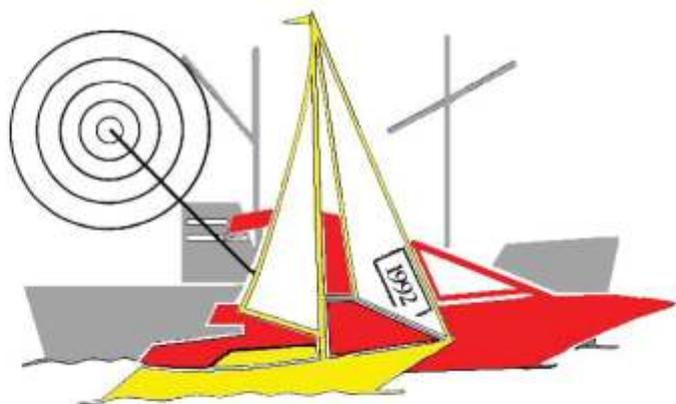


Festschrift

zum 10-jährigen Jubiläum des

MSV Klosterweiher e.V.



Vereinsitz in
79618 Rheinfelden / Baden

BESCHRIFTUNGSZENTRUM

HEUBÜSCHL

Ochsenmattstr. 14 • Rheinfelden  07623/ 17 53

unser bewährter Partner in Sachen Werbeschriften

MSV Klosterweiher e.V.



Unser Vereinseblem entstand mit Hilfe seiner Zusammenarbeit

BESCHRIFTUNGSZENTRUM

HEUBÜSCHL

Ochsenmattstr. 14 • Rheinfelden  07623/ 17 53

Der Oberbürgermeister der Stadt Rheinfelden

Baden



Grußwort

Anlässlich des 10-jährigen Bestehens des Modellschiffvereins Klosterweiher e.V. 1992

In diesem Jahr feiert der Modellschiffverein Klosterweiher e.V. 1992 sein 10-jähriges Bestehen. Zu diesem Jubiläum gratuliere ich – auch im Namen des Gemeinderates - sehr herzlich.

Für viele Menschen ist das Bauen von Modellen eine ausgezeichnete Möglichkeit, ihre kreativen Fähigkeiten auszuleben. Deshalb erfreut sich der Modellbau auch immer größerer Beliebtheit. Was früher die Domäne einiger Spezialisten war, hat sich inzwischen zu einer breiten Hobbybewegung gemausert.

Ganz gleich, ob im Bausatz oder nach Plan. Kreatives Nachbilden hat schon immer den menschlichen Geist angeregt – und bedeutet weit mehr als nur Beschäftigungstherapie. Die Erfahrung zeigt, dass Modellbauen ein ausgezeichnetes Gedächtnis- und Konzentrationstraining ist.

Ich wünsche allen Mitgliedern des Modellschiffvereins Klosterweiher e.V. 1992 weiterhin viel Freude bei dieser anspruchsvollen Freizeitbeschäftigung und allen Besuchern der Jubiläumsregatta interessante Einblicke in den Modellschiffbau.

Ihr

Eberhard Niethammer

(Oberbürgermeister)



Vorwort

Wir begrüßen **Sie, lieber Besucher**, ganz herzlich bei unserer Jubiläumsregatta. Sie haben hier die Gelegenheit uns, einige unserer Modelle, sowie viele unserer Modellbaukollegen aus befreundeten Vereinen in einem geographischen Radius von mehreren hundert Kilometern kennen zu lernen. Diese bringen zu solchen Veranstaltungen meist beeindruckende Modelle mit, welche oft echte Unikate darstellen. Nutzen Sie doch diese Gelegenheit zum intensiven Betrachten. Bei Kaffee und Kuchen bietet sich auch die eine oder andere Möglichkeit auf ein interessantes Gespräch mit den Modellbauern, denn wir zeigen und erklären unsere Modelle gerne. Es gibt bei uns keine Modelle mit „Betriebsgeheimnissen“.

Wenn Sie bei dieser Gelegenheit ein altes Hobby wieder neu oder gar ein ganz neues Hobby für sich entdecken, freut uns das natürlich ganz besonders. Gerne laden wir Sie ein, uns bei unseren verschiedenen Treffen zu besuchen. Selbstverständlich schliesst dieses Angebot auch die Jugend mit ein. Seit der Modellbauausstellung 2000 im Bürgersaal haben wir eine Jugend-

 **Berthold Schneider**

79618 Rheinfelden/
Karsau
Beuggen und
Schwörstadt
Telefon 0 76 23/55 59
Bankverbindung:
Bez. Sparkasse
Rheinfelden
Nr. 2-00 5163

gruppe, welche sich in unserem Vereinsraum in Rheinfelden (neben der Siedlerklausen) zum gemeinsamen Basteln mit Betreuung treffen kann. Selbstverständlich können die Jugendlichen (ab ca. 10 Jahren) auch an sämtlichen Vereinsaktivitäten teilnehmen. Allerdings setzt das ein gewisses Engagement der Eltern voraus, denn wir können nicht immer „Fullservice“, d.h. jederzeit Betreuung sowie Fahrservice bieten.

Sie werden es bereits vermuten, Mitgliedergewinnung ist ein wichtiges Anliegen dieser Veranstaltung. Im Gegensatz zu Sport- und Musikvereinen welche eher ein breites Publikum ansprechen, betreiben wir ein, naja, sagen wir mal „Randgruppenhobby“ dazu. Die relativ geringe Mitgliederzahl erschwert es, die bei solchen Veranstaltungen anfallende Arbeit auf viele Schultern zu verteilen. Nach der Euphorie der Gründungsjahre sind wir inzwischen auch schon etwas „ruhiger“ geworden. Waren wir einst ein für alles zu begeisternder Trupp Mitzwanziger, so kam nun ein ereignisreiches Jahrzehnt hinzu und wir haben nun Familien sowie meist auch mehr Stress im Job. Dennoch, der Modellbau lockt und man muss seinen Kindern ja auch was zeigen können, oder ? Wir freuen uns jedenfalls jederzeit über Verstärkung.

Modellbau & Modellbahn Herzog

Hauptstr. 63
79664 Wehr
Tel: 07762/8723
Fax: 07762/70519

www.modellbahn-herzog.de
Mail@modellbahn-herzog.de

Im Verlauf dieser Festschrift wollen wir Sie durch kleine Berichte einiger unserer Mitglieder über verschiedene Aspekte unserer Modellbauarbeit informieren. Ausserdem erfahren Sie auch etwas über den Zusammenschluss vieler Modellbauvereine, dem wir uns auch angeschlossen haben. Natürlich werden Sie auch die Mitglieder unseres Vereins kennenlernen.

Ein Wort noch zur Werbung in diesem Heft. Unter den hier werbenden Firmen befinden sich die Lieferanten all dessen, was wir für eine solche Veranstaltung benötigen oder sie sind uns sonst in irgendeiner Weise verbunden.

Wir danken allen Werbenden ausdrücklich für Ihre Bereitschaft, uns mit Ihrem finanziellen Engagement in einer für alle Gewerbetreibenden schwierigen Zeit die Produktion dieser Festschrift zu ermöglichen.

Unser Verein im Jubiläumsjahr

13 Aktivmitglieder
3 Jugendmitglieder
12 Passivmitglieder
1 Ehrenmitglied

Vereinsgründung am 16.10.92
Vereinsregister Nr. 1079 am 11.12.92

9 Gründungsmitglieder,
davon sind 4 noch **aktiv** und 1 *passiv*

Georg Brunner
Hans-Peter Brunner
Heiko Ehmann
Andreas Felber
Rudolf Frommherz
Thomas Hutfilz
Thomas Kieper
Andreas Kuhn
Martin Rohrer



Hintere Reihe, von links

Heinrich Langenfeld, Andreas Felber, Klaus Pfeffer, Thomas Kieper, Georg Brunner, Peter Staib, Dominic Mutschler

Vordere Reihe, von links

Rainer Stebner, Andreas Kuhn, Rolf Rübénach, Dietmar Hahner

Es fehlen im Bild

Stefan Sparr, Frank Wagener

Unsere Aktivmitglieder

			
Brunner, Georg		Felber, Andreas	
<i>Gründungsmitglied</i>		<i>Gründungsmitglied</i>	
Kassierer	10.92 - 3.94	Schriftführer	10.92 – 11.96
2. Vorstand	3.94 – 11.96	Kassierer	3.94 – 3.01
Materialwart	seit 3.00		
Georg war früher ein stark engagierter Rennbootfahrer, mit einem Hang zum Perfektionismus und hin und wieder überschäumendem Temperament. Inzwischen widmet er sich aber mehr dem Funktionsmodellbau.		Andreas kann sich bis heute nicht zwischen Rennboot und Funktionsboot entscheiden und hat meist mehr Ideen als Zeit zum umsetzen. Die 80% Fertigstellung reicht von Rennboot über Segler zu Mississippi - Dampfer.	



Hanauer

Stempel Hanauer

Herm.-Albrecht-Straße 5

79540 Lörrach

Tel. 0 76 21 - 21 93 Fax 4 48 38

Stempel, Schilder, Schriften, Bautafeln, Lichtwerbung,
Schaufenster, Fahrzeuge, Siebdruck, Offsetdruck

E-mail: Stempel-Hanauer@freenet.de

			
Hahner, Dietmar		Kieper, Thomas	
<i>Mitglied seit 11.95</i>		<i>Gründungsmitglied</i>	
Beisitzer		1. Vorstand	Seit 10.92
2. Vorstand	seit 3.01		
Die alten Schlachtschiffe sind sein Steckenpferd. Nach seiner Ansicht ist auch nur das reine bauen nach Konstruktionsplan echter Modellbau.		Unser Hans Dampf in allen Gassen. Unermüdliches Energiebündel in Sachen Vereinsarbeit. Hilft zur Not jedem beim Bau der Rennboote, damit ja genügend Renner im Verein vorhanden sind.	

