

Eine Vaurien-Segeljolle selber machen

(Franz Onder)



Da bei Booten sehr viel Handarbeit ist, haben sich die Preise für kleine Boote stark erhöht. Bei Werftbauten sind ca. 50% der Kosten Lohnkosten. Da Heimwerker nicht so schnell arbeiten und nicht über die Ausrüstung von Bootswerften verfügen, sollte das erste Boot, das selbst gemacht wird, eine kleine Jolle sein, damit das Werk auch fertig wird.....

Aber es ist ja nicht nur die Ersparnis, die den "Amateurbootbauer" lockt. Er will auch erfüllte Freizeitstunden erleben und wird ein besonderes Verhältnis zu seinem Boot haben. Der Selbstbau eines Bootes wurde durch die neuen, besseren und billigeren Heimwerkermaschinen und den Klebstoff Epoxidharz einfacher. Welches Boot soll gebaut werden? Als Baumaterial kommt eigentlich nur Bootsbausperholz in Frage, als Kleber Epoxidharz, das in idealen Heimwerkerabfüllungen erhältlich ist.

Die früher gefürchtete Pflege von Holzbooten kann heute fast vergessen werden, Sperrholz nimmt kaum Wasser auf und die modernen Lacke sind extrem witterungsbeständig. Das Boot wird zudem an Land gelagert. Gut 5 Jahre sollte ein nach der Gebrauchsanweisung lackiertes Boot weitgehend wartungsfrei sein.

Der Klebstoff Epoxidharz hat den Bootsbau in den letzten Jahren revolutioniert, da kein hoher Pressdruck erforderlich ist und auch unterschiedliche Materialien verbunden werden können. Kleine Spalten werden vom Harz gefüllt und überbrückt. Überschüssiger Kleber muß nur verstrichen werden und dient als Grundierung. Die Topfzeit von ca. 30 Minuten erlaubt langsames Arbeiten. Die Dosierpumpen sind ideal zum Abmessen der kleinen Klebstoffmengen. Einziges Handicap ist die Verarbeitungstemperatur von ca. 18° C.

Verhältnismäßig schwierig ist für den Außenstehenden an Baupläne heranzukommen, da diese im Handel kaum erhältlich sind. Zudem sind diese oft unzureichend und die Boote unerprobt.

Sicher gute Segeleigenschaften können von einer anerkannten "Klasse" erwartet werden. Bei internationalen Klassenbooten ist dies noch sicherer. Baupläne gibt es für den Optimist, Vaurien, die OK-Jolle, Fireball, Tornado und die Moth. Wir haben uns für den Bau der Internationalen IYRU Einheitsklassenjolle Vaurien entschieden. Diese Zweimannjolle ist in Europa mit ca. 35000 Einheiten vertreten. Die Baupläne und die Klassenschriften können von der Klassenvereinigung bezogen

werden. Das Boot segelt auf Binnenrevieren und an der Küste hervorragend und ist einfach zu bauen.

Mit einem Gewicht von ca. 100 kg für das komplette Boot ist es leicht trailerbar. Das notwendige Zubehör, wie Rigg und Segel, ist

einfach zu beschaffen. Auf für Jugendliche ist das Boot gut geeignet.

Zudem hatten wir noch einen besonderen Grund: Das Boot soll an der Weltmeisterschaft 1989 vor Überlingen am Bodensee teilnehmen und unsere Sonderwünsche erfüllt kein Serienboot.



Werkzeug, Raum, Baumaterial:

Werkzeug

Stichsäge, Kreissäge, Elektrohobel, Bandschleifer, Bohrschrauben, Putzhobel, Schmiege, Winkel, Lineal 50 cm, Wasserwaage, Maßband 5 m, Meterstab, Straklatte, Stemmeisen, ca. 10 Zwingen, Schnur, Spanplattenschrauben 4x30, 45, 60.

Hilfreich ist eine Oberfräse, eine Kappsäge, ein Elektrotacker.

Raum:

Mindestgröße 4x6, mit guter Beleuchtung und Entlüftung, im Winter beheizbar.

Baumaterial:

3 Platten Bootsbausperholz, Okoumé (Gabun), 5 oder 6 mm Dicke, 3,10x1,60 oder
5 Platten 2,50x1,50 m

1 Platte 4 mm für die Tanks

0,3 m³ Vollholz für die Leisten aus Western Red Zedar oder Abachi, Länge 4,3 m Fichte empfehlen wir nicht, da sie schwer zu hobeln ist.

Das Holz muß bei der Verarbeitung eine Feuchtigkeit von maximal 12% haben muß also sehr trocken sein.

4 kg Epoxidharz mit langsamem Härter

Verdickungszusatz, Quarzmehl, hochdichte Kurzfasern oder Aerosil-Pulver.

2 Dosierpumpen, Einwegspritzen, viele Einwegpinsel, Gummihandschuhe, PU-Schaumrollen

Mischgefäße (Tiefkühl Dosen)

Sicherheit:

Merkblatt lesen!!!

Schutzbrille, Gummihandschuhe, Schutzmaske (Schleifstaub), Entlüftung.

Bauzeit: ca. 400 Stunden

Kosten:

ca. 1700.-- DM für Material und Pläne *)

ca. 2500.-- für Rigg und Segel *)

*)Stand 1988

Vorüberlegungen

Der erste Arbeitsschritt ist das genaue Studium der Baupläne und der Klassenbestimmungen. Dabei stellt man fest, daß trotz genauer Klassenbestimmungen viel Freiraum für persönliche Gestaltung ist. Der Innenausbau des Rumpfes ist bis auf die genau angeführten Teile frei und auch bei der Außenform kann man die Toleranzen ausnützen. für ein Wettbewerbsboot ist das natürlich sehr wichtig. (Bei der Weltmeisterschaft 1988 waren die beiden ersten Boote Amateurbauten).

Wenn das Boot nach dem Plan gebaut wird, empfehlen wir, den Spant A senkrecht einzubauen und die Rundung im Spant D um 2 cm geringer zu machen.

-Anmerkung: Die Abmessungen eines senkrechten Spantes A sind aus dem Riß zu abzugreifen.-

Die Spanten sind in den Plänen im Maßstab 1:1 abgebildet. Sie werden auf die Sperrholzplatte oder auf Spanplatten übertragen. Wir haben Spanplatten verwendet, da die Spanten nicht im Boot bleiben sollen, sondern noch mal verwendet werden sollen. Auf die in den Plänen vorgesehenen Bodenleisten haben wir verzichtet. An den stark belasteten Stellen doppeln wir später den Boden mit Sperrholz auf.

Der Spant D in den Plänen ist später ein Stolperstein in Boot und wird von uns weggelassen.

