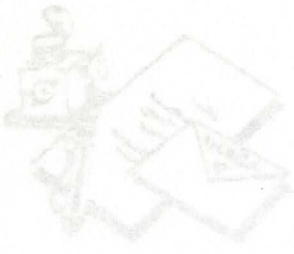


4/88

MITTEILUNGEN
DES SEKRETARIATS



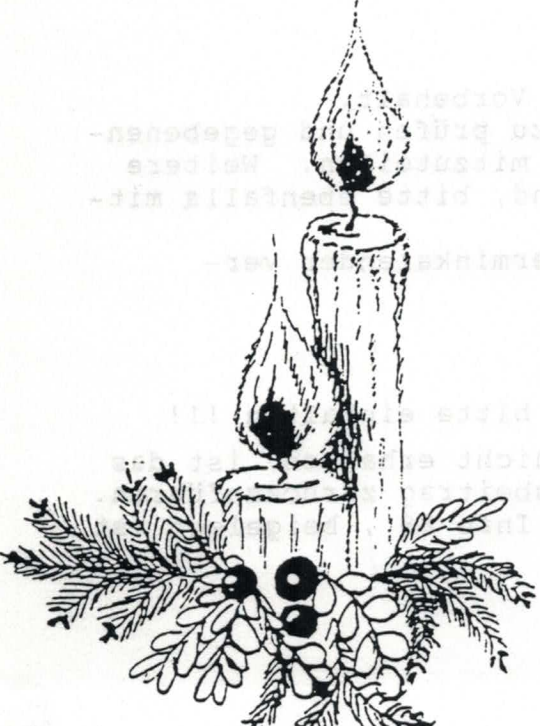
Liebe Freunde des Modellsport !

Wieder geht ein Jahr zu Ende.
 Für den - Allgemeinen Österr. Schiffmodellbau Verband - ein
 schönes und auch erfolgreiches Jahr. Bei der Weltmeister =
 schaft in Potsdam konnten unsere Sportkollegen einen beacht =
 lichen Erfolg aufweisen.
 Vizeweltmeister in der Klasse FSR 15 und bei der Jugend einen
 3. Platz in der Klasse FSR 6.5.
 Wir hatten auch in Berlin die Weltmeisterschaft für die F5
 Klassen (Segeln) wo unsere Sportkollegen auch im Spitzenfeld
 zu finden waren, und ein hervorragendes Ergebnis erreicht
 hatten. Herzliche Gratulation und viel Erfolg auch weiterhin!
 Aber auch viele andere Wettbewerbe in Österreich hatten
 großen Anklang und ebenso große Beteiligung. An dieser Stelle
 sei allen Aktiven, ob Teilnehmer oder Veranstalter, für den
 nötigen Einsatz gedankt.
 Als Präsident des Österr. Schiffmodellbau Verband obliegt es
 mir, nicht nur den Mitgliedern, sondern auch jenen zu danken
 die durch ihre Mitarbeit, ungeachtet den entstandenen finan =
 ziellen Belastungen zu den erreichten Erfolg beigetragen
 haben.

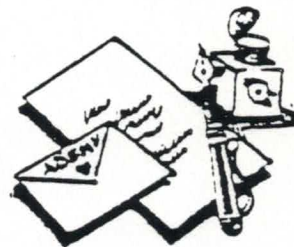
Anläßlich des bevorstehenden Jahreswechsel wünsche
 ich allen Mitgliedern und Funktionären des AÖSMV ein frohes.
 gesegnetes Weihnachtsfest, sowie ein glückliches, erfolg =
 reiches 1989.

Der Präsident

Franz Hofbauer
 Dir. Franz Hofbauer



MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS



- 1) Bei der ordentlichen GV in Schrems am 5.11.88 wurde nachstehender Vorstand wieder, bzw. neu gewählt:

Präsident	Dir, Franz Hofbauer
Vize	Herr Karl Harrer
Vize	Herr Ing. Hans Haslinger
Kassier	Herr Doppler Helmut
Sekretär	Frau Dorothea Schmidt
Beisitzer	Herr Gert Lakner
"	Herr Viktor Freiburger
"	Herr Mag. Helmut Türk
Kontrolle	Herr Peter Eschmüller
"	Herr Norbert Tretnak

Bei der 1. Arbeitssitzung des neuen Vorstandes, wurde Hr. Karl Schmidt zusätzlich zum Segelreferenten kooptiert, da Hr. Türk nicht an allen Sitzungen teilnehmen kann. Hr. Schmidt wird in Vertretung die Interessen der Segler vertreten.

Es wurde weder ein Antrag noch ein Gegenvorschlag zum vorgenannten Vorstand eingereicht.
Der Vorstand dank für das Vertrauen und wird auch weiterhin die Interessen der Schiffsmockelportler wahrnehmen.

2) Termine 1989

Die Termine in der 4. Info sind mit Vorbehalt.
Wir ersuchen die Klubs die Termine zu prüfen und gegebenenfalls eine Änderung dem Sekretariat mitzuteilen. Weitere Termine, die noch nicht bekannt sind, bitte ebenfalls mitteilen.

In der 1. INFO 89 wird der gültige Terminkalender veröffentlicht.

3) Mitgliedsbeitrag 1989

Einzahlungstermin 31. März 1989 - bitte einhalten !!!

Falls Sie die 1. INFO 89 Ende März nicht erhalten, ist das auf den nicht einbezahlten Mitgliedsbeitrag zurückzuführen. Wenn Der Zahlschein, der in der 4. Info 88, beigelegt ist verloren geht - bitte anrufen

- 4) Intern. Schiffmodellwettbewerb - SCHREMS 1989
Ist als Generalprobe für die WM 1990 vorgesehen, um noch eventuell auftretende Mängel beheben zu können.

FSR-V und HYDRO

Termin 10.- 15. 8. 1989

Ausschreibung wird rechtzeitig (1. INFO 89) verschickt.

- 5) Auffen - FSR-V und Stundenrennen
TERmin 29.9. - 1.10. 89
Ausschreibung wird rechtzeitig verschickt.

- 6) Qualifikation für WM- 1990 - Schrems

Termin 1988

Tragöss und Schrems

1989

Staatsmeisterschaft mit Hydro

Schrems mit Hydro

Auffen

Neue Donau

Die genauen Termine für 1989 mit Ausschreibung, werden zeitgerecht bekanntgegeben, bzw. verschickt

- 7) WM- CHINA 1989 - Termin 17.- 29. Mai 1989

Lt. dem derzeitigen Informationsstand betragen die Flugkosten mit dem Aufenthalt pro Person ca 20. - 25.000,-- für Starter. Mitreisende, bzw. Touristen müssen noch zusätzliche Kosten für Autobusrundfahrten, Bankett, usw...) bezahlen. Zur Zeit ist noch keine Ausschreibung in unseren Händen, wir ersuchen Sie aber trotzdem um Ihr Interesse bis 31.1.89 bekanntzugeben. Sofort nach Eintreffen der Ausschreibung, werden wir diese den Interessenten zusenden.

Klassen: A1, A2, A3, B1, EH, EK, EX, F2 A+B+C, F6, F7

F1V 3,5 - 6,5 - 15, F3V - F3E

FSR-E -2 kg und +2 kg, F1-E -1kg und +1 kg

Unser Druckfehlerteufelchen möchte sich für die kleinen teufeleien im Jahr 1988 entschuldigen und verspricht sich zu bessern ?



IMPRESSUM:

Herausgeber und Verleger

Allgemeiner österreichischer Schiffmodellbau Verband (AÖSMV)

1230, Wien - Fröhlichgasse 21-23/1/5

Für den Inhalt verantwortlich: Dir. Franz Hofbauer

Frau Dorothea Schmidt

Alle: 1230, Wien - Fröhlichg 21-23/1/5

Qualifikationsliste für die 6. Weltmeisterschaft 1989 d. Klassen Motore

F1 E-1 kg

LAKNER Gert
EBERWEIN Friedrich

F1 E+1 kg

HIMMER Gootfried
WINDISCH Günter
EBERWEIN Friedrich

F1 V 3,5 sen.

SCHMIDT Robert
POKORNY Harald

F1 V 3,5 jun.

SCHÄFFER Markus

F1 V 6,5

SCHMIDT Robert
POKORNY Harald

F1 V 15

SCHMIDT Robert
WINDISCH Günter
TRETNAK Norbert

F 3 E jun.

TILLI Albin jun.
SCHREIBER Rene

F 3 E sen.

WEBER Kurt
SIMON Kulev
HARRER Karl

F 3 V

SIMON Kulev
WEBER Kurt

FSR E -2 kg

FELBER Helmut
MAKCRU Johann
SCHALLER Florian

FSR E +2 kg

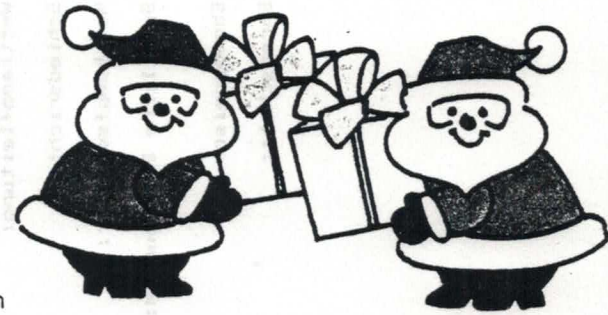
HARRER Karl (WM 1987)
LAKNER Gert
FELBER Helmut
TRINKEL Klaus

HARRER Karl eh.

Vizepräsident d. AÖSMV.

Schrems im Juni 1988

BASAR-MARKT



Metall - Schrauben

Nr.	Durchmesser	Steigung
1	41	40
1.1	43	40
1.2	43	43
2	50	46
3	50	60
4	52	50
5	52	60
6	53	68
7	53	76
8	53	74
9	53	70
1 D	45	60
2 D	55	30

pro Stück S 80 - 85.- nicht poliert
 " " S 110.- 115.- poliert

Ist jemand an den Metall - Schrauben interessiert rufen Sie mich bitte an.

Dir. Franz Hofbauer
 533 31 81

Zu verkaufen !!!

1	2 Volt Akku	30.-
2	Ladegerät Simprop	a 300.-
1	Fräser (Mini - Kraft) neu	77.- 50.-
1	Fräser (Mini - Kraft) neu	165.- 100.-
1	Stecker Ladegerät	100.-
2	Gew. Bohrer M4	a 100.-
2	Gew. Bohrer M5	a 100.-
1	Gew. Bohrer M6	100.-
1	Segel Boot Inga m. E Motor u. Regler	2.500.-
1	Emco 3 mit Reichhaltigem Zubeh. (Neu 17.000.-)	8.500.-
1	Jacht m. 10ccm 4-Taktmotor, E-Motor, E-Starter, Beiboot, Sonderfunkt. Fernsteuerung + Empf.	24.500.-

Anfragen an Hr. Christian Kucera Tel. Nr. 39 52 455 o.
 23 40 592

E I N L A D U N G u n d A U S S C H R E I B U N G
zur internationalen freundschaftlichen

F R Ü H L I N G S R E G A T T A i n S C H R E M S

vom 6. bis 7. Mai 1989

Ort: Eljasteich-Schrems, NO

Zeit: Von Samstag 6.5.1989-
Registrierung v. 8.30 Uhr bis 9.30 Uhr
10.00 Wettbewerbsbeginn
bis Sonntag 7.5.1989

Starberechtigung: Mitglieder des AÖSMV, sowie Mitglieder eines
der NAVIGA angeschlossenen Landesdachverbandes.

Startgebühr: pro Boot und Klasse öS 100.- [sen]
öS 50.- [jun]

Nennung: bis spätestens 21.4.1989 mit beiliegendem
Nennblatt schriftlich an
Karl HARRER sen.
Hoffeldstrasse 8
A-5943 SCHREMS

Ausgeschriebene Klassen: F1E-1kg, F1E+1kg, F1V 3.5, F1V 6.5, F1V 15,
FS E, FS V, FSR-Eco.-Bauk., FSR-Eco-Expert.

Unterkünfte: Bitte lt. beiliegender Liste selbst besorgen.

Wettkampfleitung: Karl Harrer sen.

Schiedsrichter: Dir. Franz Hofbauer, Karl Harrer jun.

Wettkampfsekretär: Marianne Harrer

Sportliche Bedingungen: letzte aktuelle Ausgabe der NAVIGA Regeln mit
aktuellen Neuerungen. Für Eco.- 4 Quarzpaare.

Ehrenpreise: Pokale

Ehrenschutz: Bürgermeister Franz ABLEIDINGER
Vize - Bgm. Walter HAAS

Obmann des MEC-Bau-Holz- SCHREMS

eh. Karl HARRER sen.

A C H T U N G E C O N O M Y F A H R E R !

Ab 1989 bitte nachstehende NEUERUNGEN beachten !!!!!!!!!!!!!

ECONOMY-Baukasten

1. Nur im Fachhandel erhältliche Rumpfe [ABS]
2. Seriennässiger ungeöffneter Motor (Mabuchi 540, 550, EF 76]
3. max. 8 NC-Akkus (Sub-C-Zelle]
4. Raddauer 5 Min. + letzte Runde
5. Nummerntafelhalterung wie FSR-E
6. Mindestgewicht 1 kg
7. keine galvanischen Verbindungen zwischen Fahr- und Empfängerakku.
8. kein elektronischer Fahrtregler.

ECONOMY-Expert

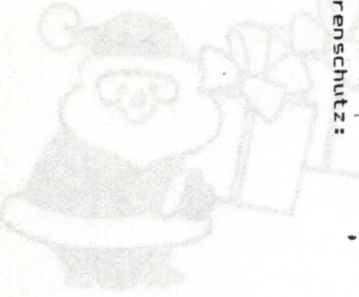
1. Rumpfform sowie Material frei wählbar
2. Ferrit-Magnet Motor
3.]]
4.]]
5.] wie Baukastenregel
6.]]
7.]]
8. elektronische Regler sind erlaubt.

SÄMTLICHE bisher gültigen REGELN sowie BESCHRÄNKUNGEN werden hiermit

per 1.1.1989 A U F G E H O B E N !

Karl Harrer jun.

Vizepräsident d. AÖSMV





Liebe Segelfreunde !

Die Saison 1988 ist zu Ende und sie hat uns eine ganze Menge guter Wettbewerbe und wie ich hoffe auch Freude am Segeln gebracht. Es war dies ja die erste Saison seit der Schaffung des Segelreferates und auch der Mitgliedschaft bei beiden Weltverbänden unter der Schirmherrschaft des AöSMV. Es scheint damit nun eine Lösung gefunden zu sein, die sich bewährt. Durch das Segelreferat ist es möglich, die spezifischen Segelprobleme im Seglerkreis teilweise gleich zu lösen und diese fertigen Lösungen wenn notwendig dem Vorstand des AöSMV zu unterbreiten. Es ist dadurch nun wieder Ruhe eingekehrt und das macht sich durchaus positiv bemerkbar in grösserem Interesse an Regatten und Veranstaltungen.

Erstmals wurden heuer 2 Wertungsserien durchgeführt und zwar: 1. Wiener Meisterschaft, bestehend aus 8 Läufen, 3 Streichläufe

2. Rangliste, bestehend aus 7 Läufen bei 3 Streichläufen.

Die Wiener Meisterschaft ist wohl mehr von lokalem Interesse, die Rangliste ist aber sehr wohl von grösserer Bedeutung, wird doch bei einer Beschickung von grossen internationalen Regatten wie Europa und Weltmeisterschaften, bei denen es nur eine begrenzte Anzahl von Startern gibt, die Rangliste als Auswahlgrundlage herangezogen. Die Rangliste wird folgend geführt: Es wird immer ein volles Jahr als Wertungszeitraum genommen. Ist also beispielsweise der 15. 2. 1989 der Meldeschluss für die Europameisterschaft in Orbetello/Italien, so wird der Zeitraum von 15.2.1988 - 15.2.1989 zur Wertung herangezogen.

Ein Höhepunkt der Segelsaison war zweifellos heuer die Staatsmeisterschaft der Klasse M in Braunau. Von unseren Braunauer Freunden auch heuer wieder hervorragend mit beträchtlichem persönlichem Einsatz organisiert, brachte es sehr gutes Segeln. Auch Wetter und Windverhältnisse spielten mit und auch die österr. Beteiligung war zufriedenstellend. Eines muss allerdings auch gesagt werden: Wir brauchen bei so einer Veranstaltung ausländische Beteiligung, den sonst würden nur 2 Gruppen segeln und es gäbe grössere Probleme mit den Schiedsrichtern, da für sie zwischen den Läufen kaum mehr Zeit bleibt.

