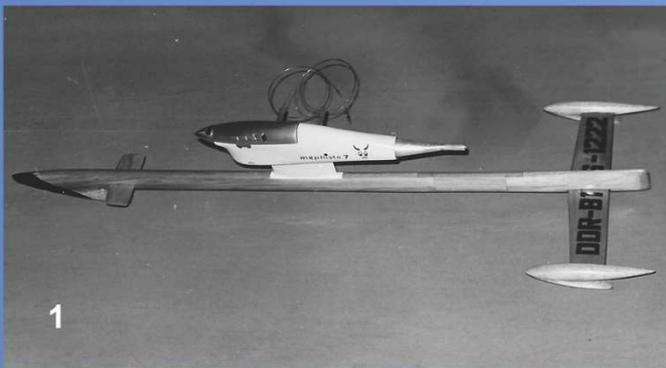


RETRO - Rückblicke auf über 65 Jahre Leben mit schnellen Booten

Folge 9: 1974 - 1978 Durchbruch und Umstieg

von Peter Papsdorf , 31. Januar 2023

Der Schock am Ende der Vorsaison (Totalschaden des B1-Modells, siehe RETRO Folge 8) währte nur kurz. Bald schon betrachtete ich das Malheur als Chance, denn beim erforderlichen Neubau konnte ich nun von vornherein alle neuen Anforderungen und Erkenntnissen berücksichtigen. Inzwischen forderten die Regeln für die Klasse B1, dass sich die Luftschaube beim Stillstand des Modells in jeder Stellung über der Wasseroberfläche befinden muss. Bei der obligatorischen Schwimmprobe vor dem Start durfte das Modell also keinesfalls umkippen. Um dies sicher zu



B1 - Modell Mephisto 7 von Peter Papsdorf mit Motor Rossi 15 , 1974

gewährleisten, erhielt das neue Boot (anders als seine Vorgänger) wieder zwei Schwimmer. Eine weitere Abweichung vom bisherigen Konzept war die Lage des Motors, er wurde hängend in eine extra dafür gefertigte Aluminiumschale eingebaut. Dadurch lag der Schwerpunkt tiefer und zentral über dem Rumpf, was die Kippgefahr im Stillstand weiter verringerte und auch die Fahrstabilität verbesserte. Auch der Luftwiderstand wurde durch die Integration von Motorverkleidung und

Motorträger geringer. Dem Rumpf verpasste ich im vorderen Bereich zwei kleine Auftriebsflächen, die während der Fahrt den Druck auf die vordere Gleitfläche senken sollten. Der größte Fortschritt an meinem neuen Mephisto 7 (Bild 1) war jedoch

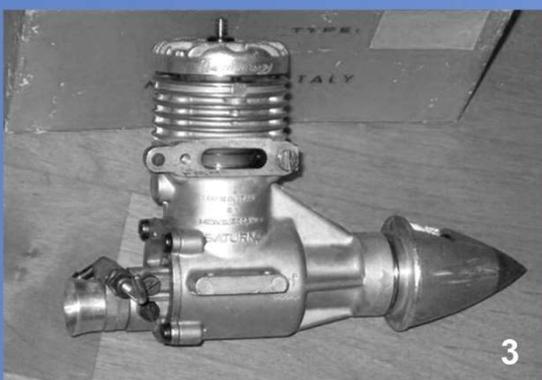
der Motor. Nach den guten Ergebnissen seit meinem Wiedereinstieg 1969 wurde ich wieder in die DDR-Auswahlmannschaft berufen und wir Fahrer der 2,5er Modelle (B1, A1) erhielten 1974 vor Saisonbeginn aus dem Kontingent der Anfang der 70er Jahre international sehr erfolgreichen Modellflieger einen Rossi 15 normale (Ausführung für Freiflug). Am Auslass etwas getunt und mit Resonanzauspuff betrieben, ließ dieser Motor (auf den ich noch näher eingehen werde) die Hoffnung



Motor R15 normale Mk. II (Italien), 1973

aufkeimen, dass unsere Modelle nun deutlich schneller werden und wir vielleicht sogar Anschluss an das internationale Niveau finden können. Und diese Hoffnung sollte sich tatsächlich erfüllen.

