

MITTEILUNGEN
DES SEKRETARIATS

Liebe Freunde

Ein Jahreswechsel gibt immer einen willkommenen Anlaß ein wenig Rückblick zu halten, Rückschau über das Geschehen und die geleistete Arbeit im abgelaufenen Jahr.

Der Allgemeine-Österreichische-Schiffsmodellbau-Verband kann wieder auf ein erfolgreiches Jahr, gekrönt durch die Erreichung von 2 Weltmeistern, 2 Silber und eine bronze Medaille zurückblicken (China).
Herzliche Gratulation und weiterhin viel Erfolg.

Voll Zuversicht und Hoffnung begann bereits die Arbeit für die bevorstehende Weltmeisterschaft 1990 in Schrems, in der Zeit vom 2.8. - 10.8.90, zu der ich Sie schon heute herzlich einlade.

Als Präsident des österr. Verbandes obliegt es mir, nicht nur allen Mitgliedern, sondern vor allem Jenen zu danken, die durch ihre Mitarbeit, ungeachtet, der aus dem Hobby entstandenen finanziellen Belastungen, und der vielen geopferten Freizeit, zu den Erfolgen beigetragen haben.

Anläßlich des bevorstehenden Jahreswechsels wünsche ich allen Mitgliedern und Funktionären des AÖSMV ein frohes und gesegnetes Weihnachtsfest, sowie ein glückliches, erfolgreiches 1990

Der Präsident

Franz Hofbauer
Dir. Franz Hofbauer



MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS



1. Beitragszahlungen 1990

Alle, die den Beitrag bis Dato noch immer nicht einbezahlt haben, werden aus der Mitgliederliste gestrichen. Die Startberechtigung im In- und Ausland ist daher nicht mehr gegeben, da mit dem Austritt auch die Dauerstartnummer erlischt. Die Namen werden den Veranstaltern von Bewerben mitgeteilt. Sollte noch jemand den Beitrag 1989 nachzahlen wollen, möge er im Sekretariat anrufen und einen Zahlschein verlangen.
An dieser Stelle möchte ich aber noch dazusagen, daß mit der Aussendung der 1. und 2. INFO an alle, die nicht einbezahlt hatten, zwar nicht die Info geschickt wurde, sondern ein ausgefüllter Zahlschein. Wenn also auch darauf nicht reagiert wurde, ist eine Streichung unausweichlich.

In dieser INFO finden sie wieder einen Zahlschein und wir möchten darauf hinweisen, daß der Beitrag bis 31.3.90 einzuzahlen ist. Auch 1990 werden nur Zeitungen an Jene verschickt, die den Beitrag einbezahlt haben.

2. In dieser INFO finden sie nun den Bericht des 5. intern. Bewerbes in Schrems. die Ergebnisse wurden bereits in der 3. INFO veröffentlicht.

3. WM-China - Nach dem Bericht unserer Aktiven in der 3. INFO, veröffentliche ich nun den Bericht des Gen. Sek. der Naviga. Dieser Bericht soll in anderer Weise und aus anderer Perspektive die WM beleuchten.

4. Schwerin-DDR - Zum Bericht aus der 3. INFO folgt noch ein Bericht aus der Sicht der Aktiven aus der BRD.

5. Information, speziell für unsere "Schnellen" bzgl. Sprit. Der Vorstand hat einstimmig beschlossen, einen Antrag an die GV der Naviga einzubringen (Nov 89). In diesem Antrag wurde die Durchführung der WM-Schrems in Frage gestellt, falls die Bestimmung so kurzfristig geändert wird. Bei der GV wurde auf dieses Problem eingegangen und uns mitgeteilt, daß für die WM-Schrems NICHTS geändert wird.

6. ACHTUNG ECONOMY ACHTUNG

Änderung ab 1.1.1990

Alles frei, außer: max 8 Sub-C-Zellen

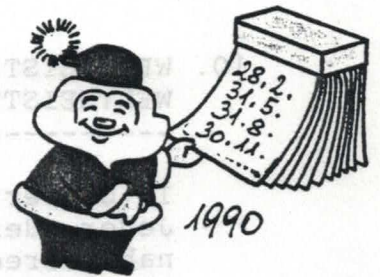
Gewicht: mindest 1 kg

Keine Baukastenklasse mehr, nur Trennung JUNIOREN - SENIOREN
Dies stellt eine Angleichung an die intern. Regeln dar, im besonderen an die BRD.

7. Der Qualifikationsmodus bleibt für alle Klassen aufrecht.

7. Einsendeschluß für die INFO'S 1990

- | | |
|---------|----------------|
| 1. INFO | 28. Feber 1990 |
| 2. | 31. Mai |
| 3. | 31. August |
| 4. | 30. November |



Diese Termine sind ausnahmslos einzuhalten!

8. Ausschreibungen für Wettbewerbe in allen Sparten, sollten für die 1. INFO an das Sekretariat geschickt werden.

Ebenso Termine, die dem Sekretariat noch nicht bekannt sind, denn in der 1. INFO wird der FIXE Terminkalender veröffentlicht.

9. Für unsere naturgetreuen Modellbauer legen wir in dieser INFO ein Prospekt der MS- Mozart bei - mit allen techn. Daten. Vielleicht baut Jemand dieses Prachtstück der DDSG.



BASAR-MARKT

1 FSR 3,5 ccm Boot mit Getriebelock, ohne Motor und Steuerung
öS 2.900,--

1 FSR 6,5 ccm Boot, komplett mit WEBRA-Motor und Rohr, ohne
Steuerung
öS 4.500,--

Bei Interesse, rufen sie bei Herrn Kucerachristian an
Tel: 0222/ 39-52-455 oder 0222/ 23 40 592

Es tut mir nichtleid, daß ich auch 1989 Druckfehler verursacht habe, denn es ist für mich eine lustige teufelei - und ich verspreche schon heute, daß ich auch 1990 mitspielen werde!



10. WELTMEISTERSCHAFT - FSR - 1990 - SCHREMS
 WELTMEISTERSCHAFT - Segeln- POLEN 1990

In dieser INFO finden sie die Aufstellungen der Qualifikation Jeder, der als qualifiziert aufscheint und damit die Teilnahmeberechtigung hat, wird ersucht, sich raschest, jedoch spätestens bis zum 31. Jänner 90 im Sekretariat zu melden. Schriftlich oder telefonisch. Wir wollen auf diese Weise auch anderen die Möglichkeit der Teilnahme geben. Aus Gründen der Fairness und Kollegialität ersuchen wir dies zu beherzigen - danke !



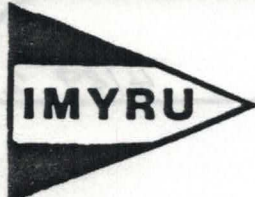
0222/ 86 89 722

Sportkommission der NAVIGA

WELTREKORDE

Stand der Weltrekorde der NAVIGA vom 27.05.1989

Klasse	Name, Vorname	Land	Ergebnis	Wettkampfort	Rekorddatum
J u n i o r e n					
B1	P. Iwanov, Petrov	BG	7,59 s	237,154 km/h	Tianjin 24.05.1989
F1E-1kg	Yao, Xiangrong	CHN	16,40 s		Tianjin 22.05.1989
F1E+1kg	Krischik, Holger	D	14,1 s		Schrems 03.06.1989
F1-V3,5	Li, Zhenjan	CHN	14,1 s		Tianjin 24.05.1989
F1-V6,5	Riedel, Dirk	DDR	14,6 s		Schwerin 14.06.1987
F1-V15	Fredrikson, Patrick	S	12,6 s		Kalmar 02.06.1984
F3-E	Zhang, Xueru	CHN	25,7 s	144,86 Pkt.	Tianjin 22.05.1989
F3-V	Qin, Weigiang	CHN	21,9 s	145,62 Pkt.	Tianjin 24.05.1989
S e n i o r e n					
A1	Smolnikov, Wladimir	SU	9,44 s	190,678 km/h	Schwerin 10.06.1987
A2	Subbotin, Wladislaw	SU	9,98 s	200,445 km/h	Tianjin 22.05.1989
A3	Subbotin, Wladislaw	SU	8,295 s	217,129 km/h	Tolbuchin 13.08.1988
B1	Tupikin, Alexei	SU	6,90 s	260,870 km/h	Tolbuchin 13.08.1988
F1E-1kg	Jiang, Jiandong	CHN	13,8 s		Tianjin 24.05.1989
F1E+1kg	Lifeng, Tan	CHN	11,5 s		Zhaoging, Guangdong 26.10.1987
F1-V3,5	Zhou, Jianming	CHN	11,9 s		Tianjing 22.05.1989
F1-V6,5	Hianjen, Wu	CHN	11,6 s		Zhaoging 26.10.1987
F1-V15	Sheng,gao, Hu	CHN	11,1 s		Tianjing 22.05.1989
F3-E	Lu, Weifeng	CHN	16,1 s	146,78 Pkt.	Tianjing 22.05.1989
F3-V	Lu, Weifeng	CHN	15,9 s	146,82 Pkt.	Tianjing 23.05.1989



SEGELINFO



Mitteilungen des Segelreferates

#124 1

Liebe Segelfreunde!

In dieser Nummer gibt es den 1. provisorischen Terminkalender 1990. Einige Termine sind bereits fix, viele jedoch nur vermutet auf Grund langjähriger Gepflogenheit. Ich möchte auch die Vereine ersuchen, etwaige neue Regatten dem Segelreferat zu melden, es wäre auch möglich, zusätzliche Ranglistenregatten aufzunehmen. Ändern wird sich 1990 die Wertung in der Rangliste: wurde bisher die Plazierung der Österreicher inklusive Ausländer zur Wertung verwendet, so wird nun eine getrennte Wertung der österr. Teilnehmer erstellt und danach die Punkte vergeben. Andersherum: Ist der beste Österreicher in einer Ranglistenregatta 5., so erhält er trotzdem die 100 Punkte als 1. der österr. internen Wertung.

An der Segelinfo wird sich in der bisherigen Form nicht viel ändern, nur der Terminplan wird in jeder Nummer veröffentlicht mit den restlichen Terminen der Saison. Neu hinzukommen wird eine Rubrik mit Segelregeln, die in jeder Nummer mit 1 - 2 Seiten erscheint. Sammeln wird dringend empfohlen!

Ich möchte auch folgendes organisieren: Es sollen Kopien von Artikeln, die auch noch später z.B. für Neumitglieder interessant sein könnten, im Segelreferat oder im Sekretariat des AÖSMV zum Selbstkostenpreis zu erhalten sein. So etwas gibt es zum Beispiel in den USA und hat sich recht gut bewährt. Ein Liste wird in der Segelinfo immer wieder veröffentlicht werden.

Ohne jedes Echo blieb leider bisher der Aufruf um Mitarbeit in Form von Beiträgen zu Segelinfo. Man könnte meinen, ich wäre der einzige Segler in Österreich, der sich mit technischen Belangen des Segelns befasst.

Das wars diesmal wieder.

Frohe Weihnachten und ein Glückliches Neujahr wünscht Euch allen der alleingelassene Segelreferent.



Terminplan 1990

Datum	Wettbewerb	Klasse	Austr. Ort	Zeit	Status
1. 04.	Ansegeln	M	Neue Donau	So 10	
22. 04.	WIG AMV	M	WIG	So 10	WM
29. 04. <i>28+29</i>	München	M			
6. 05.	MYC	M	Neue Donau	So 10	WM
20. 05. - 27. 05.	Wolfgangsee	10R, M, E		8 Tage	RL
2. 06. - 4. 06.	Taching / BRD	M			
16. 06. - 17. 06.	Silberschäkl	M	Neue Donau	Sa + So	WM, RL
24. 06.	AMV	M	Neue Donau	So 10	WM
<i>5-9.7</i> 6. 07. - 8. 07.	Sopron / Ungarn	10R, M			
4. 08. - 15. 08	WM Polen Naviga	10R, M, E	Polen		
	WM Kanar. Inseln	M	Kanar. Inseln		
31. 08. - 2. 09.	Alpencup	10R, M		3 Tage	RL
7. 09. - 9. 09.	Achensee	M	Achensee	3 Tage	RL
<i>Mitte Sept.</i>	Staatsmeistersch.	10R, M	Neue Donau	3 Tage	WM, RL
29. 09. - 30. 09.	Braunau	M		Sa + So	RL
6. 10. - 7. 10.	Ländlerregatta	M	Vorarlberg	Sa + So	RL
14. 10.	WIG AMV	M	WIG	So 10	WM
26. 10.	Absegeln	M	Neue Donau	So 10	

RA = Rangliste RA: 7 Läufe, 4 Wertungen, 3 Streichläufe.
 WM = Wiener Meisterschaft WM: 6 Läufe, 4 Wertungen, 2 Streichläufe.
 Modus für beide: (Teilnehmerzahl + 1 - Platz) * 100 : Teilnehmerzahl

SEGELINFO

4/89 2

Wiener Meisterschaft

Zusammenstellung aller Wiener Regatten des Jahres 1989 mit Namen und Plazierungen der Wiener Teilnehmer.

Austragungsmodus: (Teilnehmeranzahl + 1 - Platz) * 100 : Teilnehmeranzahl

Wiener Meisterschaft Gesamtwertung Lauf 1 - 6								
Teilnehmer	Wig 1	N.D. 1	N.D. 2	Silbs.	N.D. 3	Wig 2	Summe	Platz
TURK H.	100,00	100,00	100,00		100,00	100,00	400,00	1
SCHMIDT K.	90,91		85,71	75,00	88,89	87,50	353,01	2
HASSLINGER G.	0,00	71,43	71,43	87,50	77,78	62,50	308,14	3
PIRKER H.	81,92	57,14		100,00	66,67		305,73	4
WARMUTH O.	36,36	28,57	42,86	62,50	0,00	75,00	216,72	5
GRIEHSLER R.	63,64	42,86	57,14	50,00	44,44		215,22	6
MELAN F.	27,27	85,71	28,57	12,50	66,67	25,00	208,22	7
CHLUBNA H.	72,32			37,50	33,33	37,50	180,65	8
ZANKAI K.	18,18	14,29	14,29	25,00	22,22	12,50	79,69	9
KUKULA E.	9,09					50,00	59,09	10
APELTAUER	54,55						54,55	11
KOLLER R.	45,45						45,45	12
GROISS					11,11		11,11	13

Wr. Meisterschaft				
1. Lauf: WIG 1				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	TURK H.	11	1	100,00
2.	SCHMIDT k.	11	2	90,91
3.	PIRKER H.	11	3	81,82
4.	CHLUBNA H.	11	4	72,73
5.	GRIEHSLER R.	11	5	63,64
6.	APELTAUER	11	6	54,55
7.	KOLLER R.	11	7	45,45
8.	WARMUTH O.	11	8	36,36
9.	MELAN F.	11	9	27,27
10.	ZANKAI K.	11	10	18,18
11.	KUKULA E.	11	11	9,09

Wr. Meisterschaft				
2. Lauf: Neue Donau 1				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	TURK H.	7	1	100,00
2.	MELAN F.	7	2	85,71
3.	HASSLINGER G.	7	3	71,43
4.	PIRKER H.	7	4	57,14
5.	GRIEHSLER R.	7	5	42,86
6.	WARMUTH O.	7	6	28,57
7.	ZANKAI K.	7	7	14,29

Wr. Meisterschaft				
3. Lauf: Neue Donau 2				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	TURK H.	7	1	100,00
2.	SCHMIDT K.	7	2	85,71
3.	HASSLINGER G.	7	3	71,43
4.	GRIEHSLER R.	7	4	57,14
5.	WARMUTH O.	7	5	42,86
6.	MELAN F.	7	6	28,57
7.	ZANKAI K.	7	7	14,29

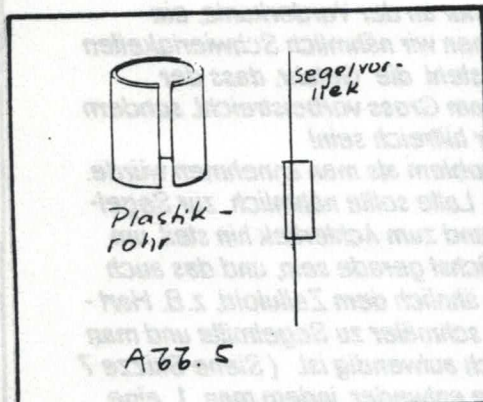
Wr. Meisterschaft				
4. Lauf: Silberschäkl				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	PIRKER H.	8	1	100,00
2.	HASSLINGER G.	8	2	87,50
3.	SCHMIDT K.	8	3	75,00
4.	WARMUTH O.	8	4	62,50
5.	GRIEHSLER R.	8	5	50,00
6.	CHLUBNA H.	8	6	37,50
7.	ZANKAI K.	8	7	25,00
8.	MELAN F.	8	8	12,50

Wr. Meisterschaft				
5. Lauf: Neue Donau 3				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	TURK H.	9	1	100,00
2.	SCHMIDT K.	9	2	88,89
3.	HASSLINGER G.	9	3	77,78
4.	MELAN F.	9	4	66,67
5.	PIRKER H.	9	5	55,56
6.	GRIEHSLER R.	9	6	44,44
7.	CHLUBNA H.	9	7	33,33
8.	ZANKAI K.	9	8	22,22

Wr. Meisterschaft				
6. Lauf: WIG 2				
Platz	Teilnehmer	T.Z.		Punkte
1.	TURK H.	8	1	100,00
2.	SCHMIDT K.	8	2	87,50
3.	WARMUTH O.	8	3	75,00
4.	HASSLINGER G.	8	4	62,50
5.	KUKULA E.	8	5	50,00
6.	CHLUBNA H.	8	6	37,50
7.	MELAN F.	8	7	25,00
8.	ZANKAI K.	8	8	12,50

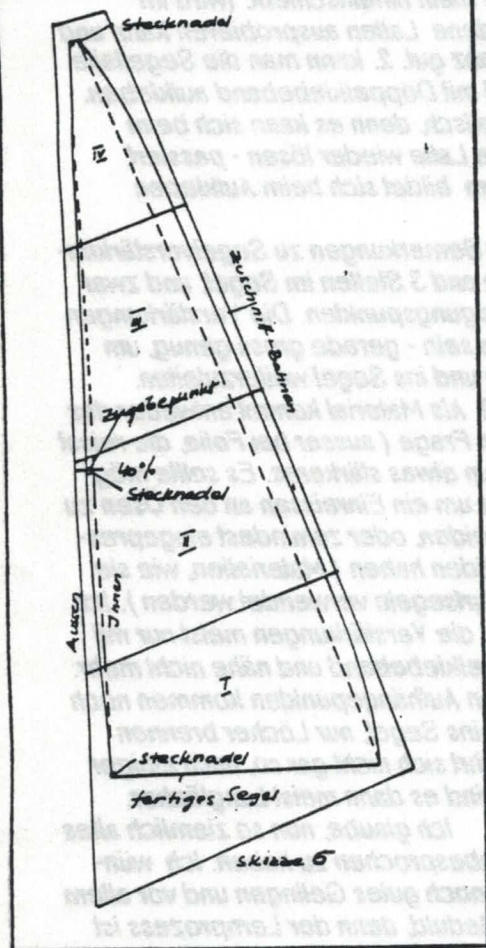
SEGELINFO

4/89 2



Nun zu Tat: Gleiches Material: Wir legen unser Grosssegel flach auf den Tisch, befestigen es oben und unten, am besten mit Stecknadeln - hofentlich ist's nicht der Zimmertisch - und beim 40% Punkt eine 3. Nadel um 5mm nach aussen, 2m Leiste, 10 x 5mm, aussen anlegen, Kurve innen und aussen anzeichnen. Leiste wegnehmen, entlang der äusseren Linie Klebeband 4mm kleben, Abdeckpapier noch nicht abziehen! Alles, was über die äussere Linie hinaussteht, wegschneiden. Nun das Segelmaterial entlang der inneren Linie ganz scharfkantig umbiegen, ev. mit dem Fingernagel niederreiben. Nun das Abdeckpapier des Klebebandes vorsichtig abziehen und den umgebogenen Teil von der Mitte aus nach beiden Seiten vorsichtig andrücken. Erst wenn alles passt, endgültig anreiben (Skizze 6).

Verschiedenes Material: ähnlicher Arbeitsgang wie vorher, nur müssen wir uns zuerst einen 205 cm langen 25 mm breiten Streifen aus Spinnakermaterial ausschneiden. Segel auflegen, mit den Stecknadeln befestigen, nur diesmal die Leiste innen anlegen, innen anzeichnen, die Linie sollte durch das Segelmaterial hindurch auf der anderen Seite erkennbar sein! Leiste weg, Klebeband entlang der inneren Linie aussen kleben, Schutzpapier noch nicht abziehen, überstehendes Material entlang der äusseren Klebebandkante wegschneiden, Schutzpapier abziehen, Spinnakerstreifen aufkleben. Segel umdrehen, entlang der durchscheinenden Linie Klebeband und danach 2. Seite des Spinnakerstreifens aufkleben. Das Ergebnis ist eine schmale Tasche aus Spinnakermaterial, in die wir z.B. eine Schnur einziehen können. Bitte zur Kontrolle Segel immer wieder am Loch am Kopf aufhängen und auf glatten Verlauf nachprüfen. Stimmt alles, so gehören nun die Verstärkungen angebracht, Entweder aus dem gleichen Material, aus dem wir schon das Segel gefertigt haben, oder auch aus dickerem. 3 pro Segel, eine oben am Kopf, eine unten beim Mast und eine unten aussen, dort die grösste und stärkste, denn dort kommt am meisten Zug aufs Segel. Ist dies geschehen, so können wir nun das Segel fertig ausschneiden. Vorher aber unbedingt noch einmal alles nachmessen, das ist die letzte Möglichkeit, noch etwas zu korrigieren!! Das Ausschneiden selbst geschieht am besten mit einem guten Lötkolben, er sollte aber nicht zu schwach sein (100 Watt ist das Minimum) und vor allem sehr heiss werden. Geschnitten wird am besten entlang Aluminiumleisten und -schablonen und zwar Aluminium aufs Segel legen und aussen schneiden, eventuelle Ausrutscher gefährden dadurch nicht das Segel. Durch das Schneiden mit dem Lötkolben wird das Segelmaterial an der Schnittstelle verschweisst und ein späteres Ausfransen verhindert. Die letzte Arbeit ist noch das Anbringen der Osen (Löcher)

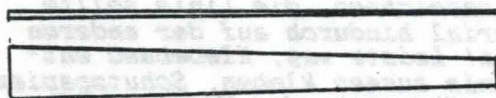


zur Aufhängung des Segels. Dazu mit einem erhitzten angespitztem Stahldraht die Löcher in das Material brennen.

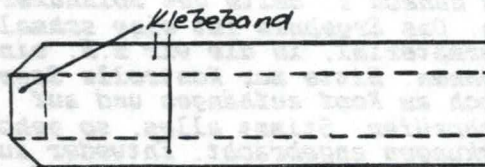
Sinnemäss gehen wir nun beim Focksegel vor. Der Unterschied besteht hier hauptsächlich in der Vorliekkurve, hier brauchen wir keine Zugabe, sondern wir müssen im Gegenteil etwas Material wegnehmen. Es handelt sich um etwa 3 - 5 mm, wieder bei etwa 40 % der Vorlieklänge von unten gemessen. Warum etwas wegnehmen? Durch den Winddruck auf die doch weiche Vorliekkante, die ja nur auf einem dünner Stahlseil aufgehängt ist, wird das Vorliek zurückgedrückt und wir haben de facto eine Materialzugabe. Machen wir es nicht, so wird die Fock bei etwas Wind zu bauchig und die Spaltbreite zwischen Fock und Gross stimmt nicht mehr. Allerdings müssen wir bei sehr wenig Wind die Fock lokkerer fahren, sonst bekommen wir eine Falte. Überhaupt bitte beachten: Die Fock soll eher wenig Völbung haben, und die sollte weit vorne liegen! Bei der Fock hat ein Vorliek aus Spinnakermaterial keinen Sinn, am besten ist es, das Segelmaterial umzuschlagen, genau so wie beim Gross beschrieben. Es sollte ja die Vorliekkante so steif wie möglich werden und da kommt uns das Umschlagen gerade recht. Es gibt auch noch die Möglichkeit, die Vorderkante glatt abzuschneiden und einen - das Vorliek umfassenden - Streifen aus steifem Material um das Vorliek herumzukleben. Es muss jedoch so viel Platz gelassen werden, dass wir eine Stahllitze einziehen können.

Die Fock selbst sollte ein sehr flaches Profil aufweisen und das nur an der Vorderkante, ein gerader Profilverlauf am Achterliek ist sehr wichtig! Andernfalls bekommen wir nämlich Schwierigkeiten mit der Einstellung des Öffnungswinkels der Fock (zum Gross). Es besteht die Gefahr, dass der Abwind der Fock bei starker Profilwölbung im Achterliekbereich nicht am Gross vorbeistreicht, sondern - zu stark abgelenkt - ins Gross hineinbläst. Segellatten können da sehr hilfreich sein!

Überhaupt noch ein Wort zu Segellatten, eine schwierigeres Problem als man annehmen würde. Das Problem liegt im Material der Latten und in deren Anbringung. Die Latte sollte nämlich zur Segelmitte hin möglichst weich sein, um einen glatten Übergang zu erzielen und zum Achterliek hin steil, um ein Einrollen zu verhindern. Ausserdem sollte sie natürlich selbst möglichst gerade sein, und das auch bei Sonne und Regen! In Frage kommen hier hauptsächlich Kunststoffe ähnlich dem Zelluloid, z.B. Hart-PVC oder ähnliches. Man kann die Latte auch noch konisch schneiden, schmaler zu Segelmitte und man kann das schmale Ende auch noch dünner schleifen, was schon ziemlich aufwendig ist. (Siehe Skizze 7 und 8) Man muss hier etwas herumprobieren! Befestigen kann man sie entweder, indem man 1. eine Tasche aus Segelmaterial aufs Segel (Skizze 9) klebt und die Latte dann hineinschiebt. (wird im Grossegelbau meist verwendet) . Der Vorteil ist, dass man verschiedene Latten ausprobieren kann und



Segellatte
Skizze 7



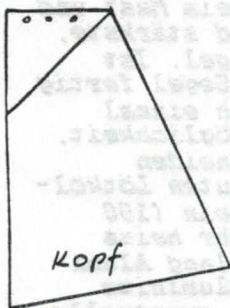
Skizze 9

der Verlauf ist meist ganz gut. 2. kann man die Segellatte auch direkt aufs Segel mit Doppelklebeband aufkleben. Dies ist aber problematisch, denn es kann sich beim Flattern des Segels die Latte wieder lösen - passiert gerne - und ausserdem bildet sich beim Aufkleben gerne ein Falte.