Jetzt noch ein weiterer Punkt: Für die Staatsmeisterschaft 1989 müssen die daran teilnehmenden österr. Boote Messbriefe besitzen. Bitte rechtzeitig daran denken! Dazu noch eine gute Nachricht - es gibt 2 neue Vermesser:

Herr G R I E H S L E R Robert 1170 Wien, Wichtelg. 66

Herr K O H O L Z E R Peter 6840 Götzis, Kornfeld 30

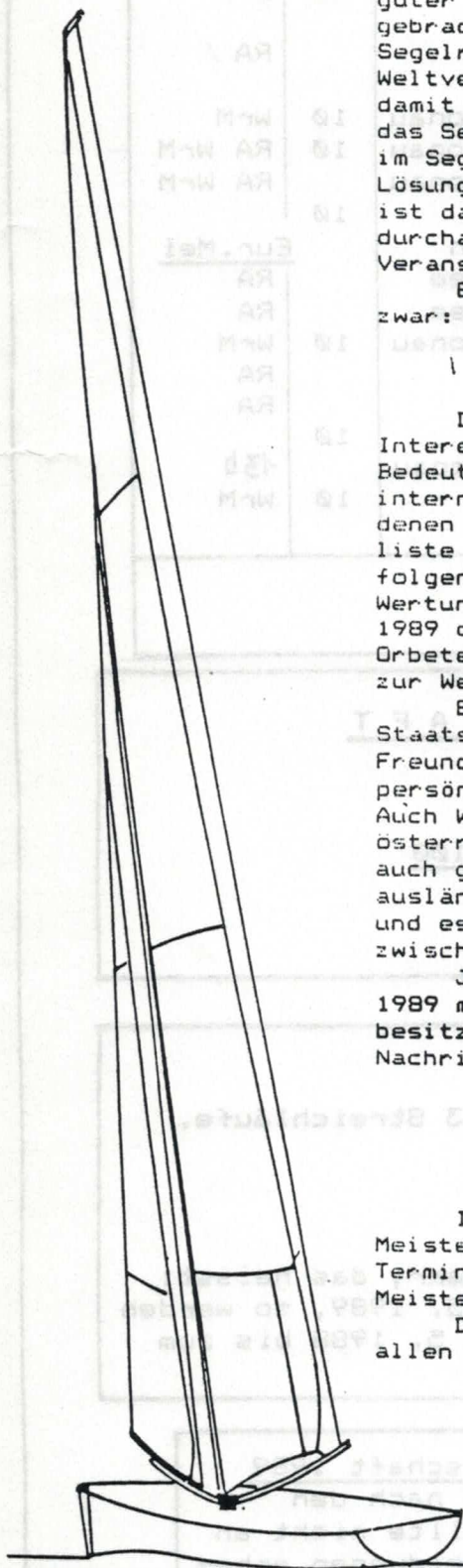
In dieser Nummer finden sich die Zusammenstellung der Wiener Meisterschaft und der Rangliste 1988 sowie der voraussichtliche Terminkalender 1989 mit der Kennzeichnung der Regatten für Wr. Meister. und Rangliste.

Das wäre für diesmal das Wichtigste und ich wünsche noch allen Lesern und Freunden der Segelinfo ein

FROHES WEIHNACHTSFEST und
ein GLÜCKLICHES NEUES JAHR

SEGELREFERAT: Mag. TÜRK Helmut
1090 Wien, Julius Tandlerpl. 10

Tel.: 0222 34 52 11



SEGELINFO

2 / 4 88

TERMINPLAN 1989

Datum	Wettbewerb	Klasse	Austr.Ort	Zeit	Status
9 4.	Ansegeln	M	Neue Donau	10	
15 4	WIG - Amv	E	Wig	14	
16 4	WIG - Amv	M	Wig	10	WrM
22 4 / 23 4	München	M			
29 4 / 7 5	Zinkenbach	M,10,E			RA /
3/14 5 / 15 5	Taching	M			
21 5	ND - MYC	M	Neue Donau	10	WrM
28 5	ND - Amv	M	Neue Donau	10	RA WrM
10 6 / 11 6	Silberschäkl	M	Neue Donau		RA WrM
18 6	WIG - Amv	E	Wig	10	
2 9 / 9 9	Ortobello /EM	M	Italien		<u>Eur.Me</u>
1 9 / 3 9	Alpencup	M,10	Traunsee		RA
8 9 / 10 9	Achensee	M	Achensee		RA
24 9	ND - MYC	M	Neue Donau	10	WrM
30 9 / 1 10	Braunau	M			RA
7 10 / 8 10	Ländleregatta	M			RA
15 10	Wig - Amv	E	Wig	10	
22 10	Absegeln	M	Neue Donau		13b
26 10	WIG - Amv	M	Wig	10	WrM

RA = Rangliste
WrM = Wiener Meisterschaft

WIENER MEISTERSCHAFT

6 Läufe, 2 Streichläufe, 5 Wertungen.

Modus: $(\text{Teilnehmeranzahl} + 1 - \text{Platz}) * 100$
Teilnehmeranzahl

RANGLISTE

7 Ranglistenregatten, 4 werden gewertet, 3 Streichläufe.

Modus: $(\text{Teilnehmerzahl} + 1 - \text{Platz}) * 100$
Teilnehmeranzahl

Die Rangliste gilt immer für ein volles Jahr, das heisst: wäre der Stichtag für eine WM Meldung der 12. 5. 1989, so werden für die Reihung alle Ranglistenregatten vom 12. 5. 1988 bis zum Stichtag herangezogen.

GESUCHT: Ausrichter für die Staatsmeisterschaft 1989

In Frage kommt nur Herbsttermin nach den Sommerferien. Austragungsort sollte nicht an den Enden Österreichs liegen. Meldungen erbeten möglichst bis Ende Februar an den Segelreferenten.

SEGELINFO

3. 4/88

RANGLISTE / Endergebnis 1988

Mit Vorliegen des Ergebnisses der Ländleregatta ist die Rangliste 1988 abgeschlossen und das Endergebnis liegt vor.

Zur Erinnerung: 7 Regatten werden gewertet, davon 3 Streichläufe, bleiben 4 für die Punktwertung. Gerechnet wird jeweils die gerundete volle Punktezahl.

Die Formel zu Errechnung der Punkte aus der einzelnen Regatta lautet:

$$\frac{(\text{Teilnehmeranzahl} + 1 - \text{Platz}) * 100}{\text{Teilnehmeranzahl}}$$

Name	Wolfg. see 88	Greifenstein 88	Silber-schäkl 88	Atter-see 88	Achen-see 88	Braunau 88	Rank weil 88	Zw. Su.	Stand
Türk H.	95	100	100	100	98	100	0	400	1
Dr. Stigler	89	0	0	88	79	90	0	346	2
Kukula H.	77	0	0	76	0	92	75	320	3
Burger R.	67	0	0	0	0	56	78	201	8
Pirker H.	64	0	92	0	60	87	0	303	5
Schmidt K.	63	89	67	47	81	82	0	319	4
Melan F.	55	56	83	53	0	62	0	256	6
Zankai H.	48	78	42	0	0	0	0	168	9
Hasslinger	45	0	0	0	38	67	0	150	10
Maurer	44	0	0	0	0	0	0	44	22
Zankai K.	27	11	8	0	31	23	0	92	14
Küng A.	22	0	0	6	0	0	28	56	19
Wolfinger	19	0	0	59	40	64	50	213	7
Laimer Sen.	16	0	0	0	0	0	0	16	28
Warmuth O.	14	67	17	0	0	33	0	131	11
Laimer Jun.	11	0	0	0	0	0	0	11	31
Mittermeir F.	5	0	0	0	0	0	0	5	35
Mittermeir R.	3	0	0	0	0	0	0	3	36
Kukula E.	0	0	33	12	0	13	0	58	17
Maukner J.	0	22	50	0	0	0	0	72	16
Koller R.	0	0	58	0	0	0	0	58	17
Rabl W.	0	0	0	0	17	0	0	17	27
Chlubna H.	0	0	0	41	0	72	0	113	12
Schaller F.s.	0	0	0	0	0	51	0	51	20
Schaller F.j.	0	0	0	0	0	46	0	46	21
Schaller G.	0	0	0	0	0	28	0	28	24
Stüdl M.	0	0	0	0	0	26	0	26	25
Griehsler R.	0	56	25	0	0	21	0	102	13
Moser L.	0	0	0	0	0	18	0	18	26
Feichtenschl.	0	0	0	0	0	10	0	10	32
Nowak H.	0	0	0	35	0	41	0	76	15
Hofbauer F.	0	0	0	0	0	0	38	38	23
Mähr M.	0	0	0	0	0	0	16	16	28
Winler H.	0	0	0	0	0	0	13	13	30
Beller F.	0	0	0	0	0	0	9	9	33
Neureiter K.	0	0	0	0	0	0	6	6	34

östr. Teilnehmer der Ländleregatta und deren Punktezahlen

Name	Teiln. Z	Platz	Punkte
Burger R.	32	8	78,13
Kukula H.	32	9	75
Wolfinger M.	32	17	50
Hofbauer F.	32	21	37,50
Küng A.	32	24	28,13
Mähr M.	32	28	15,63
Winler H.	32	29	12,50
Beller F.	32	30	9,38
Neureiter K.	32	31	6,25

SEGELINFO

4/4/88

W. Meister.	Wig 1	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Tuerk H.		11		1	100
Schmidt K.		11		2	90,91
Koller R.		11		3	81,82
Pirker H.		11		4	72,73
Griehsler R.		11		5	63,64
Zankai H.		11		6	54,55
Melan F.		11		7	45,45
Kukula E.		11		8	36,36
Apeltauer		11		9	27,27
Warmuth O.		11		10	18,18
Maukner J.		11		10	18,18

Neue Donau Aussch.	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Tuerk H.	10		1	100
Pirker H.	10		2	90
Melan F.	10		3	80
Schmidt K.	10		4	70
Kukula E.	10		5	60
Griehsler R.	10		6	50
Maukner J.	10		7	40
Warmuth O.	10		8	30
Zankai H.	10		9	20
Zankai K.	10		10	10

W. Meister.	Wig 2	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Tuerk H.		9		1	100
Pirker H.		9		2	88,89
Griehsler R.		9		3	77,78
Zankai H.		9		4	66,67
Warmuth O.		9		5	55,56
Melan F.		9		6	44,44
Apeltauer		9		7	33,33
Maukner J.		9		8	22,22
Kukula E.		9		9	11,11

Greifenstein	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Tuerk H.	9		1	100
Schmidt K.	9		2	88,89
Zankai H.	9		3	77,78
Warmuth O.	9		4	66,67
Melan F.	9		5	55,56
Griehsler	9		5	55,56
Apeltauer	9		5	55,56
Maukner J.	9		8	22,22
Zankai K.	9		9	11,11

Silberschaekl	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Tuerk H.	12		1	100
Pirker H.	12		2	91,67
Melan F.	12		3	83,33
Apeltauer	12		4	75
Schmidt K.	12		5	66,67
Koller R.	12		6	58,33
Maukner J.	12		7	50
Zankai H.	12		8	41,67
Kukula E.	12		9	33,33
Griehsler R.	12		10	25
Warmuth O.	12		11	16,67
Zankai K.	12		12	8,33

Name	WIG 3	Teiln.	Z	Platz	Punkte
Pirker H.		8		1	100
Schmidt K.		8		2	87,50
Griehsler R.		8		3	75
Warmuth O.		8		4	62,50
Melan F.		8		5	50
Apeltauer		8		6	37,50
Maukner		8		7	25
Kukula E.		8		8	12,50

Name	WIG 4					Name	WIG 5				
	Teiln.	Z	Platz	Punkte	Teiln.		Z	Platz	Punkte		
Pirker H.	5	5	1	100	Türk H.	10	10	1	100		
Griehsler R.	5	5	2	80	Pirker H.	10	10	2	90		
Schmidt K.	5	5	3	60	Schmidt K.	10	10	3	80		
Melan F.	5	5	4	40	Apeltauer	10	10	4	70		
Warmuth O.	5	5	5	20	Melan F.	10	10	4	70		
					Chlubna H.	10	10	6	50		
					Warmuth O.	10	10	7	40		
					Griehsler R.	10	10	8	30		
					Rabl W.	10	10	9	20		
					Kukula E.	10	10	10	10		

WIENER MEISTERSCHAFT GESAMTWERTUNG

Name	Summe Stand													
	Wig 1	Wig 2	Wig 3	Wig 4	Wig 5	ND Aussch	Greif- fenst. schäkl	Silber schäkl	Wig 3	Wig 4	Wig 5	Summe	Stand	14
Türk H.	100	100	0	0	100	100	100	100	0	0	0	500	1	
Pirker H.	73	89	100	100	90	100	92	92	100	100	90	472	2	
Schmidt K.	91	0	87	60	80	89	67	67	80	80	80	417	3	
Griehsler R.	64	78	75	80	30	56	25	25	40	70	70	353	4	
Melan F.	45	44	50	40	0	56	83	83	0	0	0	339	5	
Apeltauer	27	33	38	0	0	56	75	75	0	0	0	272	6	
Zankai H.	55	67	0	0	0	78	42	42	20	0	0	262	7	
Warmuth O.	18	56	63	20	40	67	17	17	0	0	0	256	8	
Maukner J.	18	22	25	0	0	22	50	50	0	0	0	159	9	
Kukula E.	36	11	13	0	10	0	33	33	0	0	0	153	10	
Koller R.	82	0	0	0	0	0	58	58	0	0	0	140	11	
Chlubna H.	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0	0	50	12	
Zankai K.	0	0	0	0	0	11	8	8	0	0	0	29	13	
Rabl	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	14	



NAVIGA · IMYRU

ERSTE GEMEINSAME WELTMEISTERSCHAFT FÜR MODELLYACHTEN
FIRST JOINT WORLDCHAMPIONSHIP FOR MODEL YACHTS

BERLIN 19.-28. AUGUST 1988

In der 3. INFO wurde bereits vom Teilnehmer Helmut Türk, über die Segel-WM-Berlin, berichtet. In dieser Info möchte ich auch noch andere Blickwinkel auf tun:

Zuerst ein Bericht von Horst Krönke, der aus der Sicht der Ausrichter diese WM darstellt.

Anschließend schauen wir, wie der Startstellenleiter und Gen. Sek der Naviga, Hans Kukula seine Blickwinkel eingestellt hat.

Ich finde, alle diese Berichte runden das Bild ab und geben auch Jenen die nicht teilnehmen konnten, eine Menge Information über das Plus und Minus so einer großen Veranstaltung.

Gerhard Schmitt dankt den Berlinern.

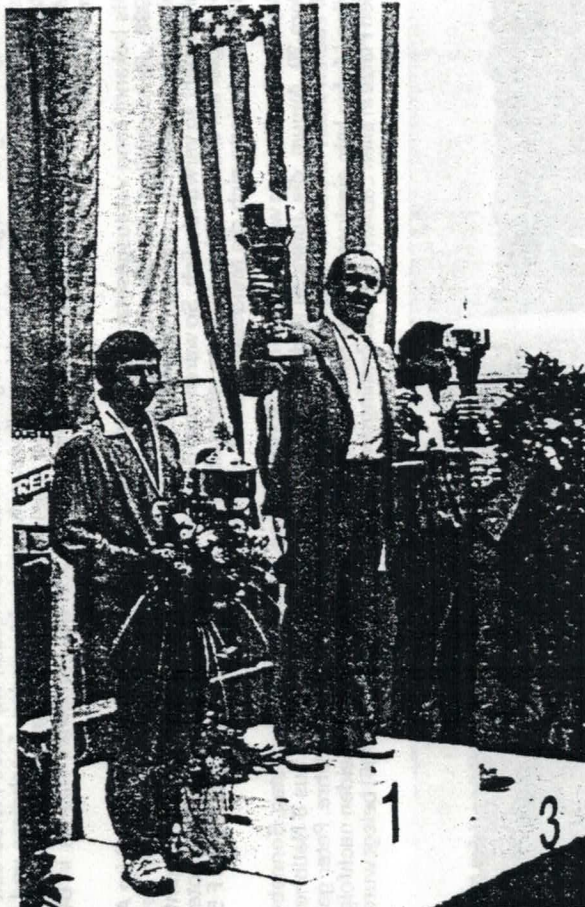
Die WM 88 für F 5 M- und F 5-10 R-Modell-Yachten in Berlin war ein grandioser Erfolg.

Über die sportlichen Aspekte wird sicherlich von anderer Stelle berichtet. Neue Maßstäbe hat der MYC Berlin und der leitende Veranstalter und Segelobmann des *nauticus*, Günter Voelz, zusammen mit seiner unermüdlich helfenden Ehefrau Hildegard in der Organisation der Wettbewerbe und des begeisternden Rahmenprogramms gesetzt.

Als Mithelfer in der Jury habe ich während der 9 Tage viele Teilnehmer und Zuschauer gesprochen und ausnahmslos positive Stimmen gehört.

Wenn man bedenkt, daß der Veranstalter zu allem auch noch die bis vor kurzem heftig konkurrierenden Weltverbände NAVIGA und IMYRU unter einen Hut bringen mußte, dann wird die Leistung noch bewundernswerter. Von beiden Seiten waren die höchsten Vertreter anwesend und von Diskussionen über Kleinigkeiten abgesehen (Bojenberührung, italienisches System), war Eintracht und heile Welt. Wenn ich richtig vernommen habe, soll es nicht die letzte gemeinsame Weltmeisterschaft gewesen sein. Wäre das schön.....

Ich bin sicher, im Namen aller Modell-Yacht-Segler zu sprechen, wenn dem Veranstalter auf diesem Weg nochmals der herzlichste Dank für seine große Leistung ausgesprochen wird.



