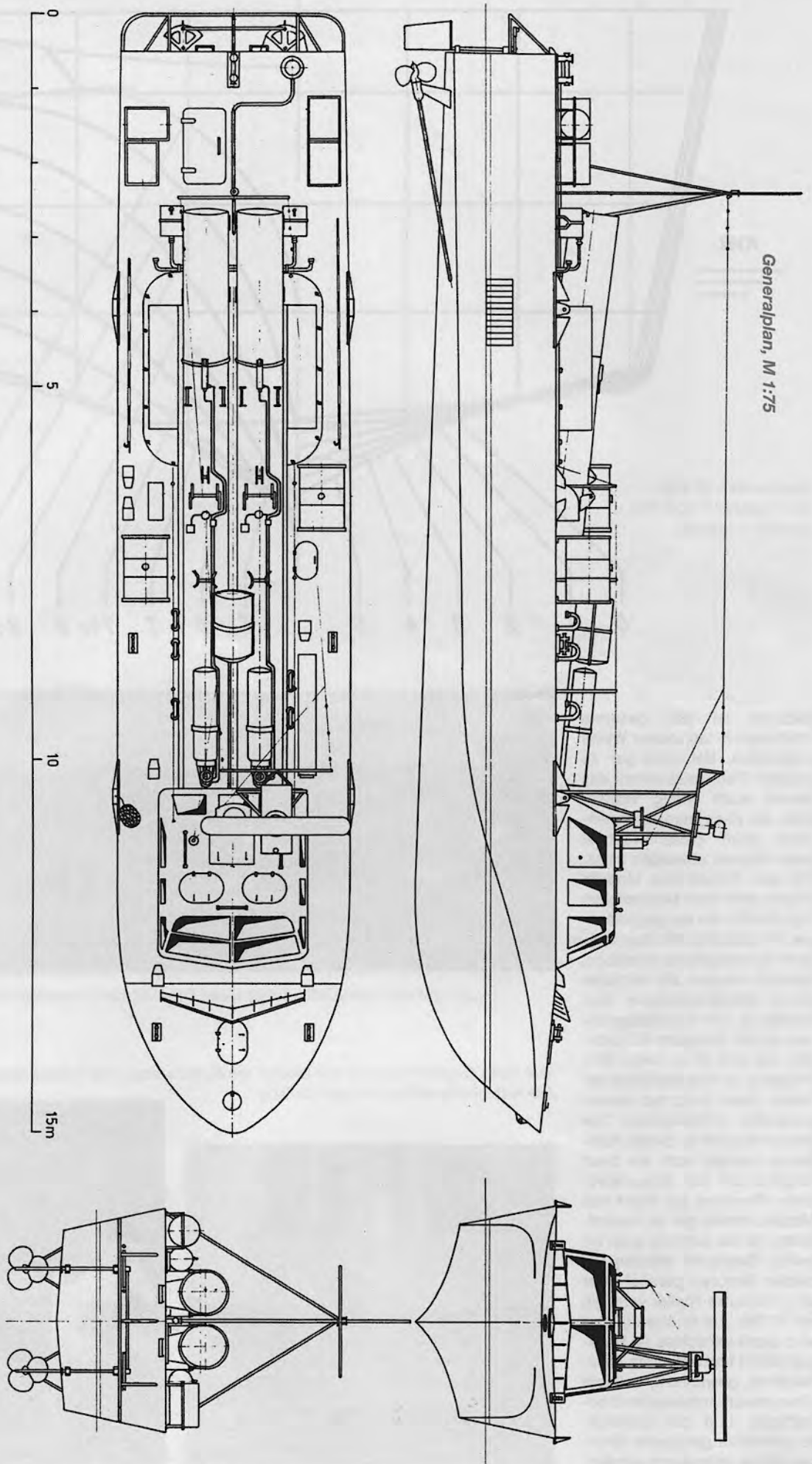
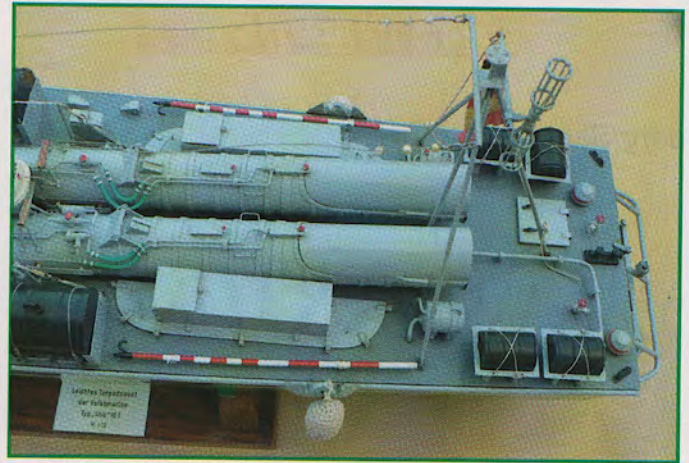
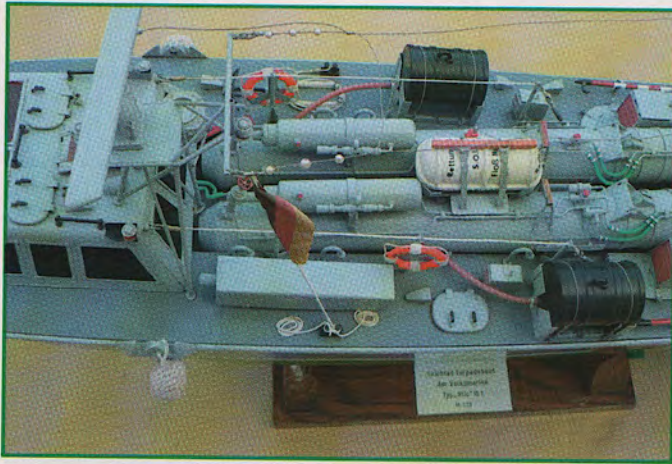