-Anmerkung: Nach dem Vorschlag von Herbulot wird der Spant im Bodenbereich wieder herausgetrennt.-

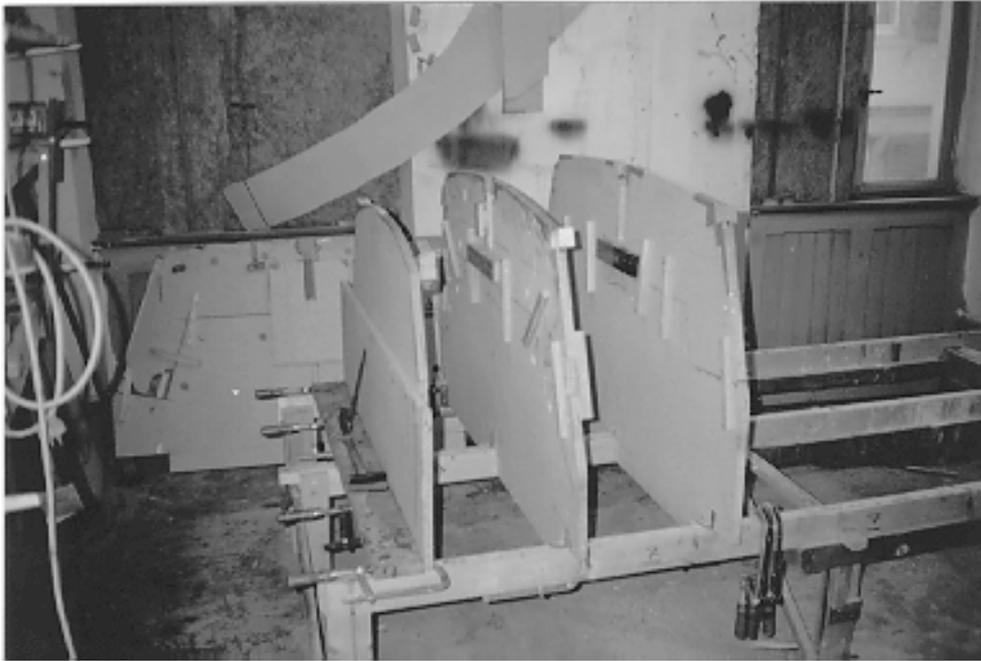
Das Innenkielschwein ziehen wir dafür von vorn bis hinten durch. Um die Stringer am Heck genauer biegen zu können, wird dort ein Hilfsspant vorgesehen.



Die Helling

Dann wird die Helling aus stabilen Kanthölzern laut Plan und die Mittellinie genau

ingezeichnet. Es kann auch direkt auf dem Boden gebaut werden.



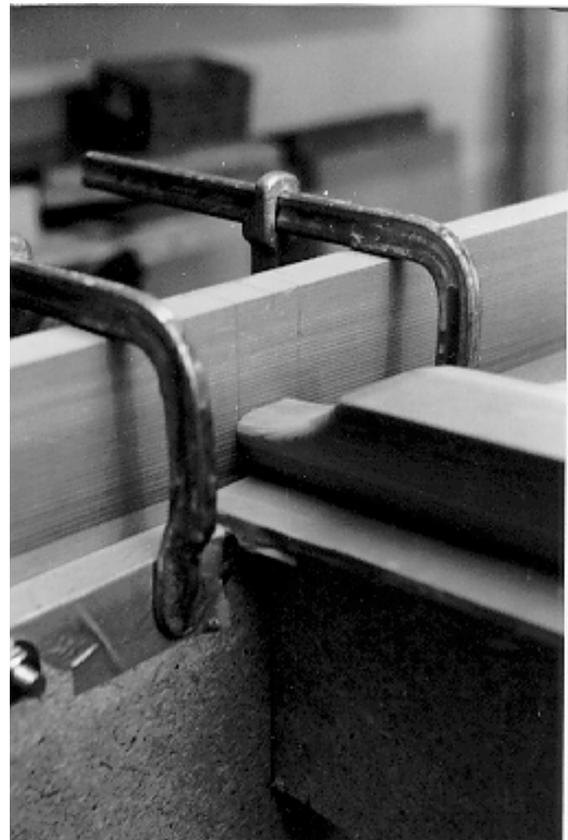
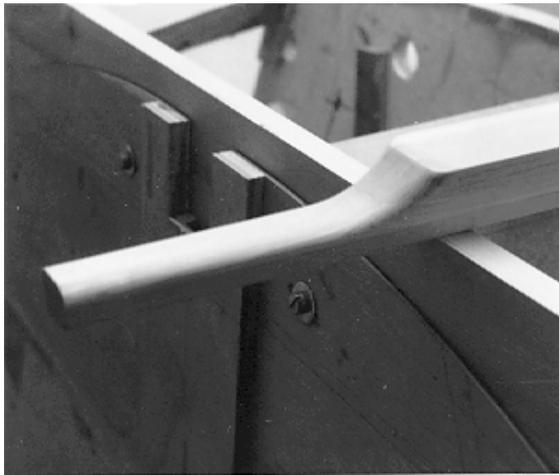
ACHTUNG: Für die Maße sind NUR die Klassenbestimmungen entscheidend. Die Pläne dienen nur als Hilfsmittel. Da bei den Vermessungspunkten Schnitt 2 und 4 keine Spanten vorgesehen sind, kann man dort eventuell Hilfsspannten, die wieder entfernt werden) vorsehen.

Zuerst wird dann der Spiegel und der Steven auf der Helling montiert. Dann wird eine Schnur

12,5 cm über diesen Teilen gespannt und die anderen Spanten werden genau nach den Klassenbestimmungen eingemessen und gut fixiert. Wichtig ist, daß die Bodenrundung in Längsrichtung genau paßt. Mit der Straklatte kann das gut gemessen werden. Auch die Breiten müssen genau kontrolliert werden, denn das Motto lautet: Zweimal überlegen und messen, einmal sägen!



Achtung: Das fehlende Sperrholz berücksichtigen! Mit der Wasserwaage den senkrechten Einbau kontrollieren!



Das Innenkielschwein verleimen wir aus 3 Brettern Zeder mit 1,5 cm Dicke und 4,30 m Länge. Damit es gleich die richtige Rundung hat, wird diese über den Spanten gemacht. Ebenso wird mit dem Außenkiel verfahren, nur genügen hier 2 Bretter. Da die beiden Teile am

Schwertkasten am breitesten sind, verjüngen wir sie mit dem Elektrohobel.

Das Innenkielschwein wird mit dem Steven und dem Spiegel verklebt und verdübelt.



Den Stringern haben wir eine dreieckige Form gegeben, da bei gleichem Gewicht die Leimflächen größer sind.

Dann werden die Stringer mit den Spanten, dem Spiegel und Steven verklebt und verdübelt.

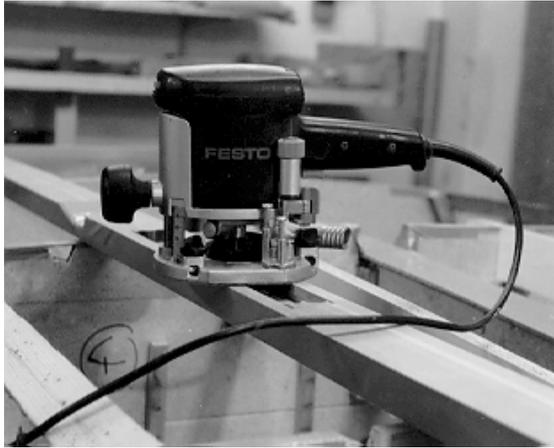
Bevor die Stringer montiert werden können, muß der Spiegel abgerundet werden.



