



CLUBZEITUNG 3/89

DAS STEUERRAD

SCHIFFSMODELLBAU-CLUB ALBATROS ELLERAU e.V.
Stockholmweg 17 2086 Ellerau
Kreissparkasse Pinneberg, Konto 833 25 04
Bankleitzahl 221 514 10

Inhalt dieser Ausgabe:

Seite 1	Titelseite
Seite 2	Sail 1989
Seite 3	HFK - Pokal in HH - Volksdorf
Seite 4	HFK - Pokal in HH - Volksdorf
Seite 5	Vereinsmeisterschaften 1989
Seite 6	Vereinsmeisterschaften 1989
Seite 7	Vereinsmeisterschaften 1989
Seite 7	Neumitglieder
Seite 8	Pokalfahren in Bad Schwartau
Seite 9	Pokalfahren in Heide
Seite 10	Weihnachtsfeier 1989
Seite 11	F5-E-Boot MIRAMARE
Seite 12	F5-E-Boot MIRAMARE
Seite 13	Bastelzeiten
Seite 13	Schleswig-Holstein Pokal in Kiel
Seite 14	Wassermotorrad " Wet-Bike "
Seite 15	Wassermotorrad " Wet-Bike "
Seite 16	Wassermotorrad " Wet-Bike "

Jeglicher Schriftverkehr an den SMC Albatros
Ellerau e.V. bitte an:
Harald Sies, Stockholmweg 17, 2086 Ellerau

Sail 1989

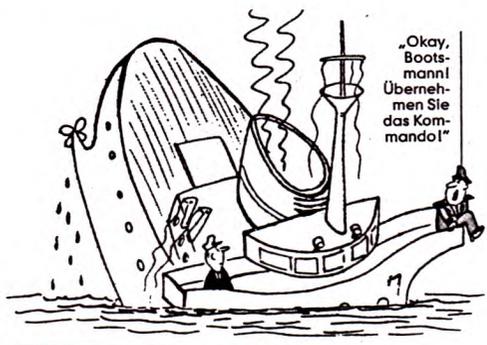
Anlässlich des 800. Hafengeburtstages fand in Hamburg die " Sail '89 " statt. Es war ein zur Schau stellen der größten Segelschiffe der Welt. Die Schoner kamen aus allen Teilen der Welt, wie z.B. aus der Sowjetunion die " Krusenstern" die " Sedor " und die " Mir !" Aus Portugal die " Sagies II (das Schwesterschiff der Gorch Fock), aus Italien die " Americo Vespucci ", aus Kolumbien die "Gloria" aus Polen die "Dar Mlodziezy" und natürlich aus der Bundesrepublik die größten Segler die "Gorck Fock" und die unter grünen Segeln fahrende " Alexander von Humboldt ".

Es war schon ein imposanter Anblick, die ganzen Schiffe im Hamburger Hafen, rund um die " Rickmer Rickmers " liegen zu sehen. Der Hafen war mit Menschen so bevölkert, sodaß man, bzw ich immer auf der Suche nach Bierständen war. Allerdings war das noch nicht alles, was man dort suchte. Man suchte auch Toiletten, die nicht vorhanden waren.

Aber zurück zu den Schiffen. Zu der Zeit, wo ich im Hafen war, durfte man die italienische " Americo Vespucci " besichtigen. Es ist schon interessant anzusehen, wie das Leben auf einem Segler vor sich geht. Natürlich ist die Tür für 1,60 m große Wesen geschaffen, trotzdem hat man in den Gängen und Räumen einen großen Bewegungsspielraum. Auf einem italienischen Großsegler darf natürlich die Pizzabäckerei nicht fehlen. Außerdem fand ich es beeindruckend, wie gepflegt die Holzvertäfelungen und die zahlreichen Messingbeschläge auf so einem schiff sind. Die Schiffe waren alle in einem Toppzustand. Ein imposanter Anblick war es, wenn eine Lufthansasmaschine genau über die Masten der " Rickmer Rickmers" flog. Es war dann eine Begegnung von zwei Jahrhunderten, die Segelschiffe im 19. und die Flugzeuge im 20. Jahrhundert.

Der 800.Hafengeburtstag war schon ein Erlebnis, das sich nicht so schnell wiederholt. Für jeden der es nicht geschafft hatte in den Hafen zu fahren werde ich die Fotos im Bastelraum zum Angucken und eventuell zum Bestellen aushängen.

Michael Schaumberg



HFK - Pokal in Hamburg-Volksdorf

Stop-1.Lauf 100 Punkte-Stop-2.Lauf Schiff versenkt-Stop-2.Lauf mit Ersatzschiff 100 Punkte-Stop-Schiff vom Taucher gefunden-Stop-Stecken 100 Punkte-Stop-Vize-Weltmeister auf die Plätze verwiesen-Stop.

Der 25. Juni war ein Tag wie er schöner nicht hätte sein können. Um 8.15 Uhr fuhr ich mit Jörg und Robert Klug, Mike Hirth und Dominik Vukasovic nach Hamburg-Volksdorf in das Freibad der Nudisten. Wie jedes Jahr, (bereits zum 7. Male) wurde dort in drei Klassen der HFK-Pokal ausgefahren.

Als wir gegen 9 Uhr dort eintrafen, war auf dem herrlichen Gelände bereits ein reges Treiben. Bis zum Meldeschluß hatten sich 72 Teilnehmer eingefunden.

F 4.1 16 Teilnehmer (Jugendliche bis 14 Jahre)

F 4.2 10 Teilnehmer (Jugendliche von 15-18 Jahre)

F 4.3 46 Teilnehmer (Senioren)

Pünktlich um 10 Uhr wurde die Regatta, für die ein großer Teil der Wasserfläche abgesperrt worden war, gestartet. Bei den Senioren gingen 7 Teilnehmer mit 100 Punkten (maximale Punktzahl) durch das Ziel. Bei unseren Jugendlichen dominierte Robert Klug.

