

INFO-

AOM

4/1984



ALLGEMEINER ÖSTERREICHISCHER SCHIFFSMODELLBAUVERBAND

Handwritten text at the top of the page, possibly a header or title.

Handwritten text in the upper middle section.

Main body of handwritten text, consisting of several lines.

Handwritten text in the lower middle section, possibly a signature or date.

Final lines of handwritten text at the bottom of the page.



Liebe Modellsportfreunde !

Und wieder bahnt sich ein Jahreswechsel an, den wir zum willkommenen Anlaß nehmen , um einen Rückblick auf die Ereignisse des Jahres 1984 zu werfen.

Dieses Jahr war von der Durchführung der Segelweltmeisterschaft gepregt.

Die Krönung - ein Junioren-Weltmeister, sowie eine Bronze-Medaille bei den Senioren. Nicht zu vergessen der 3. Platz bei den Junioren, der ebenfalls zu unserer Freude beigetragen hat.

Bereits bei der Siegerehrung gratulierten wir und sagten:

"Wir sind sehr stolz über Euren Erfolg , der soeben erkämpft wurde. Macht so weiter, die nächste Weltmeisterschaft kommt sicher."

Als Präsident des österreichischen Verbandes möchte ich allen, die zu der reibungslosen Durchführung der Weltmeisterschaft beigetragen haben, nochmals sehr herzlich danken und aufrichtig sagen: "Ohne die Mithilfe jedes Einzelnen wäre so manches nicht möglich gewesen - Danke!"

Ich möchte es nicht verabsäumen auf diesem Wege allen Mitgliedern und deren Familien, sowie den Funktionären des Verbandes ein frohes Fest - und ein erfolgreiches Jahr 1985 zu wünschen.



Der Präsident

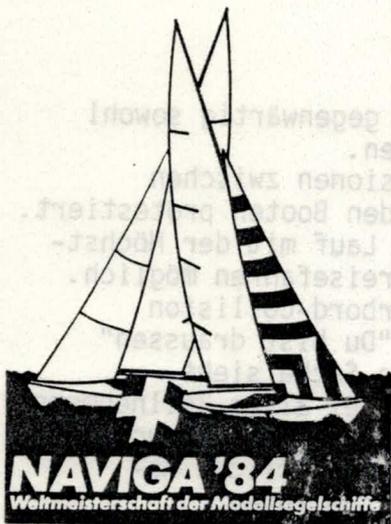
Dir. Franz Hofbauer

Liebe Modellspornante...
Gesprochen im Jahr...

Modell Yachting News



No. 18



Diesen Artikel hat uns Mr. Jackson geschickt und ist auch in England veröffentlicht worden.

Unser Dr. Stigler hat die Übersetzung übernommen, um Ihnen die WM auch aus der Sicht eines Beteiligten zur Kenntnis bringen zu können.

NAVIGA '84, WM der Modellsegelschiffe

Die Wm fand an einem hübsch gelegenen Paltz statt, der nahe des Donauflusses war, angrenzend an eine neue Straßenbrücke. Es gab eine weit offene Wasserfläche zwischen den Flußufern, die als Park und Sommerbadefläche für die Wiener Bürger gebaut worden ist. So versprach die Meisterschaft einen interessanten und einmal anderen Schauplatz für eine Modelljacht-Regatta.

Wegen meiner langen Reisezeit versäumte ich den Übungstag, während dessen alle Boote vermessen worden waren und meine allgemeine Bekanntmachung mit der Wettkampfleitung stattfand.

So wurde mein Boot und noch einige andere noch am Sonntag morgen vermessen.

Für Alle, die die Navigaregeln nicht kennen, die Unterschiede in der M-Klasse : Swing-Riggs und über das Deck ragende Fockbäume sind verboten, das Achterlick muß nach einer genau definierten Kurve geschnitten sein.

Das Rennen begann am Sonntag morgen nach einer kurzen Begrüßungszeremonie, bei der sich zeigte, Daß alle Teams scharf darauf auswaren andere Nationen kennenzulernen. Auch wurde die Abwesenheit der Briten sehr bedauert. Kleine Geschenke, Klubfahnen und ähnliche Souvenirs wurden ausgetauscht, welche halfen die Sprachbarriere zu durchbrechen.

Organisation: Es wurde im Flottensystem gesegelt mit 4 oder 5 nicht zählenden Qualifikationsläufen und anschließend eine Serie von Flottenläufen ohne Streichläufe.

Die erlaubten Frequenzen gestatteten, daß niemand, in keiner Flotte öfters umquarzen mußte. Die nach dem Auf- und Absteigen von 2 Booten geänderten Flotten waren klar an einer Tafel angezeigt

Diese war groß genug auch alle vorherigen Läufe aufzuzeigen. So konnte jeder zu jeder Ziet seine Position beurteilen.

Ein Countdown von 3 Minuten wurde sowohl durch ein Zifferblatt, als auch durch den P.A:C. angezeigt. Auch wurden drei ständige Schiedsrichter eingesetzt. Ungleicherweise war einer davon ständig am Tatort postiert.

Praktisch aber außerhalb des engen Kontaktes mit dem Bewerb.

Durch das Sprachproplem in einem intern. Bewerb ist die Möglichkeit eines engen Kontaktes lebenswichtig und manchmal konnte man keinen Schiedsrichter unter den Zusehern finden, der eine Entscheidung fällte.

Zuletzt mußte der OOD (officer of day - Startstellenleiter=Schmidt) aus Mangel an Helfern selber als Schiedsrichter fungieren.