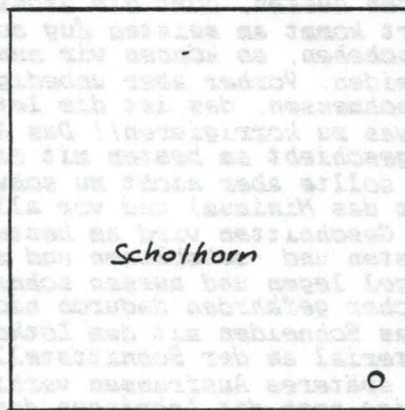
Noch ein paar Bemerkungen zu Segelverstärkungen: Wir benötigen sie an 3 Stellen im Segel, und zwar an den Ecken = Aufhängungspunkten. Die Verstärkungen sollten möglichst klein sein - gerade gross genug, um der Zug aufzunehmen und ins Segel weiterzuleiten. (Skizzen 10, 11 u. 12) Als Material kommt entweder das Segelmaterial selbst in Frage (ausser bei Folie, die reisst zu leicht ein !!) oder ein etwas stärkeres. Es sollte möglichst ein Gewebe sein um ein Einreissen an den Ösen zu vermeiden, oder zumindest eingepresste Fäden haben (Materialien, wie sie bei Sursegeln verwendet werden). Ich klebe die Verstärkungen meist nur mit Doppelklebeband und nähe nicht mehr. An den Aufhängepunkten kommen noch Ösen ins Segel, nur Löcher brennen bewährt sich nicht gar so, nach einiger Zeit sind es dann meist Langlöcher.

Ich glaube, nun so ziemlich alles durchbesprochen zu haben. Ich wünsche noch gutes Gelingen und vor allem viel Geduld, denn der Lernprozess ist mühsam und dornig und es gibt immer wieder Rückschläge zu verkraften.

H. TÜRK

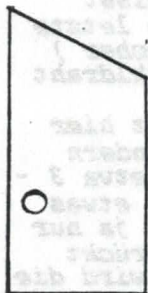


Kopf



Schulhorn

Skizze 10



Fuss

Skizze 11, 12

SEGELINFO

4/29 5

RANGLISTE

Zusammenstellung aller Ranglistenregatten des Jahres 1989 mit Namen und Plazierungen der österreichischen Teilnehmer.

Wolfgangsee			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
9.	TURK H.	68: 9	88,24
11.	MOSER L.	68: 11	85,29
13.	KUKULA H.	68: 13	82,35
14.	Dr. STIGLER R.	68: 14	80,88
15.	SCHMIDT K.	68: 15	79,41
23.	BURGER R.	68: 23	67,65
30.	HAUER W.	68: 30	57,35
34.	HASSLINGER G.	68: 34	51,47
36.	WOLFINGER M.	68: 36	48,50
37.	KOLLER R.	68: 37	47,06
39.	KOHOLZER P.	68: 39	44,12
50.	ZANKAI K.	68: 50	27,94
52.	MELAN F.	68: 52	25,00
56.	NOWAK J.	68: 56	19,12
61.	BINDER	68: 61	11,76
66.	KORHERR M.	68: 66	4,41
67.	KÖHLER J.	68: 67	2,94
68.	LAIMER B.	68: 68	1,47

Neue Donau			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	DR. STIGLER R.	11: 1	100,00
2.	TURK H.	11: 2	90,91
3.	WOLFINGER	11: 3	81,82
4.	SCHMIDT K.	11: 4	72,73
5.	HAUER	11: 5	63,64
6.	HASSLINGER G.	11: 6	54,55
7.	GRIEHLER R.	11: 7	45,45
8.	WARMUTH O.	11: 8	36,36
9.	MELAN F.	11: 9	27,27
10.	KORHERR	11: 10	18,18
11.	ZANKAI K.	11: 11	9,09

Silberschäkl			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	DR. STIGLER R.	13: 1	100,00
2.	WOLFINGER M.	13: 2	92,31
3.	PIRKER H.	13: 3	84,62
4.	HASSLINGER G.	13: 4	76,92
5.	SCHMIDT K.	13: 5	69,23
6.	HAUER W.	13: 6	61,54
7.	KORHERR M.	13: 7	53,85
8.	WARMUTH O.	13: 8	46,15
9.	GRIEHLER R.	13: 9	38,46
10.	CHLUBNA H.	13: 10	30,77
11.	ZANKAI K.	13: 11	23,08
12.	MELAN F.	13: 12	15,38
13.	KÖHLER J.	13: 13	7,69

Alpencup			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	TURK H.	28: 1	100,00
4.	KUKULA H.	28: 4	89,29
5.	SCHMIDT K.	28: 5	85,71
6.	BURGER R.	28: 6	82,14
7.	WOLFINGER	28: 7	78,57
9.	MOSER L.	28: 9	71,43
11.	HASSLINGER G.	28: 11	64,29
12.	HAUER W.	28: 12	60,71
13.	HOLLY R.	28: 13	57,14
15.	KOHOLZER P.	28: 15	50,00
16.	NOVAK J.	28: 16	46,43
18.	MELAN F.	28: 18	39,29
19.	KORHERR M.	28: 19	35,71
19.	ZANKAI K.	28: 19	35,71
23.	NEUREITER K.	28: 23	21,43
25.	LAIMER B.	28: 25	14,29
27.	KÖHLER J.	28: 27	7,14
28.	PRUSEK H.	28: 28	3,57

Achensee			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	TURK H.	39: 1	100,00
3.	SCHMIDT K.	39: 3	94,87
5.	BURGER R.	39: 5	89,74
15.	KOHOLZER P.	39: 15	64,10
22.	WOLFINGER	39: 22	46,15
28.	HASSLINGER G.	39: 28	30,77
29.	CHLUBNA H.	39: 29	28,21
35.	ZANKAI K.	39: 35	12,82
37.	NEUREITER K.	39: 37	7,69
38.	KÖHLER J.	39: 38	5,13

Braunau			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	Dr STIGLER	37: 1	100,00
2.	TURK	37: 2	97,30
4.	HAUER W.	37: 4	91,89
5.	KUKULA H.	37: 5	89,19
6.	SCHMIDT K.	37: 6	86,49
7.	WOLFINGER M.	37: 7	83,78
9.	KOHOLZER P.	37: 9	78,38
11.	MAURER E.	37: 11	72,97
12.	MOSER L.	37: 12	70,27
14.	SCHALLER F.J.	37: 14	64,86
15.	NOWAK H.	37: 15	62,16
16.	PIRKER H.	37: 16	59,46
17.	GRIEHLER R.	37: 17	56,76
19.	FEICHTENS. M.	37: 19	51,35
21.	MELAN F.	37: 21	45,95
22.	SCHALLER F.s.	37: 22	43,24
23.	SCHALLER G.	37: 23	40,54
24.	ZANKAI K.	37: 24	37,84
26.	HOLLY R.	37: 26	32,43
27.	FEICHTENS. F	37: 27	29,73
28.	WARMUTH O.	37: 28	27,03
34.	CHLUBNA H.	37: 34	10,81
35.	KUKULA E.	37: 35	8,11
37.	LAIMER B.	37: 37	2,70

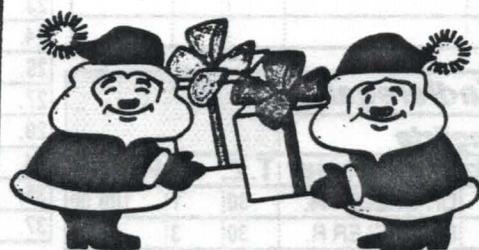
Ländleregatta			
Rangliste			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	Dr. STIGLER H.	30: 1	100,00
3.	Dr. STIGLER R.	30: 3	93,33
5.	BURGER R.	30: 5	86,67
8.	WOLFINGER M.	30: 8	76,67
23.	HOFBAUER F.	30: 23	26,67
26.	CHLUBNA H.	30: 26	16,67

Austragungsmodus: (Teilnehmeranzahl + 1 - Platz) * 100 : Teilnehmeranzahl

SEGELINFO

4129 6

RANGLISTE 1989 / 4		89	89	89	89	89	89		
Name :	Zink.	N.D.1	Sibers.	Alpenc.	Achens.	Braun.	Rank.	Summe	Rang
Dr. STIGLER R.	81	100	100	0	0	100	93	393	1
TÜRK H.	88	91	0	100	100	97	0	388	2
SCHMIDT K.	79	73	69	86	95	86	0	346	3
WOLFINGER	49	82	92	79	46	84	50	337	4
BURGER R.	68	0	0	82	90	0	78	327	5
HAUER W.	57	64	62	61	0	92	0	279	6
KUKULA H.	82	0	0	89	0	89	0	260	7
HASSLINGER G.	51	55	77	64	31	0	0	247	8
KOHOLZER P.	44	0	0	50	64	78	0	236	9
MOSEER L.	85	0	0	71	0	70	0	226	10
PIRKER H.	0	0	85	0	0	59	0	144	11
GRIEHLER R.	0	45	38	0	0	57	0	140	12
MELAN F.	25	27	15	39	0	46	0	137	13
MAURER E.	62	0	0	0	0	73	0	135	14
NOWAK J.	19	0	0	46	0	41	0	127	15
ZANKAI K.	28	9	23	36	13	38	0	125	16
KORHERR M.	4	18	54	36	0	0	0	112	17
WARMUTH O.	0	36	46	0	0	27	0	109	18
Dr STIGLER H.	0	0	0	0	0	0	100	100	19
HOLLY R.	0	0	0	56	0	32	0	88	20
CHLUBNA H.	0	0	31	0	28	11	0	70	21
SCHALLER F.j.	0	0	0	0	0	65	0	65	22
FEICHTENSCHL. M.	0	0	0	0	0	51	0	51	23
KOLLER R.	46	0	0	0	0	0	0	46	24
SCHALLER F.s.	0	0	0	0	0	43	0	43	25
SCHALLER G.	0	0	0	0	0	41	0	41	26
FEICHTENSCHL. F.	0	0	0	0	0	30	0	30	27
NEUREITER	0	0	0	21	8	0	0	29	28
HOFBAUER F.	0	0	0	0	0	0	27	27	29
KÖHLER J	3	0	8	7	5	0	0	23	30
LAIMER	1	0	0	14	0	3	0	18	30
BINDER A.	12	0	0	0	0	0	0	12	32
KUKULA E.	0	0	0	0	0	8	0	8	33



- Zu Verkaufen:**
1. M Boot "PULSAR", 5 - 5,5 kg Verdrängung, mit Riggs 140 cm, 160 cm, 180 und 200 cm, eventuell auch einzelne Riggs. Preis je nach Ausstattung.
 2. M Boot Schale " Pulsar " S 1800.- (Staatsmeister 1988)
 3. M Boot Schale " Quasar " S 1800.- (Staatsmeister 1989, Verdrängung 4,5 - 5 kg)

SEGELINFO

4/89 7

Rangliste 10R 1989					
Name	Wolfgangsee	Sopron	Alpencup	Summe	Platz
TURK H.	81	88	100	188	1
Dr. STIGLER	73	88		161	2
HASSLINGER G.	46	52	50	102	3
KUKULA H.	12		60	72	4
HOLY R.			70	70	5
MELAN F.	19	40		59	6
WOLFINGER			30	30	7
ZANKAI K.	15		10	25	8

Wolfgangsee			
Rangliste 10R			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
6.	TURK H.	26	6 80,77
8.	Dr. STIGLER R.	26	8 73,08
15.	HASSLINGER G.	26	15 46,15
22.	MELAN F.	26	22 19,23
23.	ZANKAI K.	26	23 15,38
24.	KUKULA H.	26	24 11,54

Sopron			
Rangliste 10R			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
5.	Dr. STIGLER R.	33	5 87,88
5.	TURK H.	33	5 87,88
17.	HASSLINGER G.	33	17 51,52
21.	MELAN F.	33	21 39,39

Alpencup			
Rangliste 10R			
Platz	Teilnehmer	T.Z.	Punkte
1.	TURK H.	10	1 100,00
4.	HOLLY R.	10	4 70,00
5.	KUKULA H.	10	5 60,00
6.	HASSLINGER G.	10	6 50,00
8.	WOLFINGER	10	8 30,00
10.	ZANKAI K.	10	10 10,00

Weltmeisterschaften: Es gibt 1990 im Sommer 2 Weltmeisterschaften, und zwar von der Naviga in den Klassen F 5 M, 10, E im August in Polen und von der IMYRU in der Klasse F 5 M auf den Kanarischen Inseln.

In Polen stehen uns pro Klasse 3 Startplätze zu Verfügung, seitens der IMYRU 2.

Die Startberechtigung ist durch die Reihenfolge in der Rangliste gegeben, und zwar gilt die Rangliste in dieser Nummer. Regatten im nächsten Jahr können auf Grund der Meldefristen nicht mehr berücksichtigt werden. In der Klasse F 5 E gibt es keine Reihung, hier wären 3 Startplätze frei, die je nach Interessentenzahl in der Reihenfolge der Meldung berücksichtigt werden könnten.

Ich möchte Interessenten aller Klassen bitten, sich baldigst beim Segelreferat zu melden, denn es könnten sich durch Verzicht auf Teilnahme durchaus Startmöglichkeiten ergeben.

Ansegeln, Absegeln: Da das Interesse in den letzten Jahren sehr gering war, möchte ich versuchen, durch eine Änderung in der Durchführung eine Belebung zu erreichen. Der Sinn des An- und Absegeln soll ja ein Vergleich der Boote über eine längere Strecke sein. Die neuen Bestimmungen sehen nun folgendermassen aus: Die Strecke ist etwa 1 km lang, bei den zu 90 % vorherrschenden Windverhältnissen 500 m Kreuzstrecke und 500 m Vorwindkurs. Diese Strecke wird je nach Wind und Wetterverhältnissen 4 - 6 mal gesegelt mit Pausen dazwischen, die einen Wechsel des Materials ermöglichen sollen. Ein Mitwandern am Ufer ist gut möglich. Zwischen den Läufen ist jegliches Wechseln von Material erlaubt, also auch Kiel und sogar Bootswchsel. Es starten alle Teilnehmer gleichzeitig, wie bei einer Wanderregatta. Es wird nach den bestehenden Wettsegelbestimmungen gesegelt, allerdings ohne Beobachter. Sinn der Sache ist ja nicht Regattasegeln, sondern der Materialvergleich.

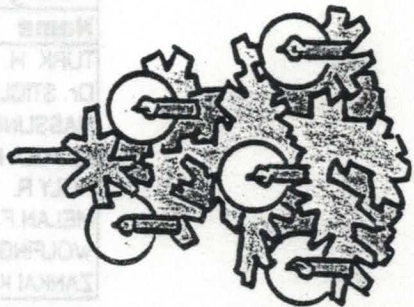
Bitte um vorherige Anmeldung (auch telefonisch), da bei zu geringer Teilnehmerzahl (mind. 5) die Veranstaltung abgesagt wird!

Qualifikation für die FSR-V-H WM 1990
SCHREMS/Austria

Qualifikation für die WM 1990 SCHREMS
Klasse FSR V-3,5

NAME	Punkte			
	Tragöss SM 88	Schrems 1988	Schrems 1989	Traismauer SM89
KUCERA Christian	100	100	-	100
POKORNY Harald	77,77	547,05	58,33	66,66
MAJDAN Alfred	66,66	5 2,88	47,91	22,22
ESCHLMULLER Peter	55,55	94,11	72,91	5 11,11
SCMIDT Robert	44,44	82,35	-	77,77
TROTZMULLER Walter	33,33	64,70	75	-
GLOTZMANN Gerhard	22,22	23,52	-	-
MAJDAN Gerhard	5 11,11	17,64	16,66	33,33
TROTZMULLER Richard	-	35,29	-	-
PRAX Peter	-	58,82	-	44,44
BILLES Dieter	-	-	-	-
HOCHFELLNER Peter	-	-	-	-
MULLER Albert	-	-	27,08	-
BILEK Walter	-	-	35,41	-
KURZ Werner	-	-	41,66	55,55

S = Streichresultat



- Im nachfolgenden Bericht möchte ich die beiden letzten Wettbewerbsaisonen (1988 und 1989) an Hand der nun vollständig vorliegenden Ranglisten revue passieren lassen
- Wie allgemein bekannt basieren diese auf dem Beschluß des Vorstandes vom 10.12.1988 bzw. der Änderung vom 19.5.1989 (Zulassung eines Streichlaufes).
- Abgesehen von der Punkteverteilung konnte man aus den Ranglisten noch zwei Punkte herausarbeiten:

Hier ein Vergleich:

Bewerbs	Klassen	FSR-3,5	FSR-6,6	FSR-15
Tragöss (SM)	88	9	9	10
Schrems (INT)	88	17	16	16
Schrems (INT)	89	48	40	46
Traismauer (SM)	89	9	13	9

- 2) in der Klasse 3,5 ccm nahmen von insgesamt 15 österr. Kollegen 5 an allen 4 Wertungsläufen,
- in der Klasse 6,5 ccm nahmen von insgesamt 17 österr. Kollegen 5 an allen 4 Wertungsläufen,
- in der Klasse 15 ccm nahmen von insgesamt 13 österr. Kollegen 3 an allen 4 Wertungsläufen teil

Qualifikation für die WM 1990 SCHREMS
Klasse FSR V-15

Punkte

NAME	Tragöss SM 88	Schrems 1988	Traismauer SM89	Schrems 1989	Schrems SM89	Gesamt
KUCERA Christian	100	81,25	100	-	100	281,25
POKORNY Harald	90	531,25	65,21	33,33	33,33	188,54
TROTZMÜLLER Walter	80	537,50	67,39	66,66	66,66	214,05
RACZ Roland	70	-	95,65	88,88	88,88	254,53
MAJDAN Alfred	60	18,75	517,39	33,33	33,33	112,08
TRETNAK Norbert	50	-	-	-	-	50,00
HASLINGER Hans	40	12,50	36,95	-	-	89,45
BILLES PETER	30	6,25	-	-	-	36,25
SCHOPF Gerhard	20	-	-	-	-	20,00
DOPPLER HELMUT	-	-	43,47	44,44	44,44	87,91
BILLES Dieter	-	-	6,52	77,77	77,77	84,29
AUSSERHOFER Egon	-	-	-	11,11	11,11	11,11
SCHMIDT Robert	-	-	-	55,55	55,55	55,55

S = Streichresultat



Qualifikation für die WM 1990 SCHREMS
Klasse FSR V-6,5

Punkte

NAME	Tragöss SM 88	Schrems 1988	Traismauer SM89	Schrems 1989	Schrems SM89	Gesamt
POKORNY Harald	100	62,50	84,61	84,61	84,61	267,11
MAJDAN Gerhard	88,88	25,00	557,50	30,76	30,76	177,14
RACZ Roland	77,77	-	55,00	100	100	232,77
HIMMER Gottfried	33,33	43,75	-	-	-	77,08
MAJDAN Alfred	22,22	512,50	45,00	23,07	23,07	90,29
SCHMIDT Robert	11,11	81,25	-	69,23	69,23	161,59
WEBER Kurt	55,55	550,00	90,00	92,30	92,30	237,85
PRAX Peter	-	93,75	-	15,38	15,38	109,13
BILEK Gerhard	-	87,50	70,00	61,53	61,53	219,03
MÜLLER Albert	-	68,75	60,00	46,15	46,15	174,90
KURZ Werner	-	-	65,00	-	-	65,00
DOPPLER Helmut	-	-	32,50	38,46	38,46	70,96
KOHLSCHÜTTER Helmut	-	-	22,50	-	-	22,50
BILLES Dieter	-	-	80,00	53,84	53,84	133,84
SEKANINA Hermann	-	-	-	-	-	0,00
HOCHFELLNER Peter	-	-	-	-	-	0,00

S = Streichresultat

Von den WM-Teilnehmern unbedingt zu beachten!

- NENNSCHLUSS: 31. März 1990 (Datum des Poststempels)
Nennung an das Sekretariat des AöSMV.

- GELDBERWEISUNG: bis 31. März 1990 auf das Konto
Konto Nr. 618 099 709
der Zentralsparkasse Filiale Wipplingerstr.
1010 WIEN - Bankleitzahl 20151.

- NACHNENNUNGEN sind NICHT möglich !!

- Ohne termingerechte Einzahlung erfolgt keine Startgenehmigung. (Der Reservefahrer wird herangezogen).

- sollte sich ein fix qualifizierter aus irgendwelchen Gründen nicht in der Lage sehen an der WM-1990 teilzunehmen, sollte er dies bitte rechtzeitig dem Verband melden um dem Reservefahrer die Chance einer optimalen Vorbereitung zu geben.

Vorschau auf die Saison 1990

- Die Staatsmeisterschaft 1990 wird mit größter Wahrscheinlichkeit wieder am Freizeitssee "Zenz" in Tragöss/STMK stattfinden, wobei wir versuchen wollen eines der beiden verlängerten Wochenenden im Mai 1990 zu bekommen. Es sollte wieder eine komplette Staatsmeisterschaft für E und V-Fahrer werden!
Genauere Informationen und die dazugehörige Ausschreibung folgen in der INFO 1/90.

- Ebenso versuchen wir 1990 wieder den internationalen Freundschaftswettbewerb in Auffen durchzuführen. Der Termin wird entweder 28.9 - 30.9.90 oder 5.10 - 7.10.90 lauten.
Bei einer entsprechenden Starterzahl würden auch die drei Hydroklassen durchgeführt werden.

Demit nehmen folgende Kollegen an der WM1990 teil:

FSRV 3.5

1) KUCERA Christian 300
2) ESCHMÜLLER Peter 222.57
3) SCHMIDT Robert 204.56

4) POKORNY Harald 202.76

FSRV 6.5

1) POKORNY Harald 267.11
2) TROTZMÜLLER Walter 249.42
3) WEBER Kurt 237.85

4) RACZ Roland 232.77

FSRV 15

1) KUCERA Christian 281.25
2) RACZ Roland 254.53
3) TROTZMÜLLER Walter 214.05

4) POKORNY Harald 188.54

Da in den FSR-H Klassen eigentlich keine Wertungsläufe zustande gekommen sind, gibt es auch keine Rangliste. Es nehmen folgende Kollegen an der WM teil:

FSRH 3.5

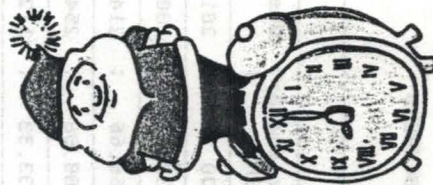
TROTZMÜLLER Walter
POKORNY Harald
MAJDAN Alfred

FSRH 7.5

TROTZMÜLLER Walter
POKORNY Harald
HASLINGER Hans

FSRH 15

TROTZMÜLLER Walter
POKORNY Harald
HASLINGER Hans

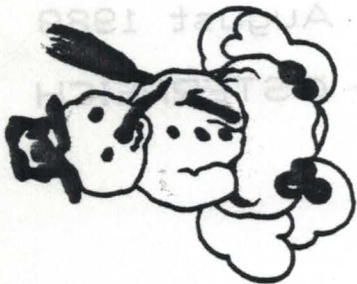


ER G E B N I S L I S T E

Staatsmeisterschaft Traismauer am 9. Sept. 1989

<u>F S R V 3,5 cm</u>		
Name	Runden	Einlaufzeit
1. Kucera Christian sen.	66	1,13
2. Schmidt Robert	59	3,52
3. Schäfer Markus	57	0,0
4. Ing. Pokorny Harald	50	0,0
5. Dr. Kurz Werner	50	0,0
6. Prax Peter	48	16,03
7. Majdan Gerhard	46	32,35
8. Majdan Alfred	37	0,0
9. Eschelmüller Peter	36	2,13
10. Trötzmüller Walter	35	0,0

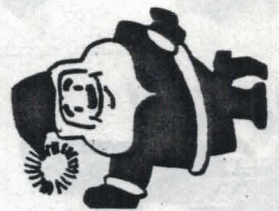
<u>F S R V 15 cm</u>		
Name	Runden	Einlaufzeit
1. Kucera Christian sen.	82	16,58
2. Racz Roland	80	11,78
3. Billes Dieter	78	16,22
4. Trötzmüller Walter	67	8,78
5. Schmidt Robert	60	6,52
6. Doppler Helmut	49	0,0
7. Majdan Alfred	28	0,0
Ing. Pokorny Harald	28	0,0
9. Ausserhofer Egon	7	0,0



Traismauer 1989

F S R V 6,5 cm

Name	Runden	Einlaufzeit
1. Racz Roland	68	24,77
2. Weber Kurt	63	10,45
3. Ing. Pokorny Harald	61	0,0
4. Trötzmüller Walter	55	14,32
5. Schmidt Robert	44	4,42
6.. Bilek Gerhard	40	21,15
7. Billes Dieter	19	0,0
8. Müller Albert	16	0,0
9. Doppler Helmut	14	0,0
10. MajdanGerhard	4	0,0
11. Majdan Alfred	1	0,0
12. Prax Peter	0	0,0
13. Kucera Christian jun.	19	0,0
14. Sekanina Hermann	0	0,0



Modellbaucub
F S R - WIEN

Modellsportler aus ganz Europa bei WM-Probelauf

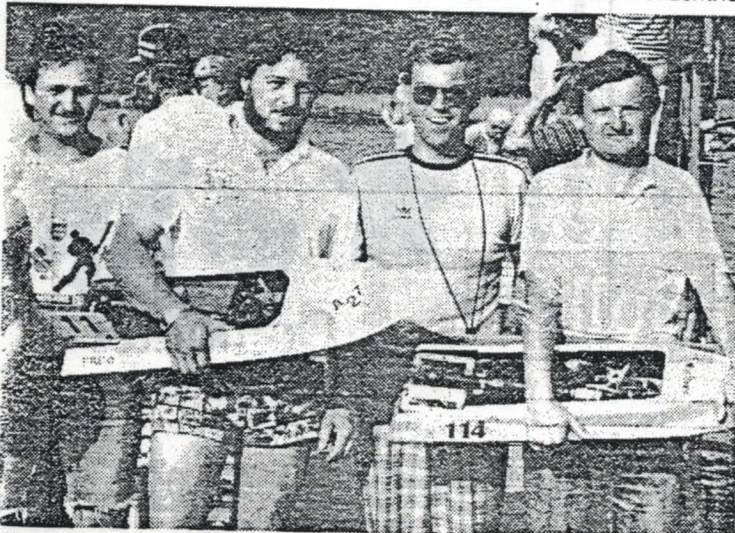
MODELLSPORT. – Generalprobe für die NAVIGA 1990 – die Schiffsmodellweltmeisterschaft, die in Schrems stattfinden wird. Natürlich nutzten viele Modellbausportler aus ganz Europa die Gelegenheit, bei dieser Generalprobe mit den Örtlichkeiten und Gegebenheiten für die WM im kommenden Jahr besser vertraut zu werden.

