durch zwei Glas-Schiebetüren, die ein breites und bequemes Ein- bzw. Ausfahren für Rollstuhlfahrer ermöglichen.

Dort wurden wir, die Enge einer Segelyacht gewohnt, nun von einem Salon mit tollem Rundumblick und



Ferienhausmaßen überrascht. Die Fenster sind so tief angelegt, dass auch Rollstuhlfahrer einen bequemen Ausblick haben. An Steuerbordseite ist eine riesige Polstersitzgruppe mit großem, verschiebbarem Tisch und bequemem Platz für ca. 10 Personen angeordnet. Unter den Sitzen die Heizung, Stauraum und ein ausziehbares Doppelbett (200 x 120 cm). Weiter vorne ein kleines Rundsofa mit TV gegenüber und dann ein dreitüriger Schrank.

Die Durchgangsfläche nach vorne ist sehr breit und ermöglicht somit ein ungehindertes Bewegen für Behinderte und Nichtbehinderte.

Gute Materialverarbeitung wie: Boden in Teakoptik, an der Decke feuerhemmende Profile in gebrochenem Weiß und die Wände in Kirschholzvertäfelung machen einen sehr komfortablen Eindruck.

Gardinen und Polster in Blautönen abgestimmt verstärken den wohnlichen Charakter.

An Backbordseite sehen wir achtern eine lange Arbeitsfläche mit Spülbecken und 4 flammigem Gasherd in modernem Design, gefolgt von einem Sidebord mit Spülmaschine, Kühlschrank, Mikrowelle und Fächern. Diese Pantry lässt keine Wünsche offen. Warm- / Kaltwasser, Gasherd mit Glasdeckel, elektrische Abzugshaube und eine große, breite Arbeitsfläche. Das Besondere daran - die Pantry ist in der Arbeitshöhe 91 – 73 cm verstellbar. Man kann sie auf Rollstuhlniveau herunterfahren. Wobei ein darunter montiertes Fotoauge verhindert, dass der Rollstuhlfahrer verletzt wird. Auch hier, viel Platz und große Fenster mit Ablage davor. Der gesamte Frischwasserverbrauch wird mit einem Kalt- und Warm-Druckwassersystem gespeist. Die Trinkwassertanks haben einen Inhalt von 3 x 400 Ltr Frischwasser. Der große Salon ist natürlich beheizt. Der Heizungs Brenner vom Typ Kabola B 12 versorgt sowohl das Heizungs- als auch das Brauchwassersystem.

CD-Player, Radio und Flachbild Farb-TV sind für das Entertainment im Salon installiert..



Vorne an Bb-Seite der Steuerstand, welcher mit Rollstuhl unterfahrbar ist. In der Vorderfront ist mittig eine breite Schiebtür, die ebenfalls einen ungehinderten Zutritt des Vordecks für Rollstuhlfahrer zulässt. Die beiden Frontfenster links und rechts sind nach außen aufklappbar und haben jeweils einen oben montierten Scheibenwischer außen. Die Fenster und Schiebetüren ermöglichen eine hervorragende Durchlüftung und damit ein gutes Klima an Bord. Auf dem Vordeck ist genügend Platz um



dort bei Festmache- oder Ankermanövern zu agieren. Die beiden im Deck eingelassenen übergroßen Lichtluken der Vorschiffskabinen sind mit Rollstuhl befahrbar. Von hier aus hatte ich einen ungehinderten Blick in die Runde, was bei schönem Wetter dazu verlockt, das Vordeck als Ausguck zu nutzen oder auch nur zum Relaxen und Sonnenbaden.



