

10.04.32, 2011-03-11 - YoJR IP: 217.11.34.36

KLASSEN DES AUSLANDES

Der Schweizer 15m², die kleinste Meterklasse

von Ing. Hons Brühlmann, Zürich

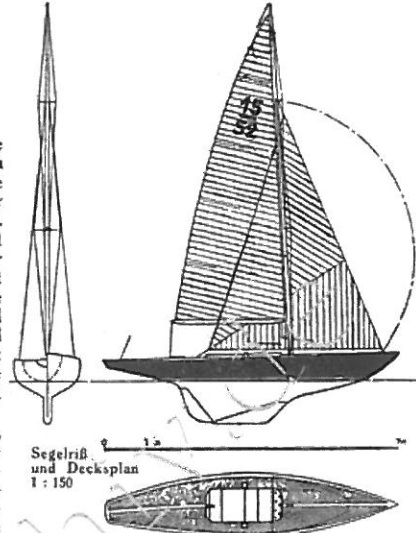
Mit einer nationalen Schweizer Klasse setzen wir die Veröffentlichung ausländischer Klassen fort. ...

Als in der „YACHT“ Nr. 15 vom Jahre 1938 erstmalig der 15 m² Kielkreuzer für Genfersee und Südfrankreich veröffentlicht wurde, ahnte wohl kaum jemand, daß dieses Boot dereinst die stärkste schweizerische Kielbootklasse begründen könnte. ...

Irgendwie ist der internationale Sechser das Traumschiff aller Segler. Seine ausgeglichenen Segeleigenschaften und seine harmonisch schönen Linien sind unübertroffen. ...

bau genau gleich sei wie hundert andere zuvor. Mehr Anreiz bietet diesbezüglich der Monotyp mit Toleranzen, aber wie die Praxis zeigt, sind damit auch jeglicher Preisentwicklung Tür und Tor geöffnet. ...

Nun sind das alles Binsenwahrheiten, aber es ist erstaunlich, wie selten die einzig richtige Folgerung daraus gezogen wird: daß nur das kleinere Boot das wirklich billigere sein kann! ...



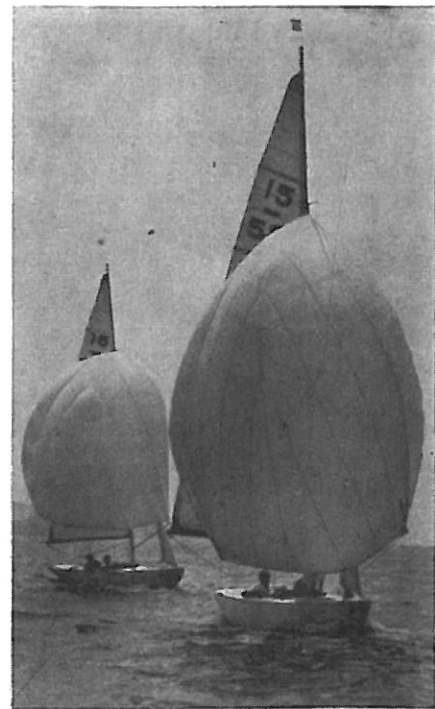
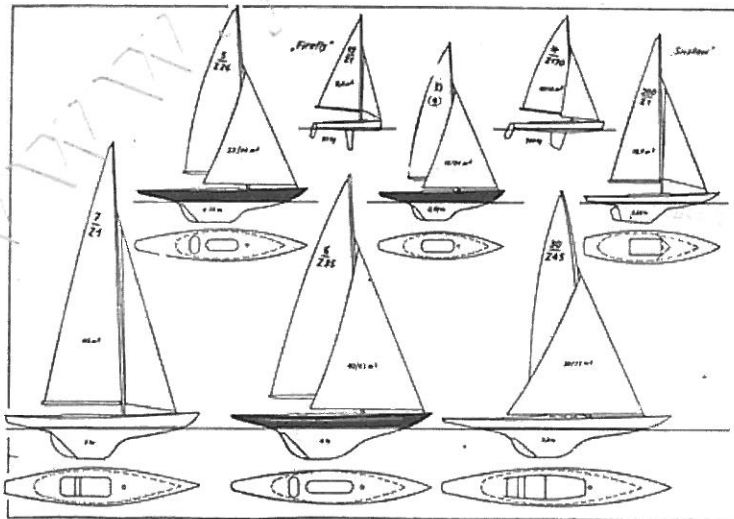
Segelriß und Deckplan 1:150

der 15er am Léman die größte Verbreitung gefunden hat, darf er sich sicher auch auf alle anderen und kleineren Alpenseen hinauswagen.