In der Mittagspause fanden ein kleiner Wettbewerb für behinderte Kinder sowie eine Tauchvorführung statt.

Gegen 14.45 Uhr wurde ich zum 2. Lauf der Senioren an die Startstelle gerufen. Jetzt galt es die Nerven zu behalten.

Die ersten drei Tore wurden einwandfrei genommen, da passerte es: Ein großes Schiff rammte meinen kleinen Schlepper beim Durchfahren des 4. Tores. Die kleine "Neptun" legte sich auf die Seite, und verabschiedete sich mit einem leichten Gluckern in Richtung Seegrund. Es ist schon ein merkwürdiges Gefühl wenn ein paar tausend Mark in den Fluten versinken.

Obwohl man unter Wasser nicht die Hand vor den Augen sehen konnte, ortete ein Taucher nach langen 15 Minuten das Modell in drei Metern Tiefe. Der Havarist wurde trocken gelegt und die kostbare Elektronik

mit dem Föhn bearbeitet, aber an ein Weiterfahren war mit diesem Schiff nicht zu denken. Da dieser Zwischenfall nicht von mir verursacht wurde, durfte ich mit einem Ersatzschiff nochmals in den 2. Lauf gehen. Obwohl die Aufregung sich noch nicht ganz gelegt hatte, gelang mir auch diesmal ein fehlerfreier Durchgang.

Nachdem alle den 2. Lauf beendet hatten, lagen drei Teilnehmer mit Punktgleichheit an der Spitze.

Im folgenden Stechen gelangen nochmals 100 Punkte und das war der Sieg. Bei der Siegerehrung stellte sich heraus, daß der Hamburger Jörg Hamann, der im Mai in Rot-China Vize-Weltmeister geworden war, nur den 4. Platz belegen konnte.

Bei den Jugendlichen von 15-18 Jahren gelang Robert Klug ein hervorragender 3. Platz, während sich Mike Hirth und Jörg Klug bei Punktgleichheit den undankbaren 4. Platz teilen mußten.

In der Klasse der Jüngsten belegte Domunik Vukasovic den 10. Platz. Gegen 18 Uhr waren wir, um 2 Pokale reicher, wieder zu Hause.

Harald Sies



Vereinsmeisterschaften 1989

Die dritte Vereinsmeisterschaft des SMC Albatros Ellerau e.V. wurde am 1. und 2. Juli auf dem See im Bürgerpark ausgefahren. Das Wetter war am Samstag (vormittag) richtig schön für die Segelmeisterschaft. Also starteten die ersten 2 Teilnehmer. Alles lief hervorragend, bis ungefähr 13.00 Uhr, wo uns der Gott des Windes seinen Dienst versagte, und Flaute einkehren ließ. Unser Vorstand beschloß kurzer Hand den Wettbewerb zu unterbrechen, und ihn am nächsten Tag fortzuführen. Am Sonntag wurde die Vereinsmeisterschaft im Segeln dann mit folgendem Ergebnis beendet:

Segeln Junioren

1. Michael Schaumberg	276 Punkte
2. Robert Klug	253 Punkte
3. Stephan Winzek	248 Punkte
4. Mike Hirth	215 Punkte
5. Stefan Bihl	201 Punkte
6. Michael Malewski	197 Punkte
Dennis Liebig	197 Punkte
7. Daniela Schlünz	191 Punkte
8. Jörg Klug	177 Punkte
9. Markus Sies	140 Punkte

Segeln Senioren

1. Horst Liebig	253 Punkte
2. Harald Sies	251 Punkte
3. Harald Gietz	245 Punkte
4. Peter Grabau	231 Punkte
5. Rolf Boysen	194 Punkte
6. Reinhard Gottschalk	185 Punkte
7. Reiner Bär	173 Punkte

8. Manfred Tonzel	172 Punkte
9. Roland Schroeter	165 Punkte
10. Reinhard Bischoff	164 Punkte
11. Gerhard Meyer	159 Punkte
12. Werner Schirr	138 Punkte

Nach dem Segeln kannte man die Favoriten, also begannen wir mit der "stupfsinnigen" (Zitat von H.S.) Motorboot-Vereinsmeisterschaft. Da diese bekanntlich schneller vor sich geht, als die Segler es möchten, deshalb waren wir auch mit dem Wettbewerb schon um ca. 16.00 Uhr fertig. Die Ergebnisse waren manchmal überraschend, manchmal aber auch enttäuschend. Hier nun die Resultate:

Motorboot Junioren

1. Michael Schaumberg	269 Punkte
2. Stefan Bihl	253 Punkte
3. Robert Klug	252 Punkte
4. Michael Malewski	243 Punkte
5. Stephan Winzek	233 Punkte
6. Mike Hirth	229 Punkte
7. Dennis Liebig	216 Punkte
8. Jörg Klug	207 Punkte
9. Daniela Schlünz	125 Punkte

Motorboote Senioren

1. Harald Sies	247 Punkte
2. Rolf Boysen	235 Punkte
3. Peter Grabau	230 Punkte
4. Harald Gietz	223 Punkte
5. Werner Bär	210 Punkte
6. Horst Liebig	185 Punkte
7. Reinhard Gottschalk	174 Punkte
8. Reinhard Bischoff	164 Punkte
9. Gerhard Meyer	149 Punkte
10. Werner Schirr	145 Punkte
11. Roland Schroeter	83 Punkte
12. Manfred Tonzel	60 Punkte

Dadurch kam es zu folgender Gesamtwertung:

Junioren

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Michael Schaumberg | 545 Punkte |
| Vereinsmeister 1989 | |
| 2. Robert Klug | 505 Punkte |
| Vicevereinsmeister 1989 | |
| 3. Stephan Winzek | 481 Punkte |

Senioren

- | | |
|-------------------------|------------|
| 1. Harald Sies | 498 Punkte |
| Vereinsmeister 1989 | |
| 2. Harald Gietz | 468 Punkte |
| Vicevereinsmeister 1989 | |
| 3. Peter Grabau | 461 Punkte |