Nach meiner Meinung hätte er bei einem noch größeren Treffen viel zu viel zu arbeiten !

Regatta-Regen: Die Naviga-Regeln unterscheiden sich gegenwärtig sowohl von den Großschiffregeln als auch von den IMYRU-Regen. Es dürfen Bojen ohne Strafe berührt werden und Collisionen zwischen Booten -können- ignoriert werden, wenn keines von den Booten protestiert. Die Strafe für Verstöße ist das Ausscheiden aus dem Lauf mit der Höchstpunktezahl und es sind keine kleinen Strafen, wie Kreisefahren möglich. Daraus resultiert, daß eine einfache Backbord-Steuerbord-Collision auf der Kreuz sowohl "Weitersegeln" oder aber auch "Du bist draussen" bedeuten kann. Je nachdem wie der Schiedsrichter die Sache sieht. Es war nur durch hohen Standard der Sportmannschaft bei allen Teilnehmern des Treffens zu verdanken, daß daraus keine größeren Probleme erwachsen. Man kann verstehen, daß bei so strengen Strafen eine natürliche Abneigung besteht, außer bei extremen Fällen "Protest" zu rufen. Aber das Ergebnis zeigt, daß einige Vorkommnisse auf der Kreuz, den einen oder anderen Teilnehmer im Unklaren über die Entscheidungen ließ. Das Problem in dieser Situation war, daß es dem Veranstalter nicht gelang, einige Groß-Schiff-Schiedsrichter aufzutreiben, wie man es in Schweden machte und auch die enorme Masse der in vielen Sprachen publizierte Literatur für Großschiffe kann nicht verwendet werden, um bestimmte Situationen zu interpretieren.

Das Rennen: Die gesegelten Klassen waren - Zehner - X - und M-Boote. Die Zahl 29, 23 und 37. So segelten die 10er und X in vollem Sonnenschein bei herrlicher Brise, die ein schönes Segeln ermöglichte, mit Ausnahme eines Nachmittags, da blieb der Wind gänzlich aus. Im Gegensatz dazu fand das M-fahren bei stärkerem Wind statt und es gab Vermutungen, daß ich diese Fleetwood-Verhältnisse mitgebracht hätte!

Die Kurse waren exzellent ausgelegt, volles olympisches Dreieck mit Banane, mit permanent verankerten Bojen, die eine Änderung von Kurs und Startlinie innerhalb von Sekunden ermöglichten. Alle Teilnehmer erhielten Karten, die die Kurse und die dazugehörige Nummer enthielten. Ausserdem waren diese auch am Turm angezeigt. Die Strecke zwischen den Enden der Kreuz war ca 300 m mit einer Menge offenem Wasser.

Boote: Da meine Kamera scheinbar mehrere akzeptable Bilder produziert hat, werde ich diese in den nächsten Folgen verwenden, um die Besten des Rennens zu zeigen.

Als allgemeiner Kommentar, die besten Boote waren wundervoll ausgeführt, unter Verwendung von Kohlefaser, Kevlar und sogar Metallkiele aus einem Material mit höherem spezifischen Gewicht als Blei. Dies wurde verwendet um die Wasserlinie zu verbessern. Alle waren näher am leichteren Ende der Verdrängung.

Und wirklich, mein eigenes Boot mit 14,8 Pfund, verursachte einige Bemerkungen wegen seiner Verdrängung. Aber es erwies sich als gut gegenüber der RM-Flotte bei strengem Wind. Dieser war deutlich für die meisten Teilnehmer ungewohnt.

Der einzige Bereich, in welchem die Dinge nicht hoch entwickelt waren, war das Fehlen der neuen Mylar-Leichtwindsegel und das vorwiegend deswegen, weil es in vielen Ländern schwierig ist, geeignete Stoffe zu erhalten.

Die X-Klasse erzeugte Enttäuschung und ich kann verstehen, daß sie in den meisten Ländern Popularität verliert. Die ursprüngliche Regel war reduziert auf 0,75 M², gemessen durch 80 % des Vorsegel-Dreiecks und der hinten gefügten ganzen Groß-Segel-Fläche, Totale Freiheit der Rumpfkonstruktion war vorgeschalgen, um Experimentale Boote - Mehrumpfboote zu ermutigen, aber dieser Bewerb zeigte, daß die meisten Skipper ihre 10-Rater oder M-Rümpfe mit geringer Abweichung segelten.

Die Länder, welche Teams entsandten, schlossen ein:
China, Frankreich, Ungarn, Polen, Rußland, Spanien, Schweiz, Ostdeutschland, Westdeutschland, Österreich und England.

Als eine Gelegenheit, Enthusiasten aus anderen Ländern zu treffen, war es hervorragend und man kann hoffen, daß auf geeignete Weise Fortschritte erzielt werden, in der Richtung, der Standarisierung der Regeln, um noch mehr ähnliche Bewerber zu ermutern, welche eine noch weitere Verbreitung des Interesses beinhalten.