Tel. 07623/794056

Birlin - Mühle



NEU im Programm:

gepa  -Produkte



Birlin - Mühle GmbH - Grenzacher Str. 46 - 79616 Rheinfelden-Dagerfelden
 Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 8.00-12.00 Uhr und 14.30-18.00 Uhr
 Sa. 8.00-13.00 Uhr

			
<i>Kuhn, Andreas</i>		<i>Langenfeld, Heinrich</i>	
<i>Gründungsmitglied</i>		<i>Mitglied seit 12.00</i>	
2. Vorstand	10.92 - 3.96		
2. Vorstand	3.98 – 3.01		
Kassierer	Seit 3.01		
Aus dem früheren Rennbootfahrer wurde einer der ersten in unserer U-Boot Fraktion. Als gelernter Lackierer gerieten seine Rennboote alleine durch den Lack zum Unikat.		Er kam über das Interesse seines Sohnes, welcher Teil unserer Jugend ist, zu uns. Ein altes Hobby fand zu neuer Aktivität.	


Schäfer

HEIZUNGSBAU GMBH 

TEL. 07623 / 71 91 10
PRIVAT 07623 / 5 04 00 79618 RHEINFELDEN

	
Mutschler, Dominic	Pfeffer, Klaus
<i>Mitglied seit 8.96</i>	<i>Mitglied seit 4.96</i>
	Schriftführer seit 11.96
Dominic war unser erstes Jugendmitglied, lange bevor wir an eine Jugendmannschaft dachten und wurde schliesslich Aktivmitglied. Fährt begeistert Rennboote und dabei am liebsten uns „alten“ davon. Zu unserem Elend gelingt es ihm meistens auch.	Mister ECO-Meister höchstselbst. Zur Zeit unser aktivster ECO-Fahrer. Organisiert Einzelrennen internationaler Wettbewerbe an unserem Gewässer, sowie unsere Vereinsmeisterschaft. Gewinnt dabei praktisch im Wechsel mit Dominic.


SHOW - LIGHTS
D&R
VERLEIH
 VON
TON & LICHT
79713 BAD SÄCKINGEN
 Tel. 0173 / 7379486
 Von mo - sa von 18 bis 20 uhr
 Wunderle

			
Rübenach, Rolf		Sparr, Stefan	
<i>Mitglied seit 8.99</i>		<i>Mitglied seit 11.99</i>	
Beisitzer	Seit 2001		
Rolf ist ein Universalmodellbauer und baut alles was irgendwie aufs oder unters Wasser kommt. Wenn irgendwo eine Baumrinde gegen die Strömung schwimmt, steckt er dahinter.		Unser Mitglied aus der Schweiz ist zur Zeit beruflich stark belastet und leider nur selten bei uns.	



STREULE

ELEKTRONIK

Inh. Petra Behrendt

- ◆ Elektronische-Bauelemente
- ◆ Lautsprecher-Boxen
- ◆ Lichtsteuerungen
- ◆ Computer-Zubehör
- ◆ Schach-Computer

79618 Rheinfelden (Baden) Degerfelderstr. 22

Telefon: 0 76 23 / 83 80 Fax: 74 71 84
 E-Mail: elektronik-streule@onlinehome.de
 Homepage: www.elektronik-streule.de

Zur Zeit gültige Beitragsordnung des Vereins

Die darin genannten DM-Beträge wurden im Zuge der Euro-Einführung per Vorstandsbeschluss im Verhältnis 1:2 auf glatte Euro Beträge abgerundet.

Ergänzend zu § 7 der Satzung wurde auf der 2. außerordentlichen Mitgliederversammlung am 23.11.96 folgende Neufassung der Beitragsordnung beschlossen.



Die aktive Mitgliedschaft

Die aktive Mitgliedschaft eines erwachsenen Vereinsmitglieds erlaubt es, daß Familienangehörige (Kinder bis zum 18. Lebensjahr und Ehe- bzw. Lebenspartner) jederzeit in den Verein mitwirken und an dem Vereinsleben teilnehmen können, ohne als Mitglieder angemeldet zu sein. Das Stimmrecht fällt jedoch nur dem eigentlichen Mitglied zu. Familienmitglieder (im selben Haushalt lebend) erhalten die Vollmitgliedschaft zum halben Beitrag.

Der Jahresbeitrag beträgt 100 DM.

In folgenden Fällen reduziert sich der Jahresbeitrag wie folgt :

Besteht mind. 3 Monate vor der jährlichen Beitragszahlung Arbeitslosigkeit oder befindet sich das Mitglied in der Ausbildung reduziert sich der Mitgliedsbeitrag um

50 %

Leistet das Mitglied zum Zeitpunkt der Zahlungspflicht seinen Wehrdienst oder eine Erstleistung ab, oder besteht ein Ausbildungsverhältnis, mit dem Wehrgeld ähnlicher Bezahlung, ist das Mitglied im maßgeblichen Jahr

BEITRAGSFREI

Bei Änderungen während des Jahres besteht kein rückwirkender, anteiliger Erstattungsanspruch.

Die jugendliche Mitgliedschaft

Falls ein gesetzlicher Vertreter eines Minderjährigen nicht selbst dem Verein beitreten möchte, gibt es die Möglichkeit der jugendlichen Mitgliedschaft. Jugendliche Mitglieder sind gemäß der Satzung nicht stimmberechtigt.

Der Jahresbeitrag beträgt 30 DM.

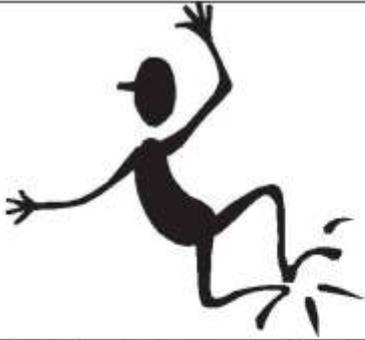
Die fördernde Mitgliedschaft

Mit der fördernden Mitgliedschaft unterstützt das Mitglied als Gömmer den Verein finanziell. Mit diesen Beiträgen sollen vorrangig vereins eigene Schiffmodelle, Fachliteratur u.ä. angeschafft werden.

Der Mindestjahresbeitrag beträgt 20 DM.

Diese fördernde Mitgliedschaft endet mit dem Bau oder Kauf eines Modellschiffes und dessen regelmäßigen (mehr als 2 mal im Jahr) Gebrauchs. Ab dem darauffolgenden Jahr wird das Mitglied als Aktivmitglied geführt.

Die Aktiv - Jahresbeiträge werden bei Eintritt quartalsmäßig berechnet (Jugend halbjährlich) und sind ab dem folgenden Quartal im voraus fällig. In Härtefällen kann der Vorstand auf Antrag des Mitglieds über die Minderhöhe des Jahresbeitrags ohne Zustimmung der Mitgliederversammlung entscheiden.

	
<i>Staib, Peter</i>	<i>Stebner, Rainer</i>
<i>Mitglied seit 10.94</i>	<i>Mitglied seit 12.01</i>
2. Materialwart Seit 3.00	
Er probiert alles aus, was der Modellbau im Wasser, zu Lande oder sogar in der Luft hergibt.	Rainer baut mit besonderer Vorliebe Hafenschlepper nach Originalwerftplänen im Massstab „Badewannengrösse“
	
<i>Wagner, Frank</i>	<i>Und wie heissen Sie ?</i>
<i>Mitglied seit 5.94</i>	<i>Mitglied ab ???</i>
Begeisterter Funktionsmodellbauer ohne jede Rembootambition. Zur Zeit leider nur noch selten bei uns.	Hier könnte schon morgen Ihr Name stehen. Willkommen !!

Ein ECO-Fahrer übers ECO-Fahren.....

Von Thomas Kieper

Die ECO-Klasse - Was ist das eigentlich ECO ?

Dieses Wort kommt von *Economy* und bedeutet soviel wie wirtschaftlich, kostengünstig. Das heißt, dass mit dieser Wettbewerbsklasse der Einstieg in das Fahren von Elektrorennbooten kostengünstig geschehen soll. Vor allem Jugendlichen wird so der Einstieg in diese anspruchsvolle Klasse interessant gemacht.

