



[Home](#) • [Corsica Sailing](#) • [Video](#) • [Boot_](#) • [Segeln](#) • [Törn](#) • [Info](#) • [Kontakt](#) • [Impressum](#)



das Boot Alea Jacta Est
private sailing with sailors

[Bilder vom Boot](#)
[Total-Refit 2018](#)
[der Eigner](#)



current AIS position of *Alea Jacta Est*
found by MarineTraffic.com

AMEL MARAMU Ketsch "Alea Jacta Est" – 2019

Alea Jacta Est (AJE) hat die Bau-Nr. 276 in der legendär seetüchtigen MARAMU-Serie der Werft AMEL in La Rochelle. Auslieferung 1990.

Die Maramu-Serie wurde bei Nr. 284 beendet. AJE ist die ausgereifte Version dieser mehrfach modifizierten Serie schwerer Cruiser, am Übergang zum Nachfolgemodell.

Verglichen mit dem Serienmodell Maramu 46 ist AJE länger, höher und verstärkt. AJE hat 14,4 T Leergewicht (16 T startklar ohne Crew, Material und Gepäck), ein verstärktes Rigg mit 2 Saling-Paaren am Großmast und eine um 20 HP erhöhte Motorleistung von 80 HP. AJE entspricht bei Stabilität und Leistung dem Nachfolgemodell "Super Maramu", das (gleichzeitig mit AJE) 1990 erstmals ausgeliefert wurde.

MARAMU Boote wurden oft für Weltumsegelungen eingesetzt dank ihrer herausragenden Performance Down-Wind und bei höheren Windstärken.

*Sie sind Segler*in und möchten evtl. mit kommen ?*

<mailto:mail@corsica-sailing.com>

Flyer Download

segeln Sie aktiv mit und bringen Sie Ihre gute Laune mit an Bord – alle freuen sich auf den Törn mit Ihnen

Alea Jacta Est fährt unter französischer Flagge.

AJE war mehrfach in der Karibik und ist fürs Offshore-Segeln ausgelegt und zugelassen; Elektronik, Schiffstechnik und Sicherheitsausrüstung entsprechen dieser Spezifikation.

Durch die Motorisierung des Setzens und Einholens der Segel vom Cockpit aus kann die Maramu auch bei schlechtem Wetter, Seegang und in der Nacht sicher einhand bzw. vom Wachführer allein gesegelt werden.

Für Komfort ist auch gesorgt. Die gute Verfassung der Crew steht für Lebensqualität und Sicherheit an Bord.

Das Zentralcockpit ist genial konzipiert.



Das lebende Inventar der AJA – der Eigner



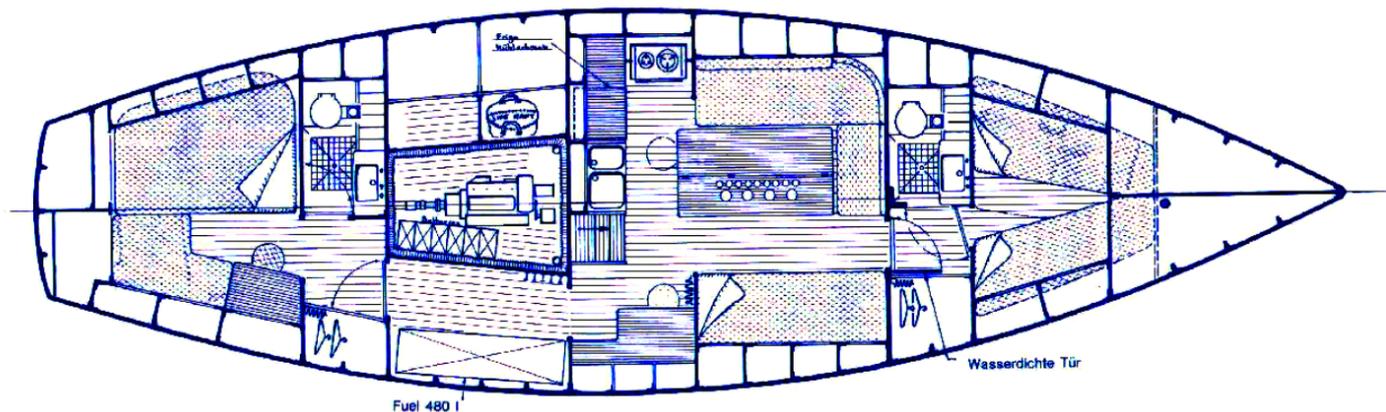
Ich bin Wolfgang, ein alter Knabe, der sich *Alea Jacta Est* im September 2017 angelacht hat. Der Vorbesitzer ist ein hoch betagter General der französischen Flugzeugträgereinheiten und begeisterter Atlantik-, Karibik- und Mittelmeer-Segler.