umfangreiche Daten und Bilder bietet. Zu DDR-Zeiten gab es vom Modell auch den bereits erwähnten Bauplan. Der Generalplan wurde der Zeitschrift „modellbau heute“, Heft 2/76 entnommen. Auf ihm kann man schon wesentliche Details für den Bau eines solchen Modells erkennen. Der Spantenriss im Maßstab 1:20 (auf der nächsten Seite) entstammt dem Modellbauplan des VEB MOBA, Schönbrunn/Thür. An diesem Riss erkennt man schon, dass es sich um einen scharfen Knickspanter handelt, der gute Gleiteigenschaften verspricht. Das hier abgebildete Modell wurde von Herrn H. Golchert aus Crimmitschau/Sa. im Maßstab 1:15 gebaut, es erreicht damit die Länge ü. a. von 98,5 cm. Es ist Gegenstand dieses Beitrages.

Das Modell

Wie beim Original, das ja aus seewasserbeständigem Aluminium hergestellt wurde, sollte auch beim Modellnachbau Leichtbau geboten sein. Das fahrfertige Modell sollte nicht mehr als 4,5 kg wiegen. Es wurde daher traditionell aus Sperrholz auf Spanten gebaut. Dem kieloben Spantaufbau kommt entgegen, dass das Deck weder eine Balkenbucht (Querwölbung) noch einen Sprung (Längswölbung) hat. Das vollkommen ebene Deck (bis auf den Knick vor der Fahrerkanzel) erleichtert natürlich auch den Deckaufbau. Bei dem vorgestellten Modell wurde das gesamte Deck vom Spiegel bis zum Knick vor der Fahrerkanzel abnehmbar gemacht.





Das Modell bietet trotz seiner kompakten Abmessungen umfangreiche Detaillierungsmöglichkeiten

Je nach gewünschter Geschwindigkeit und Fahrdauer kann das Modell mit 8 bis 12 Zellen NiCd/NiMH mit bis zu 3,6 Ah bestückt werden. Die Fahrakkus werden im Heck direkt vor dem Spiegel eingebaut und mit Kabelbinder gesichert. Damit hat man zum Trimmen des Modells die Möglichkeit, den Akkupack in Grenzen zu verschieben. (Zu diesem Problem ist dann im Zusammenhang mit der Fahrpraxis des Modells noch etwas zu sagen.) Interessant ist ferner die Anlenkung der beiden Ruder. Die gesamte Ruderanlage mit Ruderquadrant, Ruderschaft und Ruderkoer liegt außenbords und wird ähnlich wie beim großen Vorbild über Seilzug betätigt. Die Justierung des Seilzuges ermöglichen zwei Spannschrauben am Servohebel. Die beiden direkt im Schraubenstrahl liegenden Ruder sorgen für eine gute Manövrierfähigkeit und Wendigkeit des Modells. Den Gleichlauf der beiden