An Deck vorne und achtern befinden sich, vor offenen Klüsen im Schanzkleid, auf jeder Seite 2 stabile Niropoller mit Lippen, auf dem Seitenrand der Aufbauten jeweils ein Mittelpoller und 2 Spring-Klampen. Dies gibt genügend Befestigungsmöglichkeiten für Festmacher und Fender. Kurz vor der Aufbaufront vorne beidseitig und Bb-Seite achtern sind in dem Schanzkleid verriegelbare Türen eingelassen, die einen Landgang per Gangway möglich machen. Laut Herrn Vermeer soll das Schiff zusätzlich mit einer speziell entwickelten Alugangway versehen werden. Auf der erhöhten Back befindet sich in der Mitte die elektrische Ankerwinde (Vetus 1500) mit Bremse und Verholspill, welche auch per Handbetrieb zu pumpen ist.



Der 25 kg Anker hängt in einer Halterung vor dem Bug und ist mit 10er Kette bestückt. Bedient wird das Spill normalerweise elektrisch durch den im Deck eingelassenen und gegen Tritt geschützten Knopf.

Die Ausrüstung an Deck ist momentan mit Festmacherleinen, großen Fendern, Bootshaken, Pütz etc das Minimum. Im Salon befinden sich Klappstühle, welche bei Bedarf an Deck gestellt werden können. Dies soll zukünftig noch verbessert werden, da das Schiff eben erst aus der Werfterprobung kommt. Zur Sicherheit sind vorne und achtern je ein Rettungskragen mit Notleuchte aufgehängt. Auf der Back steht noch der Niromast in Aufbau- bzw. Durchfahrtshöhe. An ihm sind Positions- bzw. Ankerlicht und seitlich die Radioantenne montiert. Gute Relings- und Schanzkleidhöhen geben dem Schiff eine ausreichende Bewegungssicherheit an Deck.

Bevor ich zu dem Fahrverhalten und den Manöver relevanten Dingen komme, noch ein Blick unter Deck, wo sich im Besonderen die Eignung als Behinderten gerechtes Schiff bezeugt.



Aus dem Salon gelangten wir an Stb-Seite vorne über einen großen zum Drehen geeigneten Vorplatz auf die sehr breite, nach unten führende Treppe. Auf deren Außenwandseite läuft das Schienengestänge für den Treppenlift. Dieser wird per Fernbedienung nach oben geholt. Das senkrecht beigegeklappte Liftpodest klappt oben in die Waagerechte herunter und ermöglicht somit ein Befahren des Podestes. An der Liftrückwand befindet sich ein Joystick, mit welchem die Auffahrschürze beigegeklappt, der Lift nach unten gefahren und dort wieder aufgeklappt wird.



Wir befinden uns nun in dem Kabinenvorraum, der sehr groß und breit ( 320 x 150 cm ) ist und ein Drehen oder aneinander Vorbeifahren der Rollstuhlfahrer ermöglicht. Links, also nach achtern, führen 2 Schiebetüren in das Handicapbad und in die achtere Handicapkabine. Rechts um die Ecke ist der Gang zu den Vorschiffskabinen und außen die weitere Schiebtüre zur Mittschiffs-Handicapkabine. An der Außenwand des Vorraumes steht Stauraum in Schränken zur Verfügung.

Beim Betreten des, der Treppe gegenüberliegenden Bades, vermeinten wir in einer Rehaklinik zu stehen. Behinderten-WC mit klappbaren Seitenstützen, an die Wand klappbare Waschlüge, ein klappbarer Duschsitz mit höhenverstellbarer Brause. Außerdem ein Waschtisch, den man auf Rollstuhlhöhe senken kann. Und an der Decke eine fahrbare Traverse mit Gurtlift. An der Wand ein moderner Rohrstrangen-Heizkörper zum Handtuch-trocknen. Kurz über dem Boden läuft ringsherum eine Alarmleine für den Notfall. Der reichliche Platz dieses Raumes kommt auch dem Nichtbehinderten zu gute. Was ich während der Probefahrt natürlich genöß. Es ist schon ein Unterschied, ob man sich im engen Gäste-WC oder in diesem großen Bad morgens rasiert, wäscht oder duscht. Auch wenn man das enge Hantieren im WC auf Segelyachten gewohnt ist. Das Toilettensystem ist elektrisch per Vakuum gepumpt und hat ein Fäkalientank-Volumen von 500 ltr.



