

Die Geschichte vom Projekt "LACUSTRE"

Ein Beitrag von Micha Laspe

Liebe Modell-Yachtfreunde, wie heißt es im kitschigen Amerika: "A dream is born". Mir ging es so vor 1 Woche, als ich bei meinem Freund Robert Schepp das Mahagoni-Yachtmodell eines LACUSTRE im Maßstab 1:5 abgeholt habe, an dem wir gemeinsam fast 2 Jahre gebaut haben.

Die Geschichte:

Als aktiver Segler besuchte ich 2004 die Interboot in Friedrichshafen und traf in einem abgelegenen Eck zwischen vielen Groß-Yachten auf einen einsamen Menschen, der auf einem Regiestuhl saß und vor sich das imposante Holzmodell eines LACUSTRE stehen hatte. Zu diesem Zeitpunkt war ich nicht nur aktiver Segler, sondern auch aktiver Regatta-Modellsegler mit meinen TenRatern und Marblehead-Yachten. Der Anblick dieser Yacht hat bei mir Adrenalin stöße ausgelöst. Leider war es nicht möglich zum Stand und zu Herrn Schepp durchzukommen, weil es offensichtlich noch mehr Begeisterte gab, die vor mir da waren. Was blieb waren viele Fotos und eine Visitenkarte.

2006 habe ich das Regattasegeln mit den Joghurtbechern aufgegeben, weil ich mich daran erinnert habe bereits vor 40 Jahren mit dem klassischen Modellbau begonnen zu haben. Damals hatten die Baukästen nicht den Zusatz "Ready to sail", sondern es wurde mit viel Holz nach Plan ein Yachtmodell gebaut auf das man stolz war, weil es aus der eigenen Schmiede kam. Also back to the roots. Meine Euphorie für Yacht-Klassiker war ungebremst.

Im Jahre 2006 erwarb ich über ebay die 1,90 mtr. lange GFK-Rumpfschale eines 30-iger Schärenkreuzers. Der Aus- und Aufbau des Rumpfes stellte mich vor keine größeren Herausforderungen, lediglich der Riggbau machte mich nachdenklich, weil ich mir nicht vorstellen konnte einen Mast mit mehr als 2 Meter Höhe/Länge aufzubauen, der ein Vorsegel ala Marblehead mit einem Fockbaum bekommt.

Ich erinnerte mich daran, das ich 2004 Robert Schepp mit seinem LACUSTRE auf der Friedrichshafener Interboot gesehen hatte, der auf der Yacht eine maßstabsgetreue Genua verbaut hatte. Also war es naheliegend den Kontakt herzustellen, um etwas vergleichbares für den 30-iger Schärenkreuzer zu bekommen. Dabei war insbesondere interessant welche Windentechnik Robert Schepp verwendet.

Leider war die Visitenkarte von Robert Schepp in Verlust geraten. Um so mehr freute ich mich als ich über die Verlinkung der Homepage meiner Lieblingsseite "mini-sail e.V." die HP von Robert Schepp fand und darüber Kontakt aufnehmen konnte.

Sehr schnell waren wir uns über die Möglichkeiten einig wie man seine Genua- und

Großwinde in meiner 30-iger Schäre einbauen kann. Seit 2 Jahren fährt mittlerweile meine Schäre mit dieser Technik und es gab bis heute keine Störungen.

Bedingt durch dieses "Schären-Projekt" war ich sehr häufig bei Robert Schepp am Bodensee. Irgendwann fiel mir auf, das in einem verborgenem Eck ein völlig runtergekommener Mahagoni-Rumpf rumlag, der ausgeschlachtet und total verstaubt war. Es war das Ur-Modell des LACUSTRE, das ich 2004 auf der Interboot bestaunt habe. Es vergingen viele Abende und Wochenenden, an denen wir über den Wiederaufbau diskutiert haben. Robert war in einer schwierigen Phase, weil seine Segelwinden, die er professionell vermarkten wollte, keine Käufer oder Interessenten fanden. Genausowenig fand er Käufer oder Interessenten für sein LACUSTRE-Projekt. Der Grund war schnell gefunden. Die Interessenten für fertige Modellsegelyachten im Gegenwert von € 9000 - 11.000 gab es nicht. Auch gab es keine Interessenten, die bereit waren für Genua- und Großsegelwinde zusammen € 1000 ausgeben.

Robert hat sich dann auf das konzentriert, was er gelernt hatte - die Yachtelektronik für manntragende Schiffe. Der Versuch in der Yacht-Modellbauszene Fuß zu fassen war gescheitert. Jetzt ging es für mich nur noch darum wie ich an seinen LACUSTRE komme und ob es machbar sein wird, die Yacht wieder mit der Windentechnik von Robert aufzubauen. Am 01. Mai 2007 beim jährlichen Treffen der Salemer Schiffmodellbauer am Salemer Schlossweiher ist es mir gelungen die Fragmente des Ur-LACUSTRE von Robert Schepp abzukaufen und ihn davon zu überzeugen, das er für mich 2 Winden baut. Das hat viel Überredung gekostet und in meinem Modellbau-Budget eine unübersehbare Unterdeckung hinterlassen.

Es hat dann 18 Monate gedauert bis das Schiff heute erstmalig wieder so weit aufgebaut ist, das es eigentlich sofort segelfertig wäre.

Wer kennt das Original des LACUSTRE????

Der LACUSTRE wurde 1938 vom Schweizer Henry Copponex als Antwort auf die Übermacht der 30-iger Schärenkreuzer entwickelt. Es handelt sich also um einen echten Oldie. Heute sind noch ca. 250 Exemplare auf den Gewässern im Einsatz. Vorrangig auf Schweizer Binnen-Seen und/oder auf dem Bodensee.

