

VOM STANDMODELL ZUM RC-SCHIFF – JAQUES-YVES COUSTEAUS CALYPSO

# Abenteuer Tiefsee

Der Mann ist eine Legende, sein Schiff beinahe ebenso. Wer erinnert sich nicht gerne an seine Kindheitstage, als man gebannt vor dem Fernseher saß und die damals spektakulären Bilder des Jaques Cousteau bewunderte? Durch diese Faszination entstand die Idee, seine CALYPSO vom Revell-Standbausatz zum RC-Modell umzubauen.



Die Firma Revell bietet seit vielen Jahren Modelle klassischer Schiffe an, die oft mit wenig Aufwand zu funktionstüchtigen RC-Modellen umfunktioniert werden können. So auch das Forschungsschiff CALYPSO des legendären Meeresforschers und Dokumentar-filmers Jaques-Yves Cousteau.

Die Rumpflänge des im Maßstab 1:125 gehaltenen Modells beträgt fast 33 cm. Der Bausatz besteht aus 143 Plastikteilen, deren Passgenauigkeit leider oft etwas zu wünschen übrig lässt. Revell hat den Kit wohl etwas überarbeitet, im Großen und Ganzen entstammt dieser jedoch noch immer den Formen aus den 70er-Jahren. Dies machte das Projekt durchaus zu einer größeren Herausforderung.

Durch seine Größe ist der Rumpf der CALYPSO ideal zum Einbau der RC-Komponenten wie Fernsteuerung, Motoren, Servos und Akkus bestens geeignet. Die beiden Rumpfhälften passten gut zusammen und auch der Heckspiegel ließ sich gut einkleben. Allerdings mussten alle Teile mit Klebeband in Form gezogen und fixiert werden, damit das Ergebnis hinterher den Erwartungen entsprach. Ohne das Verspannen mit Klebeband ist der Heckspiegel leider zu klein oder der Rumpf achtern zu weit offen. Ein Schwimmtest im Handwaschbecken brachte dann den Beweis, dass alles dicht war.

### Mehr Aufwand als gedacht

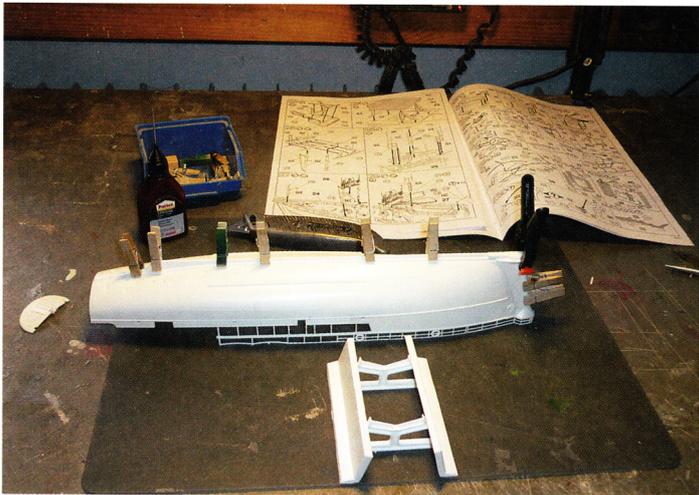
Im Bugbereich befindet sich eine Art Taucherglocke, durch die unter Wasser Beobachtungen gemacht werden konnten. Diese Glocke wurde mit einer kleinen, schwachen LED ausgestattet, um sie von innen zu beleuchten. Nun sieht es aus, als wäre ein Forscher in der Glocke, der das Treiben unter Wasser beobachtet.