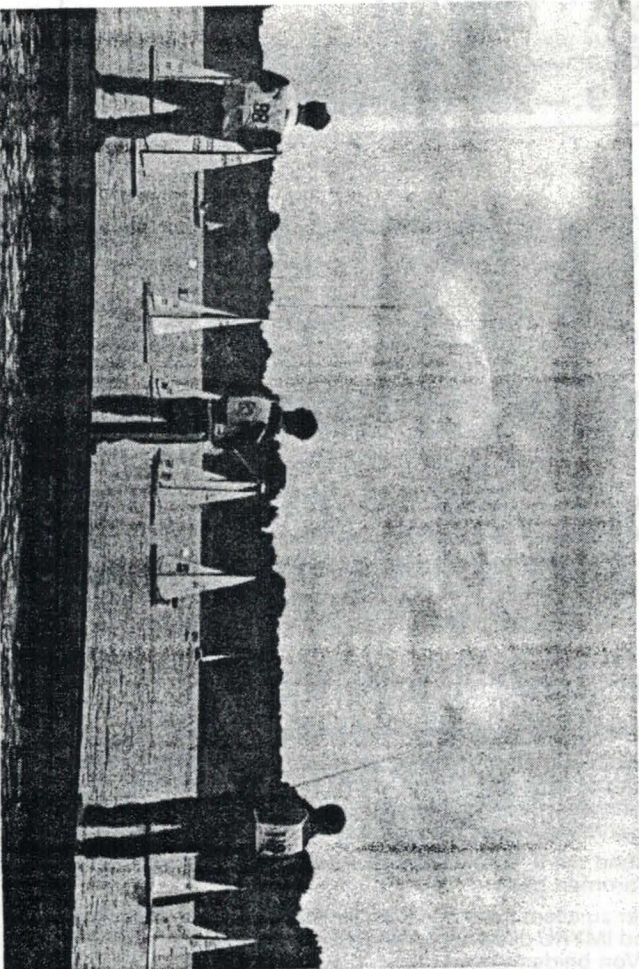
1. Janusz Walicki - BRD
Weltmeister - F5-M
2. Graham Bantock - GB
3. Jon Elmaleh - USA

Weltmeisterschaft der Modellsegler in Berlin, oder „Maßstäbe gesetzt!“

Man muß es wohl so nennen, das Berliner Ereignis hat Maßstäbe gesetzt, an denen nachfolgende nationale und internationale Meisterschaften gemessen werden. Es hat in Berlin einfach alles gestimmt, ob es nun die so sympathisch unkonventionellen Eröffnungs- und Schlußfeiern waren, das Regattagelände mit seiner vorbildlichen Steganlage, die Gesamtorganisation durch den Berliner Modell-Yacht-Club, die absolut unübliche und ungewohnte Unterstützung durch Behörden und Verbände, durch Wirtschaft und Industrie, nein, man könnte noch lautend aufzählen, was diese Weltmeisterschaft gegenüber vorausgegangenen Großereignissen des Modellsegelsports (die damit um Gotteswillen keine Abwertung erfahren sollen) auszeichnet hat.

Wenn ich diese Zeiten mit einigem zeitlichen Abstand schreibe, bemüht, Euphorie und Superlative zurückzufordern, dann möchte ich noch vor einer sportlichen Wertung einige Punkte herausheben, die m.E. den Rahmen der WM gebildet und ganz sicherlich zu dem Gelingen dieser „freudlichsten Weltmeisterschaft aller Zeiten“ beigetragen haben.

Natürlich kann das Zustandekommen einer gemeinsamen Meisterschaft gar nicht hoch genug bewertet werden, die Möglichkeit, erstmals echte „Welt“-Meister aus den beiden Organisationen NAVIGA und IMYRU zu ermitteln. Auch das Meldeergebnis von 24 Nationen mit 137 Booten war schon erstaunlich genug.



Die vorbildliche Steganlage

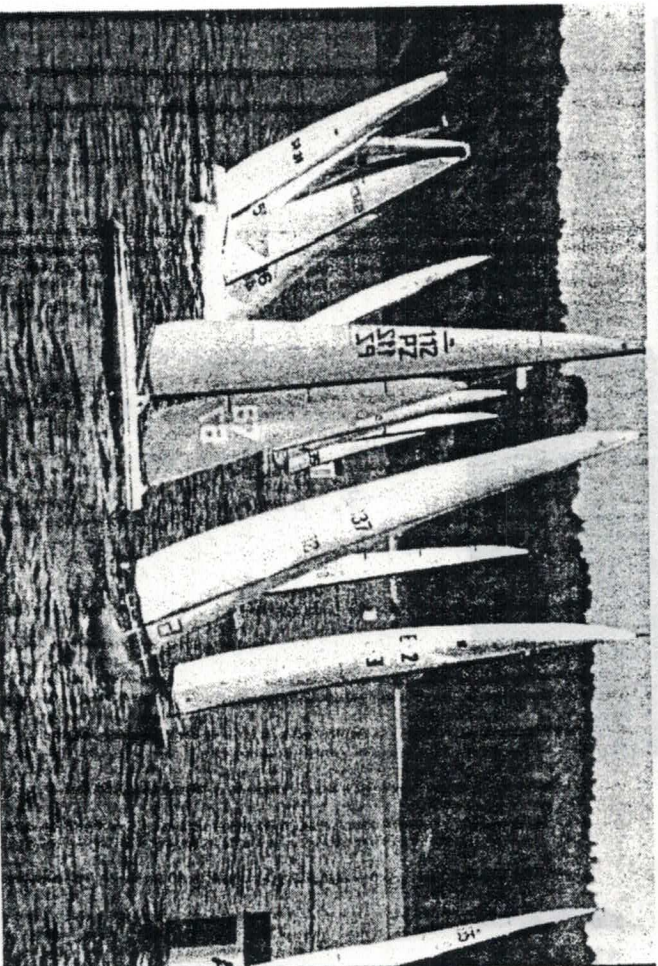
Das alleine war es aber nicht, was die Einmaligkeit von Berlin ausgemacht hat. In unserem Informationsblatt vom Dezember 1987 hatte ich, fast ein wenig voreilig, von dem olympischen Geist gesprochen, der Platz zu greifen schien. In der Tat, so war es aber: Das Miteinander an diesen 9 Regattatagen, die freundliche Atmosphäre unter den Konkurrenten, die Gelassenheit, mit welcher sich, trotz aller sportlichen Anspannung, die Aktiven begegneten und freimütig Meinungen und Erfahrungen austauschten: Die Summe von allem zusammengekommen:

Das war für die Modellsegler Berlin 1988!

Es würde den Rahmen unseres Berichtes sprengen, sollte hier nun mit minutiöser Genauigkeit Tag für Tag der Regattawoche abgehackt werden. Überlassen wir diese Fleißarbeit den kommerziellen Magazinen. Nein, hier soll vielmehr versucht werden, Ergebnisse und Eindrücke in einem Gesamtbild darzustellen, mit welchem die vielen Schiffsmodellfreunde und Modellsegler, die nicht in Berlin sein konnten, etwas von dem erfahren, was wir in Berlin erlebt haben.

Als bekannt kann vorausgesetzt werden, daß das Meldeergebnis bis Meldeschluß im April 1988 „Rekordzahlen“ für die ausgeschriebenen Klassen erbrachte. Daß dann zum Termin nicht alle antreten konnten, so fehlten z.B. unsere Freunde aus Jugoslawien, ist eigentlich nicht mehr so verwunderlich. So waren statt der ursprünglich vorgesehenen 72 M-Boote nur 64 Segler am Start. Bei den Junioren, ebenfalls in M, statt 15 nur 12, und in der Klasse F 5-10, R 10 r reduzierte sich die Meldeszahl von 50 auf noch 36.

Aber in allen Klassen wurde glänzender Sport geboten, voran am Eröffnungstag, Sonnabend, dem 20. August, die Junioren in der Marblehead-Klasse. Sie ermittelten aus 8 Nationen in 10 Läufen ihren neuen Junioren-Weltmeister: Peter Stollery, England, 14 Jahre. Peter gab in allen Läufen kein einziges Mal die Führungsposition ab, so wie auch die beiden nachfolgenden Plätze in allen Läufen von den Zwillingbrüdern Asbury aus Brasilien (16) belegt wurden.



Das übliche Gedränge an der Startlinie

Nach diesem WM-Auftakt der Junioren, ausgeschrieben von der NAVIGA, aber mit Einladung an die IMYRU, ging das Geschehen nun über an die „offizielle“ gemeinsame WM für Senioren aus NAVIGA und IMYRU in der Marblehead-Klasse. 8 Einteilungsläufe in 2 Tagen nach dem italienischen Regattasystem, bei welchen nach Abschluß Janusz Walicki unter den 64 Startern mit nur 0,3 Punkten vor Otmir Boelter (ebenfalls Bundesrepublik Deutschland) lag. Die nachfolgenden 9 Wertungsläufe an den Tagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag (23. bis 25. 08.) nach dem IMYRU-Flottensystem waren gekennzeichnet durch zumeist gute bis sehr gute Windverhältnisse, so daß sich spannende Kämpfe mit einem laufenden Wechsel in den 5 Gruppen zu je 12, bzw. 13 Booten ergaben.

Hoher Favorit von Beginn an — wie konnte es anders sein — war natürlich unser Spitzenmann Janusz Walicki. So hauchdünn sein Vorsprung (0,3 Punkte) noch nach den ersten 2 Tagen war, so geradezu deklassierend ergab sich mit 46,7 Punkten dann der Abstand nach Abschluß dieser Klasse auf den zweiten Platz. Die Tabelle zeigt, daß Janusz in den 8 Einteilungsläufen zwar 6 x „nur“ den zweiten Rang belegte, in den nachfolgenden 9 Wertungsläufen jedoch kein mal mehr seine Spitzenposition abgegeben hat.

Alle, die im Vorfeld noch als potentielle Mitkonkurrenten gehandelt wurden, mußten sich mit dem Kampf um die Plätze begnügen, was wiederum jedoch nicht ohne Spannung war. Wo blieben denn nach Abschluß des letzten Laufes die hoch eingeschätzten Segler aus England und Frankreich, aus der Sowjetunion, aus China, der DDR und den USA? Nun, es gab ausreichend Anlässe für Überraschungen, fast kann man von einem Favoriten-Purzelin sprechen. Nicht, was nach dem Sieger und neuem Weltmeister Janusz Walicki die Plätze 2 und 3 anbe trifft; sie wurden standesgemäß von Graham Bantock, Großbritannien und Jon Elmaleh, USA, belegt.

Aber dann geht es schon los: Platz 4 und Platz 8, ziemlich unerwartet, 2 Finnen (1), 5. Platz Otmir Boelter (mit einem Walicki-Boot). Ebenfalls unerwartet auf Platz 14 Geoffrey Smale, ein äußerst sympathischer und fairer Segler aus Neu-Seeland. Dagegen nur auf dem 32. Rang der heiße Favorit aus Frankreich, Paul Lucas. Und ebenfalls abgeschlagen im Mittelfeld unser Freund Helmut Lupart aus der Schweiz. Einen erfreulichen 13. Platz dagegen belegte der DSV-Olbmann Gerd Mentges.

Unter den ersten 20, auch das ist vielleicht von Interesse, nur je ein Segler aus Frankreich (6.) und aus der Sowjetunion (7.), 2 Chinesen, (11. und 17.), und der bisherige NAVIGA-Weltmeister aus der DDR (Moskau 1986) erst auf Platz 28. Erfreulich für uns: Von den 4 deutschen Teilnehmern sind immerhin 3 in diesem oberen Abschnitt zu finden. Das gleiche Bild bietet sich für die englischen Segler, 3 Segler unter den ersten 20.

Nun gut, das war also die Marblehead-Klasse. Wie hat sich aber das Geschehen bei den 10'ern entwickelt? Nach seinem Sieg und IMYRU-Weltmeistertitel von 1987 war naturgemäß Janusz Walicki Favorit; eigentlich stärker als in der M-Klasse. Die 3 letzten Tage von Berlin, Freitag bis Sonntag (26. bis 28. 8.) gehörten dann der Klasse F 5-10. R 10r, ausgeschrieben von der NAVIGA für Senioren und Junioren, mit Einladung an die IMYRU. Und hier spielte Petrus nun leider nicht mehr so ganz mit: Regen und wenig Wind bis zur Flaute. Man mußte sich also fragen, welchen Seglern liegen diese Verhältnisse besonders? Gewiß nicht unseren 4 teilnehmenden Seglern aus der Bundesrepublik mit ihren Booten. Ein Vergleich bot sich an mit der ERMC 1987 in Holland; seinerzeit auch hier ähnliche Verhältnisse und ein ähnlicher Ausgang: Janusz Walicki (der einfach etwas mehr Wind braucht) knapp hinter dem Leichtboot von Jon Elmaleh aus den USA.

So ergab es sich dann, daß Viktor Nasarov in überzeugender Weise und mit dem deutlichen Vorsprung von 8,2 Punkten auf Janusz Walicki, 2. Platz, den Weltmeistertitel 1988 in dieser Klasse gewann. Große Freude im sowjetischen Lager, wer will es ihnen verdenken.

Mit einigen Erwartungen hatte man in Berlin die chinesische Mannschaft begrüßt. Diese freundlichen Jungens aus dem fernen Osten hatten ausgesprochen Pech: Ihre Bootskisten, per Bahntransport, kamen erst am dritten Wettkampftag an, so daß sie in der M-Klasse anfänglich mit Berliner Leihbooten (sogar recht gut) segelten.

Von den chinesischen 10'ern hatte man schon Sagenhaftes gehört, 1984 in Wien die große Überraschung. Wie würde es in Berlin laufen? Nun, nicht schlecht: Die Plätze 3, 4 und 5 gingen an die chinesische Mannschaft. Darob naturgemäß auch hier große Freude.

Unter den ersten 15 auch Sohn Nikola (9.) des neuen Weltmeisters, ebenso wie Helmut Lupart (Schweiz, 7.), Jon Elmaleh (USA, 8.) und Peter Rutetzki (Berlin, 13.). Anmerkungswert vielleicht noch Platz 6 von Bruce Edgar, der (wohl der Einfachheit halber) sein jetzt auf 10'er gerigetes M-Boot glänzend in den oberen Bereich segelte.

Soweit im Augenblick und mit der gebotenen Kürze über das eigentliche Regatta-Geschehen. Es wird, speziell zu technischen und taktischen Besonderheiten ohne Zweifel noch viele Fragen geben, die zu beantworten ich in einem nachfolgenden Beitrag gerne unserem Obmann überlassen möchte. Ein sicherlich ebenso wichtiger Aspekt der Berliner Weltmeisterschaft war aber das Zusammenkommen und Sich-Kennenlernen der Verbandsspitze von NAVIGA und IMYRU.



Zwei alte Bekannte: NAVIGA-Präsident Zoltan Dočkal und Werner Peukert.

(Alle Fotos: H. Krönke)

Ich glaube, die Segler aus allen Ländern können sich glücklich schätzen, daß diese Begegnungen stattfanden, daß Gespräche geführt und Übereinstimmungen erzielt wurden, nicht zuletzt auch, daß beide Präsidenten „einen Draht“ zueinander gefunden haben. Noch wäre es verfrüht, schon über Absprachen und weiteres Vorgehen zu berichten. Fest steht aber, daß Berlin als gemeinsame Weltmeisterschaft einen Meilenstein im Modellsport darstellt, daß es weitergehen wird und daß das Berliner Ereignis kein Einzelfall bleiben darf.

Ganz sicherlich muß das Geschehen rund um die Weltmeisterschaft in einem Nachfolgebeitrag nochmals eingehend gewürdigt werden. Nur, neben der sportlichen Wertung sollte das dann nicht mit nur wenigen Worten erfolgen. Jeder, der schon internationale Regatten und Meisterschaften (als Teilnehmer oder Besucher) mitgemacht hat, kann das beurteilen. Ich jedenfalls weiß, wovon noch einmal, und zwar eingehend, zu berichten sein wird.

Horst Krönke



NAVIGA

IMYRU

ERSTE GEMEINSAME WELTMEISTERSCHAFT FÜR MODELKYACHTEN
FIRST JOINT WORLD CHAMPIONSHIP FOR MODEL YACHTS

RESUMEE

Aus der Sicht des Leiters der Fachkommission Segeln, eines Regattateilnehmers, und eines Startstellenleiters

"Berlin tut gut" ist der Slogan, der für die Stadt wirbt. Rückblickend kann wohl festgestellt werden, daß "Berlin auch gut tat" für die großen gemeinsamen Anliegen aller Modellsegler aus allen Teilen der Welt.

Weder die NAVIGA noch die IMYRU hatten wohl je zuvor eine derartige Modellsegelweltmeisterschaft erlebt. Erstmals kämpften die besten Segler aus Ost und West gemeinsam in einer Regatta um Weltmeisterschaftstrophäen. Und erstmals konnten die frisch gekürten Weltmeister nun wirklich von sich behaupten, die besten der gesamten Modellsegelwelt zu sein.

24 Nationen hatten genannt - und es war ein stolzer Anblick allein die Flaggenreihe am Rand des Weltmeisterschaftsgeländes zu betrachten. Das Wassersportthema in Berlin-Gatow, das die Modellsegler über eine Woche lang beherrschten sollte, war ein tadelloser und würdiger Rahmen für diese Meisterschaft. Wir waren in diesem Heim nicht nur einfach geduldet, sondern - man merkte es auf Schritt und Tritt - wir waren dort herzlich willkommen.

