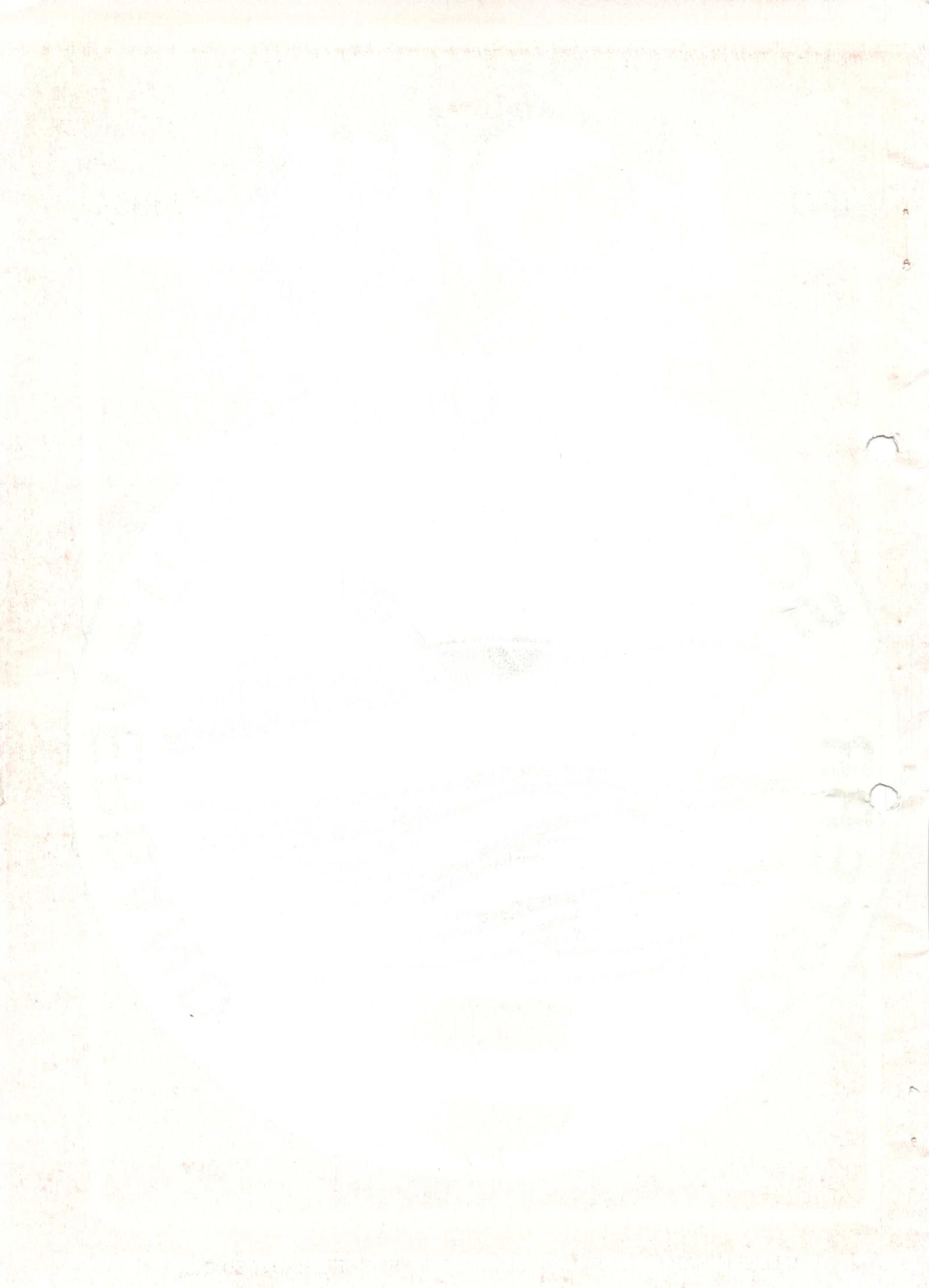


INFO-

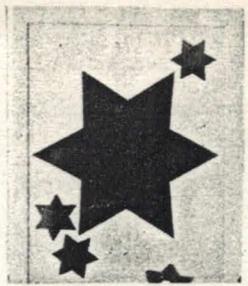
1/1984

AOM





WEIHNACHTSFEIER der AMV 1983

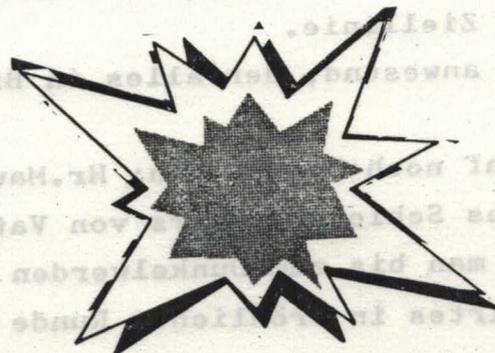


Am 17. Dezember 1983 fand die traditionelle Weihnachtsfeier der AMV wieder in den festlich dekorierten Klubräumen statt. Diesmal hatte sich die Gruppe der "Eisenbahn-Bauer" engagiert und alle Vorarbeiten zur feierlichen Ausgestaltung der Werkstätte übernommen.

So fanden über 60 Gäste dann am Abend der Zusammenkunft nicht nur eine geschmückte, hufeisenförmige Tafel, einen riesigen Christkranz, und im Maschinenraum ein reichhaltiges Buffet vor, sondern da gab es auch für die Kleinen ein mit Matratzen ausgepolstertes Kinderzimmer, -wo auch Spiele vorhanden waren,-und vor allem - ein Hit für die Herren! - 2 Fässer Bier, die frisch angezapft wurden.-

Da traf man sich dann am Stehpult im Schankraum und die Kommunikation - einmal ohne Fachsimpeln! - war ausgezeichnet!-Trotz des "Nebels", den die Raucher im Raum erzeugten, blieb die Stimmung weiterhin "high".-Vielleicht auch dank der weihnachtlichen "Schmankerln" wie: Rumkugeln, Vanillekipferln, Topfenstrudel, Florentiner-Schnitten, usw., die die Damen so großzügig zur Verfügung gestellt hatten. Und da sind wir schon beim Thema: Sagen wir ein "Danke schön" den Damen, welche so fleißig mitgeholfen haben, daß die Weihnachtsfeier 1983 der AMV zu einem vollen Erfolg wurde, die mitgeholfen haben, alle die "Einzelindividuen" der AMV im Rahmen des Abends zu einer großen Familie werden zu lassen.

Ein "Danke schön" an alle, welche aktiv waren, und, mag sein, eine Ermunterung für jene, die bereit sind, die Arbeit zu leisten, um das Weihnachtsfest 1984 so schön zu gestalten, wie es das vergangene war.



WEINWACHSPREIS DER AMV 1983

SYLVESTER = SEGELN am TRAUNSEE

Zu einem fixen Termin bei unseren Gmundner Kollegen ist seit einigen Jahren das Treffen der Segler am letzten Tag des Jahres am Gestade des Traunsees geworden.

Auch heuer rief Hr. Holly alle jene zusammen, die bereit waren, am winterlichen See in einem freundschaftlichen Wettkampf die Kräfte zu messen.

Die Startstelle befand sich beim Grünberg-Wirt.

Von einem winterlichen Bild war nichts zu bemerken. Es regnete und graue Wolkschleier hingen über der weiten Seefläche der Gmundner Bucht, sodaß Schloß Orth nur schemenhaft zu sehen war.

Dem "Ruf" zum Zusammentreffen folgten: Hr.Dr. Stigler mit Schwieger- sohn Heini, Hr.Urban, Hr.Speigner, Hr. Holly und die Familie Kukula.

Nur leider hatte Vater Kukula sein Segelboot nicht mehr in's Auto hineinstopfen können, und Sohn Hans, der wohl alles Nötige von Wien mitbrachte, ließ ausgerechnet sein Segel in Zinkenbach stehen.

Daher waren es nur 5 Herren, die an den Start gingen.

Einige ständig im See verankerte Bojen bildeten die Begrenzung der festgelegten Strecke.-Der Wind fiel mittelstark vom Westen ein und die schwarze Wellenlinie rückte immer näher ans ostseitige Ufer, das vorerst bloß einen leichten "Blaser" abbekam.

Hr.Speigner, der lange Jahre schon nicht mehr segelte, war nun doch mit einer alten schmalen "Windy" mit dabei, die bei stärkerem Wind nicht so ganz mithalten konnte.- Ich hoffe aber, der letzte Platz bei vielen Durchgängen hat ihn nicht entmutigt und er geht schleunigst daran, sich ein neues Segelboot zuzulegen. Denn: das "Fahren mit dem Daumen" hat er nicht verlernt.

Hr.Dr.Stigler testete ein neues "Walicky"-Boot und Hr.Urban hatte sowohl Segel, als auch Schiff technisch auf "Schuß" und schoß somit oft als Erster über die Ziellinie.

Auch ein Kameramann war anwesend, der alles in Bild und Ton festhielt.

Am späten Nachmittag traf noch Besuch ein: Hr.Maurer samt Gemahlin, der dann die Funktion des Schiedsrichters von Vater Kukula übernahm. Mir wurde berichtet, daß man bis zum Dunkelwerden segelte und im Hinterstübchen des Grünberg-Wirtes in fröhlicher Runde die Videoaufzeich-

nung des "SYlvester-Segelwettkampfes" am Traunsee kommentierte.
 Ich sage bereits jetzt ein "Prosit" dem nächsten Treffen und
 wünsche ihm nur - auf der Wende zu 1985 - mehr ambitionierte
 Teilnehmer.



INFO von
 Herrn

Ernst Leidenfrost
 1220 Kagran Heckenweg 25
 Tel. 0222 / 23 40 484

Gratis zu vergeben sind viele Nummern
 der Zeitschrift „Schiffs Modellbau“
 darauf genügt

Ganz Ahoi!



10. WOLFGANGSEEREGATTA 1984

FREUNDSCHAFTSREGATTA MIT INTERNATIONALER BETEILIGUNG
26. MAI BIS 3. JUNI 1984

AUSSCHREIBUNG

ANMELDEFORMULAR FÜR DIE 10. WOLFGANGSEEREGATTA 26.5. bis 3.6.84

Vor- und Familienname des Starters							
Wohnanschrift des Starters							
Start in den Klassen	M	<input type="radio"/>	X	<input type="radio"/>	10	<input type="radio"/>	
Segelkennzeichen							
Trägerwellenfrequenz							
Quarz Nr.							

