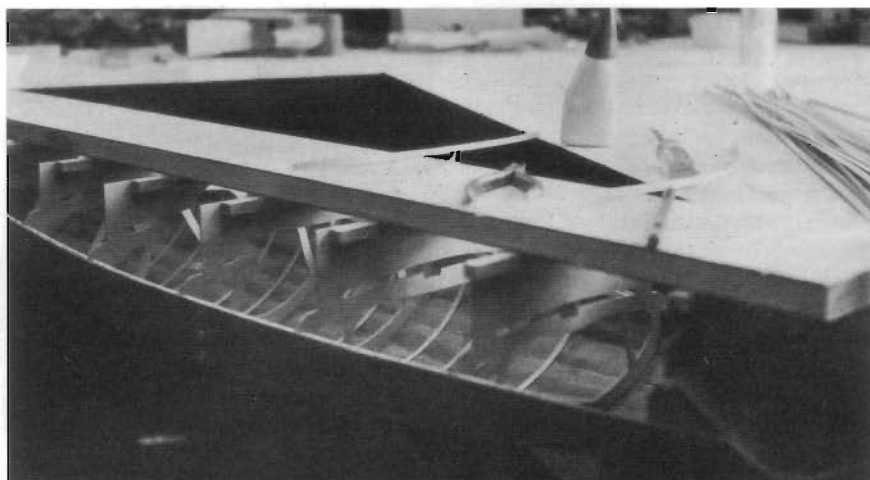
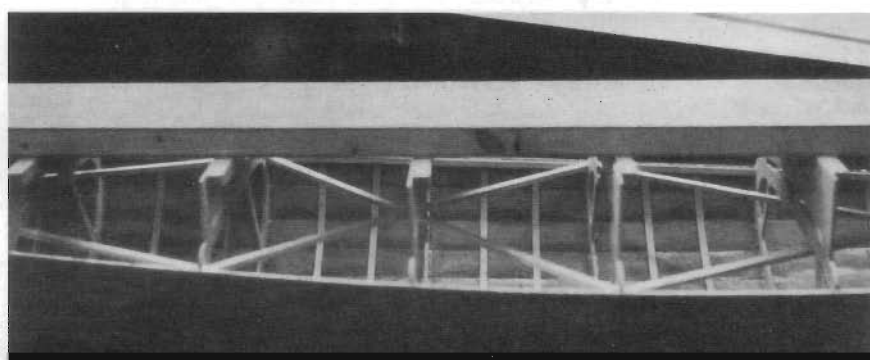




Eine schnelle „M“ entsteht (Teil VII)

Der Rumpfbau ganz aus Holz und Schlußteil

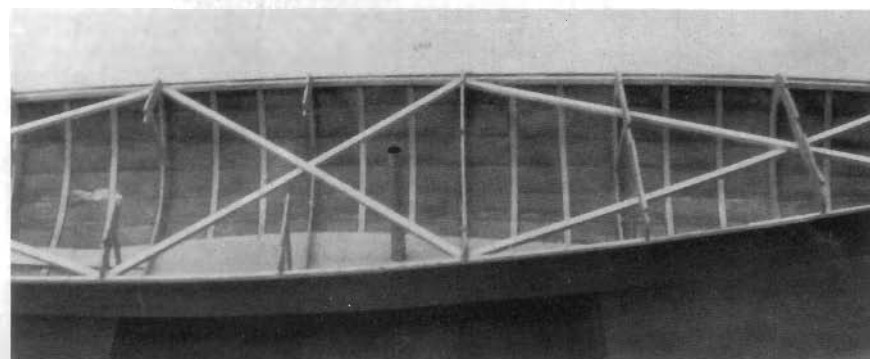
0,8 mm starke Sperrholzstreifen werden als eingebogene Spanten zwischen die festen Spanten eingeleimt.



Mit Diagonalstreben wird der Rumpf ausgesteift, damit er sich nicht verzieht.



Jetzt kann der Rumpf vom Baubrett getrennt und innen lackiert werden.