Überhaupt muß hier nochmals gesagt werden, daß die Vorbereitungsarbeiten, die der Modell Yacht Club Berlin (unter der Federführung der Familie Voelz) geleistet hatte, einfach hervorragend waren. Ob das nun die Dauerzeitungstafel oder das Hebeckchen zum Vermessen der Wasserlinienlänge der Klasse FS-10 waren, oder einfach nur die vielen Zelte, die man zur Verfügung gestellt hatte - es war alles vorbildlich. Auch bei kleineren Zusatzwünschen der Jury oder der Startstellenleitung waren sofort hilfsreiche Hände zur Stelle, die jede Bitte sofort erfüllten. Es sei hier nochmals der Dank an die vielen "Namenlosen" ausgesprochen, die im Hintergrund hilfreich zum Gelingen dieser Weltmeisterschaft beitrugen.

Und man kann - glaube ich zumindest - wirklich davon ausgehen, daß diese erste gemeinsame Weltmeisterschaft der IMYRU und NAVIGA erfolgreich verlief. So war auch aus fast allen Gesprächen, die ich während dieser Weltmeisterschaftstage mit Teilnehmern oder Funktionären führen konnte, immer wieder die einhellige Meinung, daß gemeinsame Weltmeisterschaften unbedingt auch in Zukunft durchgeführt werden sollten. Ich hoffe, daß dieser Zukunftswunsch erfüllbar ist.

Wer hat nun eigentlich gewonnen? Wo waren die großen Neuerungen?

Ich möchte hier nur kurz auf diese Punkte eingehen, da sicherlich noch viele Statistiken und Meinungen über die Qualitäten der einen oder anderen Yacht zu hören und zu lesen sein werden. Für mich gab es bei dieser Weltmeisterschaft keine wirklich revolutionäre, konstruktive Neuentwicklung. Und doch haben die Sieger der einzelnen Klassen sicherlich verdient gewonnen. Sie haben sich dem Sieg verdient durch ihre Perfektion, durch ihr hervorragendes Gefühl für die Yacht, für den Trim und für seglerische Taktik. Kleinere Unterschiede in der Konzeption der Yachten wirkten sich nur untergeordnet aus. Als Beispiel sei hier nur die chinesische Mannschaft genannt, die in der Klasse FS-10 mit drei, nämlich verschiedenen Yachttypen antrat und im Endklassement schließlich die Plätze 3 - 5 belegte. Eine ganz geschlossene Mannschaftsleistung also, die nur durch die Perfektion und das seglerische Können der Starter erreicht wurde, nicht aber durch konstruktive Vorteile der einzelnen Yachten.

Auch die Diskussion Swing-Rigg oder herkömmliche Takelage hat bei dieser Weltmeisterschaft keine eindeutige Richtung erfahren. Sie wird daher auch in Zukunft wahrscheinlich noch andauern. Eindeutige Vorteile der einen oder anderen Takelungsart waren nicht erkennbar.

Ich möchte nun aber auch ein wenig über die Probleme sprechen, die bei dieser Weltmeisterschaft aufgetreten sind. Probleme, die man bei zukünftigen Meisterschaften vermeiden sollte, Durchführungsbestimmungen und Systeme, die man ändern könnte, um einen noch reibungsloseren Verlauf zu erreichen.

Beginnen wir beim Gelände. So hervorragend die Anlage des Wassersporttheimes war, so ungunstig war die größte Zeit der Wind an der Startstelle. Wirklich gute Windverhältnisse gab es eigentlich nur am ersten Tag während der Juniorenregatta und nach der Siegerehrung. Die restlichen Tage herrschte hauptsächlich ablandiger, drehender Wind. Das heißt nun nicht, daß man bei diesem Wind nicht segeln kann, aber die Schwierigkeiten an der Startstelle steigen erheblich, wenn es einfach nicht möglich ist, eine vernünftige Startlinie mit einer Kreuzstrecke zur ersten Wendemarke auszuliegen. Wir hatten zwar eine Bergbootsbesatzung, die hervorragend arbeitete, die Bojen ununterbrochen verlegte und immer hilfsbereit war. Dennoch war es nur selten möglich eine Startlinie auszuliegen, bei der nicht eine Boje deutlich bevorzugt war. Man sollte daher in Zukunft noch mehr Augenmerk auf die wahrscheinlichen Windverhältnisse legen und nicht zu sehr auf ein ideales Ufergelände achten. Optimale Weltmeisterschaftsbedingungen wären natürlich eine einheitliche Hauptwindrichtung und ein ansprechendes Ufergelände mit den notwendigen Räumlichkeiten - aber wer kann das schon anbieten!

Es war diese Weltmeisterschaft aber auch ein Test der einzelnen Systeme und Jurymethoden, die ja in den beiden Verbänden IMYRU und NAVIGA immer noch teilweise unterschiedlich gehandhabt werden. Ich möchte hier nun auf die einzelnen Punkte etwas näher eingehen, da sich im Verlauf der Weltmeisterschaft in vielen Teilen eine Annäherung gezeigt hatte.

Systeme:

Als Weltfahrtsystem hat sich einwandfrei das Flottensystem als besseres System für die Durchführung von Weltmeisterschaften herausgestellt. Dies aber nur deshalb, da man auf Jurymentscheidungen weniger lange warten muß (die Jury kann arbeiten während die nächsten Wettfahrten am Wasser durchgeführt werden). Das ist aber der einzige wirkliche Vorteil des Flottensystems. Ich würde daher auch weiterhin bei allen Regatten, bei denen keine hochrangige Jury eingesetzt wird, sondern die Protoste meist gleich am Wasser entschieden werden (sogenannte "Dorffregatten" - was aber auch durchaus Wertungsregatten sein könnten) für die Verwendung des italienischen Systems plädieren.

Das Flottensystem hat aber auch Nachteile. So konnte am Startsteg immer wieder festgestellt werden, wie sich die "Spitzensegler" der Gruppe A verabschiedeten, wer nun in welcher Situation gegenüber einer anderen Yacht Raum gibt. Der Zuruferuf "ich halt mich frei - fahr nur", aber auch der umgekehrte Ruf waren nicht selten. Da die Segler der Gruppe A im Flottensystem wie in einem Ghetto sind (nur 3 wechseln nach jeder Wettfahrt) kennen alle die Yachten ihrer Gegner viel genauer als in anderen Gruppen. Es weiß daher jeder Starter sofort, wenn er beim Näherkommen einer anderen Yacht ansprechen muß, und die Zurufer kommen viel stärker persönlichkeitsbezogen als in anderen Gruppen. Ich bezweifle sehr, ob dies den sportlichen Wert der Wettfahrt unbedingt hebt und ich glaube auch, daß dies einer der vielen Gründe ist, warum "Spitzensegler" so ungern in starrer durchmischten Gruppen - wie im italienischen System - fahren.

Es werden aber dennoch die nächsten Weltmeisterschaften mit großer Wahrscheinlichkeit im Flottensystem ausgetragen werden, da es - wie bereits gesagt - für den Regattaablauf entscheidende Vorteile bringt. Umstritten ist hier jedoch noch die Punktebewertung im Falle eines Protestes oder eines Ausfalles. In der Wertungssystem, wie es bei der Weltmeisterschaft angewandt wurde und bei der IMYRU noch praktiziert wird, kommt es hier zu äußerst hohen Punkten, die auch in besseren Gruppen vergeben werden und dadurch zu einer unterschiedlichen Beurteilung von gleichen Verstößen in verschiedenen Gruppen. Ein Dialog zwischen den Verbänden ist diesbezüglich anzustreben.

Protestverfahren - erste Schuldzuweisung an der Startstelle
Allgemein begrüßt wurde das System der ersten Schuldzuweisung an der Startstelle, wie es in den NAVIGA-Regattaregeln 88 verankert ist. Nach den ersten drei Regattatagen wurde es auf Wunsch der IMYRU-Funktionäre auch an den restlichen Tagen fortgeführt, obwohl dies ursprünglich nicht vorgesehen war. Es ist daher anzunehmen, daß diese Art der Entscheidung über Regelverstöße auch in Zukunft beibehalten wird.

Erstrebenswert erscheint es nur, daß die Wertungspunkte in diesem Fall nach dem System der NAVIGA vergeben werden. Dabei erhält jeder Starter, der mit der ersten Schuldzuweisung des Startstellenleiters nicht einverstanden war und von der Jury neuerlich in der Beruhungsverhandlung schuldig gesprochen wurde, zusätzliche Strafpunkte. Ohne diese zusätzlichen Strafpunkte besteht kein Anreiz eine erste Schuldzuweisung des Startstellenleiters zu akzeptieren.

Bojenberührung

Verboten oder erlauben - das ist hier die Frage!
Während der Regatta der Klasse FS-M war bei der ersten gemeinsamen Weltmeisterschaft die Bojenberührung nicht erlaubt. Als Startstellenleiter muß ich sagen, ich habe noch nie so ein "Gerangel" speziell bei der ersten Wendemarke gesehen, wie es in fast jeder Wettfahrt vorkam. Ich akzeptiere daher das Argument nicht mehr, daß durch das Verbot der Bojenberührung an den Bahnmarken fairer geregelt wird. Ich wage zu behaupten, daß beinahe das Gegenteil der Fall ist.

Ich werde daher in Zukunft weiterhin dafür eintreten, die Berührung der Bahnmarken zu erlauben, da für Modellsegler ganz andere Bedingungen maßgebend sind, als für unsere großen Brüder.

Soweit mein persönliches Resümee. Berlin 88 war rückblickend sicher eine der Veranstaltungen, die als Positivum in die Analen der beiden Verbände IMYRU und NAVIGA eingehen wird. Es war aber auch eine Veranstaltung, in der die beiden Verbände lernten. Sie lernten miteinander umzugehen. Und die oben angeführten Punkte meines persönlichen Resümees sind wahrscheinlich auch ein Teil dieses Lernprozesses.

Es bleibt nur zu hoffen, daß dieser Beginn, der in Berlin gemeinsam gesetzt wurde, auch in Zukunft fortlebt und wir nie wieder zu geteilten - zu halben Weltmeisterschaften fahren müssen.

Hans Kukula

Ich gewähre Allen einen Blick hinter die Kulissen....



So sieht es zur Zeit der INFO-Gestaltung im Wohnzimmer der Schmidt's aus.

Bei Wünschen und Beschwerden - ANRUF GENÜGT

0222/ 86 89 722



Auch unseren "Flotten" unter den Schiffmodellportlern, wollen wir einen Beitrag als Abrundung zur WM-Potsdam nicht vorenthalten und hoffen, daß das lesen aus anderer Sicht Spaß macht:



**Kurt Brenke berichtet
von der
6. Weltmeisterschaft
für Rennbootmodelle
der FSR-Klassen
in Potsdam.**

Wir haben sie hinter uns, die Weltmeisterschaft in den FSR-V-H Klassen. Viele haben 2 Jahre darauf hin gearbeitet. Es wurden Boote gebaut, und es wurde trainiert. Und dann endlich hatten einige die Qualifikation geschafft. Mit großen Hoffnungen und Erwartungen ging man dann auf die Reise. Etwa 220 Teilnehmer aus aller Welt waren nach Potsdam gekommen. Und alle in der Erwartung, dort eine Medaille zu erringen. Aber noch nie gab es soviel Überraschungen wie dort.

Mitten in einem Wohngebiet hatte man an der Neustädter Havelbucht die Startstelle errichtet. Natürlich wieder mit der in der DDR üblichen Technik. So auch die schon vielen bekannte Rundenanzeige. Man hatte zur besseren Sichtbarmachung eine rote Scheibe vor die Ziffern gesetzt. Aber bei starkem Sonnenschein gab es auch da Schwierigkeiten. Die Einrichtung der Startstelle war gut, wenn auch nicht ideal. Man mußte den ganzen Tag überwiegend gegen die Sonne schauen. Aber ich glaube, dies hat weniger behindert, als anfänglich angenommen wurde.

Die Wettkämpfe waren spannend, und es war alles gut organisiert. Der Zeitplan wurde weitgehend eingehalten. Für alle Teilnehmer war einige Kilometer entfernt eine wettkampfmäßige Trainingsstätte eingerichtet, mit Steg und M-Kurs. Wo gab es dies schon mal?

Schon in den Vorläufen zeigte es sich, daß es diesmal hart werden würde. Und richtig. Einige Favoriten und Titelverteidiger schafften den Sprung ins Finale nicht. So z.B. unser Joachim



Hof weder in der 3,5er noch in der 15 ccm Klasse. Auf der Strecke blieb auch 15 ccm Titelveteridiger Gennadi Kalistratow (SU). Auch viele andere, die man in den Endläufen erwartet hatte, traf man dort nicht wieder. Es zeigte sich auch, daß wir bei den Junioren Nachwuchsprobleme haben, obwohl sich unsere dort anwesenden Junioren wacker geschlagen haben. Manchem fehlte nur ein Quentchen Glück. Am erfolgreichsten waren unsere FSR-V 35 Fahrer. Sie kamen alle 4 in den Endlauf. Und wie eng es da war, zeigt, daß man, um in den Endlauf zu kommen, 60 Runden fahren mußte. Als einzigem Titelverteidiger gelang dann unserem Rudi Hofmann der Sieg. Und das Glück komplett machte Thomas Fuchs, der auf Platz 2 kam und damit den Erfolg unseres Teams von 1986 wiederholte, als Hofmann und Tietze für dieses Doppel sorgten. Rainer Hinze auf Platz 5 und Robert Thorz auf Platz 6 rundeten das Bild ab.

In der 3,5 ccm-Klasse reichte es bei Sigurd Hauenschild zu einem dritten Platz, der hart erkämpft war.



Unser Bronzemedaillengewinner Sigurd Hauenschild

Unsere anderen Teilnehmer, vor allem die Junioren, erreichten zwar zum Teil die Endläufe, mußten sich aber dort geschlagen geben.

Unsere FSR-H-Fahrer zeigten nicht ganz die erwarteten Leistungen. Bei den Junioren holte sich Peter Haag in der 3,5 ccm-Klasse die Silbermedaille. Bei den Senioren kam nur Alexander Grüll (3,5 ccm) und Uwe Glaab (15 ccm) in die Endausscheidung. Keiner kam unter die ersten Drei.

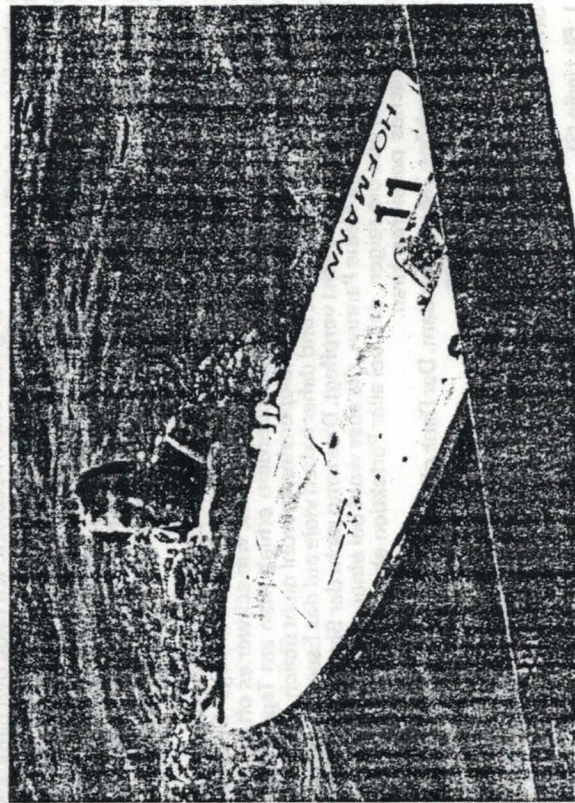
Beeindruckend wieder einmal die Chinesen, die in den Vorläufen eindeutig dominierten. Aber auch Großbritannien und die Sowjetunion waren sehr erfolgreich, bei den FSR-H-Klassen waren die Schweden führend. Bei der DDR waren es vor allem die Junioren, die ihrer Mannschaft zu vorderen Plätzen verhalfen.

Zusammenfassend, eine Weltmeisterschaft auf hohem sportlichen Niveau. Allerdings hinterließ der Startstellenleiter aus der Sowjetunion bei den FSR-V-Klassen einen etwas farblosen Eindruck. Besser schon die FSR-H-Startstelle unter Alan Sidebottom aus Großbritannien. Hier muß man aber anmerken, daß die Regeln noch immer verbesserungswürdig sind. Da ist die Sportkommission gefragt.

Und hier setzt meine Kritik an. Es wurde, wie es jetzt schon Tradition ist, ein Meeting durchgeführt. Es war Tage vorher angekündigt, und dort wollten die Mitglieder der Sportkommission auf Fragen ant-

worten und zu Problemen Stellung nehmen. Ich hatte viele unserer Teilnehmer darauf hingewiesen und um Teilnahme gebeten. Aber mit den unverständlichsten Begründungen blieben unsere Teilnehmer diesem Meeting fern. Unter den vier Anwesenden war nicht ein aktiver FSR-V- oder H-Fahrer. Wie eigentlich wollt ihr auf die Entwicklung Einfluß nehmen, wenn nicht bei einer so günstigen Gelegenheit? Leider waren andere Mannschaften zum Teil auch nicht besser vertreten.

