

200.0 T 14 20987

14

KB 12 - Hauffvariante

Baubeschreibung

Allgemeiner Teil

1103.01-080:01

Blatt : 1

Blattzahl: 7

Bearbeiter:

*Muhs*

Berlin, den 30. 4. 1975

VEB Yachtwerft Berlin

*Küring*  
Küring

Hauptkonstrukteur

1 1103/004 7.7.75 Muhs

59012 VW Freiberg - Adressat. Dresden Ag 301/13

III/16/4 2583 374

Inhaltsverzeichnis

|       |  | <u>Blatt</u> |
|-------|--|--------------|
| 1.    | Allgemeiner Teil .....                     | 3            |
| 1.1.  | Vorschriften und Bauaufsicht .....         | 3            |
| 1.2.  | Zweckbestimmung .....                      | 4            |
| 1.3.  | Schiffstyp .....                           | 4            |
| 1.4.  | Hauptabmessungen .....                     | 4            |
| 1.5.  | Geschwindigkeit und Fahrtstrecke .....     | 5            |
| 1.6.  | Vorräte .....                              | 5            |
| 1.7.  | Stabilität, Trimm und Lecksicherheit ..... | 5            |
| 1.8.  | Besetzung .....                            | 6            |
| 1.9.  | Hauptantriebsanlage .....                  | 6            |
| 1.10. | E-Anlage .....                             | 6            |
| 1.11. | Funk- und Navigationsausrüstung .....      | 7            |
| 1.12. | Raumaufteilung .....                       | 7            |

1. Allgemeiner Teil1.1. Vorschriften und Bauaufsicht

Der Bau des Bootes erfolgt unter Aufsicht und Abnahme des Auftraggebers.

Für das Boot wird keine Abnahme und Bauaufsicht durch die DSRK durchgeführt.

Bei der Projektierung und beim Bau werden die nachfolgenden Vorschriften, Verordnungen und Richtlinien berücksichtigt:

- Verordnung über Lieferungen und Leistungen an die bewaffneten Organe (LVO);
- für die Sicherheit und Funktionstüchtigkeit des Bootes und seiner Teile werden die folgenden Vorschriften beachtet:

Dimensionierung der wesentlichen Bauelemente des Schiffskörpers

- DSRK-Vorschriften bzw. ABV der Volksmarine bzw. Yacht-Vorschriften des GL

Ausrüstung des Bootes, insbesondere der Anker- und Verholausrüstung sowie die Schlepp- und Verholausrüstung

- ABV der Volksmarine;

Einrichtung, Konservierung, Isolierung

- DSRK-Vorschriften bzw. ABV der Volksmarine;

die maschinenbauliche Ausrüstung:

- |                                       |                        |
|---------------------------------------|------------------------|
| Hauptmotor                            | - DSRK-Vorschriften;   |
| Wellenleitung                         | - ABV der Volksmarine; |
| Sonstige Rohrleitungen                | - ABV der Volksmarine; |
| - Seewasserstraßenordnung             |                        |
| - Binnenwasserstraßenverkehrsordnung. |                        |

Nicht nach Vorschriften, unter Beachtung der allgemeinen Regeln für technische Sicherheit und Funktionsfähigkeit und den Erfahrungen, die beim im Einsatz befindlichen Typ KB 12 gewonnen wurden, werden gebaut:

- das Getriebe und die Lenzleitung;
- die Teile, die nach den vorgenannten Vorschriften nicht bestimmbar sind;
- die elektrotechnische und navigatorische Ausrüstung.

## 1.2. Zweckbestimmung

Das Boot ist für den Einsatz als Kontrollboot der Wasserschutzpolizei zur Kontrolle und Überwachung der Berufsschifffahrt sowie des Sportbootverkehrs auf den Seewasserstraßen der DDR bestimmt.

Ein Einsatz auf Haff- und Boddengewässern und den Binnenwasserstraßen der DDR ist möglich.