Neben dem Bad liegen die beiden Handicapkabinen. Beide sind ähnlich ausgerüstet. Mit großer Koje ( 200 x 90 cm ) längsschiffs und erhöhter Koje ( 210 x 85 cm ) querschiffs. Mit Heizung, Klimaanlage und Schränken für Stauraum. An der Decke eine auf Schienen laufende Traverse mit Gurtlift und Griffdreieck. Die Wände und Decken in den Kabinen und Gängen sind alle feuerhemmend mit cape marine board ausgestattet. Der Platz vor den Kojen lässt auch hier genügend Bewegungsfreiraum für Rollstuhlfahrer. Die Bullaugen spenden



Tageslicht und in den Kabinen verteilt sind Kojenlampen, Deckenlicht und Steckdosen. Unter den Kojen ist noch teilweise Stauraum.

Vom Vorraum aus geht zum Vorschiff ein schmaler Gang, in welchem zuerst an Stb.seite unter der Treppe das Gäste-WC liegt. Ein großes Waschbecken, ein runder Spiegel, moderne Abstellflächen und genügend Stauraum unter dem WT machen einen komfortablen Eindruck. Lediglich das WC-Becken hat Ausmaße wie auf einem Segelboot.



Am vorderen Ende des Ganges kommen wir in eine an Bord eher gewohnte Umgebung. Bb- und Stb- Vorschiffskabine für Begleiter, Mitfahrer, Crew oder Familienmitglieder. Je 2 Kojen übereinander - untere Koje (180 x 76 cm ) und obere Koje .( 200 x 75 cm ) Schränke und Stauraum unter der Koje, Heizung und Klimaanlage sind Standard-Komfort. Nur die überdimensionierten Lichtluken, welche als zweiter Fluchtweg konzipiert sind, wirken etwas ungewohnt. Insgesamt wohnlich und eher den Maßen einer Segelyacht angepasst. Leider ist der unter der Stb-Unterkoje befindliche Bugstrahlmotor nicht isoliert. Was aber nur bedeutet:

Beim Manöver – alle Mann an Deck – schon wegen des Lärms.

Nun nach oben zum Steuerstand im vorderen Aufbau. Der Stand verfügt über eine standardgemäße Instrumenten-Ausstattung mit : Echolot, Log, Horn, Tankanzeigen, Sicherungspaneel der Beleuchtungen, Lenzpumpenschalter, Scheibenwischerschalter etc. Negativ zu vermerken ist das Fehlen eines Kompasses.

Rechts sind die beiden Joysticks zur Steuerung der beiden E.motoren vom Typ Fischer Panda mit 2 x 20,5 KW, welche von einem Diesel-Generator mit 51 KW betrieben werden.

Links die Joysticks für Bug- und Heckstrahlruder vom Typ Vetus 160 kgf, welche ebenfalls von eigenem Diesel betrieben werden.

Außerdem gibt es noch die Schalter bzw. Anzeige der Generator-

umdrehungen, mit welcher man die Geschwindigkeit hoch oder herunterpegeln kann. Außerdem sind da noch Digitalanzeigen des Stromumformers und diverser anderer Möglichkeiten. Das Schiff ist, wie gesagt, erst seit kurzer Zeit aus der Werft und es bereitete noch etwas Schwierigkeiten, die gesamten, speziellen Besonderheiten der Schiffselektronik zu überblicken. Klar ist jedoch, dass der zu messende Dieselverbrauch den gesamten Energiehaushalt des Schiffes betrifft. D.h. die vorhandene Elektrik betreibt nicht nur die Motoren, sondern auch Kühlschrank, Geschirrspüler etc etc. Insofern war der Verbrauch von 162 Ltr Diesel in 6 Tagen und mit 135 gefahrene sm , noch sehr moderat.