Ruder sichert das Gestänge zwischen beiden. Die Rohrkonstruktion über den Rudern hat die Aufgabe, bei Rückwärtsfahrmanövern eine Beschädigung der Ruder zu verhindern, eine sich aus der rauen Praxis ergebende Notwendigkeit. Ein großer Teil der Arbeit am Modell steckt in den Decksaufbauten. Die Bilder lassen erkennen, mit wie viel Liebe und Ausdauer der Erbauer hier am Werk war. Den Bildern sind daher auch wichtige Informationen über die Farbgebung zu entnehmen, die hier sehr vorbildgetreu gestaltet wurde. Gerade beim Bau der Decksdetails sollte man, wo immer möglich, Gewicht sparen. Der schmale Rumpf und die Vielfalt der Aufbauten führen dazu, dass der Schwerpunkt für ein schnelles Gleitmodell selbst bei konsequentem Leichtbau doch recht hoch liegt. Man merkt es beim Fahren, das Modell reagiert bei Kurvenfahrt deutlich topplastig.

Fahrbetrieb

Nach dem Bau eines Modells kommt immer der mit Spannung erwartete Zeitpunkt der Schwimmversuche. Auch das vorgestellte Modell musste infolge mehrerer Umbauten der Antriebsanlage gewissermaßen mehrere Probefahrten absolvieren. Vor dem Start wird die exakte Schwimmelage in Bezug auf die Schwimmwasserlinie kontrolliert. Der am Modell vorgegebene Wasserpas ist dazu schon ein gutes Hilfsmittel. Bei der ersten Probefahrt wird natürlich erst einmal gefühlvoll Gas gegeben,

um die Reaktionen des Modells auf die Ruder und die Motordrehzahl zu testen und kennen zu lernen. Hat man dabei ein gutes Gefühl, so können dem Modell dann auch schon extreme Fahrmanöver zugemutet werden

Das Modell wäre sicher auch für Wettbewerbe der NAVIGA in den Klassen F 2 oder F 4 geeignet, falls der Erbauer den nötigen Bauaufwand betreibt. Seine Domäne wird jedoch der Auftritt in Schauvorführungen sein, da das Modell dort mit seinem rasanten Fahrbild und der guten Bauausführung sicher Eindruck machen wird.



Motorschiffe

Dr. G. Miel

Die Beweggründe, sich für ein bestimmtes Modell zu entscheiden, sind sicher sehr vielfältig. Bevor der Autor diesen Artikel schrieb, fragte er sich: Warum gerade das LTS-Boot? Für den Bau gab es im Wesentlichen zwei Gründe: So ist das Modell eines LTS-Boots als Gleitboot ein schnelles Modell, andererseits aber auch ein vorbildgetreues Modell mit überschaubarem Bauaufwand.

Modellbauer, die beides wollen, finden mit dem LTS-Boot daher ein dankbares Modell. Im Original war es ein schnelles Gleitboot, das bis zu 52 Knoten fuhr, das sind mehr als 96 km/h! Und auch das Modell erreicht bei modellgerechter Geschwindigkeit im Gleitzustand ein beeindruckendes Fahrbild. Für den Modellbauer, der die Vorbildtreue liebt, bietet das LTS-Modell zum anderen ein ausreichendes Betätigungsfeld, ohne gleich in jahrelange Bauzeiten zu geraten.

Das Vorbild war 14,9 m lang und 3,4 m breit. Im Maßstab 1:20 gebaut erhält man eine Modelllänge von ca. 75 cm, im Maßstab 1:15 wäre der Nachbau ca. 100 cm lang. Also ein Modell mit handlichen und transportfreundlichen Abmessungen sowie überschaubaren Kosten für den Antrieb.

Bei den genannten Maßstäben artet die Detaillierung des Modells auch nicht gleich in Uhrmacherarbeit aus. Und wer sich nicht so sehr in die Details vertiefen will, der kann bei solch einem Modell durchaus auch etwas stilisieren, sprich vereinfachen. Ähnliche Modelle stellte K. H. Riedel mit dem KTS-Boot Typ »Libelle« schon in der *SchiffsModell* 4/97 und dem Torpedoboot vom »Projekt 183« in Heft 7/98 vor. Für beide Modelle bietet J. Eichardt hervorragende Modellbaupläne an (juergen.eichardt@t-online.de). Für das in diesem Beitrag vorgestellte LTS-Boot vom Typ »Iltis« (Projekt 63.300) gibt es einen Modellbauplan der Fa.



LTS-Boot vom Typ »Iltis«

MOBA, Schönbrunn/Thür. von 1975, gezeichnet von R. Wachs. Interessenten werden den Plan sicher in den Archiven älterer Schiffsmodellbauer finden.