Die ECO-Klasse entstand Anfang der achtziger Jahre in Frankreich. Bei der international aus-geschriebenen französischen Meisterschaft in Rambouillet 1983 kamen Mitglieder des SMC-Fulda erstmals mit dieser Klasse in Berührung. Die Boote wurden damals mit acht Einzelzellen der Größe SUB-C gefahren. Die stabilen Rümpfe und das geringe Gewicht verziehen Crashes durch Unachtsamkeit oder Fahrfehler ohne größeren Schaden. Deshalb nahmen sich auch schon erfahrene und profilierte Rennbootfahrer unter dem Motto, „Spaß vor Wettbewerb“, das übrigens auch heute noch gilt, der Klasse an. Erste Rennen wurden dann in Deutschland 1984 vom SMC-Fulda organisiert. Es folgten weitere Rennen 1985 wieder in Fulda sowie 1986 und 1987 in Duisburg. Um die ECO-Klasse als internationale Wettbewerbsklasse, für Anfänger und Modellbauer die ein kostengünstiges Rennboot suchen, interessant und leicht umsetzbar zu machen, wurden von Wolfgang Aps und Rolf Recker grundsätzliche Regelvorschläge gemacht. Auf dieser Basis entstanden die heute gültigen Regeln. Diese sehen, den Bootsbau betreffend, auszugsweise wie folgt aus :

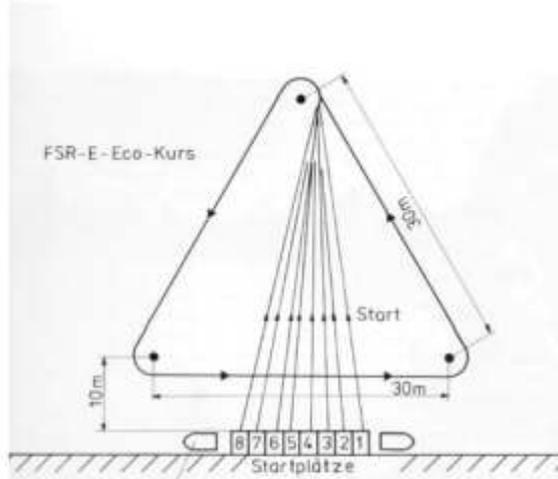


ECO-Action, weil, Spaß muß sein.

- 7 NiCd (heute auch NiMH) Akkus der Größe Sub-C (Baby)

- Motor per Fernsteuerung regel- oder schaltbar
- Gewicht über 1 kg
- Antrieb mit Schiffsschraube

Im Lauf der Jahre entwickelte sich die ECO-Szene rasant weiter, es wurden immer mehr Starter in dieser Klasse. Bald bemerkte man, dass sich verschiedene Fahrer deutlich absetzten. Ursache hierfür war einerseits der Erfahrungsvorsprung aus anderen Elektrorennbootklassen, sowie das Einsetzen hochwertiger Materialien, wie zum Beispiel selektierte Akkus oder Schiffsschrauben in Messingausführung und natürlich teure Motoren. Um hier wieder für eine gewisse Gleichheit zu sorgen, führte man die Standard- und die Expert-Klasse ein. In der Standard-Klasse durften dann nur speziell dafür zugelassene preisgünstige Motoren verwendet werden. Dies ist heute immer noch so, wobei es heute die nationale und die internationale Standardklasse gibt. Der Unterschied liegt in verschiedenen Auslegungen bezüglich der zugelassenen Motoren.



Bald nach Einführung dieser Klassen wurden auch die ersten Weltmeisterschaftsläufe ausgefahren. Gefahren wird generell um einen Dreieckskurs mit einer Schenkellänge von 30 Meter gegen den Uhrzeigersinn. Der Kurs hat auch heute noch seine Gültigkeit, nur wurde im Laufe der Jahre durch immer bessere Akkus die Fahrzeit angepasst. Jeder Fahrer hat entweder seinen

eigenen Rundenzähler zugeteilt oder es wird eine computerunterstützte Rundenzählung durchgeführt. Sieger ist natürlich der mit den meisten Runden. An einem solchen Rennen, das zum Teil auch über zwei Tage geht, hat man mehrere Wertungsläufe wobei zum Endresultat die zwei besten addiert werden, die restlichen Läufe sind Streichresultate.

Im Jahre 1999 kamen schon die ersten Akkus mit einer Kapazität von 3000 mAh auf den Markt. Anfang der achtziger lag dieser Wert noch bei 1200 mAh. Dazu kam bei den Motoren die Technik der sogenannten bürstenlosen Motoren. Dies läutete eine neue Ära ein. Die bisherige Fahrzeit von 5 Minuten wurde in der Standardklasse auf 8 Minuten erhöht, wobei hier nach wie vor nur herkömmliche Kollektormotoren zugelassen sind, in der Expertklasse wurde sie auf 6 Minuten erhöht. Wir fahren innerhalb unseres Vereins immer noch 5 Minuten, dies liegt daran, dass viele Mitglieder noch mit guten 2000er Akkus ausgerüstet sind. Dies wird sich aber mit der Zeit auch ändern, da die Herstellung loser 2000er Zellen eingestellt wurde. Irgendwie muss man sich hier mit der Zeit anpassen. Diese neue Technik kostet natürlich eine Menge Geld, so kostet zum Beispiel ein bürstenloser Motor mit Regler rund 250 Euro. Dies führt natürlich auch zu einem kostenintensiven Wettrüsten was die Starterzahlen in den letzten Jahren etwas zurückgehen lies. Die Standardklasse hat heute bei weitem mehr Starter, dies liegt mit Sicherheit an den deutlich niedrigeren Kosten, bekommt man hier für rund 100 Euro einen guten Motor zusammen mit einem Regler. Dies spricht für sich, hier hat auch der Namen ECO noch seine Berechtigung.

Der IDC, Internationaler Deutscher ECO-CUP, wurde 1999 durch den damaligen Weltmeister Jörg Mirkwitschka in der Klasse ECO-Expert und Hans Büscher, ein Spezialist dieser Szene der ersten Stunde, ins Leben gerufen. Sinn und Zweck sollte sein, gleichgesinnte in ganz Deutschland zusammenzuführen um gemeinsame Freundschaftsregatten auszutragen. Mitmachen kann hier jeder auch ohne offizielle Fahrerlizenz oder Vereinsmitgliedschaft. Viele Fahrer wollen den großen Wettbewerbstress nicht und können sich so doch als Einzelfahrer mit Gleichgesinnten im freundschaftlichen Rahmen messen. Der Erfolg dieser Idee gibt den Gründern recht, sind es zur Zeit doch an die 72 Fahrer die hier in die Wertung mitaufgenommen

sind. Insgesamt finden bisher 8 Wertungsläufe in ganz Deutschland statt, diese werden an den Austragungsorten von den örtlichen Vereinen organisiert und durchgeführt.



■ **Wössner GmbH**

Am Dreispitz 17

D-79589 Binzen

Tel.: +49 (0) 76 21 - 95 66 49-0

Fax: +49 (0) 76 21 - 95 66 49-25

e-mail: woessner.piston@t-online.de

<http://www.woessner-kolben.de>

Einer dieser 8 Läufe tragen wir als Verein an unserem Fahrgewässer aus, hierauf sind wir auch ein klein wenig stolz. Es besuchen uns hier die Spitzenfahrer dieser Szene, auch den Weltmeister konnten wir schon mehrfach begrüßen. Von diesen Fahrern können wir natürlich viel profitieren. Nun wissen wir, was sich hinter dem Namen Eco verbirgt, wie und wo Rennen stattfinden und wie alles geregelt ist.

Aber was braucht es alles, um so ein Standard-ECO zu bauen und zu fahren? Fangen wir mit der Fernsteuerung an. Hier tut's eine einfache 2 Kanal Steuerung. Man hat dabei die Qual der Wahl. Entweder eine sogenannte Pistolenfernsteuerung mit seitlichem Lenkrad oder eine herkömmliche Knüppelsteuerung, beide kann man heute kostengünstig erwerben, der Preis liegt bei ca. 60-70 Euro. Bei dem Grundset ist dann auch der Empfänger, ein oder zum Teil auch zwei Servo und eine Batteriebox für den Empfänger dabei, die aber beim ECO nicht benötigt wird. Beim Kauf entscheidet allein der Ge-

schmack des Käufers. Mehrheitlich hat sich hier die Pistolenfernsteuerung durchgesetzt. Als nächstes benötigen wir einen sogenannten Fahrtenregler, um den Motor zu steuern bzw. zu regeln. Auch hier gibt's für wenig Geld gute Ware, so reicht zum Beispiel ein Regler der Firma Kontronik der FUN-LINE Serie für ein Standardboot bei weitem aus und ist für ca. 35 Euro zu haben.

**Als Lieferant wünschen wir dem Verein
viel Erfolg bei der Modellbauausstellung**

BÄCKEREI MÜLHAUPT

**Friedrichstraße 22
79618 Rheinfelden
Tel. 07623/2320**

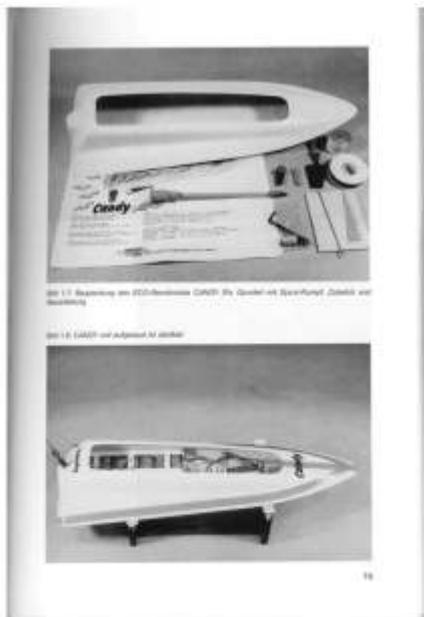
Aber es gibt noch viele andere gute Hersteller, hier entscheidet der Geldbeutel des Käufers. Weiter geht's mit dem Motor, hier genügt ein Billig-Motor der 600er Klasse für ca. 10-15 Euro. Die Firma Graupner bietet hier ein großes Sortiment an. Jetzt brauchen wir einen Fahrakku oder am besten zwei. Hier sollte auch auf gar keinen Fall gespart werden, denn ein guter Akkupack ist leistungsentscheidend. Der beste Motor nützt nichts, wenn der Akku den geforderten hohen Strom nicht liefert oder zu schnell leer wird. Die Kapazität sollte nicht unter 2400 mAh gewählt werden. Je nach Hersteller kostet hier die Einzelzelle zwischen 3 und 5 Euro. Man kann die 7 Zellen selbst zusammenlöten, oder kauft sie fertig konfektioniert, was dem Anfänger auch zu raten ist. Der Aufwand beträgt somit ca. 70 Euro für zwei Akkupacks. Falls nicht schon vorhanden, muss jetzt ein Ladegerät her. Heute gibt es sehr gute Lader die sowohl über 220 V als auch 12 V Versorgungsspannung zu betreiben sind. So einer sollte es schon sein, man kann so die Akkus zu Hause vorladen und am Gewässer nochmals nachladen. Für die Akkupflege wäre eine Entladestufe sinnvoll. 7 Zellen, also ein kompletter Pack, muss er gleichzeitig laden können, mehr ist vorerst nicht erforderlich. Am besten, man lässt sich über den Fachhandel oder einen erfahrenen Modellbauer bera-

ten. Ab ca. 50 Euro wird man hier fündig. Somit ist das Kapitel elektrische Teile abgeschlossen.