Bereits im Vorjahr stand auch fest, dass ich bis zum Sommer 1974 meine Tätigkeit an der Bergakademie Freiberg beenden und in meine Heimatstadt Leipzig zurückkehren werde. Weil ich dann wieder mehr Zeit für den Modellsport haben würde, beschloss ich, nach acht Jahren Pause auch wieder in die Klasse A2 einzusteigen. Im Winter baute ich also ein neues A2-Modell und nannte es Lucifer. Von den Großeltern im Westen bekam ich dafür einen Super Tigre G21/29 RV (Bild 3). Es sollte sich zeigen,



Motor Super Tigre G21/29 RV (Italien), 5 ccm, 1973

dass dieser Motor hinsichtlich Leistung und Standzeit eine sehr gute Wahl war.

Mit zwei neuen Modellen, Optimismus und Elan startete ich nun in die Wettbewerbssaison 1974. Sie sollte mir all die bisher ausgebliebenen Erfolge bringen. Bereits im zweiten Wettbewerb erreichte ich mit 181,8 km/h und 129,5 km/h neue DDR-Rekorde in den Klassen B1 und A2. Im Juli folgten dann in Greiz in diesen beiden Klassen meine ersten Meistertitel, wobei ich mit dem A2-Modell den eigenen Rekord noch einmal verbessern konnte. Dies gelang mir im Herbst ein weiteres Mal, der Rekord stand nun bei 139,0 km/h. Die absoluten Saisonhöhepunkte waren für mich jedoch der internationale Wettbewerb IFIS in Rostock und der Savaria-Cup in Szombathely (H). Nach neun Jahren Pause erstmals wieder international am Start, konnte ich in Rostock Platz 1 in der Klasse A2 und in Szombathely mit neuem DDR-Rekord (191,5 km/h) Platz 3 in der Klasse B1 erreichen. Diese Saison wurde damit meine bisher erfolgreichste. Endlich war er da, der Durchbruch.



Start beim Savaria-Cup 74 mit B1-Modell Mephisto 7 und Helfer Hartmut Gläser



Interessierter Blick auf die Boote der Konkurrenz beim IFIS 1975

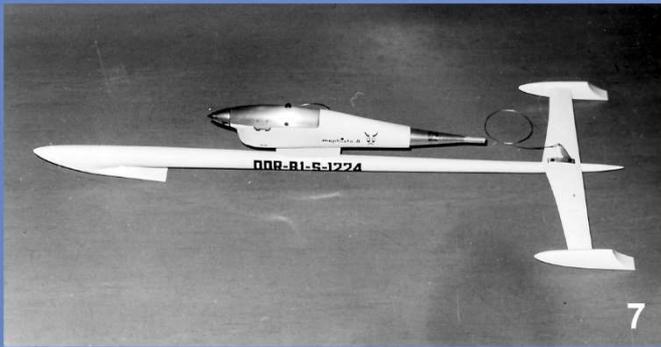
Auch im EM - Jahr 1975 konnte ich in der Erfolgsspur bleiben. Mit Platz 1 (Klasse A2) und Platz 2 (B1) bei den Meisterschaften, Platz 2 (Klasse A1, nur 1974 einmal gefahren) und in Klasse B1 Platz 3 beim IFIS in Rostock sowie Platz 6 mit guten 206,9 km/h beim Savaria-Cup 75 war ich auch mit dieser Saison recht zufrieden. Dennoch blieb der Ehrgeiz, immer noch schneller zu werden. Mein neues A2-Modell Lucifer 2 (Bild 6) wurde deshalb leichter und strömungsgünstiger als sein Vorgänger. Es war nach dem IFIS fertig und bereits im August konnte ich damit bei den DDR-Meisterschaften 150,0 km/h erreichen. Das war ganz nahe am Rekord von Karl-Heinz Rost, den ich dabei hinter mir lassen konnte, und auch der Europameister 1975 sollte später nur 9,3 km/h schneller fahren. Beim Savaria-Cup bewunderte ich dann die ideale Wasserlage des B1-Siegermodells von František Dvořáček (CZ), der danach auch Europameister wurde. Wir kamen recht gut ins Gespräch und er versprach, mir eine Zeichnung seines



A2-Modell Lucifer 2 von Peter Papsdorf mit Motor Super Tigre G21/29 RV, 1975

Modells mit Maßangaben zu schicken. Tatsächlich hielt er nach dem Saisonende sein Versprechen und so entstand Anfang 1976 mein neues B1-Modell Mephisto 8 mit eigener Gestaltung der Form und Hauptabmessungen, die dem Modell des Europameisters entsprachen (Bild 7). Es lief auf Antrieb ausgesprochen gut und bereits im Mai 1976 konnte ich damit bei einem nationalen Wettbewerb den Landesrekord auf 219,5 km/h verbessern. Das war exakt die Geschwindigkeit des EM-Zweiten 1975, also wieder ein guter Schritt nach vorn. Im weiteren Saisonverlauf gelangen mir dann in meinen beiden Klassen B1 und A2 zwar noch einige gute Platzierungen (Platz 2 und 3 beim IFIS in Rostock, Platz 2 und 1 bei den Landesmeisterschaften), aber leider konnte ich meine Leistungen nicht noch weiter steigern. Auch die EM-Saison 1977 begann nicht berauschend. In der Klasse B1 gab es in den ersten fünf Wettbewerben kein