Das Modell im Maßstab 1:5

LÜA: 1900 mm

CWL: 1300 mm

Breite: 360 mm

Tiefgang: 600 mm

Masthöhe: 2300 mm

Segelfläche: 1,3 m²

Verdrängung: 16 kg

Was ist dabei herausragend oder außergewöhnlich?

1. Natürlich die beiden Schepp-Winden für Großsegel und Genua. Beide Winden werden über 2 Akkus mit zusammen 24Volt versorgt. Beide Winden verfügen über eine eigene Elektronik, was heißt, das der Schotweg nicht am Sender, sondern per Taster an der Winde eingestellt wird. Das hat zur Folge, das feinste Schotwegeinstellungen möglich sind, was bei den proportional gesteuerten Winden, wie z.B. der "heißgeliebten" Graupner Regatta oder anderen Winden unmöglich ist.

Die Genuawinde arbeitet mit 2 konischen Alutrommeln für die Schotführung. Die beiden Trommeln werden elektromechanisch über ein Mini-Servo und 2 Kupplungen von Backbord auf Steuerbord bzw. umgekehrt umgelegt mit der Möglichkeit gleichzeitig zu fieren und/oder dichtzuholen. Das Segelmanöver ist dann identisch wie bei einer "Großen". Egal ob beim Halsen oder beim Wenden.

In meinem 30-iger Schärenkreuzer nutze ich die gleiche Windentechnik mit 12V. Das ist nicht optimal, weil die Winden zu langsam laufen. Mit 24V ist es ein Erlebnis.

Die Puristen und Scale-Fanatiker werden die Stirn runzeln, wenn sie meine Version der Genua-Schotführung auf Deck sehen. Das verstehe ich.

Allerdings steht für mich das vorbildähnliche Segeln im Vordergrund. Das heißt auch, das ich in der Lage bin 3 verschiedene Genuas einsetzen. Also die Standard-Genua, die Starkwind-Genua und die Leichtwind-Genua.

Das wiederum bedeutet:

Ich muss ohne großen Aufwand die Genua-Schoten an der Umlaufschot festmachen, was wiederum nur funktioniert, wenn die Umlaufschot auf Deck verläuft.

In meinem 30-iger Schärenkreuzer liegt die Genua-Umlaufschot unter Deck. Ein Vorsegel-Wechsel am See ist fast unmöglich.

Die Umlaufschot für das Großsegel wird auch außerhalb der Rumpfes geführt. Diesmal am Mast. Das macht absoluten Sinn, weil die Zugkräfte optimal zwischen Mast und Baum verteilt sind.

2. Die 4 Wanten Backbord und Steuerbord werden unter Deck gespannt. Genau wie beim Original. Das ist insofern sehr praktisch, weil der Rigg-Aufbau extrem einfach und ohne fremde Hilfe möglich ist. Die Wanten werden mittels Hülsen am Mast eingehängt und unter Deck mit einer Kontermutter gespannt.

Das Vorstag hat keinen Spanner, was auch grundsätzlich nicht notwendig ist. Keine manntragende Yacht hat einen Vorstagspanner. Das Vorstag ist präzise auf den Mast ausgerichtet. Alle weiteren Einstellungen erfolgen über die Wantenspanner und insbesondere über das Achterstag.

Problematisch sind die Decksöffnungen für die Wantenurchführung. Im Bereich der Hauptwante habe ich eine Messinghülse eingesetzt, um die Genua störungsfrei von einem Bord auf den anderen zu legen. Bei der Unterwante werde ich einen Silikonschlauch über das Wantenstahl ziehen, das mit der Decksdurchführung bündig abschließt.

Ein LACUSTRE liebt auch Wind mit 3 Bft. und mehr - heisst, er liegt gerne auf der Back. Da können nicht abgedichtete Decksdurchführungen zu einem

Problem werden, wenn so viel Elektronik im Bauch liegt, wie bei dieser Yacht.

3. Um bei allen Windverhältnissen und auf allen Kursen ein optimal getrimmtes Großsegel zu haben, hatte ich mir überlegt das Achterstag über ein Jumbo-Servo trimmen zu können. Eigentlich ist das keine Herausforderung.

Die Herausforderung ist vielmehr der Baum-Niederholer, der gleichzeitig getrimmt werden muss. Da werden sicherlich noch einige Abende vergehen bis ich dazu die beste Lösung gefunden habe.

4. Im Moment arbeite ich am Unterwasserschiff. Bei meinen bisherigen Yachten habe ich das Unterwasserschiff lackiert. Beim LACUSTRE wollte ich ein Antifouling nachbilden. Das ist sehr gut gelungen. Ich habe Epoxidharz mit Graphit gemischt und aufgetragen. Es gibt zugebenermaßen beim ersten Schleifen mit 120er Papier viel unangenehmen grauschwarzen Schleifstaub. Beim abschließenden Schleifen mit 2000er und 4000er Papier bekommt das Unterwasserschiff das gewünschte Finish.

Liebe Freunde, das war jetzt viel Text, da Ihr aber alle einen direkten Bezug zum Yachtmodellbau habt, war es mir heute am verschneiten Sonntag ein Leichtes das alles nieder zu schreiben.

Ich bin Segler und kein Fotograf. Deshalb bitte um Verständnis für die teilweise nicht so gute Bildqualität. Ich beantworte gerne alle Fragen zu dem aufwendigen Projekt "LACUSTRE".

Ansonsten hoffe ich, das wir uns in vielleicht 3 oder 4 Monaten zum Segeln treffen.

Ich kann es nicht erwarten!!!!

Unten diverse Bilder vom aktuellen Ausbau.