Nun zu dem Geschehen dort. Auch hier hatte ich einen sehr schwachen Eindruck von dem Leiter dieses Meetings, Herrn Patschkoria (SU). Es sah alles aus wie eine Pflichtübung, und die anfänglich vorgestellten Themen wurden teilweise garnicht zur Sprache gebracht. Obwohl vor 4 Jahren in Ungarn schon diskutiert und später in der Sportkommission verworfen wurde wieder über die Einführung von Einheitskraftstoff und das Verbot von Nitromethan gesprochen. Ich bin der Meinung, daß auch Befürworter dieser Regelung einen einmal von der Sportkommission gefaßten Beschluß akzeptieren müssen. Weil man damals sein Ziel nicht erreichte, kommt man jetzt plötzlich auf die Idee mit dem Umweltschutz. Und darauf kommen Vertreter von Ländern, bei denen man über Rauchgasentschwefelung oder über die Einführung von Katalysatoren bei KFZ noch nicht einmal nachgedacht hat. Aber bei den Kleinsten und nur wenigen Hundert, da ist es dringend.



Weltmeister Rudi Hofmann beim üblichen Bad (Beide Fotos: Kurt Brenke)

Es ist der Sportkommission auch noch nicht aufgefallen, daß in der NAVIGA Regel, in der FSR-V 35 Klasse, Bleitetraäthyl zur Erreichung der Oktanzahl vorgeschrieben ist. Also ist bleifreier Kraftstoff verboten!!!!

Das mit der Einführung eines Einheitskraftstoffes die Verwendung von synthetischen Ölen entfällt, ist ja dann doch wohl ein Rückschritt. Die synthetischen Öle haben ja doch den Vorteil, daß sich in den Motoren keine Kohle bildet, die Motoren nicht mehr verharzen und das Modell sauber bleibt. Dies alles erhöht also auch die Lebensdauer der Motoren. Für alle diese Argumente war man dort aber nicht zugänglich. Ich war erstaunt, daß der Leiter dieses Meetings am Ende Einmütigkeit feststellte und mußte dem widersprechen, ohne Wirkung zu erzielen. Erstaunt war ich auch, daß unser Vertreter in der NAVIGA plötzlich ein Herz für die Schiedsrichter hatte, deren Gesundheit ja durch das Nitromethan auch bedroht ist. Als ich schon vor Jahren darauf hinwies, daß der tagelange Einsatz über täglich viele Stunden, und dies bei glühender Sonne oder eis kaltem Wind, der Gesundheit der Schiedsrichter nicht zu-

träglich ist, hat man nicht reagiert. Auch die erforderliche Aufmerksamkeit der Schiedsrichter kann dadurch beeinträchtigt werden.

Ich hatte den Eindruck, alles ist eine Kostenfrage. Wie in der Wirtschaft, so auch in allen Gesellschaftsordnungen. Der Einsatz von mehr Schiedsrichtern würde mehr kosten, also reden wir nicht darüber. Nitromethan kostet mehr Geld, also verbieten wir es. Und Ritzinusöl kostet z.B. in der DDR 5 Mark. Bei uns zwischen 15 und 20 DM pro Liter. Der gleiche Preis hat Synthetiköl, mit dem Vorteil, daß man mit etwa der halben Menge auskommt. Es ist also billiger, bei all seinen sonstigen Vorteilen. Mein Vorschlag also: Jeder benutzt weiterhin, was für ihn am günstigsten ist. Der Hinweis, daß ja in den F-1 Klassen auch Einheitsprüf gefahren wird, lasse ich nicht gelten, denn diese Regelung wurde von der FAI übernommen, die in den fünfziger Jahren aus ganz anderen als umweltpolitischen Gründen diese Regelung bei den Modellfliegern einführte. Aber dies würde zu weit führen. Insider kennen die Zusammenhänge. Ein großes Manko bei diesem Meeting war auch, daß erst aus dem Russischen ins Deutsche übersetzt wurde und dann in englisch und französisch. Ich hatte den Eindruck, daß da einiges unterging und vielleicht deshalb manche Frage offen blieb. In einem aber gehe ich mit dem Leiter des Meetings einig: es ist bedauerlich, daß nicht einmal alle Mitglieder der Sportkommission dort erschienen waren. Am Schluß hierzu mein Eindruck: Die Sportkommission wird in Kürze den Einheitsprüf beschließen und dabei Sicherheitsgründe anführen. Wenn dies so ist, dann gibt es keine Übergangszeit, weil Sicherheit vorgeht. Man kann es kaum erwarten. Es blieb mir nicht anderes übrig, aber ich mußte so ausführlich über diese Vorgänge berichten.

Was gab es sonst noch? Einige Dinge waren nicht gerade zum Besten geregelt. So mußten die Campingfreunde Halbpension buchen und hatten mittags Schwierigkeiten, etwas Warmes zu bekommen. Wer die DDR kennt, weiß, wie schwer es oft ist, in einem Speserestaurant einen Platz zu bekommen. Außerdem erhielt man am Tage morgens und abends kalte Verpflegung, und das ist bei Halbpension ja wohl nicht üblich. Hinzu kam, daß der Weg zur Essensstelle 10 km weit war, und daher haben viele auf das Essen verzichtet und sich gleich auf dem Campingplatz selbst verpflegt. Dies kann nicht der Sinn von Halbpension sein. Auch sonst gab es einige kleine Pannen, die aber wohl bei einer so großen Veranstaltung vorkommen können und die zeigen, daß bei aller Perfektion eben überall nur Menschen sind, denen Menschliches passieren kann.

Es waren schöne Tage in Potsdam. Der Dank gilt dem Modellsportverband der DDR und allen, die dort mitgeholfen haben.

Kurt Brenke

Auszug aus der Ergebnisliste:

FSR-V 3,5 Junioren

1. Par Urdin (S) 64 Rd.
2. Miriam Hegner (DDR) 57 Rd.
3. Wassili Patschkoria (SU) 56 Rd.
9. Lars Weper (D) 40 Rd.
10. Achim Jendrian (D) 36 Rd.
17. Alexander Noller (D) 41 Rd.

FSR-V 6,5 Junioren

1. Wassili Patschkoria (SU) 68 Rd.
2. Marco Papsdorf (DDR) 62 Rd.
3. Markus Schäffer (A) 61 Rd.
11. Lars Weper (D) 27 Rd.
12. Alexander Noller (D) 17 Rd.

FSR-V 15 Junioren

1. Sebastian Videmont (F) 62 Rd.
2. Barnabas Kiss (H) 57 Rd.
3. Frederick Cedernberg (B) 56 Rd.

FSR-V 3,5 Senioren

1. David Marles (GB) 70 Rd.
2. Zhao Bo (CHN) 70 Rd.
3. Sigurd Hauenschild (D) 18 Rd.
9. Gerfrid Wüsterfeld (D) 66 Rd.
18. Joachim Hof (D) 55 Rd.

FSR-V 6,5 Senioren

1. Zhao Bo (CHN) 71 Rd.
2. Philipp Miles GB 68 Rd.
3. Alexander Kusnezow (SU) 68 Rd.
11. Sigurd Hauenschild (D) 16 Rd.
18. Gerfrid Wüsterfeld (D) 61 Rd.
29. Michael Bertram (D) 60 Rd.

FSR-V 15 Senioren

1. David Marles (GB) 73 Rd.
2. Christian Kucera (A) 71 Rd.
3. Ludo Smeets (B) 71 Rd.
22. Joachim Hof (D) 68 Rd.
31. Gerfrid Wüsterfeld (D) 65 Rd.
49. Stefan Waligora (D) 65 Rd.

FSR-V 35 Junioren

1. Andrea Hesse (DDR) 63 Rd.
2. Miriam Hegner (DDR) 55 Rd.
2. Barnabas Kiss (H) 48 Rd.

FSR-H 3,5 Junioren

1. Jan Opolka (DDR) 1000 Pkte.
2. Peter Haag (D) 825 Pkte.
3. Rostislaw Penski (SU) 275 Pkte.
5. Alexander Ehm (D) 25 Pkte.

FSR-H 7,5 Junioren

1. Wassili Patschkoria (SU) 825 Pkte.
2. Dirk Rieder (DDR) 625 Pkte.
3. Alexei Burdinow (SU) 450 Pkte.

FSR-H 15 Senioren

1. Kenneth Lundquist (S) 1200 Pkte.
2. Christer Gustafson (S) 900 Pkte.
3. Krastjo Kostov (BG) 490 Pkte.
6. Uwe Glaab (D) 152 Pkte.
14. Hermann Nocke (D) 50 Pkte.
15. Gerfrid Wüsterfeld (D) 25 Pkte.

FSR-V 35 Senioren

1. Rudi Hofmann (D) 65 Rd.
2. Thomas Fuchs (D) 63 Rd.
3. Frank Jähnich (DDR) 57 Rd.
5. Rainer Hinz (D) 51 Rd.
6. Robert Thorz (D) 46 Rd.

FSE-H 3,5 Senioren

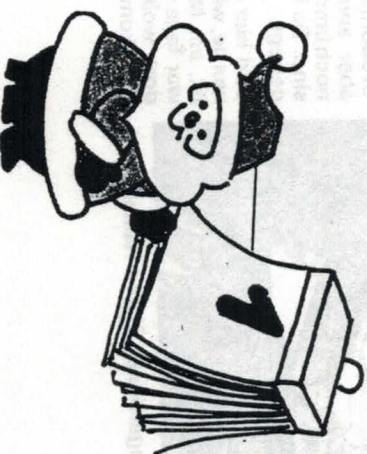
1. Xu Jian Feng (CHN) 850 Pkte.
2. Christian Lundström (S) 725 Pkte.
3. Kenneth Lundquist (S) 450 Pkte.
8. Alexander Grill (D) 75 Pkte.
23. Horst Walter Wierneke (D) 50 Pkte.
24. Friedrich Ehm (D) 50 Pkte.

FSR-H 7,5 Senioren

1. Kenneth Lundquist (S) 825 Pkte.
2. Andre Westberg (S) 725 Pkte.
3. Aad Bervoets (NL) 550 Pkte.
9. Michael Haag (D) 350 Pkte.
12. Hermann Nocke (D) 75 Pkte.
16. Ralf Bartkowski (D) 50 Pkte.

Die Länderbezeichnungen entsprechen den internationalen Autokennzeichen. Nur die Volksrepublik China wird mit CHN bezeichnet.

DIE ÖSTERREICHER HABEN SICH WACKER GESCHLAGEN - DAHER NOTE



M B C - B A U - H O L Z - S C H R E M S

Sieger beim "VOLAN KUPA" in Kapuvar [Ungarn] 26.-28.8.1988

Der MEC Bau-Holz konnte heuer zum zweiten Mal nach 1984 die begehrte Trophäe erringen. Diesesmal wurden keine FSR V Klassen gefahren, für die wir uns eigentlich vorbereitet hatten. Aus verschiedenen Gründen fuhr man dieses Jahr die F1 V Klassen. Da jedoch unsere Sportfreunde aus Ungarn mit den neuesten "Chinesen-Booten" aufwarteten, waren für uns die Chancen für den Wiedergewinn des Cups leider etwas gesunken. Nach dem wir nach dem 1. Wettbewerbstag nach einer inoffiziellen Wertung punktgleich mit dem BKV Budapest in Führung lagen, standen die Chancen wieder etwas besser. Nach einer gemeinsamen Abendveranstaltung mit unseren Sportfreunden aus Kapuvar, die in einem "Wiener Restaurant" stattfand, "TANKTEN" wir ordentlich Energie für den entscheidenden 2. Durchgang am Sonntag. Letztendlich konnte Gert Lakner in hervorragenden 17.4 sek. den Sieg in der Klasse F1 E-1kg erringen. Peter Eschelmüller konnte in Klasse F1 V 3.5 nach einem sehr guten 2. Durchgang in 17.6 sek. den 2. Platz erreichen. In der Klasse F1 V 6.5 belegte Robert Schmidt mit 16.0 sek. den 2. Platz. Harald Fokorny erzielte mit 16.7 sek. hier den 5. Platz. In der Klasse F1 V 15 konnte Robert durch seine bestechende Fahrweise in guten 14.8 sek. noch einen 2. Platz herausfahren. In der Klasse F 3E musste sich Karl Harrer jun. mit 142.4 Punkten nur einem Ungarischen Sportfreund geschlagen geben und erreichte somit auch einen 2. Platz. Kurt Weber wurde mit 139 Punkten guter Sechster. Unser Junior René Schreiber wartete ebenfalls mit einer guten Leistung in diesem internationalen Spitzenfeld auf. Klaus Trinkl konnte in der Klasse F 3V mit einem 11. Rang ebenfalls noch wichtige Punkte für den Schremser Club - Erfolg beitragen.

Bei der Siegerehrung warteten wieder wunderschöne Porzellanpokale auf die Sieger und Platzierten. Den "VOLAN KUPA" Pokal konnte unser Obmann Karl Harrer sen. aus den Händen des Präsidenten des Veranstalterklubs Kapuvar entgegen nehmen. Der Klub BKV Budapest der letztlich um nur 3 Punkte den Sieg verpasste [64:61] gratulierte ebenfalls herzlich. Den 3. Platz erreichte der MK Bamberg [D] vor Kapuvar [H], sowie drei weiteren Klubs aus Ungarn und den Sportfreunden aus der DDR. Ein besonderer Dank gilt auch unseren treuen "Schlachtenbummlern" - unseren Frauen - die uns den nötigen Rückhalt für diesen Erfolg gaben.

Dem Modellbauklub Kapuvar sowie dem umsichtigen Schiedsrichter Karl Baethge gilt ebenfalls ein Dank für diesen schönen Wettbewerb.

Zum Abschied erklärten alle Klubs, auch 1990 um den VOLAN KUPA kämpfen zu wollen.

Karl Harrer jun.

Bajuwaren als Gäste beim Alemannencup

Mein Mann wollte immer schon einmal an einem großen internationalen Wettbewerb für naturgetreue Boote teilnehmen.

Nachdem uns unsere Freunde aus Vorarlberg zu ihrem Alemannencup einluden, entschieden wir uns, daran teilzunehmen.

Franz Feichtenschlager und Frau Helga begleiteten uns.

Da zum selben Termin die Achenseeregatta war, entschieden wir uns, am Achensee einen Zwischenstop einzulegen, um den Seglern kurz "Grüß Gott" zu sagen. Zeit hatten wir genug, denn wir fuhren bereits Freitag um ca. 10.Uhr von zu Hause weg.

Nachdem wir den großen Stau vor Innsbruck überwunden hatten, ging es recht flott über den Arlberg nach Bregenz. Eine Schrecksekunde hatten wir noch im Ambergtunnel, als ein Autofahrer unmittelbar vor Feichtenschlagers Auto wendete.

In Bregenz angekommen, gingen wir gleich zur Registrierung.

Wir waren gespannt, was wir alles zu sehen bekommen. In einem Raum beim Schwimmbad konnten wir gleich die Modelle abstellen und die Fernsteuerungen abgeben. Es waren schon recht schöne Modelle da. Wir erfuhren auch noch, daß 180 Modelle gemeldet waren.

Am Samstag waren wir zeitig an der Startstelle, damit wir genug Zeit zum Vorbereiten hatten und außerdem trieb uns die Neugier hin. Welche Konkurrenz war zu erwarten? Es war alles bestens organisiert, die Modelle jeder Klasse standen beisammen und man hatte sofort einen Überblick, mit wem man es zu tun hatte. Während wir Frauen und meine Tochter Regina einen

Stadtbummel machten, waren unsere Männer damit beschäftigt, alle Modelle eingehend zu prüfen und zu bewundern. Außerdem mußten sie auch noch den Kurs studieren, der ja viele Tücken hatte. Endlich waren sie am Start an der Reihe- und sie

fuhren schlecht. Am Nachmittag konzentrierte sich das Interesse der Zuschauer vor allem auf die F6 und F7 Vorführungen. Diese waren sehr interessant. Besonders gut gefielen uns die "Achter mit Steuermann". Am Abend traf man sich zum Alemannenabend.

Nach dem Abendessen ging es dort hoch her. So einen Abend zu schildern ist fast unmöglich, man muß ihn erlebt haben. Es gab eine Tombola mit 333 Preisen, es wurden selbstverfaßte Gedichte vorgetragen, der Alemannen-Obmann wurde zum König gekrönt und anschließend spielte eine Band zum Tanz auf.

Am Sonntag ging es wieder zeitig los. An diesem Tag war mein Mann sehr beschäftigt. Da er sich schon lange Zeit für die Baubewertung interessierte und hier internationale Schiedsrichter am Werke waren, fragte er Herrn Prosegger, ob er ein bißchen zuschauen dürfe. Es wurde ihm gestattet, als AZUBI (Auszubildender) dabeizusein. Für ihn war das hochinteressant, er lernte sehr viel dabei. Die Bauprüfung nahm aber mehrere Stunden in Anspruch, so kam er am Vormittag gerade noch dazu, seine Kurse zu fahren. Am Nachmittag war wieder das Eco-Rennen (hier gewann Karl Harrer aus Schrems) und die Einzel- und Gruppenmanöver.

Nun wartete alles auf die Siegerehrung.

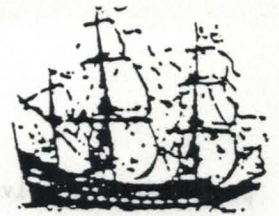
Diese wurde ganz toll aufgezogen mit Fanfaren, Zeremonienmeister und kleinen Mädchen, die die Pokale trugen.

