

Anhang 2: Regeln und Begriffe

Anhang zu „Von Landratten und Pantoffelhelden“

© Manfred Blumenthal

Grossbeeren 2004

Motorbootrennsport

Wie schon der Name sagt, ist es ein Rennsport mit Motorbooten. Dies können spezielle Bootsformen sein, in den Regeln heißt es dann „Bootskörper frei gestellt“, aber auch in den Abmessungen festgelegte Bootskörper (z.B. bei Sportboote).

Bei den von den Ludwigsfelder Sportlern genutzten Booten handelte es sich fast ausnahmslos um Bootskörper ohne durch Regeln oder Bestimmungen festgelegte Formen, Abmessungen oder Gewichte, also speziell für Rennen gefertigte Boote. Lediglich aerodynamische Hilfsmittel (Tragflächen) sind verboten.

In- und Außenborder

Bei Inbordern ist der Motor fest im Bootskörper installiert. Der Antrieb darf durch den Bootskörper durchgeführt werden.



Motor im Boot; Inborder



Motor außerhalb; Außenborder

Ein Außenbordmotor muss als kompakte Einheit abgenommen werden können. Lediglich Bedienung, Kraftstoffbehälter und Batterie der elektrischen Anlage dürfen eigenständig sein und sich im Boot befinden. Für den Antrieb darf der Bootskörper an keiner Stelle durchbrochen sein.

Die Ludwigsfelder Motorbootfahrer traten mit einer Ausnahme in den Außenbord- Rennklassen an.

Klassen

In der früheren Bezeichnung ohne das vorgestellte O für **O**utbord. Nachfolgend die in der DDR gefahrenen Außenbord- Klassen:

Klasse OJ	Motor bis max. 175 cm ³
Klasse OA	Motor bis max. 250 cm ³
Klasse OB	Motor bis max. 350 cm ³
Klasse OC	Motor bis max. 500 cm ³

Strecken

Rundstrecken auf Flüssen, Seen, Hafenbecken oder Küstengewässern. Streckenlänge ca. 2000m. Streckenform: Oval-, Haarnadel-, Dreieck- oder Viereckkurs. Jeder Rennkurs wird durch Bojen markiert, wobei die Start-/Ziellinie durch Schwarz/Weiß karierte Bojenflaggen kenntlich gemacht wird. Gefahren wird entgegen dem Uhrzeigersinn, alle Bojen sind also backbord zu nehmen.

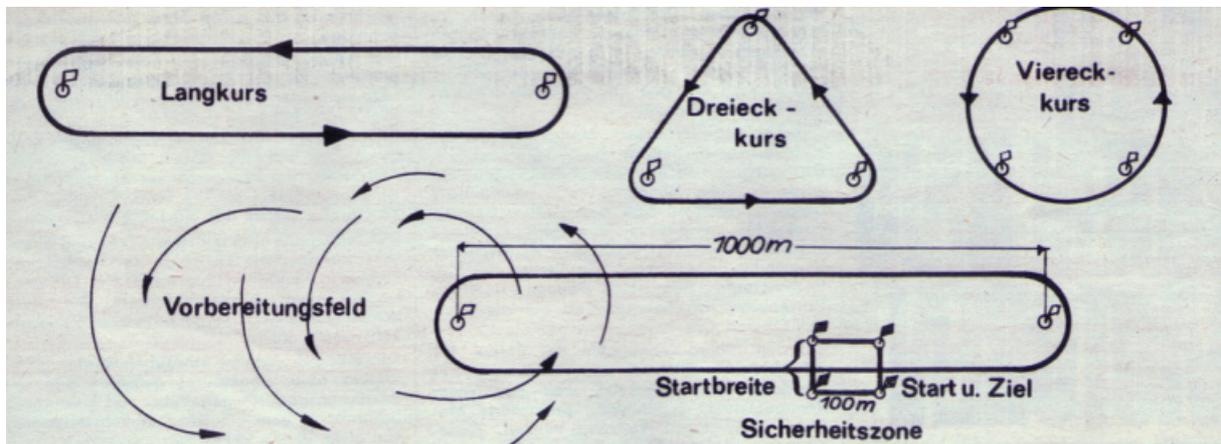
Vorstartlinie/Sicherheitszone

Die Vorstartlinie liegt 100 m vor der Startlinie. Ab dort beginnt die Sicherheitszone, in der das Boot nicht mehr gewendet werden darf.

Start

Fünf Minuten vor dem Start wird durch einen Böllerschuss der Vorstart freigegeben. Die Fahrer dürfen im sogenannten Vorbereitungsfeld ab diesem Zeitpunkt kreisen und die optimale Position für den fliegenden Start einnehmen.

Eine große Uhr auf Höhe der Startlinie zeigt die letzte Minute in Sekundengenauigkeit an und ist der gültige Startzeitpunkt.



Die Startuhr auf dem Filzteich bei Schneeberg im Morgendunst. August 1968.

Rennläufe

Die Anzahl der Läufe variiert. In den fünfziger Jahren waren 2 Läufe bei nationalen Veranstaltungen die Regel, später auf 3 Läufe erhöht.

Bei internationalen Meisterschaften oder Wanderpokalen sind 4 Läufe vorgeschrieben, wobei der Lauf mit der schlechtesten Bewertung als Streichresultat gilt.

Flaggenzeichen

Weißer Flagge

Rote Flagge

Gelbe Flagge

Blaue Flagge

Schwarze Flagge in Verbindung mit einer Nummer

Schwarz-weiß karierte Flagge

Startflagge

sofort Halt, größte Gefahr

Vorsicht, Gefahr

Bahn frei zum Überholen

Halt für das durch die Nummer bezeichnete Boot

Ende des Rennens

Rennende/Sieger

Nach Absolvierung der zu absolvierenden Runden wird der Erste als Sieger des Laufes abgewinkt. Alle nachfolgenden Fahrer werden entsprechend ihrer Position in Wertung genommen.

Wertung

Die Wertung je Lauf erfolgt nach einem Punktsystem, wobei der Sieger eines Laufes 400 Punkte, der Zweite 300 usw. erhalten.

Tabelle:

Platz	Punkte	Platz	Punkte
1	400	11	22
2	300	12	17
3	225	13	13
4	169	14	9
5	127	15	7
6	95	16	5
7	71	17	4
8	53	18	3
9	40	19	2
10	30	20	1

Wertung für die nationale Meisterschaft (DDR- Meisterschaft)

Bis 1964 galt nachfolgend beschriebener Modus:

Die in den Einzelläufen erzielten Punkte werden addiert. Wer die höchste Gesamtpunktzahl erzielt, ist Meister. Als Streichresultat gilt die Tageswertung mit der geringsten Punktzahl (Klammerwert).