Wenden wir uns nun dem Boot (Rumpfschale) zu. Diese Boote haben eines gemeinsam, alle sind sie bis auf wenige optisch irgendwie hässlich und haben keine Echt-Boot Vorbilder. Es sind eben reine Zweckrennboote für diese Klasse. Auch hier gibt es verschiedene Händler die Schalen anbieten. Zum Beispiel **Graupner**: ECO-Speed, **Robbe**: ECO-Star, Stinger, **Sieß**: Zipp und einige andere, **Hopf**: Marlin und viele andere. **Gundert**: Candy und andere.

Auch hier wird man schnell fündig. Als Tipp kann man sagen, dass man vielleicht eine GFK-Schale vor einer ABS-Schale vorzieht. Glasfaserkunststoff ist wesentlich stabiler als ABS. Eine sehr gute, für ein Standardboot geeignete Schale ist die „Candy“ der Firma Gundert. All zuvor aufgezählte Boote sind zwischen ca. 45 und 70 Euro zu haben.

Die Wellenanlage bezieht man am besten über den Hersteller des gekauften Bootes, diese bieten verschiedene Versionen, passend zum Boot an. Bei einem Antriebsset ist dann auch schon meist eine Ruderanlage dabei. Die Kosten hierfür liegen bei ca. 40 Euro je nach Ausstattung. Zum Schluss brauchen wir noch eine Schiffsschraube. Hier kann nur empfohlen werden, zu Beginn eine Kunststoffschraube zu verwenden. Sie sind billig und man hat bei einem Schraubenwechsel immer wieder die selbe Leistung. Man braucht sie nicht mühevoll zu bearbeiten wie die Messingpropeller, die vor ihrem Einsatz gewuchtet und mit einer Steigungslehre eingestellt werden müssen. Der Anfänger würde hier schlichtweg überfordert. Der

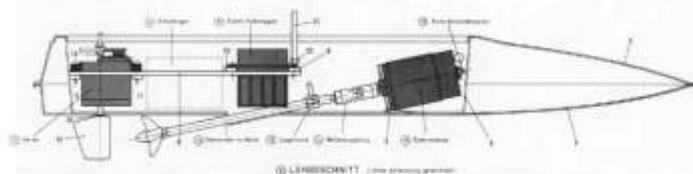


Kunststoffpropeller kostet gerade mal 1,70 Euro, während für den Messingpropeller schon 15 Euro berappt werden müssen. Unser Tipp ist der Kunststoffpropeller von Graupner Nr.- 2318-29.

Das wär's, alle Teile sind vorhanden, der Bau kann beginnen. Ein wesentlicher Vorteil dieser Boote, bei Rennbooten allgemein, liegt in der relativ kurzen Bauzeit, das schnelle Erfolgserlebnis kommt natürlich dem Anfänger besonders entgegen. Ein zu schwieriges Einstiegsmodell führt häufig dazu, in zu langen Bauphasen das Interesse zu verlieren und man gibt das Hobby schon auf, bevor es begonnen hat. Das gleiche Schicksal droht durch lausige Fahrergebnisse durch einen falsch eingestellten Messingpropeller.

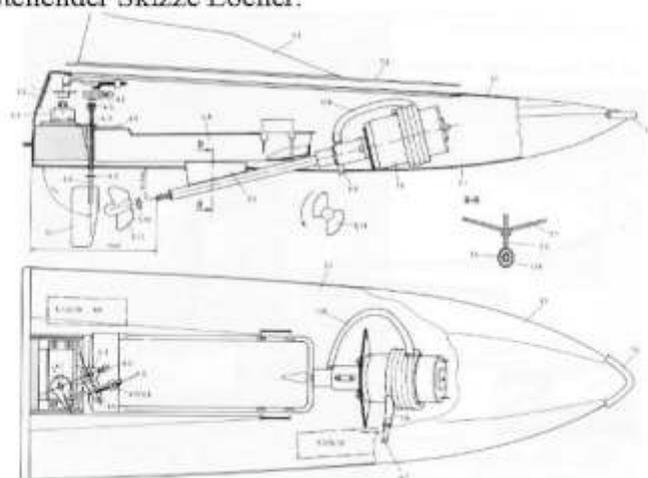
Viele nützliche Kenntnisse werden somit für den Bau weiterer größerer Modellschiffe gewonnen. Verzichtet man auf aufwendige Airbrushlackierungen oder ähnliches, schafft man es, so ein ECO-Renner übers Wochenende zum Leben zu erwecken. Grundsätzlich hält man sich an die mitgelieferte Bauanleitung, bei einigen Wettbewerbsbooten können diese fehlen, da diese Fahrer ihre Einbaumasse selbst ermitteln. Wir können somit nur einige grundlegende Bautipps geben.

Beginnen wir mit dem Einbau der Wellenanlage. Leichter geht das schon, wenn sich bei deren Kauf für eine mit einem angeflanschten Motorspant ent-

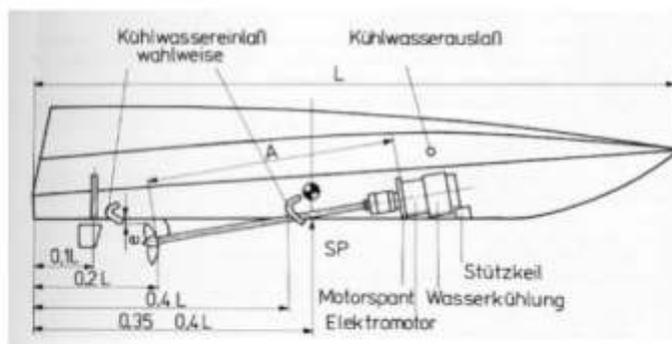


schieden hat. Somit entfällt das Herstellen eines Motorspantes und das etwas komplizierte Ausrichten der Wellenanlage zum Motor. Also montieren wir den schon entstörten Motor auf dem Flansch, zuvor haben wir natürlich die Kupplung auf das Wellenende des Motors geschraubt. Von hinten wird die Welle durch das Stevenrohr eingeschoben, bis sie in der Kupplung sitzt. Ein klein wenig Spiel zwischen Stevenrohr und Endstück der Welle muss vorhanden sein. Anschließend wird die Welle mit der kleinen Madenschraube in der Kupplung fixiert. Sinnvoll ist es, wenn man schon jetzt eine Alukühlschlange auf den Motor aufzieht, diese kann man für wenig Geld über den

Fachhandel beziehen. Jetzt halten wir bereits die komplette Antriebseinheit in der Hand. Am Boot bohren wir an den gekennzeichneten Stellen oder nach untenstehender Skizze Löcher.



Als erstes das für das Stevenrohr. Nach Skizze oder Bauanleitung wird dann die Antriebseinheit in das Boot eingesetzt. Wichtig ist hier, den Wellenwinkel zu beachten. Ist alles richtig eingestellt, kann man das Stevenrohr mit Sekundenkleber fixieren und anschließend mit einem 2-Komponentenkleber wasserdicht verkleben.



Das Programm des Jubiläumsfestes

Das Programm für Samstag, 28.9.2002

Ab 10.00 Uhr	ständiger Fahrbetrieb der Schiffs- und LKW-Modelle
11.00 Uhr	Eröffnung mit Begrüssung der Gastvereine
11.30 Uhr	Flugvorführung des HELI-Club Freiburg
12.00 Uhr	1. Lauf ECO-Rennen + 1. Lauf Seajet-Rennen anschliessend diverse Rennbootvorführungen
14.30 Uhr	Flugvorführung des HELI-Club Freiburg
15.30 Uhr	2. Lauf ECO-Rennen + 2. Lauf Seajet-Rennen anschliessend diverse Rennbootvorführungen
16.30 Uhr	Flugvorführung des HELI-Club Freiburg
17.00 Uhr	Ende des Samstagprogramms

Das Programm für Sonntag, 29.9.2002

Ab 10.00 Uhr	ständiger Fahrbetrieb der Schiffs- und LKW-Modelle
11.00 Uhr	3. Lauf ECO-Rennen + 3. Lauf Seajet-Rennen anschliessend diverse Rennbootvorführungen
13.00 Uhr	Flugvorführung des HELI-Club Freiburg
14.00 Uhr	4. Lauf ECO-Rennen + 4. Lauf Seajet-Rennen anschliessend diverse Rennbootvorführungen
15.00 Uhr	Ende der Wertungsläufe zur Regatta
15.30 Uhr	Flugvorführung des HELI-Club Freiburg
16.30 Uhr	Siegerehrung

An beiden Tagen finden ständig im „Inselbecken“ die Wertungsläufe zur Regatta nur durch die ECO-Rennen unterbrochen statt.