Wir wurden jedoch über die zum Betrieb des Schiffes notwendigen Dinge informiert bzw. es ist genügend Erfahrung im Bootshandling vorhanden um auch bei kurzer Einweisung das Schiff sicher fahren und manövrieren zu können. Was wir am nächsten Morgen auch tun wollten.



Am ersten Tag morgens – W /NW 3-4 und bedeckt. Also Maschine gestartet und die Bug- bzw- Heckstrahlruder dazu, da wir in einer sehr kurzen Parklücke lagen. Ich bin normalerweise starre Welle, Saildrive oder 2 Propeller etc. gewohnt und habe jahrelang meinen 13 mtr Holz-Traditions-Langkieler mit Klüverbaum in den engsten Löchern manövriert. Nun wollte ich doch einmal wissen, wie easy die Faulenzer-Steuerung per Joystick und Strahlruder ist. Und siehe da, man hatte mir nicht zu viel versprochen. Wie auf Schienen glitt das Schiff quer nach Backbord aus der Parklücke. Aber sehr laut sind die Strahlruder. Vielleicht könnte da die Werft mit Isolation noch nachbessern.

Etwas voraus mit den beiden Joysticks der E.motoren gegeben und das Schiff nahm Fahrt auf. Schnell die Strahlruder aus, und der Lärm war weg. Denn die beiden E.Motoren welche vom Generator betrieben wurden, waren erstaunlich leise. Auch unter Deck, wie ich später feststellen konnte.

Wir fuhren als erstes durch den Ausfahrtskanal von Sneek und passierten sogleich eine Brücke mit 4,50 mtr Durchfahrts Höhe. Das Schiff ist auf 4 mtr Höhe ausgelegt und man sollte bei der Törnplanung schon auf die Höhen der

Brücken ( min. 430 ) , die Breiten der Schleusen ( min. 485) und den Tiefgang ( min.150 cm ) achten. Das Schiff ist in seinen Ausmassen sehr groß und man steckt flott in einem Seitenkanal fest, wenn die nächste Brücke zu niedrig ist.

Draußen, auf dem Princess Margriet-Kanal, fuhren wir zwischen den Binnenschiffen im Berufsverkehr. Also konnten wir die Geschwindigkeit etwas erhöhen, welche wir im Kanal gedrosselt hatten. Das Steuerrad hat eine kleine Übersetzung und dadurch wenig direktes Gefühl für die Schiffsreaktion. Es ist jedoch bei etwas Eingewöhnung gut zu handhaben. Das Schiff ist durch seine Bauweise – Rundspanter mit Kiel ( 4/5 mm Stahl) – sehr kursstabil und macht, zu meinem Erstaunen, kaum Heckwelle. Da sind wir doch von Rhein und Mosel ganz andere Bug- und Heckwellen seitens der dort fahrenden Motoryachten gewohnt.



Die Umsteuerung bzw. das Gasgeben für die beiden E.Motor Antriebe bedarf nun etwas genauerer Betrachtung.

Da die beiden Joysticks für Voraus/Zurück sehr klein sind, ergibt sich ein kurzer Schubweg. Dabei ist leider die Nullstellung kaum spürbar. Dies bedeutet im Klartext, schlechte Parallelstellung und somit ein unterschiedliches Drehen der Schrauben. Hier wäre mit einem Querclip über die beiden Stickköpfe abgeholfen. Jedoch ist auch wegen der kurzen minimalen Schubstrecke keine gute Feineinstellung für Voraus oder Zurück machbar. Bei großen 2 Hebelschaltungen, die auch noch Quergriffe besitzen, ist dies besser zu handhaben. Wir fanden jedoch eine gute Lösung, wie sie vielleicht auch seitens der Werfttechniker gedacht war. Wenn nicht, so wissen sie es spätestens jetzt.