Beispiel:

Klasse J bis 175 ccm		Dresden	Potsdam	Kriebstein	Strausberg	Dessau	Ges. Punkte
1. Schulz	Neuruppin	800	800	422	(400)	700	2722
2. Rosenow	Ludwigsfelde	525	300	525	450	(225)	1800
3. Blumenthal	Ludwigsfelde	(127)	169	225	600	700	1694
4. Wald	Fürstenwalde	169	142	495	569	(53)	1370
5. Marx	Ludwigsfelde	525	395	169	(40)	264	1353
6. Reichert	Strausberg	169	394	254	127	(95)	944
7. Falkenberg	Strausberg	—	352	300	95	—	747
8. Bünger	Neuruppin	—	—	169	148	225	542
9. Donner	Leipzig	53	180	95	—	—	328
10. Möckel	Rochlitz	71	—	53	127	71	322

Ab 1965 wird die Gesamtplatzierung in der Tageswertung mit Punkten bewertet.

Der Sieger erhält 8, Platz 2 bekommt 6, der Dritte 4, der Vierte 3, der Fünfte 2 und der Sechste 1 Punkt.

Bei ausreichender Anzahl an Meisterschaftsläufen, mindestens fünf, wird die Veranstaltung mit der geringsten Punktzahl gestrichen.

Wer die höchste Punktzahl in allen zur Meisterschaft gewerteten Rennen erreicht, ist Meister. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Platzierung beim letzten Meisterschaftsrennen der Saison.

Sicherheitsforderungen

Sturzhelm, orangefarben, und Schwimmweste (ohne Luftkammern) sind für den Fahrer Pflicht.

Der „Handgashebel“ für die Motordrehzahlregulierung muss beim Loslassen der Hand selbständig eine 0- Position, Motordrehzahl 0, einnehmen. Ein Paddel ist mitzuführen.

Am Boot ist ein Sicherheitsschalter vorgeschrieben (seit 1969), der mit dem Handgelenk des Fahrers verbunden ist und die Motorzündung bei einem Sturz sofort unterbricht.

Bootformen für Außenbordrennen

Das Stufenboot hatte in dem zu betrachtenden Zeitraum bereits ausgedient. Unterschieden wird nur noch zwischen Dreipunktbooten und Propidern, einer Bootsform, die Ende der fünfziger Jahre aus den USA nach Europa kam. Im ersteren kniet der Fahrer, während er im letzteren liegt. Der Begriff Propider kommt von „auf den Propeller reiten“ und will aussagen, dass Boot berührt nur mit dem Propeller das Wasser. Eine nicht exakte Aussage, da ein geringer Teil des Boothecks zur Stabilisierung des Bootes den Wasserkontakt benötigt. Aber auch die Dreipunktboote haben mit ihren Kufen zeitweise keinen Kontakt zum Wasser (die drei Punkte sind: die zwei Kufen vorn und das Heck) und gleiten nur auf dem Heck.



Ein Stufenboot, Ende der fünfziger Jahre noch im Einsatz.

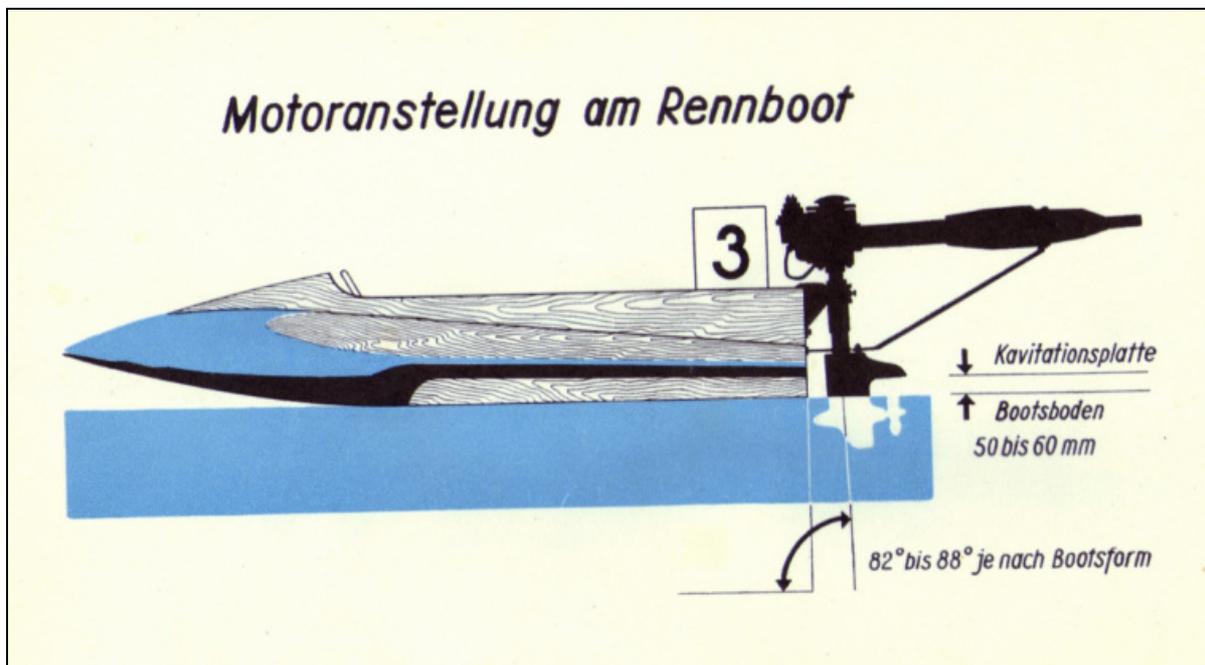


Rechts oben:
Dreipunktboot. Deutlich erkennbar, die gesamte Vorderpartie ist frei. Die Tatzen berühren nicht einmal die Wellenspitzen.



Links:
Ein Proprider, der Fahrer liegt im Boot. Erkennbar, die Berührung der Heckpartie mit dem Wasser.

Motor und Boot



Der Einstellwinkel ist abhängig von der Bootsform, -länge und -masse, dem Gewicht des Fahrers, der Motorleistung und den Wasserbedingungen. Ein sogenanntes Widerlager ermöglicht variable Einstellungen.

Ein zu großer Winkel erhöht das Kippmoment und kann zum Überschlag führen, ein zu kleiner Winkel verhindert das Gleiten des Bootes.

Rennorganisation/ Rennprogramm

Auszüge aus dem Programmheft der *X. Internationalen Motorbootregatta Dessau*
Weltmeisterschaft der Klasse A bis 250 ccm
Sonntag, den 31. Juli 1966

Sie ermöglichen Einblicke zur politischen Wertung einer derartigen Veranstaltung, zur Rennorganisation und zum Rennablauf.

Liebe Freunde des Motorwasserrennsportes!

Verehrte Gäste!

Die Stadtverordnetenversammlung und der Rat der Stadt Dessau begrüßen Sie recht herzlich zur X. Internationalen Motorbootregatta in unserer Stadt und heißen Sie recht herzlich willkommen.