Dazu fertigt man sich eine Schablone, um nicht zuviel abzuhobeln.

Achtung auf die Bodenwölbung. Es muß unbedingt mit einer Latte vom letzten Spant ausgehend zum Spiegel hin laufend überprüft werden, sonst liegt später der Boden schlecht an!

Aus dem Innenkielschwein müssen dann die Wasserdurchlauföffnungen sowie die Schwertkastenöffnung herausgeschnitten werden.



Die genaue Position des Schwertkastens wird aus den Plänen mit einer Schmiege ermittelt, da er nicht senkrecht im Boot steht.

Dann wird der Decksstringer eingepaßt. Dabei muß auf die Rumpfhöhe aufgepaßt werden. Wir verzichten auf den Deckstringer und werden das Deck direkt auf die Scheuerleiste kleben.



Trotzdem muß die Leiste montiert werden, damit die Kimmstringer im richtigen Winkel abgehobelt werden können. Dazu muß mit dem langen Lineal immer genau kontrolliert werden.

Die Beplankung

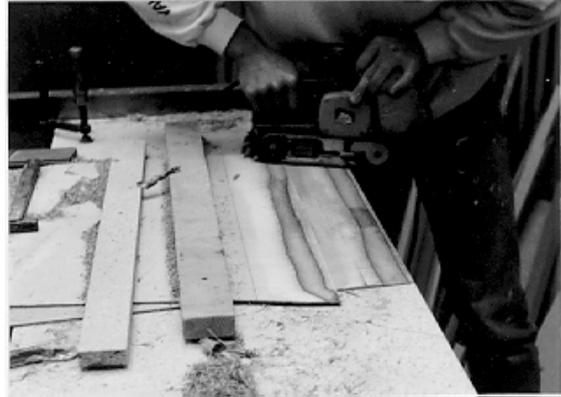
Die Seitenteile werden am besten mit einer großen PE-Folie am Rumpf abgenommen.



Da die Sperrholzplatten geschäftet werden, muß die Überlappung der Schäftung berücksichtigt werden. Als Reserve lassen wir 4 cm überstehen.

Die Schäftung soll an einer möglichst schmalen Stelle erfolgen. Bei einem 5 mm Sperrholz soll die Schäftung mindestens 40 mm breite sein (1:8). Wir schäften auf 100 mm Breite. Die Seitenteile müssen daher 10 cm länger sein.

Zur Schäftung werden die Teile dann gut übereinander fixiert und die Schräge wird mittels Elektrohobel und Bandschleifer sauber herausgearbeitet.



Das Holz wird dann mit Klebstoff bestrichen und zwischen 2 PE-Folien gepreßt. Damit die Teile nicht verrutschen können, werden sie mit 2 dünnen Drahtstiften fixiert. Die PE-Folie verhindert das Verkleben mit der Pressvorrichtung.

Ebenso wird mit dem Boden verfahren. Dieser wird im Bugbereich geschäftet.

Anschließend werden die Schäftungen an der Innenseite geschliffen. Bevor die Teile aufgeklebt werden können, muß ALLES was nicht verklebt werden soll, mit breitem braunem Kunststoffklebeband (Paketklebeband) sorgfältig abgeklebt. Zuerst werden die Seitenteile aufgeklebt. Damit eine gute Verklebung überall sicher ist, ist eine Verschraubung notwendig.

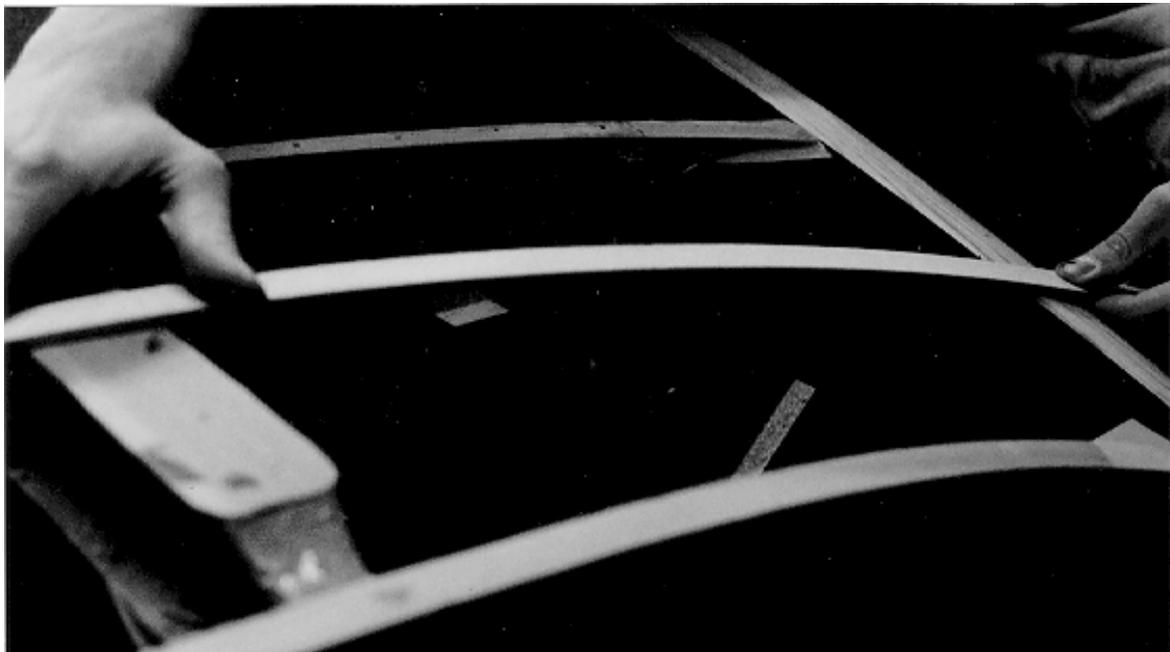


Etwa alle 10 cm wird eine Schraube gesetzt. Zu dieser Arbeit ist ein Elektroschrauber notwendig. Da die Schrauben später wieder entfernt werden, legen wir Abfallstreifen aus Sperrholz (Abkleben!) unter. Die Schraublöcher werden später mit Epoxidharz verschlossen und damit gleichzeitig verdübelt. Es muß genügend Klebstoff aufgetragen werden, da das Vollholz stark saugt und alle Fugen geschlossen sein sollen.

Wenn die Verklebung fest ist, werden die Schrauben entfernt und die Seitenteile mit der Stichsäge entlang den Stringern abgeschnitten.