April	24.3.85	AÖSMV - Ansegeln - Neue Donau - 10 Uhr
	13.11.84	A M V - WIG - Klasse FS-M
	24.14 Uhr \ 20 9 Uhr	
	20.11.84	A M V WIG - " - "
	27.11.84	GMUNDEN - Bundesmeisterschaft FS-M - X - 10 Auszeichnung folgt
May	4.5.85	München - Klasse FS-M, Freundschaftsregatta
	12.11.84	ZINKENBACH - intern. Freundschaftswettbewerb Auszeichnung folgt
	28.11.84	TRAUNSTEIN - Freundschaftsregatta - FS - M
June	8.9.85	A M V - WIG - FS-M... 24 14 Uhr \ 20 9 Uhr
	15.11.84	M Y C - Neue Donau - FS-M... 24 14 Uhr 20 10 Uhr
Aug/Sept	31.8.1.85	A M V - WIG - Klasse FS-M... 24 14 Uhr \ 20 9 Uhr
	14.11.84	A M V - WIG - " - "
	27.11.84	GMUNDEN - Klasse FS-M - X - 10 Auszeichnung folgt
	7.8.85	M Y C - Neue Donau - Silbersee, KI FS-M 24 14 Uhr \ 20 10 Uhr
Okf.	2.6.10.	A M V - WIG - Klasse FS-M, 24 14 Uhr \ 20 9 Uhr
	28.10.	AÖSMV - Ansegeln - Neue Donau

WICHTIGE INFORMATION FÜR DIE SEGEL-W M 1 9 8 5 in der USSR
Für die Qualifikation werden folgende Wettbewerbe herangezogen:
davon 3 streichläufe

- 2 Bundesmeisterschaften
- 2 Zinkenbach
- 1 Günzler (Hörs)
- 2 Wien - Neue Donau

1987/88 (NYC - Fräulein)



TERMINE 1985

=====

Diese Termine sind mit Vorbehalt
und können nach Bedarf noch abge-
ändert werden.

Der verbindliche Terminkalender für
1985 erscheint in der 1. INFO 85

TERMINE WERDEN BIS 1.3.1985
ANGENOMMEN

April	24.3.85	AÖSMV - Ansegeln - Neue Donau- 10 Uhr
	13.-14.4.	A M V - WIG - Klasse F5-M Sa 14 Uhr / So 9 Uhr
	20.-21.4.	A M V WIG - " - "-
	27.-28.4.	GMUNDEN - Bundesmeisterschaft F5-M - X -10 Ausschreibung folgt
Mai	4.- 5.5.	München - Klasse F5-M, Freundschaftsregatta
	12.-19.5.	ZINKENBACH - intern. Freundschaftswettbewerb Ausschreibung folgt
	25,-27.5.	TRAUNSTEIN - Freundschaftsregatta - F5 - M
Juni	8.- 9.6.	A M V - WIG- F5-M.... Sa 14 Uhr / SO 9 Uhr
	15.-16.6.	M Y C - Neue Donau - F5-M.... Sa 14 Uhr So 10 Uhr
Aug/Sept	31.8-1.9.	A M V - WIG - Klasse F5-M....SA 14 Uhr/ So 9 Uhr
	14. -15.9.	A M V . WIG - " - " -
	27.- 29.9.	GMUNDEN - Klassen F5-M -X - 10 Ausschreibung folgt
	7.- 8.9.	M Y C - Neue Donau - Silbersch., Kl F5-M Sa 14 Uhr / So 10 Uhr
Okt.	5.-6. 10.	A M V - WIG - Klasse F5-M, SA 14 Uhr/ So 9 Uhr
	26.10.	AÖSMV - Absegeln - Neue Donau

=====

WICHTIGE INFORMATION FÜR DIE SEGEL-W M 1986 in der UdSSR

Für die Qualifikation werden folgende Wettbewerbe herangezogen:
davon 3 Streichläufe

- 2 Bundesmeisterschaften 1985/86
- 2 Zinkenbach - " -
- 1 Gmunder (Herbst) 1985
- 2 Wien - Neue Donau -6- 1985/86 (MYC - Frühjahrsbewerb)

3. Wettbewerb für naturgetreue Boote in Braunau

Nicht immer müssen Englein reisen, wenn der Himmel weint. Wenn die Braunauer Schiffsmodellbaufreunde einen Wettbewerb für naturgetreue Schiffsmodelle veranstalten, tut er es auch. Trotz geöffneter Schleusen von oben sind 31 wetterfeste Starter aus Passau, Traunstein und Braunau angereist, um an diesem Bewerb teilzunehmen; darunter waren 13 Jugendliche.

Nach dem 1. Wertungsdurchgang wurde abgestimmt, ob abgebrochen werden sollte. Just zu dieser Zeit hörte der Regen beinahe auf und man entschloß sich, den Wettbewerb weiter durchzuführen. Es dauerte aber nur wenige Läufe und es regnete wieder in Strömen. Trotzdem hielten fast alle bis zur Siegerehrung durch. Das dauerte aber noch eine ganze Weile, denn es mußte um mehrere Plätze ein Stechen gefahren werden.

Zum Schluß sah man trotzdem viele zufriedene Gesichter, denn es konnten viele Pokale und einige kleinere Preise mitgenommen werden.