Das Original

Beim LTS-Boot vom Typ »Iltis« handelt es sich um eine DDR-Eigenentwicklung, die in der Volksmarine von 1963 bis 1975 gefahren wurde. Die Originale waren für den Einsatzraum Küstenvorfeld in der Ostsee

entworfen worden. Die LTS-Boot-Fahrer nahmen zu Recht für sich in Anspruch, die Schnellsten der südlichen Ostsee gewesen zu sein.

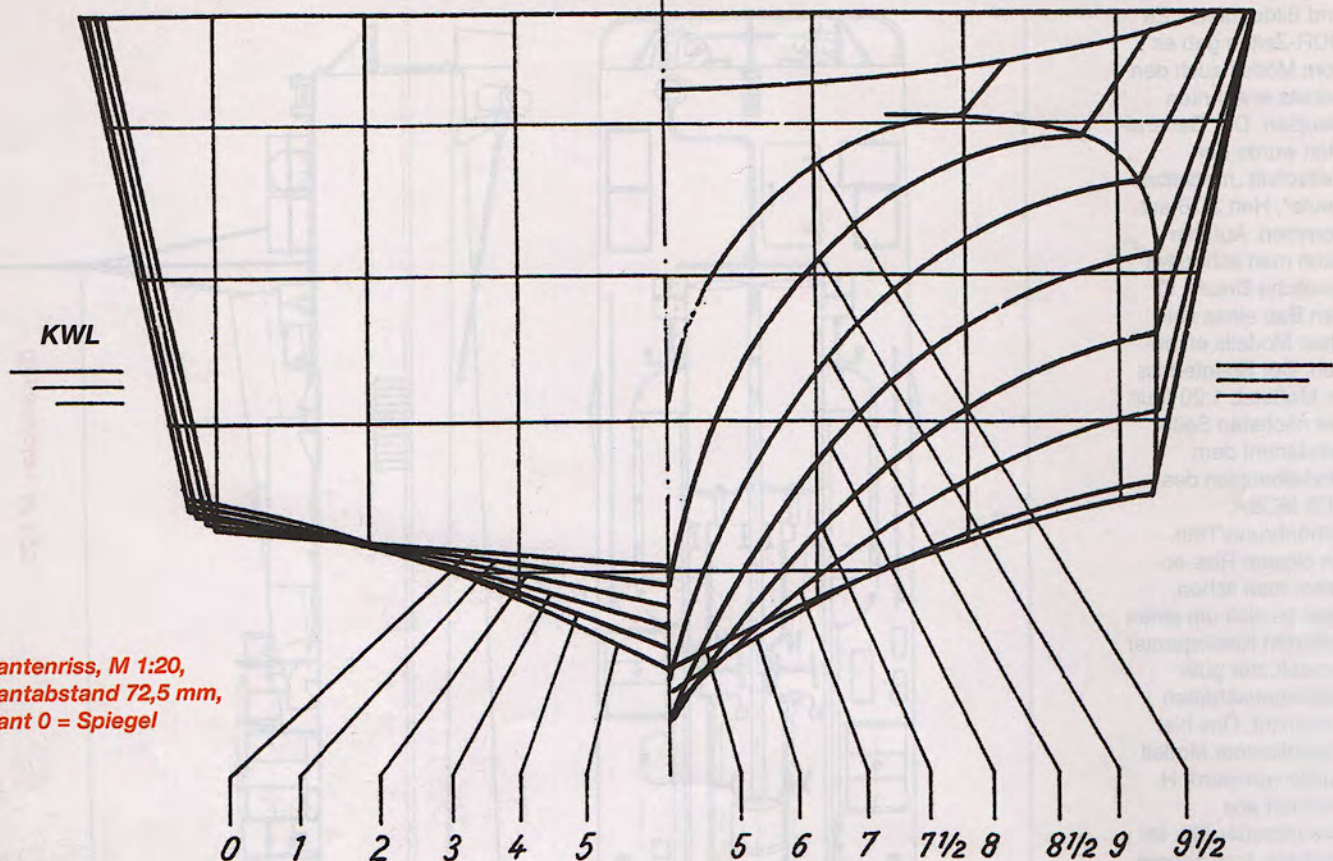
Der Bootskörper und die Fahrerkanzel waren geschweißte Konstruktionen aus seewasserbeständigem Aluminiumblech. Das LTS-Boot hatte drei Mann Besatzung und war für seine Zeit mit modernen Navigations- und Funkgeräten ausgerüstet. Angetrieben wurde das LTS-Boot von zwei schnelllaufenden 12-Zylinder-Dieselmotoren mit

je 1200 PS. Die Erprobung der Boote ergab, dass die Tankkapazität den Aktionsradius einschränkte. Die Boote erhielten daher Zusatztanks in Form der beiden auf Deck steuerbords und backbords verzurrten Fässer. Am Heck sind auf Deck außerdem vier Nebeltonnen befestigt. Der damit erzeugte Nebelvorhang diente zur Tarnung beim Angriff.