Mein "neues" altes Boot bekam dann erst einmal eine 8 Monate dauernde Anti-Aging-Intensivkur. Manche sagen, Segeln sei die Sportart, bei der man sich unter ein kalte Dusche stellt und um die Wette 500 € Scheine zerreißt

[Der fundamentale Refit 2017/2018](#) wurde im kalten und windigen, winterlichen Toulon zu einer harten 5 Monate dauernden 12/7 Maloche an Land in einem Werftgelände, das keine Wellness-Oase ist.

Dazu kamen dann noch 3 Monate Arbeit in Propriano. Das Resultat ist akzeptabel.

[Bilder vom Boot](#)



Wie groß ist eine optimale Crew für Alea Jacta Est ?

Die optimale Größe der Crew inkl. Skipper ist 3 oder 4 Personen.

Na ja, 5 geht auch noch, wenn die Charaktere passen und der Törn nicht zu lange dauert. Der Vorbesitzer segelte seine Karibik-Törns zu dritt.

Alea lässt sich dank der beiden Autopiloten und diverser E-Motore von einem Segler allein vom Cockpit aus gut beherrschen und auch im Hafen anlegen. Zwei segeln sie relaxed und angenehm, auch bei stärkerem Wind. 3 oder 4 Segler machen off shore Sinn, wenn Wachen einzuteilen sind.

**Fazit - Wie viele Mitsegler nehme ich maximal mit ?
4 Mitsegler auf einen Törn mit Übernachtung(en)
6 Mitsegler auf eine Tagestour.**

Beiboote

Je nach Törnplan nehme ich eines oder beide Beiboote mit:

- Ein Zodiac für 2 Personen mit 2,3 PS Außenborder, auf dem Vorschiff oder in der Backskiste mitgeführt.
- Ein Caribe Semirigide mit GRP-Boden für 5 + Hund mit 6 PS AB, geschleppt.

AJE ist über 14 m lang, 4 m breit und hat 7 Schlafplätze.

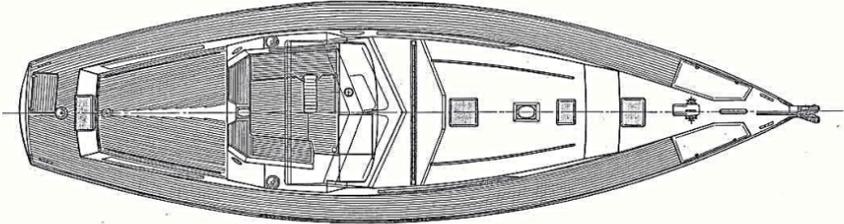
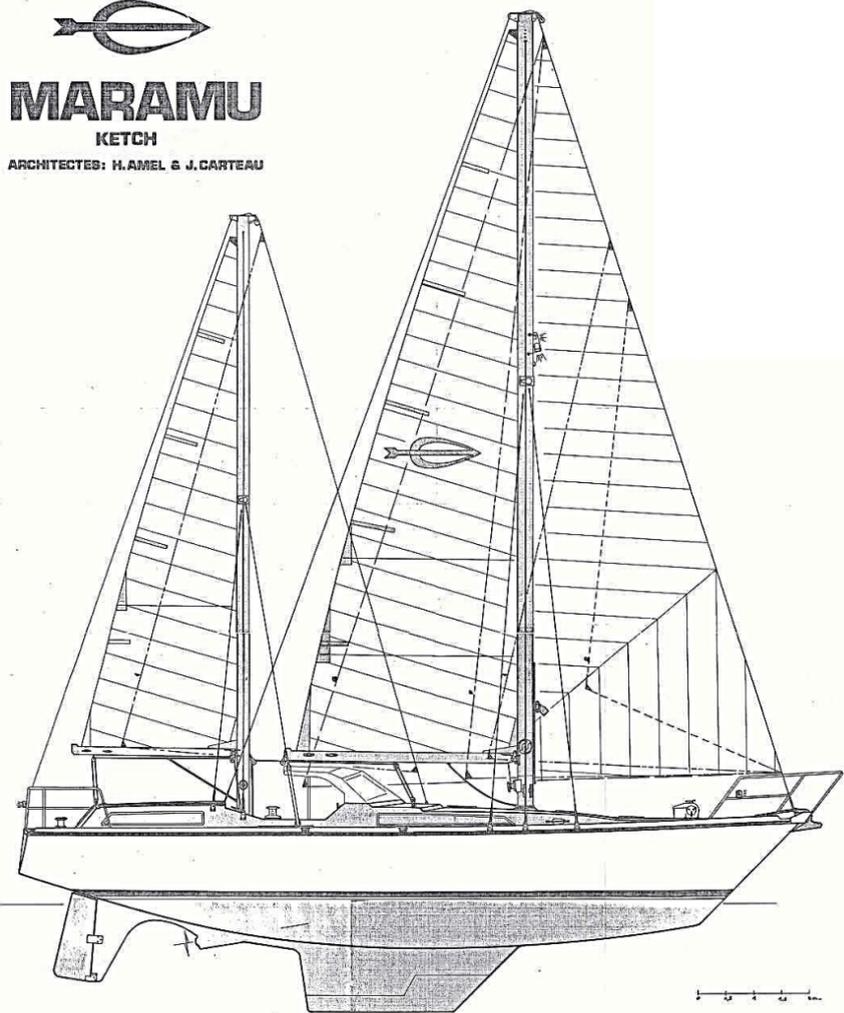
AJE hat eine Hochseezulassung für 8 Personen (z.B. für Passagen) bzw. 12 Personen (für Tagesfahrten).