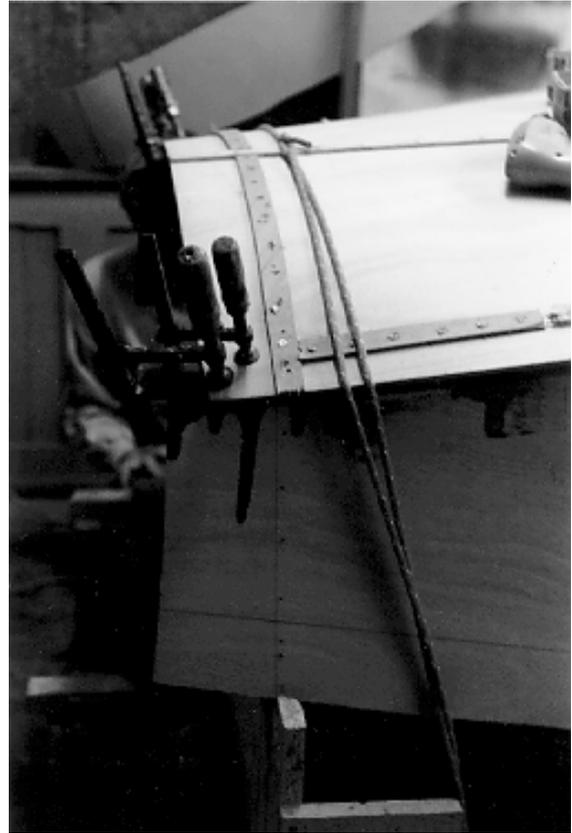


Dann müssen die Stringer an die Bodenform angepaßt werden. Im Heckbereich benötigt man dazu eine biegsame Straklatte.





Dann wird der Boden verklebt und verschraubt.



Am Spiegel tritt eine recht große Spannung im Sperrholz auf. Nachdem das überstehende Sperrholz abgehobelt wurde, kann am Steven, den Meßstellen 2 und 3 und am Spiegel die Höhe des Rumpfes angezeichnet werden.

Mit der Straklatte wird dann der Verlauf der Scheuerleisten aufgezeichnet (Achtung, auf die Dicke der Decksplanke achten!).

Die Scheuerleiste darf maximal 4,5 cm breit sein. Im Bereich von der Schwertkastenbank bis zum Ende der Sitzbank ist die volle Breite sinnvoll, danach wird verjüngt. Wir verwenden 2 Leisten Zeder und 1 Leiste Esche als Außenlage für die Scheuerleisten. Die Esche soll die weiche Zeder schützen.



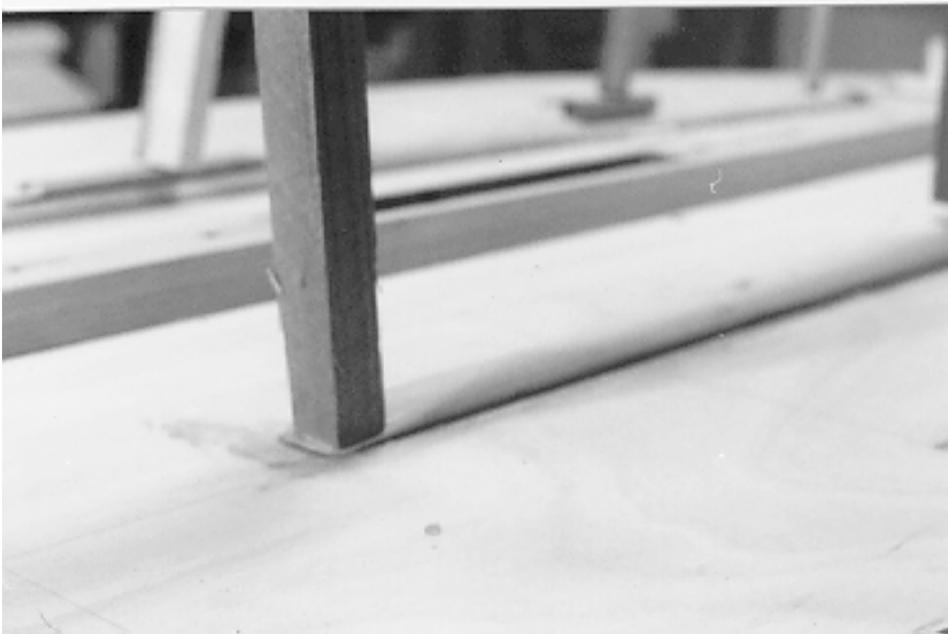
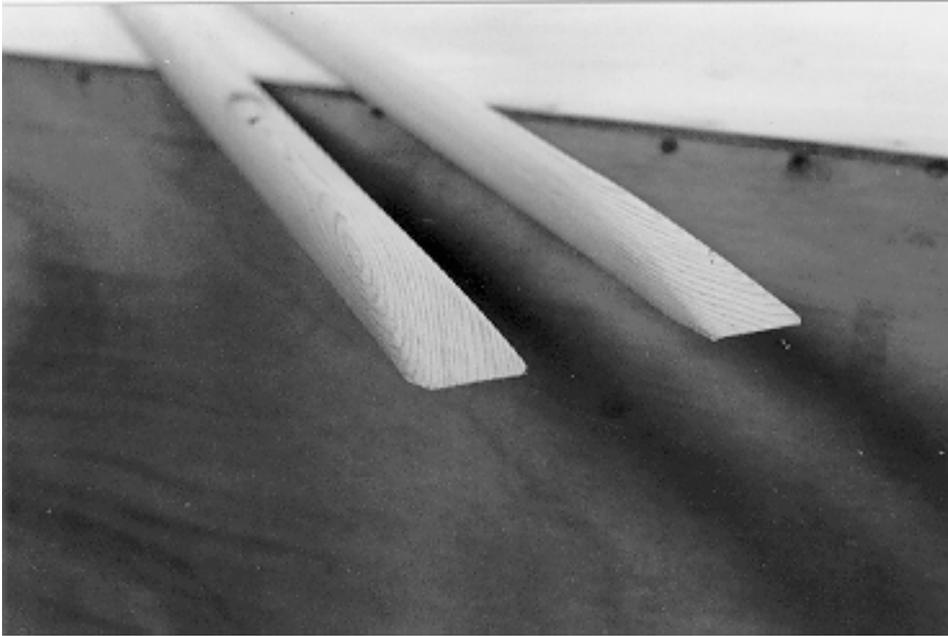
Äußere Leisten

Als letzte Arbeit bevor der Rumpf von der Helling heruntergenommen werden kann, müssen noch die Scheuerleisten, die Außenkielleiste, die Finne und die beiden Scheuerkiele aufgeklebt werden.

Auch die Schwertkastenöffnung wird noch herausgestemmt bzw. gefräst.

