

## **Feuerlöschboot „Brake“**

*Bericht/Fotos: Ernst Fenner*

Aller guten Dinge sind 3. Das Modell der "Bremen 9" von Graupner, diesmal nicht als Polizei- od. Zollboot, sondern als Einsatzboot der Feuerwehr gebaut. Für diesen Schiffstyp gibt es kein Original und so konnte ich auch meiner Fantasie etwas freien Lauf lassen. Auch im SMC Nürnberg fährt diese Version noch nicht. Zum Bausatz, Beschreibung, Plänen u. Bau gibt es nicht viel zu sagen. Meiner Meinung passt fast alles. Eine Ausnahme ist der Zugang zur Ruderanlenkung.

Die erste Änderung betrifft den Antrieb. Eingebaut sind jetzt 2 Graupner Speed 700 BB Neodym Nr. 6306, angesteuert von 2 Robbe Navy 535 Reglern. Der vorgesehene Graupner MC Hydro 55 Reverse gab nach 5 Minuten Probetrieb ohne ersichtlichen Grund (kein Kurzschluss, kein Stromgeruch) seinen Geist auf und

konnte auch nicht repariert werden. Ein 136,-- € Flop. Kraftübertragung Motor – Welle mit Zahnriemen 2:1 Untersetzung auf z. Zt. 42,5 mm Ø Zweiblattschrauben Steigung 1,6. Regler und Motore sind wassergekühlt.

Die Stromversorgung besteht aus zwei 10-Zellen NiMH 3600 mAh. einer für jeden Regler und ein Empfängerakku 4.8V NiMH 3500 mAh. Graupner schreibt für den Empfänger DS 24 FM 4.8V vor, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Den 10 Kanal Empfänger brauche ich, da der MC 22 Sender mit 2 Nautic Split Modulen bestückt ist. Leider sind die Nautic Split Decoder 4139 nicht mehr lieferbar. Außerdem ist noch ein 3,6 V Akku für verschiedene kleine Lampen vorhanden.

Beim Einbau der Ruderanlage nach Bauplan ist auf Stabilität und dauerhafte Fixierung der Anlenkmechanik zu achten, da die Gestaltung des Hecks einen späteren Zugang zu den



Anlenkhebeln fast unmöglich macht. Hinterher ist man immer klüger, aber Revisionsöffnungen auf dem Heckabsatz über den Ruderkokern hätten dieses Problem gar nicht erst entstehen lassen.

Um die Manövereigenschaften des Bootes zu erhöhen, ist ein selbstgebautes Bugstrahlruder installiert. Angesteuert über einen Kanal des Nautic Split Moduls. Ein koppeln der Funktionen Bugstrahl-Doppelruder ist nicht sinnvoll, da gut die Hälfte des Rumpfes vom Bug her bei höheren Fahrstufen aus dem Wasser kommt. Erste Testfahrten belegen das. Das Bugstrahlruder würde dann nur Luft fördern. In Wirklichkeit werden die Bugstrahlruder auch nur beim An- und Ablegen und bei engen Fahrmanövern eingesetzt.

Eine der Hauptaufgaben der Feuerwehr ist das Löschen von Bränden. 2 Löschmonitore Typ Graupner 2350 stehen auf dem Vorschiff, die von je 1 Kreiselpumpe mit Wasser versorgt werden. Ein Servo lässt die Monitore

um ca. 45° nach Steuer- oder Backbord schwenken. Eine 3. Pumpe kann extra eingesetzt werden und spritzt aus einem 2 mm Ø Rohr am Heck.

