



Fahrtenyacht "SEeadler"

Baubericht von Norbert Hanßen

Maßstab:1 : 15

Länge über alles:150 cm

Länge Wasserlinie:119 cm

Breite:26 cm

Höhe über alles:230 cm

Tiefgang:30 cm

Verdrängung:13 kp

Ballast:11 kp



Die Geschichte des "Seeadler's"

Zur Vorgeschichte des Seeadlers möchte ich folgendes berichten: Ich besaß mal einen Plan, von dem bekannten Yachtkonstrukteur Artur Tiller, welcher "Seeadler" hieß.

Der Plan ging im Laufe der Jahre verloren. die Rumpfform war sehr schnittig, laut Plan ca. 160 cm lang. Der Plan gehörte zur freien Rennklasse C und sah aus vom Riß wie ein 70-Schärenkreuzer! Der Plan stammte aus den "40er"-Jahren und kostete damals 2,20 Reichsmark. In den "60er"-Jahren erwarb ich den Plan für da. 5.- D-Mark. Nun versuchte ich den Plan wieder aufzutreiben. Mit einer Anzeige im I.G.-mini-sail-Kurier versuchte ich mein Glück. Das Echo war mager, bis ein netter Kollege der mini-sail mir einen Plan der Modellsegelyacht "Seemöwe" von Artur Tiller anbot. Ich dachte vielleicht hat die Yacht Ähnlichkeit mit dem Seeadler. Siehe da, so schlecht sah der Riß gar nicht aus. Es handelte sich um die Klasse F, ein 1m-Boot mit S-Spanen. Laut Plan (1941) sollte das Boot im Schichtverfahren erbaut werden. Ich hatte es aber vor in Spantbauweise zu bauen, - dazu später noch mehr.

Das Boot war damals für die Jugend gedacht. Jetzt konnte es losgehen. Als erstes mußte der Plan mit Tesafilm geflickt werden (uralt). dann ging es in den Kopierladen, wo ich den Plan vergrößern ließ auf 1,5 m Rumpflänge. Siehe da, heraus kam eine wunderschöne Yacht. Eine Modellyacht von 1,5 m Länge ist noch gut zu transportieren, und läßt auch bei Details keine Wünsche offen. Nun konnte es ans Bauen gehen.

Der Rumpf

Als erstes wurden die Spanten ausgesägt plus Kielspant, und das ganze auf ein stabiles Baubrett fixiert (4 cm stark).

Jetzt ging es daran sich Gedanken zu machen wie der Innenraum des Bootes aussehen sollte. Einen Plan zum Äußeren und Inneren der Yacht gab es ja nicht, nur der Riß des Jugendbootes von Artur Tiller.

Die Yacht sollte eine Segelwinde haben, mit einer großen Umlaufschot! Das Ruderservo mußte auch einen festen Platz haben.

Um an alle technischen Teile später gut ran zu kommen, beschloß ich den Kajütaufbau und das Cockpit abnehmbar zu fertigen.

Die Punkte wo die Spanten später innen ausgeschnitten werden, wurden mit Bohrlöcher markiert und zum Teil schon ausgesägt.

Nachdem der Kielspant und die Spanten verleimt waren und aufs Baubrett fixiert waren, konnte das Beplanken beginnen. Als Planken kamen 3X7 mm Mahagonileisten von Aeronaut zum Einsatz. Immer jede Seite eine Planke zur gleichen Zeit.

Das ist sehr wichtig, damit sich nicht der Rumpf verzieht. Als Leim kommt Uhu-hart zum Einsatz. Natürlich muß jede Planke mit einem kleinen Eisenhobel angepaßt werden. Eine Einfachbeplankung welche später sauber aussehen soll ist sehr mühsam, besonders wenn es naturfarben bleiben soll. Der Bootsack deckt später jeden Fehler auf!

Die Planken habe ich mit Pinnadeln auf das Spantgerippe genagelt. Diese



werden später wieder entfernt, und die Löcher mit eingefärbten Holzzahnstocher ausgefüllt.



Noch ein Tipp für Naturholzbeplankung in der Ausführung Einfachbeplankung:

Die Leisten niemals wässern, sondern lieber über heißen Wasserdampf biegen. Beim Wässern saugen die Leisten Wasser auf und geben es später wieder ab. Dadurch entstehen später kleine Fugen. Das ist unschön und die Dichtigkeit ist auch nicht gegeben!

Schön zu sehen: Plankenfugen mit ausgefüllten Löchern



Nachdem der Rumpf fertig war, ging es daran sich Gedanken zu machen, wie das Deck plus Aufbauten aussehen sollten. Das Cockpit und die Kajüte sollten abnehmbar sein, um später gut an die "Technik" heran zu kommen. Nach dem das geklärt war ging es weiter mit der "Arbeit".

Das Vorschiff und das Heckteil wurde ausgeschäumt, aus Sicherheitsgründen. Wo ausgeschäumt ist kann später kein Wasser eindringen!