Von den Startern des örtlichen MBC Schrems wurden fast keine Rennen bestritten, man wollte sich schon heuer, so wie es auch im kommenden Jahr sein muß, auf die Organisation konzentrieren. „Die Klassen, für die bei uns die WM stattfinden wird, sind nicht unsere Spezialdisziplinen, daher fällt es uns auch leichter, uns auf die Organisation zu konzentrie-

ren“, meinte der zweimalige Weltmeister aus Schrems, Karl Harrer jun., zur Sportredaktion.

Eröffnet wurde der 5. Internationale FSR-Wettbewerb in Schrems am 10. 8. nach der Begrüßung durch MBC-Schrems-Obmann Karl Harrer sen., Ansprachen durch den Präsidenten der NAVIGA aus der CSSR, durch den Präs. des AÖSMV, Dir. Franz Hofbauer, und durch Bgm. Ableidinger.

Viel Interesse wurde der Veranstaltung auch durch das Schremser Publikum entgegengebracht, das zahlreich zum Eliasteich kam. Eine besondere Auszeichnung für die Veranstalter war der Besuch von Landesrat Liese Prokop am 11. 8.



Die zwei erfolgreichsten Schremser Starter, Peter Eschelmüller und Kurt Weber, mit ihren Booten und den Schremser Weltmeistern Klaus Frinkl und Karl Harrer.

Foto: Wurz

10. bis 15. August 1989
SCHREMS – ÖSTERREICH



IMPRESSUM:

Herausgeber und Verleger

Allgem. österr. Schiffsmodellbau Verband (AÖSMV)
1230, Wien-Fröhlichg 21-23/1/5

Für den Inhalt verantwortlich: Dir. Franz Hofbauer
Dorothea Schmidt

Alle: 1230, Fröhlichg 21-23/1/5



5. Internationaler Wettbewerb vom 10.-15.8.1989 in Schrems (Eliasteich)

116 Teilnehmer aus 11 Nationen haben sich an diesem Wettbewerb in Schrems beteiligt. Als Schiedsrichter fungierten der Präsident der NAVIGA Hr. Zoltan Dockal (CSSR), sowie die Hrn. Walter Hille (D), Karl Bähge, Lazzlo Gara (H) und unser Präsident Hr. Dir. Hofbauer. Die Gesamtorganisation hatte Clubobmann Harrer sen. inne, der mit seinem bewährten Team wieder für beste Vorbereitung und Abwicklung sorgte. Die Eröffnung nahm Bgm. Franz Ableidinger vor, der neben Teilnehmern und zahlreich erschienenen Ehrengästen auch den ORF begrüßen konnte. Der Wettergott meinte es ebenfalls gut, und somit konnte einer erfolgreichen Veranstaltung nichts mehr im Wege stehen.

Nach der Eröffnung am Freitag nachmittag begannen die Vorläufe der 6 ausgeschriebenen Klassen. Der ganze Samstag sowie der Sonntag war ebenfalls noch den Vorläufen gewidmet. Waren doch in der Klasse U 3,5 und U 15 jeweils 5 Gruppen und in der U 6,5er Klasse 4 Gruppen erforderlich um die 12 Rundenbesten für die Finale die am Montag stattfanden, zu ermitteln. Wir Österreicher spielten dabei leider eine etwas untergeordnete Rolle. In U 3,5 konnten wir keinen Finalplatz erreichen. In U 6,5 haben Kurt Weber und Harald Pokorny die Erwartungen einigermaßen erfüllen können. In U 15 war Roland Racz der einzige Österreicher im Finale, und konnte somit als einziger Österreicher am Wolfgang KLEINER Gedenkrennen teilnehmen.

Der Sieg von Markus Schäffer in U 3,5 jun. war für uns natürlich sehr erfreulich.

Bei den Hydro Vorläufen sah man eigentlich sehr wenig. Die Ausreifung der Modelle wird sicher noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Hier war aus österreichischer Sicht nur Walter Trötzmüller ein Lichtblick. Er erreichte in allen 3 Klassen das Finale der besten 8. Die genauen Platzierungen sind in der beiliegenden Ergebnisliste ersichtlich.

Die Siegerehrung fand am Montag abends im Tanz-Cafe Beer statt. Zur Begrüßung spielte die Jagdhornbläsergruppe Schrems. Die Pokale und Urkunden überreichten NAVIGA-Präsident Dockal, AÖSMU Präsident Dir. Hofbauer, Bgm. Franz Ableidinger, Uizebgm. Walter Haas, sowie Obmann Karl Harrer sen. Die Siegerehrung der Junioren wurde von Fr. Gisela Kleiner vorgenommen.

Jede Mannschaft erhielt einen Erinnerungs-Granitstein mit Emblem des 5. Int. Wettbewerbes. Nach Beendigung des offiziellen Teiles wurden bei einem gemütlichen Beisammensein noch zahlreiche Freundschaften geschlossen und natürlich Erfahrungen ausgetauscht.

Die Mannschaftleiter zeigten sich sehr zufrieden und bedankten sich alle für die gute Organisation.

Die Generalprobe für die WM 1990 kann somit als gut gelungen bezeichnet werden. Allerdings müssen wir im nächsten Jahr mit wahrscheinlich 3 mal sovielen Teilnehmern rechnen. Die Durchführung dieser WM ist aber sicher eine Herausforderung für alle Mitglieder und Gönner des AÖSMU. Nehmen wir diese Herausforderung an, helfen wir alle zusammen. Gemeinsam schaffen wir es sicher.

Die WM findet in der Zeit vom 2.-12.8.1990 statt. Freiwillige Mitarbeiter wollen sich bitte schriftlich oder telefonisch bei mir melden.

Karl Harrer jun.
Hofffeldstrasse 8
3943 Schrems
Tel. 02853/8654

Karl Harrer jun.

AUSSCHREIBUNG

7. WELTMEISTERSCHAFT der NAVIGA für RENNBOTMODELLE

2. – 12. August 1990 SCHREMS - ÖSTERREICH

1. **Veranstalter:** NAVIGA Weltorganisation für Schiffmodellbau und Schiffmodellssport
2. **a) Ausrichter:** AÖSMV Österr. Schiffmodellbau Verband
b) Durchführung: WM-Organisationskomitee Schrems
3. **Austragungsort:** Eliasteich, Schrems
4. **Termin:** 2. bis 12. August 1990
5. **Kategorien:**
FSR V 3,5; FSR V 6,5; FSR V 15; FSR V 35; SENIOREN/JUNIOREN
FSR H 3,5; FSR H 7,5; FSR H 15; SENIOREN/JUNIOREN
6. **Gestattete Frequenzen:** 27 MHz; 35 MHz; 40 MHz
7. **Wettkampfregein:** Laut den gültigen NAVIGA-Wettkampfregein 1989
8. **Teilnahmebedingungen:**
 - a) Nur Mitglieder eines der NAVIGA angeschlossenen Landesdachverbandes.
 - b) Je Landesverband sind pro Klasse 3 Teilnehmer zugelassen.
 - c) Die Weltmeister von 1988 (Potsdam) sind zusätzlich startberechtigt.
 - d) Altersgrenze für Junioren: Es dürfen nur Teilnehmer gemeldet werden, die am 1. Jänner 1991 das 19. Lebensjahr noch nicht erreicht haben.
 - e) Jeder Teilnehmer muß über 4 Wechselquarze verfügen.
 - f) Für jedes Modell (Ersatzmodell) muß bei der Registrierung der NAVIGA-Meßbrief vorgelegt werden.
 - g) Treibstoff muß sich jeder Teilnehmer selbst besorgen.
9. **Nennungen:**
 - a) Die Nennungen, die Unterkunfts- u. Verpflegungsreservierung, sowie die Bezahlung müssen ausnahmslos über die zuständigen Landesdachverbände anhand der beiliegenden Anmeldeformulare erfolgen. Gleichzeitig mit der Anmeldung wird ersucht, den Namen und die Adresse des Mannschaftsleiters bekanntzugeben.
 - b) **Nenngebühr:**
Für Senioren: 4 US-Dollar oder öS 60,- je Modell und Klasse
Für Junioren: 2 US-Dollar oder öS 30,- je Modell und Klasse
 - c) **Nennschluß und letzter Tag der Einzahlung der Gebühren:**

4. Mai 1990 (Datum des Poststempels)

10. Meldeanschrift:

FSR-WM Organisationskomitee

Hoffeldstraße 8

A-3943 Schrems

Tel.: 02853/6854

Bankverbindung:

WM-Tel.: 02853/6030 vom 1. - 12. August 1990

Raiffeisenbank Ob. Waldviertel, 3943 Schrems

Bankleitzahl: 32415; Konto-Nr.: 25007

11. Meldebestätigung:
Jeder Landesverband erhält nach Einlangen seiner Nennungen und Einzahlungen eine Bestätigung und weitere Informationen.

12. Titel, Medaillen, Urkunden:

- a) Die Weltmeister jeder Kategorie erhalten einen Porzellanpokal, der von "Vienna-Collection" künstlerisch gestaltet wurde.
- b) Die ersten 3 Plazierten jeder Kategorie erhalten NAVIGA - Medaillen.
- c) Jeder Teilnehmer erhält eine Urkunde.

13. Proteste:

Können nur entsprechend den NAVIGA-Regeln und bei gleichzeitiger Entrichtung von 10 US-Dollar oder öS 150,- eingebracht werden.

14. Wettkampfleitung:

Offizieller Vertreter der NAVIGA	Zoltan DOCKAL (CS)
Hauptschiedsrichter	Walter HILLE (D)
Startstellenleiter FSR V	Laszlo GARA (H)
Startstellenleiter FSR H	Torbjörn ANDRESEN (S)
Schiedsrichter	Karl BÄTHGE (H)
Schiedsrichter	Jürgen LATTEMANN (D)
Wettkampfsekretär	Karl HARRER (A)
Technischer Leiter	Gottfried HIMMER (A)
Computerrundenzählung durch Mitglieder des MSV der DDR.	

15. Registrierung und Anmeldung:

Im Städtischen Schloß-Pensions-Saal
Budweiserstraße 2
A-3943 Schrems

16. Unterkünfte und Verpflegung:

- a) *Städtische Schloß-Pension:*
2,3,4,5,6 Bett-Appartements mit Duschen/WC können mit Vollpension und Halbpension (Frühstück und Abendessen) angeboten werden.
- b) *Hotels:*
In Schrems sowie im Umkreis von ca. 7 km stehen Hotels mit 1, 2 und Mehrbettzimmern mit Duschen/WC und erweitertem Frühstück zur Verfügung, auch Halbpension wird angeboten.
- c) *Camping:*
2 Campingplätze mit sämtlichen Sanitäreinrichtungen, Strom (220 V/50 Hz), insgesamt 70 Stellplätze stehen in einer Entfernung von ca. 4 bzw. 7 km vom Wettkampfort zur Verfügung.
- d) Weitere Verpflegungsmöglichkeiten können direkt beim Wettkampfgewässer zu günstigen Preisen angeboten werden.

17. Preise für die angebotenen Unterkünfte und Verpflegung, sowie Camping:

- a) Schloß-Pension: VP öS 320,- /Person/Tag inkl. 1 Getränk
HP öS 270,- /Person/Tag inkl. 1 Getränk
- b) Hotels:
NF öS 260,- /Person/Tag
HP öS 350,- /Person/Tag
- c) Camping:
öS 100,- für Standplatz inkl. Strom/Tag
öS 40,- für Person und Tag

VP=Vollpension, HP=Halbpension, NF=Nächtigung+erweitertes Frühstück

Es wird darauf hingewiesen, daß während der gesamten Dauer der Weltmeisterschaft in der Region (um Schrems) nur über das Organisationskomitee Unterkünfte- und Verpflegungsreservierungen erfolgen können. Das OK hat bereits die erforderlichen Vorreservierungen zu den oben angeführten Arrangementspreisen durchgeführt.

18. Geplantes Programm:

Donnerstag, 2. August 1990 **Ankunft der Teilnehmer**

9.00 - 20.00 Uhr Registrierung
14.00 - 18.00 Uhr Training

Freitag, 3. August 1990

9.00 - 15.00 Uhr Registrierung
9.00 - 16.00 Uhr Training

um 18.00 Uhr **Feierliche Eröffnung**

Samstag, 4. August 1990 bis Donnerstag, 9. August 1990

täglich von 8.30 Uhr - 17.00 Uhr **Wettkämpfe**

Freitag, 10. August 1990

8.30 Uhr - 17.00 Uhr **Endläufe**
19.00 Uhr **Siegerehrungen**

Samstag, 11. August 1990

8.30 Uhr - 13.00 Uhr **Endläufe**
18.00 Uhr **Siegerehrungen und Schlußzeremonie**

Sonntag, 12. August 1990 **Abreise der Teilnehmer**

Während der gesamten Veranstaltung ist täglich ca. 1 Stunde Mittagspause vorgesehen.

19. Rahmenprogramm:

- a) Samstag, 4. August 1990
Kulturveranstaltung mit Festbankett in der Stadthalle Schrems und anschließend Tanz.
Der Teilnehmerbeitrag inklusive Essen und Getränke beträgt S 200,- für eine Person und ist mit der Meldegebühr einzuzahlen.
- b) Bei Interesse werden Fahrten und Besichtigungen organisiert. Die genauen Angebote ersehen Sie bitte dann aus der Beilage zu Ihrer Anmeldebestätigung. Die Buchung und Bezahlung der Besichtigungsfahrten kann in Schrems durch Ihren Mannschaftsleiter erfolgen.

20. Sonstiges:

- a) Die Stadt Schrems befindet sich im Nord-Osten Österreichs (Niederösterreich - Waldviertel) und liegt ca. 7 km von der tschechischen Grenze entfernt. Anreise über Linz (ca. 110 km) oder über Wien (ca. 135 km). Von Linz und Wien bestehen gute Bus- und Bahnverbindungen (Bahnstation Pürbach-Schrems) nach Schrems.
- b) Das Wettkampfgewässer ist ca. 1,5 km von der Stadtmitte entfernt. Den Teilnehmern wird empfohlen, möglichst mit dem PKW oder mit Bussen anzureisen.

WELTMEISTERSCHAFTS-Organisationskomitee SCHREMS

REGULATIONS

7th NAVIGA World Championship for speedboat models

2nd - 12th August 1990 SCHREMS - Austria

1. **Organizer:** NAVIGA World Organisation for Modelship Building and Modelship Sport
2. **a) Management:** ASMV Austrian Association of Modelship Building
b) Performer: World Championship Organizing Committee Schrems
3. **Place:** Eliasteich, Schrems
4. **Date:** 2nd - 12th August 1990
5. **Classes:**
FSR V 3,5; FSR V 6,5; FSR V 15; FSR V 35; seniors/juniors
FSR H 3,5; FSR H 7,5; FSR H 15 seniors/juniors
6. **Admitted frequencies:** 27 MHz; 35 MHz; 40 MHz;
7. **Competition rules:** The valid NAVIGA competition rules 1989
8. **Conditions of admission:**
 - a) Only competitors can participate in the World Championship, whose national associations have been affiliated to the NAVIGA World Organisation.
 - b) Every country can enter 3 competitors for each category
 - c) The World Champions of 1988 (Potsdam) can also be entered
 - d) Age limit for juniors: Only competitors can participate that will not yet be 19 years old on the 1st of January 1991
 - e) Each competitor must have four quartzes for change
 - f) Each model and reserve model must have a valid NAVIGA model licence
 - g) Each competitor has to take care himself of fuel his model needs
9. **Entries:**
 - a) The entries, reservation of hotel accomodation and food as well as the entry-fees must be sent in through the respective national associations wihtin the dead-line indicated in the enclosed questionnaires. Please indicate also the name and address of the team leader.
 - b) **Entry-fee:**
for seniors: 4 US Dollar or S 60,-- class and model
for juniors: 2 US Dollar or S 30,-- class and model
 - c) **Dead-line for entries and fees:**

4th May 1990 (the date of poststamp being valid)

10. Address:

FSR-World Championship Organisation Committee

Hoffeldstra ße 8

A-3943 SCHREMS

Phone: 02853/6854

World Championship phone: 02853/6030

from 1st to 12th of August 1990

Bank account:

Raiffeisen Bank "Oberes Waldviertel", 3943 Schrems

Bank code number: 32415; Bank account number: 25007

11. Confirmation of entries:

Each entering national association will get adequate confirmation and further informations after receiving of entry-fees and entries.

12. Titels, medals and diplomas:

- a) The first placed competitors in each category will receive a cup made of porcelain which was produced artistically by "Vienna Collection"
- b) The three best placed in each category will receive NAVIGA medals.
- c) Every competitor will receive a diploma for participation.

13. Protests:

- a) to be submitted according to NAVIGA rules accompanied by
- b) 10 US Dollar or S 150,- in cash

14. Management of competition:

Official representative of NAVIGA	Zoltan DOCKAL (CS)
Chief referee	Walter HILLE (D)
Landing stage Chief FSR V	Laszlo GARA (H)
Landing stage Chief FSR H	Torbjörn ANDRESEN (S)
Assistant referees	Karl BÄTHGE (H) Jürgen LATTEMANN (D)
Secretary	Karl HARRER (A)
Technical management	Gottfried HIMMER (A)

Computer rounds are counted by MSV members of the DDR

15. Place of registrations:

In the urban hall of the "Schloßpension"
Budweiser Straße2
A-3943 SCHREMS

16. Lodging and board:

a) Urban Schloßpension:

There are 2,3,4,5,6 bedded rooms with shower/toilets, can be offered with full board, half board (breakfast/dinner)

b) Hotels:

In Schrems and within a radius of 7 kilometres hotels with single, double rooms and rooms with more beds with shower/toilets and extended breakfast are available. Half board can be offered too.

c) Camping:

2 campsites with all sanitary facilities, current 220 Volt/50 Hz, with 70 camping-grounds all in all, within a distance of 4 or 7 kilometres form the competition place are available.

d) Further possibilities for board can be offered cheaply directly at the competition body of water.

17. Prices for the offered accomodations, for board and camping:

a) Schloßpension:

full board S 320,- a person a day including one drink
half board S 270,- a person a day including one drink

b) Hotels:

one night with extended breakfast S 260,- per person/day
half board S 350,- per person/day

c) Camping:

S 100,- for stand including current a day
S 40,- per person and day

We indicate that reservations referring to accomodation and board in the region (around Schrems) can only be made by the Organizing Committee during the whole period of the World Championship. The Organizing Committee has already done the necessary reservations at the prices which are mentioned above.

18. Preliminary program:

Thursday, 2nd August 1990 Arrival of the competitors
 from 9.00 to 20.00 Registration
 14.00 to 18.00 Training

Friday, 3rd August 1990
 from 9.00 to 15.00 Registration
 9.00 to 16.00 Training
 at 18.00 pm Opening ceremony

Saturday, 4th August 1990
 daily from 8.30 to 17.00 competitions

Friday, 10th August 1990
 from 8.30 to 17.00 Final Heats
 at 19.00 Proclamations of results and banquet

Saturday, 11th August 1990
 from 8.30 to 13.00 Final Heats
 at 18.00 Proclamations of results and final ceremony

Sunday, 12th August 1990 Departure

Every day there is one hour break for lunch.

19. Frame program:

- a) Saturday, 4th August 1990
 Cultural event with festival banquet in the townhall in Schrems, and afterwards dancing. The subscriptions for participation including food and drink is S 200,- per person and must be paid together with the entry-fee.
- b) For interest trips and sightseeing tours are organized. You can see the exact offers in the supplement to the confirmation of entry. The booking and the payment of the sightseeing tours can be made in Schrems by the leader of your team.

20. Miscallenous:


- a) The town of Schrems is situated in the north-eastern part of Austria (Lower Austria - Waldviertel) and is about seven kilometres away from the border to the CSSR. Travelling via Linz (about 110 kilometres) of via Vienna (135 kilometres). There are excellent bus and railway connections (railway station Pürbach-Schrems) from Linz and from Vienna to Schrems.
- b) The competition body of water is about 1,5 kilometres away from the centre of the town. We advise the competitors to travel by car or by bus if it is possible.

WORLD CHAMPIONSHIP ORGANIZING COMMITTEE SCHREMS

FSR-WM 1990

SCHREMS - AUSTRIA



 ORGANISATIONSKOMITEE
Hoffeldstraße 8
A-3943 SCHREMS

MELDEFORMULAR für aktive Teilnehmer

ENTRY FORM for competitor

1. Land/Country:
2. Familienname/Surname:
3. Vorname/Christian name:
4. Geschlecht/sex: männlich/male: weiblich/female:
5. Geburtsdatum/date of birth:
6. Wohnort/residence:
7. Straße/street:
8. In welcher Klasse nehmen Sie teil?/In wich class do you take part?

		JUNIOR: <input type="checkbox"/>													SENIOR: <input type="checkbox"/>
Klasse/ class	<input checked="" type="checkbox"/>	Dauerregistrierter No/ Registration number:	27 MHz Band				35 MHz Band				40 MHz Band				
3.5 V															
6.5 V															
15 V															
35 V															
3.5 H															
7.5 H															
15 H															
4 Kanäle sind anzugeben !! / You must indicate 4 channels !!															

9. Wer ist Ihr Starthelfer?/Who is your starthelper?
 Familienname/Surname:
 Vorname/Christian name:
10. Ankunft in Schrems/Arrival in Schrems: mit Bahn/train: PKW-Bus/Car-Bus:
11. Anreisedatum/date of arrival: Abreisedatum/date of departure:



12. Unterkunfts- und Verpflegungsbestellung sowie Camping-Reservierung:

Order to accommodation, boarding and camping:

a) Schloß-Pension/castle boarding-house

HP = erweitertes Frühstück, Abendessen (inkl. 1 Getränk)/full breakfast, dinner (incl. one drink):

VP = erw. Frühstück, Mittag- und Abendessen (inkl. 1 Getränk)/full breakfast, lunch, dinner (incl. one drink):

HP = ÖS 270,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

VP = ÖS 320,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

b) Hotel/hotel

NF = Nächtigung, erweitertes Frühstück/Overnight stay, full breakfast:

HP = Nächtigung, erw. Frühstück, Abendessen/Overnight stay, full breakfast, dinner:

NF = ÖS 260,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

HP = ÖS 350,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

c) Camping/camping

Stellplatz pro Tag/place a day: = ÖS 100,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

Person und Tag/person and day: = ÖS 40,-- x ... Tage/days = ÖS ,--

13. Festbankette/Banquet:

= ÖS 200,-- x ... Pers./persons = ÖS ,--

14. Startgeld/starting fee:

Senior = ÖS 60,-- x ... Klassen/classes = ÖS ,--

Junior = ÖS 30,-- x ... Klassen/classes = ÖS ,--

Gesamtsumme/Total remittance = ÖS ,--

Die Gesamtsumme wurde auf das in der Ausschreibung angegebene Konto bei der Raiffeisenbank Schrems überwiesen.

The total must be remitted to the in the announcement specified account at the Raiffeisenbank Schrems.

Stempel und Unterschrift

des Landesverbandes:

Stamp and signature of

the national federation:

Unterschrift des Teilnehmers:

Signature of the competitor:

Datum/Date:


..... bitte ankreuzen/please mark



FSR-WM 1990

SCHREMS - AUSTRIA



 ORGANISATIONSKOMITEE
 Hoffeldstraße 8
 A-3943 SCHREMS

MELDEFORMULAR für Begleitpersonen

ENTRY FORM for accompanying persons

1. Land/Country:
2. Familienname/Surname:
3. Vorname/Christian name:
4. Geschlecht/sex: männlich/male: weiblich/female:
5. Geburtsdatum/date of birth:
6. Wohnort/residence:
7. Straße/street:
8. Ankunft in Schrems/Arrival in Schrems: mit Bahn/train: PKW-Bus/Car-Bus:
9. Anreisedatum/date of arrival: Abreisedatum/date of departure:



Bankverbindung: RAIFFEISENBANK OBERES WALDVIERTEL, 3943 SCHREMS
 Bankleitzahl: 32415, Konto-Nr.: 25007

10. Unterkunfts- und Verpflegungsbestellung sowie Camping-Reservierung:

Order to accommodation, boarding and camping:

a) Schloß-Pension/castle boarding-house

HP = erweitertes Frühstück, Abendessen (inkl. 1 Getränk)/full breakfast, dinner (incl. one drink):

VP = erw. Frühstück, Mittag- und Abendessen (inkl. 1 Getränk)/full breakfast, lunch, dinner (incl. one drink):

HP = ÖS 270,- x ... Tage/days = ÖS,--

VP = ÖS 320,- x ... Tage/days = ÖS,--

b) Hotel/hotel

NF = Nächtigung, erweitertes Frühstück/Overnight stay, full breakfast:

HP = Nächtigung, erw. Frühstück, Abendessen/Overnight stay, full breakfast, dinner:

NF = ÖS 260,- x ... Tage/days = ÖS,--

HP = ÖS 350,- x ... Tage/days = ÖS,--

c) Camping/camping

Stellplatz pro Tag/place a day:

= ÖS 100,- x ... Tage/days = ÖS,--

Person und Tag/person and day:

= ÖS 40,- x ... Tage/days = ÖS,--

11. Festbankette/Banquet:

= ÖS 200,- x ... Pers./persons = ÖS,--

Gesamtsumme/Total remittance = ÖS,--

Die Gesamtsumme wurde auf das in der Ausschreibung angegebene Konto bei der Raiffeisenbank Schrems überwiesen.

The total must be remitted to the in the announcement specified account at the Raiffeisenbank Schrems.

Stempel und Unterschrift

des Landesverbandes:

Stamp and signature of

the national federation:

Datum/Date:

.....

.....

..... bitte ankreuzen/please mark

Unterschrift der Begleitperson:

Signature of the accompanying

person:

.....