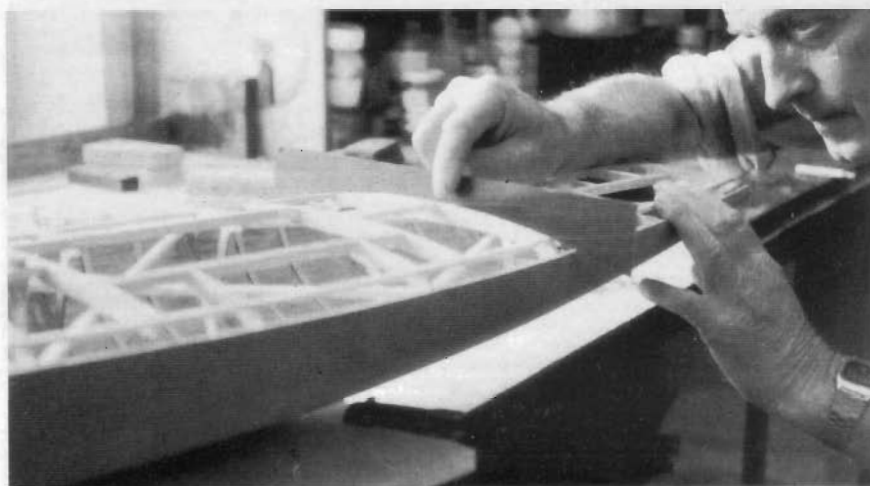
Für den abnehmbaren Kiel wird ein Rohr für den Haltebolzen eingeklebt.

Zur Befestigung des Decks werden Balkweger und eine Verstärkung in der Schiffsmitte eingeleimt, und für die Luken wird die Schlinge als Verstärkung eingesetzt.



Und alles wird wieder sauber ausgetrakt und beschliffen.

Mit einer Schablone wird geprüft, ob die Bucht der Decksauflage stimmt.

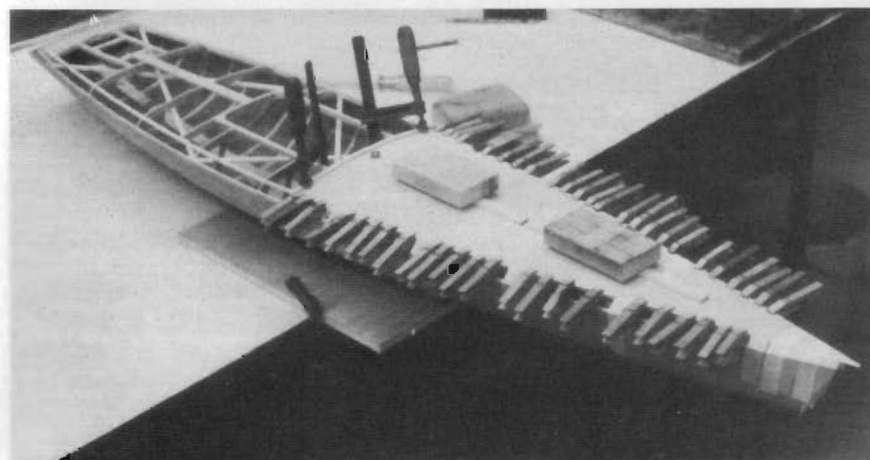


Das Deck wird aus zwei Teilen angefertigt. Die Sperrholzhälften aus 1-mm-Birken-sperrholz werden am Balkweger angezeichnet und aufgepaßt.

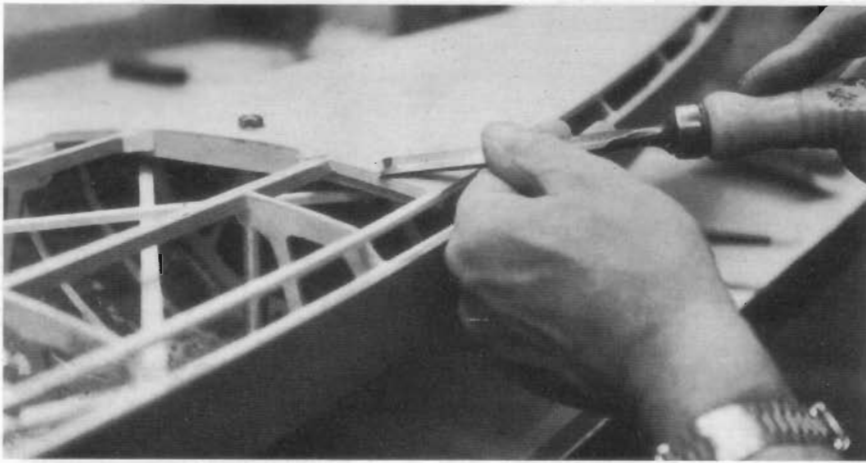


Vor dem Verleimen des Decks muß alles gut vorbereitet werden, damit der Leim nicht antrocknet.