5 Personen sitzen gerade noch ohne Gedrängel zum Essen im Cockpit am eingedeckten Tisch.

Die zwei Hygienezellen sind für 5 Personen ausreichend, Eine kalt / warm Süßwasser-Dusche ist an Deck und im Cockpit bequem zu nutzen.

Die Belegungsoptionen:

- 1 bzw. 2 Singles oder ein Paar belegen die Bugkabine mit 2 Kojen, die ggfs. zu 1 Liegefläche verbunden werden können. Hygienezelle nebenan.
- 1 Paar oder ein Single in der Heckkabine mit der Doppelkoje, einer Bank, einem kleinen Schreibtischchen und einer eigenen Hygienezelle
- Im Salon ist eine ausklappbare Doppelkoje und eine Einzelkoje



Technische Daten

Ozeangängiger schwerer Cruiser GRP Monohull, geschütztes Center Cockpit, ein Steuerrad, gemäßigter Langkieler mit Skeg-Ruder.

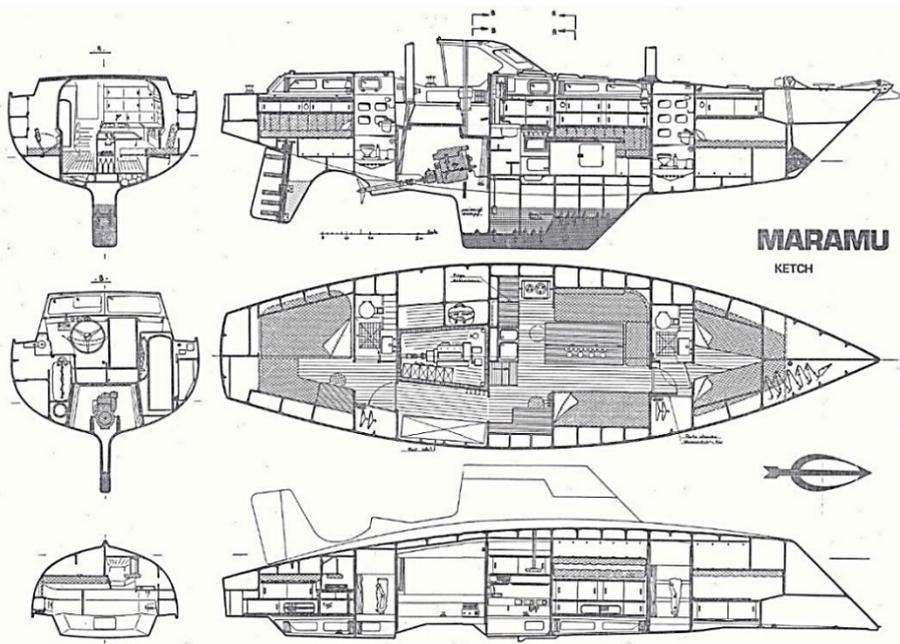
Vorschiff mit wasserdichtem Schott verschließbar.