Im „Springerbecken“ bieten wir ständiges Schaufahren in der dort aufgebauten Hafenanlage des SMC Offenburg

Im „Rutschbahnbecken“ findet das beliebte Jedermannsfahren statt.

Ständige Flugmodellausstellung durch die MFG Wehr e.V:

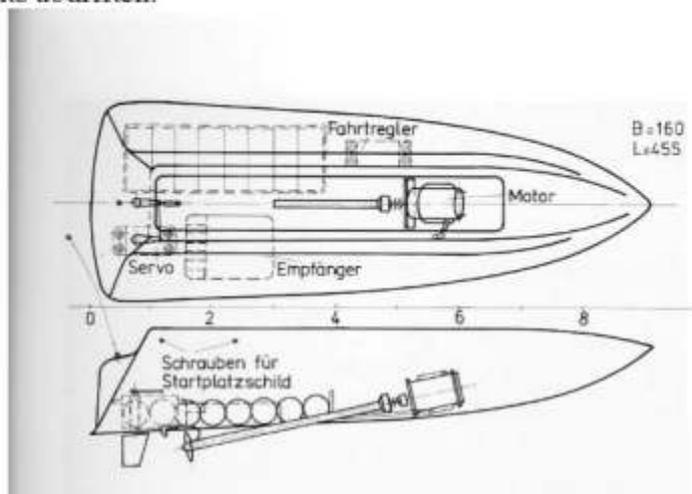
Ständige Modell-LKW-Vorführungen durch Modelltruckfreunde Freiburg.

Nach der Durchrocknung des Klebers bohren wir das Loch für den Ruderker und fixieren diesen auch wieder mit Sekundenkleber am Rumpfboden. Zum Ausrichten kann man das Ruderblatt in den Koker einstecken. Danach auch wieder wasserdicht verkleben. Wenn nicht vorhanden, fertigen wir uns einen Servohalter, biegen uns ein Servogestänge zur Verbindung des Servos und des Ruderhorns. Nach Ermittlung der Mittelstellung des Servos, hierzu muss kurz die Fernsteuerung in Betrieb genommen werden, klebt man den Servohalter entsprechend Bauplan oder Skizze am Rumpfboden fest. Danach wird das Rudergestänge eingebaut das Ruder ausgerichtet und die Schrauben angezogen.

Mit der Fernsteuerung kann man nun die Funktion prüfen, das Ruder sollte leichtgängig laufen und in der Neutralstellung des Senders geradeaus zeigen. Funktioniert alles richtig, löten wir die Anschlusskabel des Reglers an den Motor, die Kabel sind farblich gekennzeichnet - Anleitung beachten. Danach wird das Anschlusskabel des Reglers mit dem Empfänger verbunden. Der geladene Akku kann jetzt mit dem Regler verbunden werden. Sender einschalten, ein Empfängerakku ist nicht nötig, da dieser über den Regler aus dem Fahrakku versorgt wird und Funktionskontrolle von Ruder und Motor durchführen. Nun müssen wir nur noch den Akku befestigen. Sofern dem Bausatz oder dem Boot kein Akkuhalter mitgeliefert wurde, kann man sich leicht selbst helfen. Man kann zum Beispiel eine Akku-Wanne aus ABS Platten selbst herstellen und dann einkleben oder man fertigt aus einem ALU-L-Profil kleine Winkel an, in die dreht man dann kleine Blechschrauben an denen Gummiringe eingehängt werden können. Die Alu Winkel werden direkt auf den Rumpfboden geklebt, danach die Gummiringe einhängen und den Akku darunterschieben. Eine der besten Lösungen ist, wenn man sich aus der Fliegerei sogenannte Akku-Schächte besorgt. Diese werden aus GFK hergestellt und können auf Wunsch gekürzt werden.

Sie lassen sich auch sehr gut im Boot verkleben, ein Schnitt in der Mitte des Schachtes ermöglicht ein leichteres Einschieben des Akkus. Gegen das Verutschen während der Fahrt, wird der Akku mit einem Streifen Tesa (breit !) am Akku-Schacht gesichert. Ebenfalls eine sehr oft angewandte Methode ist die Akkubefestigung mittels Klettband, ist aber nicht sehr sicher. Vor allem wenn sich das Boot dreht, kann sich der Akku lösen, dadurch fällt er in den

Deckel, das Boot bleibt auf dem Kopf liegen. Auch besteht die Gefahr, dass sich durch die hohe Entladetemperatur der Akkus die Klebeseite der Klettstreifen löst und der Akku verrutscht. Wichtig ist jedenfalls, egal welcher Halter nun verwendet wird, dass sich das Akkupack in Längsrichtung auf dem Rumpfboden verschieben lässt. Dadurch kann man den Schwerpunkt des Bootes leicht verändern und somit den Wasserverhältnissen vor Ort anpassen. Der Platz des Akkus befindet sich in aller Regel in Fahrtrichtung auf der linken Seite des Bootes, hierdurch neigt sich das Boot, wenn es ruhig im Wasser liegt stark auf die linke Seite. Dieser Effekt ist aber erwünscht, bei voller Fahrt gleicht sich die Neigung durch das Propellerdrehmoment aus. Würde man den Akku mittig im Boot montieren, würde es bei voller Fahrt nach rechts abdriften.



Zum Schluss fertigen wir aus 4mm Alurohr zwei Röhrrchen mit einer Länge von ca. 20mm an. Das eine kleben wir als Staurohr entsprechend der Skizze in den Rumpfboden und das andere rechts auf Motorhöhe in die Rumpfsseitenwand ein. Dies ist dann das Wasseraustrittsrohr. Die Röhrrchen werden über einen Silikonschlauch mit der Wasserkühlschlange am Motor verbunden. Die Abschlussarbeit ist dann die Montage einer Antenne. Dies kann ein gewöhnlicher Stahldraht, mit einer Länge von ca. 20 cm sein. An beiden Enden werden mit einer Rundzange Ösen gebogen, das eine Ende wird mit ei-

ner Schraube am Heckspiegel des Bootes befestigt. An dieser Schraube wird das entsprechend gekürzte Antennenkabel auf der Bootsinnenseite angelötet. Die edlere Alternative wäre hier eine Schraubantenne. Dazu wird im Boot ein Antennensockel montiert, der wiederum mit dem Antennennkabel des Empfängers verbunden wird und von außen wird die Antenne aufgeschraubt. Es wäre noch sinnvoll, einen sogenannten Badewannentest durchzuführen um mögliche undichte Stellen aufzufinden und nachzuarbeiten. Wenn alles in Ordnung ist, Propeller auf das Wellenende montieren und leicht anziehen, - fertig. Auf ans Wasser zur ersten Probefahrt.



Autoteile-Zubehör
STROHMEIER

Walter Strohmeier

Berliner Platz 6 · 79576 Weil am Rhein
Telefon 07621/77781 + 73878 · Telefax 07621/78661

Grundsätzlich werden alle ECO-Boot Deckel mit Tesafilm oder Isolierband gesichert. Das gewährleistet eine hundertprozentige Wasserdichtigkeit und eine feste Verbindung zwischen Rumpf und Deckel. Ist der Akku drin, der Deckel drauf, einen letzten Sender-Check durchführen, Boot ins Wasser und staunen wie das Ding abgeht, schlimmer als Schmidts Katze.

Was bis jetzt noch nicht angesprochen wurde, ist der sogenannte Notaus. Bei offiziellen Rennen, aber auch bei Freundschaftsregatten, ist dieser Pflicht. Er dient dazu, das Boot von außen, ohne Öffnen des Deckels, stromlos zu machen, gleichzeitig wird er als Ein- und Ausschalter verwendet. Hierzu wird das Minuskabel des Akku aus dem Rumpf geführt, von außen mit einem Kurzschlussstecker unterbrochen, und wieder in den Rumpf geführt, um dann zum Regler zu gehen. Nun kann von außen der Kurzschlußstecker ein und ausgesteckt werden. In diesem Baubericht habe ich allerdings darauf



verzichtet, da er zum normalen Betrieb nicht unbedingt erforderlich ist. Ausserdem stellt dies keine besondere Schwierigkeit dar und sollte für jeden zu schaffen sein.

Ja Freunde, das ist ECO-Fahren, ob nun alleine oder in einer Gruppe, oder sogar ein richtiges Rennen, der Spaßfaktor steht bei den Dingen ganz oben und das ohne allzu großen finanziellen Einsatz.

Haben wir mit diesem Beitrag Ihr Interesse geweckt ? Dann besuchen Sie uns doch mal an unserem Fahrgewässer, oder nehmen Kontakt zu uns auf, bei uns wird allen geholfen, ob jung oder alt.

Alt gibt es in diesem Hobby sowieso nicht !

Zum Abschluss noch ein paar Fahreindrücke.....





Was ist der Alemannen- verband ?

Es gibt da ja das alte Klischee über die Deutschen, wonach es kein vorstellbares Hobby gebe ohne das dazu ein Verein existiere. Wenn es erst mal einen Verein gibt, gibt es bald mehrere und wo es mehrere Vereine gibt bildet sich bald ein Verband usw. über Dachverbände usw. usw.