Der Wintereinsatz ist bei leichten Eisverhältnissen

- geschlossene Eishaut bis zu 3 cm oder Scholleneis bis zu 4/8 Eisbedeckung bei Schollengröße bis 20 m<sup>2</sup> und Eisdicke bis 10 cm und mehrstündigem Fahren in Eisschlamm - gewährleistet.

## 1.3. Schiffstyp

Das Boot wird als Rundspant-Verdrängungsboot mit schlanken Unterwasserlinien, breitem Vordeck und aufgesetztem gestrecktem Steuerstand mit angepaßtem oberem zweiten Steuerstand ausgeführt. Durch die stark ausfallenden Vorschiffsspanten werden ein tiefes Eintauchen im Seegang und grobes Wasser auf dem freien Vordeck vermieden. Die Unterwasser-Hinterschiffsform ist durch seitliche, der Form angegliche Stütakeile gestaltet, daß eine stabile Lage des Bootes im Fahrtzustand erreicht wird.

Bei Höchstgeschwindigkeit reißt das Wasser am Spiegel ab und das Boot geht vom Verdrängungs- in den Halbgleiter-Zustand über.

Der Bootskörper wird in Querspantbauweise aus Stahl, das Deck und der Steuerstand aus seewasserbeständigem Aluminium hergestellt.

## 1.4. Hauptabmessungen

|                      |          |   |         |
|----------------------|----------|---|---------|
| Länge über alles     | $L_{ua}$ | = | 11,80 m |
| Länge in der WL      | $L_{WL}$ | = | 11,02 m |
| Breite über alles    | $B_{ua}$ | = | 2,87 m  |
| Breite über Spanten  | B        | = | 2,826 m |
| Breite in der WL     | $B_{WL}$ | = | 2,59 m  |
| Seitenhöhe auf 0,5 L | H        | = | 1,42 m  |

### 1.5. Geschwindigkeit und Fahrtstrecke

Für das Erreichen der aufgeführten Geschwindigkeit werden die folgenden Bedingungen zugrunde gelegt:

- Windstärke = 2 nach Beaufort
- Wellenhöhe = 0,15 m
- nichtströmendes Gewässer
- kein Flachwassereinfluß
- Schiff mit vollst. Ausrüstung und 50 % Vorräten (2 Mann Besatzung)
- frisch gedockter Zustand.

Höchstgeschwindigkeit: 25,0 km/h = *maximaler Wert*

Sie wird erreicht mit Überleistung 110 % (170 PS bei 2200 U/min) des Hauptmotors und darf für die Dauer von 1 Stunde innerhalb einer Zeitdauer von 6 Stunden gefahren werden.

Marschgeschwindigkeit: 16 km/h

Sie wird erreicht im mittleren Teillastbereich des Hauptmotors. Die Fahrtstrecke beträgt bei Zugrundelegung von Marschgeschwindigkeit und Schiff mit 50 % Vorräten etwa 265 km, bei 100 % Vorräten 530 km.

### 1.6. Vorräte

Für den Beladungsfall "Schiff mit 100 % Vorräten" sind folgende Vorräte vorgesehen:

Treiböl 324 kg.

Dabei beträgt die Füllung des Treibölbunkers 95 %.

### 1.7. Stabilität, Trimm und Lecksicherheit

Das Boot besitzt in Anlehnung an die DSRK-Vorschriften - Vorschriften für die Klassifikation und den Bau von Binnenschiffen, Teil IV, Ausgabe 1971 - ausreichende Stabilitätseigenschaften.

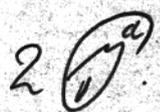
Das Boot liegt im Ruhezustand leicht kopflastig vertrimmt.

Die Kopflastigkeit wird bei Fahrt ab 16 km/h aufgehoben. Das Boot besitzt bei Spant 21 ein wasserdichtes Schott. Bei Wassereinbruch in den Raum vor Spt. 21 ist die Schwimmfähigkeit des Bootes gewährleistet.