~~Abschließend wäre noch zu sagen, daß der Pokal für den "Jüngsten Teilnehmer" dieses Jahr an Michael Malewski gegangen ist. Außerdem ist das, meiner Meinung nach, doch ein bißchen enttäuschend, daß von ca. 50 aktiven Mitgliedern gerade 22 bei der Vereinsmeisterschaft erschienen.~~

Für alle, die dieses Jahr kein Glück hatten, kommt nächstes Jahr wieder die Chance. Bis dann fährt vorsichtig, damit euch nicht auch ein Schiff untergeht, wie unserem lieben 1. Vorsitzenden, der doch partout Markus Schiff nicht mehr sehen konnte und es ganz einfach versenkte. Oder war Harald etwa mit seinen Augen woanders ??, schließlich war es ja auch der sogenannte " SPANNER_POKAL".

Michael Schaumberg

Neumitglieder

Wir freuen uns, daß die neuen Mitglieder unserem Club beigetreten sind:

Thorge Grabau	Peter Stoffers
Dennis Hering	Hannelore Bagdons
Nils Decker	
Peter Majchnzak	
Hennerk Stoffers	

Pokalfahren in Bad Schwartau

Am Sonntag, den 23. Juli 89 sind nur zwei Junioren und ein Senior nach Bad Schwartau gefahren, um dort die Pokale streitig zu machen.

Gestartet wurde wie im letzten Jahr in vier Gruppen:

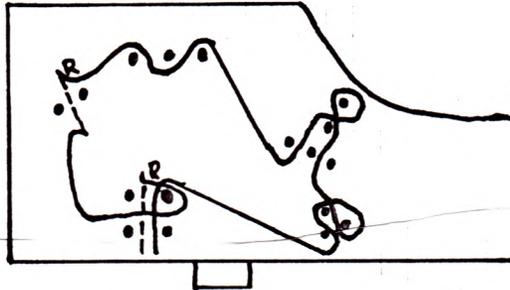
Gruppe 1 Junioren mit Schiffen bis 1m

Gruppe 2 Junioren mit Schiffen über 1m

Gruppe 3 Senioren mit Schiffen bis 1m

Gruppe 4 Senioren mit Schiffen über 1m

Die Bad Schwartauer hatten dieses Jahr einen neuen Kurs ausgelegt, der auch sehr interessant war.



Obwohl der 1. Vorsitzende der Bad Schwartauer unserem Horst Liebig zugesichert hatte, wenn er die Tore mit seinem Segler vorwärts durchfährt, obwohl sie normalerweise rückwärts zu durchfahren waren, so sollte er die volle Punktzahl erhalten, ergaben sich beim zweiten Durchgang Meinungsverschiedenheiten. Aber im Endeffekt konnte sich unser Horst doch durchsetzen. Mit folgenden Plazierungen kamen unsere drei Mitstreiter ins heimliche Ellerau:

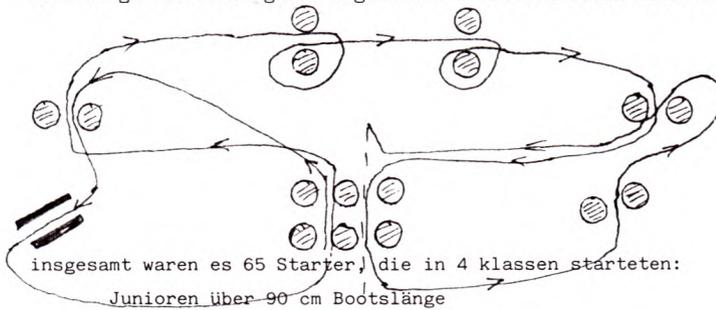
Mike Hirth Pokalsieger in der Klasse der Junioren über 1m
Dennis Liebig 5. Platz in der Klasse der Junioren unter 1m
Horst liebig 13. Platz in der Klasse der Senioren über 1m
Allen Gewinnern an dieser Stelle " Herzlichen Glückwunsch"

Mike Hirth

Pokalfahren in Heide

Es war der 20. August 89, morgens 8 Uhr, als wir uns bei Firma Bollmann treffen wollten. Drei Starter des SMC Ellerau e.V. wollten durch die Fluten von Heide fahren. Der fahrende Teil (Auto) war Rainer Bischoff, sowie Mike Hirth und Michael Schaumberg als Sozio. Um 8 Uhr waren Rainer und Michael pünktlich bei Bollmann angetreten. Einer fehlte. Also machte sich Michael auf den Weg zu Mike, klingelte an der Tür, wurde eingelassen und guckte bei Mike ins Zimmer. Es war dunkel und unser Jugendvertreter lag friedlich schlummernd-schnarchend in seinem Bett. Na gut! Er hatte vorher NACHTSCHICHT im Bastelraum gemacht. Wir wollen es ihm an dieser Stelle verzeihen.

Um 8.30 Uhr konnten wir dann endlich nach Heide starten. Dort angekommen suchten wir erstmal den Parksee, wir fanden ihn dann auch und waren enttäuscht. Es war ein "See" von 30m Länge und 20 m breite. Ein Drittel davon war mit Seerosen zugewuchert. Es wurde sich angemeldet, dann zu einer "planlosen" Steuerbesprechung zusammengerufen und schließlich mit dem Fahren begonnen. Der Kurs hat 2 Schwierigkeiten, die man allerdings mit einem guten Auge und ein bißchen Glück meistern konnte.



Die Heder starteten nicht, weil sie sich voll auf die Schiedsrichterarbeit konzentrieren mußten.

Bei der Preisverteilung sah es dann so aus:

- | | |
|---|--------------------|
| 1. Platz Junioren unter 90 cm Bootslänge | Michael Schaumberg |
| 2. Platz Junioren über 90 cm Bootslänge | Mike Hirth |
| 21. Platz Senioren unter 90 cm Bootslänge | Rainer Bischoff |

Um 14.30 Uhr begab man sich dann mit 2 Pokalen "belastet" ins Auto, um in das 103 km entfernte Heim zu fahren.