Ergebnis über 210 km/h, dabei waren die 202,2 km/h bei der internationalen Regatta in Nagykanisza (H) besonders enttäuschend. Bei den Meisterschaften im Juli in Schwedt konnte ich dann jedoch beide Titel erringen und mir dabei in der Klasse A2 mit 153,8 km/h den Landesrekord von Karl-Heinz Rost zurückholen. Da dann im Training auch der Mephisto 8 wieder recht schnell



B1-Modell Mephisto 8 von Peter Papsdorf mit Motor Rossi 15, 1976

war, ging es im August mit viel Zuversicht zu den Europameisterschaften nach Kiew. Diese EM hat bei mir in mehrererlei Hinsicht bleibende Eindrücke hinterlassen. Da gab es ein sehr schönes Wettbewerbsgelände mit einer gut windgeschützten Startstelle sowie eine absolut reibungslose Organisation der Wettbewerbe. Unvergessen ist aber auch unsere Unterbringung in einem Lager der vormilitärischen Organisation DOSAAF (das war quasi die sowjetischen GST), weitab von der Startstelle, mit täglichen Busfahrten hin und zurück und einem einer Feldküche gleichenden Speiseplan, mit dem mein Magen bereits ab dem zweiten Tag auf Kriegsfuß stand. Aber all das war nichts gegen die aufgetretenen technischen Probleme, die ich weder vorher kannte noch danach jemals wieder hatte. Bereits beim Training fiel es mir sehr schwer, die richtige Einstellung der Motoren zu finden, ohne dass ein Grund dafür erkennbar wurde. Mit dem A2-Modell war es mir bis zum Beginn des Wettbewerbs nicht richtig gelungen und das blieb auch in allen vier Durchgängen so. Es wurden dann zwei gültige Läufe, wobei das beste Ergebnis von 140,9 km/h am Ende (wie bei der EM 1961 in der gleichen Klasse) unter 11 Teilnehmern für Platz 5 reichte. Damit konnte ich noch zufrieden sein, zumal drei Ex-Europameister noch größere Probleme hatten als ich und völlig ohne Wertung hinter mir blieben. Und schon für Platz 4 hätten es 25 km/h mehr sein müssen, was wohl auch bei perfekter Motoreinstellung nicht möglich gewesen wäre. In der Klasse B1 wurde es dagegen der blanke Horror. Als einziger der 14 Teilnehmer hatte ich am Ende keine gültige Wertung. Nach gelungenen Starts beschleunigte das Modell stets auf Höchstgeschwindigkeit, aber 2 bis 3 Runden nach Wertungsbeginn blieb der Motor jedes Mal plötzlich ansatzlos stehen. Die Fehlersuche blieb ohne Ergebnis und so konnte ich die Ursache nie ermitteln, denn ohne jede Veränderung an Motor, Tanksystem und Sprit lief der Rossi bereits im Folgemonat bei einem landesoffenen Wettbewerb in Grimma wieder wie ein Uhrwerk und die Stoppuhren blieben bei der Rekordmarke von 219,5 km/h stehen. Das hätte in Kiew ebenfalls für Platz 5 gereicht, doch es sollte eben nicht sein ...

Nach dieser Pleite war ich schon ziemlich frustriert. Es nervte mich immer mehr, nach dem Start eines Fesselrennboots keinerlei Einfluss mehr auf den weiteren Ablauf nehmen zu können. Und da ich von den ferngesteuerten Rennbooten zunehmend begeistert war (nach dem Sieg meines einstigen Mitstreiters Hans-Joachim Treppe (FSR 35) bei der EM 75 vor allem von den FSR-Klassen), dachte ich nun ernsthaft über einen Umstieg nach. Bereits im

Herbst 1975 hatte ich mir eine Funkfernsteuerung der Marke start dp 5 zugelegt und im



Experimentalmodell EM.F1.01 mit Motor 5 ccm, 1976

daraufliegenden Winter ein verrücktes Experimentalmodell gebaut (Bild 8). Nicht unerwartet war das Fahrverhalten nahezu unbeherrschbar und so verschwand es nach einigen Testfahrten wieder