1. Schaufahren im Schwimmbad in Braunau/Inn

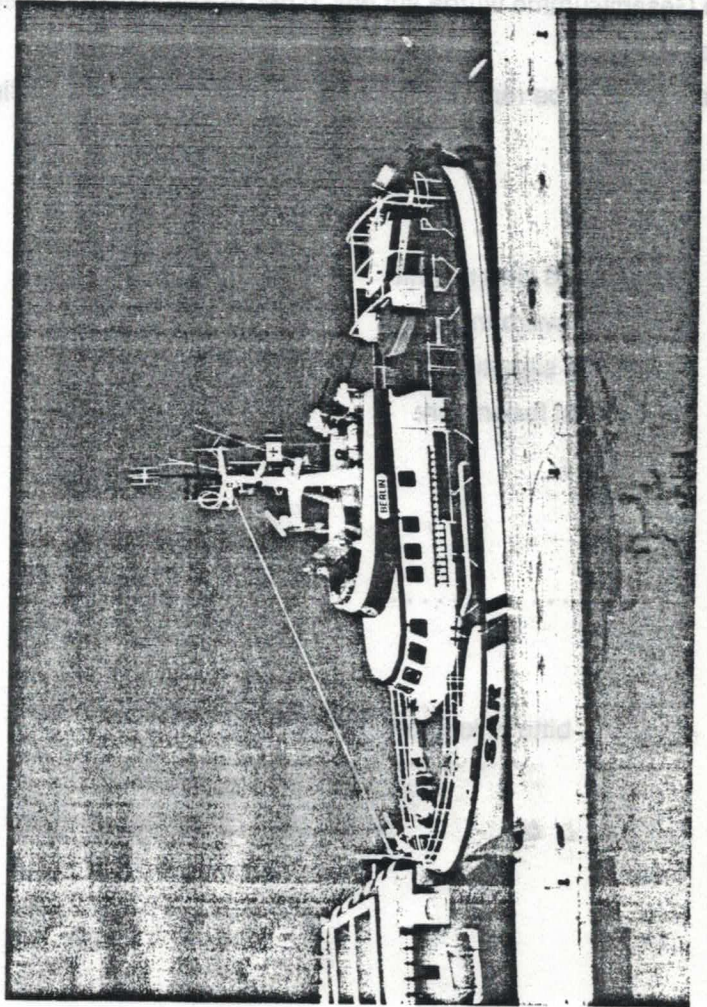
Anlässlich der Eröffnung der Bezirkssporthalle in Braunau/Inn wurden verschiedene Vereine eingeladen, innerhalb eines Rahmenprogrammes ihre Sportart vorzustellen.

Die Schiffsmodellbaugruppe veranstaltete am 9. September ein Schaufahren, bei dem mehr als 30 Modelle in Aktion gezeigt wurden. Als Sprecher fungierte der allseits bekannte Joachim Sennowitz, ein Mitglied des MBC-Braunau.

Unsere Regionalzeitung schrieb über diese Veranstaltung: "Das Schwimmbaden im Freizeitzentrum wurde bei den Vorführungen des Modellbaoclubs zum "Weltmeer" aufgewertet. Hier tummelten sich im Badewasser die Miniaturausgaben von Ozeanriesen, Salzschlachten, Raddampfern, Kriegsschiffen und Segelrennjachten, aber auch Elektrorennboote."

Der neue Bürgermeister der Stadt Braunau, Gerhard Skiba und viele interessierte Zuschauer nutzten diesen schönen Nachmittag, um die Vorführungen des MBC mitzuerleben.

M. Schaller



10 Braunauer beim Wettbewerb des Passauer Vereins

Eine Woche nach unserem Wettbewerb ging's auf nach Pocking, wo die Passauer Kollegen einen Wettbewerb für naturgetreue Boote und Eco-Rennboote veranstalteten. Das Wetter war nicht besonders freundlich, doch die Ergebnisse für die Braunauer Vereinsmitglieder umso erfreulicher, konnten sie doch von 15 möglichen Pokalen 8 mitnehmen und das bei einem Starterfeld von mehr als 45.

Platzierungen der Braunauer Vereinsmitglieder:

Junioren:

1. Sennowitz Martin
2. Schneider Petra
3. Schaller Gunter

F4 -bis 900 mm:

1. Berghammer Stefan
3. Traxler Albert jun.
6. Leclerc Ulrich
14. Traxler Renate

F4 901 bis 1400 mm

2. Berghammer Stefan
7. Schaller Florian sen.
10. Schneider Manfred
11. Leclerc Ulrich

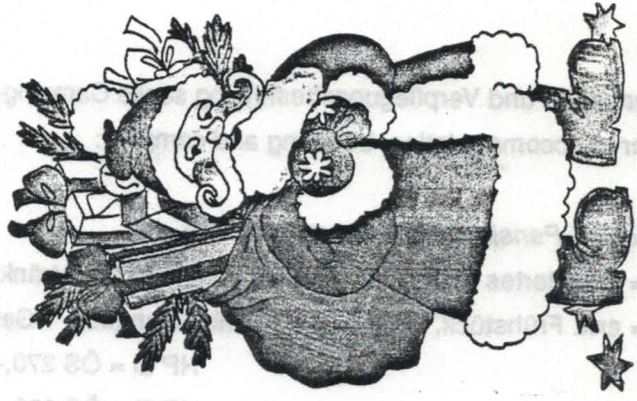
F4 1401 bis 2500 mm

2. Sennowitz Joachim

Eco-Baukasten

2. Traxler Albert jun.
4. Traxler Renate
6. Leclerc Ulrich

M. Schaller



8. Wettbeverb der Klasse F5 - M in Mining

37 Starter, davon 26 Österreicher, trafen sich zum diesjährigen F5-M Wettbewerb in Mining-Gundhoilling am 30. September und 1. Oktober.

Man traf wieder viele Bekannte, aber auch einige neue Gesichter konnte man sehen. Die Teilnehmer fanden an beiden Tagen herrliches Segelwetter vor, obwohl es sehr kalt war. Manchmal kam es durch den starken Wind zu Protestsituationen oder Boote verhängten sich. Natürlich wurde dadurch so manche bessere Platzierung eingebüßt. Gefahren wurden 14 Durchgänge im italienischen System. Dadurch gab es sicher keinen Zufallsieger, die besten hatten gewonnen. Besonders erfreulich für uns war natürlich, daß diesmal unser Dr. Robert Stigler die Nase vorn hatte.

Florian Schaller jun. konnte am Sonntag ziemlich zeitig die Siegerehrung vornehmen. Außer den üblichen Keramikkrügen gab es noch einige Überraschungen, die uns Präsident Dir. Hofbauer mitgebracht hat, zu gewinnen. 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. Ein Dank auch an die Küche, die uns bei dem kühlen Wetter mit heißen Getränken und warmem Essen versorgt haben. Ich hoffe, es hat allen bei uns gefallen und sie kommen gern wieder.

M. Schaller



„Hallo, Papi!“

Modellbaclub
Braunau/Inn
Sektion: Schiffe

ERCEBNISLISTE

Klasse: F 5 - M

1. Dr. Robert Stigler	A	20,8 Punkte
2. Mag. Helmut Türk	A	43,4 "
3. Karl Josef Schüler	D	50,5 "
4. Werner Hauer	A	58,4 "
5. Hans Kukula	A	61,4 "
6. Karl Schmidt	A	70,8 "
7. Manfred Wolfinger	A	76,5 "
8. Peter Nachreiner	D	78,4 "
9. Peter Koholzer	A	82,4 "
10. Ludwig Eglsner	D	91,1 "
11. Ernst Maurer	A	94,1 "
12. Leo Moser	A	95,4 "
13. Adolf Roth	D	96 "
14. Florian Schaller jun.	A	103,7 "
15. Johann Nowak	A	107 "
16. Helmut Pirker	A	109,7 "
17. Robert Griehsler	A	111,4 "
18. Wolfgang Götz	D	114 "
19. Manfred Feichtenschlager	A	116,7 "
20. Klaus Burghammer	D	120 "
21. Friedrich Melan	A	123 "
22. Florian Schaller sen.	A	125,7 "
23. Gunter Schaller	A	129 "
24. Kurt Zankai	A	138 "
26. Martin Sennowitz	D	138 "
26. Reinhold Holly	A	155 "
27. Franz Feichtenschlager	A	157 "
28. Thomas Haindl	D	158 "
30. Otto Warmuth	A	158 "
31. Klaus Neureiter	A	160 "
31. Hermann Brandmüller	D	162 "
33. Alfred Kayser	D	162 "
33. Ulrich Weber	D	166 "
34. Hannes Chlubna	A	174 "
35. Ernst Kukula	A	200 "
36. Joachim Sennowitz	D	201 "
37. Bernhard Laimer	A	219 "

Mannschaftsverwertung

MYC München
RC Gmunden
MBC Braunau/Inn

87 Starter beim Wettbewerb für naturgetreue Boote und Elektromotorenboote in Mining - Gundholling.

Aus 6 Bundesländern und dem benachbarten Bayern kamen die 87 Starter (65 mit naturgetreuen Booten, 22 mit Elektro-Rennbooten) am 16. und 17. September zum Wettbewerb nach Mining. Veranstalter war wie üblich der Modellbauclub Braunau unter der bewährten Leitung von Florian Schaller sen. und Ing. Albert Traxler. Schiedsrichter war wie immer Fritz Pointner und unsere beiden Damen im Zelt Aloisia Schneider und Maria Schaller schrieben wieder eifrig mit. Die schwierige Arbeit am Dock lag auch diesmal in den Händen von Franz Feichtenschlager und Georg Gaisbauer. Die äußeren Bedingungen waren sehr gut, kam doch nach einigen Regentagen endlich wieder die Sonne hervor. Weniger Freude bereitete der Wind, denn dieser verblies die kleinen Boote förmlich, die größeren hatten etwas weniger Probleme. So konnte an beiden Tagen kein einziger fehlerfreier Lauf gefahren werden.

Besonderes Interesse weckten bei den zahlreichen Zuschauern neben den wunderschönen Feuerlöschbooten, Schleppern, Ausflugschiffen, Jachten und Kriegsschiffen ein außer-Konkurrenz vorgeführtes tauchfähiges U-Boot von Ing. Peter Siegesleitner aus Braunau und eine ca. 2,5 m lange "Gorch Fock" (deutsches Segelschiff) von Ekkehard Köhler aus Passau.

Für unser leibliches Wohl sorgten unsere Damen im Versorgungszelt unter der bewährten Leitung von Helga Feichtenschlager bestens. Es gab für jeden etwas, ob es einer süß oder pikant liebte, niemand wurde enttäuscht, denn neben Kuchen, Pofesen und Kaffee gab es auch Würstl, Gulaschsuppe und Erdäpfelkase, Limos und Bier. Bei der Siegerehrung konnten neben zahlreichen Pokalen auch wieder viele Spenden einzelner Firmen gewonnen werden. Unsere Freunde aus Wien brachten einen Pokal für den ältesten Teilnehmer mit, den unser Viktor Freiburger bekam, der sich darüber sehr freute.

M. Schaller



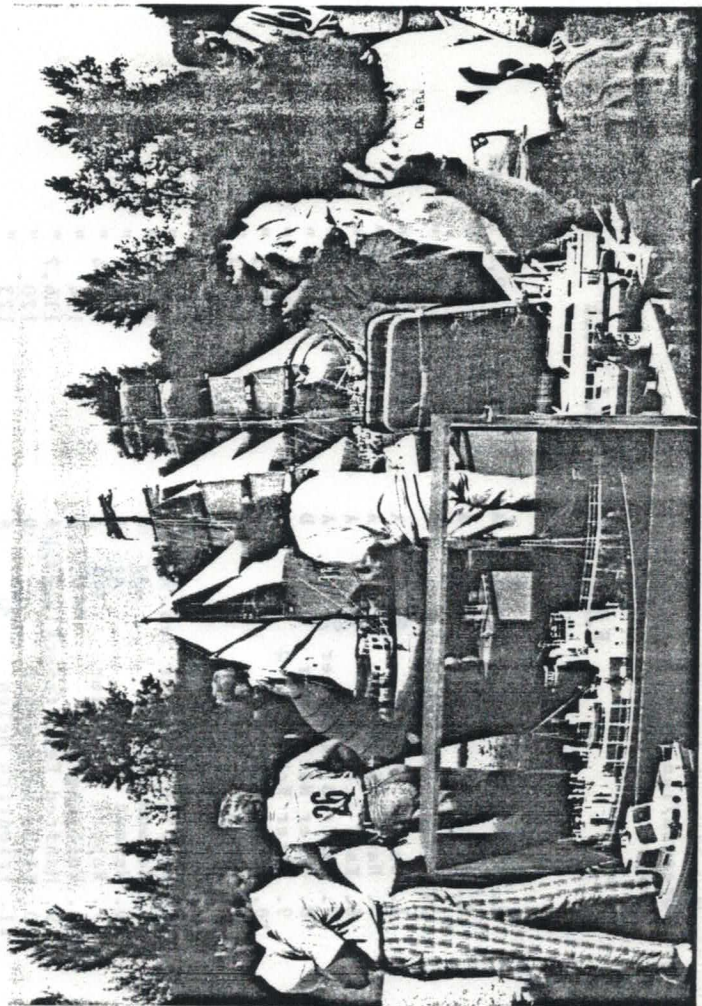
„Frohes Fest!“

Klasse F4 1401 bis 2500 mm

1. Sennowitz Joachim	BRD	Salzburg	96 Pkt. n.St.
2. Chesla Jürgen	V	Seabex One	96 "
3. Prossegger Friedrich sen.	V	Vorarlberg	93 "
4. Schmid Karlheinz	BRD	SK Blücher	92 "
5. Steuer Elmar	BRD	Astor	91 "
6. Lercher Klaus	K	LK Nürnberg	87 "

Freiwillige Baubewertung

1. MS Vorarlberg	Prossegger Friedrich sen.
2. Weser (Löschkreuzer)	Schaller Florian
3. Kugelbake (Meßschiff)	Schaller Florian
4. LK Nürnberg	Lercher Klaus
5. Düsseldorf	Feichtenschlager Franz
6. Zerstorfer	Lercher Klaua
7. Salzburg (Plätte)	Sennowitz Joachim
8. Happy Hunter	Huber Hermann
9. Antonia	Jurka Hans sen.
10. Akragas	Feichtenschlager Franz
11. Paul Denker	Jurka Hans sen.
12. Melk	Salomon Klaua
13. Wiesel	Linseisen Thomas
14. Buchhorn	Windisch Lorenz
15. Marauder	Erfurth Alexander
16. Buginsier	Freiberger Viktor
17. Neptun	Rotter Harry



Klasse FSR Eco-Baukasten

ERGEBNISLISTE

Klasse FSR Eco-Baukasten

	19 Rnd.	12 Sek.
1. Schörg Karl	BRD	06 "
2. Rettenberger Peter	O.Ö.	" "
3. Traxler Albert jun.	V	17 "
4. Prossegger Friedrich jun.	BRD	20 "
5. Leclerc Ulrich	V	41 "
6. Prossegger Friedrich sen.	BRD	01 "
7. Rothaler Karl	OÖ	02 "
8. Traxler Renate	OÖ	10 "
9. Ing. Traxler Albert	NÖ	9 "
10. Luksch Christian		

Klasse FSR Eco-Expert

	21 Rnd.	09 Sek.
1. Pauchli Erwin	K	05 "
2. Makoru Johann	W	07 "
3. Schörg Karl	W	20 "
4. Weber Kurt	NÖ	11 "
5. Ing. Traxler Albert	OÖ	06 "
6. Traxler Albert jun.	OÖ	10 "
7. Voith Joachim	K	16 "
8. Traxler Renate	OÖ	12 "

Klasse FSRE -2kg

	33 Rnd.	- Sek.
1. Traxler Albert jun.	OÖ	" "
2. Ing. Traxler Albert	OÖ	" "
3. Makoru Johann	K	05 "
4. Schaller Florian	OÖ	40 "

Klasse F4 Junioren

		94 Pkt.
1. Erfurth Alexander	S	94
2. Jurka Hans	W	93
3. Sennowitz Martin	BRD	92
4. Jurka Hans	W	89
5. Schneider Petra	O.Ö.	87
6. Berger Stefan	O.Ö.	83
7. Frank Bernd	BRD	83
8. Josten Ulrich	O.Ö.	82
9. Schaller Gunter	O.Ö.	82
10. Stockhammer Tobias	O.Ö.	78
11. Nowak Christoph	O.Ö.	72
12. Windisch Alexandra	W	71
13. Schaller Regina	O.Ö.	68
14. Lercher Florian	K	41

Klasse F4 bis 900 mm

	N.Ö.	98 Pkt. n.St.
1. Weber Kurt	BRD	98
2. Sennowitz Joachim	BRD	95
3. Rettenberger Peter	BRD	94
4. Leclerc Ulrich	BRD	93
5. Ing. Traxler Albert	O.Ö.	90
6. Windisch Lorenz	W	89
7. Voith Joachim	K	89
8. Traxler Albert jun.	O.Ö.	89
9. Hämmerle Wolfgang	V	89
10. Berghammer Stefan	O.Ö.	89
11. Silberner Alexander	BRD	88
12. Jurka Hans sen.	W	87
13. Schaller Florian	O.Ö.	84
14. Salomon Klaus	W	84
15. Janiszewski Adam	O.Ö.	81
16. Spitzl Claudia	BRD	78
17. Feichtenschlager Franz	O.Ö.	78
18. Rothaler Karl	BRD	78
19. Traxler Renate	O.Ö.	75
20. Rotter Harry	W	75
21. Köhler Ekehard	BRD	71
22. Freiberger Viktor	O.Ö.	67
23. Vogl Dieter	O.Ö.	44

Klasse F4 901 bis 1400 mm

	V	98 Pkt.
1. Prossegger Friedrich jun.	V	98
2. Schaller Florian	O.Ö.	95
3. Schneider Manfred	O.Ö.	94
4. Gaisbauer Georg	O.Ö.	94
5. Oberleitner Ulrich	BRD	94
6. Rettenberger Peter	BRD	92
7. Harrer Karl	N.Ö.	89
8. Joachimbauer Franz	O.Ö.	89
9. Frank Günter	BRD	89
10. Linseisen Thomas	BRD	89
11. Feichtenschlager Franz	O.Ö.	88
12. Berghammer Stefan	O.Ö.	88
13. Amann Peter	V	88
14. Engelsberger Vladimir	S	87
15. Rössler Monika	BRD	87
16. Berger Karl Horst	O.Ö.	84
17. Leclerc Ulrich	BRD	83
18. Wagenhammer Gustav	O.Ö.	80
19. Luksch Christian	N.Ö.	77
20. Huber Hermann	O.Ö.	76
21. Köhler Ekehard	BRD	76
22. Jurka Hans sen.	W	68

Elektro-Hennboct-Bewerb am 16./17. September '69 in Gundholling

Spannung á la Hitchcock!

11 Gemeldete Teilnehmer gab es in der Guppe Eco-Baukasten.

Im 1. Lauf am Samstag, bei gehörigem Wellengang, probierten die Fahrer noch, aber dann am Sonntag, bei ruhigem Wasser, gab es kein Pardon.

Sieger wurde KARL SCHÖRG (Korneuburg) mit 19 Runden.

2. PETER RETTENBERGER (Passau), 18 Runden (mit geliehener Schraube von Karl Harrer)

3. ALBERT TRAXLER jun. (Braunau), 16 Runden

4. FRIEDRICH PROSSEGER jun. (Vorarlberg), 14 Runden

5. ULRICH LECLERC (Braunau), 14 Runden

6. FRIEDRICH PROSSEGER sen. (Vorarlberg), 13 Runden

7. KARL ROTHALER (Simbach), 12 Runden

8. RENATE TRAXLER (Braunau), 12 Runden

9. ALBERT TRAXLER sen. (Braunau), 11 Runden

10. CHRISTIAN LUKSCH (Niederösterreich), 9 Runden.

Der elfte Teilnehmer war leider erkrankt.

Bei Eco-Experten gingen 8 von 9 gemeldeten Teilnehmern an den Start. Der Name "Experten" schlug sich auch in der Rundenanzahl deutlich nieder.

1. ERWIN PAUCHLI (Wien), mit 21 Runden

2. JOHANN MAKORU (Kärnten), er hatte bereits am Samstag bei stürmischer See seinen Platz gesichert - mit 20 Runden, 5,17 sec.

3. KARL SCHÖRG (Korneuburg), 20 Runden, 7,43 sec.

4. KURT WEBER (Schrems), 20 Runden, 11,50 sec.

5. ALBERT TRAXLER sen. (Braunau), 19 Runden, 6,28 sec.

6. ALBERT TRAXLER jun. (Braunau), 19 Runden, 10,00 sec.

7. JOACHIM VOITH (Kärnten), 16 Runden

8. RENATE TRAXLER (Braunau), 12 Runden.

Spannung bis zum Schluß gab es in den beiden Läufen der Klasse FSR -2 kg.

Im ersten Lauf kämpften sich Johann Makoru und Albert Traxler sen. rundengleich mit 26 ins Ziel. Tapfer mischte Florian Schaller sen.

23 Runden lang mit, Traxler jun. kam trotz 3 versuchter Starts nicht vom Fleck und schwor für Sonntag Rache.

Dieser brachte dann auch bessere Ergebnisse. Leider mußte Johann Makoru mit Ruderdefekt zurück an Land, Florian Schaller schied

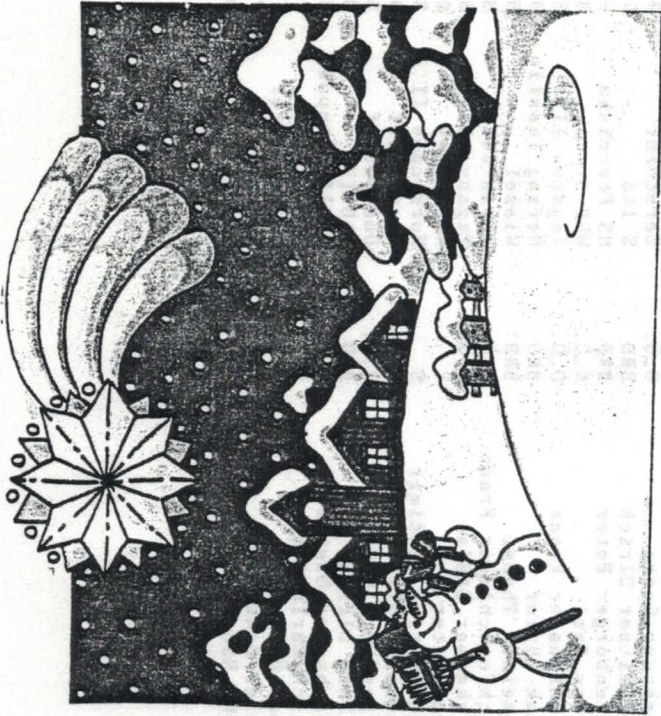
nach 11 Runden frühzeitig aus. Übrig blieben Vater und Sohn Traxler.

War vom Start weg der Vater zuerst im Vorteil, so holte doch der Junior Runde für Runde zurück. Nach 15 Minuten siegte Albert jun.

mit 33 Runden und leeren Akkus vor Albert sen., der mit 31 Runden ebenfalls seine Akkus geleert hatte. Dritter wurde Johann Makoru

mit seiner 26 Runden vom Vortag. Florian Schaller landete mit 23 Runden am vierter. Platz.

Renate Traxler



Ein frohes Weihnachtsfest

Gluck und Erfolg

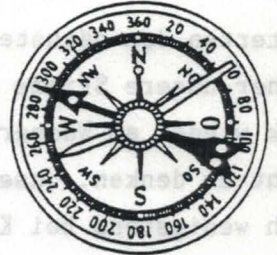
im Neuen Jahr

Wünscht das Sekretariat allen
Mitarbeitern für die Zusammenarbeit.

D. Schmidt



1. Vorarlberger Schiffsmodellclub



4. LÄNDLE REGATTA

am 7. und 8. Oktober am großen Baggersee in Rankweil-Brederis

Schon zeitlich im Frühjahr lud der 1. VlbG. Schiffsmodellclub wieder alle Segler der Klasse F 5- M aus nah und fern zur Ländleregatta ein. Unsere beiden Mitglieder Roland Burger und Peter Koholzer machten zudem eifrig Werbung und so erwarteten wir 37 gemeldete Wettkämpfer aus Österreich, der Schweiz und Deutschland. Die Woche vor der Regatta war von wunderschönem Herbstwetter gekennzeichnet, doch je näher das Wochenende kam, umso düsterer wurden die Wetterberichte. Nichts desto trotz begannen wir am Freitag mit dem Herrichten des Regattageländes, denn wer A (Ausschreibung) sagt, muß auch B sagen können! Einzelne Teilnehmer trafen bereits im Laufe des Nachmittags ein, so auch unser Präsident, Herr Direktor Franz Hofbauer, der diesmal mit Boot, Rigg und kompletter Fernsteuerung angereist war. Beim Clubabend (1. Freitag im Monat) hatte unsere Hafenkneipe mit Smutje Jakob Schlachtpartie, so daß wir uns in gemütlicher Runde noch richtig stärken konnten für die kommenden zwei Tage.

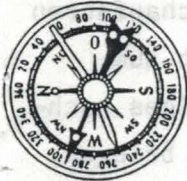
Tief in Wolken gehüllt war das Rheintal und die umliegenden Berge, als wir Organisatoren am Samstag früh die Teilnehmer begrüßen konnten. Nach dem Aufbau der Zelte für Startstelle und Wirtschaft wurde die Regatta um 10^o30 vom Obmann des 1. V S M C eröffnet. Regattaleiter Peter Koholzer gab den Seglern anschließend noch einige Erläuterungen und mit der Bitte um ein faires Segeln konnte es losgehen. Etwas Wind war nun auch schon aufgekommen. Wenn auch der Himmel fallweise weinte, es ließen sich davon weder die Segler noch der Regattaleiter sonderlich beeindruckt. Es gelang uns damit bis zum späten Nachmittag 4 Wertungsläufe in allen 3 Gruppen durchzubringen und anschließend auch noch die Wanderregatta zu starten. Fast alle Teilnehmer ließen es sich nicht nehmen, hier mit dabei zu sein. Entlang des Baggersees sah man darauf die " Meute " Richtung Wendeboje am anderen Ende des Sees marschieren, sichtlich angetrieben von der verlockenden Aussicht auf ein Stamperl " Kirschwasser ". Dieses wurde nämlich jedem Teilnehmer nach erfolgter Umrundung von unserem Käpt'n Iglo (Robert Lins) jedem zur Belohnung eingeschenkt. Die Zeitunterschiede beim Zieleinlauf waren bei dem nur mäßigen Wind sehr beträchtlich. Nachdem die Zielglocke auch für den letzten geschlagen hatte, begann auch schon die Dämmerung hereinzubrechen und wir machten uns auf den Weg in die Quartiere, um uns für das abendliche Zusammensein etwas salonfähig zu machen. Das wichtigste Kleidungsstück am Wasser war ja der Regenschutz und die Stiefel ! Im Hotel Freschen in Rankweil trafen wir uns zu gemütlicher Runde bei gutem Essen und Trinken. Dabei wurden neue Bekanntschaften geschlossen, alte Erinnerungen ausgetauscht und natürlich, wie könnte es anders sein, ausgiebig gefachsimpelt.