Michael Schaumberg

Weihnachtsfeier 1989

Die diesjährige Weihnachtsfeier des SMC "Albatros" Ellerau e.V.
findet am 15.12.89 im Bürgerhaus Ellerau statt.

Beginn der Veranstaltung: 17.00 Uhr

Zu dieser Veranstaltung laden wir alle Vereinsmitglieder und deren
Familienangehörige recht herzlich ein.

Um eine entsprechende Planung durchführen zu können, benötigen wir
eine Teilnahmebestätigung, die bis spätestens zum 06.12.89 vorliegen
muß.

Die Veranstaltung ist für alle Teilnehmer kostenlos !

H.S.

.....
(Name) (Vorname)

Ich nehme an der Weihnachtsfeier 1989 mit Personen teil. (Gesamt)

.....
(Unterschrift)

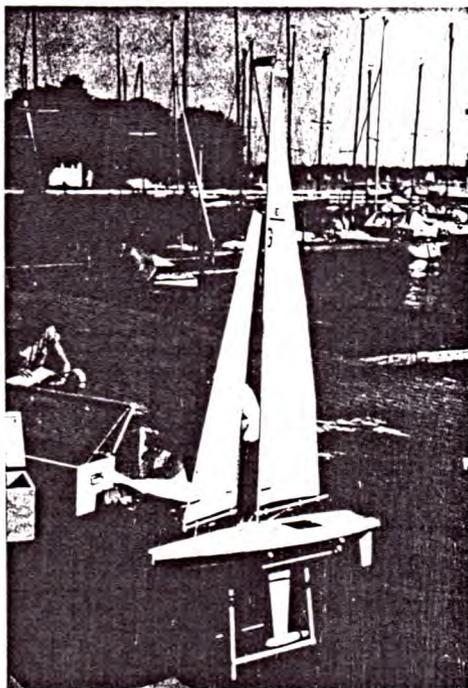
Thomas Dreyer

Im Frühjahr 1988 sahen wir zum ersten Mal etwas über die Graupner-Initiative zur 1-Meter-Klasse (F5-E): ein Prospektbild der MIRAMARE. Nun waren wir doch sehr gespannt, wie sich das Boot wohl in natura verhalten würde. Es dauerte leider bis August, dann lagen die ersten Bausätze in den Fenstern der Modellbau-Shops. Anlässlich der Modellsegel-WM bekamen wir zugleich zwei segelfertige Boote sowie einen Baukasten zur Demonstration nach Berlin geschickt, was ich ausnutzte, um der Yacht ein wenig „ins Korsett“ zu gucken.

Bei der MIRAMARE handelt es sich um eine modern konzipierte Segelyacht nach den Naviga F5-E-Regeln mit flachem, breitem Rumpf, tiefem Trapezkiel und Balance-Ruder sowie einem 7/8-Rigg. In der Grundversion ist sie besonders als Regattayacht ausgelegt, doch für die vielen Freunde des Vorbildähnlichen gibt es einen Ausbausatz mit Kajüte, Relling und Kleinkram, so daß man mit etwas Geschick die Yacht ähnlich einem großen Vorbild gestalten kann.

Der Rumpf hat sehr große Ähnlichkeit mit der französischen MINI CEDAR von Paul Lucas, was aber nicht verwundert, da dieses erfolgreiche Boot bei der Konstruktion Pate gestanden hat. Der Rumpf ist stabil aus ABS vorgeformt, ebenso auch Luken- und die Plicht, Fix und fertig liegen Kielflosse und Ruderblatt im Kasten, beide gut profiliert und aus massivem Kunststoff gefertigt. Für die 1,9-kg-Bleibombe reicht die Materialsteifigkeit aus. Der Kiel wird mit zwei Stangen abnehmbar am Rumpf befestigt. Am Rumpf sind deutliche Markierungen der Bohrstellen (auch für den Ruderker) angebracht, so daß aufwendiges Abmessen entfällt. Prima Vorarbeiten, hier kann nichts schief werden.

Etwas ungewöhnlich ist der Aufbau des Decks mit einem



F5-E-Boot MIRAMARE

ebenen Balsaunterdeck, so wie einem gewölbten, dünnen Sperrholzdeck. Diese Konstruktion hat aber den Vorteil, ohne Spanten in der Rumpfschale auszukommen, welche sich bei ABS-Rümpfen früher oder später ja meist mit häßlichen Beulen an der Rumpfwand bemerkbar machen. Das etwas höhere Gewicht spielt bei dieser Klasse dank der 1,7-kg-Regel (minimales Bootsgewicht ohne Kiel) keine Rolle. Nach meiner Einschätzung dürfte es beim Decksbau keine Probleme geben, zumal alle Holzteile wie gewohnt sauber gestanz sind. Es dürfte daher auch dem absoluten Anfänger schwer fallen, den Rumpf schief zu bauen.

Sehr modern und z.T. auch recht aufwendig geht es auf und über Deck zu. Abweichend von allen bisherigen Baukasten-yachten, die es auf

dem normalen Markt so gibt, besitzt die MIRAMARE einige besondere Merkmale. Da wäre zum einen der auf Deck montierte, voll trimmbare Großbaumbeschlag, wie er heute auf vielen M- oder 10 R-Yachten zu finden ist. Neben den umfangreichen Einstellmöglichkeiten bietet er noch den Vorteil des relativ schnellen und problemlosen Riggwechsels. Allerdings – und das sollte nicht verschwiegen werden – kann mit so einem Beschlag auch viel *vertrimmt* werden. Etwas Erfahrung und Verständnis braucht man schon. Es wäre gut, wenn die Anleitung noch mehr auf die Einstellmöglichkeiten und deren Auswirkungen eingehen würde, dem Anfänger wäre damit sicher geholfen. Persönlich würde ich einem Anfänger eher zu einer konventionellen Großbaummontage am Mast in Verbindung mit einem Babystag raten. Diese

Änderung ist mit Baukastenmitteln ohne Probleme möglich.