Modell der Klasse FSR-V 6,5 von Peter Papsdorf mit Motor MVVS 6,5 F, 1978

in der Versenkung. Doch das Interesse am Fernsteuern blieb und wurde nun hellwach. So entstand im Winter 1977/78 mein erstes ferngesteuertes Wettbewerbsmodell. Da ein 6,5er MVVS vorhanden war, wurde es ein Modell der neu geschaffenen Klasse FSR-V 6,5 (Bild 9). Ende April nahm ich damit an den Leipziger Bezirksmeisterschaften teil und erreichte völlig überraschend mit 31 Runden Platz 1. Bei den DDR-Meisterschaften in Halle (dafür wurde dort letztmalig nur ein einziger Wettbewerb ausgetragen) sprang dann mit 36 Runden bei acht Teilnehmern Platz 5 heraus. Mit diesen Resultaten war ich sehr zufrieden, der Anfang war gemacht.

Parallel zu meinen ersten FSR-Rennen startete ich 1978 mit dem B1-Modell noch zu einer Abschiedstour mit drei Wettbewerben. Danach standen mit zweimal 222,2 km/h und einem neuen Rekord von 225,0 km/h meine höchsten jemals erzielten Geschwindigkeiten und dazu noch der B1-Meistertitel zu Buche. Damit und als Rekordhalter in meinen beiden Klassen abzutreten, war ein sehr versöhnlicher Abschied von der A/B-Szene, ich war

glücklich und fest davon überzeugt, dass es ein Abschied für immer war.

Nie hätte ich damals gedacht, dass es viele Jahre später doch anders kommen sollte.

Die Leistungen in den Rennbootsklassen steigerten sich auch im Zeitraum 1974 bis 1978 enorm. So lagen bei den Fesselrennbooten in allen vier Klassen die Geschwindigkeiten der Europameister von 1977 um 30 km/h oder mehr über den Siegerleistungen von 1973 (Bild 10). Teilten sich

Entwicklung der Geschwindigkeiten in den A/B-Klassen (Siegerleistungen bei den NAVIGA - Europameisterschaften)

Klasse	B 1	A 1	A 2	A 3
1969	200,00	156,5	156,5	163,6
1971	225,00	155,5	169,6	182,5
1973 x	211,7	142,8	157,8	173,0
1975	233,7	156,5	159,2	183,6
1977	242,2	175,5	187,1	209,3

x Ab 1973 FAI Treibstoff / FAI Fuel

Leistungsentwicklung in den A/B-Klassen im Zeitraum 1973 - 1977



Mats Raberg (r.) und Torbjörn Andresen (S) dominierten beim IFIS 1974 die Klasse F1-V 2,5



Lasar Lasarov (BG), Sieger in der Klasse B1 beim IFIS 1974

bei der EM 1975 noch Sportler aus sechs Ländern die Medaillen (UdSSR, BG, ČSSR, H, GB und D (Otto Ströbel wurde Europameister in Klasse A3), errangen bei der Heim-EM 1977 die Fahrer aus der Sowjetunion neun der zwölf Podestplätze. Auch in den F1-Klassen wurden die Boote immer



Der dreifache Europameister Jiří Šustr (CZ) mit A1-Modell

und in der Klasse B1 im Jahr 1975 Vierter wurde sowie 1977 Platz 3 belegte. Bei uns wurde das Niveau bei den Fesselrennbooten in den Jahren 1974 - 1978 weiterhin von Karl-Heinz Rost (A1, A2, A3) sowie von Hartmut Gläser (B1, A2), Reinhard Mertsching (B1), Werner Klaus (A1, A2, A3) und wohl auch von

schneller. So stand in der Klasse F1-V 2,5 der Europarekord im Jahr 1974 bereits bei 18,8 s. An dem bis einschließlich 1976 jährlich in Rostock ausgetragenen IFIS (Internationaler Freundschaftswettkampf im Schiffsmotorsport) nahmen regelmäßig Spitzenfahrer aus der europäischen Rennbootszene teil. So auch 1974 die Schweden Mats Raberg (er wurde dann 1977 auch Europameister) und Torbjörn Andresen (Bild 11), wobei Mats Raberg als Sieger in der Klasse F1-V 2,5 (vor seinem Landsmann) mit 18,9 s den Europarekord nur um 0,1 s verfehlte. In der Klasse B1 siegte beim gleichen Wettbewerb der Bulgare Lasar Lasarov mit guten 200,0 km/h (Bild 12). Es gab unter den Rennbootfahrern auch einige Sportler, die über viele Jahre hinweg Spitzenplätze bei den Europameisterschaften belegten. Dazu gehörte Jiří Šustr (Bild 13), der 1969 und 1971 in den Klassen A1 und A2 insgesamt drei Titel errang