Um 19.00Uhr ging es Richtung Heimat. Die Fahrt war problemlos, ohne Staus und so kamen wir gegen Mitternacht müde, glücklich und um ein großes Erlebnis reicher zu Hause an. Die Reise ins Ländle hat sich gelohnt und ist sehr zu empfehlen.

Maria Schaller



1. Vorarlberger Schiffmodellclub



III . A L E M A N N E N R E G A T T A

(die Regatta mit dem Teufelskurs)

Nach Offenburg (1986), Thun (1987) war das Strandbad in Bregenz am Bodensee am 10. und 11. September Austragungsort der diesjährigen Alemannenregatta. Die Idee zu diesem Wettbewerb entstand ganz spontan bei einem Schaufahren im Jahre 1986. Für die Vorbereitungen zu dieser Regatta blieb uns also genügend Zeit, Preise für eine Tombola zu sammeln, 35 Pokale zu organisieren, Medaillen zu bestellen, Urkunden drucken zu lassen u.s.w. Unsere Computerfachleute erstellten ein maßgeschneidertes Programm. (Unser Freund Marcel Kempf möge es uns bitte verzeihen). Im März wurde schon die Ausschreibung an die Vereine abgesandt, worauf sich 150 Schiffmodellbauer aus 23 Vereinen mit 184 Schiffsmodeilen zum Bewerb anmeldeten. Aus dem Elsaß, der Schweiz, Süddeutschland, Liechtenstein und Vorarlberg kamen sie angereist. Das spätsommerliche Schönwetter stellte sich gerade zur rechten Zeit ein, als am Freitag die herrlichen Anlagen des bregenzer Strandbades für den Bewerb vorbereitet wurden, galt es doch 150 Laufmeter Tische, sowie 300 Meter Bänke aufzustellen, Wegweiser, Fahnenmasten aufzustellen u.s.w. Zu guter letzt konnten wir am Abend nach Badebetrieb noch rasch die Bojen für den F2, F4 Kurs setzten. Da das Becken des Strandbades mit den Maßen 25 mal 50 Meter für das Navigadriek zu klein war, mußten wir uns einen eigenen Kurs einfallen lassen, was im Reglement der Alemannenregatten ausdrücklich gestattet ist. So machte ich als F7 Fahrer noch rasch vor Dunkelwerden eine Proberunde, um den Kurs nach einigen Korrekturen zu belassen. Wir waren gespannt, wie es den Modellbauern beim Bewerb ergehen würde, waren doch allein 5-Tore sogenannte verdeckte-Tore, die 8 mal passiert werden mußten. Voller Spannung und auch etwas nervös erwarteten wir den Samstag, war es doch für uns der 1. Wettbewerb überhaupt und dann gleich mit 184 Startern in nur 2 Tagen! Um 9^h15 schritten wir dann zur Eröffnung. Der Obmann des 1. VSMC, sowie Hannes Lüber als Alemannenhauptling richteten Begrüßungsworte an die Teilnehmer und der Stadtrat für Umweltschutz! Herr Dr. Wüstner eröffnete nach einer sehr netten Rede die Regatta. Besonders gerne hörten wir dabei die Einladung heraus, auch in Zukunft das Strandbad für Schaufahren und Wettbewerbe außerhalb der Badesaison benützen zu dürfen. Dafür war ihm natürlich ein besonders lautstarker Applaus sicher. Gleich danach gings dann an der Startstelle F2 F4 los mit der Klasse F4 A jun. und F4 A sen. In diesen Klassen sind normalerweise immer die 100 Punktefahrer vertreten, doch gab es an diesem Samstag mit dem Thuner Rudi Küffer nur einen einzigen 100 Punktelauf! Uns Veranstaltern konnte dies nur recht sein, war doch ein langwieriges Stechen am Sonntag durchaus nicht in unserem Sinne. Natürlich gab es auch hin und wieder Stimmen, die diesen Kurs bald einmal als "Teufelskurs" bezeichneten. Trotz 3 er Start war es nicht möglich, die vielen F4 B Fahrer, sowie die F2 Klassen in der geplanten Zeit über die Runden zu bringen, so daß mit der Klasse F 7 im 2. 25 mal 50 Meter großen Becken gegen 13 Uhr begonnen werden mußte. Unsere Senderkontrolle hatte die Frequenzen aber jederzeit im Griff, sodaß die 11 F 7 Fahrer ihre Programme



problemlos absolvieren konnten. Nach den 11 F 7 Vorfürungen, die naturgemäß fast 3 Stunden dauerten, begannen die 4 Durchgänge der FSRR-Eco Rennen, die vom zahlreich erschienenen Publikum mit Begeisterung verfolgt wurden. Hier waren der FSRE 2Kg Weltmeister Karl Harrer, sowie der Junioren Viceweltmeister zufällig in der gleichen Gruppe am Start und lieferten sich spannende Kämpfe. Den Abschluß des Tages bildeten die Vorfürungen der F6 Mannschaften. Hier waren 4 Nennungen eingelangt, Lahr I und II, sowie Team Salem und Leonberg. Wer kennt sie wohl nicht, die Lahrer mit Ruderregatta und Torpedobooten? Neu für uns das Team Salem mit Schlepper, Baggerschiff und Kiesschiff, sowie Team Leonberg mit Fähre Berlin, Brand, Havarie, Löscheinsatz und Abschleppen. Viel Arbeit und Training steckt hinter diesen Vorfürungen und den Mannschaften sei hier nochmals gedankt für ihr Erscheinen.

Zu einer Alemannenregatta gehört natürlich nicht nur der Wettbewerb, sondern auch der gemütliche Teil darf nicht zu kurz kommen. Also traf sich das Modellbauervolk mit Kind und Kegel so gegen 300 Personen im Saal des Gasthofes Falken zum sogenannten Alemannenabend, wobei uns ein paar Bajuwaren als Zaungäste natürlich herzlich willkommen waren. Der Wirt hatte für ein ausgezeichnetes Essen gesorgt und punkt 19⁰⁰ spielte das Bodenseetrio zur Unterhaltung auf. Ich kam auch, wie in den vorhergehenden Jahren nicht umhin, ein passendes Gedicht zu diesem Anlaß zu schreiben und es auch vorzutragen. Nach einem geschichtlichen Teil über die Alemannen schritt ich dann zur Intronisation unseres Alemannenkönigs, dem dabei eine goldene Krone sowie ein Szepter überreicht wurden. Es läßt sich leicht ausrechnen, wer der neue König der alem. Schiffsmodellbauer ist, es ist Hannes Lüber aus Lahr, seines Zeichens F 7 weltmeister 1988 und Initiator der Interessensgemeinschaft alem. Schiffsmodellbauer.

Er revanchierte sich dann auch gleich mit einer eigenen Dichtung. Es herrschte eine Bombenstimmung, befreundete Clubs überreichten Erinnerungsgeschenke und eine Tombola mit 332 Preisen bildete den gelungenen Abschluß des offiziellen Teiles. Die Musik spielte darauf weiter zum Tanz auf und dem Vernehmen nach verließ so gegen 1³⁰ der letzte den Saal. Wer behauptet, wir Alemannen könnten keine Feste feiern, der hat an diesem Abend gefehlt.

Am Sonntag früh, pünktlich um 9⁰⁰ wurden wieder die ersten Starter aufgerufen, ihre Modelle zu Wasser zu bringen, wieder in der gleichen Startreihenfolge, doch war der Kurs nun in umgekehrter Reihenfolge zu absolvieren. Wieder war es nur einem Teilnehmer vergönnt, einen fehlerfreien Lauf zu absolvieren und zwar war es diesmal Roland Burger vom 1. Vor. SMC, ansonsten ein F 5 M Segler! Wie schon am Vortag war ein Parallelbetrieb F2/F4 und F 7 notwendig, um im Zeitplan nicht allzusehr in Verzug zu geraten. Die Schiedsrichter hatten am Sonntag warhaft Schwerarbeit zu leisten, denn um 9 Uhr begann die Bewertung der 75 Modelle der Klassen F4 B, F2a-c. und am Nachmittag war Bewertung der F6 und F7 Konkurrenten.

Die Zuschauer strömten in Massen ins Strandbad (Eintritt frei). An beiden Tagen konnten wir zusammen an die 11 Tausend Besucher zählen. Mit Spannung wurde nach dem FSRE Rennen auf die Siegerehrung gewartet, unser Zeremonienmeister hatte dafür alles schön vorbereitet. Die ersten 3 jeder Klasse erhielten Pokale, jeder F6 und F7 Fahrer bekam je nach Klassierung eine Gold-Silber oder Bronzemedaille. Jeder Teilnehmer wurde überdies mit einer Urkunde, sowie mit einem Erinnerungsgeschenk bedacht. 2 Teilnehmer möchte ich hier gesondert erwähnen, da sie nicht in der Ergebnisliste speziell aufscheinen, nämlich den jüngsten Teilnehmer den Tobial Duttlinger vom SMC Immenstaad mit 9 Jahren und als beste Dame, Ruth Niederhäuser aus Zürich. Zu guter letzt ging es nun noch um den begehrten Alemannepokal. Dies ist eine Mannschaftswertung, bei der die besten 5 eines Clubs gezählt werden. War der MBC Thun in

Gewinner der beiden vergangenen Regatten, so ging die Entscheidung diesmal unerwartet knapp aus. Mit 431.62 Punkten hatte schließlich der MSF Lehr mit einem Vorsprung von nur 1.57 Punkten die Nase vorne und gewann die begehrte Trophäe. Mit einem Dank an alle Teilnehmer für ihr Mitmachen an diesem größten Schiffsmodellwettbewerb im Bodenseeraum und besten Wünschen für eine teils weite Heimreise verabschiedeten wir vom 1. Vor. SMC alle Gäste. Wir freuen uns alle jetzt schon auf ein Wiedersehen zu Pfingsten 1989 in Benfeld im Elsaß.

Uns blieb noch das übliche Aufräumen des Strandbadgeländes, aber mit viel Freude über diese gelungene Regatta ging auch diese Arbeit flott vonstatten und ein großer Stein fiel uns überdies von Herzen.

Zwei anstrengende Tage waren vorüber, sie werden uns allen aber sicher noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Erlebt und gleich aufgeschrieben für den 1. Vor. SMC

Fridolin Märk (Obmann)



Johannes Lüber mit dem Alemannen-Pokal

Freundschaftsregatta für Naturgetreue des MBC Braunau in Mining

Wie in den beiden letzten Jahren haben wir Vorarlberger auch heuer wieder eine Einladung zur Regatta in Mining erhalten. Trotz widriger Umstände (2 Fixstarter beim Bundesheer) gelang es uns wieder, eine schlagkräftige Mannschaft auf die Beine zu stellen. Ich verließ nach den hektischen Tagen rund um die Alemannenregatta schon am Dienstag früh das Ländle, um mein Nervengerüst bei einem Urlaub auf dem Bauernhof wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Ich besuchte am Freitag früh das kleine, aber liebevoll eingerichtete Schifffahrtsmuseum in Grein an der Donau. Am späten Nachmittag versammelten sich alsbald die nach und nach eintrudelnden Schifflbauer am Miminger See, um mit Wohlwollen dem geschäftigen Treiben der Modellbaukollegen aus Braunau zuzusehen. Zuschauen bei der Arbeit Anderer war immer schon schön! Das Wetter zeigte sich die ganze Woche von seiner schlechtesten Seite und zwang die Veranstalter zum Aufstellen eines großen Zeltes für den Restaurationbetrieb. Samstag früh hieß es für uns zeitig aus den Federn zu kriechen, um die Registrierung nicht zu versäumen. Pünktlich eröffnete Kollege Florian die Regatta, zu der sich auch unser Präsident Herr Dir. Hofbauer eingefunden hatte.

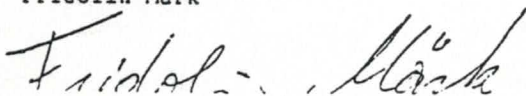
Daraufhin begann gleich der Wettbewerbsbetrieb. Der uns eher unsympatische Wind verhinderte bei allen einen fehlerfreien Lauf. Ein Eindocken ohne Berühren war fast unmöglich, jeder hat hier "ogwandelt" . Vielleicht haben dann die Segler am 1. und 2. Okt. Windstille! Der Startstellenleiter und Frau Schaller als Schreiberin hatten das Geschehen jederzeit im Griff, trotz der Kälte. Wir hatten es da schöner, bei Gulaschsuppe, Kaffee, Kuchen u.s.w. Die Samstagergebnisse ließen auf einen spannenden 2. Lauf schließen, da sich keine ausgesprochenen Favoriten herausgestellt hatten. Im Gasthof Baumgartner in Altheim war gemütlicher Abend angesagt. Nach guter Inviertler Kost ist ja auch leicht lustig sein! Der Florian hatte aus Bregenz schon einige Dias fertig und auch vom Nürnberger Dampfboottreffen zeigte er uns, was im Modellbau alles möglich ist. Wir Oldtimer verzogen uns "zeitig" ins Bett, während unsere Jugend noch bis 3^o morgens die Gegend um Altheim unsicher machte. Am Sonntag Morgen, wir erspähten sogar einige Flecken blau am Himmel, ging's wieder an den See. Der 2. Lauf war in umgekehrter Reihenfolge zu absolvieren und trotz Wind schaffte es unser Jürgen Ghesla als einziger, ohne Fehler seinen Lauf zu beenden.

In der Klasse F4 900-1400mm kam es zwischen unseren Robert Lins (Käptn Iglo), Frank Günther, Wagenhammer Gust. zu einem Stechen. Der Robert war durch einige "Blonde" gedopt und gewann diese Herausforderung. Also ein weiterer Sieg für den 1. VSMC. Ich persönlich kann mich von den 2. Plätzen seit Schwerin nicht mehr lösen. So machte auch Mining keine Ausnahme. Die Siegerehrung war natürlicher Abschluß dieser Regatta. Der Florian hatte wieder an alles gedacht, als beste Dame erhielt meine Frau einen schönen Blumenstock und ein Backbordpositionslicht wird in Zukunft den Glaskasten im Clublokal des 1. VSMC zieren, der auch heuer wieder mit 10 Startern die stärkste Vereinsmannschaft war.

Dem Florian uns seinem Team möchte ich recht herzlich danken. Ihm ist es trotz unfreundlichem Wetter wieder gelungen, eine gut organisierte Regatta in freundschaftlicher Atmosphäre zu veranstalten. Es war auch heuer wieder eine Reise wert!

Erlebt und aufgezeichnet:

Fridolin Märk



74 Starter beim Modellbootwettbewerb in Mining

56 naturgetreue Modelle und 18 Elektro-Rennboote waren beim diesjährigen Wettbewerb in Aktion.

Teilnehmer aus Bayern und sieben Bundesländern lieferten einander an zwei Tagen harte Punktekämpfe. Wenn das Wetter auch nicht gerade einladend war, so hielten doch alle, die gekommen waren, durch. Sicher kam der eine oder andere nicht, weil ihm die Verhältnisse zu schlecht waren. Besonders stark vertreten waren wieder unsere Freunde aus dem Ländle, kamen sie doch mit 10 Startern angereist. Dafür konnten sie bei der Siegerehrung außer ihren Preisen auch noch ein kleines Geschenk, eine Positionslampe, mit nach Hause nehmen.

Erstmals liehen wir uns von der Feuerwehr ein großes Zelt, wenn es auch nicht gerade am schönsten und besten war, aus. Es war Gold wert. Dort sorgten unsere fleißigen Damen für das leibliche Wohl unserer Gäste mit Würsteln, Gulaschsuppe, Wurstsemmeln, Broten mit Aufstrichen, Kuchen, Kaffee und Tee. Die Begleiter unserer Starter und die Teilnehmer selbst konnten dort auch Unterschlupf finden vor dem eisigen Wind, der uns zwei Tage nicht verließ und am Sonntag gab es zeitweise noch Nieselregen dazu. Dadurch waren die Ergebnisse in der Fahrwertung auch nicht so gut wie sonst, denn im Dock gab es für fast jeden Punkteabzug. Nur Jürgen Ghesla aus Vorarlberg, ein Jugendlicher, schaffte einen 100 Punkte Lauf. Bravo!

So wie im Vorjahr gab es wieder eine freiwillige Baubewertung, an der sich 11 Starter mit ihren Modellen beteiligten. Hier konnte Florian Schaller den 1. u. den 2. Platz belegen, Franz Feichtenschlager, ebenfalls aus Braunau, wurde Dritter.

Obwohl das Wetter doch etwas zu wünschen übrig ließ, kamen relativ viele Besucher, die die schönen Modelle bewunderten und vom Rennbootrennen fasziniert waren, das wie im Vorjahr von Ing. Albert Traxler abgewickelt wurde. Besonderes Lob gebührt auch noch Franz Feichtenschlager, der beide Tage bei diesen Bedingungen fast ununterbrochen am Dock ausgeharrt hat und versucht hat, gerecht zu sein. Das war bestimmt nicht immer leicht.