Die X. Internationale Motorbootregatta ist im Rahmen der Motorrennsportes ein absoluter Höhepunkt des Jahres 1966, da es gerade bei dieser Regatta um die Weltmeisterschaft der Außenbord-Rennboote der Klasse A bis 250 ccm geht.

Die Internationale Motorbootregatta begeht in diesem Jahre ihr 10-jähriges Jubiläum. Im fairen Wettstreit werden die Motorbootrennsportler der Deutschen Demokratischen Republik und aus vielen Ländern der Welt um den höchsten Titel kämpfen und den Willen der Sportler nach hohen sportlichen Leistungen sowie für Frieden und Völkerfreundschaft demonstrieren.

In den Ländern des Sozialismus hat die olympische Idee eine sichere Heimat gefunden. Wir betrachten den Sport als ein wesentliches Mittel zur Erhaltung und Festigung des Friedens sowie zur Herstellung und Festigung freundschaftlicher Beziehungen zu den Völkern aller Länder unseres Erdballes.

Deshalb müssen sich die Sportler aller Länder dem weltweiten Protest gegen den schmutzigen Krieg der USA-Imperialisten in Vietnam anschließen.

Die Solidarität mit dem heldenhaft kämpfenden Volk in Vietnam wird die Aggressoren und ihre Helfershelfer vernichten.

Möge die X. Internationale Motorbootregatta dazu beitragen, das große Ziel des Deutschen Turn- und Sporttages

„Freude und Erholung
Gesundheit und Leistung
Sozialismus und Frieden“

mit zu verwirklichen.

Wir wünschen Ihnen, liebe Gäste, spannende und erlebnisreiche Wettkämpfe, den aktiven Fahrern einen guten Start sowie den besten Erfolg und allen Freunden aus dem Ausland einen angenehmen Aufenthalt in unserer Stadt.

Hauschild
Oberbürgermeister

Die politische Situation:

Der kalte Krieg zwischen Ost und West hatte 1962 seinen Höhepunkt mit der Kuba-Krise erreicht. In Vietnam bombardierten die USA Ziele in Süd- und Nordvietnam mit Napalm und Entlaubungsmitteln. Die Berliner Mauer stand fast auf den Tag (13.08.1961 Grenzschießung) genau fünf Jahre.

W. Ulbricht hatte im Frühjahr auf einer Parteitagung der SED erklärt, dass ein wiedervereinigtes Deutschland nur noch als ein sozialistisches Deutschland vorstellbar ist.

Unter diesen Ereignissen muss die Polemik im nebenstehenden Grußwort des Dessauer Oberbürgermeisters bewertet werden.

Fast nüchtern dagegen das Grußwort des Präsidiums des ADMV.

Neben den Europameisterschaften im Motorbootsport der Klassen J und LX in Rochlitz und Bad Saarow ist der ADMV für das Jahr 1966 von der UIM mit der Ausrichtung der neu geschaffenen Weltmeisterschaft im Motorbootsport der Klasse A beauftragt worden. Das Präsidium des ADMV freut sich, im Rahmen der Weltmeisterschaft den Sportlern aus den verschiedenen Ländern Gastgeber zu sein. Getreu unseren Prinzipien mögen die sportlichen Begegnungen vor allem der Festigung der Freundschaft zwischen den Völkern dienen.

Organisationsplan

Veranstalter: Allgemeiner Deutscher Motorsport-Verband

Internationale Jury:

Beobachter der UIM: Herr Marco Feltgen, DBR

Vorsitzender: Hermann Pahl, DDR

Mitglieder: Josef Knoll, ČSSR Vassil Grantscharow, Bulgarien
 Marco Feltgen, DBR Dr. Karoly Serbelisz, Ungarn
 Gert Lowisin, Schweden
 und weitere Vertreter der beteiligten Nationen

Regattaleiter: Rudolf Hartung, Dessau

Regattasekretäre: Hans-Friedrich Druschke und Erwin Poser, Dessau

Schiedsrichter:

Herman Pahl, Bad Saarow
 Harry Claus, Rochlitz
 Dieter Luther, Ludwigsfelde
 Richard Mäder, Halle
 Willy Paul, Dessau

Rennarzt:

Dr. Hans Keil, Halle

Finanzen:

Anneliese Hoffmann, Dessau
 Berthold Spillner, Dessau

Quartieramt:

Anneliese Barth, Dessau

Streckendienst:

Horst Krätschmer, Dessau
 Heinz Ebert, Dessau

Streckensprecher:

Manfred Hinz, Ludwigsfelde

Kraftstoffausgabe:

Rolf Präsenz, Dessau
 Gerhard Hoffmann, Dessau
 VEB Minol, Halle

Siegerehrung und Ehrenpreise:

Heinrich Pfahlert, Dessau

Propaganda und Ausgestaltung:

Kurt Rieprich, Dessau

Sicherheitsdienste:

Auf dem Lande:

Auf dem Wasser:

Starter:

Rudolf Griesler, Dessau

Technische Kommission:

Otto Riep, Zeuthen
 Arthur Barth, Dessau
 Horst Metze, Dessau
 Lothar Lehe, Dessau
 Karl-Heinz Alpers, Dessau
 Armin Winzler, Dessau

Regattabüro:

Johanna Griesler, Dessau
 Charlotte Alpers, Dessau
 Marlene Haase, Dessau
 Christa Rönnicke, Dessau

Fahrerlagerobmann:

Franz Moll, Brandhorst

Zeitnahme:

Zentrale Zeitnahme des ADMV
 Obmann: Wilfried Grosser, Meißen

Fahrerbetreuung:

Dr. Ernst Grassmann, Dessau

Pressedienst:

Kurt Rieprich, Dessau
 Rolf Herdan, Halle

Rundenzähler:

Walter Brändel, Dessau

VPKA Dessau

VP Wasserschutzinspektion Dessau

Strommeister Spekter, Roßlau

Deutsches Rotes Kreuz, Dessau

Zu beachten:

Ludwigsfelde war nicht nur durch das Werk und die Sportler vertreten.

Dieter Luther leitete ehrenamtlich mehrere Jahre die Kommission Motorbootsport im Präsidium des ADMV.

Streckensprecher Manfred Hinz blickte auf eine lange Tätigkeit im Ludwigsfelder Werk zurück.