Die ganze Nacht hindurch hatte der Himmel seine Schleusen geöffnet und wir schliefen oder

zitterten dem nächsten Morgen entgegen. Pünktlich um 9⁰⁰ Uhr, wir Vorarlberger durften noch vorher unsere Stimme zur Landtagswahl in die Urnen werfen, versammelte sich das Regattavolk wieder am Wasser. Bei dem starken Regen und der Windstille war zunächst an einen Start nicht zu denken. Unsere " Feldküche " war aber bald in Betrieb und so war es doch möglich, sich wenigstens bei Kaffee, Kuchen oder Glühwein die Zeit zu vertreiben. Und siehe da, nach ca. einer Stunde erhörte Petrus unser Stoßgebet, der Regen hörte allmählich auf und auch die Blätter der Birken am Regattagelände zeigten Bewegung! Also nichts wie an den Start, war doch zumindest ein 5. Wertungslauf durchzubringen, damit die Regatta auch gewertet werden konnte. Es blieb dann aber in Folge nicht nur bei einem 5. sondern auch noch ein 6. Lauf konnte ohne Probleme gefahren werden. Die beiden Herren Dr. Hermann Stiegler und Helmut Lupart zeigten sich in allen Läufen als faire und ebenbürtige Gegner, denn nach 6 Läufen waren beide immer noch punktegleich und hatten zudem die gleiche Anzahl von 1., 2. und 3. Plätzen herausgefahren. Was tun sprach nun Zeus. Regattaleiter Peter Koholzer machte sich daraufhin eifrig am Naviga- Regelwerk zu schaffen So kam man dann im Einvernehmen mit den beiden Beteiligten überein, die Entscheidung über den Sieg in einem Stechen zu suchen. Also ein zusätzlicher Lauf allein zwischen den beiden Kontrahenten! Bei diesem Lauf war natürlich klar, daß alle Segler gespannt diesen Lauf verfolgten. Eine fast gespenstische Ruhe war eingetreten. Bis auf das letzte Teilstück der " Banane " waren Beide dicht beieinander in wechselnder Reihenfolge. Auf einmal blieb das Boot von Helmut Lupart in einem Windloch hängen und das Boot von Dr. Stiegler konnte davonziehen. Bis die Segel von Luparts Boot wieder in den Wind kamen, war es bereits geschehen. Zwei ebenbürtige Spitzensegler hatten uns in einem fairen Wettkampf die hohe Segelkunst vor-demonstriert und sowohl Sieger als auch der " Verlierer " hatten sich beim Zieleinlauf einen Applaus redlich verdient. Somit war nun nur noch der 2. Lauf zur Wanderregatta zu absolvieren. Bei wenig Wind machte sich die Armada wieder auf den Weg dem See entlang. Das ließ unseren Druckern genug Zeit, die Ergebnislisten und auch die Urkunden fertig zu machen. Bis der letzte Teilnehmer die Ziellinie passiert hatte, verging über eine Stunde. Im Zelt versammelte sich darauf das Seglervolk samt Angehörigen und es konnte allsbald zur Siegerehrung geschritten werden. Sieger wurde in diesem " Kampf " bis auf's Messer wie schon erwähnt Dr. Hermann Stiegler, der den bisherigen Seriensieger Helmut Lupart auf den 2. Platz verwies. Den 3. Rang erreichte Dr. Robert Stiegler. Die übrigen Platzierungen möge der geneigte Keser der beigefügten Ergebnisliste entnehmen. Durch den Sieg in der Kombinationswertung (Ländler. - Wanderregatta) konnte Helmut Lupart den schon im letzten Jahr errungenen Wanderpokal wieder mit nach Zürich nehmen. Der 2. Platz ging an Dr. Robert Stiegler vor Karl Schüler aus der B R D . Diesen 3 Seglern konnten wir je ein silbernes kanadisches 5 Dollarstück in polierter Ausführung überreichen. Damit war , sicher auch im Interesse unserer weitgereisten Gäste die 4. Ländleregatta zu Ende. Im Zelt begann darauf das grosse Abschiednehmen. Ich glaube, den Worten der Abreisenden nach zu schließen, daß auch die 4. Ländleregatta eine Reise wert war und alle versprachen, auch im nächsten Jahr wieder Gäste des 1. Vlb. Schiffmodellclubs zu sein. Wir Vorarlberger haben versucht, trotz äußerst widriger Umstände eine ordnungsgemäße Regatta durchzuführen. Ich glaube, das ist uns auch gelungen ! Allen Teilnehmern einen herzlichen Dank für ihr Kommen und ein Wiedersehen bei der 5. Ländleregatta in Rankweil am 2. Oktoberwochenende 1990.



1. Vorarlberger Schiffmodellclub



Rangliste der 4. Ländlerregatta vom 7.u.8. Oktober 1989 in Brederis

1.	Dr. Hermann Stiegler	✓	OE 138	6,4 Punkte
2.	Helmut Lupart		Z 82	6,4 Punkte
3.	Dr. Robert Stiegler	1	OE 136	15,0 Punkte
4.	Karl-Josef Schueler		G 777	24,4 Punkte
5.	Roland Burger	2	OE 94	28,4 Punkte
6.	Kurt Oberholzer		Z 76	28,7 Punkte
	Karl-Heinz Ottersbach		Z 89	28,7 Punkte
8.	Manfred Wolfinger	3	OE 125	32,4 Punkte
9.	Hubert Blessin		G 74	32,7 Punkte
10.	Sigi Weder		Z 99	34,0 Punkte
11.	Weiner Uttinger		Z 23	41,0 Punkte
12.	Rolf Staempfli		Z 135	43,0 Punkte
13.	Peter Meier		Z 92	44,7 Punkte
14.	Hans-Peter Sarhage		Z 4	46,0 Punkte
15.	Frank Guender		G 366	47,7 Punkte
	Siegfried Heimberg		G 329	47,7 Punkte
17.	Arnd Hennig		G 273	54,0 Punkte
18.	Hans Rudolf Bieri	—	Z 52	56,0 Punkte
19.	Michael Mähr	—	OE 03	60,0 Punkte
20.	Walter Staudenmann	—	Z 160	62,0 Punkte
	Rudolf Röthlisberger		Z 177	62,0 Punkte
	Klaus Neureiter	4	OE 134	62,0 Punkte
23.	Franz Hofbauer	5	OE 77	64,0 Punkte
24.	Walter Itten		Z 15	67,0 Punkte
	Hans Götz	6	G 232	67,0 Punkte
26.	Hannes Clubna		OE 141	70,0 Punkte
	Ulrich Weber		OE	70,0 Punkte
	Günter Lechner		OE	70,0 Punkte
29.	Harald Winkler	—	OE 01	73,0 Punkte
30.	Friedrich Beller	—	OE 02	79,0 Punkte

Wir hoffen, dass es Euch bei uns gefallen hat und das wir uns nächstes Jahr wieder hier sehen.

Der Vorstand des 1. Vorarlberger Schiffmodellclubs

Mach' was aus der
Freizeit



werde Mitglied beim
A Ö S M V

Name Geburtsdatum
Anschrift Tel

Interessensgebiet: Segelschiffe

Standmodelle

Modelle m. Elektromotor

--

Verbrennungsmotor

Ich habe eine Fernsteueranlage Frequenz

Senden Sie diese Anmeldung ausgefüllt an obgenannte Adresse.

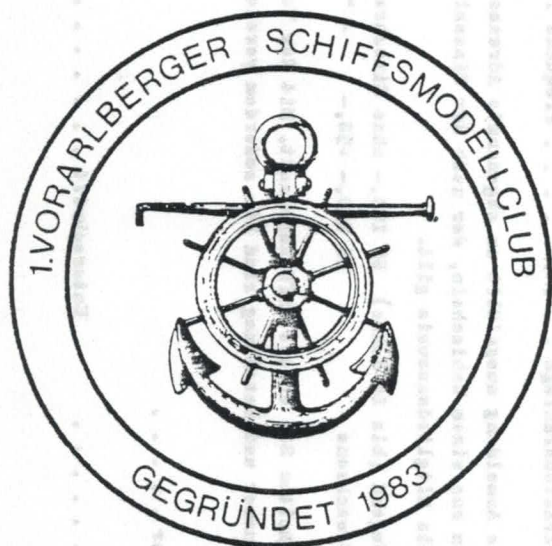
Sie erhalten von uns einen Zahlschein, der nach der Einzahlung
des Beitrages als Mitgliedsausweis gilt.

Beitrag: Jugend (bis 18 Jahre) 88 180,- ohne Einschreibgebühr
Erwachsene 88 250,- +50,- -- " --

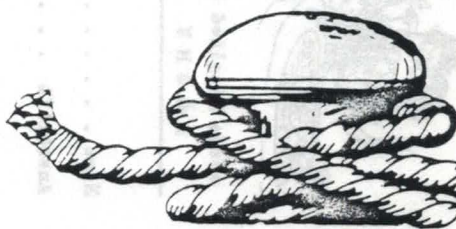
1/4 jährlich erhalten Sie unsere Info zugesandt. Mit der Vergabe
der Dauerstartnummer und Bezahlung sind Sie außerdem versichert.

Dauerstartnummer

Datum Unterschrift



J A H R E S B E R I C H T
D E S
1. V O R A R L B E R G E R
S C H I F F S M O D E L L
C L U B S



Hallo, ihr Schiffmodellfreunde über dem Arlberg !

Nach längerer Zeit wieder ein Lebenszeichen aus Vorarlberg. Nicht etwa, daß das Schiffmodellhobby bei uns eingeschlafen wäre. Nein, im Gegenteil! Durch die große Zahl von Schaufahren und Wettbewerbe, die wir in der näheren und weiteren Umgebung besucht haben, blieb zum Schreiben einfach keine Zeit. Nun nach Abschluß der Saison soll nun doch noch einiges nachgeholt werden und so möchte ich einen Rückblick über unsere Aktivitäten zu Papier bringen. Nach der Eröffnung der Saison durch die Schiffstaufer von 20 über den Winter gebauten Modellen durch den Meeresherrn Poseidon persönlich, galt es an den kommenden Wochenenden für den bevorstehenden Alemannenwettbewerb zu trainieren, wollten wir doch bei der Titelvergabe kräftig mitmischen. Am Freitag vor Pfingsten trat dann also eine Mannschaft des 1. V S M C die Reise ins franz. Elsaß, genauer gesagt nach Benfeld an. Hier sollte die 4. Alemannenregatta stattfinden. Es waren alle naturgetreuen Klassen und FSR E Eco ausgeschrieben. Unsere Leute traten in F 4 A + B , F 2 A und F 2 C an. Die französischen Kollegen begrüßten uns herzlich, natürlich in unserem Dialekt ! Der Wettbewerb ging nach der Eröffnung durch den Bürgermeister flott vonstatten. Das Wetter war so mittelprächtig. Zum Alemannenabend trafen sich die Schiffler im Vereinshaus in Benfeld, wo der gastgebende Verein uns mit "Bäckoaffa " einer sehr guten elsässischen Spezialität bewirteten. Sonntags waren die 2. Läufe zu absolvieren. Der Computer im Wettkampfbüro werkelt schon eifrig und alles wartete gespannt auf das Ergebnis der Alemannenauswertung. Hier werden die Ergebnisse der besten 5 Teilnehmer eines jeden Clubs der Klassen F 4 B , F 2 A,B,C (halbe Punkte) sowie F 6 und F 7 zusammengezählt und die höchste Punktezahl ergibt dann den Sieger in der Vereinswertung. Obwohl wir mit einem guten Abschneiden gerechnet hatten, waren wir doch überrascht, mit einem Vorsprung von 11 Punkten den Sieg, also den alemannischen Pokal zu erringen. Da den alemannischen Schiffmodell-

freunden nun doch schon 30 Vereine angehören, dürfen wir doch etwas stolz darauf sein ! Roger Biechy aus Colmar hatte ein goldumrandetes Segelschiff aus Porzellan gestiftet und dieses " Schiffmodell " ziert nun unseren Schaukasten im Clublokal. Direkt von Benfeld aus trat der Verfasser dann die Reise in die V R -China zur W M an. Der Bericht über dieses Ereignis war im Heft 2 der AÖSMV Mitteilungen zu lesen. Seit nun bereits 5 Jahren treffen sich der 1. V S M C und der benachbarte Schiffmodellclub Rheintal (Schweiz) zum sogenannten Interclubwettbewerb. Hier geht es um den höheren Punktedurchschnitt nach 2 -F 2 Läufen. Also die Gesamtpunktezahl pro Club wird durch die jeweilige Teilnehmerzahl dividiert. Nachdem der 1. V S M C den ersten Wanderpokal nach 3 Siegen hintereinander endgültig für sich gewinnen konnte, wurde nun ein neuer Wanderpokal gestiftet. Auch dieses Jahr fuhren unsere Burschen einen 8 Punktevorsprung heraus. 176 gegen 168 Punkte. Der Wanderpokal ist nun also für ein Jahr unser. Als nächstes stand die Clubmeisterschaft auf dem programm. Hier stehen 3 Termine zur Auswahl, das erste mal trafen wir uns Anfang Juli. Gefahren wird dabei ein F 2 Kurs , ein F 3-Kurs sowie als Draufgabe eine Wanderung den See entlang mit Abholen einer Fracht. Hier wird aber nicht der Schnellste bevorzugt, sondern derjenige erhält die meisten Punkte, der der Durchschnittszeit Aller am nächsten kommt!! Nachdem in den letzten Jahren stets Friedrich Prosegger den Sieg davongetragen hatte, können wir diesmal mit Horst Preißl einen neuen Mann aufs Siegerpose stellen. Nach fehlerfreien Läufen in F 2 und F 3 ist er ein würdiger Nachfolger des mit 4 Punkten zurückliegenden Vicemeisters Friedrich Prosegger. Die Siegerehrung findet im Rahmen des Novemberclubabends statt. Das nächste Großereignis fand in Immenstaad am Bodensee statt. Zu dieser Freundschaftsregatta trafen sich vor allem Schiffler aus dem Bodenseeraum. Wieder waren hier F 4 A + B , F 2 a,b,c , F 6, F 7 sowie F S R E- Eco und ein Stundenrennen für naturgetreue Boote. Mit 11 Männern und 2 Damen waren wir hier vertreten, die stärkste Vereinsmannschaft. Auch die Erfolge konnten sich sehen lassen! 1 - 1. ; 2 - 2. ; 2 - 3. Plätze Durch das herrliche Wetter und die gute Organisation bedingt war Immenstaad für uns wieder eine Reise wert. Während der Urlaubszeit ist es erfahrungsgemäß auch im Schiffmodellsport etwas ruhiger. Doch der heurige Herbst hatte es wieder in sich. Am Sonntag den 27. August traf sich die 1. V S M C Familie zum trad. Familienausflug. Mit 2 Bussen und 65 Teilnehmern besuchten wir das bekannte Verkehrshaus in Luzern. Der strömende Regen tat der Stimmung keinen Abbruch, das gesamte Verkehrswesen kann in diesem interessanten Museum ja unter Dach besichtigt werden. Ein gemeinsames Abendessen in der Hafenkneipe schloß diese Clubreise ab. Zur Jubiläumsregatta des S M C Leonberg bei Stuttgart brach am Sonntag darauf Robert Lins (Käpt'n Iglo) und Fridolin Märk auf. Wieder versteckte sich die Sonne hartnäckig hinter den Wolken. Trotzdem gelang es Robert auf Anhieb in F 4 A 100 Punkte zu fahren. Durch die neue Nautikusregelung, wonach bei Punktegleichheit der Samstaglauf entscheidet, gab es kein Stechen und er wurde in den 3 Rang gereit. Mit der " Nausikaa " erreichte Fridolin eine Goldmedaille. Durch einen schlampig aufgesteckten Schlauch bei der Pumpe zur Scheibenwaschanlage kam literweise Wasser ins Vorschiff. Wir hatten gerade noch Zeit das Modell an Land zu bringen ! Zum Glück ist die viele Elektronik im Heckteil abgeschottet, so daß sich der Schaden in Grenzen hielt.

Der größte Anlaß in unserem Club fand am Wochenende, den 9. und 10. September im Strandbad

in Bregenz statt. Es war unser Schaufahren, das wir nun schon zum 6. mal durchführten. Wir hatten besonderes Glück mit dem Wetter. Diesmal waren 65 Schiffsmodellbauer anwesend, gegenüber den letzten Jahren ein eher schwacher Besuch. Anscheinend ist das Modellbauervolk gegen Saisonende doch schon etwas reisemüde!

16. und 17. September Jubiläumsregatta des M S F Lahr in Offenburg am Rhein .
Freundschaftsregatta des M B C Braunau in Mining

Beide Veranstaltungen wurden durch Abordnungen unseres Clubs besucht. 7 Leute fuhren nach Offenburg, 5 nach Mining .

Folgende vordere Plätze konnten wir erreichen:

1. Rang in F 4 B Horst Preißl, Goldmedaille in F 7 Fridolin Märk in Offenburg

1. Rang in F 4 B Friedrich Prosegger, 1 Rang Baubewertung Fritz Prosegger

2. Rang in F 4 C Jürgen Ghesla, 3. Rang in F 4 C Fritz Prosegger in Mining .

Daß unsere an sich guten F 4 A Fahrer in Offenburg auch mit 98, 96 und 95 Punkten in der Rangliste weiter hinten rangieren, lag an den 7- 100 Punktefahrern (trotz Retourfahrt Tor 1 und Einfahren ins Dock) . Eine noch nie dagewesene Konkurrenz ! Wir freuten uns trotzdem über unsere guten Ergebnisse und die schöne Veranstaltung mit Tombola u.s.w.

Da Familie Schaller sicher auch einen Bericht für die AÖSMV- Mitteilungen schreibt, möchte ich gleich eine Woche weiterrücken, an dem wieder 2 Schaufahren besucht werden " mußten " .

In der benachbarten Schweiz in Rheineck wurde gleich die ganze Bahnhofstraße unter Wasser gesetzt !! 160 Meter lang und 6 Meter breit war das Becken, um eine Demonstration von

Schiffsmodellen zu ermöglichen. Das Schaufahren in Schaan (Liechtenstein) hielt sich im üblichen Rahmen. Als Souvenir gab es hier einen Zinnteller mit nautischem Motiv (Serie) .

Letzte Auslandsreise wieder eine Woche später nach Zürich zum dortigen Schiffsmodellclub.

In einem Schwimmbad wurde dort gut organisiert ein Schaufahren durchgeführt. Viele exzellente Schiffsmodelle waren zu sehen. Die Schweizer sind sehr gute Modellbauer, nur leider zu wenig reisefreudig, lieber zu Hause in der guten Stube. Das Souvenir ebenfalls zum Sammeln, eine Raddampfermedaille vom Zürichsee.

Den Abschluß der diesjährigen Saison bildete für uns die 4. Ländleregatta, über die in den AÖSMV-Mitteilungen gesondert berichtet wird. Nicht erwähnt wurden in diesem Bericht die vielen Fahrten unserer beiden Seglerkollegen Roland Burger und Peter Koholzer zu diversen Regatten im Inland und Ausland. Mit der Siegerehrung zur Clubmeisterschaft, einem Kegelabend und der Nikolausfeier schließen wir unser Vereinsjahr 1989.

Über den Winter wird wohl in unseren Werften wieder eifrig gebaut werden, denn der Meeresherr Poseidon wartet schon wieder ungeduldig, zur Saisonöffnung im April einige neue Schiffsmodelle taufen zu dürfen.

Selbst erlebt und für die A Ö S M V- Mitteilungen aufgezeichnet

Fridolin Märk (die Nummer 186 im Verband)

IMYRU - EM 89

BERICHT ÜBER DIE 3. EUROPAMEISTERSCHAFT FÜR M-BOOTE IN ORBETELLO - ITALIEN

Am Freitag, 1. Sept. 1989 erreiche ich nach ca 900 km Fahrt, zusammen mit meiner Frau und meinem Sohn Hermann das etwa 90 km nördlich von Rom gelegene, malerische Städtchen Orbetello. Innerhalb einer einzigen Stunde trudelten, wie verabredet, unsere deutschen Segelfreunde Walicky, Gerhard, Gernert, Dreyer und Krüll im vorausbestellten Hotel Sole ein. So konnten wir noch zu Fuß die etwa 10 Minuten entfernte Startstelle auf dem sehr schönen und großen Gelände des dortigen Yachthafens inspizieren. Lagune von etwa der Größe des Wolfgangsees, pures Salzwasser, vorbildliche Steganlage und ein riesiges Zelt von etwa 8/24 Meter, das bei dem strömenden Regen Geborgenheit versprach.

Am folgenden Morgen Katastrophenwetter. Im Zelt werden Paletten ausgelegt, da das Wasser knöchelhoch steht und Sturmböen die Leinwand peitschen.

In dieser unfrohen Stimmung wird noch ein mehrfacher Weltmeister wie J. Walicky von Jan Dejmo belehrt, daß seine (kleiner als erlaubt beschnittenen) Segel nicht den Vorschriften entsprechen und daher einem eventuellen Protest zum Opfer fallen würden. Stundenlanges Debattieren in Englisch, Italienisch und Deutsch.

Es wird vor der Regatta nicht vermessen, daher große Gefahr einer späteren Disqualifikation - und so schneidet Janusz Walicky zähneknirschend die verlangte 900-mm-Rundung in sein Achterliek.

Ab 15⁰⁰ Uhr wird das Wetter besser. Bei ca 5 m/sec Wind sind Janusz und ich als Erste beim Training. Langsam kommen weitere Segler hinzu, bis bei abendlichem Sonnenschein und 7 m/sec Wind fast Alles über den schon gelegten Kurs segelt.

Am folgenden Vormittag noch Training bei ca 5 m/sec, dann offizielle Eröffnung mit Fahnenhissung, Nationalhymnen und Vorstellung aller Teilnehmer, wobei irrtümlich für den Amerikaner Elmaleh die österreichische Bundeshymne gespielt wurde. Anschließend bis 18³⁰ Uhr 12 Vorläufe bei B- bis C-Rigg-Wetter und ersten Ausfällen. Allein Elmaleh geht zweimal der Mast über Bord und bis abends hat J. Walicky dreimal in seiner Flotte gesiegt!

Am Montag vormittags noch 2 Einteilungsläufe, dann von 12⁰⁰ bis 17⁰⁰ Uhr warten (!!) und nach einem einzigen Durchgang abendliche Weinkost im Yachtclub (nach weiterer Wartezeit). Die Stimmung unter den Teilnehmern ist ob des vielen Leerlaufes sehr gereizt!

Auch am folgenden Dienstag - trotz sehr flottem B-Rigg-Wind - nur 3 Durchgänge. Dazwischen endlose Wartezeiten auf die Entscheidungen der Jury. Es kommt zu ungewöhnlich starker Abwechslung in den Flotten, selbst Leute wie Jahan, Sol oder Elmaleh starten in der C-Flotte!

Auf Ersuchen der deutschen Freunde verfasste ich eine Eingabe an die Jury, daß Protestverhandlungen nicht mehr länger als 10 Minuten dauern dürfen (bisher hatten wir 7 Stunden möglicher Segelzeit durch Warten verloren) und lasse sie von den Mannschaftsführern aller Nationen unterschreiben, was von Allen sehr begrüßt wurde.

Abends Galadiner im Yachtclub. Da inzwischen alle Fahrzeuge auf dem abends geschlossenen Gelände des Yachtclubs dauerparken und der Weg zum Hotel zu Fuß gegangen wird, können wir nach Belieben dem gebotenen Wein zusprechen.

Der Mittwoch bietet eine Freifahrt (und Besichtigung) nach Rom - ich fahre mit meiner Familie zum Baden ans Meer.

Donnerstag geht es im alten Trott weiter, sodaß diesmal Elmaleh eine schriftliche Eingabe um mehr Segeln und weniger Verhandeln von allen Mannschaftsführern unterschreiben läßt, wodurch ein neuerliches Diskutieren in französisch, englisch, italienisch, deutsch ausgelöst wird, als dessen Ende der Oberschiedsrichter erklärt, er sei berechtigt sich in sein Hotel zurückzuziehen und sich die Protestformulare dorthin per Mopedfahrer zustellen zu lassen. Wir hätten eben zu warten !!!

Der Wind hat nachgelassen, ist immer schwächer geworden und ebenso meine Leistungen. Von ursprünglich 3 Tagen in der Flotte A bin ich in B und noch schneller in C gelandet, wo ich bis zuletzt verbleibe.

Am Freitag geht es bei wenig Wind ebenso schleppend weiter wie bisher !! Erfreulich dagegen ist die abendliche Einladung auf einen fürstlichen Landsitz mit kaltem und warmen Buffet unter uralten Eichen bei hunderten von fackelnden Lichtern im Rasen, auf den alten Mauern und vor allem auf den festlich gedeckten Tischen. Ein plötzlich hereinbrechendes Unwetter mit Stromausfall brachte ein jähes Ende und eine abenteuerliche Heimfahrt im Convoi über Feldwege, da die Anmarschstraße durch umgestürzte Bäume blockiert war.

Der Samstagmorgen zeigte erst die Wucht des nächtlichen Gewitters. Die Boote im Zelt umgeworfen, gebrochene Swingriggs, Peter Gernerts in einer Autodachkiste aufbewahrte Segel aus dieser herausgerissen und im Zelt verteilt !