Der Gabentisch für die Siegerehrung war wieder reich gedeckt. Es gab viele Pokale, T-shirts und Windjacken für die Jugendlichen und Blumen für die bestplazierte Dame. Außerdem konnten bei einer Verlosung noch 2 Baukästen (gespendet von Dir. Franz Hofbauer und Fa. Graupner), Gläser, ein Buch und verschiedene Bastelhilfen gewonnen werden.

War es diesmal auch nicht so schön, wir freuen uns trotzdem auf den Wettbewerb im nächsten Jahr!

Maria Schaller

E R G E B N I S L I S T E

=====

des 7. Freundschaftswettbewerbes am 17./18. September 1988 in
Mining bei Braunau/Inn

Klasse FSR E bis 2kg

1. Makoru Johann	K	31 Runden
2. Traxler Albert jun.	OÖ	24 Runden
3. Ing. Traxler Albert	OÖ	22 Runden
4. Schaller Florian	OÖ	20 Runden

Klasse Eco-Baukasten

1. Traxler Albert jun.	OÖ	18 Runden
2. Hager Franz	W	18 Runden
3. Steinsberger Klaus	D	15 Runden
4. Leclerc Ulrich	D	15 Runden
5. Rottaler Karl	D	10 Runden
6. Traxler Renate	OÖ	9 Runden

Klasse Eco-Expert

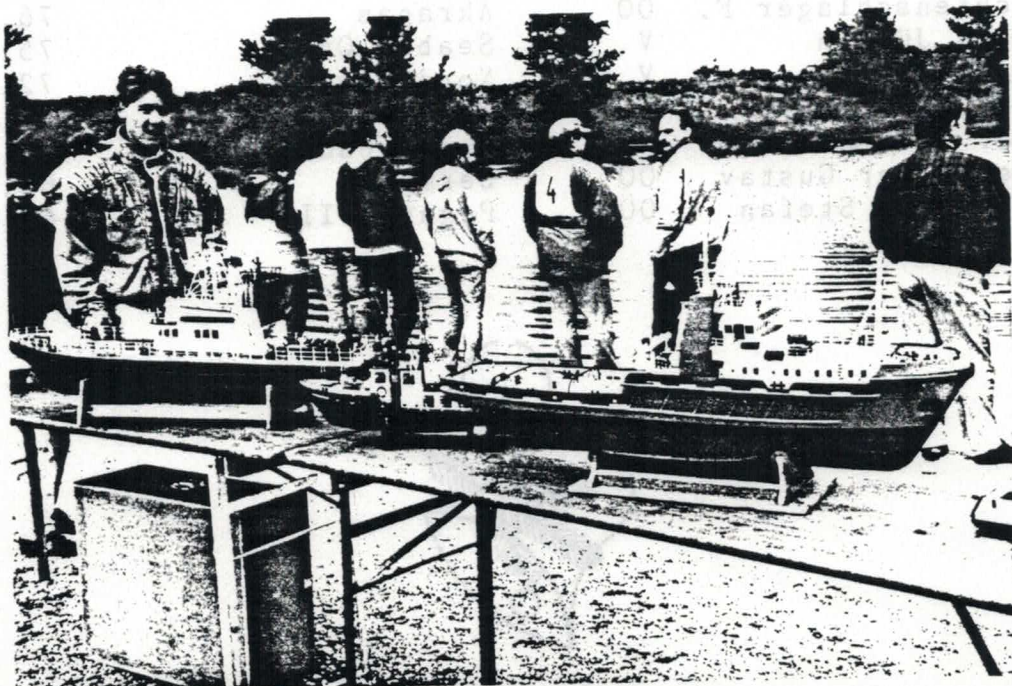
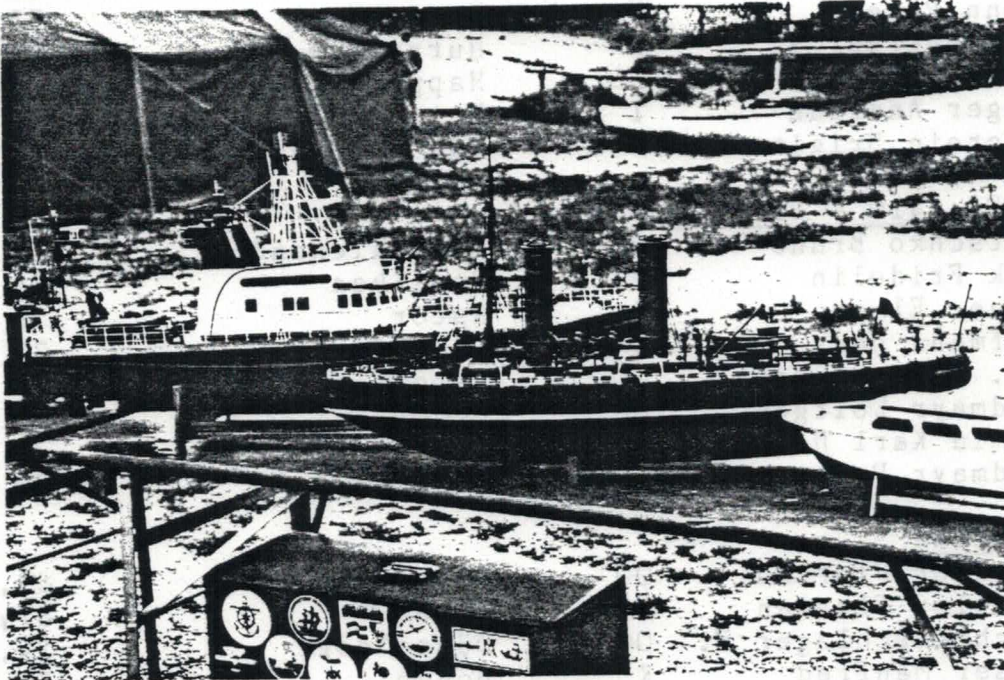
1. Eschelmüller Peter	NÖ	20 Runden
2. Makoru Johann	K	20 Runden
3. Schörg Karl	W	20 Runden
4. Traxler Albert jun.	OÖ	20 Runden
5. Traxler Renate	OÖ	19 Runden
6. Traxler Albert sen.	OÖ	17 Runden
7. Feichtenschlager F.	OÖ	16 Runden
8. Leisch Stefan	T	14 Runden

Klasse F4 Junioren

1. Ghesla Jürgen	V	Seabex One	100 Punkte
2. Berghammer Stefan	OÖ	Portofino	95 Punkte
3. Stockhammer Tobias	OÖ	Carina	95 Punkte
4. Sennowitz Martin	D	Badeboot	89 Punkte
Berghammer Stefan	OÖ	Pegasus III	89 Punkte
6. Schaller Gunter	OÖ	Ermak	84 Punkte
Josten Ulrich	OÖ	Scimitar Speed	84 Punkte
Berger Stefan	OÖ	Cobra	84 Punkte
9. Schneider Petra	OÖ	Fire Boat	80 Punkte
10. Frank Bernd	D	Katja	72 Punkte
11. Bickel Walter	V	St. Tropez	70 Punkte
12. Spitzel Claudia	D	Bugsier	36 Punkte

Klasse F4 bis 900 mm

1. Weber Kurt	NÖ	Katalina	95 Punkte
2. Traxler Albert jun.	OÖ	Portofino	95 Punkte
3. Ing. Traxler Albert	OÖ	Lotse	89 Punkte
4. Rottaler Karl	D	White Star	87 Punkte
5. Sennowitz Joachim	D	Florida	84 Punkte
Leclerc Ulrich	D	Marina	84 Punkte
Märk Jutta	V	Antoinette	84 Punkte
8. Haider Hermann	OÖ	Carina	83 Punkte
Schaller Florian	OÖ	Kugelbake	83 Punkte
Feichtenschlager F.	OÖ	Akragas	83 Punkte
11. Nowak Johann	OÖ	Cobra	82 Punkte
12. Steinsberger Klaus	D	Yacht	78 Punkte
Raspotnik Günther	V	Stettin	78 Punkte
14. Traxler Renate	OÖ	Portofino	74 Punkte



Fortsetzung Klasse F4 bis 900 mm

15. Bickel Alban	V	Antje	73 Punkte
16. Rössler Monika	D	Neptun	70 Punkte
17. Kaiser Norbert	K	Portofino	69 Punkte
18. Freiburger Viktor	OÖ	Zwarte Zee	42 Punkte

Klasse F4 910-1400 mm

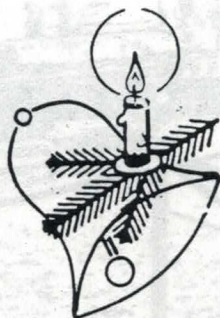
1. Lins Robert	V	Motorboot	95 Punkte
2. Frank Günther	D	Pegasus III	95 Punkte
3. Wagenhammer Gustav	OÖ	Berpohl	95 Punkte
4. Rettenberger Peter	D	MS Franziska	93 Punkte
5. Eschelmüller Peter	NÖ	Marauder	90 Punkte
6. Feichtenschlager F.	OÖ	Düsseldorf	89 Punkte
Joachimbauer Franz	OÖ	Berpohl	89 Punkte
8. Haider Hermann	OÖ	Loreley	88 Punkte
9. Schaller Florian	OÖ	Weser	87 Punkte
10. Schneider Manfred	OÖ	Jaguar	85 Punkte
11. Raspotnik Ernst	V	SMS Hessen	84 Punkte
12. Luksch Christian	NÖ	Jaguar	83 Punkte
13. Kaiser Manfred	K	Bongo	82 Punkte
14. Amann Peter	V	Norderney	78 Punkte
15. Engelsberger V.	S	Hurrycane	75 Punkte
Huber Hermann	OÖ	Happy Hunter	75 Punkte
17. Ringer Andreas	T	Kriegsschiff	72 Punkte
18. Eckstein Brigitte	V	Sea Commander	71 Punkte

Klasse F4 1410 - 2500 mm

1. Wretschko Bruno	OÖ	Mike Alexander	87 Punkte
2. Märk Fridolin	V	Nausikaa	86 Punkte
3. Steuer Elmar	D	Astor	78 Punkte
4. Hoffmann Hans	D	WSP 14	77 Punkte
Ing. Siegesleitner	OÖ	U-Boot VII C	77 Punkte
6. Waidmayr Wolfgang	OÖ	Emden III	75 Punkte
Schmid Karl Heinz	D	WSP 14	75 Punkte
8. Waidmayr Peter	OÖ	Graf Spee	70 Punkte

Baubewertung

1. Schaller Florian	OÖ	Kugelbake	89,3 Pkt.
2. Schaller Florian	OÖ	Weser	87,- Pkt.
3. Feichtenschlager F.	OÖ	Düsseldorf	84,3 Pkt.
4. Kaiser Manfred	K	Bongo	78,3 Pkt.
5. Feichtenschlager F.	OÖ	Akragas	76,6 Pkt.
6. Ghesla Jürgen	V	Seabex One	75,- Pkt.
7. Amann Peter	V	Norderney	72,3 Pkt.
8. Märk Jutta	V	Antoinette	69,6 Pkt.
9. Huber Hermann	OÖ	Happy Hunter	68,6 Pkt.
10. Wagenhammer Gustav	OÖ	Berpohl	66,6 Pkt.
11. Berghammer Stefan	OÖ	Pegasus III	63,3 Pkt.



Ergebnisliste d. 3. Intern. Freundschaftsregatta Achensee
vom 9.9. - 11.9.1988

1.	Platz	Lupart Helmut	CH
2.	"	Mag. Türk Helmut 1	OE
3.	"	Etzel Hermann	D
4.	"	Oberholzer Kurt	CH
5.	"	Blessin Hubert	D
6.	"	Gernert Peter	D
7.	"	Schüler Karl	D
8.	"	Starklauf Herbert	D
9.	"	Schmidt Karl 2	OE
10.	"	Dr. Stigler Robert 3	OE
11.	"	Adolph Wilhelm	D
12.	"	Bieri Hans Rudolf	CH
13.	"	Ottersbach Karl	CH
14.	"	Egelseer Ludwig	D
15.	"	Nachreiner Peter	D
16.	"	Krug Günter	D
17.	"	Burghammer Klaus	D
18.	"	Pirker Helmut 4	OE
19.	"	Adlhart Alfons	D
20.	"	Frisch Heinrich	D
21.	"	Klemke Kurt	D
22.	"	Roth Adolf	D
23.	"	Weder Sigi	CH
23.	"	Kayser Alfred	D
25.	"	Götz Wolfgang	D
26.	"	Wolfinger Manfred 5	OE
27.	"	Hasslinger Günter 6	OE
28.	"	Uttinger Werner	CH
29.	"	Knier Alfred	D
30.	"	Zankai Kurt 7	OE
31.	"	Bieri Daniel	CH
32.	"	Ost Gotthart	D
33.	"	Staudenmann Walter	CH
34.	"	Haase Hans	D
35.	"	Krüger Heinz	D
36.	"	Rabl Wolfgang 8	OE
37.	"	Scherer Dieter	D
38.	"	Roethlisberger Rudolf	CH
39.	"	Sennowitz Martin	D
40.	"	Altmann Reinald	D
41.	"	Sennowitz Joachim	D
42.	"	Brandmüller Hermann	D

Achenseeregatta 1989 !!! vom 8.9. - 10.9.1989.



F5-M Staatsmeisterschaft 1988

in Mining bei Braunau

38 Starter, davon 21 Österreicher, trafen sich zum F5-M Wettbewerb in Mining-Gundholling, der gleichzeitig als Staatsmeisterschaft gewertet wurde.

Man traf wieder viele Bekannte, aber auch einige neue Gesichter konnte man sehen. Zwei Herren waren sogar aus Berlin gekommen.

Die Teilnehmer fanden an beiden Tagen herrliches Segelwetter vor. Der Wind war so stark, daß gerade noch mit dem A-Rigg gefahren werden konnte. Manchmal kam es durch Böen zu Protestsituationen oder Boote verhängten sich. Natürlich wurde dadurch so manche bessere Platzierung eingebüßt.

Die Spitzenplätze der Regatta kristallisierten sich sehr bald heraus, der dritte Platz der Staatsmeisterschaft entschied sich erst im allerletzten Lauf. Dr. Robert Stigler konnte sich die Bronzemedaille mit einem Sieg in diesem Lauf sichern. Gefahren wurden 12 Durchgänge im italienischen System.

Ich glaube, dadurch gab es sicher keinen Zufallssieger, die besten hatten gewonnen. Manchmal hatte das nötige Quentchen Glück gefehlt, das auch immer wieder mitentscheidend ist.

Präsident Dir. Franz Hofbauer und Bürgermeister Altmann aus Mining konnten am Sonntag sehr zeitig die Siegerehrung vornehmen. Außer Pokalen und Medaillen hatte Dir. Hofbauer auch noch einige Überraschungen mitgebracht.

Nochmals ein Dank an alle, die mitgeholfen haben, diese Regatta gut über die Runden zu bringen. Besonders bedanken möchten wir uns bei den Schiedsrichtern, die sich immer zur Verfügung gestellt haben.

Ich hoffe, es hat allen bei uns gefallen und sie kommen im nächsten Jahr wieder.