Falls das Quartier von Fam. Kukula vorbestellt werden soll, bitte entsprechende Eintragungen machen :

	Ankunftstag	Abreisetag	Bettenzahl
Privatquartier			
Gasthof			
Campingplatz			

Ich bin an der Teilnahme an einer Schiffsrundfahrt mit dem Raddampfer interessiert	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Personenanzahl (Kinder zählen als 1/2 Person)		
Ich bin an der Teilnahme am Hüttenzauberabend auf der Laimeralm interessiert	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein
Personenanzahl (Kinder zählen als 1/2 Person)		

Datum _____ Unterschrift _____

Terminplan

Samstag	26.5.	: ganztägig Anreise ab 14 ⁰⁰ Registrierungsmöglichkeit
Sonntag	27.5.	: 8 ⁰⁰ bis 9 ⁰⁰ Uhr Registrierung 10 ⁰⁰ Uhr Eröffnung an der Startstelle danach erster Start der Klasse F5-10
Montag	28.5.	: ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-10
Dienstag	29.5.	: ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-X
Mittwoch	30.5.	: ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-X 20 ⁰⁰ bis 21 ⁰⁰ Uhr Registrierung der nachträglich angekommenen Starter der Klasse F5-M
Donnerstag	31.5.	: 8 ⁰⁰ bis 9 ⁰⁰ Uhr Registrierung der nachträglich angekommenen Starter der Klasse F5-M ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-M 19 ⁰⁰ Uhr Auffahrt auf die Laimeralm zum Hüttenzauberabend
Freitag	1.6.	: ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-M 19 ⁰⁰ Uhr Schiffsrundfahrt mit dem Rad- dampfer (falls genügend Teilnehmer)
Samstag	2.6.	: ab 10 ⁰⁰ Uhr ganztägig Klasse F5-M 19 ⁰⁰ Uhr Abfahrt mit dem Schiff zum Ab- schlußabend ins Seerestaurant Fischer nach St. Gilgen
Sonntag	3.6.	: ab 10 ⁰⁰ bis ca 13 ⁰⁰ Uhr Klasse F5-M um 15 ⁰⁰ Uhr Siegerehrung, danach Abreise.

Soferne es die Teilnehmerzahl und der Ablauf der Regatta zu-
lassen, wird am späten Nachmittag nach der Hauptregatta ein
Hindernis- Wandersegeln mit eigener Wertung durchgeführt.



EINE REGATTA FEIERT IHREN 10. GEBURTSTAG

Ja, es ist kaum zu glauben, aber es ist wirklich schon 10 Jahre her, als wir den Entschluß faßten, am Wolfgangsee eine Freundschaftsregatta mit internationaler Beteiligung zu veranstalten. Dabei war alles nur aus dem Niedergang einer anderen traditionellen Veranstaltung entstanden.

Jahrelang organisierte der Gmundner Modellbauklub vorbildliche Regatten an den Ufern des Traunsees. Für uns Wiener waren sie ein Höhepunkt der Segelsaison gewesen, und unser Ziel war es immer, die damals zur europäischen Spitze zählenden Gmundner zu schlagen. 1973 bei ihrer letzten großen Regatta erklärten sie uns dann, daß sie nicht mehr genügend Helfer hätten, um diese Veranstaltungen auch weiterhin durchzuführen. Wir wollten dieses Argument nicht so einfach akzeptieren und drängten sie, doch in Zukunft weiterzumachen. Der RCC-Gmundner blieb jedoch bei seinem Entschluß.

So waren wir gezwungen nach einem Ausweg zu suchen. Wir wollten es den Seglern aus Gmundner beweisen, daß eine Regatta auch mit einfachsten Mitteln und relativ wenig Helfern organisiert werden kann.

Wir suchten nach einem Startplatz in ähnlich zentraler Lage und schöner Umgebung wie es in Gmundner gegeben war, und fanden ihn auch in unserem Feriendomizil in Zinkenbach (Abersee) am Wolfgangsee. So schlug 1974 die Geburtsstunde der ersten Wolfgangseeregatta. Die Organisation wurde von einer Familie und von ein bis zwei Helfern aus unserem Wiener Verein besorgt. Und daran hat sich bis heute nichts geändert.

Ich möchte mich an dieser Stelle ganz besonders bei einem Mann bedanken, der als unser treuester Helfer all die Jahre hindurch bei keiner Regatta fehlte. All die Segler, die schon einmal die Wolfgangseeregatta besuchten, kennen ihn sicher - unseren Herrn Melan.

Wir versuchten zwar nach unseren ersten Regatten die Gmundner Segler zu ermuntern, doch ihre alte Traunseeregatta wieder ins Leben zu rufen, denn die Ausrede von den zu wenigen Helfern hatten wir ja augenscheinlich widerlegt. Wir setzten sogar einmal ein Jahr aus, um sie zu zwingen wieder die Initiative zu ergreifen. All dies blieb zunächst jedoch ohne Erfolg. Erst in letzter Zeit gibt es in Gmundner wieder Regattaaktivitäten, und wir hoffen doch, daß es in Zukunft wieder alljährlich zu einer großen Traunseeregatta kommen wird.

Wir aber feiern heuer unser Jubiläum - 10 Jahre Wolfgangseeregatta - und wir sind in diesen 10 Jahren sicherlich zu einer der großen, über unsere Landesgrenzen weithin bekannten und bestbesuchten Regatten geworden. Alljährlich kamen mehr Segler zu uns, und so waren wir nach einer Meinungsbefragung unter unseren Startern schließlich gezwungen, die Regatta auf eine Woche auszudehnen. Wir blieben dabei, daß nach wie vor alle drei F5 - Klassen der NAVIGA bei uns gesegelt werden. Traditionell findet die Veranstaltung jedes Jahr in der Woche um den Christi-Himmelfahrts-Tag statt und genau so traditionell wird die M-Klasse von Donnerstag (=Feiertag) bis Sonntag gefahren, wodurch allen Seglern ermöglicht wird, ohne große Urlaubseinbußen wenigstens an dieser M-Regatta teilzunehmen.

Jedes Jahr waren wir bestrebt für unsere Teilnehmer ein paar Neuerungen zu bieten. So wurde in einem Jahr ein Steg zum Einsetzen der Boote gebaut, und dann, als sich das Flottensegeln allgemein durchsetzte, eine Anzeigetafel entwickelt, die inzwischen bereits als Vorbild für manche andere Regatta diente. Unsere größte Errungenschaft ist und bleibt jedoch der transprotable Schiedsrichterturm. Die Schiedsrichter sind so während der ganzen Regatta ungestört von den Teilnehmern und doch immer mitten unter (eigentlich über) ihnen und haben von oben natürlich den besten Überblick über die Wettkampfbahn.

Der Schiedsrichterturm ist auf einem kleinen Autoanhänger aufgebaut, und kann so allabendlich nach Abschluß der letzten Wettfahrt mit allen Geräten der Startstelleneinrichtung wie Anzeigetafeln, Startuhr und Verstärkeranlage, ohne große Abbaumaßnahmen vom Ufer zu seinem sicheren Nachteinstellplatz gebracht werden. Das ist natürlich auch eine Art von Rationalisierung einer derartigen Veranstaltung, und hilft mit, ohne große Helferschar das Auskommen zu finden.

Eine der wichtigsten Voraussetzungen für das Gelingen einer Regatta ist ein entsprechendes Wettkampfgelände. Wir waren in den ersten Jahren unsicher, welcher Strand wohl am besten für die Durchführung der Wettfahrten geeignet wäre. Sehr bald hat es sich aber erwiesen, daß unser Campingplatz das nahezu ideale Wettkampfgelände darstellt. Die Teilnehmer, die mit dem Wohnwagen kommen, können direkt an der Startstelle ihr Nachtquartier aufschlagen. Stromanschluß, sanitäre Anlagen und ein Campingbuffet sind auch gleich vorhanden. Da die Badesaison am Wolfgangsee meist erst nach unserer Regatta beginnt, ist es uns möglich, den Strand weitgehendst für unsere Zwecke abzusperrten.

Natürlich kostet das alles etwas. Damit wären wir auch schon bei dem Thema Geld - bzw. Finanzierung einer Regatta angelangt. Ich möchte jedem Vereinsfunktionär, der die Ausrichtung einer Regatta zur Aufbesserung der Vereinskasse plant, klipp und klar sagen: verdienen kann - und soll - man bei so einer Veranstaltung absolut nichts. Der Veranstalter muß vielmehr froh sein, wenn er nach Abrechnung aller Kosten nicht drauf kommt, daß er ganz schön draufgezahlt hat. Investitionen wie der Schiedsrichterturm, eine Verstärkeranlage usw. sind aus den Einnahmen durch das Startgeld sowieso nie abzudecken. Man muß eben das Veranstalten einer Regatta genau so als Hobby betrachten, wie das Bauen eines Segelbootes, nur dann ist auch der ganze Einsatz dahinter und nur dann ist die Chance gegeben, daß es ein Erfolg wird.

Es ist für den Veranstalter eine wahre Streß- Woche, währenddessen die Regatta ganz planmäßig abläuft. Und wir als Veranstalter sind immer ganz schön erleichtert, wenn endlich am Sonntag nachmittags die Siegerehrung als Abschluß stattfindet. Endlich - geschafft! Einmal tief durchatmen und schon wird überlegt, was im nächsten Jahr verbessert und anders gemacht werden könnte.

So versuchten wir zB. das harte, kämpferische Fahren rund um den Bojenkurs etwas aufzulockern durch eine abendliche Hindernis- Wanderregatta. Etwa 1 km dem Seeufer entlang geht die Segelstrecke, durch ein Kontrolltor, um eine Wendeboje und wieder 1 km zurück zum Startplatz. Das Ufer des Sees ist relativ frei zugänglich, nur zweimal müssen die Starter hinter kleinen Sommerhäuschen vorbeilaufen, während ihr Boot draußen am Wasser hoffentlich den Kurs beibehält. Es ist schon ein beeindruckendes Bild, wenn so 40 bis 50 Boote gleichzeitig starten, über eine 200 m breite Startlinie, die quer über den See gelegt wird.