Die Wand auf Spt. 1 ist bis 250 mm über KWL wasserdicht ausgeführt.

Aus einer selbstlenzenden Pflicht mit einer wasserdichten Wannenhöhe von 200 mm wird überkommendes Wasser direkt nach außenbords abgeleitet. Die Pflichtwanne erhält auf jeder Schiffseite 2 Abflußstellen und außerdem Entwässerungsstellen an den Glattdeckluken. Zwei Lenzrohre mit einem Innendurchmesser von 65 mm und Außenbordventilen sorgen für den schnellen Abfluß des Wassers. Die vollgefüllte Wanne leert sich in ca. 3 Minuten. Bei gefüllter Pflichtwanne ist die Stabilität noch ausreichend. Bei Spt. 13 ist eine wasserdichte Abgrenzung lediglich bis 100 mm über KWL vorhanden.

#### 1.8. Besatzung

Die Besatzung setzt sich aus 1 Bootsführer  
1 Maschinisten  
zusammen. 2 

#### 1.9. Hauptantriebsanlage

Die Hauptantriebsanlage besteht aus einem Dieselmotor 6 VD 14,5/12-1 SRW mit einer Dauerleistung I von 153 PS und einer Drehzahl von 2120 U/min und einem Getriebe Typ 051 von VEB Getriebewerk Gotha,  $i = 1:1$ . ?

#### 1.10. E-Anlage

Für die Energieversorgung ist ein 24-V-Gleichstrom-Netz vorgesehen. Von der Welle wird über Keilriemen eine Lichtmaschine angetrieben, über die ein Ladebetrieb auf die Batterie gegeben ist. Es sind installiert:

|                           |             |        |
|---------------------------|-------------|--------|
| 1 Trafo-Gleichrichtersatz | 220 v/24 V  | 630 VA |
| 1 Schiffsbatterie         | 24 V/180 Ah |        |
| 1 Starterbatterie         | 24 V/180 Ah |        |

Bei Hafenliegezeit erfolgt die Energieversorgung über Landanschluß.

### 1.11. Funk- und Navigationsausrüstung

Folgende Funk- und Navigationsanlagen sind vorgesehen:

Schiffsradaranlage

Elac-Echoskop-Anlage

Kommando-Anlage

Funkanlage USB 600

Autosuper

Tischkompaßstand 125.

### 1.12. Raumaufteilung

Das Boot ist in folgende Abteilungen unterteilt:

vom Heck bis Wand Spt. 13 (Achterpiek, Plicht mit dem  
2. Steuerstand)

von Wand Spt. 13 bis Schott Spt. 21 (Steuerstand)

von Schott Spt. 21 bis Vorsteven (Vorpiek)

In der Achterpiek bis Spt. 1 befinden sich die Ruderanlage und der Schalldämpfer des Hauptmotors. Die Zugänglichkeit ist durch eine Versteckluke in Wand Spt. 1 von der Plicht her möglich. In der offenen Plicht ist hinten über der ganzen Breite eine Sitzbank angeordnet. Nach beiden Seiten sind bei Spt. 5-6 Ausstiege aus der Plicht vorhanden. Im vorderen Teil befindet sich die Hauptmaschine in einer schallisolierten Kapsel, die zugleich für den zweiten Steuerstand, der sich auf der Bb-Seite hinter der Wand Spt. 13 befindet, begehbar gestaltet ist.

Der Steuerstand von Wand Spt. 13 bis Schott Spt. 21 ist Dienst- und Arbeitsraum für die Besatzung. Als Zugang ist auf der Stb-Seite eine Tür angeordnet. Im Vorderteil des Steuerstandes befindet sich das Fahrpult mit dem Radarsichtgerät.

Vor Schott Spt. 21 ist unter dem Hauptdeck ein Raum für die Unterbringung von Ausrüstung und Inventarteilen vorhanden. Der Zugang erfolgt durch eine Glattdeckluke vom Hauptdeck.