Ausgezeichnet und baukastenunabhängig ist die über Deck angeordnete Schotführung mit Gummizug. Sie gewährleistet einfache Handhabung und Wartung. Die Fock ist wirkungsvoll als Pendelfock ausgeführt, der Mast aus Alurohr ist normal mit Unter- und Oberwanten, Saling und Achterstag verstagt. Über der Saling ist er teilbar, was den Transport erleichtert. Die Alurohre der Saling sind allerdings zu dünn, sie brechen sehr leicht weg. Dickerwandiges Alurohr oder einfaches Messingrohr wären besser. Ebenfalls schlecht ist die umständliche Befestigung der Wanten und der Fock am Mast mit extra Laschen. Die vielen Bohrungen schwächen den Mast nur. Einfacher wäre doch z. B. eine Möglichkeit, welche Skizze 1 zeigt. Die Fock bräuchte lediglich mit einem Haken in eine kleine Bohrung eingehakt zu werden.



Skizze 1

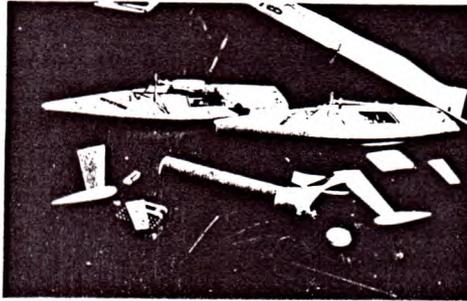
Sehr schön sind die Kunststoffschieber für die Segel- und Schotenbefestigung. Sinnvoll ist auch die Art der Großschotenanlenkung, jedoch sollte man die Klemmschieber weglassen.

Und nun zum Wichtigsten – dem Segel. Hier gebührt

Graupner wirklich großes Lob – es handelt sich um einen wirklich brauchbaren und wirkungsvollen Segelsatz. Er ist aus Polyesterfolie, die seit einiger Zeit mit großem Erfolg in der Regattaszene vertreten ist, ist in Bahnen geschnitten und hat ein sauber eingearbeitetes Profil. Das Großsegel wird einfach mit Ringen am Mast befestigt. Ein kleiner Wermutstropfen: Das Material ist relativ dick, (0,07 mm), und in Verbindung mit dem recht tiefen Profil im Großsegel schlägt das Segel bei leichtem Wind schlecht um. Doch die gewählte Rigghöhe zielt ja gerade auf leichten bis mäßigen Wind ab. Dünnere Folie (0,05 mm) und etwas weniger Profiltiefe wären vorteilhaft und auch eigentlich keine Schwierigkeit bei der Herstellung.

Das Vernähen der Bahnen ist überflüssig, es schwächt sogar die Reißfähigkeit der Naht. Mit dem richtigen Klebeband halten die Bahnen – nur geklebt – besser und einfacher. Mit diesen genannten Änderungen wäre der Segelsatz dann absolut top.

Über den RC-Ausbau möchte ich nicht viel sagen, der im Bauplan angegebene Vor-



MIRAMARE transportfertig zerlegt

schlag funktioniert gut. Dank der großen Luke ist auch ein nachträglicher Ein- bzw. Umbau der RC-Anlage recht einfach.

Wie verhält sich denn nun das Objekt auf dem Wasser? Während der gut zwei Wochen Probezeit haben wir unsere beiden Yachten mit internationaler Beteiligung ausgiebig getestet. Wie von uns erhofft, flitzten sie flott ab und hielten mit unseren 1-m-Booten ohne Probleme mit. Die Fahrleistungen unterschieden sich nicht wesentlich. In der gewählten Ausführung ist

die MIRAMARE allerdings mehr für leichten bis mittleren Wind gedacht. Bei mehr Wind ist ein tieferer Segelsatz notwendig, soll die Segelei weiterhin Spaß machen und das Boot kontrollierbar bleiben.

Ebenso ist sie etwas empfindlich bei böigem Wind und verlangt Aufmerksamkeit, wenn der Kurs gehalten werden soll. Bei sehr wenig Wind trat das erwähnte Problem mit dem Segelmaterial auf, das sich aber einigermaßen beherrschen läßt, wenn man das Segel mit dem Mast möglichst flach trimmt. Als hervor-

ragend erwies sich die Luke die anscheinend völlig waserdicht schließt – wir fanden jedenfalls nie Wasser im Schiff. Vielleicht gibt es die mal als Ersatzteil für andere Boote?

Ich würde auch empfehlen das Boot nicht unnötig schwer zu bauen, unsere Exemplare überschritten die erforderlichen 1,7 kg Mindestbootsgewicht etwas, da müßte eigentlich nicht sein wenn man regattaorientiert baut.

Sind unsere eigenhändig gebaueten Boote nun langsam oder ist die MIRAMARE tatsächlich ein 100-Punkte-Treffer? Ich tippe auf Letzteres. Es zeigt sich, daß es aufgrund der 1,7-kg-Regel möglich ist, eine preiswerte Baukastenyacht auf den Markt zu bringen, die in ihren Leistungsmöglichkeiten voll wettbewerbstauglich ist und sich mit Eigenbauten sicherlich messen kann. Die MIRAMARE bietet jedenfalls sowohl dem Einsteiger als auch dem erfahrenen RC-Segler viele Möglichkeiten und jede Menge Spaß. Sie ist in meinen Augen die derzeit beste Baukastenyacht am Markt und es bleibt zu hoffen, daß es nun auch recht viele Regatten für die Klasse F5-E geben wird.

 Redaktionsschluß

Für das STEUERRAD ist Montag, der 4. Dezember 89

NICHT VERGESSEN, ZUR WEIHNACHTSFEIER RECHTZEITIG ANMELDEN!!!!!!!!!!!!!!