Hartmut Gläser mit einem perfekten Start seines B1-Modells, 1975

mir (B1, A2) bestimmt. Wie bereits früher einmal erwähnt, war es damals in den A/B-Klassen enorm wichtig, nicht nur ein schnelles Modell zu haben, sondern man musste auch den schwierigen Startvorgang sehr gut beherrschen. Wenn die Fesselleine nach dem Start im Wasser hing, war fast jedes Mal alles vorbei. Viele der Fehlversuche bei den Wettbewerben waren darauf zurückzuführen, leider auch öfter bei mir. Unsere besten Starter waren in diesen Jahren Hartmut Gläser (B1, Bild 14) und Werner Klaus (A-Klassen, Bild 15). Ihre guten Leistungen basierten auch darauf,



Auch Werner Klaus beherrschte den Start seiner A-Modelle perfekt, 1975

dass sie durch perfekte Starts fast in jedem Versuch eine gültige Wertung erzielten. Nachdem viele Jahre später für A/B der Katapultstart mit Gummiseil erlaubt wurde, ist seitdem der Startvorgang kein großes Problem mehr.

Wie bereits früher einmal erwähnt, war es damals in den A/B-Klassen enorm wichtig, nicht nur ein schnelles Modell zu haben, sondern man musste auch den schwierigen Startvorgang sehr gut beherrschen. Wenn die Fesselleine nach dem Start im Wasser hing, war fast jedes Mal alles vorbei. Viele der Fehlversuche bei den Wettbewerben waren darauf zurückzuführen, leider auch öfter bei mir. Unsere besten Starter waren in diesen Jahren Hartmut Gläser (B1, Bild 14) und Werner Klaus (A-Klassen, Bild 15). Ihre guten Leistungen basierten auch darauf,



Rossi 15 normale, Auszug aus der Bedienungsanleitung, 1974

Was die technische Entwicklung im betrachteten Zeitraum betrifft, gab es bei den Modellmotoren keine so außergewöhnlichen Konstruktionen wie in manchen Jahren davor (Wankelmotor, Vierzylinder-Reihenmotor, Aero 35 u.a., siehe RETRO Folge 7 + 8). Dafür ist es angebracht, auf einen italienischen Motor etwas näher einzugehen, der in den 70er Jahren in mehreren Modellsportdisziplinen einen bemerkenswerten Siegeszug antrat und auch bei mir zum beschriebenen Durchbruch im Jahr 1974 beitrug. Gemeint ist also der Rossi 15 (Bild 2, Bild 16). Seine Dominanz begann in der Flugmodellklasse F1C (Freiflugmodelle mit

Verbrennungsmotor), wo nach dem Erscheinen des Motors bei Weltmeisterschaften und internationalen Wettbewerben nur mit einem Rossi 15 die Chance auf einen Platz im Vorderfeld

CARATTERISTICHE R 15 2,48 cc.

17

R 15 a risonanza	peso gr. 155 H.P. 0,95 a 28.000 giri
R 15 normale	peso gr. 155 H.P. 0,75 a 25.000 giri
R 15 RC Marino a risonanza	peso gr. 200 H.P. 0,95 a 28.000 giri

**Leistungsdaten Rossi 15 (Werksangaben),
aus Bedienungsanleitung, 1974**

Motors (Bild 17) mit Standardkraftstoff waren schon im Auslieferungszustand sehr beeindruckend (annähernd 1 PS in der Resonanzvariante) und nach entsprechendem Tuning dann erst recht. Da der Motor weltweit in den verschiedensten Modellsportarten zum Einsatz kam und Nitrosprit noch vielfach erlaubt war, gab es auch eine Werksempfehlung für einen Kraftstoff, der höchste Leistung bei Wettbewerben garantiert. Die von Rossi empfohlene Zusammensetzung (Bild 18) verschlug einem bereits damals (und heute sowieso) die Sprache: Kein Methanol, kein Rizinusöl, nur ein niedrigviskoses synthetisches Öl, 70% (!!)

Nitromethan und dazu dann mit Propylenoxid auch noch ein weiterer

Explosivstoff. Dieses Gemisch wäre auch bei Dragster-Rennen und wohl sogar als Raketentreibstoff einsetzbar gewesen.