Da gibt es aber noch andere Kriterien, die dazu beitragen, daß eine Regatta Erfolg hat. Die wenigsten Segler kommen alleine zu so einem Wettkampf. Meistens bringen sie ihre ganze Familie mit. Wenn dann für den "Anhang" noch die Möglichkeit zu einer vernünftigen Urlaubsgestaltung besteht, dann ist dies auf jeden Fall ein Vorteil für Veranstalter und Starter. Denn die mitreisenden Familienmitglieder sind meistens glücklich, wenn sie auch etwas unternehmen können und nicht dazu verdammt sind, den ganzen Tag mit den Startern auf die glitzernde Wasserfläche zu starren.

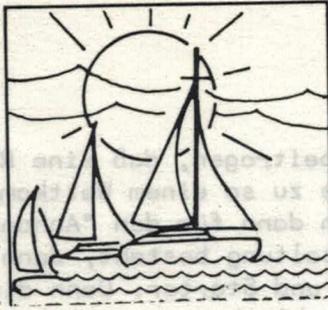
In dieser Hinsicht haben wir hier am Wolfgangsee ein großes Plus. Da gibt es die bekannten Ausflugsorte rund um den See wie St. Wolfgang oder St. Gilgen, da gibt es die Zahnradbahn auf den Schafberg, die Aussichtsseilbahn auf das Zwölferhorn und natürlich auch die Möglichkeit in kürzester Zeit in Salzburg oder Bad Ischl oder am Dachstein usw. ... zu sein.

Darüber hinaus sind wir aber auch noch bemüht, allen unseren Gästen ein kleines Rahmenprogramm an den Abenden zu bieten. Wir versuchten zB. im vergangenen Jahr erstmals einen Altabend mit Volkloredarbietungen durchzuführen. Wir rechneten mit 40 bis 50 Teilnehmern. Der Zuspruch war aber so groß, daß die Hütte schließlich aus allen Nähten platzte. Für heuer haben wir unsere Konsequenzen daraus bereits gezogen und eine Hütte bestellt, die größer und dabei noch wesentlich ursprünglicher ist.

Nachdem wir bereits 2 Jahre hindurch unseren gemütlichen Abend im bekannten "Weißen Rößl" in St. Wolfgang abgehalten haben, wollen wir für unsere Jubiläumsregatta wieder eine neue Attraktion bieten. Wir werden heuer mit einem Motorschiff von unserem Startplatz aus über den ganzen oberen See bis nach St. Gilgen fahren und dort an der Anlegestelle direkt vorm Seerestaurant Fischer festmachen. So erreichen wir für unsere Wassersportler eine Kombination zwischen Schifffahrt und Abendunterhaltung - und trinken kann auch jeder so viel er will, denn die Heimfahrt erfolgt mit einem gecharterten Bus.

Allein daraus ist zu ersehen, daß an der Veranstaltung einer großen Regatta wesentlich mehr dran hängt als nur ein Stück Wasser mit ein paar Bojen. Wasser und Bojen, ein vernünftiger Kurs und eine konsequente Regattaleitung bleiben natürlich das Wichtigste, das Andere alles trägt aber auch wesentlich zum Gelingen bei. Gar mancher erinnert sich lieber an einen lustigen Altabend als an einen schlechten Lauf während der Regatta.

So versuchen wir eben für alle unsere Gäste etwas zu bieten und wir sind sicher, daß wir am Abend nach der Siegerehrung unserer 10. - unserer Jubiläumsregatta wieder nachdenken werden, was wir im nächsten Jahr anders oder besser machen können.



Allgemeiner Österreichischer
Schiffs-Modellbau-Verband

Sekretariat - Dorothea Schmidt
1230, Wien-Fröhlichg 21-23/1/5

EINLADUNG ZUR BUNDESMEISTERSCHAFT 1984

Der AÖSMV ist der Veranstalter der Bundesmeisterschaft 1984,
die in der Zeit vom

12. - 13. Mai 1984

durchgeführt wird.

Ort Neue Donau - wie 1983 (falls eine Änderung eintritt, werden
die gemeldeten Kollegen verständigt)

Klassen F5-M F5-X F5 - 10

Programm: 12.5.1984 - Anreise und Eröffnung der BM bis 10 Uhr
12 Uhr - Beginn der Bewerbe mit der Kl F5-10
anschließend - Kl F5-X
und voraussichtlich Beginn Kl F5-M
(open end)

13.5.84 - 8,30 Uhr - Fortsetzung der Bewerbe
nach Beendigung - Siegerehrung und Abreise

Änderungen sind dem Veranstalter vorbehalten !

Startgebühr: pro Boot und Klasse öS 70,--

Protestgebühr: öS 100,--

Bei den Bewerben sind die NAVIGA-Regeln gültig, letzte Ausgabe.

Nennschluß; Unbedingt 1. Mai 1984 - Bitte einhalten !

Meldung zur Bundesmeisterschaft 1984 - Wien - Neue Donau

Name des Starters.....

Anschrift.....

Ich starte in den Klassen F5-M F5-X F5-10

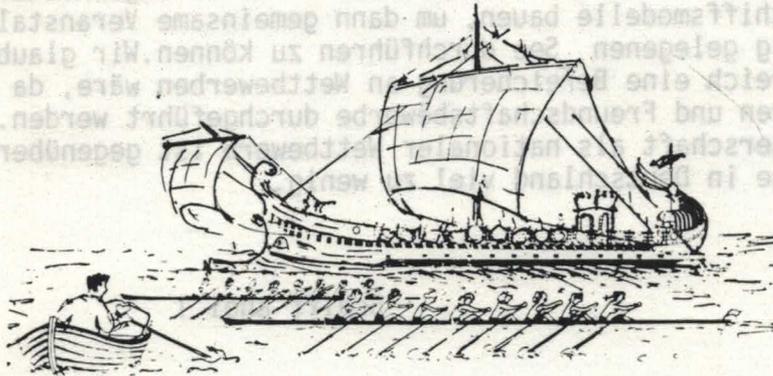
Dauerstartnummer. . . . Frequenz..... Quarze.....

Wien.....

Unterschrift.....

Das Modell-Bau-Zentrum St. Veit an der Glan beschäftigt sich schon seit 1963 mit dem Schiffsbau. Wir bauen vorwiegend naturgetreue Schiffsmodelle aller Arten, aber auch Rennboote sind in unserem Programm. Seit vielen Jahren sind wir voll auf die Jugend eingestellt, daß heißt, daß in unserem Klub die jugendlichen Mitglieder nicht nur unter Anleitung ein schönes Modell bauen können, sondern es wird ihnen auch gezeigt, wie man - womit man - und warum man mit soetwas baut. Also die totale Anleitung vom Plan lesen über die Holzbearbeitung, bis zum fertigen Elektronik Selbsteinbau.

Da wir ja von 1968 bis 1980 den Alpen-Pokal-Wettbewerb durchgeführt haben, konnten unsere Mitglieder bei diesen und allen laufenden Veranstaltungen ihre selbstgebauten Modelle in der Öffentlichkeit zeigen. Es gibt bestimmt noch viele "Alte Hasen", die sich gerne an diesen Schiffsmodellwettbewerb, der angefangen am Wörthersee, den Europateich, den Maltschachersee und am Hafnersee durchgeführt worden ist, erinnern und an die nette Zusammenkunft mit gleichgesinnten Kollegen denken. Bei uns im Klub verfügen die Mitglieder über eine volle Palette an Materialien, die zum Bau der Modelle gebraucht werden und es ist schon oft eine Freude, wenn mancher über die Vielfalt der einzelnen Dinge staunt. Es gibt fast nichts was wir nicht haben oder beschaffen können. Genaue Pläne für naturgetreue Modelle und viele andere Unterlagen (Werftpläne, Bilder vom Original usw) stehen zur Verfügung, sowie einige Modellbaukästen sind immer auf Lager, sodaß wirklich schöne Modelle gebaut werden können.



Da wir bei diesen Nachbau oft Kontakte bis zum Kapitän eines Schiffes knüpfen, stehen uns tatsächlich alle Wege für die Genauigkeit offen, um dieses Spezialgebiet des naturgetreuen Nachbaues zu pflegen.

Dazu haben wir im Klub selbstverständlich auch alle Profile aus Messing und Plastik für die Anfertigung von Aufbauten und Beschlägen, die auf unseren Werkzeug-Kleinmaschinen gedreht und gebohrt werden.

An dieser Stelle erlauben wir uns eine technische Information.

Da wir viele Klein-Maschinen mit ihren dazugehörigen an- und Aufbauten im Test haben, möchten wir alle Klubs und Modellbauer die MAXICRAFT Maschine mit gesamten Programm empfehlen.



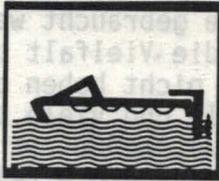
EIN CLUB STELLT SICH VOR I
MODELL
BAU
ZENTRUM

Diese Maschine ist gut, billig und genau (Bezugsquellen werden gerne bekannt-
gegeben!)

Das Modell-Bau-Zentrum St. Veit an der Glan beschäftigt sich schon seit
1983 mit dem Schiffbau. Wir bauen vorwiegend
moderne Modelle auf dem Trainingssee ferngesteuert durch die Bojen
schicken können. Viele unserer Mitglieder sind Heimbauer, was aber
bestimmt kein Nachteil ist.

1983 haben wir unser 20 jähriges Jubiläum gefeiert. Aus diesem
Anlaß haben wir auch neben vielen anderen Veranstaltungen eine
große Ausstellung gebracht, die einen guten Querschnitt durch unseren
Klub zeigte. Auch haben wir eine für Österreich neue Art eines
Klub-Wettbewerbes eingeführt "Das Blaue Band" - Ein Wettbewerb für
jeden Klub, für alle Boote und für jedes Wasser.

Heuer haben wir wieder viele Veranstaltungen am Programm und hoffen,
daß wir bei den Bundesmeisterschaften so gut abschneiden, wie im
vergangenen Jahr, wo wir in den Klassen F1 +1 kg und F4A jeweils den
Bundesmeister in der Jugend stellen konnten.



Wir wollen mit diesem Bericht Kontakt mit allen Kollegen bekommen, die
natrugetreue Schiffsmodelle bauen, um dann gemeinsame Veranstaltungen
an einem günstig gelegenen See durchführen zu können. Wir glauben, das
dies für Österreich eine Bereicherung an Wettbewerben wäre, da viel zu
wenig Schaufahrten und Freundschaftsbewerbe durchgeführt werden.
Die Bundesmeisterschaft als nationaler Wettbewerb ist gegenüber
unseren Kollenge in Deutschland viel zu wenig.