Bis mittags die beiden letzten Durchgänge, dann zur Erfrischung ein von Engländern vorgeschlagenes Rennen mit nur 2 Regeln :

1. Frühstarter müssen nochmals hinter die Startlinie und
2. Bojen müssen auf der vorgeschriebenen Seite gerundet werden.

Kein Backbord-Steuerbord-Wegerecht, kein Lee vor Luv, alles Freistil, alle machen mit, jeder zahlt 1000 Lire, der Sieger erhält alles. Und es gab keinen Streit, keine Beschädigungen, alles eitel Lust am Segeln ! Und das ohne 12er-Flotten, fast alle taten gleichzeitig mit. Aber das waren halt alles

Modell-Segler und keine internationalen Jury-Leute !! Ich könnte jetzt noch sehr viele Details erzählen, aber das würde zu lange dauern. Über die Technik der Boote hat Thomas Dreyer eine Bestandsaufnahme gemacht.

Ich weiß, daß mein folgender Wunsch bestenfalls ein Lächeln, wenn nicht überhaupt Ärger hervorrufen wird : Bitte keine "Groß-Segler" in die Jury ! Jeder zu Entscheidungen Berufene sollte wenigstens einmal in seinem Leben eine Regatta mit dem Sender in der Hand gesegelt haben !

Die Siegerehrung (ohne Urkunden) wurde von einem phantastischen, echt russischen Ballett umrahmt - und am Sonntag ging es mit Familie Walicky zurück in die Heimat. Ich bedanke mich bei den italienischen Segelfreunden, besonders bei Herrn Ciardi, der immer sehr viel Verständnis für unsere Anliegen zeigte und ich würde es sehr bedauern, nicht dabei gewesen zu sein.

Dr. Robert Stigler,
Teilnehmer an der 3. Europameisterschaft der IMYRU

Jetzt noch zur Chronistenpflicht: die Siegerliste

1	Jahan P.	MON	49,4	24	Klem	NOR	281
2	Sol F.	FRA	69,4	25	Fernert	RFD	288
3	Boisnault	FRA	87,6	26	Mickleburch	GBR	294
4	Magnani	ITA	109,0	27	Cole	GBR	347,5
5	Wattam	NZL	109,4	28	Stigler E.	OST	351
6	Beaupain	FRA	112,4	29	Gerad	FRA	417
7	Walicki	RFD	115,7	30	Kemp	GBR	420
8	Momo	SUI	122,8	31	Singy	SUI	424
9	Elmaleh	USA	133,4	32	Ewart	GBR	425
10	Malatesta	SUI	155,7	33	Fabiano	FRA	427,7
11	Gerhardt	RFD	178,1	34	Biachi	ITA	427,7
12	Roberts	GBR	195	35	Bjorn	NOR	454,7
13	Villerts	FRA	199	36	Lordat	FRA	470
14	Dagley	NZL	210	37	Ferando	MON	484
15	Dreyer	RFD	215,7	38	Vermot	SUI	501
16	Pinzani	ITA	236,7	39	Ericson	FIN	514
17	Bantock	GBR	237,7	40	Garzia Rodrigues	ESP	520
18	Krüll	RFD	238	41	Beaufils	MON	559
19	Lindholm	FIN	238,7	42	Falzinelli	ITA	565
20	Stigler R.	OST	273	43	Betancor	ESP	593
21	Dicks	GBR	278	44	Maller	HOL	607
22	Ciaradi	ITA	279,7	45	Ortega Gonzales	ESP	639
23	Jorini	ITA	280				

Erfahrungen . . .

Werner Gerhardt, G 967, berichtet von der IMYRU-Europameisterschaft 1989 in Orbetello

An einem schönen sonnigen Donnerstag fuhren meine Frau und ich frohgemut und voller Erwartung auf eine große Veranstaltung Richtung Italien nach Orbetello, um dort an der Meisterschaft Klasse F 5-M teilzunehmen. Unterwegs trafen wir unseren amtierenden Weltmeister Janusz Walicki, und so fuhren wir die restliche Strecke mit einer Übernachtung direkt an der italienischen Grenze gemeinsam weiter.

Der letzte Teil der Reise wurde durch einsetzenden Regen, der immer stärker wurde, etwas getrübt. Es goß in Orbetello die ganze Nacht und fast den ganzen nächsten Tag. In einem hohen Zeit fanden alle Modellbooter Platz. Dort stand das Wasser bald mehrere Zentimeter hoch. Zuletzt ging ohne Gummistiefel gar nichts mehr. Zum Glück wurde das Wetter dann ab Samstag sehr gut. Die Stimmung hob sich allgemein sichtbar.

Wir wurden registriert, erhielten Sporttaschen mit T-Shirts, Sonnenbrille und zusätzliche Segelanweisungen in englischer Sprache. Die knappe Zeit und die allgemeine Anspannung, wie wohl alles werden würde, hinderte wohl viele daran, diese Bedingungen gründlich zu studieren. Zumal sie auch noch sehr schwer zu verstehen waren, denn es ging meist so: Ersetze das Wort Y durch das Wort X. Ergänze zwischen G und K die Worte L und W usw. Diese Anweisungen hätten wir rechtzeitig von unserem Verband, zu Hause in deutscher Sprache haben müssen. Wir fühlten uns von unserem Verband doch recht allein gelassen.

Nach den Begruungsansprachen verschiedener Funktionäre, den National-Hymnen und dem Verlesen der einzelnen Teilnehmer-Namen aller Nationen, begannen dann die fünf Vorläufe für die Gruppeneinteilung. Das heißt, erst einmal kam eine längere Pause. Dann sollte es aber losgehen. HALT NEIN! Stopp, alles zurück — jetzt hatte der Wind gedreht, und die Bojen mußten erst wieder neu verlegt werden. Aber dann begann der erste Vorlauf, in dem ich Zweiter werden konnte und zwar vor so respektablen Namen wie dem WM-Zweiten Bantock auf Platz 4 und dem WM-Dritten Jon Elmaleh auf Platz 9.

Ja und dann kam wieder eine längere Pause, weil einige Proteste zu verhandeln waren. Es ging jedenfalls immer erst dann weiter, wenn alle Protestverhandlungen restlos erledigt waren. Trotz leichter, aber guter Windverhältnisse konnten mit den 4 Gruppen nur drei Durchgänge gefahren werden. Nun gut, das war der erste Tag. Wir waren alle in guter Hoffnung, Regatta-Komitee und Jury würden sich schon noch einspielen.

Am zweiten Tag mußten noch 2 Vorläufe gefahren werden. Der erste Lauf begann dann schon um 10 Uhr. Zwischen allen Läufen große Pausen wegen der Protestverhandlungen. Im nächsten A-Vorlauf sollte ich wieder starten. Zusammen mit den anderen Mitgliedern meiner Gruppe warteten wir auf den Startaufruf. Nichts kam, was ist passiert? Oooh, das Regatta-Komitee ist fort zum Lunch. Ohne etwas bekannt zu geben, aber auch ohne zu sagen, wann sie belibien, wiederzukommen. So standen wir dann 2 (in Worten — ZWEI) Stunden startbereit in den Startlöchern, bis dann um ca. 14 Uhr der zweite Durchgang beginnen konnte. Danach wieder eine lange Pause.

Ja, der Leser kann es fast erraten, der dritte und letzte Durchgang der 4 Gruppen, das war der erste Wertungslauf, begann sage und schreibe um 17.10 Uhr und endete mit der D-Gruppe um ca. 18.20 Uhr. Na, das kann ja heiter werden. Drei Durchgänge an einem Tag!

Spätestens am dritten Regattatag wurde auch dem letzten Segler klar, daß die drei vorhandenen Kurs-Tonnen nicht ausreichen. Durch die ständigen Winddrehungen wurde nach ca. jedem zweiten Lauf eine Verlegung der Bojen notwendig. Insgesamt weit über 30mal während der gesamten Veranstaltung.

Nicht nur die Zeitverzögerung zerrte an den Nerven der Segler, nein, mit jedem Aufnehmen der Grundanker wurden auch Gras und viele Algenbuschel losgerissen, die viele Segler irgendwann an ihrem Kiel oder Ruder wiederfanden und sie dann jedesmal weit zuruckwarfen und sie meistens zum Abstieg in die niedere Gruppe zwangen. Das traf aus unserer Mannschaft alle, unser Wolfgang Krüll hatte zu Beginn am meisten darunter zu leiden.

Nur die Veranstalter merkten nichts oder fanden es normal.

Nur drei zusätzliche Bojen hätten den Zeitablauf in dieser Hinsicht erheblich beschleunigen können. Ich kann nicht sagen, ob für so etwas die Regattaleitung oder die Regeln der IMYRU verantwortlich zu machen sind.

Nach den ersten zweieinhalb Segeltagen haben wir über 7 — in Worten: sieben — Stunden Wartezeiten ertragen müssen. Die Nerven der zum Teil weitgereisten Segler wurden immer dünner.

Danach wurde mit der Unterschrift aller Nationen die Jury aufgefordert, ihre Protestverhandlungen abzukürzen und auf ein erträgliches Zeitmaß zu reduzieren. Die italienischen Segler waren voll unserer Meinung. Sie baten jedoch darum, auf ihre Unterschrift zu verzichten. Seitens der Jury war dabei zu vernehmen: „Daran sind ja nicht wir schuld, sondern die Segler da draußen auf dem Wasser, denn sie produzieren ja die Proteste.“ Na klar, so einfach ist das also.

Nach den Vorläufen starteten dann Janusz Walicki und Werner Gerhardt in der Gruppe A, Thomas Dreyer in B, Peter Gernert in C und Wolfgang Krüll in der D-Gruppe. Walicki hatte seine Vorläufe alle gewonnen. Ich war auch recht stolz über mein Vorlaufergebnis. Mit den Plätzen 2—5—4—2— und ganz, ganz vorsichtig noch einmal 10. hatte ich doch recht sicher mein erstes Ziel, die A-Gruppe, erreicht.

Nachdem ich meine ersten Läufe mit den Plätzen 5, 6, und 2 beenden konnte, lag ich damit plötzlich, für mich überraschend, auf dem zweiten Platz der Gesamtwertung. Janusz war zu diesem Zeitpunkt der Achte. Er wurde aber bereits im zweiten Lauf durch eine recht unerfreuliche Disqualifikation in die B-Gruppe abgeschossen.

Zur Erklärung: Eine Disqualifikation bedeutete hier nicht nur den Abstieg in die niedere Gruppe, sondern man erhielt eine zusätzliche Punktzahl in der Höhe der Teilnehmerzahl plus 1, also 46 Punkte. Damit ist man in diesem Feld der besten europäischen Segler so gut wie weg vom Fenster.

Nach diesem Lauf war ich nun nicht nur Zweiter insgesamt, sondern mit großem Punktabstand der beste deutsche Teilnehmer. Das sollte sich dann aber schnell ändern, denn nun kamen die für mich seltsamen 4. und 5. Durchgänge.

Im 4. A-Lauf gab es an der Tonne 2 wieder einmal ein großes Durcheinander. Es herrschte, wie immer, wieder mal eine beängstigende Enge. Wallicks Boot verhakete sich direkt neben der Boje schuldlos mit einem anderen. Dafür erhielt er später bei der Protestverhandlung eine Wiedergutmachung und wurde nachträglich auf Platz 7 dieser A-Gruppe gesetzt. Also wie gesagt, großes Getümmel draußen und viel Lärm am Steg.

Zum nächsten, dem 5. A-Lauf wurde ich zusammen mit den anderen für diese Gruppe qualifizierten Seglern aufgerufen und zur Startstelle gebeten. Es war also offensichtlich in und mit dieser Gruppe alles in Ordnung.

Dann kam der rehabilitierte Janusz zum Steg und sah, daß er nicht auf der Starterliste stand. 30 Minuten Pause, Bedenkzeit für die Jury. Der Regatta-Komitee-Leiter plädiert, wie mir Janusz später sagt, gegen die Jury-Entscheidung und will verhindern, daß Wallicki in die A-Gruppe kommt. Letztendlich wird er aber doch startberechtigt.

Aber jetzt ist ein Segler zuviel in dieser Gruppe: Einer muß raus. Der Platzierung entsprechend müßte dieses der dritte Aufsteiger aus Gruppe B sein. Das wäre nach meiner vorläufigen Übersicht ein französischer Segler gewesen.

Und jetzt geschah das für mich Unfaßbare. Jetzt wird die Nummer „TWENTY ONE“, das bin ich, zur Jury gerufen. Mister, sie haben im vorigen Lauf (vor über zweieinhalb Stunden) die Boje 2 berührt und sich danach nicht durch 2 Kringle entlastet. Haben Sie Zeugen? Natürlich nicht. Wo und wie soll ich Zeugen haben, wenn ich die Berührung nicht erkannt habe, wenn kein Observer mir eine Berührung zurecht und wenn die Jury (kulanterweise) sowieso niemals einen Segler vorher über einen Protest gegen ihn informiert. In ohnmächtiger Enttäuschung und voller Aufregung und mit Hilfe eines großen Grasbüschels fand ich mich dann nach dem folgenden B-Lauf in der Gruppe C wieder.

In der nächsten B-Gruppe verlor Janusz dann unberechtigterweise noch einen weiteren Protest, nachdem ihn vor dem Start ein fast im Wind stehendes Leeboot am Heck berührt hatte. Dabei lag Janusz aber einwandfrei in einer sicheren Stellung, Mast querab.

Janusz wurde im nächsten Lauf dann noch einmal disqualifiziert, weil er nach einem Kontakt nach dem Start seine Kringle zu spät gedreht hat. Der spätere Europameister P. Jahan konnte dagegen zwei Läufe zuvor seine am Start erworbenen Strafkringle ungestraft an der Luvtonne drehen.

Damit waren zu diesem Zeitpunkt die beiden besten Boote unserer Mannschaft erst einmal weit zurückgeworfen worden. Der geneigte Leser mag sich hierüber seine Gedanken machen.

Inzwischen hatte unser Freund Krüll in ständigem Durchmarsch die A-Gruppe erreicht und wurde sogar einmal Erster. Im Verlauf der Regatta erreichten übrigens alle Boote unserer Mannschaft mindestens einmal die A-Gruppe.

Sehr übel wurde unserem einzigen holländischen Segelfreund mitgespielt. Er war in einer Protestverhandlung der einzige Zeuge, der als Observer eine bestimmte Situation schildern konnte. Während seiner Aussage wurde er, von ihm unbemerkt, zum Start aufgerufen. Er erreichte die Startstelle dann erst innerhalb der letzten Startminute und wurde deshalb rücksichtslos disqualifiziert.

Es gab so viele Verzögerungen, Startverschiebungen und Wiederholungen durch die Regattaleitung, daß man in diesem Fall bestimmt das Start-Tomband hätte noch einmal neu ablaufen lassen können.

Aber im Zweifelsfall ging alles immer knallhart gegen die Segler.

Ein Segler hat zum Beispiel an der ersten Luvboje einen schuldlosen Kontakt mit einem anderen Boot. Mit Mühe und Not hangelt er sich noch um die Boje und segelt voll konzentriert, in engster Nachbarschaft mit anderen Booten, im Pulk zur Tonne 2. Der Kontrahent kringelt aber nicht und wird später von der Jury disqualifiziert.

Und jetzt kommt der große Hammer: Der schuldlose Kontrahent wird ebenfalls disqualifiziert. Warum? Er hätte gegen das andere Boot protestieren müssen, weil sich dieses nicht entlastet hat!!! Da frage ich mich, wofür haben wir denn eigentlich die Observer?

Durch meinen Protest gegen die Jury wurden dann noch einmal alle Segler zusammengerufen. Es sollte darüber abgestimmt werden, ob wir aktive oder passive Observer haben wollen. Mit 14 Stimmen unter der Wortführung von Graham Bantock, England, plädierten diese konservativen IMYRU-Segler für passive Observer.

Gott sei Dank reichte diese Stimmzahl nicht aus, denn das hätte bedeutet: Die Observer stehen schweigend am Steg und notieren nur heimlich die jeweiligen Verstöße. Jeder Segler muß also seine Fehler selbst erkennen und sich gegebenenfalls entlasten. Sonst wird er später ohne weitere Vorwarnung zur Verhandlung gerufen und disqualifiziert.

Wenn mich zukünftig einer so richtig zornig machen will, muß er mir nur noch einmal erzählen, daß das Berührungsverbot der Bojen Raum an den beiden ersten, Bojen gesehen wie auf dieser Seite eine erlaubte Berührung einen tollen Vorteil für den Segler bringt.

Ich habe noch nie so oft ein solches Gedränge und eine solche Enge mit den entsprechenden Bootskontakten, an allen, aber besonders an den beiden ersten, Bojen gesehen wie auf dieser Meisterschaft. Dabei waren hier die besten Segler Europas, nein, sogar der Welt am Werke.

Ein paar Worte über den Ablauf der Siegerehrung mag auch dem letzten positiv eingestellten IMYRU-Modell-Segler noch den Rest über eine abschreckende Veranstaltung geben.

Die Siegerehrung, für 18 Uhr angekündigt, begann gegen 19 Uhr.

35 Minuten lang wurden Dankesreden prominenter Funktionäre gehalten. Etwa 15 Minuten dauerte dann die gegenseitige Beweihräucherung der Funktionäre, Regattaausrichter und Helfer untereinander mit der gegenseitigen Überreichung von Silbertellern und anderen Geschenken.

Aber nun — jetzt geht es los: In 4 Minuten und 30 Sekunden werden alle 45 Segler von hinten nach vorne aufgerufen, um ihr Erinnerungsbildchen bzw. ihre Pokale im Empfang zu nehmen. Auf der Treppe zum Podest stießen die Segler zum letzten — KONTAKT — noch einmal beim Hinlauf- und Hinabrennen zusammen. Nur der Europameister durfte eine Minute verweilen und ein paar Dankesworte sagen.

Es gibt natürlich auch kein Gruppenfoto der Sieger oder gar der Plazierten. Rennende Leute sind schlecht auf einen Film zu bekommen. Diejenigen, die man eine Woche lang wie dumme Jungen behandelt hat, und die an der ganzen Veranstaltung fast überflüssig waren und meistens gestört haben, das waren eben die Modellssegler.

Es fehlte scheinbar jede Informationsverbindung zwischen den Veranstaltern, der Startstelle, der Jury, den Seglern und dem armen, allein gelassenen, sehr guten Computerspezialisten.

Der unheimlich große, himmelhohe Abstand zwischen der Regattaleitung und den Seglern war erschreckend. Wie Herrgötter standen sie ganz oben und ließen ihr Volk leiden. Leider kenne ich diese Art und Weise eiskalter Regatta-Durchführungen von meiner Jahrzehntelangen „Großsegel-Zeit“ zu gut. Aber deshalb müssen wir es doch nicht in den Modellssegelsport zur Abschreckung einführen oder beibehalten.

Die harte Anwendung der Regeln von unseren „Großen Brüdern“ kann unserem Sport nicht gerecht werden. Da macht es sich die IMYRU einfach und den Seglern und Observern zu schwer.

Wenn das die Vorzüge der IMYRU gegenüber der NAVIGA sein sollten, dann sollte die NAVIGA im Interesse der Modellssegler jede Zusammenarbeit ablehnen oder zumindest knallhart ihre eigenen Vorstellungen durchsetzen.

Nie kannte ein Segler während des Regatta-Tages seinen jeweiligen Punktestand, geschweige denn gar seine augenblickliche Platzierung. Der gute Mann am Computer bekam keine Daten. Es arbeitete jeder für sich allein dahin. Diejenigen, die am schlechtesten behandelt wurden, das waren wieder die Segler.

Die Veranstalter sollten sich einmal vor Augen halten, daß sie es mit erwachsenen Menschen zu tun haben, die in ihrem Privatleben oft in leitenden Positionen tätig sind. Mit solchen Leuten kann man doch sprechen, wenn mal irgend etwas nicht funktioniert. Es darf nicht sein, daß die Segler über alles, was vor sich geht oder demnächst geschehen soll, im unklaren gelassen werden.

**ALLGEMEINER ÖSTERREICHISCHER
SCHIFFS - MODELLEBAU - VERBAND**

**Sekretariat: Dorothea Schmidt
Frühlinggasse 21-23/1/5
A - 1230, Wien**



**Mach' was aus der
Freizeit**

**werde Mitglied beim
A Ü S M V**

A N M E L D U N G

Name Geburtsdatum

Anschrift Tel

Interessensgebiet: Segelschiffe

Standmodelle

Modelle m. Elektromotor

"-"- Verbrennungsmotor

Ich habe eine Fernsteueranlage Frequenz

Senden Sie diese Anmeldung ausgefüllt an obgenannte Adresse.

Sie erhalten von uns einen Zehlschein, der nach der Einschaltung
des Beitrages als Mitgliedsausweis gilt.

Beitrag: Jugend (bis 18 Jahre) **SS 180,-** ohne Einschreibgebühr
Ervachsene **SS 250,- +50,-** - " -

**1/4 jährlich erhalten Sie unsere INFO zugesandt. Mit der Vergabe
der Dauerstartnummer und Bezahlung sind Sie außerdem versichert.**

Dauerstartnummer

Datum Unterschrift

Das Abenteuer Weltmeisterschaft

Bericht des offiziellen Delegierten der NAVIGA

Will man die Weltmeisterschaft der Motorklassen 1989 in China beurteilen, dann muß man zunächst auch ein wenig auf die Vorgeschichte eingehen — auf die Entwicklung innerhalb der NAVIGA und wie es schließlich zur Vergabe der Meisterschaften an China kam.

Für drei der vier Sparten, in denen die NAVIGA Weltmeisterschaften ausschreibt, liegen genügend Bewerbungen um die Ausrichtung dieser Veranstaltungen vor. Besonders gefragt sind dabei die C-Weltwettbewerb, die offensichtlich von vielen Mitgliedsverbänden gerne veranstaltet werden. Aber auch die Kategorie der FSR-Klassen und auch die Segler brauchen sich um Veranstalter von Weltmeisterschaften kaum Sorgen zu machen. Ganz anders verhält es sich jedoch bei den Motorbootklassen. Es ist zunehmend schwieriger, für diese Klassen ein Veranstaltungsland zu finden. Nun gab es in der NAVIGA für die Ausrichtung der Motorboot-Weltmeisterschaft '89 zunächst keinen Bewerber. Im Laufe der Beratungen des Präsidiums der NAVIGA wurden im Jahr 1988 alle für eine derartige Veranstaltung in Frage kommenden Mitgliedsverbände ersucht, doch die Möglichkeit der Übernahme dieser Veranstaltung zu prüfen. Alle winkten ab — und alle hatten mehr oder weniger gewichtige Begründungen.

Allein die Volksrepublik China erklärte sich schließlich bereit zu prüfen, ob sie die Ausrichtung dieser Weltmeisterschaft übernehmen könnte — und schließlich erhielt die NAVIGA auch eine diesbezügliche Zusage. All dies ereignete sich praktisch in letzter Sekunde. Wäre die Zusage aus China nicht gekommen, hätte es keine Weltmeisterschaft der Motorbootklassen 89 gegeben. Wir sind dem Landesdachverband von China zu großem Dank verpflichtet, daß er überhaupt eine Weltmeisterschaft, die sonst niemand ausrichten wollte, übernahm.

Die NAVIGA war froh über die Bewerbung, und das „Abenteuer China“ begann.

Daß durch diese schon sehr späte Übernahme der Veranstaltung der Zeitplan einer Weltmeisterschaft kaum mehr einzuhalten war (Termin der Ausschreibung, Rückmeldungen usw.), war vorherzusehen und lag somit nur teilweise im Verschulden des Veranstalterlandes. Durch Mißverständnisse in den Regelauslegungen, die offensichtlich auf Übersetzungsproblemen beruhten (wie sich erst bei der Weltmeisterschaft herausstellte), kam es zu nicht sehr zielführenden Rückmeldungen aus China, die auch bis zuletzt einige Verwirrung unter den europäischen Teilnehmern auslösten.

Dazu kam aber noch ein viel größeres Problem: die Anreise nach China. Die NAVIGA wollte versuchen, einen möglichst preisgünstigen Flug für alle Reiselteilnehmer zu organisieren. Es wurde daher von drei europäischen Ländern parallel versucht, einen günstigen Flug zu bekommen. Das Angebot, das der *nautilus* erhielt (und auch vertraglich fixierte), erwies sich als das preiswerteste. Es liefen daher auch alle Buchungen der NAVIGA über diesen Reiseveranstalter an.

Was dann geschah, hat sich inzwischen wohl schon unter den Schiffsmodellbauern herumgesprochen. Der Reiseveranstalter wurde vertragsbrüchig, und so war eine geschlossene Gruppenreise der Schiffsmodellsporler wenige Wochen vor der Meisterschaft geplatzt und beinahe unmöglich noch zu organisieren. Ein erheblicher Teil der ursprünglich gemeldeten Teilnehmer und Schlachtenbummler sagte schließlich ab, und eine stark reduzierte Schar machte sich schließlich auf verschiedenen Wegen aus den europäischen Ländern nach China auf den Weg.

Ich möchte damit nicht alle Bemängelungen an der vom Veranstalter gestellten Vollpension zurückweisen. Einige der im Laufe der Weltmeisterschaft in dieser Hinsicht geäußerten Kritikpunkte waren wohl angebracht, aber sicher gab es hier auch Überreaktionen der Teilnehmer, deren Nerven und Toleranzverhalten durch die Mühen der Anreise offensichtlich schon überstrapaziert waren.

Nachdem alle diese Probleme mehr oder weniger zufriedenstellend überwunden wurden, konnte mit dem sportlichen Ablauf der Weltmeisterschaften begonnen werden.

Vor der Eröffnung

Das Gelände für die Durchführung der 6. Weltmeisterschaft der Motorbootklassen war in einem sehr großen Parkareal der Stadt Tianjin vorbereitet worden. Drei unterschiedlich große Teiche, die nur durch eine schmale Landbrücke voneinander getrennt waren, standen zur Verfügung. Der kleinste Teich war für die F 2-Klassen reserviert, eine Bucht des mittleren Teiches stand den A/B-Klassen zur Verfügung und ein Stück daneben war der F 1-, der F 3- und der E-Kurs ausgesteckt. Auf dem größten Teich war F 6, F 7 und FSR-E vorgesehen. Zwischen den Teichen waren einige typisch chinesische Parkpavillons, die auch als Unterstand und Schattenspender dienen konnten, vorhanden.

So weit — so gut. Doch die Tücke lag hier im Detail. Die Startplätze waren vorbereitet, doch die Startstege waren für die europäischen Teilnehmer, die von NAVIGA-Veranstaltungen andere Ausrüstungen gewöhnt sind, nicht entsprechend. Sie waren aus nebeneinander verlegten Bambusstangen hergestellt, zu klein, zu wackelig usw.