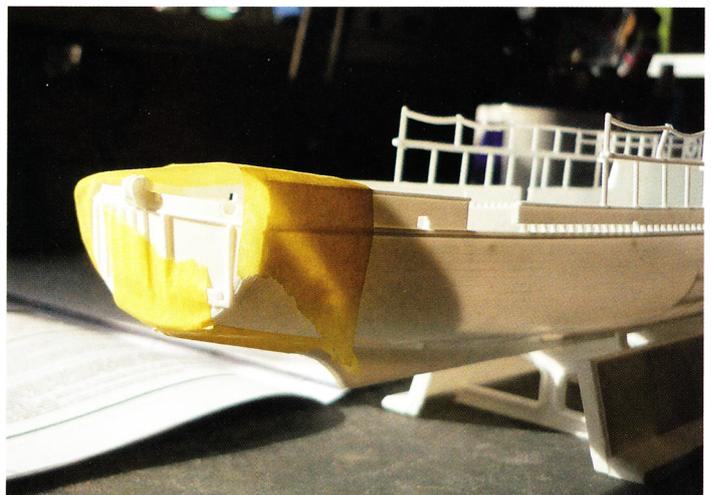
Lieferzustand des Bausatzes von Revell

Die Kunststoffschiffswellen aus dem Bausatz wurden durch kurze 2 mm starke Messingrohre mit 1 mm Edelstahlwellen ersetzt. Die Schiffswellen des Bausatzes sahen zwar hübsch aus, waren zum Produzieren des Vortriebes jedoch absolut ungeeignet. In der „Grabbelkiste“ der Werkstatt fanden sich zwei Propeller eines Mini-U-Bootes, die diese Aufgabe nun übernehmen.

Die M700-Antriebsmotoren stammen von der Firma Sol Expert/1:87 Modellbau und werden mit je einem Thor-4-Fahrtregler von CTI verwendet. Als Fahr-Akku dient ein 3,7 V 1S Lipo-Akku mit 800 mAh Kapazität. Die Motoren und Wellen wurden mit hoch-



Beide Rumpfhälbschalen werden verklebt



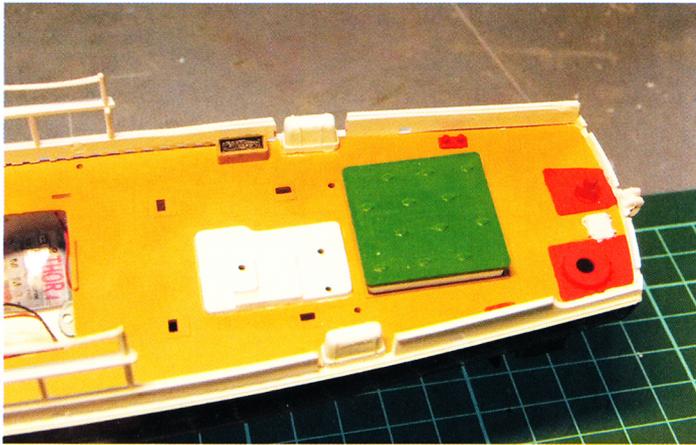
Der Heckspiegel und das Klebeband, das ihn in Form hält