VERSCHIEDENES

PRAXIS
TEST

Jens Meenen

Wassermotorrad

»Wet-Bike«

Entnommen aus SchiffsModell 7/89

Was fängt man mit ein paar 2-Ah-Akkus an, die man nicht sehr häufig benutzt? Am besten sucht man sich ein passendes Modell für die Akkus. Einzige Bedingung: Das Modell sollte etwas Besonderes sein. Unter den Neuheiten der Firma robbe für das Jahr 1989 habe ich das »Wet-Bike« entdeckt, welches eine Art Kombination aus Tragflächen- und Hydrospeedboot darstellt.

Das »Wet-Bike« ist das Modell eines Wassermotorrades. Es ist mit einem 540er Mabuchi-Motor, welcher über ein Stirnradgetriebe auf die zwei Abtriebswellen wirkt, motorisiert. Die beiden gegenläufigen Schiffsschrauben am anderen Ende der Wellen greifen ineinander. Befindet sich das Modell in voller Fahrt, so kommt es ganz aus dem Wasser heraus und gleitet nur noch auf der Gleitkufe und dem Lenkski. Mit diesem Modell wird das Modell, wie fast immer schon sagt, gesteuert. Dieses ist eine weitere Besonderheit des Modells: Bisher ist mir kein Schiffsmodell bekannt, bei dem sich das Ruder (Lenkski) vor dem Schraubenantrieb befindet.

Der Bausatz

Beim ersten Blick in den Baukasten zeigt sich, daß der größte Teil des Modells aus tiefgezogenem ABS-Kunststoff besteht. Dadurch wird die Arbeit beim Zusammenbau erheblich erleichtert, und dies läßt darauf schließen, daß mit dem »Wet-Bike« auch der Modellbauanfänger angesprochen werden soll. Auf Holz als Baumaterial wurde

ganz verzichtet. Lediglich etwas Messing-Rundmaterial liegt dem Bausatz bei, um daraus später Lenker und Lenkung herstellen zu können.

Erfreulicherweise sind weiterhin das komplette Antriebsset, Ansteuerungsteile für die Lenkung und weiteres Kleinmaterial enthalten. Nach dem Kauf des Motorrades sind nur noch Klebstoff, Farbe, Akkus und Fernsteuerung erforderlich. Als Klebstoffe sind am besten ein 2-K-Kleber und flüssiger Sekundenkleber geeignet.

Bau des Modells

Beim Bau des Modells sollte unbedingt die Anleitung beachtet werden. Außer der Anleitung stehen einem noch zwei Baupläne zur Verfügung. Der eine zeigt das »Wet-Bike« in der Seitenansicht, auf dem

Volle Gleitfahrt



Bei Fahrtreduzierung taucht das Modell wieder ins Wasser ein

anderen Bauplan sind die einzelnen Baustufen in Form von Explosionszeichnungen (nicht maßstabsgetreu) abgebildet. Meiner Meinung nach fehlt hier eine Schnittzeichnung als Draufsicht, diese würde das Anpassen der Gleitkufe an den Rumpf erheblich erleichtern.

Obwohl der Bausatz mit Zubehörteilen komplett ausgestattet ist, fehlt darin das Material zum Bau eines Ständers. Hier wurde am falschen Ende gespart, denn schließlich benötigt ja jedes Modell einen Ständer!

Begonnen wird mit dem Zusammenbau der Antriebsein-

heit. Diese besteht aus Motor, Untersetzungsgetriebe (drei Zahnräder) und zwei Stevenrohren mit Wellen. Alle Teile werden an den bereits fertig gefrästen Motorspant montiert. Zuvor müssen noch Entstörkondensatoren und Anschlußkabel (alles im Baukasten enthalten) an den Motor angelötet werden. Beim Einbau der beiden Stevenrohre in den Motorspant sollte man unbedingt die Wellen mit den darauf montierten Abtriebszahnradern in die Stevenrohre schieben. Dadurch läßt sich die Stellung der Zahnräder zueinander überprüfen, und es wird ein reibungsfreier und leichtgängiger Lauf des Getriebes gewährleistet.

Nach Fertigstellung der Antriebseinheit sollte ein Probelauf stattfinden. Dazu habe ich die Antriebseinheit an ein Netzgerät angeschlossen.

Damit läßt sich die Spannung stufenlos einstellen und der fließende Strom messen. Die Leerlauf-Stromaufnahme des Motors sollte beim Probelauf bei einer Spannung von 7 Volt auf keinen Fall über 2 Ampere betragen. Liegt die Stromaufnahme darüber, so stimmt die Stellung der Zahnräder des Getriebes zueinander nicht. Dadurch wird die Reibung zwischen den Zahnrädern zu groß und der Motorstrom steigt an. Hier kann evtl. Abhilfe geschaffen werden, in-

Dabei wurden leider die Seiten 13 und 14 vertauscht. *Robbe*

Bastelzeiten

Auf einer Vorstandssitzung wurden die Bastelzeiten neu geregelt.
Ab sofort gelten folgende Zeiten:

Montags: 16.30 - 22.00 Uhr Fachgruppenleiter: Gietz
(Bischoff)
Sies/Günther

Dienstags: 18.30 - 21.00 Uhr Fachgruppenleiter: de Vries
Boysen

Mittwochs: ab 18.00 Uhr nur Erwachsene (ohne Fachgruppenleiter)

Donnerstags: 16.30 - 20.00 Uhr Fachgruppenleiter: Meyer
(Klug)

Freitag, Samstag und Sonntag steht der Bastelraum nach Bedarf zur Verfügung. Der Schlüssel kann von den Herren Grabau, Meyer, Boysen, Gietz und Sies ausgeliehen werden.

Jugendliche dürfen an diesen Tagen nur in Begleitung eines Erwachsenen basteln. Der Erwachsene muß Vereinsmitglied sein.