Der Schiffskran ist das Robbe Modell 1485, in mehreren Details geändert und funktionsfähig. Das Schwenken um 300° besorgt ein Standard servo mit einem Verzögerungsbaustein der Fa. Simprop über 2 Zahnräder. Das Bootsdeck mit Süllrand musste dazu ausgeschnitten und geändert werden. Den Kranausleger habe ich umgedreht eingebaut. Das Lager zum Heben und Senken befindet sich jetzt in Höhe der entfernten Seilwinde. Das Zugseil ist am ursprünglichen Drehpunkt befestigt. Das Auf und Ab des Auslegers besorgt eine Gewindestange mit Getriebemotor. Geschaltet wird mit einem Servo (Nautic Split Modul), das 2 Mikroschalter zur Umpolung der Drehrichtung betätigt. Elektrische Endschalter zur Wegbegrenzung sind nicht vorgesehen. Deshalb ist beim Kraneinsatz Augen-



maß in Ufernähe gefordert. Beim normalen Fahrbetrieb ist das Schlauchboot mit 2 Seilen auf den Davits fixiert. Vor dem Einsatz müssen erst diese Halterungen gelöst und der Kranhaken im so genannten Überrollbügel eingehängt werden. Das Fixieren des Schlauchbootes auf den Davits nur mit den Kranhaken verbietet sich aus mehreren Gründen.

A.) Bei Kurvenfahrt rutscht das Schlauchboot hin und her.

B.) Jedes Servo zuckt beim Einschalten des Empfängers. Durch die Zahnradübersetzung und 14cm Auslegerlänge fährt der Haken gut 2cm nach jeder Richtung.

C.) Die Position des Reglers am Sender beim Einschalten. Ein übersehenes Verstellen z.B. beim Transport würde unweigerlich Beschädigungen verursachen. So aber zuckt nur der

Kranarm und kann, wenn nötig, in seine richtige Position gefahren werden. Das Heben und Senken des Kranauslegers ist so groß, dass eine zusätzliche Seilwinde für den Haken entfällt. Das Schlauchboot kann beim Schwenken über die Reling gehoben werden und bis zur Wasseroberfläche absinken. Dann sollte sich natürlich auch der Haken lösen oder beim Wiederaufnehmen auch kontaktieren. Das werden die ersten Testfahrten ergeben. Versuche in der Badewanne sind nicht realistisch. Außerdem: Badewanne voll mit Wasser, darin das Boot und Ehefrau in der Nähe sind keine guten Kombinationen. Manchmal schwappt das Wasser beim Einschalten der Motore über den Wannenrand (auch Vollgas muss probiert werden). Die Löschmonitore hinterlassen nasse Spuren beim



Schwenkbetrieb leider nicht nur an den Wandfliesen. Und dann noch das verlassen des Badezimmers. Natürlich tropft das Modell. Doch manchmal geht kein Weg an der Badewanne vorbei.

Die Beleuchtung ist in 2 einzelne Schaltkreise unterteilt und entspricht nicht der Wirklichkeit. Tagsüber am See oder Schwimmbad sieht man die Lampen nicht oder kaum. Bei Nachtfahrten kommt es auf jede Lampe an und nicht auf die Funktion. Dafür können alle Lampen auch gleichzeitig brennen.

Kreis 1 schaltet die Lampen am Mast und an der Kranspitze,

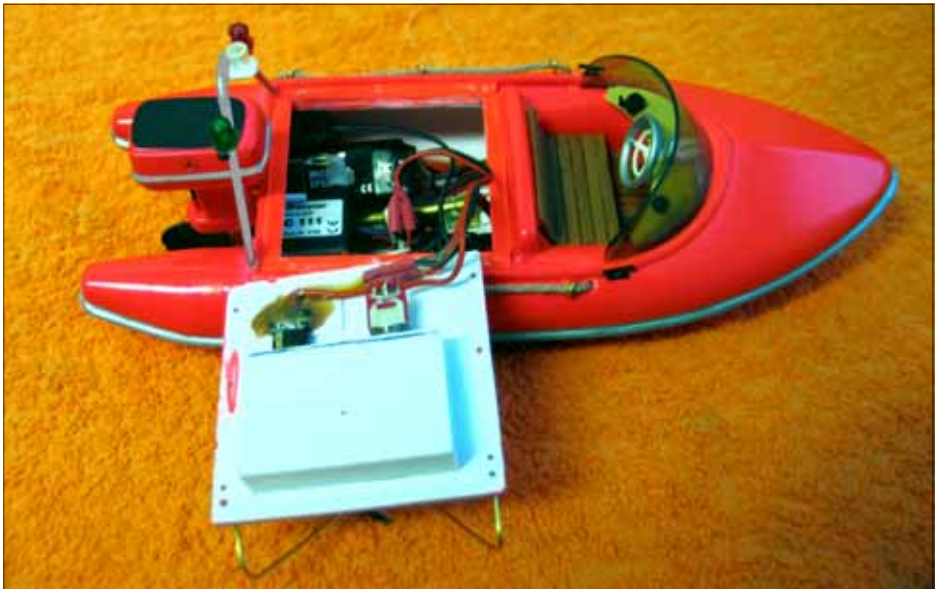
Kreis 2 die Positionslampen, Außen- und Innenbeleuchtung, Suchscheinwerfer, Toplicht und 2 blinkende Blaulichter.