Manche Bauteile ließen sich nur mit Kraft in Form zwingen



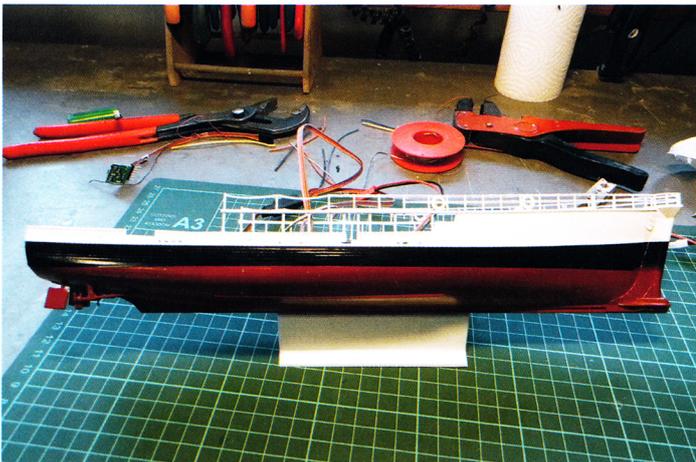
Oberdeck mit Brücke



Das eingeklebte achtere Deck



Unter- und Oberdeck in Bauabschnitten



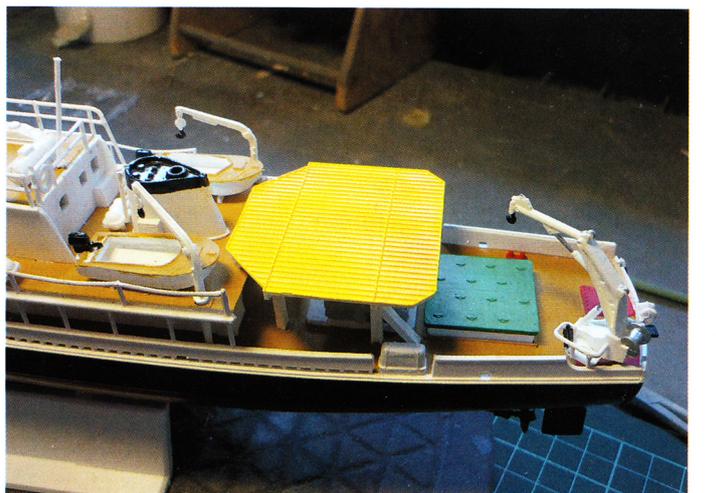
Grundfarben des Rumpfes



Fertiges Modell noch ohne Hubschrauber



Fertiges Modell von Achtern



Fertiges Achterdeck mit Heli-Landedeck

festem Schrumpfschlauch verbunden, da es für diesen Maßstab keine Kupplungen gibt. Selbst bei rasantem Anfahren hält diese Art der Befestigung, die auch bei blockierter Schraube dafür sorgt, dass nichts kaputt geht, da die Welle sich im Notfall im Schlauch drehen kann. Motoren, Wellen und das Lenkservo wurden mit Sekundenkleber im Rumpf verklebt. Dies Art der Befestigung reicht vollkommen aus, da die Belastungen im Modell aufgrund des geringen Gewichts äußerst gering sind.

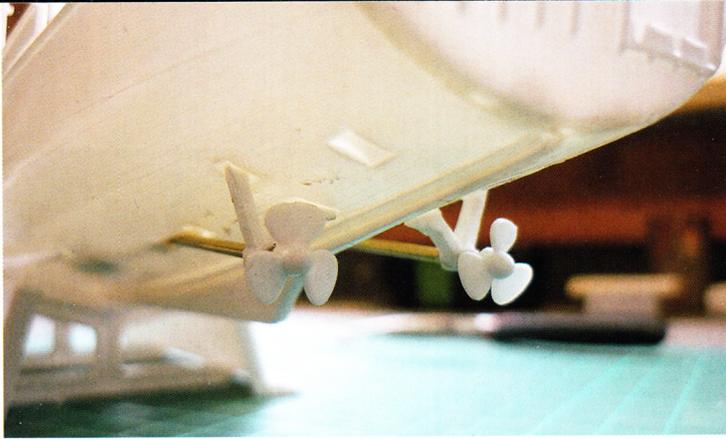
### Mehr Aufwand als gedacht

Etwas mehr Arbeit steckt jedoch in den Rudern und Ruderkokern. Die im Bausatz enthaltenen Ruder sind zu klein und ließen sich nicht gut umbauen. Daher wurden neue Ruder aus 0,2 mm starkem

Messingblech und 1 mm dickem Messing-Draht selbst gebaut. Die Ruderfläche wurde um ungefähr 30 Prozent erhöht, um das Schiff gut manövrieren zu können.

Als Ruderkoer dient nun Polystyrol-Rohr mit 2 mm Außen- und 1,1 mm Innendurchmesser. Hier passt der Messingdraht perfekt und es ist sogar noch etwas Platz für Wellenfett zur Schmierung und Abdichtung vorhanden. Die Anlenkung der Ruder wurde komplett aus 0,5 mm Messingblech gebaut, das sich einwandfrei verlöten lässt und so extrem haltbar ist.