Naja, ganz so falsch liegt man damit ja nicht. Auch im Schiffsmodellbau gibt es viele verschiedene Vereine mit zum Teil erheblich verschiedenen Interessen. Daher scheint es auch nur logisch dass sich diese nicht nur in einem Verband organisieren können. Um es kurz und griffig zu formulieren, kann man 2 Hauptrichtungen unterscheiden. Neben denjenigen, die Ihr Hobby professionell betreiben, gibt es diejenigen, die Ihr Hobby amateurhaft (was keineswegs mit stümperhaft zu verwechseln ist) betreiben. Hier steht nicht die Teilnahme an Weltmeisterschaften sondern die Freude am Bauen und die Teilnahme an freundschaftlichen Treffen mit Modellbaukollegen anderer Vereine im Vordergrund.

Einer dieser Verbände ist der Alemannenverband, oder wie es richtig heisst „Alemannische Schiffsmodell - Freunde“, ein Zusammenschluss vieler Vereine und sogar Einzelpersonen im deutschsprachigen Raum. Dies umfasst also Vereine aus Österreich, der Schweiz, Lichtenstein, dem Elsass und na-

türlich Deutschland. Gegründet wurde unser Verband in der zweiten Hälfte der 80er Jahre durch die Initiative der MSF Lahr, der Breisgauer Klubaufbauvereine und anderer, damals an einem Schaufahren beisammenen Vereine. Über den Verband pflegt man die Kontakte zueinander und koordiniert die Veranstaltungstermine. Einmal im Jahr findet die sogenannte Alemannenregatta statt. Dies ist ein freundschaftlicher Wettbewerb in verschiedenen Disziplinen, der jedes Jahr von einem anderen Verein ausgetragen wird. Idealerweise wechselt dabei auch regelmässig das Austragungsland, was jedoch leider nicht immer möglich ist. Die Länder Österreich und Lichtenstein sind z.B. momentan nur durch je einen Verein vertreten. Der Besuch dieser Veranstaltung durch einige Vereinsmitglieder zählt zu den wenigen „Pflichtterminen“ im Vereinsjahr.

Unsere Freunde aus Österreich stellen mit Fridolin Märck schon seit einigen Jahren den Obmann des Verbands. Im stehen für Finanz- und Schriftangelegenheiten die beiden Vorsitzenden der ursprünglichen Gründervereine, Alfred Welle und Harald Sawicki zur Seite. Schon gleich zu Anfang der Verbandsgeschichte konnte man sich auf ein Emblem einigen, welches inzwischen als Aufkleber, Aufsticker und sogar als Krawatte verfügbar ist.



Im Jahr 1997 konnten wir hier im Rheinfelder Schwimmbad die jährliche Alemannenregatta ausrichten. Dies war gleichzeitig das Jahr der Feiern zu „75 Jahre Stadt Rheinfelden / Baden“. Wer uns zu diesem Anlass besuchte, erinnert sich bestimmt noch an das damalige Gastgeschenk. Wir gaben unseren Besuchern, dem externen Anlass angepasst, das Rheinfelder Wahrzeichen, den Wasserturm, als Holzmodell als Dankeschön mit nach Hause. Unvergessen bleibt auch die Gaudi, die wir beim gemeinsamen Abendessen in der benachbarten Turnhalle zusammen erleben konnten. Diese abendlichen Treffen haben bei den Alemannenregatten eine schöne Tradition und tragen wesentlich zu dem freundschaftlichen Verhältnis bei, welches die Vereine untereinander pflegen.

Die Verpflegung dieses Wochenendes

Steak mit Brot 2,70 €

Steak mit Pommes 4,00 €

Grillwurst mit Brot 1,40 €

Grillwurst mit Pommes 2,40 €

Portion Pommes 1,50 €

Cola, Fanta, Spezi, Mineralwasser 1,00 €

Apfelschorle 1,20 €

Bier, verschiedene Sorten 1,70 €

Kuchen 0,70 €

Torten 1,00 €

Kaffee 0,80 €

Deutscher Ring 

Karl Weismann

Versicherung • Bausparverträge
Baufinanzierungen • Anlageberatung

Tel. (0 76 23)

43 59 + 4 07 55

Fax (0 76 23) 4 07 58

Auto-Tel. 0185 35 91 025

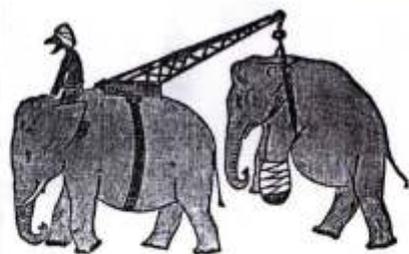
Rheinfelden-Deerfelden
Rebersdorf 11

Alte Schlachtschiffe als Modell

Von Dietmar Hahner

Baubericht Z34 (Typ 36A Mob)

Der Zerstörer Z34 ist ein Schiff, welches erst während des 2. Weltkrieges gebaut wurde. Es handelt sich dabei um eine Weiterentwicklung aus den Typen 34, 34A und 36. Dies sind die grössten in Deutschland je gebauten Zerstörer mit einer Länge von 127 Meter und einer Breite von 12 Meter. Die Bewaffnung bestand aus fünf 15cm-Geschützen ein Doppelturm auf dem Dach und 3 Einzellaffetten auf dem Achterschiff. 8 Torpedorohre in 4er Sätzen mittschiffs sowie zahlreiche Flakgeschütze vervollständigen die umfangreiche Bewaffnung.



Int. Spedition
Auto-Kranbetriebe
Schwertransporte

LOHMÜLLER

Wir nehmen Schweres leicht.

WILHELM LOHMÜLLER KG
Turninger Straße 272
79539 Lörrach
Telefon 0 76 21 / 93 34-0
Telefax 0 76 21 / 93 34-22
info@lohmueller.de
www.lohmueller.de

LOHMÜLLER

Wir nehmen Schweres leicht.

Internationale Spedition - Auto-Kranbetrieb - Schwertransporte

Nehmen Sie unser Motto, „WIR NEHMEN SCHWERES LEICHT“, ernst und uns beim Wort.

- Teil- und Komplettlösungen
- Lagerhaltung
- Logistikkonzepte
- Gefahregut mit GGVS/ADR-Ausrüstung und geschulten Fahrern
- Schwertransporte mit Tiefladern, Nachläufern, Kesselbrücken etc.
- kompletter Genehmigungsservice
- Autokrangestellung
- Beratung in allen Transport- und Logistikfragen
- Leistungsfähigkeit und Flexibilität

FÜR JEDE TRANSPORTAUFGABE DIE RICHTIGE LÖSUNG
- SPRECHEN SIE MIT UNS.

Wilhelm Lohmüller KG

Kraftwagenspedition
Turninger Straße 272 • 79539 Lörrach • Tel. 07621/93340

Ich entschloss mich, dieses Schiff als Modell im Massstab 1:100 zu bauen. Als Grundlage diente ein GFK – Rumpf der Firma Lassek. Dieser Rumpf ist bereits mit der Wellenanlage ausgerüstet, sowie angeformten Schlingerkielen. Die Bullaugen sind angedeutet und die Ankertaschen angeformt. Nach Prüfung des Rumpfes musste eine der Wellen ausgebaut und neu ausgerichtet werden. Danach entstanden die Wellenblöcke aus Messingdreh- bzw. Formteilen welche verlötet wurden. Am Rumpf wurden Öffnungen eingefräst und die Wellenblöcke, welche durch die Schiffswelle ausgerichtet in Position gehalten wurden, einlamiert.

Nun stand der Bau der Schiffsschrauben an. Der Spinner wurde auf meiner Drehmaschine 2 mal gedreht und in Höhe der Schraubenblätter abgestochen. Zuvor wurde ein M4 Gewinde im Spinner angebracht. Danach wurde die Schraubenform aus der Heckansicht auf 0,8 mm Messingblech übertragen, zentral ein M4 Gewinde angebracht und mit der Laubsäge ausgesägt. Danach konnten die Teile (3) auf einer M4 Schraube montiert und die Schraubenblätter entlang des Spinners links und rechts zur Mitte eingesägt werden. Nach Bau einer Schablone zur **Schränkung** der Blätter konnten die Blätter auf der Drehmaschine **verschränkt** und gelötet werden.

Nicht übersehen durfte man dabei, dass man sowohl eine links- als auch eine rechtsdrehende Schraube baute. Nun musste nur noch die Muschelform der Blätter hergestellt werden. Bei der Formgebung half ein Espressolöffel. Danach alles verputzen und man hat zwei schöne originalgetreue Schrauben.

Nun ging es an die beiden Ruder, welche im Schraubenstrom sitzen. Zuerst wurde ein Rohling aus Balsaholz gebaut, die Ruderachse festgelegt, mit Sekundenkleber getränkt und verschliffen. Um zwei identische Ruder zu erhalten, wurde eine Silikonform hergestellt. Die Ruder sind aus einer leichten PU 2-Komponentenmasse gegossen. Nach einkleben der Ruderkoerger war auch dies erledigt.

Die Bohrungen für die Bullaugen wurden vorgebohrt und auf das Mass der Messinghülsen aufgebohrt. Eingesetzt wurden sie mit 5min – Epoxikleber.

Laut meinen Unterlagen hatte die Z34 ein verlängertes Todholz im Bereich der beiden freilaufenden Wellen. Der Rumpf wurde in diesem Bereich aufgefäst und das Todholz aus 0.5mm Alublech ausgesägt. Das Teil wurde mit 5min - Epoxi eingeklebt und von innen mit einer dünnen Matte einlaminert. Als nächstes standen die beiden Schraubenschutze an, jedoch waren diese von Schiff zu Schiff verschieden. Bis jetzt habe ich noch keine eindeutigen Unterlagen für Z34 gefunden.