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

Jugendliche:

1. Siegesleitner Günter	A	Sea Commander
2. Traxler Albert	A	Lotse
3. Schaller Gunter	A	Carina
4. Meindl Manfred	A	Elke HF
Jüger Heinz	D	Scimitar Speed
6. Nowak Hans-Peter	A	Cobra
7. Feldbacher Dietmar	A	-
8. Burghammer Manuel	D	Scimitar Speed
Bichler Martin	D	Scimitar Speed
10. Allgeyer Peter	D	Düsseldorf
11. Baptistella Heinz	D	Scimitar Speed
12. Schmierer Gerold	A	Carina
Bernner Harald	D	Torpedoboot PT 15

Senioren:

Klasse F 4-0 Boote bis 699 mm

1. Ing. Albert Traxler	A	Elsa
2. Ing. Siegesleitner Peter	A	Carina
3. Harmsen Wolfgang	D	Turo
4. Schaller Florian jun	A	Nautic
5. Schneider Manfred	A	Cascade

Klasse F 4-A Boote von 700 bis 1099 mm

1. Burghammer Klaus	D	Commodore
2. Schaller Florian sen	A	Fähre
3. Nowak Hans	A	Cobra
4. Buchleitner Ewald	A	Weser
5. Sennowitz Joachim	D	Badeboot
6. Schneider Franz Paul	A	Torpedoboot PT 15
7. Freiburger Viktor	A	Bugsier

Klasse F 4-B+C Boote ab 1100 mm

1. Frank Günter	D	Pegasus
2. Waidmayr Wolfgang	A	Emden III
3. Gaisbauer Georg	A	Zerstörer
4. Feichtenschlager Franz	A	Düsseldorf
5. Schneider Manfred	A	Jaguar
6. Waidmayr August	A	Graf Spee

NAVIGA

SEGEL
FACHKOMMISSION



WIEN

Beantwortung der Anfrage von Hr. Koller (Österreich)

IST EINE VERGRÖßERUNG DER SEGELFLÄCHE IN DER KLASSE M DURCH
BIEGUNG DES MASTES IM OBEREN TEIL ZULÄSSIG ?
(siehe auch beiliegendes Schreiben und Skizze)

In der Vermessungsregel der Klasse M steht eindeutig, daß permanent gebogene Masten nicht gestattet sind.

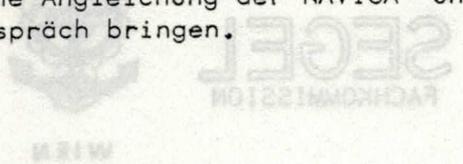
Die Vermessung der Segel hat im aufgetakelten Zustand zu erfolgen, das heißt, in jenem Zustand, in welchem das Modell seine Wettfahrten bestreiten soll. Dabei sollen die Segel auf die max. mögliche Ausdehnung oder Belegmöglichkeit gebracht werden, um zu verhindern, daß durch späteres Trimmen ein Segelflächenzuwachs erzielt werden kann. Der Mast hat dabei gerade zu sein, da er sonst als permanent gebogen angesehen werden müßte.

Es ist durch das spätere Trimmen, durch das Anpassen an die jeweiligen Windverhältnisse durchaus möglich, daß es zu einer zeitweisen, geringfügigen Biegung des Mastes kommt. Auch der Windeinfall in die Takelage ergibt eine zeitweilige Biegung des Mastes.

Das Verbot des permanent gebogenen Mastes bedeutet also, daß die Regel wohl ein fallweises Biegen des Mastes zubilligt, aber auch, daß das Boot mit dem gewählten Segelsatz mit geradem Mast regattamäßig einsatzfähig ist. Wenn es also durch eine (event. ferngesteuerte) Trimmung zu einer offenkundig sichtbaren Biegung des Mastes kommt, dann müssen auch mindestens Teile von Wettfahrten (zwischen Start und Ziel) mit geradem Mast gesegelt werden, um dem Verbot des permanent gebogenen Mastes und den Bestimmungen der Vermessung zu entsprechen (dies gilt für jeden eingesetzten Segelsatz). Ist das der Fall, dann entspricht die Takelage den Bestimmungen der Klasse M.

Soweit die Gegebenheiten nach dem derzeitigen Stand der Regeln. Ich glaube, daß nach dieser Auslegungserklärung eine Regelanpassung nicht unbedingt notwendig ist.

Ich möchte den Regeländerungsvorschlag von Hr. Koller jedoch auch weiterhin zur Diskussion stellen und werde bei künftigen Verhandlungen über eine Angleichung der NAVIGA- und IMYRU- Regeln diesen Punkt auch ins Gespräch bringen.