Wenn man als aufmerksamer Beobachter des Landes entlang der Fahrtroute von Peking nach Tianjin gesehen hat, wie in China Bretter und Pfosten hergestellt werden (mit der Hand aus einem Stamm herausgesägt), dann muß klar sein, daß Posten eine Kostbarkeit sind und daß man für untergeordnete Zwecke — wie eben Startstege — lieber den einfach erhältlichen Bambus verwendet.

Nach entsprechenden Beanstandungen seitens des Hauptschiedsrichters bzw. der Jury wurden die Stege zwar noch verbessert und die Oberseite wurde mit Planen abgedeckt. Aber gerade diese Planen erwiesen sich bei den teilweise herrschenden Winden als nicht sehr zweckmäßig. Die technische Leitung gab sich Mühe, die Forderungen weitmöglichst zu erfüllen. Es erwies sich hier jedoch als unglücklich, daß die chinesischen Sportler, die bereits internationale Erfahrung sammeln konnten, zu wenig in die Organisation mit eingebunden worden waren.

Der offizielle Auftakt der Weltmeisterschaft stand vor der Tür. Die Eröffnungszeremonie fand bei herrlichem Wetter direkt am Startgelände statt. Nach den üblichen Ansprachen, nach den Eiden der Schiedsrichter und Sportler, nach dem Start hunderter, gasgefüllter Ballons und ebenso vieler Brieftauben konnte schließlich mit den Wettkämpfen begonnen werden.

Nur die Eingeweihten wußten, daß auch bei dieser Eröffnungszeremonie improvisiert werden mußte. Statt der ursprünglich vorgesehenen Militärkapelle, die für die Musikuntermalung sorgen sollte, konnte die Musik nur über ein Tonbandgerät (mit allen Tücken des Gerätes und der Verstärkeranlage) abgespielt werden. Der Grund war einfach. Das Militär hatte wegen der angespannten Demonstrationssituation alle verfügbaren Kräfte in Bereitschaft zu halten. Und die Organisatoren der Weltmeisterschaft mußten eben improvisieren.

Improvisieren konnten die chinesischen Veranstalter übrigens ausgezeichnet. Da ich — auf Grund eines Mißverständnisses bei verschiedenen Telefonaten — in der Hektik der Vorbereitung die offizielle NAVIGA-Fahne in Wien vergessen hatte, mußte für die Eröffnungsfeier ein Ersatz beschafft werden. Über Nacht zauberten die Chinesen eine NAVIGA-Fahne auf ein Stück Tuch. Und wenn man es nicht wußte, man konnte der Fahne nicht ansehen, daß die Farbe noch kaum trocken war.

Die sportlichen Eindrücke

Es ist fast unmöglich, in einem kurzen Bericht all das wiederzugeben, was positiv oder negativ bei dieser Großveranstaltung war. Es seien daher nur einige Punkte hier erwähnt, die mir besonders aufgefallen sind.

Besonders schlimm erging es — nach meinen Informationen — dabei den Italienern. Sie nahmen ein Alternativangebot des ursprünglichen Reiseveranstalters an, fuhren zu ihrem geplanten Abflug mit dem Bus nach Berlin und mußten dort schließlich feststellen, daß sie für ihre Modelle derartig hohe Gewichtsulagen hätten zahlen müssen, daß die Reise praktisch unerschwinglich geworden wäre. Sie drehten auf der Stelle um und fuhren zurück nach Italien. Durch diesen Vorfall gab es bei der Weltmeisterschaft keine italienischen Teilnehmer.

Soweit zur Vorgeschichte, die man kennen sollte, wenn man über die Weltmeisterschaft 1989 in China spricht. Es war bereits die Vorbereitungsphase ein Hindernislauf für alle Teilnehmer und Beteiligten. Und letztlich waren wir froh, dann doch endlich in China angekommen zu sein.

Die Schwierigkeiten waren damit aber lange noch nicht zu Ende. Da war das Problem des Modelltransportes. Trotz diverser Abmachungen mit den Fluggesellschaften landeten einige Modellkoffer auf den normalen Forderanlagen des Pekinger Flughafens und wurden genauso herumgeschubst wie normales Reisegepäck. Was das für ein empfindliches Schiffsmodell bedeutet, muß hier wohl nicht besonders erläutert werden.

Da war das Problem des Transportes selbst. Denn zur gleichen Zeit mit unserer Weltmeisterschaft waren in Peking die großen Demonstrationen, und als wir ankamen, wurde am gleichen Tag der Ausnahmezustand über die Stadt verhängt. So mußten einige später ankommende Mannschaften lange warten, bis sie überhaupt Peking in Richtung Tianjin (dem Weltmeisterschafts-Austragungsort) verlassen konnten. Die Straßen waren ja zeitweise blockiert. Die Vertreter des chinesischen Verbandes setzten sich in dieser schwierigen Phase aber voll ein, um die Veranstaltung sicherzustellen.

Nur waren dies alles Probleme, die der veranstaltende Verband kaum beeinflussen konnte. Ein anderes Problem hatte sich der Verband aber selbst geschaffen — das Problem des Hotels. Kaum waren die Sportler nach den Strapazen und Wirrnissen der Anreise in Tianjin angekommen, mußten sie feststellen, daß sie in einem ganz anderen (billigeren) Hotel, als in der Ausschreibung angekündigt war, untergebracht wurden. Dazu noch die Tatsache, daß in China die Menschen mit zweiterlei Maß gemessen werden — Ausländer zahlen prinzipiell ein Vielfaches des Preises für Chinesen — führte natürlich sofort zu größeren Unmutsausbrüchen der teilnehmenden Nationen. Dabei wäre die Frage des Hotels ganz einfach zu entscheiden gewesen. Eine kurze Mitteilung vor der Veranstaltung, daß das bessere Hotel um den genannten Preis nicht finanzierbar ist, hätte genügt — und es hätte sich kein Teilnehmer über die Vorspiegelung falscher Tatsachen aufregen können. Eine derartige Verständigung hätte nur rechtzeitig erfolgen müssen.

Schwieriger verhält es sich schon mit der Tatsache, daß alle Preise für Ausländer in China künstlich hochgehalten werden. Teilweise sogar so hoch, daß vergleichbare Leistungen in westlichen Ländern wesentlich billiger sind. Oder anders ausgedrückt: Es werden Preise der Luxusategorie für qualitativ nicht so hoch stehende Leistungen verrechnet — und dies speziell für Ausländer. Der Unmut unter den Teilnehmern ging sogar soweit, daß deswegen von einzelnen Personen der Ausschuß von China aus der NAVIGA verlangt wurde. Das ist natürlich nicht zielführend. Aber der chinesische Landesdachverband sollte sich vielleicht doch einmal überlegen, was er dazu sagen würde, wenn die chinesischen Mannschaften bei Veranstaltungen in europäischen Ländern ein Vielfaches der für Europäer üblichen Kosten für Unterkunft, Verpflegung, Transport etc. bezahlen müßten.

Ich gebe schon zu, chinesisches Frühstück ist nicht jedermanns Sache (auch meine nicht). Nach dem ersten derartigen Frühstück in Tianjin herrschte in der Teilnehmerschar blanke Empörung über die Zumutung, so etwas zum Frühstück vorgesetzt zu bekommen. Der Veranstalter bemühte sich zwar, ab diesem Vorfall etwas westlicher anmutende Speisen auf die Tische zu bringen, was auch mehr oder weniger gut gelang. Aber auch die europäischen Teilnehmer sollten in diesem Punkt etwas mehr Toleranz üben. Man sollte sich einmal überlegen, ob den chinesischen Sportlern bei Veranstaltungen in Europa täglich ein einwandfreies chinesisches Frühstück serviert werden könnte. Eine derartige Forderung würde ein europäischer Veranstalter wahrscheinlich als Zumutung empfinden. Andere Länder haben eben andere Sitten und auch Speisen.

Startstelle F 3

Im Zuge der turbulenten Vorgeschichte dieser Weltmeisterschaft haben auch einige internationale Schiedsrichter aus europäischen Ländern abgesagt. Der Ausrichter war daher gezwungen — mangels anderer Kräfte — diese Startstelle nur mit chinesischen Schiedsrichtern zu besetzen. Das ausgewählte Schiedsrichterteam funktionierte hier aber klaglos, und es gab keinen Grund zu Beanstandungen.

Daß diese Startstelle wieder von den chinesischen Sportlern dominiert wurde, muß wohl nicht mehr extra erwähnt werden. Es ist faszinierend, den chinesischen F 3-Fahrern zuzusehen, mit welcher Perfektion und Geschwindigkeit sie ihre Boote über den Kurs bringen.

Wie weit Spitzenleistungen in diesem Sport möglich sind, wird von den chinesischen Sportlern eben eindrucksvoll demonstriert. Diese gewaltige Überlegenheit führt aber leider bei europäischen Sportlern bereits zu einer gewissen Frustration. „Wenn Chinesen am Start sind, brauchen wir gar nicht mehr hinzugehen“, war mehrfach von europäischen Teilnehmern zu hören. Das ist leider richtig, aber die Schuld darf hier auf keinen Fall bei der überdurchschnittlichen Klasse der chinesischen Sportler gesucht werden.

Es wäre vielmehr wünschenswert, wenn auch wieder einige Sportler aus anderen Nationen in Zukunft an diese Spitzenleistungen anschließen könnten. Gerade in so einer traditionsreichen Klasse wie der F 3-Klasse.

Startstelle E

Auch hier muß gesagt werden, daß diese Klasse nur noch von wenigen Mitgliedsländern betrieben wird und daher die Zahl der Starter und teilnehmenden Nationen eher rückläufig ist. Die Startstelle war an einem Ende des mittleren Teiches situiert. Der Abgang zum Wasser war hier leider relativ steil. Der Ausrichter hatte aber einen kleinen Weg angelegt, so daß das Wasern der Modelle doch — wenn auch mit Schwierigkeiten — zu bewältigen war. Da auch keine Tische zum Aufstellen der Modelle zur Verfügung standen, wurden vom Ausrichter nach diversen Urzügen wenigstens große Planen auf dem Boden ausgedreht.

Bei der Bauprüfung trat in der Klasse EK aber ein Problem zutage, das auch für die F 2-Klassen von Bedeutung ist. Ein sehr schön gebautes Kriegsschiff eines Teilnehmers aus der UdSSR konnte nur durch sehr oberflächliche Planunterlagen dokumentiert werden. Das Modell erhielt daher bei der Baubewertung für diesen Teilbereich nur relativ wenig Punkte. Der Teilnehmer konnte zwar glaubhaft versichern, daß ihm alle notwendigen Unterlagen zum Baudes Modelles zur Verfügung gestellt wurden, er sich jedoch verpflichten mußte, diese Unterlagen aus Gründen der Geheimhaltung nicht dritten Personen vorzulegen.

Um regelkonform zu bleiben, konnte die Bauprüfungskommission hier gar nicht anders entscheiden. Das mußte jedem Modellbauer eigentlich klar sein, bevor er die unheimlich umfangreiche Arbeit an einem derartigen Schiffsmodell überhaupt beginnt. Schiffe, die der militärischen Geheimhaltung unterliegen, können eben nicht entsprechend dokumentiert werden und sind daher für Spitzenplätze bei der Bauprüfung ungeeignet.

Am Startplatz selbst machten die teilweise herrschenden Winde den Sportlern einige Schwierigkeiten. Die Durchführung der Wettkämpfe selbst verlief aber relativ problemlos und ruhig.

Startstelle F 2

Weniger problemlos verliefen die Wettkämpfe an der Startstelle der F 2-Klassen. Hier waren ähnliche Vorbedingungen wie bei den E-Klassen. Die Startstelle war an einer zum Wasser hin ziemlich abschüssigen Böschung situiert, und es gab auch keine Tische zum Aufstellen der empfindlichen Modelle. Erschwerend kam noch hinzu, daß diese Startstelle am kleinsten Teich lag und dieser Teich voll von Seegras war. Das zeitweise Reinigen des Wassers konnte hier nur wenig Abhilfe schaffen.

Startstelle F 6 — F 7

Gleich nach der Eröffnung starteten die Klassen F 6 und F 7. Vor dem Start wurde von der Jury beim Veranstalter bemängelt, daß ein in die freie Wasserfläche hineinragendes Ponton möglichst entfernt werden sollte. Die Demontage dieses Stegteilchen war jedoch nicht zu erreichen. Die ersten Starter mußten eben auf dieses Hindernis Rücksicht nehmen.

Als der Wind auf der großen Wasserfläche stärker wurde und die Startstellenleitung eine Umsiedlung der Startstellen auf den kleineren Teich veranlaßte, wurde plötzlich auch das beanstandete Ponton entfernt und an der neuen Startstelle wieder errichtet. Es stellte sich bald heraus, daß dieses Ponton ein Hilfsmittel zur Vorführung einer chinesischen Mannschaft war. Ich finde doch, daß der Landesdachverband von China so viele überdurchschnittlich gute Modellsportler hat, daß so kleine Tricks als Veranstalter einer Weltmeisterschaft nicht unbedingt nötig wären. Noch dazu konnte die Vorführung auf dem Ponton gar nicht gewertet werden, da nach dem Reglement Vorführungen von Wasserfahrzeugen an Land (Ponton) nicht mitgerechnet werden dürfen.

Aber auch der Startstellenleitung unterlief ein Fehler bei der Bewertung einer Vorführung. Es wurde eine Mannschaft, die ihre Boote mehrfach während der Vorführung berührte, mit einer relativ hohen Punktezahl ausgezeichnet, obwohl im Reglement das Berühren der Boote ausdrücklich verboten ist. Diese Tatsache konnte leider erst beim 2. Durchgang festgestellt und bestätigt werden, nachdem Herr Dočkal und ich von einigen Teilnehmern auf diesen Vorfall angesprochen wurden. Es wurde also eine Juryverhandlung notwendig, um zu einem halbwegs tragbaren Kompromiß zu kommen. Die Mannschaft erhielt schließlich eine Bronzemedaille — statt der ursprünglich vorgesehenen Goldmedaille.

Es war bei der Juryverhandlung gar nicht einfach, alle Beteiligten auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Schließlich hatte jeder gewichtige Argumente. Ich halte die getroffene Entscheidung aber für eine faire Lösung für alle Sportler, auch wenn es die betroffene Mannschaft um eine Goldmedaille gebracht hat.

Es zeigte sich bei dieser Gelegenheit auch, daß die Übersetzungen der Regeln in einigen Ländern nicht vollständig sind. Die Mannschaft war nämlich nicht ausreichend über den letztgültigen Wortlaut der Regel informiert. Ich möchte daher an dieser Stelle nochmals darauf hinweisen, daß die Regelveröffentlichungen in den NAVIGA-Informationshäften gewissenhaft von jedem Landesdachverband im eigenen Interesse zu überarbeiten sind. Regelunkennntnis kann auf keinen Fall bei Juryverhandlungen berücksichtigt werden.

Die sonstigen Darbietungen an der F 6-, F 7-Startstelle waren natürlich beeindruckend und Publikumsmagnet wie bei jeder Weltmeisterschaft. Ob es nun die Darstellung von Hafenszenen war oder eine Seeschlacht mit historischen Segelschiffen, eine Ruderregatta oder auch nur eine einfache Yacht mit einem ausgeklügelten, geistreichen Sonderfunktionsprogramm — diese Darbietungen sind immer wieder sehenswert. Allein schon der Ideenreichtum mancher Konstrukteure verdient Bewunderung.

Startstelle A/B

Die Startstellenleitung war international besetzt und funktionierte hier hervorragend. Es gab nur ein einziges Problem. Da die Aufhängekarabiner der chinesischen Fesselleine für viele Modelle ungunstig waren, entschloß man sich, die mitgebrachte Leine der bulgarischen Mannschaft zu verwenden. Nach der Aufstellung eines neuen Weltrekordes wurde die Leine vorschriftsmäßig nachgemessen und dabei ergab sich, daß sie um ca. 4 cm zu kurz war. Der Rekord konnte daher nicht anerkannt werden.

Das Problem war aber gering, da derselbe Starter am nächsten Tag mit einer entsprechend langen Leine einen noch besseren Weltrekord aufstellen konnte.

Es bleibt hier festzustellen, daß diese Klassen nur noch von wenigen Mitgliedsländern betrieben werden und daher die Zahl der Starter eher rückläufig ist und auch die an Weltmeisterschaften teilnehmenden Nationen immer weniger werden.

Über alle möglichen Vorkommnisse während der Veranstaltung wurde gemeckert — ob zu Recht oder zu Unrecht — und immer wieder wurde betont, daß sich die NAVIGA um dieses oder jenes zu wenig kümmere. Als der Präsident der NAVIGA aber in seiner Schlußrede sehr gezielt auf einige Punkte einging, konnten es die meisten Anwesenden gar nicht hören. Die persönlichen Gespräche waren offensichtlich in diesem Moment viel wichtiger und übertönen locker die Lautsprecher des Saales.

Vielleicht sollten es sich die ewig unzufriedenen Sportler einmal überlegen, wie deprimierend es für einen Präsidenten ist, wenn er sich zunächst stundenlang eine Rede mit sehr fein pointierten Sätzen aufsetzt (noch dazu für ihn in einer Fremdsprache), auf alle Vorkommnisse während der Weltmeisterschaft sehr feinfühlig eingeht — und dann nicht einmal richtiges Gehör findet.

Das Rahmenprogramm

Der chinesische Verband war während der gesamten Veranstaltungsdauer bemüht, ein entsprechendes Rahmenprogramm für die Begleitpersonen, aber auch für die Wettkämpfer an ihren wettkampffreien Tagen zu bieten. So gab es in der Stadt Tianjin verschiedenste Besichtigungstouren, wie z. B. in eine Kunstwerkstätte, in eine Teppichknüpferei, in die — nach historischen Vorbildern neu aufgebaute — Touristenstraße, aber auch in die Einkaufsstraßen der Stadt. Auch eine Besichtigung in den etwa 30 km außerhalb der Stadt liegenden neuen Containerhafen wurde mit den Bussen, die während der gesamten Veranstaltungsdauer für Transporte zur Verfügung standen, organisiert.

An einem Abend wurde im Speisesaal des Hotels sogar ein Unterhaltungsprogramm mit den verschiedensten Künstlern (von Artistik bis Gesang) geboten.

Nach Abschluß der Weltmeisterschaft in Tianjin wurden alle Teilnehmer mit Bussen zurück nach Peking gebracht und für die verbleibenden Tage in einem Hotel mit dem — ins Deutsche übersetzt — Namen „Schöner Luxus“ einquartiert. Auch dieses Hotel war sicherlich nicht das beste am Platz, aber wie ich bei meinem weiteren Chinaaufenthalt feststellen konnte, war der Zimmerpreis im Verhältnis zu den anderen Luxushotels, die wir noch erleben durften, durchaus angemessen. Man gab sich obendrein große Mühe, uns zu friedenzustellen. So wurden für alle Betten — wie wir später erfahren konnten — nagelneue Überzüge verwendet, nur um keine weitere Kritik wegen zu schlechter Hotels hervorzurufen.

Von diesem Hotel aus wurde die noch bis zum Abflug der einzelnen Mannschaften verbliebene Zeit für verschiedenste Besichtigungstouren genutzt. So fuhren wir gemeinsam zu den Sehenswürdigkeiten der Stadt Peking selbst — zum Himmelstempel und zum Sommerpalast, aber auch zu den Ming-Gräbern und natürlich zur „Großen Mauer“. Nur die „Verbotene Stadt“ — der Kaiserpalast von Peking — blieb auch für uns verboten. Auf dem Platz des Himmlichen Friedens vor den Palasttoren fanden nämlich immer noch die großen Demonstrationen statt. So mußten die meisten Weltmeisterschaftsteilnehmer China wieder verlassen, ohne dieses riesige Areal mit herrlichen Bauten und Hallen besichtigen zu können.

All diese Besichtigungen wurden vom chinesischen Verband vorbildlich organisiert. Und es mußte für dieses Programm auch kein weiterer Aufpreis bezahlt werden. Es wurden immer wieder neue Besichtigungstouren angeboten, bis schließlich die letzten Teilnehmer punktuell zu ihrem Flugzeug gebracht werden konnten. Für dieses Programm, das trotz des herrschenden Ausnahmezustandes in Peking abgewickelt wurde, muß man den Veranstaltern großes Lob aussprechen. So war es den Teilnehmern doch möglich, einen kleinen Eindruck von Asien mit nach Hause zu nehmen.

Allein drei Holländer, meine Frau und ich — wir blieben noch länger in China. Gemeinsam mit meiner Frau hatte ich noch eine dreiwöchige Rundreise durch das Land geplant. Und für alle jene, die es interessiert, wie es uns dabei ergangen ist, hier nur so viel: Trotz der schwierigen Lage im Lande klappte unser Reiseprogramm hervorragend. Wenn man von geringfügigen Programmstellungen und Terminverschiebungen absteht, konnte unsere Tour mit allen geplanten Besichtigungspunkten wie geplant abgewickelt werden.

Auch diese Startstelle war — durch das Fernbleiben europäischer Schiedsrichter — nur mit chinesischen Schiedsrichtern besetzt. Einerseits durch die schlechten Bedingungen der Startstelle wohl schon etwas gereizt, andererseits durch den sehr harten Konkurrenzdruck angestachelt, achteten die Teilnehmer offensichtlich sehr genau auf das Verhalten der Schiedsrichter.

Ob gerechtfertigt oder nicht — was ich hier nicht näher untersuchen möchte und auch nicht kann, da ich nicht immer an der Startstelle anwesend sein konnte — wurden der Startstellenleitung parteiische Verhaltensweisen vorgeworfen, was schließlich sogar zu einem teilweisen Startstreik der deutschen Mannschaft führte. Es wurde zwar von der Jury versucht, durch spätere Beigabe eines europäischen Schiedsrichters diese Problematik etwas zu entschärfen, was aber auch nicht mehr den gewünschten Erfolg brachte.

Das vom Ausrichterland erstellte Anlegedock entsprach auch nicht ganz den sonst gebräuchlichen Dockeinrichtungen, was zu weiteren Unmutsäußerungen der Teilnehmer führte.

Das Modell, welches die absolut beste Bewertung bei der Bauprüfung erhielt, wurde von einem 13jährigen chinesischen Teilnehmer präsentiert. Es tauchten hier natürlich zwangsläufig Fragen auf, wie weit dieser Junge dieses Modell auch wirklich selbst (dem Reglement entsprechend) gebaut habe. Wenn man bedenkt, daß an einem derartigen Modell sicher mehrere Jahre gebaut werden muß, kann man sich natürlich seinen eigenen Reim aus den Angabern machen. Eine eindeutige Klärung wird aber nie wirklich perfekt möglich sein.

Es ist dies ein Punkt, der nur durch faires Verhalten der Modellbauer selbst einzuhalten ist, aber nie wirklich (beweisbar) überprüft werden kann. Die Sportkommission der NAVIGA sollte sich daher überlegen, ob die Verpflichtung zum Selbstbau des Modelles weiter aufrecht erhalten werden sollte.

Startstelle FSR-E

Diese Startstelle war am größten Gewässer situiert und die Boote hatten mit den doch teilweise erheblichen Wellen zu kämpfen. Es war jedoch eine sehr geringe Beteiligung von Wettkämpfern in den beiden Klassen feststellbar. So konnten Junioren und Senioren in einem Lauf gemeinsam starten.

Es gab auch hier beim Ablauf der Wettfahrten keine nennenswerten Probleme. Einzig bei der Auswertung der Ergebnisse kam es zu Ungereimtheiten, da Teilnehmer irrtümlich als Junioren gewertet wurden, obwohl sie von ihrem Alter her nicht mehr als Junioren gewertet werden durften und auch als Senioren genannt hatten. Es lag hier ein kleiner Fehler des Registratorbüros vor, der zwar bei der kurz nach der Veranstaltung stattfindenden Siegerehrung zu einiger Verwirrung führte, aber doch bald aufgeklärt werden konnte.

An einem Tag der Weltmeisterschaft konnten wegen der herrschenden Windverhältnisse keine Wettfahrten abgehalten werden — der Wind hatte beinahe zu einem kleinen Sandsturm aufgefrischt. Am nächsten Morgen waren die Witterungsverhältnisse wieder normal, und die Wettfahrten konnten weitergeführt werden. Einzig das Zeitprogramm kam dadurch etwas ins Wanken. Die Modelle mußten aber zu einem festgesetzten Termin zum Rücktransport wieder am Peking-er Flughafen ordnungsgemäß verpackt eintreffen. Die Jury versuchte daher den Zeitplan so zu straffen, daß auf jeden Fall das Mindestmaß der erforderlichen Wettfahrten durchgeführt werden konnte und dennoch das Einpacken der Modelle rechtzeitig ermöglicht wurde.

Mit der Siegerehrung, die in mehreren Etappen nach den jeweiligen Disziplinen wieder am Startgelände durchgeführt wurde, und bis in die beginnende Nacht hinein dauerte, ging diese Weltmeisterschaft schließlich ihrem Ende entgegen.

Der offizielle Abschluß war jedoch das Festbankett im Hotel. Die letzten Medaillen wurden hier überreicht, und der Präsident der NAVIGA, Herr Doekal, hielt die Schlußansprache. Daß diese bemerkenswerte Rede von den Teilnehmern kaum wahrgenommen werden konnte, lag nicht an der schwachen Verstärkeranlage des Hotelsalles, sondern vielmehr an der Undiszipliniertheit der Sportler.

Resümee

Meinen Schlußfolgerungen aus dieser Weltmeisterschaft möchte ich aber noch vorausschicken, daß ich vor etwa 15 Jahren selbst die Klassen F 2 und F 3 gefahren bin, daß ich aber seither fast ausschließlich bei Segelregatten starte und daher die gesamte Veranstaltung aus einer gewissen Distanz betrachten kann. Ich möchte hier daher Anregungen als Außenstehender (der Motorbootklassen) geben, die vielleicht doch zu weitreichenden Diskussionen innerhalb der NAVIGA über die künftige Entwicklung dieser Klassen führen könnten. Es soll dabei nicht auf Einzelinteressen Rücksicht genommen werden. Diese Anregungen spiegeln einzig meine Meinung wider, die ich mir im Laufe der Weltmeisterschaften in Tianjin bilden konnte.