Maria Schaller

Neue M-Boot-Schale zu verkaufen (Spot)
Preis auf Anfrage bei Herrn Schmolzer Michael
Telefon 0222/ 74 27 063

B A S A R

M A R K T



ERGEBNISLISTE F5-M
BRAUNAU 1988

1.	Mag. Türk Helmut	4	*	A	17,4 Punkte
2.	Dreyer Thomas			D	29,8 Punkte
3.	Blessin Hubert			D	43,4 Punkte
4.	Kukula Hans	2	*	A	53,7 Punkte
5.	Dr. Stigler Robert	3	*	A	59,4 Punkte
6.	Pirker Helmut	4	*	A	61,0 Punkte
7.	Nachreiner Peter			D	63,0 Punkte
8.	Schmidt Karl	5	*	A	64,7 Punkte
9.	Schüler Karl Josef			D	67,7 Punkte
10.	Starklauf Herbert			D	68,1 Punkte
11.	Burghammer Klaus			D	82,7 Punkte
12.	Chlubna Hannes	6	*	A	99,0 Punkte
13.	Adolph Wilhelm			D	99,7 Punkte
14.	Hasslinger Günter	7	*	A	100,1 Punkte
15.	Wolfinger Manfred	8	*	A	102,0 Punkte
16.	Melan Friedrich	9	*	A	103,4 Punkte
17.	Götz Wolfgang			D	104,7 Punkte
18.	Burger Roland	10	*	A	107,0 Punkte
19.	Krüger Heinz			D	110,0 Punkte
20.	Klemke Kurt			D	111,0 Punkte
	Schaller Florian sen.	11	*	A	111,0 Punkte
22.	Schaller Florian jun.	12	*	A	111,4 Punkte
23.	Eglseer Ludwig			D	112,0 Punkte
24.	Nowak Hans	13	*	A	112,4 Punkte
25.	Kayser Alfred			D	116,7 Punkte
26.	Sennowitz Martin			D	119,7 Punkte
27.	Warmuth Otto	14	*	A	122,0 Punkte
28.	Brandmüller Hermann			D	130,0 Punkte
29.	Schaller Gunter	15	*	A	131,0 Punkte
30.	Stüdl Michael	16	*	A/D	138,7 Punkte
31.	Zankai Kurt	17	*	A	140,0 Punkte
32.	Griehsler Robert	18	*	A	141,4 Punkte
33.	Moser Leo	19	*	A	143,0 Punkte
34.	Sennowitz Joachim			D	144,0 Punkte
35.	Kukula Ernst	20	*	A	146,0 Punkte
36.	Feichtenschlager Franz	21	*	A	149,0 Punkte
37.	Götz Hans			D	153,0 Punkte
38.	Kempf Robert			D	173,0 Punkte

Mannschaftswertung

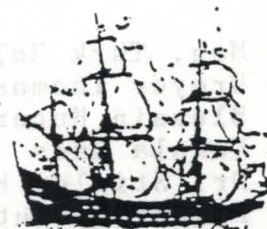
1.	München	174,1 Punkte
2.	MYC Wien	182,2 Punkte
3.	AMV Wien	213,7 Punkte

* Für die österr. Teilnehmer ist es zugleich die Wertung für die Staatsmeisterschaft





1. Vorarlberger Schiffsmodeellclub



3. Ländleregatta am 8. und 9. Oktober 1988

in Rankweil-Brederis

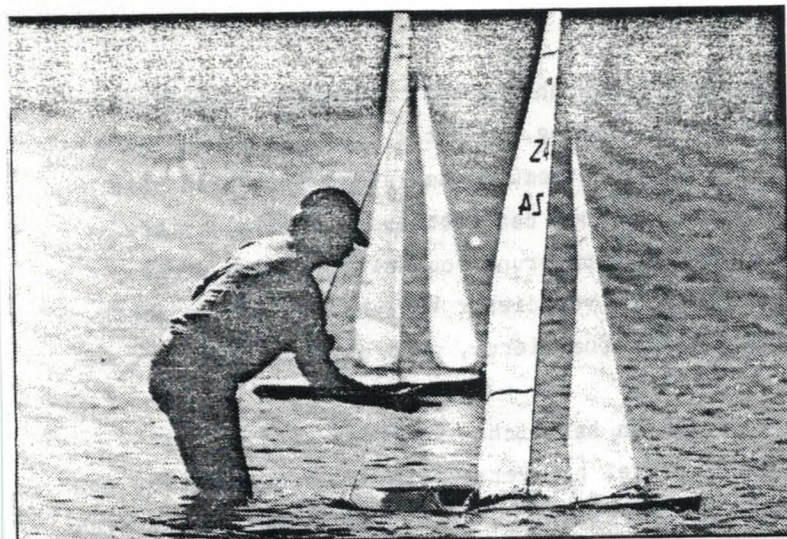
Auch in diesem Jahr lud der 1. Vlb. Schiffsmodeellclub alle Modellsegler der Klasse F 5 M aus nah und fern zu seiner Ländleregatta ein. Diesem Aufruf sind 32 Segler aus Österreich (10) der Schweiz (14), der Bundesrepublik (7) und Liechtenstein (1) gefolgt. Die weiteste Anreise hatte wohl unser Präsident Dir. Franz Hofbauer und die Familie Kukula mit ca. 700 Km. Wir Organisatoren blickten die ganze Woche mit wenig Begeisterung zum Himmel und auch die Herren von den diversen Wetterwarten verkündeten nichts Gutes. Aber eine Segelregatta ist nun mal eine Freiluftveranstaltung und so machten wir uns am Freitag trotz verhangenem Himmel an die Arbeit, um das Gelände für den Wettbewerb herzurichten. Unser Küchenchef, der Albert brachte es mit seinem Organisationstalent fertig, kurzfristig ein 50 m² Zelt zu bekommen. Die Küchenmannschaft erhielt auch ein Dach über dem Kopf und ein weiteres Zelt wurde für die Wettbewerbsleitung aufgestellt. Soll also von Oben kommen, was will, wir waren am Samstag früh gerüstet. Die Teilnehmer trudelten so gegen 9° am Regattagelände ein, die Registrierung begann und pünktlich um 10°30 eröffnete nach Begrüssung der Segler der Obmann des 1. VSMC die 3. Ländleregatta. Regattaleiter Peter Koholzer erläuterte anschließend noch die erhaltenen Segelanweisungen und um 11° startete die vorher ausgeloste Gruppe A um den Dreieckskurs. Glücklicherweise hatte in der Zwischenzeit auch der Himmel aufgehört zu weinen. In der Nacht fiel auf den umliegenden Bergen bis auf 1400 Meter herunter Schnee, was zwar ein schönes Panorama abgab, aber man merkte auch, daß der Sommerendgültig vorbei ist, so frisch war es hier am Wasser. Der Wind zeigte sich in der Folge sehr wechselhaft. Der üblicherweise gegen 11° eintreffende Wind vom Bodensee hatte heute augenscheinlich Verspätung! Zum Segeln aber reichte es, wenn auch manchmal mit wechselnden Kursen. Die Gruppen A B und C wurden laufend aufgerufen und nach dem Zieleinlauf der C Gruppe gab es jeweils wieder eine neue Gruppeneinteilung. Wir segelten heuer zum 1. mal nach dem italienischen System und den Seglern machte es sichtlich Spaß, nicht immer mit den gleichen den Kurs zu absolvieren. Gegen 16°30 beendeten wir die Fahrten um das Dreieck und alle 32 Segler fanden sich ein zum Start zur Wanderregatta. Die Startlinie wurde verdoppelt und es bot sich ein herrliches Bild, als alle Boote bei der 1. Wendemarke dicht an dicht um die besten Positionen kämpften. Das Baggerunternehmen, das an der Westseite noch eifrig am Werk ist, hatte uns freundlicherweise einen breiten Fußweg zwischen den Kieshaufen freigemacht (was ein Kasten Bier alles in die Wege leiten kann!) und so machte sich alles auf den Weg um den Baggersee. Bei der letzten Boje bekam jeder Teilnehmer nach erfolgter Rundung zur Stärkung ein Stamperl Vogelbeerschnaps. Während die letzten Teilnehmer sich an die Umkehrboje herankämpften, hörten wir auch schon von Ferne die Zieleinlaufglocke bimmeln. Der Wind ließ an Stärke etwas zu wünschen übrig und dadurch wurde das Feld so in die Länge gezogen.

Hier zeigte sich das gute Bootsmaterial und die Segelerfahrung ganz besonders augenscheinlich. Das war denn auch der sportliche Abschluß am Samstag. Im Hotel Freschen in Rankweil haben wir uns dann bei gutem Essen und Trinken zu einem gemütlichen Abend getroffen. Ein Mitglied der Vorarlberger Gesellschaft für Seefahrt (auch das gibt es im Ländle) zeigte uns mittels einer Multimediashow seine Nordatlantiküberquerung von New York nach Brest mit einer Segeljacht. Alle zeigten sich recht angetan von dieser Vorführung und das schon recht müde Seglervolk zerstreute sich alsbald in die Quartiere., galt es doch den Start am Sonntag um 9⁰⁰ früh nicht zu versäumen.

Wir staunten nicht schlecht, als sich in der Früh ein herrliches Panorama rund um das Regattagelände unseren Augen bot. Die Schweizer Berge, halbverschneit waren zum Greifen nah und am blauen Himmel die ersten Föhnwolken. Herz was willst du mehr! Die Segler mußten sich natürlich auf ihre Boote konzentrieren, ab 9⁰⁰ wurde wieder in ununterbrochener Reihenfolge gesegelt, wollten wir doch mit möglichst vielen Durchgängen nicht nur ein gerechtes Endergebnis, sondern auch den inzwischen eingetroffenen Zaungästen die Schönheit des Segelsportes demonstrieren. Insgesamt konnten wir für alle Gruppen 8 Läufe durchbringen. Um 13³⁰ ging es wieder an den 2. Durchgang zur Wanderregatta. Diesmal hatten wir ideale Windverhältnisse und Teilnehmer wie Adabeis mußten sich gehörig sputen, um mit den Jachten mithalten zu können. Es war ein wunderschönes Bild, wie alle 32 Jachten erst in einem großen Pulk, dann aber wie im Gänsemarsch den See entlang glitten. Das war sicher nicht unsere letzte Wanderregatta! Einen weiteren guten Aspekt hatte für uns Organisatoren dieser Abschluß. In der Zwischenzeit war es uns möglich, die Ergebnisse auszuwerten, die Urkunden fertig zu schreiben, sowie die Ergebnislisten herzustellen.

Punkt 15⁰⁰ läutete die Schiffsglocke des 1. VSMC zur Siegerehrung. Wie in den letzten beiden Jahren war auch heuer wieder Helmut Lupart aus Zürich der Sieger. Er gewann diesmal mit 18.7 Punkten Vorsprung vor Kurt Oberholzer, ebenfalls aus der Schweiz und Hubert Blessin aus der BRD. Pech für Josef Schüler, der mit nur 0.9 Punkten Abstand auf den undankbaren 4. Platz verwiesen wurde. Helmut Lupart wurde auch Sieger der Wanderregatta, wenn auch nur sehr knapp. Er erhielt dafür einen wunderbaren silbernen Wanderpokal, den er nun mindestens 2 mal hier in Rankweil verteidigen muß! Unser Regattaleiter, Peter Koholzer bedankte sich anschließend noch bei den Seglerkollegen für das faire Verhalten, ebenso bei den Hilfschiedsrichtern für ihren Einsatz. Herr Dir. Franz Hofbauer, als Präsident des AÖSMV bedankte sich beim Regattaleiter für die klaglose Durchführung dieses Wettbewerbes mit einem Präsent. Und mir wurde die Ehre zuteil, aus der Hand des Präsidenten die Silberne Ehrennadel des AÖSMV in Empfang zu nehmen. Zur Silbermedaille aus Schwerin nun auch Silber aus Wien. Recht herzlichen Dank für diese Auszeichnung und das nette Präsent.

Ich fühle mich aber auch verpflichtet, allen meinen Klubkollegen, die so eifrig am tollen Gelingen der 3. Ländleregatta mitgewirkt haben, meinen Dank auszusprechen und zwar:
Regattaleiter Peter Koholzer; Schreibkraft Imelda Koholzer ; Anmeldung : Roland Burger ;
Auswertung : Ernst Scherz ; Bojenrichter : Fritz +Friedrich Prosegger, Robert Lins,
Michael Vonbun ; Bootsrettung : Peter Amann, Jürgen Ghesla ; Urkunden : Erich Kräutler //
Chefkoch : Albert Scheidbach ; Kassa : Werner Loacker, Alban Bickel ; Kaffee +Kuchen:
Maria Burger, Anna Prosegger ; Bier, Limo, Glühwein : Jutta Märk, Anna Prosegger, Edelt. Küng
Fleisch + Wurst : Fam. Bickel, Fam. Küng , Erika Loacker



Bei Flaute muß man mitunter selbst im Wasser etwas nachhelfen...

Regatta en miniature

Rankweil. — Über dreißig Freunde des Modellbootports aus der Schweiz, der Bundesrepublik und Österreich kämpften auf dem großen Baggersee in Brederis um den Sieg und die Anerkennung durch die Zuschauer. Das Wetter spielte hervorragend mit: Den einen Tag windig, den anderen strahlender Sonnenschein.

Man sieht es den Gesichtern der Herren „Funk-Kapitäne“ an, wie ernst sie ihr Hobby nehmen und kurz vor dem Start zu den einzelnen Regatten noch einmal alle Funktionen der maßstabgetreuen und seetauglichen Modelle überprüfen, damit ja keine wertvolle Meter und Sekunden verschenkt werden.



Nicht nur auf dem Wasser herrscht Gedränge, sondern auch an Land. Die besten Plätze wollen früh besetzt werden.

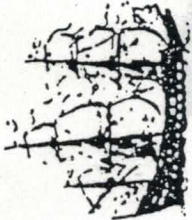
Fotos: Hartinger



Der Modellsportler braucht stets einen zweiten Klappstuhl.



1. Vorarlberger Schiffsmodellclub



Damit war auch das endgültige Aus für die 3. Ländlerregatta gekommen, mit guten Wünschen für eine unfallfreie Heimfahrt und einem Wiedersehen im nächsten Jahr schloß ich diese Veranstaltung. Das große Abschiednehmen begann für die meisten, aber unser Präsident fühlte sich augenscheinlich bei uns so wohl, daß er sich erst nach einem letzten gemeinsamen Umtrunk gegen 19° mit tränendem Auge von uns trennte.

Wir glauben, daß auch er nicht das letzte Mal bei uns im Ländle war!

Ein bißchen mitgewerkelt, erlebt und gleich aufgeschrieben:

Fridolin Märk (1. VSMC)

Fridolin Märk

Schlussliste der 4. Ländlerregatta

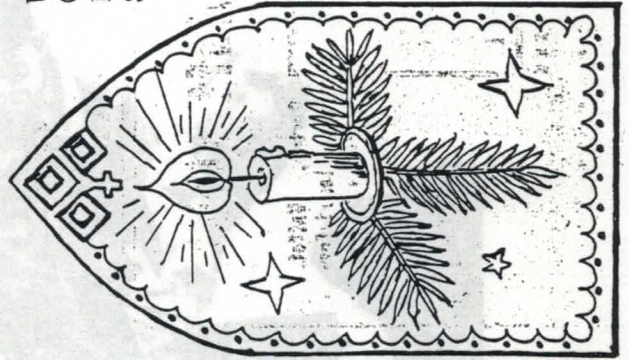
Rang	Name	Segel Nr.	Punkte
1	Helmut Lupart	Z 82	7,0
2	Kurt Oberholzer	Z 76	25,7
3	Hubert Blessin	G 74	33,8
4	Karl Josef Schüller	G 777	34,7
5	Wilhelm Adolf	G 70	35,4
6	Hans Peter Sarhage	Z 4	37,7
7	Siegfried Heimberg	Z 329	38,7
8	Roland Burger	OE 04	40,4
9	Hans Kukula	OE 28	45,1
10	Otto Schilling	Z 87	45,4
11	Karl Heinz Ottersbach	Z 89	46,0
12	Sigi Weder	Z 99	47,7
13	Kurt Lehmann	Z 133	49,0
14	Werner Uttinger	Z 23	53,0
15	Heinz Krüger	G 300	55,7
16	Hans Rudolf Bieri	Z 52	59,7
17	Manfred Wolfinger	OE 125	61,7
18	Peter Meier	Z 92	62,7
19	Arndt Henning	D 273	64,0
20	Daniel Bieri	Z 127	66,0
21	Franz Hofbauer	A 77	66,7
22	Walter Itten	Z 105	68,5
23	Ernst Kukula	OE 6	69,0
24	Andreas Küng	A 3	72,7
25	Hermann Lauth	G 96	77,0
26	Rudolf Roethlisberger	Z 177	83,0
27	Walter Staudenmann	Z 160	85,0
28	Michael Mähr	A 03	91,0
29	Harald Winkler	A 01	97,0
30	Friedrich Bellier	A 02	102,0
31	Klaus Neureiter	A 05	106,9
32	Heinz Ritter	F 1	123,0

Wir hoffen, es hat Euch bei uns gefallen und freuen uns auf ein Wiedersehen im nächsten Jahr !!

EIN GLÜCKLICHES UND
ERFOLGREICHES JAHR

1 9 8 9

WÜNSCHT ALLEN MIT-
GLIEDERN UND
FREUNDEN DAS
SEKRETARIAT !



Am 25.9.88 haben die wiener Segler unter der Führung des Segelreferenten, Helmut Türk, einen kleinen Trockenlehrgang am Gelände der Neuen Donau ausgetragen.

Es wurde ein Regattalauf gesegelt und anschließend alle auftretenden Regelverstöße und sonstige Schwierigkeiten am trockenen Tisch gestellt, besprochen und erklärt. Dies hat großen Anklang gefunden, und die anwesenden Segler haben den Wunsch geäußert, vor Beginn der neuen Regattasaison, wieder eine Regatta mit Trockentraining auszurichten.



Mitteilung für die Segler

Herr Schmidt hat ein Lager für Kohlefastermasten von Herrn Holly nach Wien genommen, um allen kurzfristig Material zukommen zu lassen - Anruf im Sekretariat ... 0222/ 86 89 722

Kohlefastermasten - Länge 2,3m - 1,8m -
 Scharnierband 2,4
 Kohlefaserrohr 1,-



Absegeln - Neue Donau- 23.10.88

Bei herrlichem Wetter und angenehmen Windverhältnissen, fand das letzte Segeln der Saison statt.

- | | | | |
|----------------------|-----|--------------------|-----|
| 1. Türk Helmut | MYC | 4. Koller R. - | |
| 2. Schmidt Karl | MYC | 5. Melan Friedrich | AMV |
| 3. Hasslinger Günter | MYC | 6. Maukner Josef | MYC |
| | | 7. Warmuth Otto | AMV |

Sehr deutlich schlägt der Mini-Yacht-Club den AMV -



Unser ehemaliger aktiver
Modell-Rennboot-Freund

WOLFGANG KLEINER

hat uns am 14.10.88, im 44. Lebensjahr
unerwartet für immer verlassen.

Wir werden ihn nicht vergessen.

Seine Modell-Rennboot-Freunde
und der Vorstand des AÖSMV.

Bitte beachten Sie den Einsendeschluß von Manuskripten
für die INFO'S 1989

- | | |
|---------|-------------|
| 1. INFO | 26. 2. 1989 |
| 2. INFO | 28. 5. |
| 3. INFO | 30. 9. |
| 4. INFO | 30.11. |

Ich danke für das Verständnis !