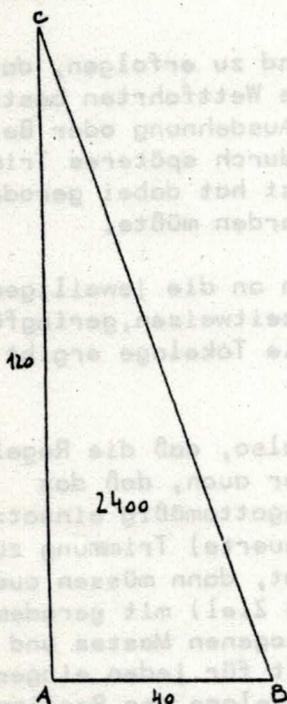


Hanns Kukula

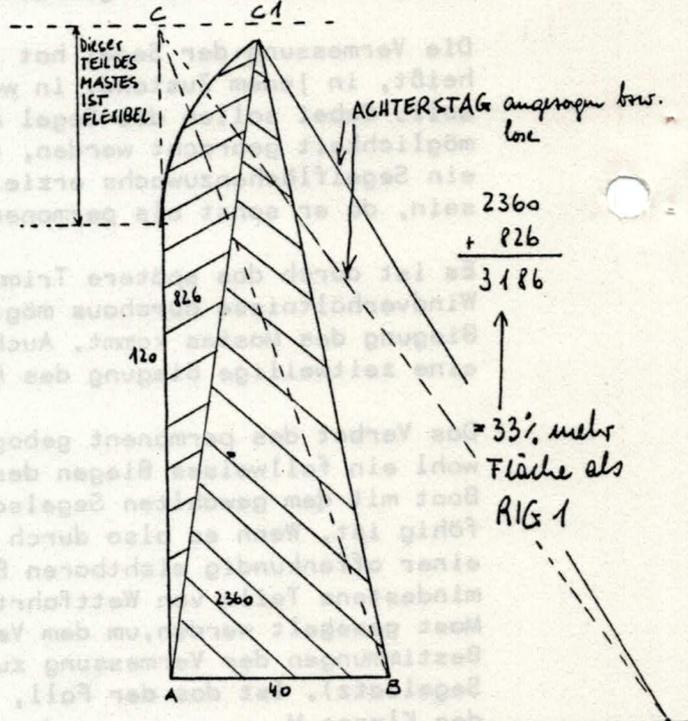
Kopie der Skizze von Herrn Koller

HAUPTSEGEL

RIG 1



RIG 2



$$\begin{array}{r} 2360 \\ + 826 \\ \hline 3186 \end{array}$$

= 33% mehr Fläche als RIG 1

Wien im Sept. 84
Koller

NAVIGA

ERGEBNIS DER SEGLERBESPRECHUNG
anlässlich der Segel- WM 84 in Wien

SEGEL
FACHKOMMISSION



Die Teilnehmer an der WM 84, soweit sie bei dieser Besprechung anwesend waren, sprechen sich mehrheitlich dafür aus, daß das Flottensystem der Klasse F5 unbedingt in einer Variante mit Streichläufen gefahren werden sollte.

Da diese Variante in den Regattaregeln 81 auch vorgesehen ist, empfiehlt die Fachkommission Segel, bei allen künftigen internationalen Wettkämpfen und Weltmeisterschaften diese Regattasystemvariante einzusetzen.

Hans Kunkle

Beantwortung der Anfrage von Hr. Voelz (nauticus)

1. AUS WELCHEM MATERIAL DARF EIN SEGEL BESCHAFFEN SEIN ?
KANN ES WIE EIN TRAGFLÄCHENPROFIL EINES FLUGZEUGES AUS HOLZ ODER KUNSTSTOFF AUSGEBILDET WERDEN ?

Der Brockhaus definiert Segel wie folgt :

Flächen von Hanf oder Baumwolltuch, von starkem Tau oder Stahldrahttau (Liek) eingefäbt, dienen zur Vorwärtsbewegung des Schiffes durch Wind ...

Es ist also in jedem Fall von einem Tuch die Rede, wobei der Brockhaus selbst verschiedene Materialvarianten zur Herstellung des Tuches aufführt. Es läßt sich daraus schlußfolgern, daß das Segel auf jeden Fall aus einem textilen Gewebe bestehen sollte, wobei das Rohmaterial zur Herstellung des Gewebes gleichgültig ist.

Nun wurden in letzter Zeit auch Gewebe mit Beschichtungen angeboten und im Segelsport verwendet. Im Extremfall handelt es sich dabei um eine tragende Folie, die zwecks der oben genannten Segeldefinition mit einem dünnen Tuch beschichtet wurde (Mylar). Es waren das aber immer noch Materialien, die der Charakteristik eines textilen Segels weitgehend entsprachen und keinesfalls eine steife Tragfläche bildeten.

In unseren eigenen Regattaregeln 81 wird zB. auf Seite 59 unter Pkt. e Segelverstärkungen folgendes festgehalten :

Nur Segelmaterial (zB. verdoppeltes Segeltuch) darf als Hals-, Kopf- oder Schotverstärkung gebraucht werden. Diese Verstärkungen dürfen nicht als Versteifung des Segels verwendet werden.

Auch hier wird wieder der Begriff "Tuch" (textiles Material) genannt, und gleichfalls, daß es zu keinerlei Versteifung des Segels kommen sollte.

Weiters gibt es in unseren Regeln den Begriff "Mast" und man könnte nun ein eigenstabiles Segel (wie eine Flugzeugtragfläche) auch als sehr breiten, drehbaren Mast ansprechen, was zB. mit den Vermessungsbestimmungen der Klasse M nicht vereinbar wäre.

Ich würde daher aus allen diesen Gründen eine Segelkonstruktion aus steifem Material (wie Flugzeugtragflächen) als nicht unseren Regeln entsprechend bezeichnen und daher ablehnen.

Zum Abschluß möchte ich aber noch eine Einschränkung der oben gemachten Erklärung festhalten, die für Euch vielleicht einen Ausweg darstellt. Es betrifft unsere Klasse X. Diese Klasse wird eindeutig in den Regeln als freie Erfinderklasse definiert, in der alle Konstruktionen erlaubt (sogar neuartige Konstruktionen erwünscht) sind. Diese Klasse macht auch keinerlei Vorschriften über die Art des Segels und es gibt keine Begrenzungen über Segelaussteifungen. Ich könnte mir daher einzig in dieser Klasse eine Entwicklung mit steifem Segel (Tragflächenprofil - wenn man vom Brockhaus einmal absieht (es gibt ja schließlich auch Segelflieger ohne Tuch)) vorstellen.

2. RUMPPFORM DER KLASSE F5- 10 (laut beiliegender Skizze)

Die aufskizzierte Rumpfform entspricht auf jeden Fall der Klasse F5-10, allerdings ist der hintere Meßpunkt falsch eingezeichnet.