Es wird mit den Joysticks nur in Voll ( voraus / zurück ) Stellung gearbeitet. Die Geschwindigkeit wird mit einem Schalter geregelt, welcher sich etwas unterhalb an einem Paneel befindet. Mittels dieses Schalters kann man die Umdrehungszahl des Generators erhöhen bzw. verringern. Wobei wir feststellen mußten , daß die Größe des Schiffes bzw. der Aufbauten sich doch auf die Geschwindigkeit auswirkten.

Beim Manövrieren sowieso. Darauf komme ich aber noch später zu sprechen.

Entsprechende Werte sieht man in der folgenden Tabelle:

upm	Wind – Speed	Wind – Speed	Wind – Speed
1530	gegen 3,8 kn	normal 4,5 kn	mit 5,6 kn
1640			6,1 kn
1685	4,8 kn		6,4 kn
1800		6,8 kn	
1930		7,3 kn	
2200		7,7 kn	
2250	7,0 kn	7,8 kn	8,5 kn
2300	7,3 kn	8,6 kn	



Gewichtsverlagerungen, auch durch Ortswechsel von Personen oder Lasten, brachte keinerlei Veränderung. Das Schiff läuft weiterhin geradeaus und krängt minimal. Es kann praktisch mit dem kleinen Finger gesteuert werden.

Es ist auch Voraussetzung für eine entsprechende Handhabung durch Behinderte. Da diese im Rollstuhl, oder auf dem Steuerstuhl sitzend, keinen Halt zum Abstützen beim Drehen des Rades etc. haben.

Abends, beim Anlegen auf kleinstem Raum in Lemmer, machte sich die Steuermöglichkeit der 2 Schrauben wieder angenehm bemerkbar. Zur Fahrsituation als Ganzes sei noch zu bemerken. Wegen des großen und breiten Aufbaus, ist natürlich für jedes Wetter ein Ferienhaus ähnliches Urlaubsfeeling gegeben. Man kann draußen auf dem Vorschiff sitzen, oder geschützt achtern an Deck Kaffee trinken. Bei miesem Wetter sitzt man drinnen und hat den Eindruck, in einem schwimmenden Wohnzimmer durch die Landschaft zu schweben. Jeglicher Komfort ist vorhanden. Sicher nicht das sportliche, aber oftmals äußerst ungemütliche Boothandling, wie beim Segeln. Aber das ist in diesem Falle, vor allem im Hinblick auf die meisten Behinderten, besser so.



In den nächsten Tagen fuhr ich das Schiff in allen möglichen Variationen und stellte ein sehr gutes Manövrierverhalten fest. In etwas engen Hafensituationen hatte ich manchmal sehr viel Seitenwind. Auch dabei kommt die Aufbaugröße des Schiffes negativ zum tragen. Mit einer normalen Yacht und starrer Welle, wäre es schwierig gewesen, das Schiff auf Position zu halten. Die „Aron“ war aber mit den 2 Schrauben, ohne das Steuerrad zu bewegen, hervorragend zu manövrieren. Zu eng am Heck der dort liegenden Yachten musste ich dann doch zusätzlich noch die Strahlruder einsetzen. Ich habe auch in anderen Hafensituationen oder beim Durchfahren einer sehr engen Brückenbaustelle bemerkt, dass mittels der beiden E.motoren-Joysticks das Schiff sehr gut zu steuern ist. Die Strahlruder benötigt man wirklich nur in sehr engen Situationen.

Auf dem See bei Heeg machte ich dann die Stop- und Dreherprobung mit den folgenden Werten:

Von Voll Voraus - bei 8,5 kn in 18 sec - auf ca. 1,5 Bootslängen - zum Stehen gebracht.

Bei Voll Voraus - unter Nutzung der beiden gegenläufig drehenden Schrauben und Ruder Hart Steuerbord - einen Drehkreis von ca. einer Bootslänge. D.h. fast auf dem Teller gedreht.

Die Krängung des Schiffes hielt sich dabei in moderaten Maßen.