Werbung im Programmheft, als Zeitzeuge

GIP Hanisch
 KORSCHNERMEISTER
 WERKSTÄTTEN FÜR MODISCHES PELZWERK
 Maßarbeit
 Umarbeitungen
 Reparaturen
 Konservierung
 45 DESSAU
 August-Bebel-Straße 21
 Ruf 3575

PRODUKTIONSGENOSSENSCHAFT DES GLASVERARBEITENDEN HANDWERKS
DIAMANT
 Kunst-, Bau- und Reparaturglaserie — Bildereinsparungen
 Glasschleiferei — Spiegelbelegerei — Ladenbauten — Autoscheiben
Dessau, Ferdinand-von-Schill-Str. 12 Ruf 4532

PGH Holzhandwerk Dessau
 Junkersstraße 13
Ausführungen aller
Bau- und Möbeltischlerarbeiten

Ihre Vertragswerkstatt
 für den neuen LKW W 50
 aus Ludwigsfelde
 und den alten S 4000
 vom Ernst-Grube-Werk Werdau
DIESELSPEZIALWERKSTATT
FRANZ MOLL KG
 ORANIENBAUM — BRANDHORST

Werbung für ein weiteres Ludwigsfelder Produkt

Ehrenpreise und Spenden

(Bis zur Drucklegung des Programmes)

Präsidium des ADMV

Vorsitzender des Rates des Bezirkes Halle
 Vorsitzender des Rates der Stadt Dessau
 VEB Modell- und Formenbau, Dessau
 Bank für Handwerk und Gewerbe, Dessau
 VEB Kommunale Wohnungsverwaltung Dessau
 VEB Waggonbau Dessau
 Deutsche Reichsbahn Dessau — RAW —
 Konsumgenossenschaft e.G.m.b.H. Dessau
 Warenhaus Konsument, Dessau
 Rat der Stadt Roßlau
 VEB Maschinenfabrik Dessau
 VEB Kombinat „Otto Grotewohl“, Böhlen
 Fa. Heinrich Fakiner, Dessau
 VEB Gärungschemie, Dessau
 VEB ORWO, Wolfen
 VEB Zementanlagenbau, Dessau
 VEB Elektromotorenwerk, Dessau
 VEB Energieversorgung, Dessau
 Fa. Herbert Druschke, Dessau
 VEB Minol, Halle
 VVB Elektrochemie und Plaste, Halle

Zeitplan

Sonnabend, den 30. Juli 1966

Training: 14.30 – 15.15 Uhr Klasse J
15.15 – 16.00 Uhr Klasse B
16.00 – 16.45 Uhr Klasse LX
16.45 – 17.30 Uhr Klasse A

Sonntag, den 31. Juli 1966

Training: 8.30 – 9.00 Uhr Klasse A
9.00 – 9.20 Uhr Klasse J
9.20 – 9.50 Uhr Klasse B
9.50 – 10.10 Uhr Klasse A
10.10 – 10.30 Uhr Klasse LX

Fahrerbesprechung: 10.40 Uhr am Start-Ziel-Turm

Rennfolge: 11.20 Uhr 1. Lauf Klasse A Weltmeisterschaft

Mittagspause

13.00 Uhr Flaggenparade
13.10 Uhr Eröffnungsansprache
13.20 Uhr 2. Lauf Klasse A Weltmeisterschaft
13.40 Uhr 1. Lauf Klasse LX Wanderpokal
14.00 Uhr 1. Lauf Klasse J
14.20 Uhr 1. Lauf Klasse B
14.40 Uhr 2. Lauf Klasse J
15.00 Uhr 2. Lauf Klasse LX Wanderpokal
15.20 Uhr 3. Lauf Klasse A Weltmeisterschaft
15.35 – 16.00 Uhr Vorführungen der Wasserskigruppe
des Motorsportclubs Dessau
16.05 Uhr 2. Lauf Klasse B
16.25 Uhr 3. Lauf Klasse LX Wanderpokal
16.45 Uhr 3. Lauf Klasse J
17.05 Uhr 3. Lauf Klasse B
17.25 Uhr 4. Lauf Klasse A Weltmeisterschaft

- Änderungen vorbehalten -

Der Zeitplan nimmt Rücksicht auf die zu dieser Zeit noch gültige 45- Stunden- Woche. Eine Fünftageweche gab es nur alle zwei Wochen in den Betrieben, d.h. bis Samstag-Mittag wurde gearbeitet. Die Einführung der generellen Fünftageweche erfolgte ab 28. August 1966.

Hatten die aktiven Sportler an diesen Samstag Arbeitszeit, konnte eine Freistellung von der Arbeit beantragt werden. Sie bekamen die Arbeitszeit im Durchschnittslohn bezahlt. Eine gesetzliche Regelung für „gesellschaftliche Tätigkeit“ ermöglichte dies.

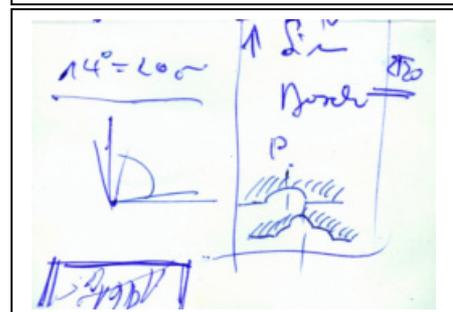
Für die Ludwigsfelder Rennfahrer und einen Monteur je Fahrer galt diese Regelung auch.