Es steht in den Regeln :

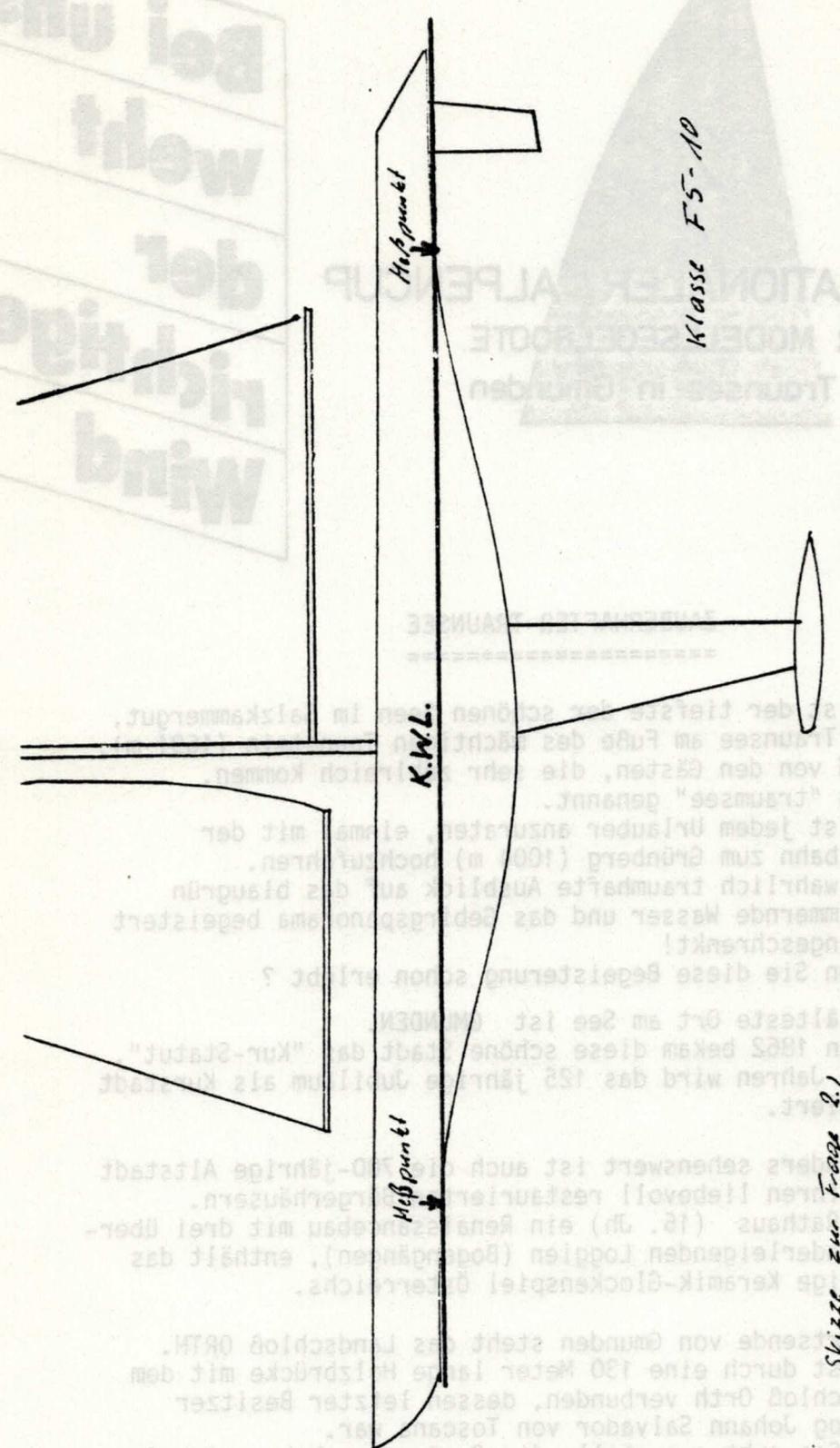
Die Ladewasserlinie wird vom vordersten Punkt des Eintauchens bis zum rückwärtigsten Punkt, an dem sich der Rumpf wieder aus dem Wasser hebt, gemessen. (Ausschnitte oder Öffnungen im Rumpfprofil verringern diese Länge nicht).

Jeder Teil der Yacht (einschließlich Ruder), der sich unter der Wasserlinie weiter als die äußersten Punkte der Ladewasserlinie ausbreitet, wird der Länge der Ladewasserlinie zugerechnet.

Die Hinterkante des Ruders in der Skizze wäre daher der hintere Meßpunkt. Eine zweite Möglichkeit stellt die Versetzung des Ruders vor den gezeichneten Meßpunkt dar.

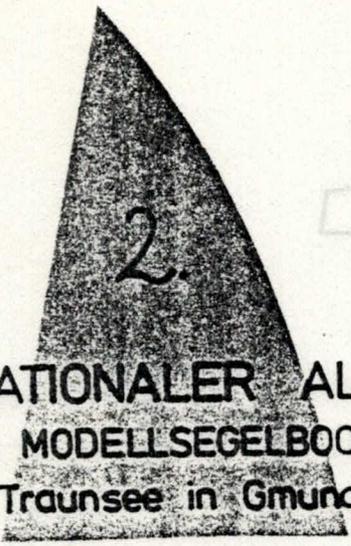
Hans Kukula

Bei uns
weht
der
richtige
Wind



Klasse F5-10

Skizze zur Frage 2.)