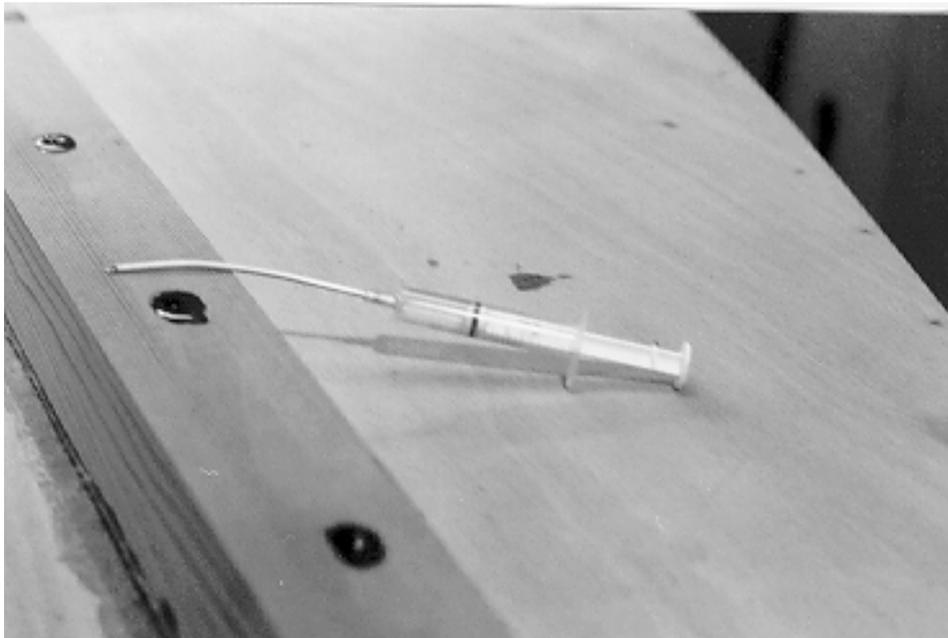
Die Scheuerkiele sind halbrund (laut Plan) und werden auf 12 cm profiliert. der spitze Teil ist hinten. Danach werden sie auf den Boden lautangaben der Klassenbestimmungen geklebt.





Um keine zusätzlichen Schrauben zu setzen, werden die Scheuerkiele gegen die Decke des Arbeitsraumes abgespannt.

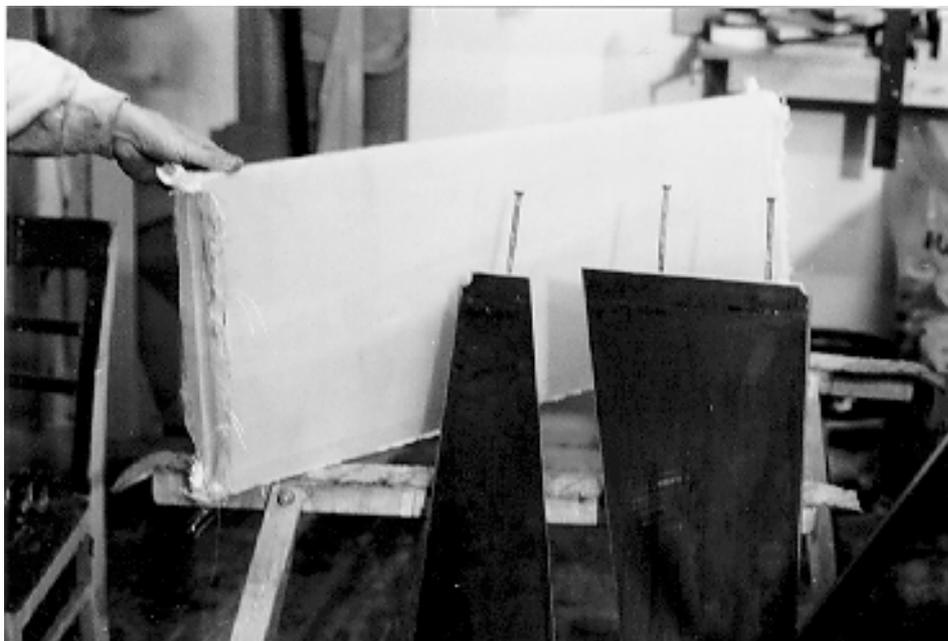
Die Schraublöcher werden mit Epoxidharz versiegelt.



Der Innenausbau

Dann kann mit dem Innenausbau weitergemacht werden.

Den Schwertkasten haben wir nicht aus Holz gemacht, sondern mit Glasmatten und Epoxidharz laminiert. Dazu haben wir uns einen zerlegbaren Kern angefertigt. Der Vorteil dieses Schwertkastens ist, daß er innen glatt ist und keine Verletzungen des Kielschweins durch den Gebrauch des Schwertes auftreten können.

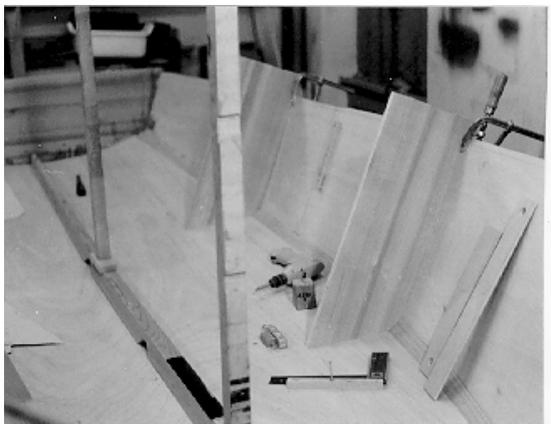


Bei unserer Bauweise muß das Boot nach dem Umdrehen in eine Form gestellt werden, die wir aus Spanplatte angefertigt haben. Dies ist notwendig, da sich das Boot sonst verziehen kann



Wird nach der Methode mit fest eingebauten Spanten gearbeitet, ist dies nicht notwendig, da der Rumpf schon völlig fest ist. Wir haben die Spanten erst aus dem Rumpf entfernt, nachdem der Rumpf fest in seiner Form stand.

Das Volumen der Auftriebstanks machen wir etwas größer als in den Plänen vorgesehen. Es sollen 7 separate Luftkammern entstehen.



Die Tanks werden mit Spachtelkehlen aus eingedicktem Epoxidharz mit dem Rumpf verklebt. Die Leimleisten können entfallen. Dies ist eine große Arbeitersparnis.

Der Verlauf der Tanks wird am Boden festgelegt. Wir lassen sie nach vorne spitz zusammenlaufen, aber so, daß sie später durch das Deck (Wellenbrecher) bedeckt werden.