Ketch, Großsegel und Besan in Alu-Masten gerollt, Großsegelfurling und Unterliek motorisiert, Genua und Wingsegel mit Motor auf Vorstag gerollt.

2 Kabinen + Salon, 2 Heads, 3 Einzel-Kojen und 2 Doppelkoben.

Länge	14,6 m
Länge Wasserlinie	11,2 m
Breite	4,05 m
Breite an Wasserlinie	3,45 m
Tiefgang	1,95 m
Höhe über Wasserlinie	18,00 m
Freibord vorn	1,55 m
Freibord achtern	1,30 m
Verdrängung / Leergewicht	14,40 T
Fahrt-gerüstet ohne Crew und Gepäck	16,00 T
Ballast	4,00 T
Segelfläche Upwind	98 m ²
Segelfläche Downwind	138 m ²
Großsegel	27 m ²
Genua	56 m ²
Besan	15 m ²
Besancock	25 m ²
Doppel-Genua (wing/wing rollbar)	96 m ²
Motor, Diesel, Perkins Prima MTurbo	80 PS
Fahrt unter Motor eco (super-eco)	7 (6) kn
Max Fahrt unter Motor	8,6 kn
Dieseltank	480 l
Reichweite (super eco / 6 kn)	max. 1150 sm
Frischwasser	1000 l
Zollregistertonnen	20,85 tx
Seezulassung (Fr):	Ozeangängig der Kategorie 1

Segeleigenschaften	
Sail to displacement Upwind	16,9
Sail to Displacement Downwind	23,7
Displacement Length Ratio (DLR)	306
Ballast ratio	29%
Rumpfgeschwindigkeit	8,02 kn
Speed Length Ratio (SLR) =1,2	bei 7,18 kn
Speed Length Ration (SLR) =1,5	bei 8,97 kn



Total-Refit 2018

Von Oktober 2017 bis Mai 2018 wurde Alea Jacta Est einem umfassenden Refit mit technischem Upgrade unterzogen. Alle Sicherheits- und Funktions-relevanten Systeme wurden ausgetauscht oder komplett revidiert: 60.000 € plus 8 Monate Eigenarbeit. Die großen Arbeiten wurden auf dem Werftengelände Espace Joseph Grimaud an Land in La Seyne bei Toulon in Zusammenarbeit mit verschiedenen auf dem Gelände tätigen Betrieben vorgenommen.



Austausch gegen neu und Zusatzausrüstungen (Okt 2017 bis Mai 2018):

Basissysteme

- unzählige Verschlauchungen, Ventile und Abzweiger der verschiedenen Flüssigkeiten-Systeme (Salz-, Süß-, Heiß-, Grau-, Schwarz- und Kühlwasser)
- E-Pumpen für Trinkwasser und Grauwasser, mit Behältern, Rückschlagventilen, Steuerelementen und Sensoren, alles komplett neu
- zusätzlich Einbau eines zweiten, vollständig autarken und nicht verstopfbaren Systems einer E-Bilgepumpe. AJE hat jetzt 2 elektrische Bilgepumpensysteme und eine Handpumpe
- beide Toiletten neu.
- Das gesamte Motor- und Antriebssystem wurde erneuert:
Diesel-Austausch Motor Perkins Prima M80T 80 PS (= 20 PS mehr als in der Serie),
neue Motor-Aufhängungen, Motor-Montage-Rahmen überarbeitet.
Allein die Motorarbeiten kosteten mit / Aus-/Einbau 24 Tausend €
- neue Propellerwelle nach Maß gefertigt, neu mit allen Teilen, der inneren Wellendichtung und dem äußeren Wellenlager, zusätzlich Rope-Cutter und Wellenanode
- alle Verschlauchungen, Ventile, Verzweigungen im Motorraum neu, inkl. Schläuchen der Auspuffanlage, des Warmwasserboilers und Kühlwassersystems
- Kühlwasserfilter und Siphonbreak neu
- Beiboot und Außenbordmotor neu