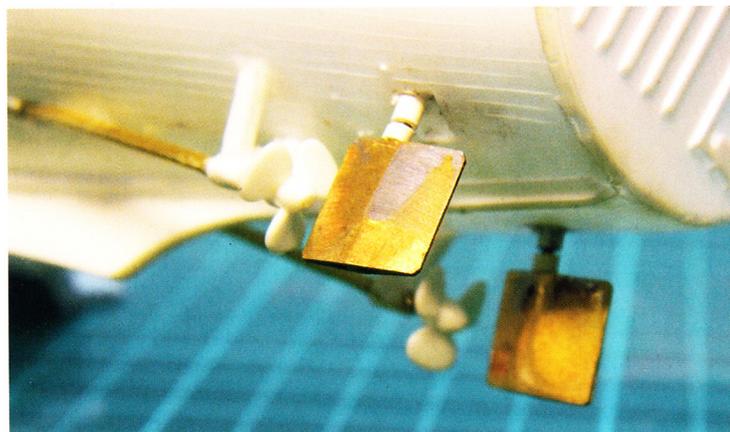
Als Lenkgestänge wurde 1,5 mm Federstahldraht verwendet. Dieser gibt etwas nach, verbiegt sich jedoch nicht bei stärkerem Ruderdruck. Da das 9-g-Servo achtern keinen Platz gefunden hat, steht es mitschiffs zwischen den Motoren. Eine erste Probefahrt im Hand-



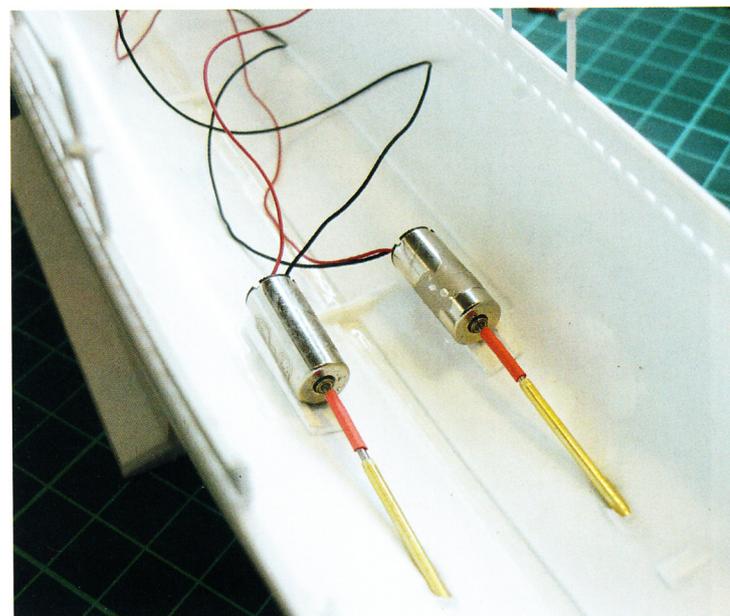
Die Originalpropeller konnten nicht verwendet werden



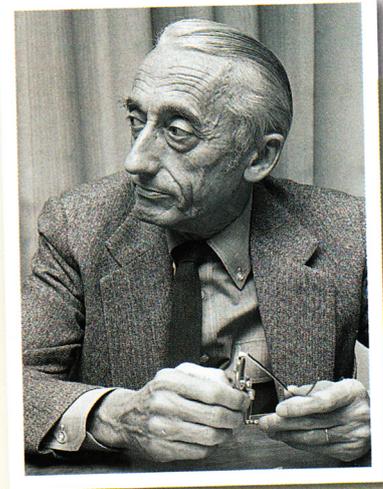
Der Maschinenraum mit den kleinen RC-Komponenten



Die Messingrudder und die neuen Schiffsschrauben



Motoren mit „Kupplungen“ aus Schrumpfschlauch



## JACQUES-YVES COUSTEAU

### Pionier der Meeresforschung

**Jacques-Yves Cousteau**, geboren am 11. Juni 1910 in Saint-André-de-Cubzac bei Bordeaux, war ein bekannter französischer Meeresforscher und Dokumentarfilmer. In seinen Filmen war eine rote Wollmütze sein Markenzeichen. Zwei Dinge faszinierten den Sohn des Rechtsanwalts Daniel Cousteau und dessen Frau Elisabeth: das Meer und die Fliegerei. 1930 besuchte er die **Marine-schule** in Brest und trat 1933 in die französische Kriegsmarine ein, in der er bis 1956 diente. Während des Zweiten Weltkriegs war Cousteau **Mitglied der Résistance** und erhielt 1943 das Kreuz der Ehrenlegion. Er trug wesentlich zum Aufbau der französischen Waffentaucher bei. Seinen Traum, Pilot zu werden, musste er nach einem schweren Autounfall aufgeben. 1937 heiratete er Simone Melchior, mit der er zwei Söhne hatte, Jean-Michel und Philippe Cousteau, der während der Arbeit mit seinem Vater im Jahr 1979 bei einem Flugzeugabsturz starb. Nach dem Tod seiner ersten Frau 1990 heiratete er 1991 Francine Triplet, mit der er seit 1976 ein Verhältnis und zwei uneheliche Kinder hatte.