Wenn man das Steuern aus dem Cockpit einer Segel- und mancher Motoryacht gewohnt ist, die scheinbar vor einem wegdreht, ist das Drehverhalten dieses Schiffes anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Vor allem in engen Kurven oder Hafensituationen. Man beachte, daß man vorne am Steuer steht und bei diesem Schiff das Heck hinten wegdreht

Mit etwas Übung und Gefühl bei der Nutzung beider Schrauben ist das aber in den Griff zu bekommen.

Ich möchte aus der Erfahrung dieser Probefahrt heraus davor warnen, unerfahrenen Bootscharterern ohne eine wirklich gute Praxiseinweisung dieses Schiff zu geben. Man fährt nicht nur auf Kanälen und Seen, sondern auch auf den Schifffahrtstrassen zwischen der Berufsschifffahrt. Auch die Hafenmanöver, mit und ohne Wind, sind wegen der Schiffsgröße nicht immer einfach und müssen alleine schon wegen der Rollstuhlrampe achtern, punktgenau ausgeführt werden.

Das Schiff ist laut meiner Information von der Versicherung auch für See zugelassen, sollte aber diesbezüglich noch von der Ausrüstung (Kompaß, UKW etc) und Einrichtung her etwas modifiziert werden.

Ansonsten kann ich wirklich sagen, dass die „Aron“ ein gutes und stabiles Schiff für den sorgenfreien Urlaub ist. Hervorragend gebaut um speziell mit Behinderten, Freunden und Familie eine tolle Zeit auf dem Wasser zu verbringen. Und das ideale Einsteiger-Boot für Rollstuhlfahrer.

Hier ist eine Gelegenheit für alle Behinderten, die schon immer nach einer Möglichkeit gesucht haben ihre Freizeit auf dem Wasser zu verbringen, und für alle die es kennenlernen wollen. Dies sollte auch von allen, Seglern wie Motorbootfahrern unterstützt werden. Ist erst einmal der Einstieg geschafft, kann jeder individuell entscheiden in welche Richtung man will. Und welche Möglichkeiten es dafür überhaupt gibt.



Zu diesem Zweck wird hier auch darauf verwiesen, dass die **RIVER & SEA MARITIM SCHOOL** in Zusammenarbeit mit der „**Stichting Aangepaste Watersport Friesland**“ auf der „Aron“ Workshops für den Bootsführerschein Binnen und See veranstaltet. Oder auch reines Praxis- Bootstraining ohne Führerschein durchführt.

Ich wünsche allen, die dies nutzen wollen eine gute Fahrt !  
Vielleicht bis bald Huby Breitscheid

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'H. Breitscheid'.

Ausrüstung: **Access 1500 „ARON“**

Werft : Aquanaut in Sneek / Holland

Typ : Access 1500

Rumpf und Aufbauten: Stahl 5 / 4 mm

L. x B. x T. : 14,95 x 4,55 x 1,25 mtr

- 220 / 230 V-Netzspannung ( mit Umformer 12 V )
- Generator (50,9 kW)
- Antrieb diesel-elektrisch (Fischer Panda 2 x 20,5 kW)
- Bug- und Heckschraube ( Vetus 160 kgf )
- Diesel 500 Liter / Trinkwasser 1200 Liter
- Echolot - Log – Horn - Ankerwinde ( Vetus 1500 )
- 8-10 Schlpl. ( z.B. 2 behind. Kabinen mit je 2 Kojen)
- Plattformlift an Deck ( L x B=1,40 x 0,80 m.)
- Plattformlift im Salon ( L x B=0,99 x 0,78 m.)
- Mikrowelle – Geschirrspülmaschine,
- Steuerstand und Küchenbereich zum Unterfahren
- geräumiger Sanitärraum mit Dusche
- Klimaanlage und Heizung ( Kabola B 12 )

#### Adressen und Kontakte:

Mari Vermeer

**Stichting Aangepaste Watersport Friesland**

p/a Bosruiter 30  
8532 AA Lemmer  
Nederland

[post@varenmethandicap.nl](mailto:post@varenmethandicap.nl)