Schleswig-Holstein Pokal in Kiel (Kronshagen)

Peter de Vries, Harald Gietz und ich machten uns am 10.09.89 auf den Weg nach Kronshagen. 11 Mannschaften kämpften in zwei Läufen um die Schleswig-Holstein Wappen. Das Wetter zeigte sich an diesem Tag nicht von der allerbesten Seite, vor allem machte der Wind den Besitzern der kleineren Schiffe arg zu schaffen. Ich muß aber auch eingestehen, daß uns ein bißchen mehr Training nicht geschadet hätte. Der erreichte 9. Platz ist im nächsten Jahr stark verbesserungswürdig.

H.S.

dem ein Zahnrad ausgekuppelt und in anderer Stellung wieder zum Eingriff gebracht wird.

Als nächstes folgt das Ausschneiden der tiefgezogenen Kunststoffteile. Mit einem scharfen Messer läßt sich dieses leicht bewerkstelligen. Hierbei sollte darauf geachtet werden, daß nicht zuviel abgeschnitten wird. Die Schnittkanten lassen sich mit einer kleinen Feile und 400er Schleifpapier gut entgraten.

Bevor die komplette Antriebseinheit in das Rumpfunterteil eingebaut werden kann, müssen in den Rumpf noch zwei Löcher gebohrt werden. Leider sind die aufzubohrenden Stellen nicht gekennzeichnet. Anders ist es im vorderen Bereich des Rumpfunterteils, wo eine Mulde die Stelle kennzeichnet, wo die Bohrung für die Lenkung hingehört. Nun kann die Antriebseinheit eingepaßt und mit 2-K-Kleber endgültig fixiert werden.

In der nächsten Baustufe wird der Lenkski zusammengebaut. Er besteht im wesentlichen aus einer Gleitkufe, der Lenkstange und zwei Federelementen, die ein Einfedern des Skis ermöglichen. Auch hier sind in das Lenkskioberteil noch einige Löcher zu bohren. Die Stellen, an denen gebohrt werden soll, sind wieder nicht gekennzeichnet. Dies kann zur Folge haben, daß der Lenkski später schief sitzt. Hier hilft nur genaues Ausmessen und Kennzeichnen der entsprechenden Stellen. Durch Vorbohren mit einem kleinen Bohrer läßt sich



Start aus dem Stand

das Verlaufen des Bohrers verhindern. Abschließend kann man den fertigen Ski in das Rumpfunterteil einbauen.

Nun geht es an die Montage der Fernsteuerung. Als erstes wird das Lenkservo über Servosaver (Servoschützer) und Anlenkungsgestänge (auch im Baukasten enthalten) mit dem Lenkski verbunden. Bevor das Servo mit doppelseitigem Klebeband im Rumpf befestigt wird, sollte man die Funktionsfähigkeit der gesamten Lenkung überprüfen.

Das Befestigen des Servos mit Klebeband ist meiner Meinung nach zwar nicht die optimale Lösung, aber wegen des geringen Platzangebots ist der Einbau einer Servohalterung leider nicht möglich. Den Empfänger und den elektronischen Fahrtregler habe ich jedoch nicht mit doppel-

seitigem Klebeband befestigt. Hierfür habe ich Hakenband verwendet, das hat den Vorteil, daß ich den Empfänger und den Fahrtregler jederzeit wieder aus- und einbauen kann. Diese Art der Befestigung hat sich bei mir seit langem bewährt.

Jetzt soll laut Bauanleitung das Rumpfoberteil mit dem Rumpfunterteil verklebt werden. Diese Vorgehensweise ist leider nicht empfehlenswert, da hierdurch die Zugänglichkeit zur Fernsteuerung und vor allem zu Motor und Getriebe verbaut wird.

Das Problem läßt sich auf folgende Weise am besten lösen: Im Rumpfober- und -unterteil bohrt man in den weit überstehenden Rand 12 auf den Umfang gleichmäßig verteilte Löcher. Die Löcher müssen so groß sein, daß sich

M2-Schrauben hineinstecken lassen. Mit Hilfe der M2 Schrauben und passenden Muttern werden Ober- und Unterteil miteinander verbunden. Der Rand des Unterteils wird vor dem Zusammenfügen noch mit UHU-Haftfix eingestrichen. Dadurch wird verhindert, daß später Wasser durch den Spalt zwischen Ober- und Unterteil eindringt. Nun kann man jederzeit zu Wartungszwecken an das Getriebe und den Motor herankommen, indem die Schraubverbindung wieder gelöst wird.

Zum Schluß kommt das Zusammenkleben des »Wet-Riders« (so habe ich die Fahrerpuppe genannt). Dieses beitet weiter keine Schwierigkeiten.

Abschließend folgt die Lackierung des Modells. Hierzu ist zu sagen, daß die Lackierung einen Großteil der gesamten Bauzeit ausmacht, da das Modell ja nicht schlicht einfarbig gehalten werden kann. Das »Wet-Bike« habe ich weiß gespritzt und mit dem Bausatz beiliegenden Aufklebern versehen.

Bei dem »Wet-Rider« dienten mir die Abbildungen auf dem Baukasten als Vorlage. Wegen der vielen Farben und der Lackabsetzungen wurde diese Lackierung eine ganz Menge Arbeit.

Fahreigenschaften

Bevor ich zur Beschreibung der Fahreigenschaften komme, möchte ich noch

»Wet Bike« in Kurvenfahrt



Full speed, ein bißchen Unschärfe ist erlaubt



kurz auf den elektronischen Fahrtregler eingehen.