Schon immer war Cousteau von der Welt unter Wasser fasziniert und beschäftigte sich mit der Neu- und Weiterentwicklung von technischen Geräten hierfür. So entwickelte er für seine Filmkamera ein eigenes wasserdichtes Gehäuse und drehte **1942** so seinen ersten Unterwasserfilm. Mit Georges Comminhes und dem Ingenieur Emile Gagnan entwickelte er den vom Taucher und Dokumentarfilmer Hans Hass vorgedachten **Atemregler Aqualunge** weiter. Für die Taucher der Marine entwickelte er den ersten **Scooter**, ein motorisiertes Fortbewegungsmittel unter Wasser. Es folgten Forschungs-U-Boote, darunter die berühmte tauchende Untertasse, sowie Gerätschaften für die Unterwasserfotografie, darunter eine tiefseetaugliche Kamera.

1950 erhielt Cousteau vom irischen Bierbrauer Guinness die hier vorgestellte **CALYPSO**. Die Jungfernfahrt führte 1951 ins Rote Meer. Dieses Schiff ermöglichte ihm fortan seine Expeditionen zur Erforschung der See. Nach unbestätigten Erkenntnissen dienten diese **Meersexpeditionen** nicht nur wissenschaftlichen Forschungen, sondern auch französischen nachrichtendienstlichen Erkenntnissen. Er wurde Präsident der französischen ozeanografischen Gesellschaft und Leiter des ozeanographischen Instituts von Monaco. Im Jahr 1967 wurde er in die Ruhmeshalle des internationalen Schwimmsports aufgenommen. Cousteau drehte über **100 Filme** und schrieb unzählige Bücher. 1973 gründete er die „Cousteau-Gesellschaft zur Erforschung und zum Schutz der Meere“. Für sein Engagement erhielt er zahlreiche Auszeichnungen und Ehrungen. Er entdeckte 1976 in der Ägäis mit seinem Taucherteam zwischen den Inseln Kea und Makrónissos in einer Tiefe von 120 Metern das Wrack der **HMS BRITANNIC**.

Am **25. Juni 1997** starb Jacques-Yves Cousteau in Paris. Er gilt als eine der einflussreichsten Persönlichkeiten in der Geschichte der Meeresforscher. Seine Filme und Bücher begeistern bis heute Millionen von Menschen.



**DAS VORBILD**

**Vom „Filmstar“ zum Problemkind**

Ursprünglich war die CALYPSO ein US-amerikanisches Minensuchboot der YMS-Klasse der United States Navy, das im Sommer 1942 an Großbritannien überstellt wurde. Eingesetzt wurde das Schiff im Mittelmeer. 1946 wurde es auf Malta auf Reede gelegt und am 10. Juni 1947 aus dem Navy-Register gestrichen, woraufhin es in die USA zurückkehrte. Das Schiff wurde an Joseph Gasan verkauft und in eine Fähre umgewandelt, die zwischen Malta und der Nachbarinsel Gozo verkehrte und in CALYPSO umbenannt, nach der Nymphe Kalyпсо, die nach Homers Odyssee auf Ogygia gelebt haben soll.