In diesem Sinne

Schiff ahoi !

Kontaktadresse:

Kaiser Norbert

9300, St Veit/Glan - Ossiacherstr 8

Tel 04212 26-43



Internationaler Terminkalender 1984

Paris, FRANKREICH 17. - 23.3.1984 C1, C2, C3, C4

Brugge, BELGIEN 31.3. - 1.4.1984

F1 E - 1 kg/ F1 E + 1 kg/ F3 E/ FSR E - 2 kg/
FSR E + 2 kg/ FSR E Ekonomische Klasse ?

Mondercange, LUXEMBURG 24. + 25.3.1984

C1, C2, C3, C4, E, F2 A, B, C

Dublin, IRLAND 5. + 6.5.1984

F1 E 1 kg/ F1 E + 1 kg/ FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ F3 E

Debrecen, UNGARN 18. - 20.5.1984 FSR 3,5 / 6,5 / 15

Zinckenbach, ÖSTERREICH 27.5. - 3.6.1983 F5 M/ F5 X/ F5 10 er

Kalmar, SCHWEDEN 1. - 3.6.1984

A1, A2, A3, B1, F1 V 3,5 / 6,5 / 15, F1-1 kg, F1-E+ 1 kg

Rotterdam, NIEDERLANDE 9. - 11.6.1984

F1, F2, F3, F6, F7, FSR-E, A/B, EH, EK, EX

Köln, BRD 9. - 11.6.1984 FSR 1,8 / 3,5 / 6,5 / 15 / 35

Schwerin, DDR 14. - 18.6.1984

F2 A/ F2 B/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15/ FSR V 35/ F5 M/ F5 10 er

Mondercange, LUXEMBURG 30.6. + 1.7.1984 F2 A, B, C

Tianjing, CHINA 16. - 23.9.1984

C1, 2, 3, 4, F1 V 3,5 / 6,5 / 15 / F2 A, B, C,
FSR-V 3,5 / 6,5 / 15, F5 M, 10 er, X

Freundschaftswettbewerbe 1984

Traismauer, ÖSTERREICH 27. - 29.4.1984

FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15

Veneendaal, NIEDERLANDE 31.5.1984

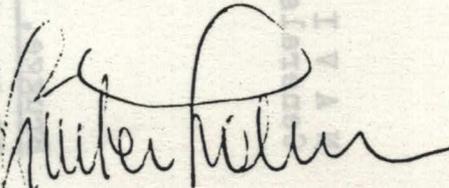
FSR - 2 Stunden

Den Haag, NIEDERLANDE 14. + 15.7.1984

Alle Klassen für FSR

Laakasalo, FINNLAND 7. - 8.7.1984

Alle Klassen für FSR


Günter Labner
Gen. Sekretär

N A V I G A
Generalsekretariat

Wien, am 31.10.1983

Terminvorschau 1984

Internationale Bewerbe 1984

Brugge, BELGIEN 31.3. - 1.4.1984

F1 E - 1 kg/ F1 E + 1 kg/ F3 E/ FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ FSR E Ekonomische Klasse ?

Traismauer, ÖSTERREICH 27. - 29.4.1984

FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15 3. Donaupokal
(Freundschaftswettbewerb)

Dublin, IRLAND 5. + 6.5.1984

F1 E 1 kg/ F1 E + 1 kg/ FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ F3 E

Zinckenbach, ÖSTERREICH 27.5. - 3.6.1983

F5 M/ F5 X/ F5 10 er Wolfgangseeregatta

Schwerin, DDR 14. - 18.6.1984

F2 A/ F2 B/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15/ FSR V 35/ F5 M/ F5 10 er

Wien, ÖSTERREICH 22.7. - 29.7.1984

F5 M/ F5 X/ F5 10 er/ DM/ DX/ D 10 er
(Weltmeisterschaft)
Junioren und Senioren

Nagykanizsa, UNGARN 9. - 16.8.1984

FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15: FSR V 35
(Weltmeisterschaft)
Junioren und Senioren



Günter Labner

Günter Labner
Gen. Sekretär

N A V I G A
Generalsekretariat

W e l t r e k o r d s t a n d v o m 1. August 1983

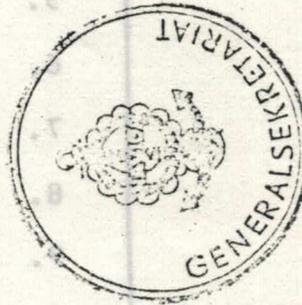
Junioren:

B 1 Georgiew NIKOLAY, BG	8,98 sec.	200.445 km/h	Stara Zagora	8.7.1983
F 1E- 1 kg. Uwe PLETTENBERG, BRD	21,1 sec		Magdeburg	22.8.1981
F 1E+ 1 kg. Frank ENGELHARD, BRD	17,47 "		Stara Zagora	6.7.1983
F 1V 2,5 Harald KOLB, BRD	18,4 "		Magdeburg	22.8.1981
F 1V 5 Björn WÄHLIN, S	15,9 "		Växjö	29.5.1982
F 1V 15 Jörgen STEHNDAL, S	13,45 "		Växjö	30.5.1982
F 3V Mats Karlson, S	31,8 "	143,6 Pkt.	Magdeburg	23.8.1981
F 3E Stefan VOGEL, BRD	33,60 "	143,28 "	Stara Zagora	8.7.1983

Senioren:

A 1 Alexey TUPIKIN, SU	10,33 sec.	174.250 km/h	Stara Zagora	10.7.1983
A 2 Vladislav SUBBOTIN, SU	9,20 "	195.652 "	Stara Zagora	6.7.1983
A 3 Konstantin PATCHKORIJA, SU	8,81 "	204.313 "	Stara Zagora	7.7.1983
B 1 Alexey TUPIKIN, SU	7,32 "	245.902 "	Stara Zagora	10.7.1983
F 1V 2,5 Jian-XIANG, TJ	15,56 "		Stara Zagora	8.7.1983
F 1V 5 Tan LI-FENG, TJ	15,53 "		Stara Zagora	8.7.1983
F 1V 15 Peter INGOLF, S	13,2 "		Växjö	30.5.1982
F 1E- 1 kg. David HARVAY, GB	17,5 "		Magdeburg	
F 1E+ 1 kg. Gert LACKNER, A	15,61 "		Stara Zagora	9.7.1983
F 3E Stefan POPOV, BG	30,00 "	144.00 Pkt.	Stara Zagora	7.7.1983
F 3V Mats KARLSON, S	29,8 "	144.04 "	Stara Zagora	9.7.1983

Wien, am 10. August 1983



Günter Labner
Günter Labner
Gen. Sekretär

ERGEBNISLISTE

des I. Internationalen Alpencups für Modell-
segelboote am Traunsee in Gmunden vom 30.9.-
2.10.1983

Klasse: F5 - M

Rang	Name	Punkte
1.	Fahner Thomas 1	5,75
2.	Koller Manfred 2	5,75
3.	Blessin Hubert	8,75
4.	Kukula Hans 3	9
5.	Vasulka Hans 4	9,75
6.	Urban Josef 5	11
7.	Vanidour Ridgley	22
8.	Schmidt Karl 6	24
9.	Etzel Hermann	25
10.	Oberleitner Franz 7	27
11.	Mag. Türk Helmut 8	30
12.	Dr. Stigler Robert 9	32
13.	Stigler Hermann 10	37
14.	Warmuth Otto 11	40
15.	Koller Richard 12	41
16.	Holly Reinhold 13	44
17.	Melan Fritz 14	45
18.	Chlubna 15	48
19.	Frisch Heinrich	54
20.	Schaller Florian jun. 16	55
21.	Adolph Wilhelm	55,5
22.	Vasulka Robert 17	58
23.	Schaller Florian sen. 18	63
24.	Klemke Kurt	66
	Eglseer Ludwig	66

Rang	Name	Punkte
26.	Nowak Hans	67
27.	Kayser Alfred	69,5
28.	Hasslinger Günter ¹⁹	76
29.	Zankai Kurt ²⁰	84
30.	Windisch Lorenz ²¹	88,5
	Krüger Heinz	88,5
32.	Zankai Horst ²²	91,5
33.	Mittermeir Franz ⁻	94,5
34.	Nietzschmann Josef	100,5
35.	Freiberger Viktor ⁻	105

Klasse: F5 - X

Rang	Name	Punkte
1.	Urban Josef ¹	3
2.	Etzel Hermann	5,5
3.	Holly Reinhold ²	9
4.	Blessin Hubert	14
5.	Stigler Hermann ³	18
6.	Melan Fritz ⁴	21
	Frisch Heinrich	21
8.	Kukula Hans ⁵	24

ERGEBNISLISTE

des I. Internationalen Alpencups für Modell-
segelboote am Traunsee in Gmunden vom 30.9.-
2.10.1983

Klasse: F5 - 10

Rang	Name	Punkte
1.	Dr. Stigler Robert	5,5
2.	Etzel Hermann	7,5
3.	Kukula Hans	7,75
4.	Blessin Hubert	8,75
5.	Hasslinger Günter	19
6.	Holly Reinhold	23
	Melan Fritz	23
	Vanidour Ridgley	23
9.	Hofbauer Franz	29

Klasse: F5 - X

QUALIFIKATIONSREGATTA - AMV 9.Okt 1983

1..	Fahnler Th.	4,25 P.
2.	Koller M.	9,--
3.	Schmidt Karl	9,75
4.	Stigler R.	15,75
5.	Koller R.	18,--
6.	Zankai Kurt	19,--
7.	Vasulka H.	26,75
8.	Melan Friedrich	28,--
8.	Haßlinger G	28,--
10.	Zankai Horst	38,--
11.	Strohmann - ohne Wertung	

NAVIGA

World Organization for Modelshipbuilding and Modelshipsport
Weltorganisation für Schiffsmodellbau und Schiffsmodellsport
Organisation Mondiale de Navimodélisme et de Sport Nautique

Generalsekretariat: A 1041 WIEN POST BOX 3

Telegrammadresse: NAVIGA-WIEN



WIEN

84.01.10.

Ihr Zeichen
Votre Référence
Your Référence

Unser Zeichen
Notre Référence
Our Référence

SEGEL
SPORTKOMMISSION

WELTMEISTERSCHAFT DER MODELLSEGLER 1984 IN WIEN

Das Präsidium der NAVIGA hat auf Antrag der Sportkommission im November 1983 beschlossen, die Weltmeisterschaft der Segler 1984 in Wien offen für alle Länder der Welt (soferne sie Mitglied der UNO sind) auszuschreiben.