Den Härter auf das Sperrholz geben, Kautleim auf die Leimflächen am Boot. Die offene Zeit beträgt etwa 20 Minuten.



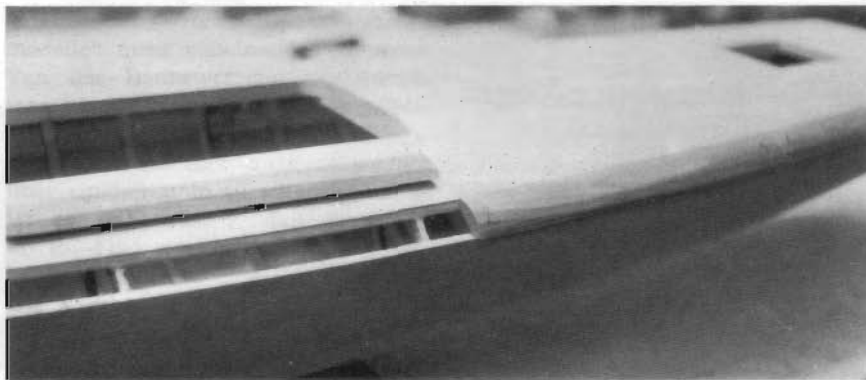
Mit viel Klammern und Klebestreifen wird eine Deckhälfte aufgeleimt.



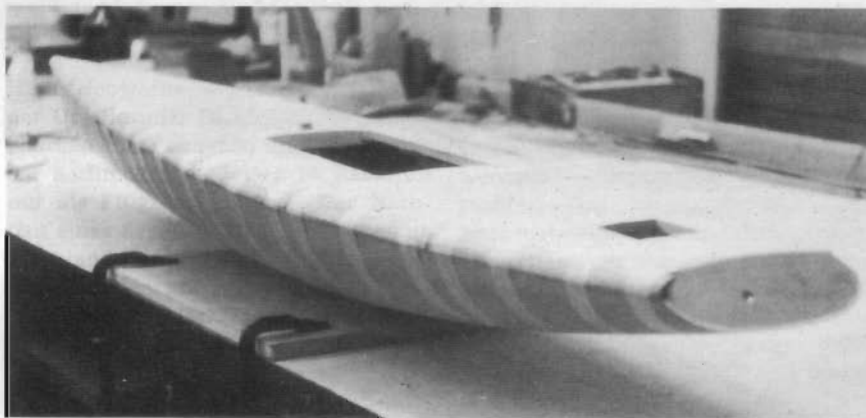
Der Übergang zur anderen Deckshälfte wird geschäftet. Wenn das Deck sitzt, werden die Diagonalstreben wieder entfernt.

Der gerundete Übergang vom Deck zur Bordwand wird mit der zusammengesetzten Schaudeckplanke verschlossen. Die Leimflächen werden gesäubert.

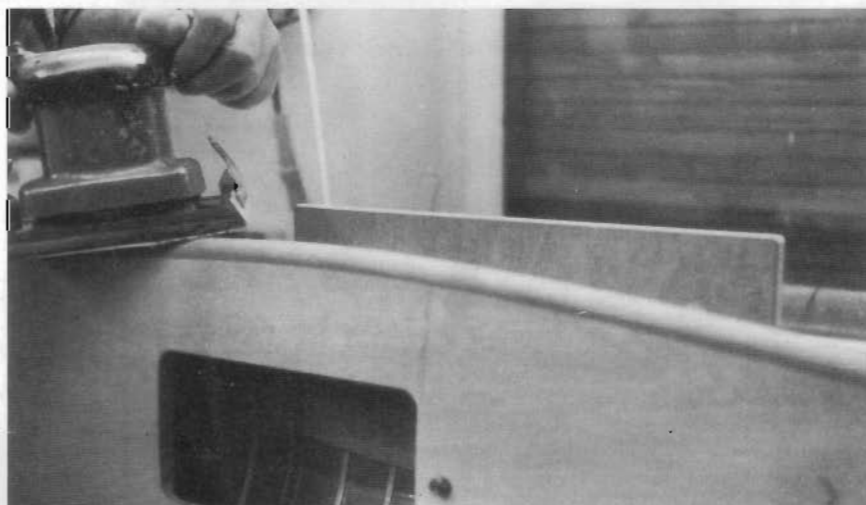
Zur Befestigung der Wanten werden Verstärkungen aus Hartholz eingepaßt und anschließend eingeleimt.