1. Es werden bei einer Weltmeisterschaft der Motorbootklassen so viele verschiedenartige Wettkämpfe veranstaltet, auf unterschiedlichsten und auch räumlich getrennten Startplätzen, daß ein Hauptschiedsrichter bzw. die Jury unmöglich den Gesamtüberblick über alle Ereignisse in jedem Moment im Auge behalten kann. Die Meldung eines Unbestandes (ich möchte hier noch gar nicht von einem Protest reden) braucht dadurch oft viel zu lange, um zu den entsprechenden Personen (z. B. Hauptschiedsrichter) zu gelangen. Eine Straffung dieser Meisterschaften erscheint daher unumgänglich. Diese Straffung kann entweder durch eine weitere Aufteilung erfolgen, oder durch den Entfall von weniger stark besetzten Klassen. Da in der NAVIGA ohnedies zu viele verschiedene Meistertitel vergeben werden, aber einzelne Klassen nur mehr schwer die Anforderungen der Internationalität erfüllen können, sollte sich die NAVIGA endlich dazu durchringen, einige Klassen aus dem Veranstaltungsprogramm der Weltmeisterschaften zu streichen. Das soll aber nicht bedeuten, daß diese Klassen auch aus dem Reglement gestrichen werden.

Nach den Erfahrungen von Tianjin und nach den Teilnehmerlisten der vorangegangenen Weltmeisterschaften wäre ich für einen Entfall der Klassen A/B, EX, EH, EK, weiter für eine Verringerung der F 1-Klassen, da in der Klasse F 1-V 3.5 annähernd die gleichen Ergebnisse wie in der Klasse F 1-V 6.5 erzielt werden (es könnte hier die mittlere Klasse F 1-V 6.5 entfallen). Weiter könnte in der F 2-Klasse über eine Verringerung auf nur mehr 2 Unterteilungen diskutiert werden, und in der FSR-E-Klasse ist es ebenfalls fraglich, ob es unbedingt eine weitere Unterteilung in unter und über 2 kg geben muß. Auf diesbezügliche Fragen sprachen sich die meisten von mir befragten Teilnehmer gegen die kleinere und für die FSR-E + 2kg-Klasse aus.

2. Es war weiter feststellbar, daß die Junioren fast durchwegs bessere Leistungen als die Senioren erbrachten. In den F 2-Klassen wurde das bestgebaute Boot von einem Jugendlichen vorgestellt (ob er es nun selbst gebaut hat oder nicht sei dahingestellt). In den FSR-E-Klassen haben fast alle Junioren die Leistungen der Senioren weit überboten. Es erscheint daher als durchaus fragwürdig, warum wir in der NAVIGA weiterhin eine getrennte Wertung und Titelvergabe für Junioren aufrecht erhalten sollen.

Ursprünglich sollte diese Juniorenwertung ein Ansporn für den Nachwuchs sein. Doch die Zeiten, in denen die Junioren wirklich wesentlich schwächer waren als die Senioren, sind offensichtlich vorbei — auch wenn man bedenkt, daß die Weltmeisterschaft in China nicht unbedingt als repräsentativ dafür zu sehen ist. Es war aber doch feststellbar, daß praktisch alle teilnehmenden Junioren von ihren Organisationen (oder Vätern) mit den besten Materialien ausgestattet waren und daß sie zweifellos noch die besseren Nerven und Reaktionsfähigkeiten besitzen als ältere Starter.

Eine Diskussion über diesen Punkt wird innerhalb der NAVIGA unbedingt zu führen sein — und in dieser Diskussion darf die Überlegung einiger Länder, daß dadurch wieder einige Meistertitel weniger errungen werden können, überhaupt keine Rolle spielen. Wieviel Wert hat denn eine Goldmedaille, wenn innerhalb einer Woche über 40 Goldmedaillen bei diesen Weltmeisterschaften vergeben werden? Eine Medailleninflation, wie wir sie derzeit haben, schadet nur dem Wert eines wirklich, in einer stark besetzten Klasse hart erkämpften Sieges.

3. Die Klassen F 6/F 7 tragen noch weiter zu dieser Medaillenflut bei. Damit ich nicht falsch verstanden werde: Ich möchte diese Klassen auf keinen Fall abschaffen oder in irgend einer Form beschneiden. Sie zählen für mich zu einem der interessantesten Teile des Schiffsmodellbaues und -sportes.

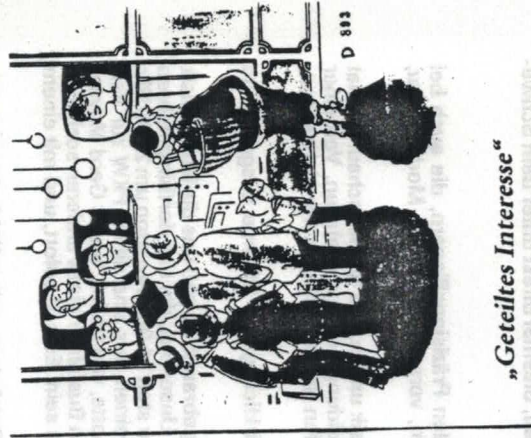
Aber die Tatsache, daß in diesen Klassen praktisch jede halbwegs vernünftige Vorführung mit einer Medaille ausgezeichnet wird, führt zu einer Vielzahl von vergebenen Medaillen und schadet der Wertigkeit der NAVIGA-Medaillen aller anderen Wettkampfklassen. In meinen Augen ist es ein großer Unterschied, ob ich eine Goldmedaille für den Sieg — also für die beste Leistung — in einer „harten“ Wettkampfkategorie im direkten Kampf Mann gegen Mann bzw. Boot gegen Boot, oder im Kampf gegen die Stoppuhr erringe, oder ob ich für eine entsprechende Leistung in einer der F 6/F 7-Klassen ausgezeichnet werde, denn hier kann ich eine Goldmedaille auch erringen, ohne wirklich der Beste zu sein. Im einen Fall kann ich mich Weltmeister nennen, im anderen Fall jedoch nicht.

Ich möchte hier nicht für eine Änderung des Wertungssystems plädieren, aber ich finde, daß sich die NAVIGA vielleicht überlegen sollte, zwei verschiedene Auszeichnungen zu vergeben. Eine Medaille für alle jene Klassen, in denen wirklich der Beste im direkten Wettkampf ermittelt wird, und eine andere für die Klassen, in denen damit allgemein eine gute Leistung ausgezeichnet wird (also F 6, F 7 und alle C-Klassen).

Ich bin sicher, daß diese Anregungen in der nächsten Zeit für ausreichenden Gesprächsstoff innerhalb der NAVIGA sorgen werden. Die NAVIGA muß sich aber darüber klar werden, daß gerade in den Motoren-Klassen eine entscheidende Änderung geschehen muß, wenn Weltmeisterschaften in dieser Sparte auch in Zukunft stattfinden sollen.

Nach dem Erleben dieser Weltmeisterschaft ist mir klar, warum kaum ein NAVIGA-Mitglied-land diese Meisterschaften ausrichten will, obwohl auch äußerst interessante und publikumswirksame Klassen dabei gefahren werden. Die NAVIGA muß sich dazu durchringen, antiquierte Klassen aus der Entstehungsgeschichte des Schiffsmodellbaues, die längst nicht mehr zeitgemäß sind, über Bord zu werfen, um dadurch andere Klassen aufzuwerten.

Hans Kukula



„Geteiltes Interesse“



„Haben Sie ihm das gebracht?“

5. Internationaler Wettkampf

Schwerin 1989

Nach 2jähriger Pause richtete der Schiffsmodellsporverband der DDR diesen Wettkampf in den Klassen F 2, F 5-, FSR-V erneut aus. Hauptschiedsrichter war auch diesmal unser Vizepräsident, Herr Walter Hille.

Wie in den Jahren davor war der Burgsee inmitten der schönen Stadt Schwerin Austragungsort der Klassen F 2 und FSR-V. Wir Segler — und hierüber möchte ich berichten — waren wieder in unserem Domizil etwas abseits in der kleinen Badeanstalt am Ostdorfer See. Das Gelände und die Wasserfläche sind ideal für unseren Sport geeignet. Da das Wetter und der Wind sich von der besten Seite zeigte, gab es nichts zu „meckern“.

Durch das stattfindende Pressefest und die Einquartierung einer großen Anzahl ausländischer Gäste hatte der Veranstalter Schwierigkeiten, uns zentral und möglichst nahe dem Geschehen unterzubringen. Die uns zugewiesenen Quartiere mit eigenem Bad und WC waren sehr ordentlich. Nun wollen wir nicht anspruchsvoll sein, doch müssen wir letztendlich bare DM auf den Tisch legen; es war diesmal preiswerter als in den Jahren davor, und wir brauchten nicht in Dollar zu rechnen.

In unserem Quartier gab es leider kein Frühstück, es war für alle Teilnehmer ein Restaurant in der Stadt reserviert. Das Mittagessen wurde im Schloß-Restaurant serviert. Die Folge: Wir waren immer auf Achse. Quer durch die Stadt zum Frühstück, quer durch die Stadt zum Regattagelände dann wieder zurück zum Mittagessen, und zum Abendessen nochmals das ganze. Insgesamt hatte ich den Eindruck, noch nebenbei das Sportabzeichen zu machen. Nun, Bewegung schadet ja nichts und soll sogar noch gesunderhalten.

Die Zeit fehlte uns aber für unser eigentliches Vorhaben, das Segeln. Da alle 3 Klassen gesegelt wurden, kamen z. B. in der Klasse F 5-M sage und schreibe nur 5 Läufe zustande.

Mit 41 Teilnehmern aus 7 Nationen war ein großes Feld zusammengelassen.

Laut Ergebnisliste hat man uns aus Berlin (West) ein eigenes Land zugewiesen. Ich ordne uns dahin ein, wo wir hingehören: nämlich zur Mannschaft des *nauticus* der Bundesrepublik Deutschland.

Viele Freunde, die wir durch diese Regatta oder Weltmeisterschaft 1988 aus Berlin kannten, waren diesmal nicht gekommen, so die Segler der Nationalmannschaft der UdSSR, Ungarn und CSSR. Dafür waren neue Sportfreunde angereist, nur wegen der Sprachschwierigkeiten waren gute Kontakte etwas problematisch.

Unsere Mannschaft stellte insgesamt 30 Plätze, davon 13 Segler. Ich hoffe, daß wir im nächsten Jahr ein größeres Kontingent bekommen. Die Veranstaltung in Schwerin ist bis zum Jahre 2000 zugesagt. Sicher eine interessante internationale Vergleichsmöglichkeit.

Mit 31 Seglern in der Klasse F 5-10 und nur ganzen 5 Teilnehmern in der Klasse F 5-E waren alle drei Klassen belegt.

Von 9 Medaillen konnte unsere Mannschaft 8 Medaillen gewinnen und auch die Petermännchen-Trophy nun zum 3. Mal zurückerobern. Ein Erfolg, über den wir uns alle sehr freuen. Überhaupt war unsere Mannschaft eine sehr freundliche und friedliche Abordnung unseres Verbandes. Es gab keine Probleme.

Etwas verwundert war man zwar über die Startstellenleitung und die Jury. Die gültigen Regattaregeln 1988 waren ganz offensichtlich nicht bekannt. Ich traf sogar einen Schiedsrichter, der gar kein Regelbuch hatte. Wie man so wohl fair seine Aufgabe erfüllen kann, ich weiß es nicht. Aber auch dieses Problem ließ sich nach einem freundschaftlichen Gespräch in die richtige Richtung lenken.

Apropos Regel — auf dem Wasser hatte man oft das Gefühl, die anderen Mitsreiter wollten davon nichts wissen, und die Schiedsrichter griffen nicht ausreichend durch.

Es gab nur eine Möglichkeit, sich auf die Schnelligkeit seiner Yacht zu verlassen. Meine Mannschaftskameraden konnten diesem schlaun Spruch gut folgen, nur meine Yacht hat sich gegen diese wichtige Eigenschaft bisher erfolgreich gewehrt.

Wie immer hat es auch einen kulturellen Abend gegeben, diesmal direkt unter dem Schweriner Fernsehturm.

In einer Mehrzweckhalle waren wir gemeinsam mit den Präzisionsfliegern, die auch bei Schwerin einen internationalen Wettstreit auskämpften, versammelt (keine Modellflieger, sondern ganz richtig Große).

Geboten wurde eine Veranstaltung aus heißer Rockmusik und bunter Modenschau. Mir hat die dargebotene, sehr modische und extravaganze Kleidung sehr gut gefallen. Von einer Serviererin wollte ich erfahren, wo die Kleidung zu kaufen ist, sie wollte es mir nicht sagen, ich hatte so die Vermutung, sie wußte es nicht.

Nicht unerwähnt sollte die hübsche und mit einer wirklich guten Stimme ausgestattete Sängerin bleiben.

Hatte uns doch den ganzen Tag die Sonne auf den Kopf gebrannt, so gab uns die laute Musik nun den Rest. Wir wollten nach Hause, Miete abwohnen. Unser Bus, der uns dorthin gefahren hatte, war verschwunden, er konnte nicht wissen, daß wir statt 24.00 Uhr schon um 22.00 Uhr auf ihn warteten. Der Veranstalter stellte uns einen kleinen Bus und einen PKW zur Verfügung, doch leider paßten wir da nicht alle rein. Nun hatte, wie üblich, unser Gerd Meysmeyer eine großartige Idee: Mit DM-West lockte er einen Busfahrer eines anderen sozialistischen Landes aus dem Schlaf und bat, uns behilflich zu sein. Es half sofort, und mit einem Affenzahn wurden wir in unser Quartier gebracht.

Aber von Schlafengehen keine Spur. Stühle auf den Hof, Getränke aus dem Kühlschrank, noch schnell auf der mitgebrachten Kaffeemaschine eine Kanne Kaffee gemacht, und die endlose Diskussion über Segel, Rümpfe und neueste Erkenntnisse im Modellsegelsport ging los.

Hier war unser Peter Gernert einfach nicht zu schlagen. Seine Theorien in die Praxis umzusetzen war aber nicht seine größte Stärke. Entweder, er verpaßte den Start oder startete in der falschen Gruppe. Geling es ihm jedoch, den richtigen Lauf zu erwischen, hieß es „Wieselen laufen“, und er siegte mit Bojenabstand.

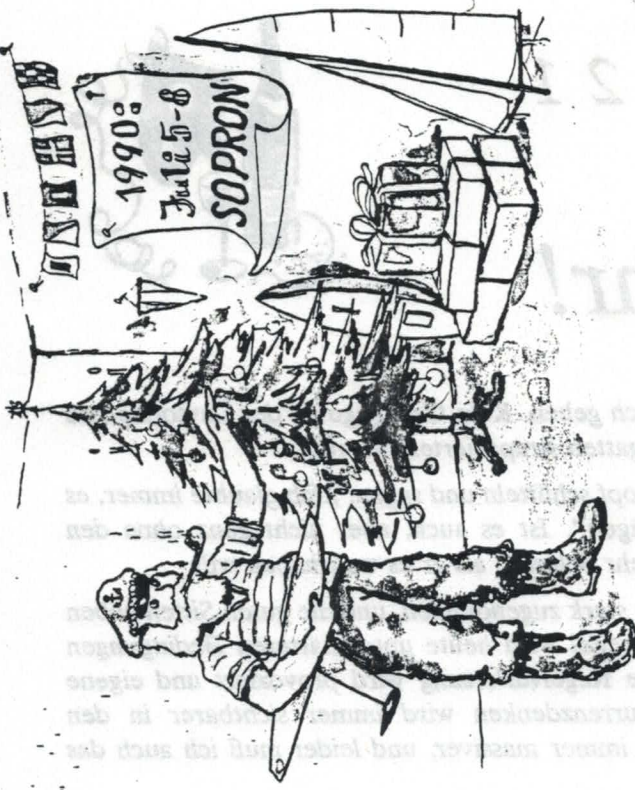
Eröffnung und Abschluß fand wie gehabt unter großer Beteiligung der Schweriner Bevölkerung statt. Heinz Asselborn und Jürgen Lewald waren unsere „BESTEN“. Dreimal standen sie auf dem Treppchen, zweimal unser Gerd Meysmeyer und einmal unser Peter Ruitzki — er sah in der Klasse F 5-10 wie der sichere Sieger aus, tauschte vor dem letzten Lauf seine leeren Batterien gegen ganz leere aus, oh ja, das Schicksal ist grausam. Aber auch Günter Gödderz stand mit blanken Augen neben dem etwas erstaunten Verfasser dieser Zeilen auf dem Siegerpodest. Meinen Erfolg hatten andere mitersegelt. Zur Demonstration der E-Klasse hatte ich mehreren Seglern meine Yacht überlassen, nun gut, dann wurde eben meine Yacht Zweite.

Es gibt in unserem Verband eine Kleiderordnung, sie hat sicher nicht den Sinn, daß wir alle hübsch und adrett aussehen. Ihr Sinn ist vielmehr, unseren Verband bei einer Wettkampferöffnung und Abschlussfeier darzustellen und dem Bild einen würdigen Rahmen zu geben. Bei den Seglern war es bis auf ganz wenige so bewertet worden, wir sollten uns auch daran halten.

Es ist ja nicht so, daß jemand gezwungen wird — er sollte ganz einfach bei Wettkämpfen unseren Verband nicht vertreten, andere freuen sich über „offene Stellen“. Alles in allem war es ein gelungener Wettkampf, und wir bedanken uns beim Veranstalter für die geleistete Arbeit und dem erkennbaren Bemühen um unser Wohlergehen. Wir freuen uns auf ein neues Treffen in Schwerin.

Günter Voelz

Kelleves kardosanyi ünnepekert és boldog Ünnebet!
 Frohe Weihnachten und ein glückliches neues Jahr!
 Season's Greeting and best Wishes for happy New Year!



Mit diesem selbstgemalten Bild möchte unser ungarischer Segelfreund und verantwortlich für die Wettbewerbe in Sopron, Andreas Szostarich, allen Segelfreunden in Österreich alles Gute wünschen

Wir danken und freuen uns auf Sopron - 5. - 8. Juli 1990

Auszug aus der Ergebnisliste des 5. Internationalen Wettkampfes 1989 in Schwerin

Schweriner Burgsee-Trophy:

Bundesrepublik Deutschland
 mit Christoph Schneider, Sigurd Hauenschild und Karl-Heinz Suslik

Schweriner Petermännchen-Trophy:

Bundesrepublik Deutschland
 mit Heinz G. Asselborn, Jürgen Lewald und Gerhard Meysemeyer

F 2-A:

- 1. Wolfgang Nietzold, DDR 196,33 P.
- 2. Manfred Zinnecker, DDR 192,67
- 3. Hubert Wagner, DDR 191,00

F 2-B:

- 1. Peter Sager, DDR 194,00
- 2. Michael Hahn, DDR 194,00
- 3. Arnold Pfeifer, DDR 193,00
- 4. Eberhardt Türk, D 191,33

F 2-C:

- 1. Peter Sager, DDR 193,67
- 2. Arnold Pfeifer, DDR 190,00
- 3. Peter Kedwabski, DDR 188,67

FSR-V 3,5 Senioren:

- | | | |
|---------------------------|----------|--------|
| 1. Christoph Schneider, D | 61 Rd. + | 3 Sek. |
| 2. Sigurd Hauenschild, D | 61 | 3 |
| 3. Christian Kucera, A | 60 | 5 |
| 5. Karl-Heinz Suslik, D | 58 | 10 |
| 6. Siegfried Weper, D | 57 | 2 |
| 7. Peter Papsdorf, DDR | 57 | 23 |
| 8. Herbert Maisold, D | 54 | 12 |
| 9. Cosima Wenisch, DDR | 53 | 0 |
| 10. Andreas Reiter, DDR | 52 | 32 |

33 Teilnehmer

FSR-V 6,5 Senioren

- | | | |
|----------------------------|----------|----|
| 1. Dusan Bayer, CS | 64 Rd. + | 8 |
| 2. Reinhold Hörnlein, DDR | 64 | 18 |
| 3. Jaroslav Sticka, CS | 64 | 24 |
| 4. Karl-Heinz Suslik, D | 61 | 24 |
| 5. Otmar Schleenvoigt, DDR | 57 | 8 |
| 6. Ludek Matl, CS | 51 | 10 |
| 7. Heiner Russe, D | 51 | 12 |
| 8. Christo Popov, BG | 48 | 0 |
| 9. Jörg Dochow, DDR | 48 | 4 |
| 10. Sigurd Hauenschild, D | 16 | 0 |

28 Teilnehmer

FSR-V 15 Senioren:

- | | | |
|---------------------------|----------|----|
| 1. Hartmut Jankowsky, DDR | 66 Rd. + | 12 |
| 2. Christoph Schneider, D | 65 | 22 |
| 3. Andreas Reiter, DDR | 65 | 23 |
| 4. Cosima Wenisch, DDR | 61 | 3 |

FSR-V 15 Senioren

- | | | |
|---------------------------|----------|----|
| 5. Roman Tschaikov, SU | 53 + Rd. | 0 |
| 6. Konrad Ziegenhals, D | 51 | 0 |
| 7. Ulrich Krieger, DDR | 51 | 26 |
| 8. Jaroslav Sticka, CS | 44 | 14 |
| 9. Dirk Ridel, DDR | 41 | 20 |
| 10. Ing. Jozef Matata, CS | 39 | 8 |

32 Teilnehmer

FSR-V 35 Senioren:

- | | | |
|-----------------------|----------|----|
| 1. Miriam Hegner, DDR | 58 Rd. + | 2 |
| 2. Volkmar Bude, DDR | 54 | 11 |
| 3. Frank Jähnich, DDR | 47 | 0 |

7 Teilnehmer

F 5-E:

- 1. Heinz-G. Asselborn, D
- 2. Günter Voeltz, D
- 3. Günter Gödderz, D
- 4. Bernd Gündel, DDR
- 5. Björn Becker, D

F 5-M:

- 1. Heinz-G. Asselborn, D
- 2. Jürgen Lewald, D
- 3. Andrej Musjakov, SU
- 4. Oskar Heyer, DDR
- 5. Gerhard Meysemeyer, D
- 6. Manuel Dotti, D
- 7. Grzeslaw Suwalski, PL
- 8. Björn Becker, D
- 9. Jerzy Przybysz, PL
- 10. Gerhard Kannemann, D

F 5 - 10 R:

- 1. Jürgen Lewald, D
- 2. Gerhard Meysemeyer, D
- 3. Peter Ruitzki, D
- 4. Heinz-G. Asselborn, D
- 5. Oskar Heyer, DDR
- 6. Sven Schneider, DDR
- 7. Peter Gernert, D
- 8. Grzeslaw Suwalski, PL
- 9. Hans-Peter Hirsche, DDR
- 10. Dima Karandaschow, SU

31 Teilnehmer

Noch 10 Sekunden

... 5 4 3 2 1

Prost Neujahr!



So etwa könnte der Start ins neue Jahr vor sich gehen. Kein Gedränge an der Luvtonne und kein Frühstart. Eine Erholung für die bei Regatten strapazierten Nerven.

Vor allem Außenstehende werden den Kopf schütteln und sagen: „Ich glaubte immer, es wäre ein Hobby, ein Spaß und ein Vergnügen“. Ist es auch, aber nicht ganz ohne den aufregenden Reiz, der den Teilnehmer oft mehr belastet, als er es wahrhaben will.

Die Anzahl der aktiven Regattasegler hat stark zugenommen, und die guten Sitten haben leider nicht Schritt halten können. Ohne Zweifel wird heute unter härteren Bedingungen gesegelt, als es früher der Fall war. Manche Regelverletzung wird provoziert und eigene „Fouls“ als Bagatelle abgetan. Das Konkurrenzdenken wird immer sichtbarer in den Vordergrund gedrängt. Die Proteste werden immer massiver, und leider muß ich auch das sagen, die guten Schiedsrichter immer rarer.

Natürlich muß man dieser Entwicklung entgegentreten. Schon beim Ausrichten einer Regatta sollte man damit beginnen. Ich habe im vergangenen Jahr nicht einmal eine Startlinie erlebt, die völlig neutral verlief. Immer lag die Linie schräg zur Windrichtung, und somit war eine Seite begünstigt. Dort drängte sich alles zusammen, und so wurden Kollisionen vorprogrammiert. Man glaubte, durch eine Hilfsboje die Situation zu entschärfen, und bestätigte damit indirekt meine Feststellung. Mit einer Startstelle an Land ist es – zugegeben – oft schwierig, die Linie so zu legen, daß sie genau im rechten Winkel zur Windrichtung verläuft. Ein Schenkel darf nicht im Windschatten liegen, und alle, Schiedsrichter wie auch Starter, sollen gut sehen können. Aber muß der Start denn immer so direkt unter Land erfolgen? Wie oft wird dieses Startkreuz für die guten Boote zum Anlieger?!

Gute Schiedsrichter sind selten. Sie müssen nicht nur Regelkenner sein, sondern auch Erfahrung als aktive Segler haben. Aus dieser Voraussetzung erklärt sich von alleine, daß ein Schiedsrichter ein gewisses Mindestalter haben muß. Aber er sollte auch ein gutes Maß an Einfühlungsvermögen und Autorität besitzen. Eine Berührung ist ein Regelverstoß, aber wenn ein Teilnehmer durch Nichtbeachtung des Wegerechts gleich nach dem Start mehrere Teilnehmer stark behindert (weil diese fair waren und es nicht zur Kollision kommen ließen, gab es keinen Protest), und dieser rücksichtslose Teilnehmer wird kurz vor dem Ziel von einem anderen Boot berührt, ohne daß überhaupt die geringste Behinderung gegeben war, wenn dieser Teilnehmer jetzt Protest schreit, dann ist das unfair, und zwar im höchsten Maße. Der Kontrahent, ein äußerst erfahrener und fair segelnder Österreicher, segelte einen Meter vor der Ziellinie nach Hause. Ohne Groll, denn er kann auch verlieren.

Und gerade das ist es, was viele von uns verlernt oder noch nicht gelernt haben. Von einer Verhöhnung der Sitten wollen wir noch nicht sprechen, aber wir sollten alles tun, um es nicht dahin kommen zu lassen; wir alle, die Ausrichter der Regatten, die Schiedsrichter und vor allen Dingen die Teilnehmer.

Das wünsche ich für 1990' und Ihnen Holm- und Spierenbruch!

Dieser Artikel stammt aus einer Modellzeitschrift 1982 !
Er sollte zum Nachdenken anregen und Jeder sollte seinen Beitrag zum Positiven leisten ...