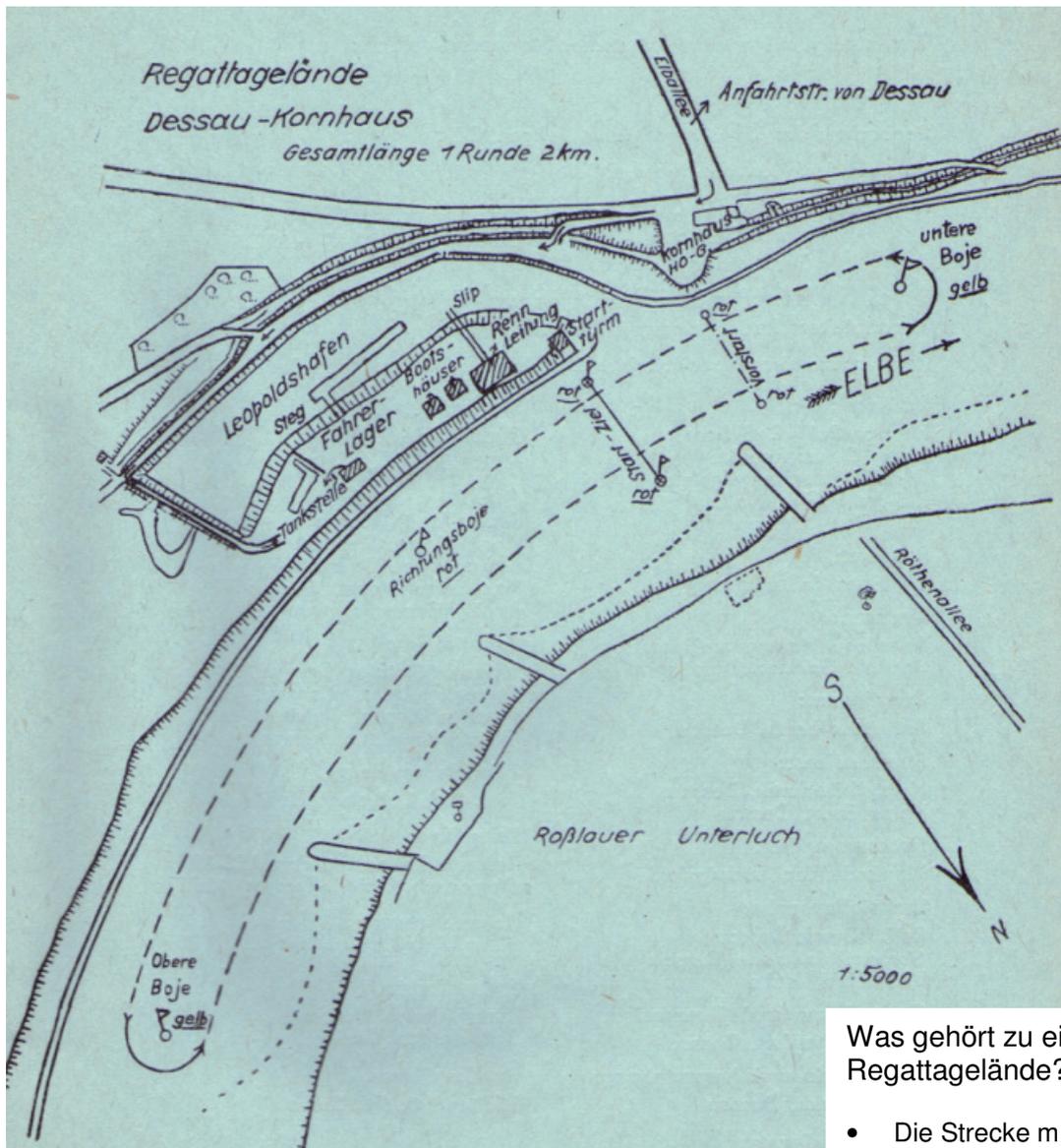
Dieses Papp- Klappschild erregt Beteiligte heute noch. Die so auf Souveränität bedachte DDR wollte harte Währung, und dies um jeden Preis. Deshalb konnte ein Bürger der DDR, auf den Territorium der DDR, in einem volkseigenen Hotel der DDR nicht mit Mark der DDR bezahlen.

Unglaublich?
Leider nein.

Die Siegerehrung der drei Erstplatzierten erfolgte unmittelbar nach Rennende vor Publikum auf dem Regattagelände.

Nicht im Zeitplan ausgedruckt: die Siegerehrung am Abend. Hungrig und durstig erschienen fast alle Rennteilnehmer und Organisationsmitarbeiter zur abendlichen Siegerehrung. Dort wurden die Ehrenpreise überreicht und noch einige Reden gehalten. Oft ging es auch recht fröhlich zu, aber auch so manche Idee ist bei abendlichen Diskussionen geboren worden. Nebenstehende Karte beweist es. Hier hatten schwedische Sportler mit den Ludwigsfeldern Diskussionsstoff zu Anstellwinkel und Brennraumformen.





Was gehört zu einem Regattagelände?

- Die Strecke mit Markierungen (Bojen)
- Start- und Zielanlage
- Büros
- Stellplatz für Boote
- Stellplatz für Transportfahrzeuge
- Tankanlage
- Werkstatt oder Werkstattwagen
- Steg- und Slipanlagen
- Gastronomische Betreuung
- Rettungsboote
- Arzt und Krankenwagen
- Feuerwehr

Freie Durchfahrt

Nur mit einem derartigen Schein, Aufkleber oder Plakette gelangte der Fahrer ins Fahrerlager an der Rennstrecke



Weltmeisterschaft 1966

Internationale Außenbord-Rennboote Klasse A bis 250 ccm

6 Runden zu je 2.000 m

1. Lauf Start 11.20 Uhr
2. Lauf Start 13.20 Uhr
3. Lauf Start 15.20 Uhr
4. Lauf Start 17.25 Uhr

Start-Nr.	Fahrer	Nation	Motor	ccm	Bootswerft
1	Draganow, Netko	Bulgarien	König	250	Draganow
2	Schulz, Hans	DDR	Zimmermann	250	Seidel
3	Procaccini, Claudio	Italien	König	250	Schulze
4	Takvorow, Ovanes	Bulgarien	König	250	Draganow
5	Manolow, Ivan	Bulgarien	König	250	Draganow
6	Nenow, Simeon	Bulgarien	König	250	Draganow
8	Hajek, Miroslaw	CSSR	König	250	Eigenbau
9	Laszlo, Farcnc	Ungarn	König	250	Schulze
10	Hodek, Tibor	Ungarn	König	250	
12	Markus, Istvan	Ungarn	König	250	Schulze
14	Terruzzi, Giovanni	Italien	König	250	Schulze
20	Kaiser, Martin	DDR	König	250	Schulze
21	Conrad, Joachim	DBR	König	250	König
22	Frischknecht, Adolf	Schweiz	König	250	Caravelle
34	Malefors, Malte	Schweden	König	250	Schulze
37	Braun, Günther	DDR	König	250	Danisch
41	Podstynsky, Jiri	CSSR	König	250	Eigenbau
51	Dell'orto, Luigi	Italien	König	250	Bianchi
68	Koczko, Bogdan	Polen	König	250	
69	Mischke, Kurt	DBR	König	250	König
74	Prujchodny, Henryk	Polen	König	250	Kasno
77	Pietsch, Gerhard	DDR	König	250	Danisch
81	Dimitrov, Dimitri	Bulgarien	König	250	Draganow
97	Steiger, Fritz	Schweiz	König	250	Schulze
108	Frisch, Heino	Österreich	König	250	Schulze
114	Hermansson, Sven	Schweden	König	250	
122	Behr, Günther	DDR	König	250	Danisch
140	Norell, Ivan	Schweden	König	250	Famo
142	Kaminek ,Milan	CSSR	König	250	Danisch
200	Rosenow, Peter	DDR	IWL	250	Danisch
201	Bluemthal, Manfred	DDR	IWL	250	Eigenbau
214	Lubnow, Siegfried	DBR	König	250	König
227	Roder, Günther	DDR	König	250	Danisch
230	Gärtner, Horst	DDR	IWL	250	Danisch
245	Skunde, Gottfried	DDR	IWL	250	Danisch
504	Teplý, Wiliam	CSSR	König	250	Eigenbau
507	Herbansky, Ladislav	CSSR	Eigenbau	250	Eigenbau

	Sieger	2. Platz	3. Platz	4. Platz	5. Platz	6. Platz	7. Platz
1. Lauf							
2. Lauf							
3. Lauf							
4. Lauf							
Gesamt							

Ein anderes Bild in der Klasse J. Es sind überwiegend IWL- Motore am Start.

Zu beachten:

Jede Nation konnte max. fünf Fahrer nominieren.

Für die DDR sind mehr Fahrer im Programm ausgewiesen, da zum Zeitpunkt der Drucklegung eine Nominierung noch nicht feststand.