Dann werden die Übergänge eingepaßt...



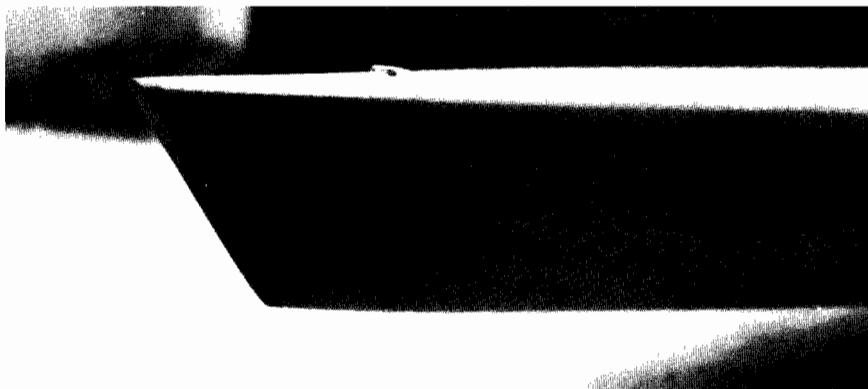
...und beim Verleimen mit Klebestreifen angepreßt. Nachdem der Leim getrocknet ist...



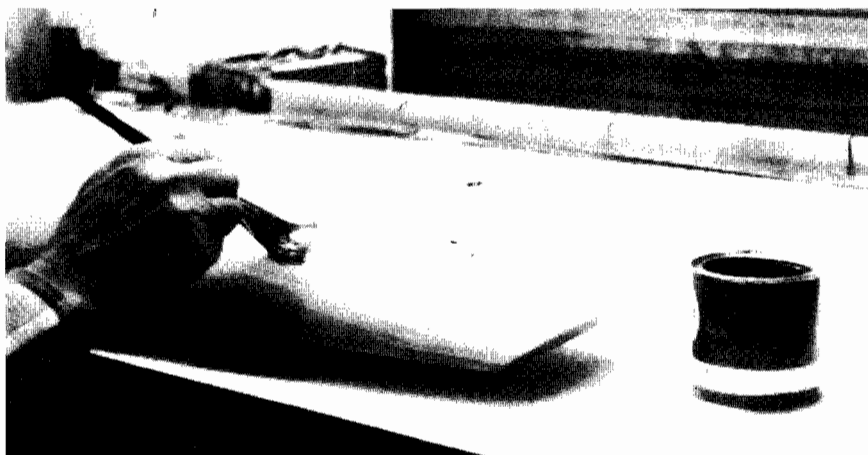
...wird die Schaudeckplanke geglättet und beschliffen.

Zum Schluß wird noch das Süll auf die Lukenöffnung aufgesetzt.

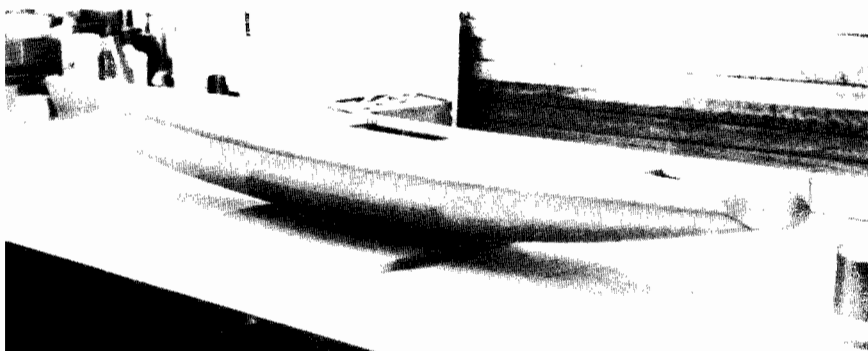
Der Vorsteven wird mit hartem Holz abgedeckt. Davor wird dann die aus Kork oder Gummi gefertigte Spitze aufgesetzt. Sie dient als Stoßdämpfer und darf 12 mm stark sein, ohne vermessen zu werden. Also 1270×12 mm ist dann die ganze Länge des M-Bootes.



Der Rumpf wird zum Abschluß mehrmals farblos lackiert.