Die NAVIGA lädt daher alle Landesdachverbände herzlichst ein (egal ob sie der IMYRU oder einer sonstigen Organisation angeschlossen sind), ihre Modellsegler nach Wien zu entsenden.

Dem Sieger jeder Klasse - egal ob NAVIGA - Mitglied oder nicht - wird der Weltpokal überreicht. Für die NAVIGA-Mitgliedsländer erfolgt in der selben Regatta zusätzlich eine eigene Wertung.

Jedes Land ist berechtigt pro Klasse, getrennt nach Junioren und Senioren, 3 Starter zu nennen. Falls in einem Land mehrere Dachverbände existieren, werden die Nennungen des der NAVIGA angeschlossenen Dachverbandes bevorzugt behandelt. Gesegelt und vermessen wird nach den NAVIGA-Regattaregeln 81.

Die NAVIGA hofft mit der Öffnung ihrer Weltmeisterschaften den sportlichen Interessen aller Modellsegler Rechnung zu tragen, und möchte dies als ersten Schritt für eine gedeihliche Zusammenarbeit zwischen den Dachorganisationen setzen.

Wir ersuchen Sie, diesen Text in Ihren Mitteilungsblättern zu veröffentlichen, und würden uns freuen, möglichst viele Segler bei der Weltmeisterschaft in Wien begrüßen zu können.

Hochachtungsvoll

Hans Kukula

Leiter der Segel-Sportkommission



WIEN
84.01.10.

SEGEL
SPORTKOMMISSION

Unser Zeichen
Votre Bannière
Our Emblem

Our Emblem
Votre Bannière
Unser Zeichen

WELTMEISTERSCHAFT DER MODELLSEGELER 1984 IN WIEN

Das Präsidium der NAVIGA hat auf Antrag der Sportkommission im November 1983 beschlossen, die Weltmeisterschaft der Segler 1984 in Wien offen für alle Länder der Welt (sofern sie Mitglied der UMO sind) auszusprechen.

Die NAVIGA lädt daher alle Landesverbände herzlichst ein (egal ob sie der IMRU oder einer sonstigen Organisation angeschlossen sind), ihre Modellsegler nach Wien zu entsenden.

Dem Sieger jeder Klasse - egal ob NAVIGA - Mitglied oder nicht - wird der Weltpokal überreicht. Für die NAVIGA-Mitgliedsländer erfolgt in der selben Regatta zusätzlich eine eigene Wertung.

Jedes Land ist berechtigt pro Klasse, getrennt nach Junioren und Senioren, 3 Starter zu nennen. Falls in einem Land mehrere Dachverbände existieren, werden die Nennungen des der NAVIGA angeschlossenen Dachverbandes bevorzugt behandelt. Gesegelt und vermessen wird nach den NAVIGA-Regattaregeln B1.

Die NAVIGA hofft mit der Öffnung ihrer Weltmeisterschaften den sportlichen Interessen aller Modellsegler Rechnung zu tragen, und möchte dies als ersten Schritt für eine gedächliche Zusammenarbeit zwischen den Dachorganisationen setzen.

Wir eruchen Sie, diesen Text in Ihren Mitteilungsblättern zu veröffentlichen, und würden uns freuen, möglichst viele Segler bei der Weltmeisterschaft in Wien begrüßen zu können.

Hochachtungsvoll

Heinz Kühr

Leiter der Segel-Sportkommission

NAVIGA

World Organization for Modelshipbuilding and Modelshipsport
Weltorganisation für Schiffsmodellbau und Schiffsmodellsport
Organisation Mondiale de Navimodélisme et de Sport Nautique

Generalsekretariat: A 1041 WIEN POST BOX 3

Telegrammadresse: NAVIGA-WIEN



WIEN

Ihr Zeichen
Votre Référence
Your Référence

Unser Zeichen
Notre Référence
Our Référence

SEGEL
SPORTKOMMISSION

Wien, 84.10.10

RUNDSCHREIBEN AN ALLE LANDESDACHVERBÄNDE

Auslegung der Segel- Vermessungsregel der Klasse M - Liekrundung

Da in der vergangenen Segelsaison bei international besuchten Freundschaftsregatten mehrfach Unklarheiten bezüglich der Auslegung der Vermessungsregel der Liekrundungen der Klasse M auftraten, sieht sich die Sportkommission veranlaßt, folgende Klarstellung zu veröffentlichen :

Der betreffende Absatz der Regel lautet :

"Die Rundungen des Achterlieks und des Fußlieks werden nicht zur Segelfläche zugerechnet, wenn sich die Rundung über die gesamte Länge des Lieks gleichmäßig ausstreckt, und eine Form hat, die der einer an 3 Punkten gehaltenen (aber nicht eingespannten) Latte entspricht. Alle Flächen, die durch anders geformte Liekrundungen entstehen, werden voll der Segelfläche zugerechnet."



WIEN

SEGEL

SPORTKOMMISSION

Wien, 04.10.10

Unser Zeichen
Notre Référence
Our Reference

Our Reference
Notre Référence
Unser Zeichen

RUNDSCHREIBEN AN ALLE LANDESDACHVERBÄNDE

Auslegung der Segel-Vermessungsregel der Klasse M - Liekrundung

Da in der vergangenen Segelsaison bei international besuchten Freundschaftsregatten mehrfach Unklarheiten bezüglich der Auslegung der Vermessungsregel der Liekrundungen der Klasse M auftraten, sieht sich die Sportkommission veranlaßt, folgende Klarstellung zu veröffentlichen:

Der betreffende Absatz der Regel lautet:

"Die Rundungen des Achterlieks und des Führlieks werden nicht zur Segelfläche zugerechnet, wenn sich die Rundung über die gesamte Länge des Lieks gleichmäßig ausbreitet, und eine Form hat, die der einer an 3 Punkten gehalten (aber nicht eingespannten) Latte entspricht. Alle Fächer, die durch andere geformte Liekrundungen entstehen, werden voll der Segelfläche zugerechnet."

Auslegung der Regel :

Die Form der Rundung ist primär und eindeutig durch eine Latte bestimmt, die an 3 Punkten - nicht eingespannt - gehalten wird. Es ist dabei nicht festgelegt, wo diese Haltepunkte liegen müssen. Daher ist es zulässig, diese Punkte eng beieinander oder auch weit außerhalb des tatsächlichen Segels anzunehmen. Da es keine einengende Bestimmung in der Regel gibt, bleibt die Festlegung dieser Punkte jedem Modellbauer überlassen.

Als Latte kann jeder aus einem homogenen Material bestehender, gleichmäßig starker Stab verwendet werden. Dabei ist die Stärke der Latte belanglos, da sie auf die entstehende Krümmungsform keinen Einfluß hat. Eine größere Stärke erhöht höchstens die Biegesteifigkeit der Latte, und dies könnte bei sehr eng beieinander gewählten Festhaltepunkten zum Bruch der Latte führen. Daher ist in diesem Fall die Verwendung einer eher dünnen (event. aus Kunststoff bestehenden) Latte zu empfehlen.

Es steht in der Regel keinerlei Einschränkung betreffend die Stärke der Latte !

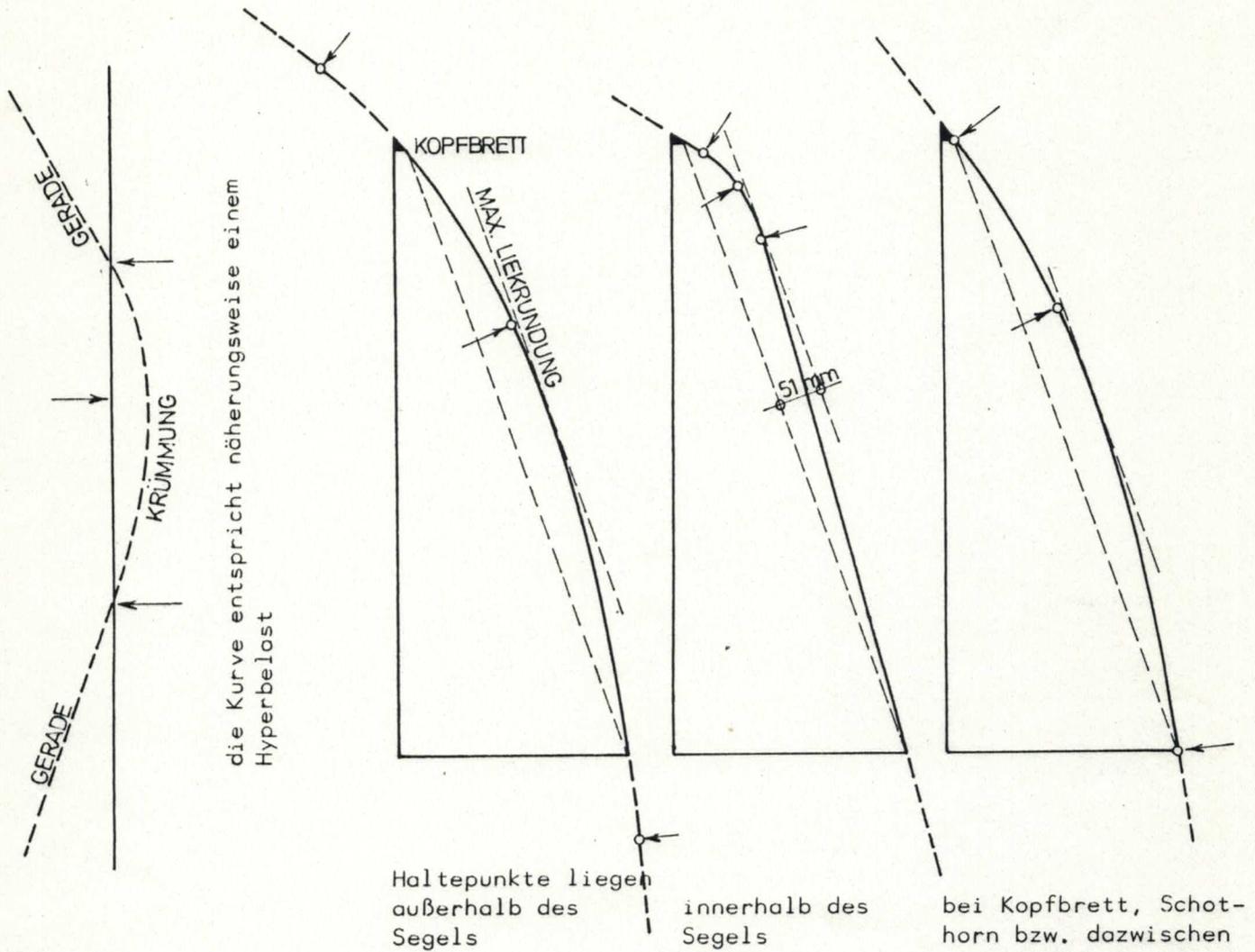
Eine Kegelschnittslinie ist in der Darstellenden Geometrie eine eindeutig definierte Kurve, die sicherlich als "gleichmäßige Rundung" angesprochen werden muß. Da eine Hyperbel auch eine Kegelschnittslinie ist, deren Äste (im Unendlichen) in eine Gerade übergehen, ist es vertretbar, Kurvenformen der Liekrundung, die an ihren Enden in Gerade übergehen, als gleichmäßige Rundung zu bezeichnen.