**INTERNATIONALER ALPENCUP
FÜR MODELLSEGELBOOTE
am Traunsee in Gmunden**

**Bei uns
weht
der
richtige
Wind**

ZAUBERHAFTER TRAUNSEE
=====

Er ist der tiefste der schönen Seen im Salzkammergut, der Traunsee am Fuße des mächtigen Taunstein (1691 m), wird von den Gästen, die sehr zahlreich kommen, auch "traumsee" genannt.

Es ist jedem Urlauber anzuraten, einmal mit der Seilbahn zum Grünberg (1004 m) hochzufahren. Der wahrlich traumhafte Ausblick auf das blaugrün schimmernde Wasser und das Gebirgs Panorama begeistert uneingeschrenkt!

Haben Sie diese Begeisterung schon erlebt ?

Der älteste Ort am See ist GMUNDEN. Schon 1862 bekam diese schöne Stadt das "Kur-Statut". In 2 Jahren wird das 125 jährige Jubiläum als Kurstadt gefeiert.

Besonders sehenswert ist auch die 700-jährige Altstadt mit ihren liebevoll restaurierten Bürgerhäusern. Das Rathaus (16. Jh) ein Renaissancebau mit drei übereinanderliegenden Loggien (Bogengängen), enthält das einzige Keramik-Glockenspiel Österreichs.

Am Ortsende von Gmunden steht das Landschloß ORTH. Es ist durch eine 130 Meter lange Holzbrücke mit dem Seeschloß Orth verbunden, dessen letzter Besitzer Herzog Johann Salvador von Toscana war. Der See ruht nun still, die Großsegler haben sich für diese Saison zurückgezogen - aber nun kommen wir - die Modellsegler und halten in dieser herrlichen Gegend einen Freundschaftswettbewerb ab

ERGEBNISLISTE des Freundschaftsbewerbes

28. - 30. Sept. 1984

Klasse F5 - X

- | | |
|--------------------|---------|
| 1. Urban Josef | 3,75 P. |
| 2. Blessin Hubert | 9,75 |
| 3. Holly Reinhold | 13,-- |
| 4. Chluban Hannes | 17,-- |
| 5. Melan Freidrich | 19,-- |

Klasse F5 - 10

- | | |
|----------------------|--------|
| 1. Blessin HÜbert | 3,75 P |
| 2. Holly Reinhold | 10,5 |
| 3. Melan Freidrich | 13,- |
| 4. Hasslinger Günter | 14,- |
| 5. Steinbrecher Adi | 18,- |

Klasse F 5 - M

- | | | | |
|----------------------|-------|-----------------------|---------|
| 1. Urban Josef | 5,- P | 16. Adolph Wilhelm | 75,- |
| 2. Koller Manfred | 9,25 | 17. Schaller F. Jun | 80,- |
| 3. Türk Helmut | 15,- | 18. Chlubna Hannes | 84,- |
| 4. Dr. Stigler R. | 22,- | 19. Schüler Karl | 85,- |
| 5. Schmidt Karl | 23,- | 20. Melan Freidrich | 87,- |
| 6. Vanidour R. | 28,- | 21. Burger Roland | 97,- |
| 7. Holly Reinhold | 34,- | 22. Kaiser Alfred | 98,- |
| 8. Maurer Ernst | 35,- | 23. Hasslinger Günter | 102,- |
| 9. Schaller F. Sen | 37,- | 24. Eglseer Ludwig | 120,- |
| 10. Nachreiner Peter | 42,- | 25. Zankai Kurt | 124,- |
| 11. Himmelsbach | 45,- | 26. Bichler Martin | 126,- |
| 12. Pirker Helmut | 50,- | 27. Nowak Hans | 130,- |
| 13. Koller Robert | 51,- | 28. Zankai Horst | 134,- |
| 14. Blessin Hubert | 61,- | 28. Mittermeir Franz |) 134,- |
| 15. Burghammer Klaus | 68,- | | |

Beachten Sie unbedingt den Terminkalender !!!



Unsere Freunde aus Gmunden werden sich Im Jahr 1 9 8 5 selbst übertreffen --- Sie veranstalten die Bundesmeisterschaft der Modellsegler.

Die letzte Bundesmeisterschaft wurde 1978 in Gmunden abgehalten.

Und nicht nur das, auch das letzte Wochenende im September ist bereits beschlossene Sache

Das wird ein S p a s s



B E R I C H T über die Bundesmeisterschaft vom 31.8., 1.9.
und 2.9.1984

=====

Freitag, der 31.8. war der Anreisetag. Nach Abschluß der Registrierung stand fest, daß die Wettbewerbsleitung und die Kampfrichter in den nächsten zwei Tagen gehörig ins Schwitzen kommen werden, was einerseits auf den strahlend blauen Himmel und andererseits auf 85 Starter in den einzelnen Klassen zurückzuführen ist. Euer Kollege Büttner dankt Euch nochmals, daß seine Bemühungen um ein gutes Gelingen der Bundesmeisterschaft von größtem Starterfeld seit langer Zeit belohnt wurden. Mußte er doch vom Gewässer bis zum Steg usw. alles erst organisieren, da es sein erster Wettbewerb als Veranstalter war.