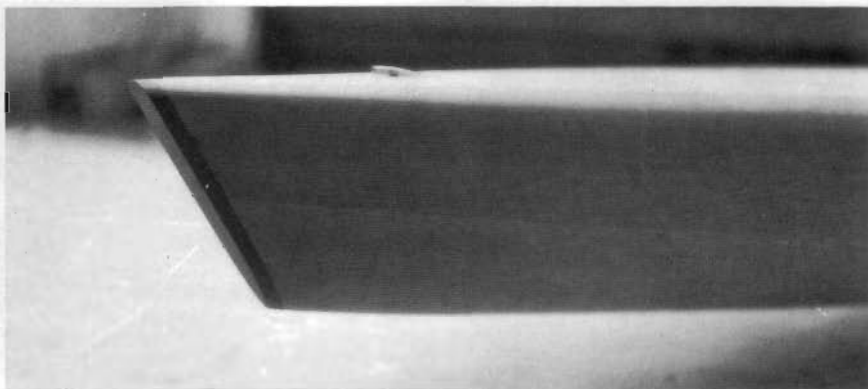


Wenn der Lack ausgehärtet ist, wird mit 600er Nachschliffpapier übergeschliffen und poliert.

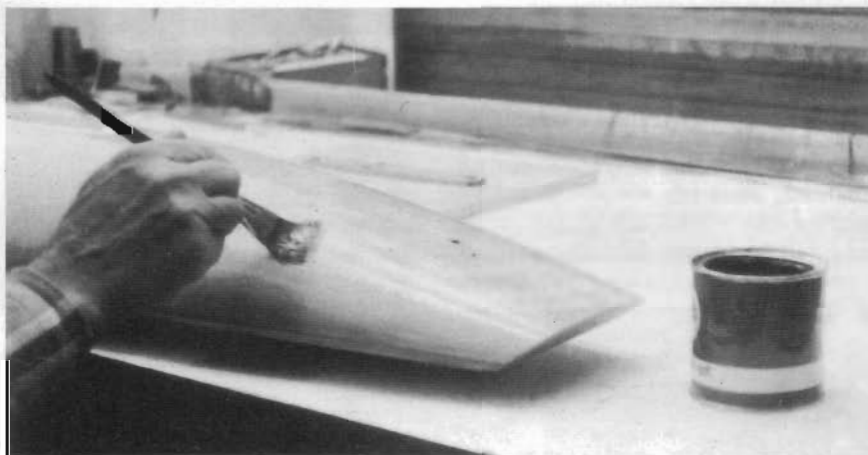


Beide Alutelle für Rumpf und Kiel werden zusammengeschaubt und am Rumpf angepaßt.

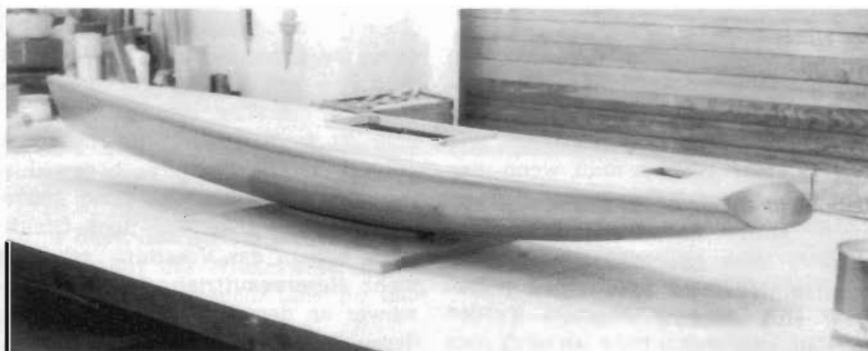
Der Vorsteven wird mit hartem Holz abgedeckt. Davor wird dann die aus Kork oder Gummi gefertigte Spitze aufgesetzt. Sie dient als Stoßdämpfer und darf 12 mm stark sein, ohne vermessen zu werden. Also 1270×12 mm ist dann die ganze Länge des M-Bootes.



Der Rumpf wird zum Abschluß mehrmals farblos lackiert.