Wenn also alle 3 Haltepunkte der Latte irgendwo zwischen Kopfbrett und Schotthorn angenommen werden, so ergeben die ungehaltenen Enden der Latte, da kein Verformungsdruck mehr auf sie wirkt, automatisch eine Gerade. Da dadurch eine Form entsteht, die näherungsweise der einer Hyperbel (= Kegelschnittslinie) entspricht, ist eine derartig bestimmte Form der Liekrundung nach den derzeit gültigen Regattaregeln 81 der NAVIGA zulässig.

Schlußfolgerungen und Beispiele :

Bei der Weltmeisterschaft 1984 in Wien und bei allen zukünftigen Meisterschaften werden die Segel nach dieser Regelauslegung vermessen.

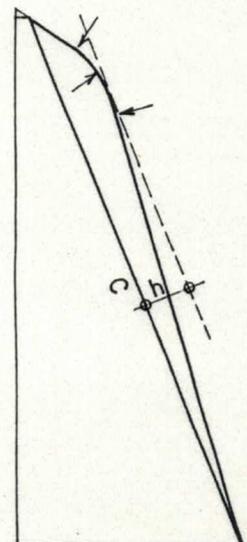
Es wird jedoch bei der WM 84 in Wien und allen künftigen Regatten verstärkt darauf zu achten sein, daß der Überhang, der durch die Liekrundung entsteht, tatsächlich nur durch die erlaubten Segellatten ausgesteift wird und nicht sogenannte Segelverstärkungen als Aussteifung verwendet werden.



Da in den Regeln keine Fixierung der Haltepunkte angegeben ist, sind alle diese - und noch unzählige andere - Möglichkeiten erlaubt.

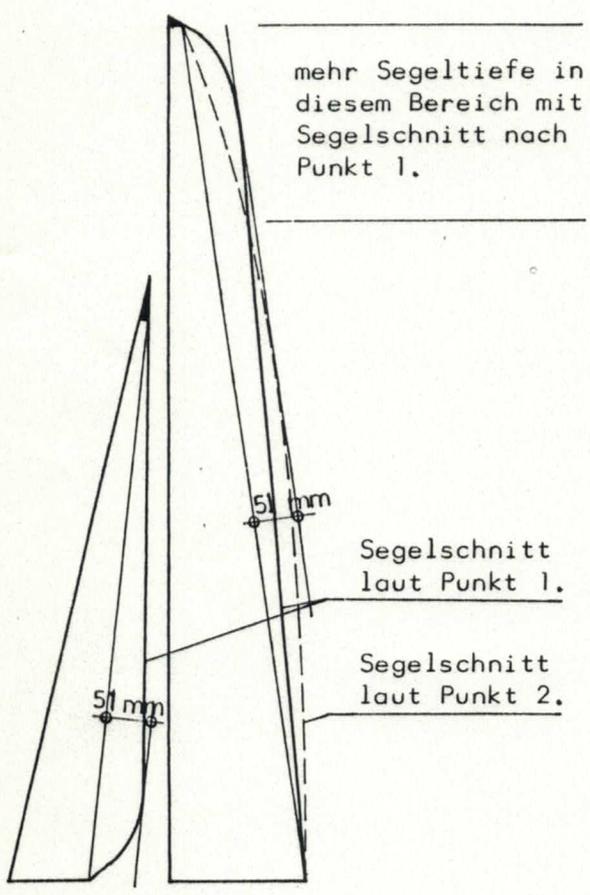
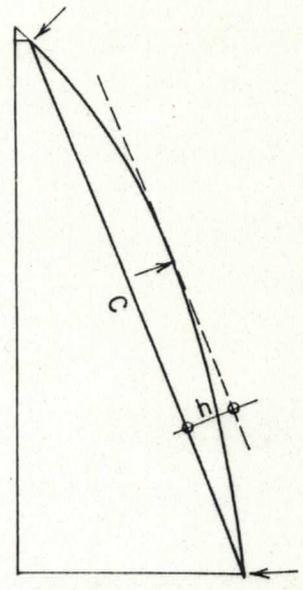
Abschließend möchte ich noch ein paar Bemerkungen zum erzielten Flächenzuwachs durch die Liekrundung machen :

1. Wenn die drei Haltepunkte möglichst eng beieinander angenommen werden, dann entsteht als Zuwachs zur Segelfläche durch die Liekrundung eine annähernd einem Dreieck entsprechende Fläche. Diese Fläche, die bei der Vermessung der Segelfläche jedoch nicht extra berechnet wird, erreicht daher eine Größe von ca $C \times h \times 1/2$ (Dreiecksfläche)



2. Wenn die drei Haltepunkte weiter auseinander angenommen werden, dann entsteht eine Fläche, die näherungsweise nach der Formel $C \times h \times 2/3$ zu berechnen ist.

Allein aus dieser Gegenüberstellung läßt sich schon erkennen, daß man bei der Liekrundungsform laut Pkt. 1. einen geringeren Zuwachs an Segelfläche erzielt, als bei der Liekrundungsform laut Pkt. 2. Der Vorteil liegt einzig und allein darin, daß man bei sehr hohen und daher entsprechend schlanken Segel im oberen Bereich noch mehr Segeltiefe erzielen kann, und das Segel nicht auf einen, keinen Vortrieb mehr bringenden Spitz ausläuft.

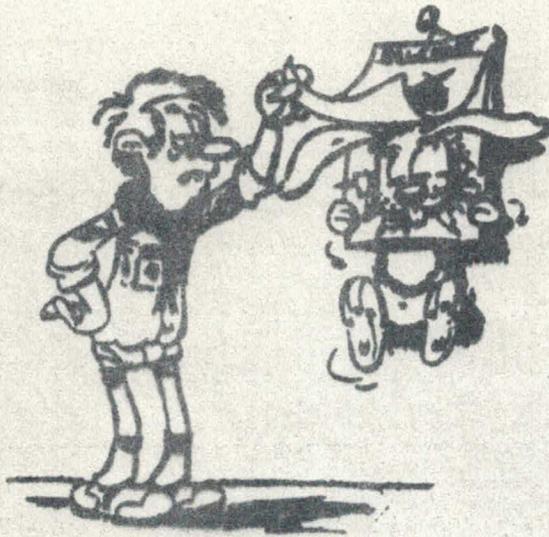


Denkbar erscheint auch ein Segelschnitt laut Punkt 1. beim Fock, wenn verhindert werden soll, daß das Fock beim Umlegen zu stark am Mast streift.

Dieses Schreiben ist eine offizielle Mitteilung der Sportkommission - Segel der NAVIGA und wird aus Gründen der Aktualität und Wichtigkeit im Jänner 1984 an alle Landesdachverbände geschickt.

Leiter der Sportkommission Segel

Hans Kukula



TERMINE 1984



April	8. 14.-15.	AMV	Anseglen - Neue Donau - 10 Uhr -Neue Donau - Klasse F5-M SA 14.4. - Beginn 14 Uhr So 15.4 " 10 Uhr
Mai	1. 12.-13.5. 19.-20.5.	AMV AÖSMV AMV	Neue Donau - Kl F5-M - 10 Uhr Neue Donau - Bundesmeistersch lt. Ausschreibun WIG - Kl F5-M 19.5. - 14 Uhr 20.5. - 10 Uhr
Mai/Juni	26.5.-3.6.	AÖSMV	Zinkenbach - lt. Ausschreibung
Juni	9.-11.6. 16.-17.6. 30.6.-1.7.	BRD MYC AMV	Tachning - F5-M - lt. Ausschreibung Neue Donau - Kl F5-M - Lt. Ausschreibung WIG - Kl F5-M - 30.6.- 14 Uhr 1.7. - 10 Uhr
Juli	22.-29.7.	AÖSMV	Weltmeisterschaft - alle Klassen lt. Ausschreibung
September	8.-9.9. 15.-16.9. 28.-30.9.	AMV MYC Gmunden	WIG - Kl F5-M 8.9. - 14 Uhr 9.9. - 10 Uhr Neue Donau - lt. Ausschreibung alle Klassen - lt. Ausschreibung
Oktober	13.-14.10	AMV	WIG Kl F5-M 13.10. - 14 Uhr 14.10. - 10 Uhr

Der Vorstand des AÖSMV hat bei der Arbeitssitzung einstimmig beschlossen, daß das AN - und ABSEGELN nur für die Klassen F 5 - M ausgeschrieben ist! Wir ersuchen die Kollegen diesen Beschluß einzuhalten und danken für Ihr Verständnis

Internationaler Terminkalender 1984

Paris, FRANKREICH 17. - 23.3.1984 C1, C2, C3, C4

Brugge, BELGIEN 31.3. - 1.4.1984

F1 E - 1 kg/ F1 E + 1 kg/ F3 E/ FSR E - 2 kg/
FSR E + 2 kg/ FSR E Ekonomische Klasse ?