Wie bereits im Text erwähnt, wurden die Fahrer mit IWL- Motor nicht nominiert.

Einem Zimmermann- und einem Eigenbaumotor standen ausschließlich Königsmotore gegenüber.

Bei den Booten war die Vielfalt größer.

Nation	Motor	ccm	Bootswerft
DDR	Zimmerm.	175	Pfennig
DDR	Zimmerm.	175	Seidel
UdSSR	IWL	175	
UdSSR	IWL	175	
DDR	IWL	175	
DDR	IWL	175	Seidel
DDR	IWL	175	Eigenbau
DDR	IWL	175	Schulze
DDR	IWL	175	Pfennig
DDR	IWL	175	Pfennig
DDR	IWL	175	Pfennig
DDR	IWL	175	Pfennig
DDR	IWL	175	Eigenbau
DDR	IWL	175	Danisch
DDR	Eigenb.	175	Pfennig
DDR	IWL	175	Pfennig
CSSR	IWL	175	Eigenbau
CSSR	IWL	175	Eigenbau
DDR	IWL	175	Seidel
DDR	IWL	175	Danisch
DDR	IWL	175	Danisch
CSSR	IWL	175	Eigenbau
DDR	IWL	175	Eigenbau

Startnummern

Jedes Boot hat an Backbord- und Steuerbordseite eine Startnummer in vorgeschriebener Abmessung zu tragen. Der Untergrund ist weiß, die Startnummer wird in schwarzer Farbe aufgetragen.

National können Dauerstartnummern beantragt werden.

Zu Beginn der Ludwigsfelder Bootsportära wechselten ständig die Startnummern. Das nervte. Vor allem, wenn man zu einer internationalen Veranstaltung fuhr. Die Nummer war zu Hause fertig gemalt, doch am Startort wird mitgeteilt, diese ist bereits vergeben. Also kam die Idee auf, wir nehmen sehr hohe Startnummern. Die sind selten. So kam es zu Startnummer:

- 197 Uwe Feger
- 198 Gerd- W. Roeder
- 199 Klaus Driefert/ zuvor Klaus Marx
- 200 Peter Rosenow
- 201 Manfred Blumenthal
- 250 Günter Wald (MC Fürstenwalde; IWL- Vertragsfahrer)

Und sie brauchten nie mehr gewechselt werden!

Fahrer, die ab den siebziger Jahren für den MC Ludwigsfelde starteten, wählten ihre Startnummern wieder niedriger, z.B. S.Alpermann mit Startnummer 55.



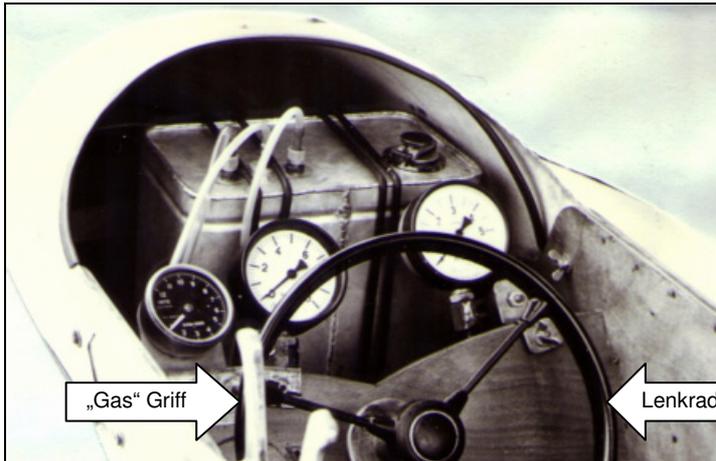
Geschwindigkeitsanzeige, Kraftstoffförderung, Bedienelemente

Auswirkungen von geänderten Booteinstellungen, Propeller oder Motorleistungen müssen für eine Beurteilung der Veränderungen durch eine Messgröße nachgewiesen werden. Dazu diente die Geschwindigkeitsmessung mittels Staudruck. Ein am Bootsheck angebrachtes Staurohr übertrug den durch die Fahrt erzeugten Staudruck über eine Schlauchleitung auf ein Druckmanometer. Der angezeigte Druckwert konnte mit der Formel

$$\sqrt{q \text{ (Druck)} \times 50,16} = v \text{ (km/h)}$$

$$\text{Beispiel: } q \sqrt{5,5 \times 50,16} = 2,35 \times 50,16 = 117,64 \text{ km/h}$$

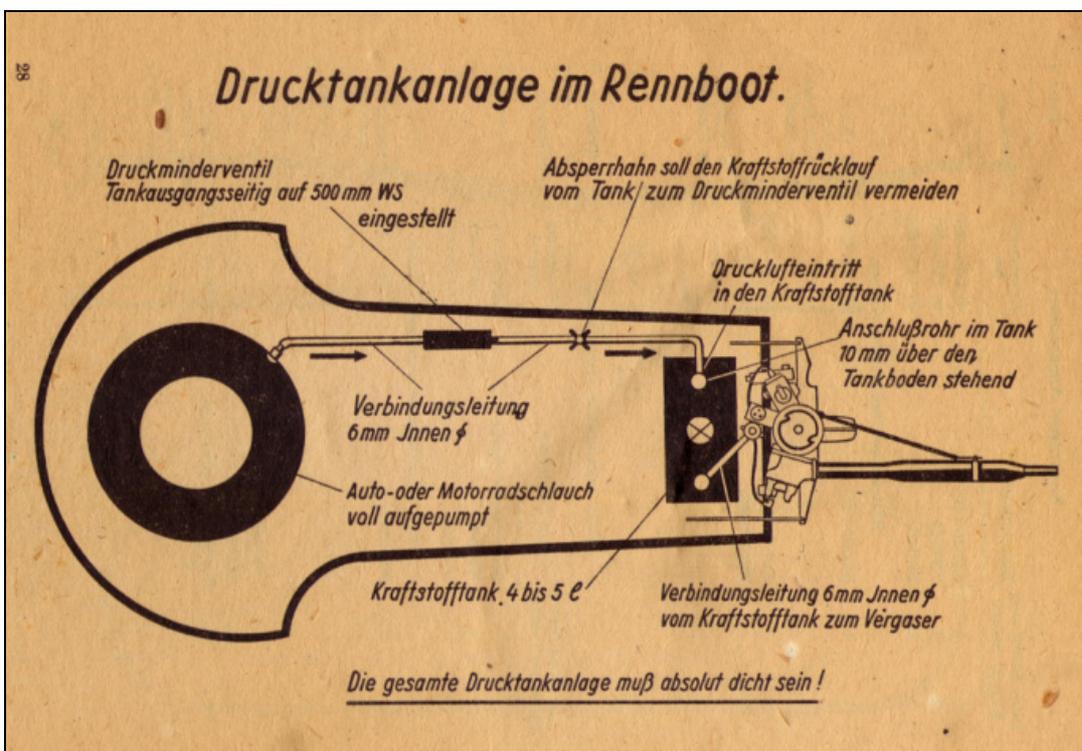
in Geschwindigkeit umgerechnet werden. In der Praxis sind allerdings nur die veränderten Druckwerte registriert worden.