**Umbau zum Forschungsschiff**

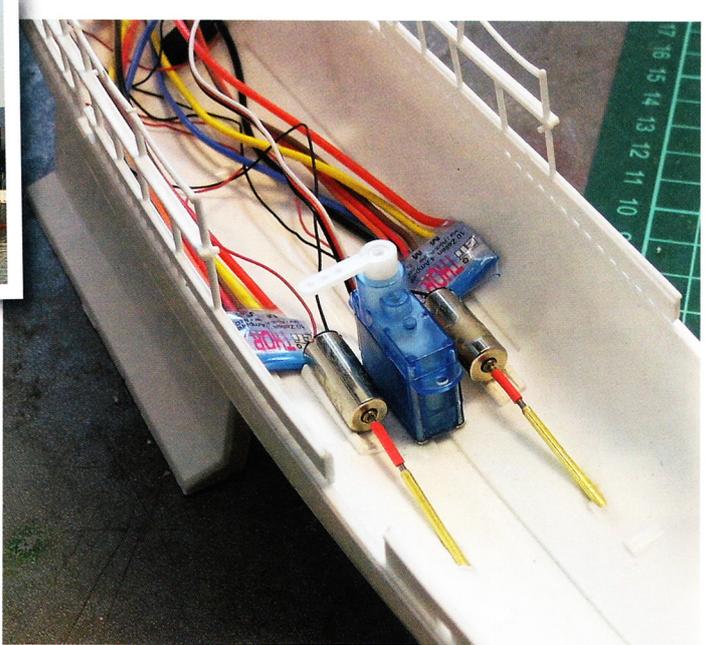
Der irische Bierbrauer Guinness, der das Schiff im Jahre 1950 erworben hatte, stellte es Jacques-Yves Cousteau zur Verfügung. Dieser baute die CALYPSO in ein Forschungsschiff um. Die weltweit populären Filme Cousteaus machten auch die CALYPSO berühmt.

**Havarie 1996**

Die CALYPSO wurde bei Wartungsarbeiten im Hafen von Singapur im Januar 1996 von einer Barkasse gerammt und sank. Sie wurde gehoben, provisorisch instand gesetzt und im gleichen Jahr nach Marseille geschleppt. Cousteau wollte die CALYPSO der Universität Marseille schenken, was aber nicht zustande kam. 1998 wurde das Schiff nach La Rochelle geschleppt. Dort lag sie im Meeresmuseum, wurde aber nicht weiter gewartet oder repariert. Ende 2004 wurde bekannt, dass Loël Guinness, der Enkel des seinerzeitigen Käufers, das Schiff für einen symbolischen Preis von einem Euro an den US-Kreuzfahrtkonzern Carnival verkauft habe. Für 1,3 Millionen Dollar sollte die CALYPSO generalüberholt und auf den Bahamas als Teil eines „Zentrums für Wissenschaft und Erziehung“ in ein schwimmendes Museum verwandelt werden. Es folgte ein Rechtsstreit um den Besitzanspruch an der CALYPSO zwischen der „Cousteau Society“ unter dem Vorsitz der Witwe Cousteaus und der „Campagnes Océaniques Françaises“ (COF), der auch der Sohn des Forschers angehörte. Im November 2005 entschied das Obergericht in Paris, dass die CALYPSO in der Tat der „Equipe Cousteau“ gehört und der Verkauf damit rechtmäßig abgeschlossen werden konnte. Im Oktober 2007 wurde die CALYPSO nach Concarneau geschleppt, um dort auf der Werft Piriou vollständig instand gesetzt zu werden. Im Februar 2009 wurden die Arbeiten infolge eines Rechtsstreits mit der Werft Piriou eingestellt.