Eine mit 12 Mikrolampen bestückte Leuchtgiraffe ist an Steuerbord an einem 8 cm hohen Mast befestigt. Zusätzlich ist noch eine Seilab-



schussvorrichtung in Arbeit, um eventuell "havarierte" Modelle an den Haken zu nehmen. Der durch ein Servo betätigte Schlepphaken ist schon am Heckspiegel angebracht.

Mit dem linken Kreuzknüppel des Senders wird das Schlauchboot gesteuert. Ein Speedmotor 185 treibt über ein 2 mm Ø Kunststoffrohr gelagert in einem anderen Rohr einen kleinen 20 mm Ø 3-Blatt-Propeller. Geregelt wird mit einem Graupner Micro Speed 4.



Ruderservo ist ein C 111, die Ruderanlenkung ist am hinteren Ende des Außenbordmotors angebracht. Die Verbindungsstange Servo - Ruder läuft an der Bordwand durch ein 10 mm langes Stück Schrumpfschlauch. Der Schlauch ist an der Bordwand angeklebt und verhindert das Übernehmen von Wasser. Empfänger ist ein Graupner XP 10, Kanalnummer des Quarzes entspricht natürlich der des DS 24 FM. Der Trimmung wegen sind die vier 650 mAh NiMH Akkus zur Stromversorgung gleichmäßig im Boot verteilt.

Das fertige Boot wiegt mit Ladebuchse und Schalter 150 g. Der kleine Getriebemotor, der die Gewindespindel antreibt, ist beim Einholen des Schlauchbootes deutlich hörbar und der ganze Vorgang dauert gut 30 Sekunden.

Ein Geräuschmodul ist im Baukasten vorgesehen. Die Schallaustrittsöffnungen und der Lautsprecher befinden sich genau unter den Schlauchbootdavits. Ein tropfendes Boot nach

erfolgttem Einsatz genau über diesen Öffnungen abzusetzen erscheint mir hinsichtlich der Lebensdauer des Lautsprechers nicht ratsam. Lautsprecher, Geräuschmodul und Bohrungen sind deshalb auf meiner "Brake" nicht vorhanden.

Soweit es der Steuermann verträglich ist das Boot jetzt auch regenfest. Da die beiden Neodym-Motore mit den Reglern bei höherer Fahrstufe ein turbinenartiges Geräusch verursachen, ist für genügend Lärm gesorgt. Um eine so genannte Einsatzfahrt anzuzeigen, werden die Blaulichtblinklampen eingeschaltet.

Zur Ausstattung fehlen auch noch diverse Kleinteile, Schläuche, Leitungen und Anschlüsse.

Durch die Farben Rot, Tagesleuchtfarbe Rot, Weiß und das Dunkelblau des Unterwasserschiffs hebt sich das Modell deutlich von der Polizei- oder Zollaufführung ab.

Mir gefällt es gut und die ersten Fahrten mit Vollgas auf unserem Teich waren ein Genuss.