Kraftstofftank, hier im Boot vorn angeordnet. Der Tank ist druckdicht verschlossen. Über eine der sichtbaren Leitungen wird Druck von der Motor-Vorkompression in den Tank geleitet, dadurch wird über die andere Leitung Kraftstoff zu den Vergasern gefördert.

Die Instrumente von links nach rechts:

Motor- Drehzahlmesser
Tankdruckmanometer
Staudruckmanometer



Vorschlag für den Aufbau einer Tankdruckanlage aus der Bedienungsanleitung der IWL- Motoren.

(Wurde Mitte der sechziger Jahre durch die zuvor beschriebene Nutzung der Vorkompression des Motors abgelöst. Die mit Motordrehzahl pulsierende Druckwelle hält den Tankdruck konstant. Ein zwischengeschaltetes Rückschlagventil verhindert den Druckabbau.)

Kraftstoffe/ Öle

Für die Außenbord- Rennmotoren ist die Kraftstoffwahl freigestellt. Verwendet wird überwiegend reines Methanol, ein Alkohol- Kraftstoff. Die Ludwigsfelder Rennmotoren wurden ab den sechziger Jahren ausschließlich mit Methanol betrieben. Die hohe Klopfestigkeit des Kraftstoffes und die dadurch mögliche hohe Verdichtung der Motoren ergeben einen besseren Wirkungsgrad gegenüber Benzinmotoren. Allerdings hat dieser Kraftstoff einen geringen Heizwert. Das bedingt hohen Verbrauch und damit großes Tankvolumen.

Da sich Mineralöle ohne chemische Zusätze mit Methanol nicht mischen, fanden ausschließlich pflanzliche Öle auf Rizinusbasis Verwendung.

Das Mischungsverhältnis Kraftstoff : Öl betrug 1 : 18 bis 1 : 20.

Pflanzliche Öle werden im Wasser problemlos abgebaut und sind damit für die Umwelt ungefährlich.

Boot- Transport

Die in den Abmessungen sperrigen Außenbord- Rennboote, die jedoch von geringem Gewicht sind, wurden oft auf dem PKW- Dach transportiert. Da aber vielfach zusätzliches Material und Kraftstoffe, z.B. bei Auslandsstarts, transportiert werden musste, setzte sich der PKW- Anhänger immer mehr durch. Auch die Ludwigsfelder Rennfahrer verwendeten stets Anhänger. Sie konstruierten ein spezielles Fahrwerk mit großen Federwegen, um die Boote beim Straßentransport nicht unnötig zu strapazieren.



Der Beginn:
Trabant 500 mit für den Boottransport genutztem Motorradanhänger



Trabant 601 mit speziellem Boottransportanhänger.
Ludwigsfelder Eigenbau, geringes Gewicht und weiche
Federung. Räder und Radnaben vom Motorroller.



Eigenbau- Anhänger für drei Boote hinter einen Barkas-B 1000. 1964/65.

Rechts:
Im Winter 1966/67 von den Fahrern gebaut:
spezielle Boot- Transportanhänger mit großem
Ladevolumen und spezieller Federung.



Unten:
So machen es andere.



Grenzüberschreitungen

Mit dem Eintrag der Motore und Boote in die Zollerklärung konnten die Sportgeräte problemlos ausgeführt werden.

Zollverwaltung der DDR

28. 5. 73

ERKLÄRUNG
über mitgeführte Gegenstände und Zahlungsmittel
für Bürger der Deutschen Demokratischen Republik
(Vor Ausfüllung bitte die beiliegenden Hinweise beachten)

Name: Blumenthal Vorname: Maufred
Wohnanschrift: Großbeeren Obj.-Datum: 4.12.37

Art und Nr. des Grenzübertrittsdocuments: Lisum B/2440R

Mitgeführtes Kraftfahrzeug: Pew Vorkburg 20.92-38
(Art, Marke, politisches Kennzeichen)
mit Anhänger Dx 42-66

ERKLÄRUNG BEI DER AUSREISE
(Bitte rechtzeitig vor Beginn der Ausreisekontrolle ausfüllen)

I. Mein Handgepäck besteht aus 2 Stück Ich habe 1 Stück Gepäck laut den Gepäckscheinen Nr. 1 aufgeben.

II. Ich führe folgende wertvolle Reisegebrauchsgüter mit: (Als solche sind hochwertige Industriegeräte, wie z.B. Fotoapparate u. optische Geräte, Pelz- und Lederbekleidung, Kaffeenpressen, Edelsteine, Edelsteinen, Halbedelsteine und Perlen sowie Erzeugnisse daraus u. d. zu betrachten).

Anzahl und genaue Bezeichnung der Gegenstände
1 Fotoapp. Praktica
1 Teledyktiv
1 Rennboot, 2 Rennmotore

III. Ich führe folgende Zahlungsmittel (Banknoten, Münzen, Reiseschecks u. d.) mit:
Währung Betrag in Ziffern
Mark der DDR 150,-

IV. Ich führe folgende Geschenke, die zum Verbrauch außerhalb der DDR bestimmt sind, mit. (Einschl. der Geschenke, die sich im aufgegebenen Reisegepäck befinden)

	genaue Bezeichnung der Geschenke	Anzahl oder Gewicht	Wert in Mark der DDR	Verantwortl. der Zollkontrolle
1.	<u>Wienbrand</u>	<u>0,7 Liter</u>	<u>22,-</u>	
2.				
3.				

Ich führe Gegenstände, die ich während meines Aufenthaltes außerhalb der DDR gekauft, als Geschenk erhalten habe, zu meinem Verbrauch mit. (Ausnahme: Gegenstände, die sich in aufgegebenem Reisegepäck befinden)

	genaue Bezeichnung der Gegenstände	Anzahl oder Gewicht	Verantwortl. der Zollkontrolle
1.	<u>Pekol (Kondel)</u>	<u>1</u>	
2.	<u>Sekt</u>	<u>3 FL</u>	
3.	<u>Bier</u>	<u>10 FL</u>	
4.	<u>Juice</u>	<u>8 FL</u>	
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			

Ich bestätige, daß für die Einreise grenzübergreifender Gegenstände Gebühren nach den geltenden Bestimmungen der DDR erhoben werden. Eine vorübergehende Gebührenerhebung ist zu (Kaufzeit der Zollentlastung)