Die Firma robbe schlägt die Verwendung der von ihr vertriebenen Fahrtregler rokräft 100 FET oder mc 7 FET vor. Die genannten Fahrtregler vertragen Ströme von mindestens 15 Ampere und sind mit BEC-System (integrierte Empfängerstromversorgung) ausgerüstet. Das BEC-System ist bei dem geringen Platzangebot im Modell unbedingt erforderlich. Ebenso dürfen die äußeren Abmessungen des Fahrtreglers nicht zu groß sein, bei Einbau anderer als der vorgeschlagenen Regler ist dies zu beachten. Spät nachmittags war es dann endlich soweit. Am Modellsee wurde das »Wet-Bike« seinem Element übergeben. Doch was war das? Das Motorrad lag mit bedrohlicher Schräglage im Wasser! Das lag nicht etwa an einer falschen Gewichtsverteilung im Modell, sondern an der Instabilität, die der hoch oben auf dem Motorrad sitzende Fahrer verursacht. Trotz der Schräglage setzte ich das Modell in Bewegung. Durch die Fahrt krängte das Modell noch stärker und drohte sich ganz auf die Seite zu legen. Hatte ich vielleicht etwas falsch gemacht?

Ach ja, da waren noch die fünf kleinen Bleiplatten aus dem Baukasten. Diese sollen laut Anleitung erst während einer Testfahrt zur Trimmung an das hintere Ende der Gleitkufe geklebt werden. Also schnell noch die Bleiplatten holen. Zunächst klebte ich eine Bleiplatte provisorisch mit doppelseitigem Klebeband an der Gleitkufe fest. Zu meiner

Enttäuschung änderte sich die Lage des »Wet-Bike« nicht viel. Erst als ich alle fünf Platten mit Klebeband angebracht hatte, lag das Motorrad einigermaßen stabil im Wasser. Nun ganz vorsichtig Fahrt aufnehmen. Das Modell drohte fast umzukippen, doch dann (bei Vollgas) kam es schließlich ganz aus dem Wasser heraus. Nur noch die beiden Kufen befinden sich im Wasser! Das ist schon toll anzusehen, wie das »Wet-Bike« über die Wasseroberfläche gleitet.

Nun kam die erste Kurvenfahrt. Langsam betätigte ich den Lenkhebel meiner Fernsteuerung. Immer noch fuhr das Modell geradeaus, erst als sich der Knüppel am Anschlag befand, zog es einen weiten Kreis (Radius ca. 15 Meter). Nun ging ich etwas mit der Geschwindigkeit herunter. Welch eine Überraschung! Das Modell fährt immer engere Kurven. Als die Fahrt schließlich so gering war, daß sich das Bike wieder vollständig im Wasser befand, war die Wirkung der Lenkung gleich Null. Das »Wet-Bike« läßt sich also im eingetauchten Zustand nicht lenken. Dieses ist aber weiter nicht schlimm, denn man möchte ja in erster Linie mit dem Modell über das Wasser gleiten. Im Wasser fahren kann schließlich jedes andere Modell auch.

Nach acht Minuten war mein erster 1,2-Ah-Akku (Red-Amp) leer. Der leer werdende Akku kündigte sich dadurch an, daß das Motorrad nicht mehr so recht ins Gleiten kommen wollte. Sofort wurde der Akku gewechselt. Zwei

späß zu kurz. Und wieder zog ich mit dem Modell meine Kreise auf dem Wasser. Auch einige Zuschauer standen stauend am See und erfruchten sich an dem Modell. Da wurden dann Fragen gestellt wie »Gibt es so etwas auch in Wirklichkeit?«. Zu meiner nächsten Fahrt hatte ich die fünf Bleiplatten bereits zwischen die beiden Stevenrohre geklebt. Dazu mußten die Bleiplatten noch auf eine geeignete Länge geschnitten werden. Aber womit? Zu meiner Überraschung stellte ich fest, daß sich die Platten sehr gut mit einer normalen Haushaltsschere schneiden lassen. Endgültig befestigt wurden sie dann mit 2-K-Kleber.

Länge ü. a.:	600 mm
Breite ü. a.:	160 mm
Höhe:	380 mm
Gewicht mit Akku:	1,3 kg

man möchte Brandblasen bekommen), werden die Akkus nur handwarm. Dennoch sollte man bei dem Akkupack darauf achten, daß er die Zellen enthält, die auch die Ströme abkönnen.

Fazit

Der Firma robbe ist es gelungen, ein Modell herzustellen, welches auch von Modellbauanfänger ohne große Schwierigkeiten zusammengebaut werden kann. Die Bauzeit beträgt für einen Wochenend-Bastler etwa drei Wochen. Die Baukosten bleiben dabei überschaubar, da im Bausatz alle Zubehörteile enthalten sind. Auch dem fortgeschrittenen Modellbauer wird es Spaß machen, mit diesem Modell über die Wasseroberfläche zu gleiten. Im Gleitzustand werden immerhin 20 km/h erreicht.

Ich bin der Meinung, daß das »Wet-Bike« eine echte Bereicherung für unsere Modellseen ist. Es ist wirklich einmal etwas anderes als dieses Rennbooteinerlei.

Akkus und Motor

Als Stromversorgung für das »Wet-Bike« habe ich einen 7,2-Volt-Akkupack (Red-Amp) verwendet. In der Anleitung wird auch die Verwendung eines 8,4-Volt-Akkus vorgeschlagen. Ich meine aber, daß die geringere Fahrspannung voll und ganz ausreicht. Das Modell geht schon mit dem kleinen Akku ab wie eine Rakete, außerdem wird der Motor bei diesem Betrieb schon extrem heiß. Nachdem man einen zweiten Akku leer gefahren hat, sollte man eine Pause einlegen, sonst wird der Motor wegen Überhitzung beschädigt.

Während der Motor mit den Fingern nicht mehr berührt werden kann (es sei denn,

IMPRESSUM

Herausgeber: Schiffsmodellbau-Club Albatros Ellerau e.V.
Stockholmweg 17, 2086 Ellerau

Redaktion: Gerhard Meyer, Dorfstrasse 8, 2086 Ellerau

Druck: Carsten Lebang, Am Felde 33, 2086 Ellerau

Erschelen: 15. Juni - 15. September - 15. Dezember
15. März

Mitarbeiter: siehe Unterschriften unter den Artikeln

Nachdruck, Kopien, Vervielfältigungne, u.a., auch auszugsweise nur mit Genehmigung des Verelns gestattet.