Elektrisches System

- Batteriebank neu (ca. 650 AH),
- Neuer Anlasser als Ersatzteil an Bord genommen,
- Batteriemanagementsystem neu,
- zwei Lichtmaschinen neu,
- moderner Shorepower-Battery charger neu (mit 2. Ladekreis für Starterbatterie)
- Shore-Power-Anschluss erneuert,
- 220VAC Converter (500 W) neu mit zahlreichen Abnahmestellen im Boot (für Laptops, TV, Ladestationen etc.),
- 2 Solarstrom-Systeme mit MPP-Reglern neu eingebaut:
Nr.1 mit 150 WP (Regler mit Neben-Ausgang für Motorbatterie) und
Nr. 2 mit 300 WP (nur für Verbraucherbatterien), begehbar auf Achterdeck
- Konsequenter in allen Lampen außen und innen neue LED-Leuchtelemente
(auch Navigationsbeleuchtung und Suchscheinwerfer)
alle Lampenkörper revidiert und Teilerneuert.
- neuer E-Generator (Benzin) 220 VAC echter Sinus, 2,2 KW, als Notsystem beschafft,
mit Eco-Steuerung im Langzeittest kompatibel mit ShorePower Bat Charger
und als Versorgung für eine High Performance Tauchpumpe für den Notfall
- neue Musikanlage HiFi
- TV mit terrestr.Digital-Antenne, neu

Navigation

- Neuer Chartplotter Raymarine
- Neuer AIS-Transponder B, autarkes System mit eigenem GPS, mit Bildschirm,
- Stromloser Wind-Autopilot (2-Ruder-System) Pacific Plus II. (gebraucht gekauft, überarbeitet, am Heck angebaut, Funktion perfekt)

Sicherheit

- Neuer Epirb mit GPS Position / SAT
- 2 Neue AIS-Sender mit eigener GPS-Ortung, kompakt, wasserdicht geeignet für Rettungswesten und Rettungsinsel,
- Neuer PLB, ("mini-Epib") geeignet für Rettungswesten und Rettungsinsel,
kleine Tasche dafür an Rettungsweste angenäht
- neue Rettungsinsel 6 Personen, Container für Hebevorrichtung im Cockpit, Hochsee
- 6 neue Automatik-Rettungswesten, Solas Spezifikation
- Rettungslicht hoher Reichweite,
- große Signal-Raketen-pistole,
- 2 Automatische Feuerlöscher für den Motorraum,
- Kleine und große Feuerlöscher verteilt im Schiff (6 Stück), zusätzlich 2 "Löschbomben"
- Löschdecke in Küche

Ankersysteme

- 80 m neue Ankerkette Grade 7 (mit zweieinhalbfach erhöhter Bruchlast gegenüber einer konventionellen Kette) für vorhandenen 20 kg Delta-Anker (Hauptsystem)
- Zwei neue Delta-Anker (Ergänzungssysteme): 16 kg Bug (Reservesystem komplett mit 30 m Kette + 60 m Rope) und 10 kg für Heck (zzgl. Kette/Rope). Das Boot verfügt nun (mit dem bestehenden Hauptankersystem) über 3 Ankersysteme
- 30 m Kettenvorlauf und 60 m Rope neu für den o.g. 16 kg Reserve-Anker

Rigg und Deck

- stehendes Gut für Besanmast mit allen Verbindungs-/Befestigungselementen neu.
- rollende Gut des gesamten Bootes erneuert und diverse Rollen und Schäkkel.
- flexible Mastleiter 15 m (MagicMat, Ocean Outils) zzgl. Bootsmannsstuhl und Industrie-Climber-Sicherungssystem für Arbeiten am Mast, alles neu beschafft. Für die Mastleiter wurde je am Großmast und am Besanmast ein eigenes neues Fall eingezogen.
- Großsegel revidiert, geringfügig überarbeitet
- Ersatz-Großsegel revidiert, erheblich überarbeitet
- Genua revidiert: UV-Schutz komplett erneuert, Segeltuch gering überarbeitet
- Ersatz Genua revidiert: mittelschwere Überarbeitung
- Besan-Fock revidiert: Bestzustand, kein Rep.-Bedarf:
- Wing-Segel (Genua-Zwilling) revidiert: Bestzustand, kein Rep.-Bedarf
- 2 große Ballfender neu

Comfort und Sicherheit im Cockpit

- Neues Stoff-Dach über dem Zentralcockpit.
- Alle festen (Plexiglas) und flexiblen Sichtfenster des Cockpits neu, für klare Sicht.