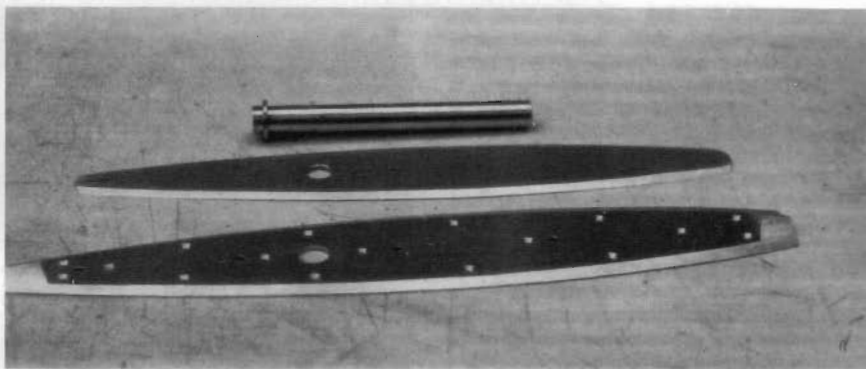


Wenn der Lack ausgehärtet ist, wird mit 600er Nachschliffpapier übergeschliffen und poliert.

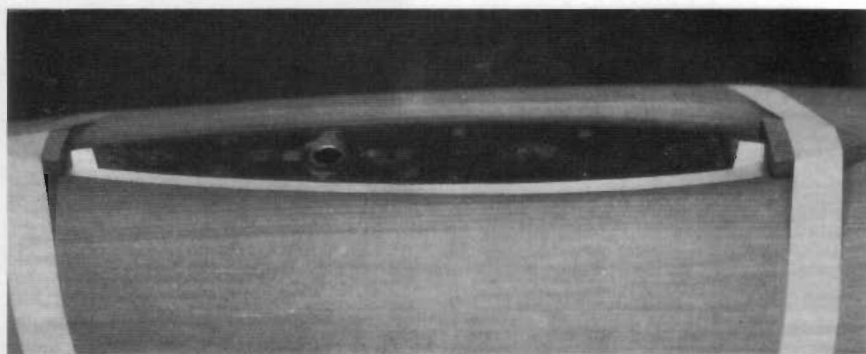


Beide Alutelle für Rumpf und Kiel werden zusammengeschraubt und am Rumpf angepaßt.

Für den abnehmbaren Kiel wurde in diesem Falle ein sehr aufwendiger Übergang aus Aluminium angefertigt.



Ein Teil kommt an die Kielflosse und wird wie hier das Rumpfteil mit Uhu-Plus und kleinen Schrauben befestigt. Die Übergänge aus Holz werden später verputzt und lackiert. Nur Experten wie hier Modellbaufreund Peukert werden den Rumpf farblos lackieren. Er braucht keine Fehler mit Farbe zu verstecken. Aber zum Trost für Anfänger: Auch ein farbiger Rumpf segelt nicht schlechter.



Schlußbemerkung

In loser Folge konnte ich bisher den interessierten Lesern nahebringen, was alles beachtet werden muß, wenn man ein M-Boot entwirft oder nach einem Entwurf baut. Dabei habe ich keinen Bauplan mit Bauvorschrift, sondern Hinweise geben wollen, die beim Bau eines Regattabootes beachtet werden sollten. Tatsächlich habe ich mich aber nicht nur damit beschäftigt, meine Gedanken zu Papier zu bringen, sondern auch weiterhin gezeichnet und gebaut,

so daß ich jetzt in der Lage bin, einen aus dem 77 Boot entwickelten Riß vorzustellen.

„Concept 78“ ist ein Boot mit etwas mehr Verdrängung und entsprechend größerem Kielgewicht. Durch größere Breite in der Wasserlinie ist es gegenüber 77 formstabiler und mit dem größeren Kielgewicht auch gewichtstabiler. Also für mehr Wind gebaut als das sehr ranke 77er-Boot. Gleichzeitig bekam das Vorschiff erheblich mehr Reserveauftrieb, was man unschwer an dem breiten Deck im vorderen Bereich erkennen kann. Damit wird ein Unterschneiden weitgehend vermieden. Alle diese Fakten machten sich bei vielen Sturm- und Gleitfahr-

ten positiv bemerkbar. So ist es auch nicht verwunderlich, daß „Concept 79“, die noch im Bau ist, fast identisch mit 78 ist. Ich sage fast, weil 79 noch mehr Verdrängung hat. Ein Spinnacker erfordert eine ganze Menge mehr Elektronik und Bauaufwand, der sich auf kurzen Dreieckskurven wohl kaum lohnen wird. Aber man soll ja nichts unversucht lassen. Später werde ich dann berichten, ob sich der Aufwand gelohnt hat.

Anmerkung der Redaktion: Von diesem Riß ist kein Bauplan erhältlich. Es ist aber durchaus möglich, den Riß von einer Reproduktionsanstalt vergrößern zu lassen.