1.12.73 Blumenthal
Datum und Unterschrift des Reisenden

Abnahmebestimmungen für Auspuffanlagen gemäß UIM- Festlegung



ALLGEMEINER DEUTSCHER MOTORSPORT-VERBAND DER DDR – KOMMISSION MOTORSPORT



00080

Meßprotokoll für homologierte Schalldämpfer

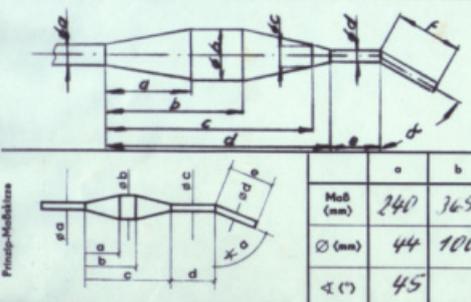
Ort der Abnahme: *verbreiterte Havel i. Potsdam* Art der Abnahme: *Außenabnahme auf d. Wasser*

Datum: *25.11.70* 03 MARS 1971 *W. Monar*

Motorenmarke: *Eigenbau „Ittis RE351“*

Motortyp: *Zweitakt, 2 Zylinder* Typ des verwendeten Meßgerätes: *Pröz.-Impulsschallmeßs.*

Klasse: *IB* Typ: *PS 3 201*

Maßskizze des Schalldämpfers		Meßergebnisse				
		Messung	1. Mal (dB (A))	2. Mal (dB (A))	3. Mal (dB (A))	Mittelwert (dB (A))
		vorn	89	87	88	88
		hinten	93	95	94	94
		linke Seite	91	94	93	92,6
		rechte Seite	93	92	92	92,3

Erläuterung: Die Messung erfolgt nach Artikel 406 9/16 der UIM-Bestimmungen. Zulässige Lautstärke 85 dB (A) + 10 dB (A)

J. Benisch
Unterschrift der Techn. Kommission

Datum: *22.12.70*

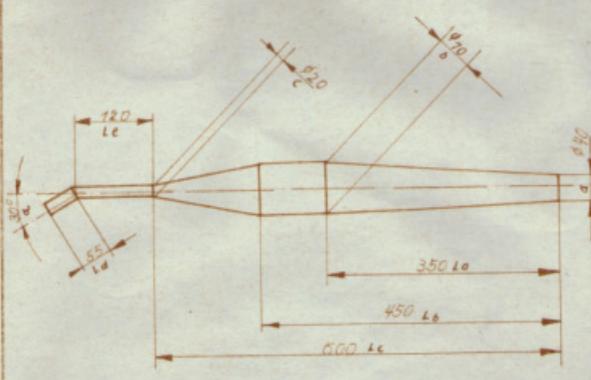


J. Benisch
Unterschrift des Nationalverbandes

Datum: *18.12.1970*

Type: *Ittis RE 175* 02 175.05.1

Abgasanlage für Rennmotor 2Zyl.-Zweitakt.



Alle Maßangaben als Innenmaße.

Technische Kommission:

Funktion	Name	Tage	Unterschrift
Leiter d. Komm.	D. Lutner	19.5.68	<i>Lutner</i>
Leiter d. Komm.	G. Bensch	11.5.68	<i>Bensch</i>
Meßring Ausst.	E. Damborg	13.5.68	<i>Damborg</i>
Konstrukteur	P. Rosencw	1.5.68	<i>Rosencw</i>
Prüfer für Prototyp u. Zeichnung	E. Woller	13.5.68	<i>Woller</i>

Die seit 1961 geforderten Maßnahmen zur Geräuschdämpfung verlangten auch großen organisatorischen Aufwand. Für jeden Motortyp und jede Auspuffanlage des Motors mit veränderten Abmessungen musste eine Abnahmefahrt mit Kontrollmessung durchgeführt werden.

Sportbehörde

 **ALLGEMEINER DEUTSCHER MOTORSPORT-VERBAND**
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
Mitglied der
FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE - F.I.A.
FÉDÉRATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE - F.I.M.
UNION INTERNATIONALE MOTONAUTIQUE - U.I.M.
UNION MONDIALE DE SKI NAUTIQUE - U.M.S.N.

GENERALSEKRETARIAT

MC IFA-Automobilwerke
Ludwigsfelde

172 Ludwigsfelde

108 BERLIN
Charlottenstraße 60

Ihr Zeichen: Ihre Nachricht vom: Unser Zeichen: Tag:
64-10/ 11.4.74

Start in der VR Bulgarien

Werte Sportfreunde !

Zur Teilnahme an den Int. Motorbootrennen
in der VR Bulgarien am 12., 18. und 23. Mai 1974
wird den Fahrern

Peter Rosenow
Siegfried Alpermann

in der Klasse OA und dem Spfrd.
Manfred Blumenthal

in der Klasse OB die Startgenehmigung erteilt.

Zusätzlich für jeden Fahrer 1 Betreuer sowie
1 Leiter der Delegation.

Mit sportlichen Grüßen
Heinisch
Instrukteur

Achtung!
ab 28.4.72 Neue Rufnummer
2 07 19 31/32

TELEFON: 20230183
ADAMVAN BERLIN
BANKKONTO: Berliner Stadtkontor, Kto.-Nr. 6651-34-104
POSTSCHECK: Berlin Nr. 58156

Für den gesamten Motorsport zuständig war der ADMV. Dieser unterstand dem DTSB, der obersten Sportbehörde der DDR. Selbständig handeln konnte der ADMV somit nur begrenzt, (siehe die Einschränkungen ab 1972 mit der Nichtteilnahme an Welt- und Europameisterschaften). Sämtliche Auslandstarts bedurften der schriftlichen Genehmigung des Generalsekretariats des ADMV.

Der Verband übernahm auch die Kosten für Kraftstoff der Transportfahrzeuge ab Landesgrenze. Dazu kamen Tagegeld und Übernachtungskosten für den Rennfahrer und einen Monteur.

Für die organisatorische Betreuung entsandte der Verband mindestens einen Delegationsleiter, der oft auch bei den Veranstaltungen als internationaler Schiedsrichter fungierte.

 **ALLGEMEINER DEUTSCHER MOTORSPORT-VERBAND**
Kommission für den Motorbootsport

19 72 **LIZENZ** Nr. ZSK 002/72
(des Lizenzbuches des Nationalverbandes)

Internationale Fahrer- Lizenz
Nationale Eigentümer- Lizenz

ausgestellt für Herrn Manfred Blumenthal
Mitglied des MC IFA-Automobilwerke Ludwigsfelde
am 05.04.1972
gültig bis 31. Dezember 19 72

Pseudonym (falls vorhanden) Heinisch
Sekretär Heinisch
i. A. Heinisch Kommission Motorbootsport

Unterschrift des Lizenzinhabers

121 Ag 300/948/66 05 726

Jährlich erforderlich: eine internationale Fahrerlizenz. Diese erhielt der Fahrer nur auf Antrag mit beigefügtem ärztlichen Attest und gegen Bezahlung. Eine Verweigerung war möglich, wenn sich der Antragsteller z. B. durch unsportliches Verhalten oder als politischer Opponent als unwürdig erwies.