- Anmerkung: 1988 war es noch nicht erlaubt, das Dreieck zwischen Mastbank

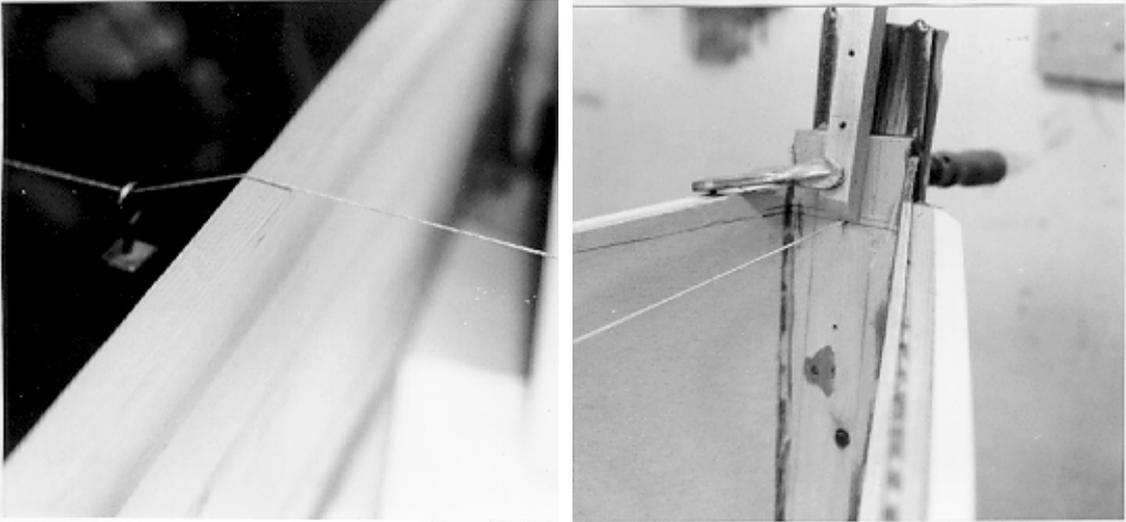
und Wellenbrechern zu schließen. Vor- und Nachteile siehe Seite 1 -

Auf jeder Seite setzen wir 3 Spanten aus stabverleimtem Zedervollholz und zwar in Höhe der hinteren Befestigung der Seitenbank, in Höhe vorderes Ende Schwertkastenbank und in Höhe der Verstärkung der Mastbank. Mittels einer Schmiege werden die Spanten genau an den Rumpf angepaßt und dann verklebt.



Da Zwingen schlecht angesetzt werden können, haben wir geschraubt. (Achtung, Verlauf der Spanten genau anzeichnen, um nicht daneben zu schrauben und die Position des Spants genau anzeichnen, damit er nicht verrutschen kann), Die Flucht mit dem Spant auf der anderen Seite stellt man am besten mit einem Kantholz her, das an den Spanten mit einer Zwinne befestigt wird.

Um die Decksneigung zu bestimmen, wird eine Schnur straff über die Bootsmitte gespannt und zwar vom Steven (genau in Deckshöhe) bis zum Spiegel (3 cm über der Deckshöhe).



Am vorderen Ende des Wellenbrechers ist die Schnur im 3 cm höher als die Seite.



Mit einer Leiste kann die Decksneigung auf die Spanten übertragen werden.

Dann können die Tanks zugeschnitten werden, wobei wir das Sperrholz anschärfen mußten. die Tanks werden zuerst auf einem, Karton aufgezeichnet. Mit einem Holzklotz, mit dem genau die Basislinie nachgezogen wird, kann die Bodenrundung ziemlich genau übertragen werden.

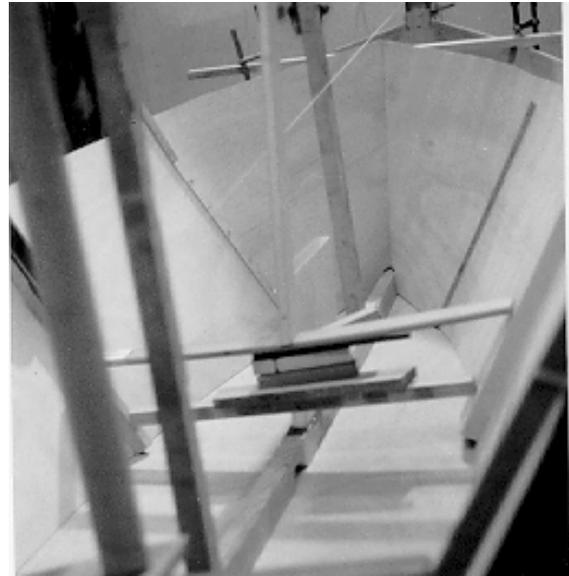
Als Material für die Tanks wird 4 mm Sperrholz verwendet. Die grob zugeschnittenen Seitenteile müssen dann genau eingepaßt werden. Dies geschieht wieder mit dem Klotz. Wenn der Boden paßt, wird die Decklinie übertragen und mit der Stichsäge mit etwas Sicherheitsreserve abgeschnitten. Die Tanks werden dann mit den Spanten und dem Boden verklebt. Am Boden erfolgt die Fixierung mit einigen Batzen verdicktem Epoxidharz.

Den Schwertkasten haben wir in den Rumpf eingeklebt und den Spalt mit Epoxidharz ausgegossen.



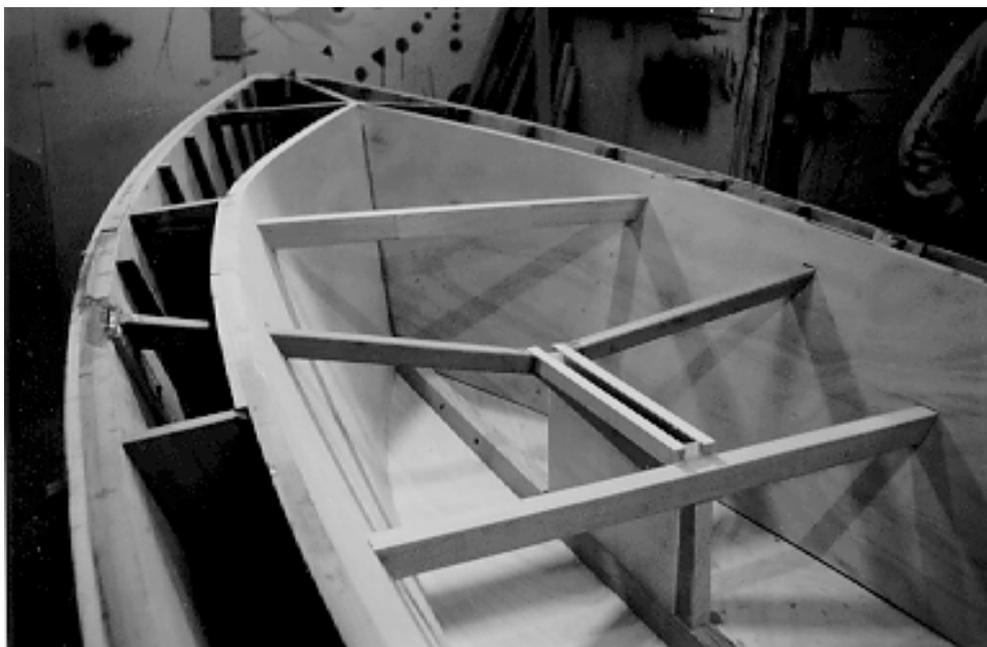
Achtung auf die genaue Position!

Im vorderen Bereich kann die Seitenwand mit Leisten versteift werden, dann ist der Rumpf in der Welle fester.



Die Verstärkung der Mastbank wird bis an den Rumpf hinausgeführt und dort mit dem Spant verklebt. Ebenso die Schwertkastenbank. Am hintren Spant werden die Auflagen für die Seitenbänke aufgeklebt.

Der Schwertkasten wird mit Kanthölzern eingefaßt und bei uns vorn zum Rumpf hin abgesützt. Unsere Schwertkastenkonstruktion hat eine etwas größere seitliche Festigkeit als die in den Originalplänen.