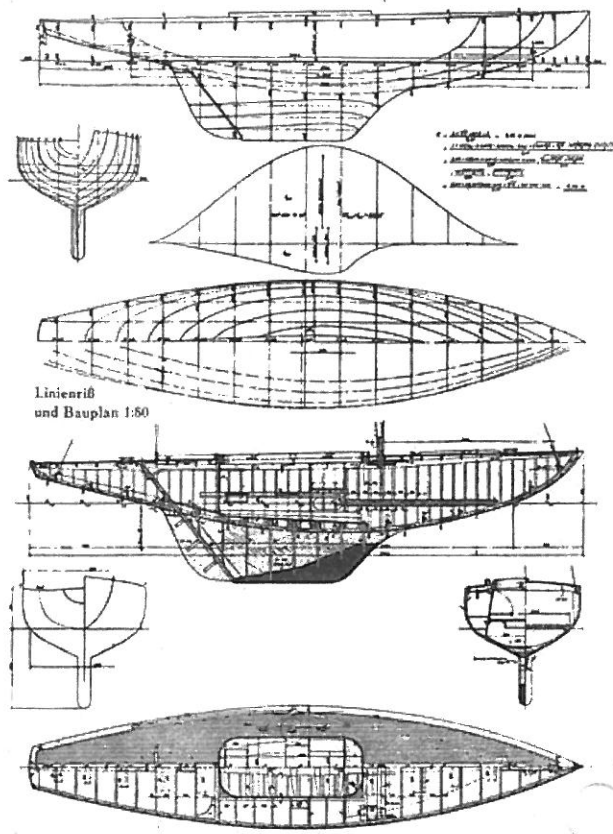
Zum Schluß sei noch kurz auf die Rennformel und die Baubestimmungen hingewiesen. Die Formel ist neben dem Linienriß angeführt, und der interessierte Segler wird wiederum die große Verwandtschaft mit der internationalen Meterformel erkennen. ...

Zwei 15-m²-Boote mit dem 35-m²-Spinnaker. Die Boote sind eine verkleinerte Ausgabe der Sechser und Fünfer. Fot. Hänfler, Zürich.

Größenvergleich Schweizer Bootsklassen, die im gleichen Maßstab gezeichnet sind. Untere Reihe: 7-m-R, 6-m-R, Schärenreißer. Obere Reihe: 5-m-R, 8,3 m² „Firefly“, 15 m² (4 m), 10 m² Pirat, „Swallow“-Klasse.

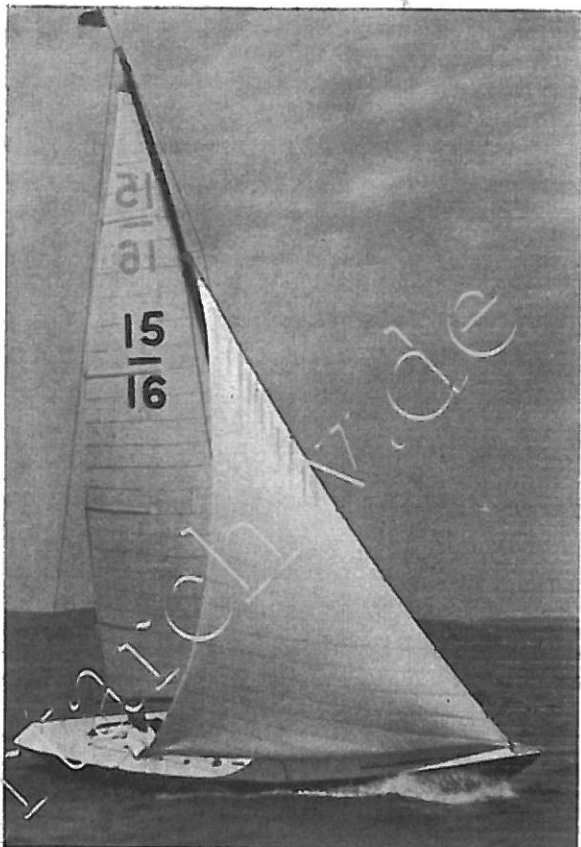


10.05.20, 2011-03-11 - Your IP: 217.11.34.36



Linienriß und Bauplan 1:50

Nationale schweizerische 15-m²-Klasse. Konstruiert von Ing. Hans Brühlmann, Zürich. Länge ü. Deck 7 m, Breite ü. Deck 1,55 m, Länge i. d. CWL 4,70 m, Tiefgang 1 m, mittlerer Freibord 0,54 m, Cockpittiefe 0,80 m, Segelfläche vermessene 15 m², Segelfläche maximal 24 m², Masthöhe 8,4 m, Displacement 920 kg, Bleikiel 480 kg



Ein Vertreter der Schweizer 15-m²-Klasse, die eigentlich eine 4-m-R-Klasse ist, wenn man von den geringen Aenderungen, die an der R-Formel vorgenommen wurden, absieht. Fot. Hänbler, Zürich.

in Kompensation mit Länge und Breite kleiner, aber nicht größer als 15 m² sein, daher auch die Klassenbezeichnung. Das Mindestdisplacement ergibt sich aus der Formel:

$$(0,15 + 0,16 L_{wl})^3 \text{ zu ca. } 750 \text{ kg.}$$

Praktisch sind die meisten Boote aber zwischen 850 und 930 kg schwer, wovon ca. 440—500 kg auf den Bleikiel entfallen. Die Boote werden meistens in Mahagoni gebaut, da aber für Schale und Deck Mindestgewichte vorgeschrieben sind, können ohne Nachteil auch andere Hölzer verbaut werden. Selbstverständlich sind hohle Spieren gestattet, auch am Rigg und an den Beschlagen sind dem Segler alle Möglichkeiten zum „Spielen“ offen gelassen.