Erhaltungsarbeiten und Comfort

- Aufbereitung, epox.-Grundierung und Abschlussbeschichtungen in den Vorschiffbilgen, im gesamten Motorraum und im großen Heck-Container.
- Diverse Reparaturen und Neuaufbau des äußeren Schichtsystems der Außenwand des Hecks. Sanierung von Undichtigkeiten am Heckkorb und Kabel saniert/erneuert
- Neuen Heckbalkon angebaut (zum Aus- und Einsteigen vom Schlauchboot aus)
- Anoden und Anti-Fouling des UW-Schiffes neu (3 Lagen, weich AF)
- Erweiterung der Küche: Einbau zusätzlicher Arbeitsfläche zur Zubereitung von Speisen. Änderung der Aufteilung im Salon.
- Neuer Fronttür-Kühlschrank zusätzlich zur bestehenden Küh- und Tiefkühl-Box
- Ästhetische Reparaturen im gesamten Boots-Innenraum von vorn bis hinten, u.a. neu Ankleben der Wand- und Deckenbeläge aus Kunstleder. Unzählige Kleinigkeiten und Zierleisten. Insgesamt ca. 4 Wochen Arbeit

Revidiert und umfassend teilerneuert: das System der Segel-Stell-Motore (Mar 2018)

- alle Motore und Getriebe zum Aus- und Einfahren der Segel (für Genua und Groß) zerlegt, geprüft: Kugellager teilweise neu, alle Kohlen neu, Motore innen und außen komplett gereinigt und korrosionsgeschützt, alle Simmerringe erneuert, alle Kabelverbindungen zu und in den E-Motoren erneuert und absolut wasserdicht montiert, eines der Getriebe komplett erneuert, alle Befestigungselemente der Segel-Stell-Motore an Mast und Baum neu, neue Außengehäuse, am Ende alles absolut wasserdicht und leichtgängig spannungsfrei verbaut
- Neue Hochstrom-Relais zum Schalten der Segel-Stellmotore

Wesentliche Erhaltungsarbeiten der Vorjahre

- 2016 Prophylaktischer Osmose-Schutz des Unterwasserschiffes, Epoxid-Beschichtung
- 2009 stehendes Gut des Großmastes neu
- 2009 Warmwasserboiler neu

Einige der Verbesserungen zwischen 2018 und 2022

- Kühlaggregat, Rohre und Wärmetauscher der großen Kühl- und Gefrierbox für die Vorräte komplett neu (2021)
- Kühlschrank in der Pantry (2020) wieder erneuert (wegen Vandalismus einer Charter-Crew 2019)
- Neuer Hauptanker: Original Rocna-Anker 25 kg (2022)
- Entfernung der flexiblen – laut Herstellerwerbung angeblich begehbaren – Solarpaneel auf dem Dach der Heckkabine wegen Defekten und Brandgefahr. Stattdessen Montage bewährter klassische Solarmodule über dem Cockpitdach und an der Heck-Reling sowie zusätzlich eines Ladereglers mit mehr Leistung. Jetzt Insgesamt 550 WP Solarladeleistung verfügbar (2021 und 2022). Weiterer Ausbau noch in 2022 vorgesehen.
- Zusätzlicher 220 VAC Wechselrichter mit 1200 Watt Leistung, z.B. für Elektrowerkzeuge geeignet.
- Alarmsirene (mit berührungslosem Feld-Sensor), die losgeht, wenn der Wasserstand in der Bilge bzw. im Grauwasser eine definierte Linie übersteigt; dazu neue leistungsfähigere Filter im Grauwassersystem und neuer Pumpenkopf für Grauwasser- bzw. Bilge-Pumpe. (2021)
- Total-Refit des Bugstrahlruders: Ausfahrbares Getriebe komplett zerlegt, Kugellager erneuert, Epoxid-Gehäuse verstärkt, alle internen Dichtungen und Simmerringe und alle Dichtungen am Ausfahrmechanismus erneuert (2021)
- Austausch der konstruktiv veralteten und für Fehlbedienungen anfälligen RM69 – Pumptoilette im WC der Heckkabine durch das millionenfach bewährte Model von Jabsco (2020) – obwohl die RM69 erst 2018 gegen neu getauscht wurde.

Status Sommer 2018





Salon



Heck-Kabine





Bug-Kabine