Den Deckstringer setzen wir erst jetzt ein. dies ist einfacher, da er durch die Tanks besser geformt werden kann. Im vorderen Teil muß wegen der starken Rundung eingeschitten

werden. Die Schnitte werden mit verdicktem Harz ausgefüllt. Wo die Tanks vorne zusammenlaufen, werden sie mit zwei Leisten fixiert.



Die Tanks einpassen ist eine Arbeit, die zu zweit gemacht werden muß!

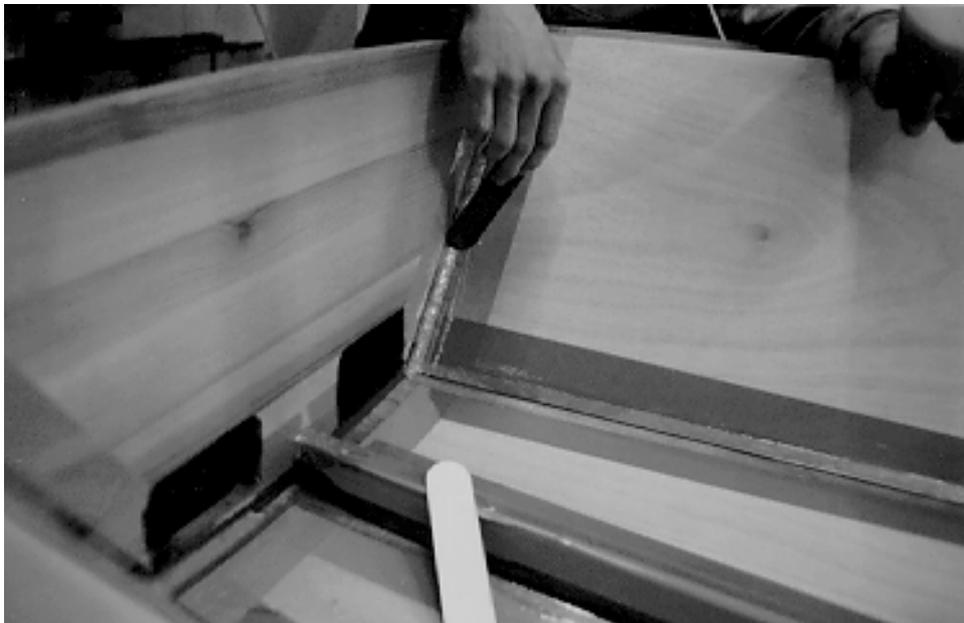
Vom Steven zu dem Punkt, wo die Tanks zusammenlaufen, kommt eine etwa 10 cm breite Zedernleiste, auf die später das Deck aufgeklebt wird.

Aus Stabilitätsgründen haben wir die Tanks auch noch seitlich gegen den Rumpfabgestützt.

Finish

Dann wird überall dort abgeklebt, wo die Spachtelkehle aufgebracht wird. Mit einem Messer und einem Distanzklotz wird dann eine gleichmäßig breite klebebandfreie Fläche für die Spachtelkehle hergestellt.

Die Spachtelkehle soll breit genug sein, damit sie nicht ausreißen kann. Das verdickte Epoxidharz wird mit einem selbst hergestellten Rundspachtel aufgebracht.



Alle Durchbrüche müssen sorgfältig bearbeitet werden, damit die Tanks später auch wirklich dicht sind.

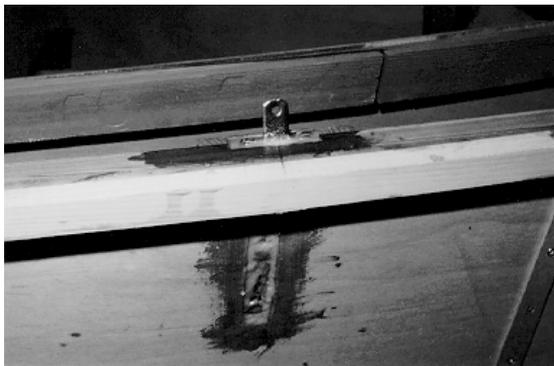
Für jede abgeschlossene Kammer muß ein Inspektionsluk vorgesehen werden, das groß genug ist, um mit der Hand hineingreifen zu können. Wir haben dazu Kunststoffdeckel mit einer Gummidichtung gekauft.

Bevor das Deck aufgeklebt werden kann, müssen die Tanks innen sorgfältig versiegelt werden (Mit Bootslack oder Epoxidharz)

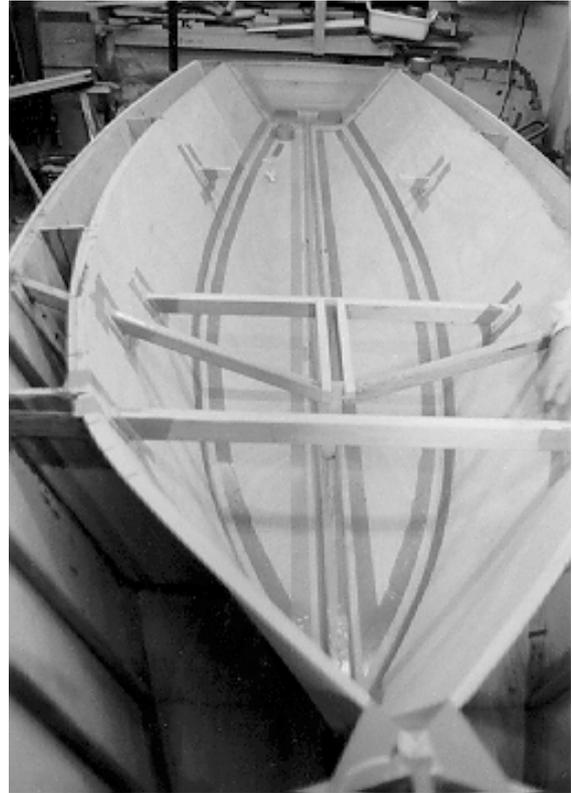


Im vorderen Bereich kann man die Aussteifungen der Seitenwände sehen, die den Rumpf in der Welle fester machen.

Der Vorstagbeslag wird aus 2 Niroblech-Winkeln selbst gefertigt und dann befestigt. Elegant ist es, wenn das Deck darüber verlegt wird.



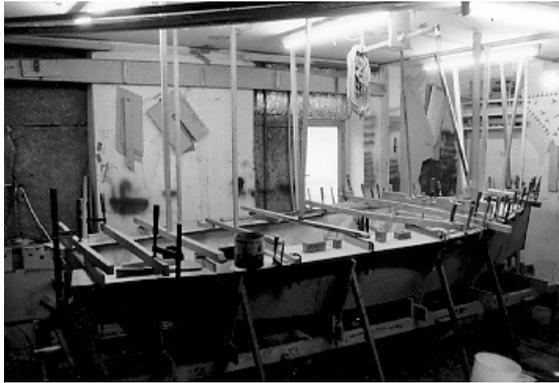
Das Deck haben wir vorn aus einem Stück gemacht. Materialsparender ist, wenn in der Mitte gestoßen wird (wie in den Plänen vorgesehen). Die Seitendeckteile haben wir geschäftet. Dies ist mehr Arbeit, ergibt aber eine bessere Verbindung.