Dann kam die übliche Schleifarbeit.

Darauf folgte eine mehrfache Lackierung mit Bootslack. Der Rumpf ist fertig.



Ausgeschäumtes Vorschiff, Verstärkung für das Vorstag eingeleimt.



Es ist vollbracht, das untere Drittel besteht aus Vollblei (11 kg).



Spannender Moment: Erste Schwimmprobe, es ist noch Reserve an Zuladung da!

Das Deck



Als Deck kam wasserfestes Sperrholz (1,5 mm) 6-fach verleimt zum Einsatz. Die Decksbeplankung bekam eine Königsplanke in Mahagoni und die Planken stellte ich aus sibirischer Lärche her. Dieses Holz ist sehr feinjährig.

Die Plankenfugen füllte ich mit Epoydharz aus.

Nun wurde das "Ganze" geschliffen, und anschließend mehrfach mit Bootslack lackiert.

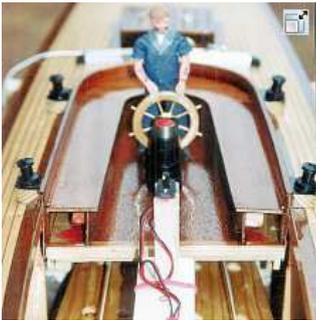
Damit das Deck natürlich wirkte, klebte ich die Mahagoniteile ab. Dann wurde das ganze Deck mit Stahlwolle abgerieben. Denn ein glänzendes Deck wirkt sehr unnatürlich! Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Im vorliegenden Bild gut zu sehen: die Umlaufschot, das Ruderservo und die Anlenkung der Großsegelschot. die Auskerbung war nötig um das Ruderservo nicht zu behindern.





Auch das Heck kann schön sein.



Das Cockpit im eingeschobener Stellung, alles aus Sperrholz mit Mahagoni furniert. Gut zu sehen das Holzsteuerrad mit der Figur im Maßstab 1:15.

Die Winschen von Aeronaut runden das Bild ab



Das Cockpit als separates Modul,
die Auskerbung war nötig um das Ruderservo nicht zu behindern.



Im vorliegenden Bild gut zu sehen die Umlaufschot,
das Ruderservo und die Anlenkung der Großsegelschot



Deutlich zu sehen:
Die Segelwinde von Robbe, auch die Vorspannung der Umlaufschot fehlt nicht,
links die Umlenkrolle,
rechts die Anlenkung der Fockschot
in der Mitte die Aufnahme des Mastes.



Der gesamte Ausschnitt des Decks.
wie man sieht, man kommt überall gut ran!



Großfall und Fockfallwinden aus eigener Fertigung.



Das Deck ist fertig, schön zu sehen: Fockbaum mit Kugellagerung



Vordeck mit Schotwagen



Mit viel Liebe zum Detail
Der Bugkorb ist aus Messingdraht hergestellt

Das Rigg



Der Großmast, Fockbaum und Großbaum stellte ich aus Merantiholz her. es wirkt in seiner rötlichen Farbe passend zum Mahagonirumpf. Das stehende Gut besteht aus 0,8 mm Stahlseilen, welches mit Kunststoff ummantelt ist. Die Relingsstützen stecken in eingelassenen Metallhülsen, so daß sie herausnehmbar sind. Dies hat den Vorteil, daß sie bei eventueller Deckslackierung nicht Wege stehen (man weiß ja nie!). Die Wassertropfen an der Reeling rühren von einer stürmischen Fahrt her.

Es geht zum Segeln



Nach zweijähriger Bauzeit kam der Tag der Wahrheit. Ich hatte einige Stapelläufe ja schon hinter mich gebracht, aber es ist immer wieder spannend. Also rein in´s Wasser.



Es ging ein leichter Wind, nur etwa Windstärke 2.
Die Yacht glitt leise davon, ohne Ruderkorrektur.



Das heißt, die Mastposition war richtig,
bei falscher Mastposition fällt die Yacht vom Kurs ab oder "Sie" luvt ständig an.



Was mir gleich auffiel, "sie" lief sehr hoch am Wind,
daß freute den Regattasegler.



Als nächstes wurde ein Tag mit kräftigen Wind ausgesucht, nach zwei Wochen war es soweit.
Es herrschte ca. 4 bis 5 Windstärken. Die Surfer waren auch da, ein Zeichen für viel Wind.
Rein ins Wasser und ab ging die Post.
Die Krängung war jetzt da, aber die 11 kg Ballast waren ja auch da. Sie hielten die Yacht auf Kurs.
Die Wellen schossen über das Vordeck. Halse und Wende klappten auch ganz gut.
Die Wendefock zahlte sich jetzt aus.



Abschließend kann man sagen,
eine Yacht für schönes und schlechtes Wetter.
Und als Zimmerschmuck auch noch geeignet.

Es grüßt aus dem Allgäu
Norbert Hanßen