Eine rasante Entwicklung war auch bei den Fernsteueranlagen zu beobachten. Die renommierten Hersteller boten immer häufiger Komplettpakete an, also Sender plus Empfänger und dazu die maximal nutzbare Anzahl an Servos sowie die

Stromversorgung für den Empfänger. Als Beispiel dafür zeigt Bild 19 die Fernsteuerung Multiplex Royal mit sechs Kanälen

und komplettem Zubehör. Diese Anlage entsprach mit ihren Leistungen dem damaligen Spitzenniveau. Auch im Osten Deutschlands gab es inzwischen Fernsteuerungen, die auch für Rennboote gut geeignet waren. Bild 20 zeigt Anlage start dp 5, mit der auch ich in die FSR-Klassen einstieg.

Die Zeitschrift „Modellbau heute“ blieb 1974 - 1978 weiterhin die einzige monatlich erscheinende Modellsportliteratur der DDR, hatte aber inzwischen mehr Farbe bekommen (Bild 21). Erfahrene Autoren wie Werner Zorn und Lothar Wonneberger veröffentlichten weiter sehr interessante Beiträge für die Flugmodellbauer. Der Redakteur Bruno Wohltmann war häufiger Zuschauer bei Wettbewerben im Schiffsmodellssport und berichtete über



19

Funkfernsteuerung Multiplex Royal mit sämtlichem Zubehör, 1975

bestand. Der Grund: Drehzahl und Leistung lagen deutlich über den Werten der Konkurrenzmotoren, so dass die F1C-Modelle am Ende der Motorlaufzeit eine größere Ausgangshöhe für den anschließenden Gleitflug erreichten. Da es den Motor auch mit Resonanzauspuff und entsprechend angepassten Steuerzeiten gab, setzte sich der Siegeszug auch in der Fesselflugklasse F2A (Geschwindigkeitsmodelle) fort, auch hier war man mit dem Rossi 15 der Konkurrenz überlegen. Die Leistungsdaten des

RODAGGIO AL BANCO

18

R 15 NORMALE

25 min. Elica 7 1/2 x 3	miscela: 25% olio 75% alcool
60 min. Elica 7 x 3	miscela: 25% olio 75% alcool

R 15 A RISONANZA (usando tubo a 1/2 risonanza)

30 min. Elica 7 1/2 x 3	miscela: 25% olio 75% alcool
90 min. Elica 7 x 3	miscela: 20% olio 80% alcool

Miscela da competizione Glow: 70% nitrometano - 20% olio Ucon 650 X - 10% Propylene-oxide.

**Einlaufen und Kraftstoff für Wettbewerbe,
Werksempfehlung für Rossi 15, 1974**



20

Funkfernsteuerung start dp 5, 1975

die Zeitschrift „Modellbau heute“ blieb 1974 - 1978 weiterhin die einzige monatlich erscheinende Modellsportliteratur der DDR, hatte aber inzwischen mehr Farbe bekommen (Bild 21). Erfahrene Autoren wie Werner Zorn und Lothar Wonneberger veröffentlichten weiter sehr interessante Beiträge für die Flugmodellbauer. Der Redakteur Bruno Wohltmann war häufiger Zuschauer bei Wettbewerben im Schiffsmodellssport und berichtete über



Die Modellbauliteratur der DDR wurde bunter

nationale und internationale Höhepunkte (DDR-Meisterschaften, IFIS in Rostock) und die Europameisterschaften 1977 in Kiew. Weiterhin aktiv war auch der Motorenexperte Bernhard Krause, er veröffentlichte sehr informative Hinweise zum Motortuning sowie Ergebnisse von Motortests (Bild 22). Leider hatten sich inzwischen die A/B-Experten Hans-Joachim Treppe und Werner Möller ganz aus dem Kreis der Autoren verabschiedet. So war ich dort nun der Einzige, der den Lesern, die sich für Fesselrennboote interessierten, etwas mitteilen konnte. Also



Einige Beiträge von Bernhard Krause in „Modellbau heute“ 1977 / 78

versuchte ich, mit Hinweisen und Tipps zu Konstruktion und Bau sowie mit Erfahrungsberichten und Ergebnissen von Wettbewerben nützliche Informationen zu vermitteln (Bild 23). Inzwischen waren im Westen in der Fachliteratur Baupläne von erfolgreichen Modellrennbooten kaum noch zu finden. Ein Grund dafür war die Marktsituation, denn die großen Modellbaufirmen boten nun ferngesteuerte Rennboote, mit denen man auch bei Wettbewerben zumindest mitfahren konnte, als Baukästen oder sogar als Fertigmodelle an. Damit war das Interesse am Selbstbau gesunken, ein Bauplan also kein Renner mehr. Im Technik-Magazin Hobby, vorher noch eine sichere Quelle für Rennbootpläne, waren diese nun ganz verschwunden. Da es für Fesselrennboote auch in Modellbau heute zunächst keine Pläne mehr gab,