**Keine Letzte große Fahrt**

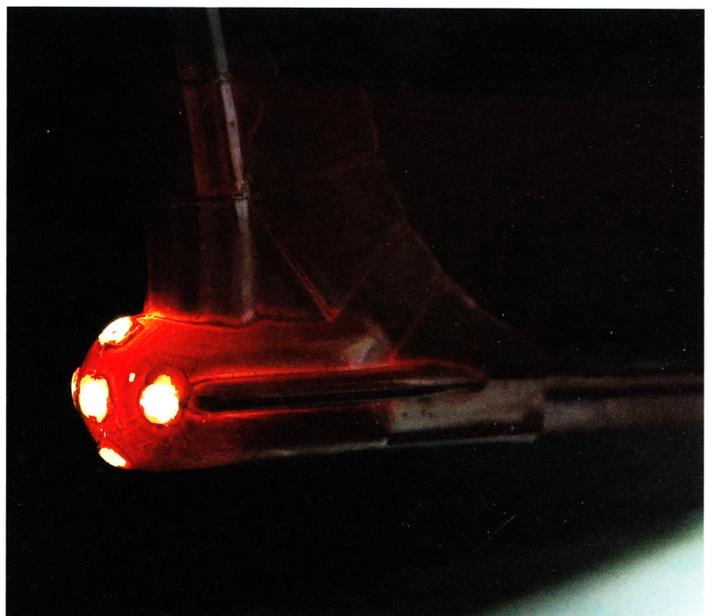
Jacques Cousteaus Sohn, Pierre-Yves plante anlässlich des 100. Geburtstags seines Vaters eine Expedition mit der CALYPSO. Er wollte dokumentieren, wie sich das Mittelmeer seit den letzten Fahrten von Jacques Cousteau verändert hatte. Da die Restaurierung der CALYPSO aber um unabsehbare Zeit verspätete, wurde das andere verbleibende Schiff, die ALCYONE für diese von der National Geographic Society geförderte Expedition reaktiviert. Der daraus entstandene Dokumentarfilm bekam den Titel: Secrets of the Mediterranean: Cousteau's Lost World. Am 11. Oktober 2013 entschied das Handelsgericht von Quimper, dass die Cousteau Society aufgrund von nicht vertragsgemäß ausgeführten Restaurierungsarbeiten die von Piriou geforderten Zahlungen nicht leisten muss. Gleichzeitig befreite das Gericht Piriou von der Vertragsbindung. Dem Urteil zufolge musste die Cousteau Society bis zum Jahresende 2013 den Hangar der Werft räumen. Gegen das Urteil wurde seitens der Cousteau Society jedoch Einspruch eingelegt. Das weitere Schicksal der CALYPSO ist damit weiterhin unklar.



Motoren, Wellen und Servo liegen mitschiffs



Ruder-Anlenkung



Die beleuchtete Taucherglocke



## Cousteau's Klassiker, wie ihn viele noch aus der Kindheit kennen

waschbecken zeigte schnell, dass die Motoren gut „Dampf“ hatten und das Modell recht schnell sein würde. Da nach einer Nacht treibend im Handwaschbecken alles dicht war, wurde der Rumpf am Unterwasserschiff in Oxidrot von Brillux lackiert. Das sieht exakt nach Antifouling wie bei den Großen aus. Der Rest des Rumpfes wurde mit Revell Farben in seidenmatt schwarz und seidenmatt weiß lackiert.

### Anpassung der Motorleistung

Nach der Fertigstellung des Decks und weiterer Teile des Bausatzes nach Angaben der Bauanleitung ging es zur zweiten Testfahrt an den See. Hier zeigte sich dann, dass die Motoren gut 40 Prozent zu viel Kraft hatten, aber die Anlenkung das Modell fast auf der Stelle drehen ließ. Um kein Rennboot zu fahren, wurde der maximale Gasweg der beiden Regler am Sender um 30 Prozent verringert, bis das Fahrbild dem des Originals entsprach.

Die weiteren Bauabschnitte gestalteten sich dann um einiges schwieriger. Da der Bausatz seit den 70er-Jahren nicht groß verändert und nur minimal überholt wurde, lässt die Passgenauigkeit etwas zu wünschen übrig. Aber mit Zeit und gutem Willen, etwas mehr Kleber und Revell-Spachtel, kann man aus dem Bausatz ein schönes Fahrmodell bauen. Auf aufwändige Extrafunktionen wurde aus Gewichtsgründen verzichtet, obwohl die CALYPSO sich hierfür regelrecht anbietet.

*Christian Kamp*



### Fazit

Mit gut 20 Euro ist der Baukasten nicht zu teuer und auch für Jugendliche bezahlbar. Die RC-Komponenten haben ohne Empfänger alle zusammen ungefähr 35–40 Euro gekostet. Allerdings muss man, um die CALYPSO fahrbereit aufs Wasser zu bringen, bereits einiges an Modellbauerfahrung mitbringen, da die Passgenauigkeit wie erwähnt oft zu wünschen übrig lässt. Was bei einem Standmodell gerade noch so durchgeht, kann bei einem Fahrmodell schon zum originalgetreuen Sinken führen. Wer sich jedoch traut und die Zeit findet, den Bausatz schön sauber zu bauen, bekommt ein wunderbares Minimodell eines Klassikers aufs Wasser.