Mondercange, LUXEMBURG 24. + 25.3.1984

C1, C2, C3, C4, E, F2 A, B, C

Dublin, IRLAND 5. + 6.5.1984

F1 E 1 kg/ F1 E + 1 kg/ FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ F3 E

Debrecen, UNGARN 18. - 20.5.1984 FSR 3,5 / 6,5 / 15

Zinckenbach, ÖSTERREICH 27.5. - 3.6.1983 F5 M/ F5 X/ F5 10 er

Kalmar, SCHWEDEN 1. - 3.6.1984

A1, A2, A3, B1, F1 V 3,5 / 6,5 / 15, F1-1 kg, F1-E+ 1 kg

Rotterdam, NIEDERLANDE 9. - 11.6.1984

F1, F2, F3, F6, F7, FSR-E, A/B, EH, EK, EX

Köln, BRD 9. - 11.6.1984 FSR 1,8 / 3,5 / 6,5 / 15 / 35

Schwerin, DDR 14. - 18.6.1984

F2 A/ F2 B/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15/ FSR V 35/ F5 M/ F5 10 er

Mondercange, LUXEMBURG 30.6. + 1.7.1984 F2 A, B, C

Tianjing, CHINA 16. - 23.9.1984

C1, 2, 3, 4, F1 V 3,5 / 6,5 / 15 / F2 A, B, C,
FSR-V 3,5 / 6,5 / 15, F5 M, 10 er, X

Freundschaftswettbewerbe 1984

Traismauer, ÖSTERREICH 27. - 29.4.1984

FSR E - 2 kg/ FSR E + 2 kg/ FSR V 3,5/ FSR V 6,5/ FSR V 15

Veneendaal, NIEDERLANDE 31.5.1984

FSR - 2 Stunden

Den Haag, NIEDERLANDE 14. + 15.7.1984

Alle Klassen für FSR

Laakasalo, FINNLAND 7. - 8.7.1984

Alle Klassen für FSR


Günter Labner
Gen. Sekretär

GEDANKENSPLITTER - oder den Kollegen der Gruppe Korneuburg aus der Seele gesprochen ?

Wie alle Modellsportfreunde sehen wir in unserem Hobby eine sinnvolle Freizeitgestaltung. Die spezielle Sparte die wir betreiben ist der Schiffmodellbau - und da wiederum die Modellrennboote mit Verbrennungsmotoren oder auch mit Elektroantrieb. Wieso macht uns gerade diese Sparte so viel Freude - vielleicht hier ein paar Gedanken dazu !

Allgemein gesehen, ist der Sinn des Modellsportes eine kreative, liberale und doch auch eine kämpferisch-erzieherische Freizeitgestaltung für Leute, die auch das Handwerkliche Geschick schätzen und üben. Viel Freude bereitet es jedem von uns seine Modelle selber und "anders" zu bauen und so jedes neue, weitere Modell nach noch praktischeren, technisch besseren und im vorherigen Renngeschehen gesammelten Erfahrungen auszuführen, um auch ein Leistungsplus zu erzielen.

Dies jedoch konsequent im Rahmen oder am "Rande" des Naviga-Reglements, um so auch bei allen Bewerben fahren und starten zu dürfen.

Hier ist jedem Einzelnen und dessen Fantasie absolut keine Grenze gesetzt um sein Modell besonders formschön, technisch aufwendig oder einfach zweckmäßig auszuführen. Auch echte "Ästhetiker" haben ihren Platz in unseren Reihen und bauen ihre Modelle bis ins kleinste Detail mit Liebe und Sorgfalt um damit eine gute Bauwertung in der "Naturgetreuen"-Klasse zu erzielen oder um möglichst hohe Geschwindigkeiten um den Speedkurs zu fahren.

Auch Kollegialität steht bei uns hoch im Kurs - besonders um Anfängern und Jugendlichen beim Bau und Konzept der ersten Boote und dann damit "aufs Wasser" zu helfen!

Einige "Profis" aus unseren Reihen stehen mit Rat und Tat zur Seite damit man würde es als Aussenstehender oder Anfänger kaum glauben - ein so komplexes Gebilde wie ein gut laufendes Boot- das auch zuverlässig ist- gelingt.

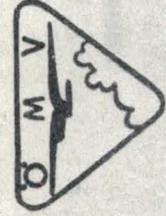
Den "SCHNELLEN" verschrieben, haben wir bei unseren Rennen dann viel Spaß und Spannung, wenn's um Runden, Sekunden oder auch Punkte, geht. Dabei wird aber auch auf Disziplin nicht vergessen, ohne die kein Bewerb durchführbar wäre. Dies ist oft auch eine gute Schule für unsere Anfänger und Junioren, aber auch für unsere etablierten "Wildschweine".

Abschließend- belohnt wird man für die viele Mühe, wenn das Boot sauber und schnell, sowie sicher fährt, der Motor -ordentlich anschiebt- und das ganze Gebilde gefällt- oder gar siegt!

Immer gibt's auch neue Situationen- auch der Ehrgeiz kommt nicht zu kurz und der Wille zu Siegen ist immer da!

Im Sommer auf der Lacke zu sein ist immer ein Erlebnis, ein Boot ist nie perfekt - jedesmal wird weiter verbessert, getrimmt, eingestellt und abgestimmt- auch der Weg nur in Richtung Perfektion ist das erklärte Ziel.

Wenn aber dann schlechtes Wetter herrscht wird verbessert, geändert, ausgebessert oder es entsteht wieder ein neues, "viel" besseres Boot- die Kreativität und Fantasie kennt keine Grenzen und kommt voll auf ihre Rechnung.



Osterreichischer Modellsportverband
 Baugruppe Korneuburg
 Mitglied des AÖSMV
 Mitglied des MSVÖ



NENNBLATT

(Appointment announcement)

für den Schiffmodellwettbewerb in Korneuburg
 (for the shipmodelcompetition in Korneuburg)

vom 27. bis 29. April 1984

(from the 27 till the 29 April 1984)

Zuname:
(Surname)

Vorname:
(Christian name)

Anschrift:
(Address)

Land:
(Country)

Ich starte in den Klassen:

(I shall start in the following classes)

FSR 3.5, FSR 6.5, FSR 15,
 FSR E 2 kg, FSR E unlimited

Senderquarze:

Dauerstartnummer:
(constant starting number)

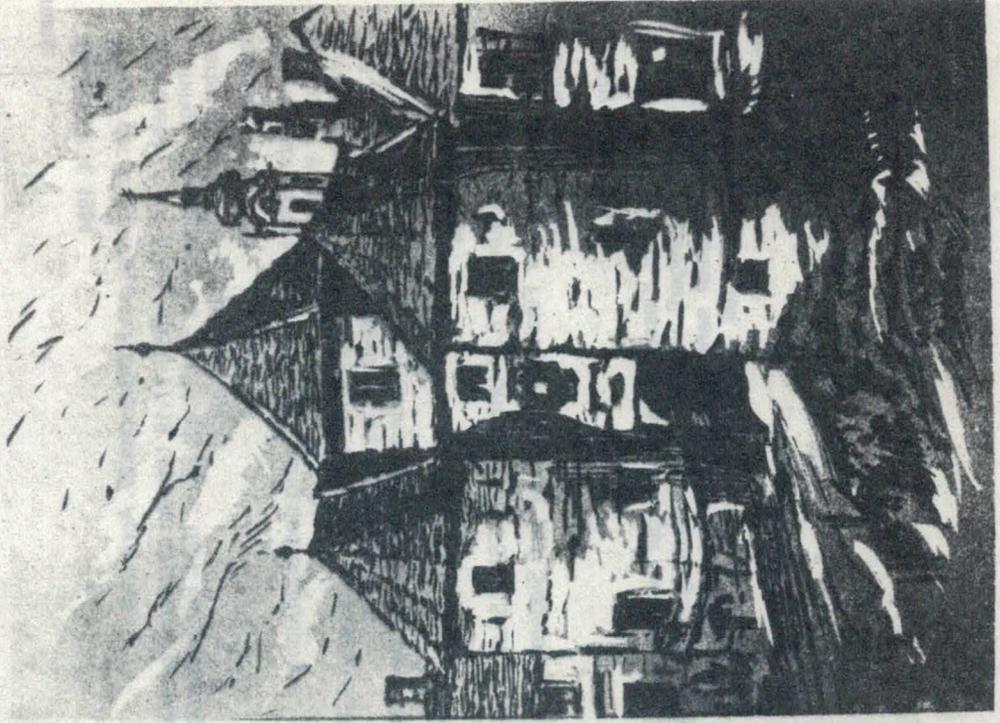
Ich komme mit dem Auto / mit der Bahn / mit dem Flugzeug
 (I shall arrive by car / train / airplane)

um _____ in _____ an.

Clubstempel:
Stamp of club.

Unterschrift:
Signature

- *) Nicht Zutreffendes streichen.
- *) Please Cross out inapplicable items.



Römertor

vom 27. bis 29. April 1984

INTERNATIONALE

FSR-TERMINE '84

- (A) '84 - Apr - 27 bis 29 TRAISMAUER

"3. INTERNATIONALER DONAUPOKAL"

FSR 3,5 - 6,5 - 15ccm

- (H) '84 - Mai - 18 bis 20 DEBRECEN

INTERNATIONALE R

FSR 3,5 - 6,5 - 15ccm

- (DDR) '84 - Juni - 14 bis 18 SCHWERIN

INTERNATIONALES Rennen

FSR 3,5 - 6,5 - 15ccm

- (CS) '84 - Juni - 29 bis Juli - 01

PLAVECKY STVRTOK - "WM-TRAI-

NINGSLAGER (CS), (H), (A) " FSR 3,5-6,5-15ccm

- (H) '84 - Aug - 08 bis 16 FSR-WM

NAGYKANISZA

FSR-WM '84 FSR 3,5-6,5-15ccm jun. & sen.

- (A) '84 - Aug - 31 bis Sept 02 BM

VILLACH / Stausee Druckkraftwerke

FSR alle Klassen, FSR/E, F1 Speed

alle Klassen, F3V-F3E-F4A

- (CS) '84 - Sept - 07 bis 10 "10.

BEWERB IN PLAVECKY STVRTOK

INTERNATIONALE REGATTA FSR 3,5-6,5-15ccm

F1-V 3,5 - 6,5 - 15ccm

Nicht vergessen:

→ (A) '84 - Jul - 22 bis 28 WM SEGLEN

ENTLASTUNGSGERINNE

WIEN!!

NATIONALER BEWERB!

LIEBE SEGELFRIENDE

ZWEI ANLÄSSE SIND ES, DIE MICH VERANLASSEN, EINEN OFFENEN BRIEF AN UNSERE VERBANDSZEITUNG ZU SCHREIBEN - UND DAMIT HOFFENTLICH ZU EINER FREIEN, OFFENEN DISKUSSION UND WEITERN LESERBRIEFEN ANLASS ZU GEBEN.