Beiträge von Peter Papsdorf in „Modellbau heute“ 1974 - 1977

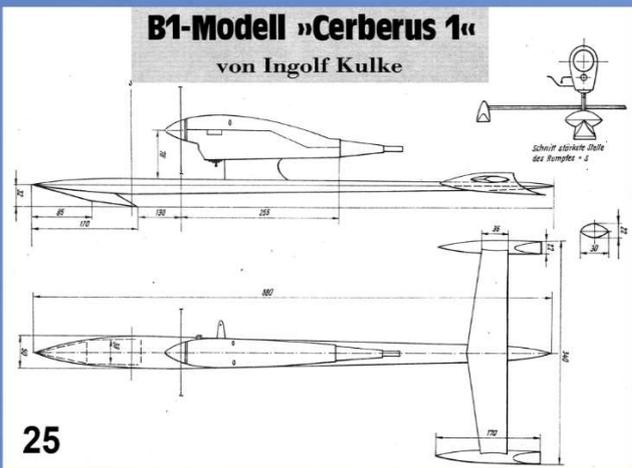
mit einigen Maßskizzen von Modellen

erfolgreicher A/B-Fahrer einschließlich ausführlicher Beschreibungen diese Lücke zu schließen (Bild 24). Etwas später veröffentlichte auch der ehemalige Juniorenmeister Ingolf Kulke eine Maßskizze seines erfolgreichen B1-Modells mit genauer Beschreibung des Aufbaus (Bild 25).

Bezüglich der Organisation des Schiffmodellports tat sich in diesen Jahren Bemerkenwertes. In der DDR war man sich durchaus bewusst, dass die Einordnung des Modellsports als Wehrsportart der GST in den westlichen Ländern wenig Beifall fand. Nachdem Prof. Dr. Dr. h.c. Bordag aus Dresden zum Vizepräsidenten der NAVIGA gewählt wurde und in dieser Funktion auf eine gute und freundschaftliche



Maßskizzen erfolgreicher A-Modelle in „Modellbau heute“, 1974 / 1977



25

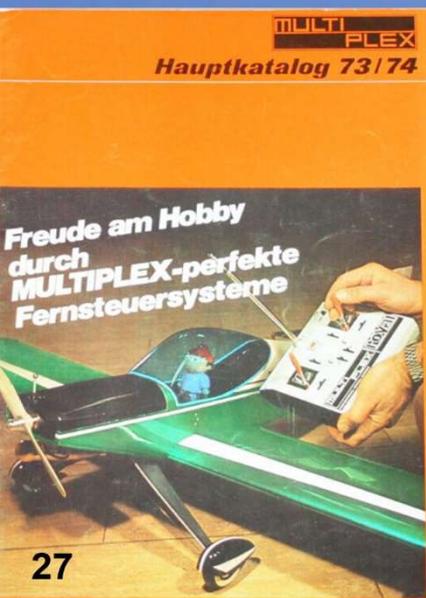
Maßskizze des B1-Modells von Ingolf Kuhlke in „Modellbau heute“, 1977

Zusammenarbeit mit den Vertretern der westlichen Mitgliedsländer angewiesen war, kam die vom ZV der GST beschlossene Umstrukturierung zur rechten Zeit. Der inzwischen gegründete Schiffmodellclub (SMK) der DDR erhielt den Status eines Landesdachverbandes und übernahm alle internationalen Aufgaben einschließlich der Aktivitäten im Rahmen der NAVIGA sowie international und national die gesamte Öffentlichkeitsarbeit. Gleiches geschah bei den Autofahrern mit dem Automodellclub der DDR, während der Flugmodellbau dem international gut etablierten Aeroklub der DDR zugeordnet wurde. Die Präsidenten der Modellsportklubs waren selbstverständlich weiterhin GST-Funktionäre, wogegen die Vizepräsidenten, die lediglich repräsentative Aufgaben hatten, erfahrene und

möglichst erfolgreiche Modellsportler sein sollten. Da man bei der GST der Ansicht war, dass ein akademischer Grad in der Außendarstellung gut ankommt und ich inzwischen einen hatte, bat man mich, Vizepräsident des SMK zu werden. Von der Hochschule her an Repräsentation gewöhnt, sagte ich zu. 1977 erwarb ich außerdem eine Schiedsrichterlizenz Stufe I. Beides sollte mir schon bald ungeahnte Aufgaben bescheren.