Gut ersichtlich sind hier die Auflagen für die Seitenbänke, die Verstärkung für die Schwertkastenbank, die Abstützung des Schwertkastens zu den Püttingen und die Mastbankverstärkung. Alle werden dann bis an den Rumpf geführt.

Die Wantenpüttinge werden außen am Rumpf, etwas vertieft, aufgeschraubt. Innen wird ein Zederbrett aufgeklebt.





Das Deck wird auf die Scheuerleiste und die Decksstringer aufgeklebt. Um nicht zu schrauben, haben wir gegen die Decke abgestützt.

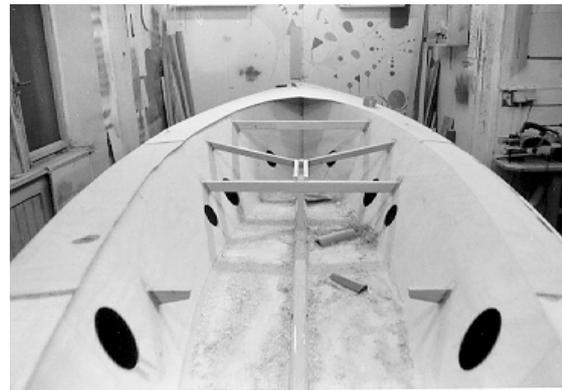
Die Seitenbänke haben wir ohne Ansatz mit dem Schwertkasten verbunden. Dies ist ebenfalls eleganter als die Seitenbänke einfach unter die Schwertkastenbank zu leimen.

Die Mastbank wurde aus Sperrholz hergestellt und mit einem Umleimer versehen. Die Maststütze ersetzen wir durch ein Niro-Stahlseil, welches möglichst weit außen an der Mastbankverstärkung und unter dem Mastfuß befestigt wird.

Im Bereich der Seitenbänke wurde innen noch eine Griffleiste montiert, die den Einstieg nach einer Kenterung erleichtert. (Auf nassem Lack rutscht man ab).

Die Schraublöcher müssen noch mit Epoxidharz aufgefüllt werden. Im stark begangenen Bereich wird der Boden mit einer 4mm Sperrholzplatte zusätzlich verstärkt. (Die laut Plan vorgesehenen Leisten haben wir weggelassen)

2 Bodensauglenzer werden unter der Schwertkastenbank zum Einbau vorgesehen.



Dann wird das Boot geschliffen und anschließend mit 2-Komponenten Bootslack lackiert.

Eine genaue Vermessung des Bootes vor der Lackierung ist empfehlenswert, da etwaige Fehler jetzt noch am leichtesten behoben werden können.

Nach der Lackierung erfolgt die Montage der Beschläge. Falls keine Erfahrungen vorliegen, empfiehlt es sich, andere Boote genau anzusehen und mit den Eignern zu sprechen.

Im Grundsatz gilt auf jeden Fall: So einfach wie möglich.

Schwert und Ruderblatt werden vorzugsweise aus Sperrholz oder stabverleimtem Vollholz hergestellt. Ein Überzug mit GfK ist sinnvoll. Die Pinne ist aus gehärtetem Aluminiumrohr.





Pläne:	Asvaurien Deutschland	Dieter Daum,	Südliche Salzstr. 20,	D 59192 Bergkamen
	Asvaurien Österreich	Franz Onder,	Mittriedstr. 24 a,	A 6971 Hard
Literatur:	Moderner Holzbootbau, Gougou Brothers			
	M.u.H. von der Linden Baustr. 9, D 46483 Wesel			
Epoxidharz:	West-System ,M.u.H. von der Linden	Baustr. 9,	D 46483 Wesel	
	SP-Systems,	Lederstr. 15	D 22525 Hamburg	
	Voss-Chemie	Essinger Steinweg 60	D 25436 Uetersen	
	A. Rüegg	Papenreye 19	D 22453 Hamburg	
	W. Daum	Hattinger Str. 983b	D 44782 Bochum	

Copyright by CIV, Asvaurien Österreich und Asvaurien Deutschland e.V.

Schutzgebühr DM 10,--

Ein kleines Wörterbuch zu den Plänen:

aileron	Flosse
banc latéral	Längsbank
barrot	Decksquerbalken
bordé de pont	Decksplanke
brion	Stevenknie
ceinture de cock-pit	Decksschlinge
chantier de montage	Helling
cloison	Spant, Schott
échelle	Maßstab
épontille	Verbindung Mastbank-Kielschwein
étrave	Stevenholz
face AR de mât	Achterkante Mast
face de référence	Bezugsseite
femelot infr. de safran	unterer Ruderbeschlag
femelot supr. de safran	oberer Ruderbeschlag
ferrure d'étai	Vorstagbeschlag
ferrures et accastillage	Beschläge und Ausrüstung
feuille	Blatt
fil d'acier inox	rostfreier Draht
filoir écoute de foc	Fockleitage
Fl.	Schwimmwasserlinie
flottaison puits de dérive	Wasserlinie Schwertkasten
fonds	Boden
gouvernail	Ruder
guirlande	Vordecksdreieck
haubans acier inox	Wanten, rostfrei
hiloire	Wellenbrecher
joue de puits	Schwertkastenseitenteile
joues c.p.	Sperrholzseitenteile
jusqu'au tableau AR	bis zum Spiegel
latte de hauban	Püttingeisen
ligne de Base	Basislinie
ligne de flottaison	Schwimmwasserlinie
limite du profilage autorisé	Grenze der zulässigen Profilierung
lisse de caisson	Tank-Bodenleiste
lisse de pont	Vordecksleiste
liston	Scheuerleiste
longueur du tube	Rohrlänge (Profillänge)
longueur totale	Gesamtlänge

mât	Mast
montant de puits	Schwertkasten-Innenteil
panneau(x)	Platte(n)
passavant	Seitendeck
pièce découpé	Abschnitt
pieds de puits	Kielschwein
plan général	Übersichtsplan
planche	Plan
pontage	Vorschiffseindeckung
prise de hâle-bas	Baumniederhalterbeschlag
quille d'échouage	Scheuerkiel
quille extérieure	Außenkiel
raidisseur	Trittleiste
renfort de ..	Verstärkung der ...
renfort de banc	Bankverstärkung
repère d'axe	Achsmarkierung
rivet	Niete
safran	Ruderblatt
sapin du nord	nordische Tanne (Spruce)
serre	Stringer
serre bauquière	Deckstringer
serre de bouchain	Kimmstringer
tableau, tableau AR	Spiegel
tasseaux	Verstärkungsleiste
td	Steuerbord
tenon	hier im Sinne von: Mastfuß
tête de puits	Schwertkastenoberkante
tracé grandeur	Aufriß in natürlicher Größe
varangue	Bodenwrange
vue vers l'arrière	Ansicht nach hinten
vue vers l'avant	Ansicht nach vorn