Mittlerweile gab es Aufbaurohlinge für den Zerstörer bei der Firma Lassek und ein passendes Deck. Nachdem diese Teile erworben waren, konnte ich die Fenster aussägen und beischleifen. Tja, dies ist grob der aktuelle Bauzustand meines Modells des Zerstörers Z34. Die Beschaffung der nötigen Bau- bzw. Originalunterlagen brachte einen Briefkontakt mit einem ehemaligen Besatzungsmitglied ein. Letzten Winter besuchte ich mit meinem Modellkollegen Rainer das Bundesarchiv in Freiburg. Dort sichteten wir diverse Originalunterlagen, jedoch leider keine bezüglich Z34. Aber es liegen ja noch 450 Tonnen (!!) Pläne unsortiert in den Hallen, also Hoffnung nicht aufgeben.

In diesem Sinne, liebe Modellbaukollegen, immer eine Hand voll Wasser unterm Kiel.

„Gasthaus Siedlerklause“

Inh. Elfriede Kuhn

Lindenstraße 14a

79618 Rheinfelden

Tel. 07623/27 14 Fax 798470

Das Segeln ist des Georg's Lust

Von Georg Brunner

Baubericht Micro Magic

1998 hat die Fa. Graupner ein Segelschiff auf den Modellbaumarkt gebracht, das ich hier kurz vorstellen möchte. Hinter der Modellbezeichnung Micro Magic verbirgt sich ein 53 cm langes, 18cm breites, fast 1m hohes und 1 kg leichtes Segelschiff, das trotz oder gerade wegen seiner Größe einen riesigen Spaß sowohl beim Bauen als auch beim Segeln macht.



Der erste Punkt, der positiv auffällt, ist der geringe finanzielle Aufwand. Da zum Verstellen der Segel keine teure Segelwinde eingesetzt werden muß, reicht eine einfache 2-Kanal Fernsteuerung mit zwei Standard - Servos zum Steuern des Modells aus. Auch hält sich der Preis des Bausatzes mit rund 100 Euro in einem akzeptablen Rahmen.

Der zweite Punkt ist der einfache Bau des Modells. Im Bausatz ist alles vorhanden, außer Klebstoff und Farbe, weil bei diesen Produkten bei zu langer Lagerung die Gefahr des Eintrocknen besteht.

Die Bauanleitung ist sehr ausführlich und gut bebildert; auch sind einige Informationen für Segelanfänger enthalten. Die Kunststoffteile sind alle bis auf die Verkleidung der Bleibombe fertig ausgeschnitten und müssen nicht nachgearbeitet werden.



Eine Kurze Zusammenfassung der wenigen Bauschritte.

- Zusammenkleben der Schwert- und Mastaufnahme und anschließendes Einkleben in den Rumpf.
- Zusammenbau /- kleben des Servoträgers und anschließendes Einkleben in den Rumpf.



- Einkleben der Holzverstärkungen und des Ruderkokers in das Deck
- Lackieren aller Holzteile im Rumpf und im Deck zum Schutz vor Feuchtigkeit
- Zusammenkleben von Rumpf und Deck
- Einpassen des Schwertes
- Anbringen und Verkleiden der Bleibombe am Schwert
- Bei Bedarf Lackieren des Schiffes
- Einkleben der Lukendichtung
- Anbringen der Ösenschrauben, Riegel und Aufkleber auf dem Deck
- Einbau der Servos, der Segelverstellung und des Empfängers
- Montage des Ruders mit Gestänge inkl. Abdichtung und des Schwertes

- Anfertigen von Mast, Groß- und Fockbaum
- Komplettieren und Anbringen der Segel
- Anbringen der Verspannung und der Segelverstellung



Der dritte Punkt ist das Segeln: leichter Wind oder Sturm, das Schiff kann alles. Das Schiff ist sehr gutmütig, die leichteste Brise und das Teil läuft. Auch bei Sturm ist das Schiff noch beherrschbar. Bei einer Böe zum Beispiel luvt das Schiff an, was bedeutet, es dreht mit dem Bug in den Wind, wodurch die Belastung auf Segel und Mast gering gehalten wird.

Der vierte Punkt ist der Transport. Das Segelschiff ist selbst in segelfertigem Zustand transportfreundlich und damit eigentlich immer einsatzbereit. Kein umständliches Auftakeln am Wasser, kein mühseliges Verstauen im Auto. Einfach komplett reinlegen, Sender dazu, Klappe zu und ab an den See. Vielleicht gibt es deshalb schon 10 Micro Magic's bei uns im Verein. Ich würde es jedenfalls wieder kaufen, ach ich hab ja schon zwei !



Akkupacks preisgünstig selbstgemacht

Von Thomas Kieper

Das In-line verlöten von Sub-C Zellen

Man kann selber ohne großen Aufwand einzelne Akku-Zellen In - Line löten. Der große Vorteil dieser Technik liegt darin, dass einzelne Zellenverbinder fehlen und somit eine direkte Verbindung von Zelle zu Zelle möglich ist. Dies reduziert durch den geringeren Verbindungswiderstand natürlich den Spannungsverlust, der sonst bei üblichen Zellenverbindern entsteht. Ganz zu schweigen von der resultierenden geringeren Strombelastung.

Bei einem Rennboot können kurzzeitige Spitzenströme von bis zu 50 Amperre fließen. Die Dauerstrombelastung liegt bei ca. 25-35 Ampere. Dieser Strombelastung sind die Standardverbindungen und auch Kabel unter 2,5 Quadratmillimeter Querschnitt nicht gewachsen. Der Akku quittiert dies mit Überhitzung, einzelne Zellen geben ihren Geist auf, dadurch sinkt die Gesamtleistung des Akkus, es können sogar Kabel vor sich hinschmoren, so dass in einem Boot auch ein Brand ausgelöst werden kann.

Um dies zu vermeiden, hilft nur eine einwandfreie Verbindung zwischen den Zellen sowie ausreichend dimensionierte Kabel und Stecker. Man bekommt solche fertig konfektionierte Akkus natürlich auch im Fachhandel, diese kosten aber richtig Geld.

Hat man aber schon eine gewisse Löt - Erfahrung, kann man hier einige Mäuse sparen und sich die Dinger selbst zusammenlöten.

Der verwendete LötKolben sollte eine Leistung von mindestens 80-100 Watt haben, so dass das ganze auch flott geht. Bei weniger Leistung dauert der Lötvorgang zu lange und der Akku wird zu heiß. Die original Lötspitze sollte gegen eine sogenannte Hammerlötspitze ausgetauscht werden.

Diese gibt's ebenfalls über den Fachhandel zu beziehen.

Dann muss man sich eine Löthilfe basteln. Hier können Dachlatten oder U-Profile aus Kunststoff oder Alu verwendet werden. Eine Winkelleiste geht natürlich auch. Diese Führung montiert (schraubt, klebt usw.) man auf ein

Grundbrett. An einem Ende der Führungsleiste wird noch ein Anschlag aus einem Stück Holz befestigt und fertig ist die Lötthilfe.



K. & S. Elsener
Felsplattenstr.42, 4055 Basel
Tel. 061-382 82 82
www.kel-modellbau.ch
E-Mail: info@kel-modellbau.ch

In der Nähe von Schwimmbad Bachgraben

Oeffnungszeiten:
jeden Donnerstag bis 21.00 geöffnet !!!

Montag und Mittwoch 14.00 bis 18.30
Dienstag und Freitag 10.00 bis 11.45
und 14.00 bis 18.30
Donnerstag 10.00 bis 11.45 und 14.00 bis 21.00
Samstag 09.00 durchgehend bis 16.00

Während der Sommerzeit Samstag bis 13.00

Nun wird das Grundbrett mit einer Schraubzwinge an der Werkbank fixiert und die Löterei kann beginnen. Doch zuvor muss der Minuspol und der Pluspol jeder Zelle mit feinem Schmirgel z.B. 400er abgezogen werden, um eine saubere Fläche zu erhalten. Danach werden alle Pole jeder Zelle dünn vorverzinnt.

Jetzt legt man die erste Zelle in die Führung. Hat man keinen Anschlag montiert, kann die Zelle auch mit einer Schraubzwinge fixiert werden (aber Vorsicht beim abziehen).

Die Zweite Zelle wird gleichzeitig hinten angelegt, hierbei die Polarität beachten (Plus-Minus-Plus-Minus-usw). Jetzt kommt die heiße Phase, wir gehen mit unserer Hammerlötspitze zwischen die Zellen, wärmen beide Pole bis das Lötzinn zu laufen beginnt, ziehen den LötKolben dann sofort raus,

und schieben mit der andern Hand die Zellen zusammen, ca. 3-4 Sekunden warten, fertig.

Dieser Ablauf wird nun wiederholt, bis eine Stange fertig ist. Aufgrund der Längsstabilität sollten aber nicht mehr als 5 max. 6 Zellen In-Line hintereinander verlötet werden.

Hat man nun einen 7 Zeller anzufertigen, können wir entweder eine 4er und eine 3er Stange zusammenlöten, oder zwei 3er Stangen und die 7 wird quer an einem Ende der Stangen angelötet.

Hierzu müssen aber aus Kupferblech (mindestens 1,5 mm Stärke) kleine Winkel angefertigt werden, die an beiden 3er Stange angelötet werden und dazwischen kommt dann die 7 Zelle.