Die Bewaffnung bestand aus zwei Torpedorohren für 533 mm-Torpedos, die nach achtern mit dem Torpedokopf in Fahrtrichtung ausgestoßen wurden. Der Torpedoausstoß erfolgte mittels Druckluft. Die Druckluftbehälter über den Torpedorohren hinter der Fahrerkanzel mussten allerdings an Land oder am schwimmenden Stützpunkt befüllt werden.

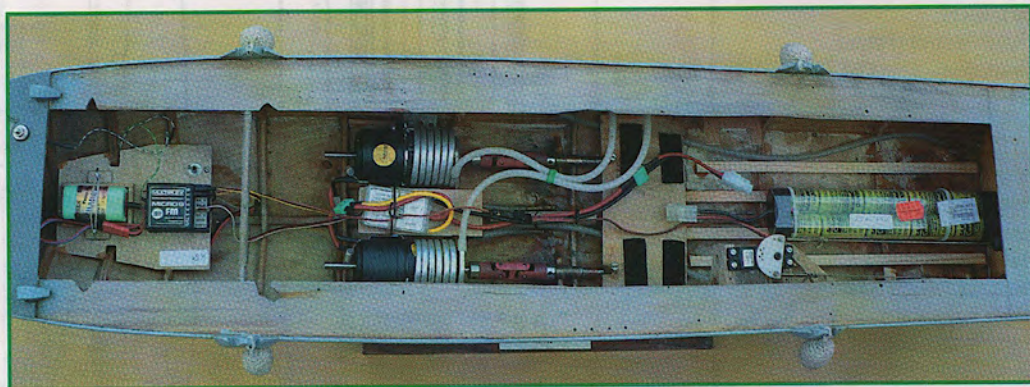
Vor dem Bau kommt bei einem vorbildgetreuen Schiffsmodell selbstverständlich erst die Unterlagensammlung. Für den Modellbauer interessant ist, dass im Marinemuseum Dänholm (auf der Insel Dänholm vor Rügen) heute noch ein Original besichtigt werden kann. Außerdem kann man natürlich auch im Internet aussagekräftige Unterlagen finden. Empfohlen sei die Seite von U. Galepp (www.galepp.com), die





**Spantenriss, M 1:20,
Spantabstand 72,5 mm,
Spant 0 = Spiegel**

Dadurch ist der gesamte Innenraum in fast idealer Weise zugänglich. Bei nicht gar zu ruppiger Fahrweise nimmt das Modell auch wenig Wasser über, so dass man im Innenraum beim Batteriewechsel kaum Wasser absaugen muss. Für den Antrieb des Modells sorgen zwei Marx-Motoren vom Typ 300/10, die die gegenläufigen Propeller direkt über doppelte Kardangelenke antreiben. Gekühlt werden die Motoren durch übergeschobene Alu-Kühlrohre. Der Kühlwassereinfluss ist als Stauraum ausgebildet, das sich direkt hinter dem Propeller im Propellerstrahl befindet. Jeder Motor hat seinen separaten Kühlkreislauf. Der Wasseraustritt für beide Kühlkreise befindet sich wie beim Original auf der Steuerbordseite. Damit ist bei Fahrt des Modells immer gut zu kontrollieren, ob die Kühlung auch arbeitet. Gesteuert werden die beiden Motoren parallel über einen Schulze-Steller vom Typ ed 10-33b. Auf Rückwärtsfahrt wird damit verzichtet. Ist Rückwärtsfahrt für bestimmte Fahrmanöver gewünscht, müsste ein anderer, entsprechend belastbarer und für Drehrichtungsumkehr geeigneter Drehzahlsteller eingesetzt werden.



Durch das fast komplett abnehmbare Deck ist der Innenraum bestens zugänglich

Wie beim Original ist auch am Modell die Ruderanlage fast komplett außenbords montiert. Die Anlenkung erfolgt mittels Seilzug