Hubert Breitscheid  
Joachim Arndt

**River & Sea Maritim School** und **Wassersport-Pool**  
Provinzialstr. 30  
56182 Urbar / Rhein

H.Breitscheid

Tel: 0261 – 95 22 415

[riverandsea@web.de](mailto:riverandsea@web.de)

J.Arndt

Tel: 0261 - 972 4027 [joachims-rollside.info](mailto:joachims-rollside.info)

[www.maritim-school-riverandsea.com](http://www.maritim-school-riverandsea.com) oder [www.wassersport-pool.info](http://www.wassersport-pool.info)

### Plattegrond bovendeck • Plan Oberdeck



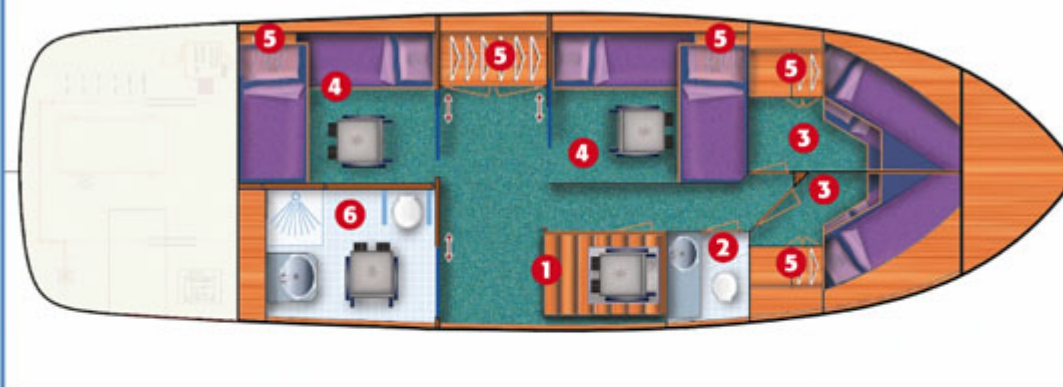
#### Legenda

1. Buitenlift (l x b = 1,40 x 0,80)
2. Dubbele schuifdeur (1,50 m.)
3. Hoog/laag keukenblad
4. Spoelbak / 4-pits gasfornuis
5. Koelkast / vriesvak / vaatwasser
6. TV / DVD / radio / cd-speler
7. Onderrijdbare stuurstand
8. Schuifdeur voordek (0,80 m.)
9. Zit- en tweepersons slaap salonbank
10. Trap met plateaulift

#### Legende

1. Plattformlift (L x B = 1,40 x 0,80 m)
2. Doppelte Schiebetür (1,50 m.)
3. Höhenverstellbare Küchenarbeitsfläche
4. Spülbecken / 4-Flammen Kocher
5. Kühlschrank / Gefrierfach / Spülmaschine
6. TV / DVD / Radio / CD-Spieler
7. Unterfahrbarer Steuerstand
8. Schiebetür zum Vordeck
9. Sitz- und Zweipersonen-Schlafcouch
10. Treppe mit Plattformlift

### Plattegrond onderdek • Plan Unterdeck



#### Legenda

1. Trap met plateaulift
2. Gastentoilet
3. Twee-persoonshut
4. Twee (2) aangepaste hutten voor twee personen met plafontillift
5. Berg- en kastruimte
6. Aangepaste badkamer:
  - hoog toilet met steunen • hoog/laag wastafel
  - opklapbare stretcher • douchezit met steunen
  - plafond tillift

#### Legende

1. Treppe mit Plattformlift
2. Gästetoilette
3. Kabine für zwei Personen
4. Zwei (2) behindertegerechte Kabine für zwei Personen mit Deckenlifter
5. Stauraum und Schränke
6. Behindertegerechtes Badezimmer:
  - erhöhte Toilette • höhenverstellbares Waschbecken
  - aufklappbare Waschlüge • Duschesitz mit Griffen
  - Deckenlifter