Bietet aber das Modell ausreichend Platz, ist man besser bedient, man verwendet eine 3er und 4er Stange, schrumpft diese mit Schrumpfschlauch ein, und verbindet Sie mit einem mindestens 2,5 Quadratmillimeter starken Silikonummantelten Kupferkabel. Bei der Querversion schrumpft man nach der Verlötung den ganzen Pack zusammen ein. Danach sind nur noch die Anschlusskabel und Stecker anzulöten und der Akku-Pack ist fertig.

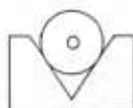
Als Stecker eigenen sich 4 Quadratmillimeter Goldstecker, die es in verschiedenen Versionen gibt. Diese erhält man, sowie auch den Schrumpfschlauch, über den gut sortierten Fachhandel. Zum Schrumpfen tut's zur Not auch ein Haarfön, ein teurer Heißluftfön ist nicht unbedingt notwendig.

Bevor die Zellen verlötet werden, sollte man sich vergewissern das alle gleichmäßig entladen sind und zwar bis zur Entladeschlußspannung von 0,8 Volt pro Zelle. Hierzu sollte ein entsprechendes Entladegerät zur Verfügung stehen. Man kann sich hier auch von jemanden helfen lassen, der so ein Gerät besitzt.

Das Kapitel Akkulöten ist also absolut keine Hexerei, aber man sollte schon ein wenig Vorkenntnisse haben, vor allem beim Löten, um hier auch Erfolg zu haben.

Der Anfänger, der sich dies nicht zutraut, kann sich auch gerne bei uns melden, und zusehen wie diese Akkus gefertigt werden. Ein angenehmer Nebeneffekt besteht noch darin, dass man über uns zu recht günstigen Einzelzellen kommt, da hin und wieder Sammelbestellungen gemacht werden.

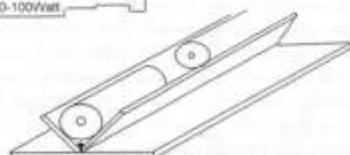
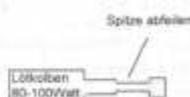
Die folgenden Skizzen zeigen die oben erwähnten Hilfswerkzeuge.



Dachplatte



U-Profil



Winkelleiste - Alu oder Plastik



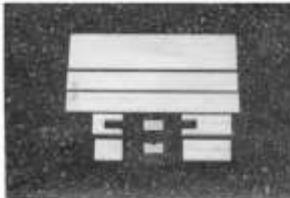
**Technische Gase
Sauerstoffwerk
79539 Lörrach**

**Rümminger Str.19
Tel./Fax:07621-2179
www.geiger-gase.de**

Man kann auch unterm Wasser fahren....

Von Georg Brunner

U- Boot fahren muß nicht teuer sein!



1. Für den Rumpf gelängen diese wenigen Teile.



2. Bug- und Heckstück im Detail. Die Lohrer-
aufhängungen sind an den Sperrholzblöcken
befestigt, die dafür dienen zur Aufnahme der
Schubstangenenden.

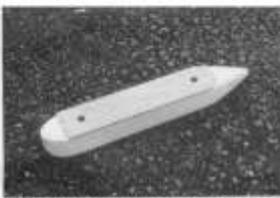


3. Rohbau des Rumpfes mit angezeichnetem Bug-
und Hecklinie.

Schon seit längerer Zeit wollte ich ein U- Boot bauen, aber die hohen Kosten für die U- Boot Bausätze und die dafür benötigte Technik haben mich immer abgeschreckt. Selbst die einfachsten Bausätze von Großserienherstellern fangen ohne Technik bei 250 Euro an , das war mir für die ersten U- Boot Gehversuche einfach zu teuer. Da kam mir das Sonderheft von Modell Werft gerade recht, in dem ein Baubericht und ein Bauplan über ein U- Boot aus Balsaholz zu finden war. Da vorgesehen war, das U-Boot dynamisch tauchen zu lassen, kann auf die kostspielige Technik für statisches Tauchen verzichtet werden. Für den U-Boot – Anfänger beruhigender Effekt : hält man das Boot an, taucht es vollkommen selbstständig und automatisch auf. Der **immer** vorhandene Auftrieb kann nur während der Fahrt kompensiert werden.



4. Bug und Heck haben die grobe Form erhalten.



5. Auf den röhren Rumpf wird der Lukendeckel aus
6-mm-Sperrholz angepasst.



6. Am Heck wurden die Flossen eingetaut, das
Sitzesender ist noch nicht abgetrennt.

Zum Bau des Bootes wird Balsaholz für den Bootskörper, 3mm Flugzeugsperrholz für die Ruder, ein Motor, ein Stevenrohr mit Welle, eine kleine Schiffschraube, zwei Standard - Servos, zwei Bowdenzüge für die Anlenkung der Ruder, vier kleine Scharniere aus dem Flugzeugmodellbau, Silikon Schlauch als Dichtung, Farbe und Klebstoff benötigt. Die meisten der

benötigten Teile findet der Bootsbastler in der „Krabbelkiste“, dadurch ist der finanzielle Aufwand meist gering.

Begonnen wird mit dem Rumpf. Bug und Hecksektion entstehen aus 25mm



7. Alles ist fertig verschiffen und bereit zum Anstrich.

Vierkanteleisten, der Boden und die Seitenwände werden aus 10mm Balsabrettchen hergestellt. Das Stevenrohr und die Bowdenzüge für Anlenkung der Ruder werden beim Zusammenkleben der Hecksektion gleich mit eingeklebt. Das Deck habe ich abweichend vom Bauplan aus einem 8mm Buchensperrholzbrettchen hergestellt, denn dieses ist

verwindungssteifer. Nachdem alle Kanten verschliffen wurden, werden die

Ruder aus 3mm Flugzeugsperrholz hergestellt und am Rumpf angepaßt und verklebt. Jetzt kann das U- Boot innen und außen lackiert werden. Ich habe es mehrfach mit PU- Lack gestrichen, wobei der erste Anstrich mit 80%-iger Verdünnung erfolgte, damit die Farbe gut ins Holz einzieht. Bei jedem weiteren Anstrich wurde der Anteil der Verdünnung reduziert, bis der letzte Anstrich mit 100% Farbe erfolgt ist. Nachdem der Lack ausgehärtet ist, kann mit dem Einbau der noch fehlenden Komponenten und dem Aufkleben der Dichtung begonnen werden.



8. Die „Spock“ liegt gestopft im Wasser. Wenn das Deck fast überpült wird, stimmt die Trimmung.

Die Dichtung besteht aus einem Silikonschlauch, der mit Dichtungssilikon aufgeklebt wurde. Das funktioniert sehr gut, bis jetzt drang noch kein Tropfen Wasser

Das voll wird nun in solange mit das Deck fast so ermittelte Flachmaterial Stahl mit

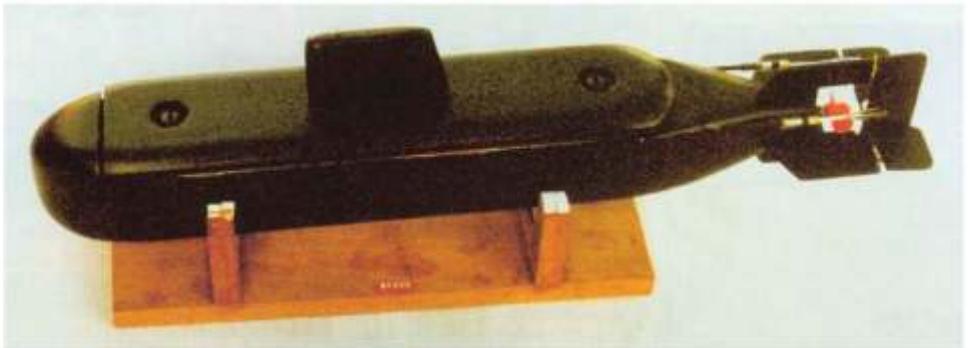


Die ruhende optimale Querschnittung zeigt dafür, dass die Luft geringsten Antriebs- und Steuerungskomponenten ganz sicher trocken bleiben.

unter den Rumpf geschnallt, durch verschieben kann die optimale Schwimmlage ermittelt und angezeichnet werden. An der so gefundenen Position wird der Ballast mit Silikon angeklebt und lackiert.

ausgerüstete U- Boot einem Wasserbecken Gewichten belastet bis unter Wasser ist. Der Ballast wird als aus Messing oder zwei Gummibändern

Nun ist das U- Boot fertig und kann seinem Element übergeben werden. Durch die hinter der Schraube liegenden Ruder reagiert das Boot auf jeden Steuerbefehl und kann nach etwas Übung bei langsamer Fahrt in einer konstanten Tiefe gehalten werden. Somit war das Projekt, ein U- Boot aus Holz zu bauen, ein voller Erfolg und mit ca. 50 Euro Einsatz auch kein finanzielles Risiko. Selbst wenn man keine Restekiste hat, ist der Aufwand von ca. 150 Euro ein vergleichsweise günstiger Einstieg in den U- Bootmodellbau.





Das Fachgeschäft für
ferngesteuerte
Modelle

Modell
KLEIN



Impressum

Festschrift zum 10 jährigen Jubiläum des
Modellschiffverein Klosterweiher e.V.

1. Vorstand : Thomas Kieper
Belchenweg 6a
79618 Rheinfelden

Gestaltung und Herstellung dieser Festschrift :

Andreas Felber, Solvayplatz 55, 79639 Grenzach-Wyhlen

September 2002