Inzwischen war die Anzahl der NAVIGA-Mitgliedsländer weiter angestiegen, auch China gehörte nun dazu. Daraufhin erklärte sich die NAVIGA auf ihrer Generalversammlung 1977 zur Weltorganisation und beschloss danach die Ausrichtung der ersten Weltmeisterschaften im Jahr 1979. Nach dem Beschluss wurde diese WM an die Stadt Duisburg vergeben.

Der abschließende Blick in die damalige Werbung soll natürlich nicht fehlen. Die Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland wurden immer größer. Im Westen präsentierten inzwischen alle namhaften Hersteller von Modellbautechnik umfangreiche Kataloge (Bilder 26, 27, 28). Im Osten war dagegen die Werbung praktisch nicht mehr existent. Es erschienen nur noch Anzeigen der Rubrik „Kaufe-Tausche-Verkaufe“, wobei diese Anzeigen ab einem bestimmten Wert der Produkte zwecks Registrierung zwingend über die staatliche Werbeagentur DEWAG laufen mussten (Bild 29).



27

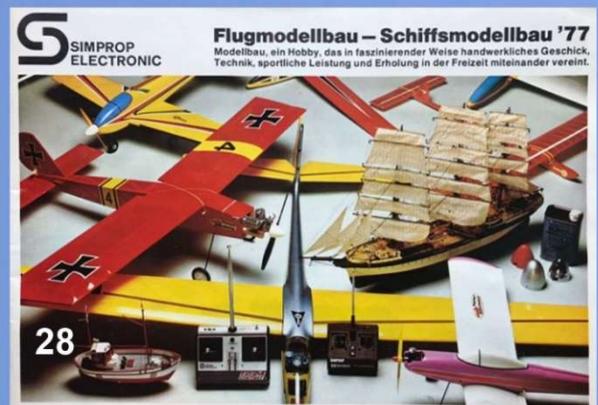
Katalog Fa. Multiplex



Katalog Fa. Graupner (Kirchheim/Teck) mit Auszug



26



28

Katalog der Fa. Simprop

Kaufe: Flugmod. (Plastbausätze) 1:72—1:24, Modellfarben (matt), „Fliegerkalender“ 1969—72, 1975, U. Israel, „Flugboote d. II. Weltkr.“, „Plany Modelarskie“.
Verkaufe W. Schier „Samoloty w historii iw miniaturze“ (Flugz. in der Geschichte u. im Modell“).

Thomas Bodenstein, 301 Magdeburg, TH Wohnheim 2, Zi. 32

Verk. Fernsteuerung Variophon/Varioton, 4 Kanäle, zwei Komplette Empfänger (4- + 2-Kanal), 3 Bellamaties, 2 Batteriesätze nur zusammen für 800,— M.
Su. Eisfeld- u. Kratzschmotoren auch Einzelt. sowie Modellbaupl. des Volckmann- und Schäferverlages auch leihweise zum Pausen.
Rudolf Gester, 99 Plauen, Schumannstr. 23

Verkaufe wegen Hobbyaufgabe sehr gut erhaltene Funkfernst. Start „dp 5“ 2 Ruderm. Servomatic 15 mit Akkus 1700,— M. Glühkerzenmotoren Moskito Permot 2,5 m² BC 90,— M und Moskito 1,76 m² neu 40,— M.
Suche Lit. über Meeressaquaristik.

B. Rebentrost, 252 Rostock 21, N.-Ostrauski-Str. 4

Verkaufe

Motoren (Glühk.) 2,5; 3,5; 5,5; 7 u. 10 cm³, versch. Luftschr. (Holz, Nylon), Strömungsk., u. a. Kleinteile.

Alles ungebr. für 2100,— oder Einzelverk.

Ausführl. Zuschr. an

X 467 185 DEWAG, 75 Cottbus 1, PSF 104/1

Tausche HB 61 Motor mit Luftschraube 9,97 cm mit Drossel und Schalldämpfer neuwertig (2 St. Laufzeit) gegen 5 cm HB neuwertig.

A. Uschmann, 4736 Wiehe a/U., Str. d. DSF 22b

m b h 12'78

29

Anzeigen der Rubrik „Kaufe - Tausche - Verkäufe“ in der Zeitschrift „Modellbau heute“

Quellenangabe für Bilder ohne Hinweis:

Nr. 10

NAVIGA-Broschüre „1960 – 1977 Classe A/B“

Nr. 11, 12

Zeitschrift Modellbau heute

Nr. 18

Bedienungsanleitung Rossi 15, Fa. Rossi

Sonstige

eigenes Bildarchiv oder Montage