Die Takelung unterliegt den in den Meterklassen üblichen Beschränkungen. Die Genuafock darf um den halben Rennwert überlappen, und am Spinnaker sind die Seitenlieken begrenzt. Die Takelungshöhe ist auf 8 m über Deck beschränkt (2× Rennwert) und das Vorsegeldreieck auf 75 % davon. Ueber-raschend groß ist die Vorsegelbasis, bei den erfolgreichen Booten liegt sie zwischen 2,2 und 2,4 m, die Segelfläche ist also höchst modern im Verhältnis 2:3 aufgeteilt.

Damit aber genug der Technik, hören wir endlich noch, was uns die Regatta- und Fahrtensegler über das Boot zu sagen haben. Wer die Segel-eigenschaften der Meterboote schätzt und kennt, wird sie in feinsten Form auch am 15er finden. Man darf ohne Uebertreibung sagen, daß es wohl das sensibelste Kielboot ist und bei jedem Wind und auf allen Kursen mit

der Rinne zwischen zwei Fingern gesteuert wird. Im vollkommenen Trimm kennt das Boot keinen Ruderdruck, und das ist vielleicht der Grund dafür, warum es gerade von Damen so erfolgreich geführt wird. Es darf höchstens zu dritt gesegelt werden, üblich ist aber die Zweierbesatzung. Natürlich ist die Arbeit aus Kraft mal Weg kleiner als beim Fünfer und Sechser, aber zwei Leute haben denn auch alle Hände voll zu tun. Es braucht einen ausgezeichneten Vorschotmann und eine raffinierte Arbeitsteilung, damit 40 Sekunden nach dem Bojerunden der 35-m²-Spinnaker steht! Doch können fast alle Arbeiten vom Cockpit aus getan werden, und man kann, was im Starboot z. B. nicht möglich ist, richtig sitzen darin. Die Forderung, auf einem Boot schlafen und Ferien machen zu können, wurde keineswegs übersehen. Mit einem Reserverdisplacement von 3,5 m³ und einem mittlern Freibord von 0,54 m ist es unglaublich geräumig. Der Mast steht auf Deck und Brücke, und das ganze Vorschiff ergibt mit einer Spannkoje über die volle Breite zwei genügende Liegeplätze. Die Bänke liegen lose auf den Seitenregalen; ins Hinterschiff geschoben, machen sie die Plicht für einen dritten Platz frei. Geradezu verblüffend ist die Tiefe des Cockpits mit fast einem Meter, ein Luxus, den viele größere Boote nicht zu bieten imstande sind.

Der Mast wird ohne jegliche Hilfsmittel auf Deck gestellt und gelegt. Mit dem Vorstag gefiert wird er über den drehbaren Mastfuß in die Baumstütze gelegt. Daß der auf Deck gestellte Mast ein besseres Kräftepiel gestattet und alle unnötigen Spannungen von der Schale fern-

hält, braucht wohl nicht mehr bewiesen zu werden.

Die Zeichnungen zeigen einen Riß des Verfassers, der nun bereits zwölfmal zur Ausführung kam. In dem Bauplan vermag der Leser alles Wissenswerte zu erkennen. Aus dem Segelplan ist die Aufteilung und die Proportion der Besegelung sowie eine neuartige Verstagung des Mastes zu ersehen. Diese erlaubt mit einem Minimum von stehendem Gut eine statisch einwandfreie Stützung des Mastes und ohne Backstage im Vorliek gut durchgeholtte Vorsegel.

Zur Zeit existieren Boote von 4 verschiedenen Amateurkonstruktoren (Amiguet, Copponex, Hofmann und Brühlmann), die praktisch alle gleich sind. Der Reiz, sich selbst ein Boot nach der Formel zu zeichnen, ist sehr groß, und der Versuch zu experimentieren immerhin weniger folgenschwer als beim Fünfer oder Sechser. Aber auch zum Selbstbau scheint sich das Boot gut zu eignen, ist doch ungefähr jedes siebente von einem Amateur gebaut und von den andern kaum zu unterscheiden. Das Planen soll bei dem weichen Verlauf der Senten selbst weniger Geübten gut gelingen, und die schwierigste Partie, die stark gekrümmten Kielplanken, fehlt ja ganz. Alles in allem also ein vorzügliches Boot und dazu ein richtiges Schiff mit schönen Linien und gut proportionierter Besegelung! Gerade seine Eleganz hat ihm viel zur Verbreitung beigetragen. Wo immer ein 15er erstmals einen See kreuzte, hat er nie lange auf Gesellschaft warten müssen. Seine Erscheinung ist so ansprechend, daß er meistens schon auf der Helling einen Nachfolger bekommt.