IN DIVERSEN VERBANDSSITZUNGEN WURDE IMMER BESCHWERDE GEFÜHRT, DASS MAN SICH NIE OFFEN ZU SEINER MEINUNG BEKENNE UND IMMER NUR HINTENUM DAS 'HACKEL' WERFE. ICH BIN BEKANNT DAFÜR, DASS ICH IMMER OFFEN MEINE MEINUNG SAGE UND MICH NICHT SCHEUE AUCH DEN OBERSTEN GREMIEN DEN KOPF ZU WASCHEN. ES IST WIEDER SOWEIT.

BITTE ANTRETEN MIT SHAMPOO UND FÖHN.

DER ERSTE ANLASS IST EIN GERÜCHT, DASS DER MINI YACHT CLUB NUR MEHR AN ZWEI REGATTEN DES AMV TEILNEHMEN DARF, OBWOHL IN UNSERER VERBANDSZEITUNG SECHS AUSGESCHRIEBEN WAREN, WEIL WIR SELBST NUR 2 REGATTEN VERANSTALTEN WERDEN.

WIR ÖSTERREICHISCHEN SEGLER SIND ZUSAMMEN BEREITS SO EIN KLEINE GRUPPE AKTIVER SEGLER, DIE NOCH DAZU IMMER WENIGER WERDEN, DASS SELBST WENN ALLE ZUSAMMEN IN EINER REGATTA SEGELN WÜRDEN, WIR NUR EIN GANZ BESCHEIDENES FLOTTENSYSTEM ZUSAMMEN BRÄCHTEN.

WIR ALLE BAUEN, MANCHE OFT UNTER GROSSEN OPFERN AN ZEIT UND GELD, UNSERE BOOTE, MIT DEM ZIEL, BEI DEN REGATTEN, JEDER IN SEINER FLOTTE, VORNE MIT DABEI ZU SEIN. DIES BEDINGT ABER EINE ANZAHL GLEICHWERTIGER SEGLER, DA SONST DIE SPANNUNG NICHT GEGEBEN IST, UND DER SIEGER SCHON VOR DER REGATTA FESTSTEHT. DIES IST ABER AUCH FÜR DIE GEWINNER SINNLICH, DA IHNEN DIE REGATTAERFAHRUNG MIT GLEICHSTARKEN SEGELN FEHLT, WENN SIE BEI INTERNATIONALEN REGATTEN GEFORDERT WERDEN.

ABGESEHEN DAVON - MEINE FREUNDE - WENN WIR MIT DEM AUFRECHNEN BEGINNEN: DU MACHST NUR ZWEI, DANN DARFST DU AUCH NUR BEI ZWEI REGATTEN TEILNEHMEN. DIESE EINSTELLUNG GIBT ZUR SORGE ANLASS, DASS HR. DR. STIEGLER, SEINE BRAUNAUER SEGELFREUNDE UND HR. SCHMIDT BEI KEINER REGATTA MEHR MITSEGELN DÜRFEN. SOMIT IST EINE EINZELMITGLIEDSCHAFT BEI DEM VERBAND UNINTERESSANT UND EINIGE WERTVOLLE SEGLER WERDEN SICH UNTER UMSTÄNDEN VON UNSEREN HOBBY ZURÜCKZIEHEN. NUR DURCH GROSSE UND INTERESSANTE VERANSTALTUNGEN KÖNNEN WIR MEHR LEUTE FÜR UNSER HOBBY BEGEISTERN.

DIES BRINGT MICH GLEICH ZUM ZWEITEN ANLASS MEINES BRIEFES.

NUR GROSSE UND GUTE REGATTEN!

ES GIBT IN ÖSTERREICH REGATTAVERANSTALTUNGEN DIE IMMER GRÖßER UND ANGESEHENER, UND SOLCHE, DIE IMMER JÄMMERLICHER WERDEN.

ZU DEN HERVORRAGENDEN TERMINEN GEHÖRT SICHER DIE VON DER FAM. KUKULA AUSGERICHTETE ABERSEE-(ZINKENBACH)-REGATTA.

HIER WIRD MIT VIEL MÜHE, SACHKENNTNISS, IDEEN UND AUFOPFERUNG EINE REGATTAORGANISATION AUFGEBAUT, DIE EINMALIG IST. WENN DER EINE ODER ANDERE DOCH ETWAS DARAN AUSZUSTZEN

HATTE, SO WOHL NUR DESWEGEN, WEIL IHM IN DER HITZE DES GEFECHTS DIE NERVEN VERSAGT HABEN, ODER ES FÜR IHN NICHT SO GELAUFEN IST, WIE ER ES SICH VORGESTELLT HAT.

ABER VON DER RECHTZEITIGEN AUSSCHREIBUNG ÜBER DEN GENAUEN ABLAUF, BIS ZUR PERFEKTEN ABWICKLUNG ERHEBT SICH DIESE REGATTA WEIT ÜBER ALLE ANDEREN. UND ES WUNDERT SICH KEINER, DASS SICH JEDES JAHR IMMER MEHR TEILNEHMER ANMELDEN UND MIT BEGEISTERUNG MITMACHEN.

DER ANDERE FALL IST LEIDER UNSER AN UND ABSEGELN. HIER KOMMT ES REGELMÄSSIG ZU TERMINKOLLISIONEN MIT DEN HAUSHERRN DER REGATTASTRECKE - DEN RUDERERN. HAT SICH KEINER DER VERANTWORTLICHEN FUNKTIONÄRE DES VERBANDES ÜBERLEGT, DASS DAS WASSER GROSS GENUG IST, DASS MAN LEICHT AUF EINE ANDERE STRECKE AUSWEICHEN KÖNNTE! MIT SCHÖNER REGELMÄSSIGKEIT BLAST DER WIND BEI DIESEM WANDERSEGELN ÜBER 10 M/SEK. AN EIN BERGEBOOT, GERADE WEGEN DER STEINIGEN UFERBEFESTIGUNG UND DEM WEITEN FUSSWEG ZUM ANDEREN UFER, DAS DRINGEND NÖTIG WÄRE, DENKT AUCH NIEMAND DER VERANTWORTLICHEN FUNKTIONÄRE.

DIESE JAHRELANGEN VERSÄUMNISSE HABEN DAZU GEFÜHRT, DASS ES IMMER MEHR SEGLER GIBT, DIE AUS DIESEN GRÜNDEN NICHT MEHR TEILNEHMEN UND IHRE KOSTBAREN BOOTE DIESEN VERHÄLTNISSEN NICHT AUSSETZEN WOLLEN.

DIE WENIGEN UNENTWEGTEN SEGLER, DIE ES DENNOCH WIEDER GEWAGT HATTEN, WURDEN DIESMAL MIT BESONDERER NACHLÄSSIGKEIT BEHANDELT. DIE REGATTALEITUNG KAM ERST WENIGE AUGENBLICKE VOR DEM BEGINN, SCHAUTE SICH VERWUNDERT UM, UND VERLEGTE DEN ORT WIEDERMAL KURZFRISTIG. BERGEBOOT WAR WIE IMMER AUCH KEINES ZUR STELLE. MANN KASSIERTE 50.- S, STARTETE DAS WANDERSEGELN, WARTETE BIS DER 2. IM ZIEL WAR UND GING HEIM. ES PASSIERTE LEIDER KURZ VOR DEM ZIEL, DASS MIR ALS 2. BEI DER WENDE DAS RUDER UMSCHLUG UND ICH MIT EINEM GERINGFÜGIGEN SCHADEN ANS ANDERE UFER TRIEB. DA ICH AN DRITTER STELLE LAG UND ALLE HINTER MIR AUFGEGBEN HATTEN, GING HR. TÜRK, NACH DEM ER DIE REGATTALEITUNG VERSTÄNDIGT HATTE, DEN WEITEN WEG ÜBER DIE BRÜCKE, LÖSTE DAS RUDER, UIND ICH SEGELTE 15 MIN. SPÄTER DURCH DAS VERWAISTE ZIEL.

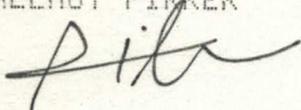
ICH GLAUBE ES IST EIN GEBOT DER HÖFFLICHKEIT ZU WARTEN BIS DAS LETZTE BOOT AUFGEGBEN HAT, ODER DER LETZTE SEGLER IM ZIEL IST.

ES IST KEIN WUNDER, WENN TRADITIONSREICHE VERANSTALTUNGEN, ZU DENEN AUCH AUSWERDIGE SEGELER GEKOMMEN SIND, SO ZUM STERBEN VERURTEILT WERDEN. SIE WERDEN VOM VERBAND EINFACH UMGEBRACHT. WAHRSCHEINLICH SIND SIE EINE LASTIGE PFLICHT.

ICH MÖCHT UNSEREN SEGELFUNKTIONÄREN INS STAMMBUCH SCHREIBEN, DASS SIE NICHT NUR DAS RECHT HABEN, SICH AUF GROSSE VERANSTALTUNGEN ZU KONZENTRIEREN BEI WELCHEN SIE SICH IN DER SONNE DER ÖFFENTLICHKEIT AALEN KÖNNEN, SONDERN DASS SIE AUCH DIE PFLICHT HABEN, SICH FÜR SO KLEINE DINGE "WIE AN UND ABSEGELN" VOLL UND MIT GANZER KRAFT ZUR VERFÜGUNG ZU STELLEN. SIE WURDEN JA AUCH DAFÜR VON ALLEN SEGLERN GEWÄHLT.

ICH HOFFE, DASS DIE ZUSTÄNDIGEN STELLEN SO KLUG SIND, AUCH
KRITISCHE STIMMEN IN UNSERER ZEITUNG ZU VERÖFFENTLICHEN.
DAMIT WIE SCHON EINGANGS ERWÄHNT, DIE UNTERGRUNDMECKEREI
AUFHÖRT UND SICH VIELLEICHT NOCH EINIGE MUTIGE FINDEN, HIER
ÖFFENTLICH IHRE MEINUNG ZU SCHREIBEN.

HELMUT PIRKER



ÜBRIGENS, AM ABSEGELN IM HERBST BRAUCHE ICH NICHT MEHR TEIL-
NEHMEN. ICH HABE WIE SIE AM FOTO SEHEN KÖNNEN, DEN DRITTEN
PLATZ SCHON ERREICHT.