Am Samstag hieß es, mit den Hühnern aufzustehen, war doch der Beginn des Wettbewerbes um 7.15 Uhr angesetzt. Um 10.00 Uhr wurde der Wettbewerb unterbrochen um die Bundesmeisterschaft offiziell zu eröffnen. Herr Dir. Hofbauer konnte den Landeshauptmannstellvertreter Erwin Frühbauer, den Kultur- und Sportreferenten der Stadt Villach, Stadtrat Dir. Josef Neubauer, den Bürgermeister der Gemeinde Wernberg, Herrn Ing. Johann Arneitz, Obmannstellvertreter Gemeinderat Willi Krug, vom Veranstalter ASKÖ Villach und den am weitesten angereisten Politiker, Herrn Stadtrat Karl Harrer sen., von Schrems begrüßen.

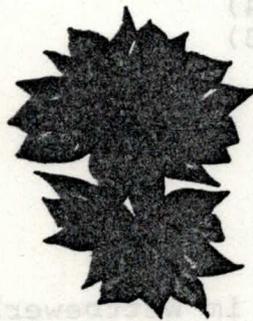
Nach dieser Eröffnungsfeier wurde bis zur Dunkelheit (letzter Starter um 20.00 Uhr) um jede Zehntelsekunde und jeden Punkt gekämpft.

Wer glaubte, er kann sich nun von den Strapazen erholen, der hatte sich gewaltig geirrt, da unser Herr Dir. Hofbauer in dankenswerter Weise eine Tombola mit schönen Preisen für alle Beteiligten organisiert hatte. Keiner wollte zu spät kommen, sodaß die Parole ausgegeben wurde, "Raus aus der Mondur, rein ins Sonntagsgwandl und ab in den Gasthof Zainer zu Speis und Trank".

Am Sonntag dasselbe Bild. Erster Hahnschrei "Auf", Sonnenschein, wie an beiden Vortagen, erster Start 7.30 Uhr. Einige Starter mit Zündhölzern in den Augen (Am Abend zuviel gefeiert? Oder Reparaturarbeiten die ganze Nacht?) Egal, was es war, gekämpft muß werden. Um 15.00 Uhr war dann der Streß zu Ende. Bei einem guten Essen wurde die Siegerehrung abgehalten. Anschließend gingen alle zufrieden auseinander, war doch der Bewerb, trotz seinen straffen Zeitplanes, dank der umsichtigen Leitung durch Herrn Dir. Hofbauer und Wettkampfleiter Herrn Karl Können ruhig verlaufen. Auch der Einsatz des Computers von unseren Schremser Freunden hat sich gelohnt und kann allen Veranstaltern empfohlen werden, sich dieser Technik zu bedienen. Sie kostet zwar Geld, ist aber unbestechlich und vermeidet so unnötige Proteste.

Der Verfasser dieses Berichtes möchte aber auch unseren Kollegen Herrn Detlef Büttner dafür danken, daß er seine ganze Freizeit, die andere für ihre Boote verwenden konnten, in die Organisation dieser Bundesmeisterschaft gesteckt hat. Sein Lohn war das schöne Wetter, das große Starterfeld, der bis auf kleine Pannen, die beim ersten Wettbewerb immer auftreten können, reibungslose Verlauf dieses Bewerbes und daß keines seiner Boote laufen wollte.

Bernd Schwarz



ERGEBNISLISTE BUNDESMEISTERSCHAFT

vom 1. und 2. 9.1984

=====

Klasse F1E - 1 kg

1. Lakner Gert	20,8 sec.
2. Harb Josef	24,0 sec.
3. Makoru Johann	28,4 sec.

Klasse F1E + 1 kg

1. Lakner Gert	16,2 sec.
2. Windisch Günter	18,8 sec.
3. Tretnak Norbert	19,0 sec.
4. Harb Josef	20,9 sec.
5. Kaiser Manfred jun.	42,8 sec.

Klasse F1V 3,5

1. Schmidt Robert	19,1 sec.
2. Kiehtreiber Werner	0
3. Melkus Thomas	0
4. Windisch Günter	0

Klasse F1V 6,5

1. Schmidt Robert	18,1 sec.
2. Pokorny Harald	19,2 sec.
3. Büttner Detlef	22,2 sec.
4. Melkus Thomas	28,1 sec.

Klasse F4a

1. Harrer jun. Karl	100 Pkt.	(100)
2. Eschelmüller P.	100 "	(92)
3. Kaiser Wolfgang	100 "	(84)
4. Zimmel Gerald	100 "	(83)
5. Hrala jun. Boris	98 "	
6. Harrer sen. Karl	95 "	
7. Kaiser Norbert	94 "	
8. Kitzer Jakob	91 "	
9. Tilly jun. Albin	90 "	
10. Ing. Kitzer Ernst	88 "	
11. Pirker Walter	0 "	

Klasse F1V 15

1. Schmidt Robert	16,7 sec.
2. Kucera Christian	17,4 sec.
3. Windisch Günter	18,8 sec.
4. Tretnak Norbert	22,0 sec.
5. Kiehtreiber Werner	0
6. Melkus Thomas	0

Klasse F3E - Junioren

1. Zwettler Thomas	135,6 Pkt.
2. Kulev Peter	133,2 "
3. Trinkl Klaus	116,3 "

Klasse F3E - Senioren

1. Harrer jun. Karl	139,2 Pkt.
2. Himmer Gottfried	133,5 "
3. Makoru Johann	126,6 "
4. Kulev Simon	119,4 "
Weber Kurt	119,4 "
6. Eschelmüller Johann	106,4 "
7. Harb Josef	96,7 "

Klasse F3V

1. Himmer Gottfried	135,4 Pkt.
2. Weber Kurt	122,- "
3. Zimmel Gerald	76,2 "
4. Kulev Simon	0

Nachdem die ersten vier Teilnehmer im Wettbewerb fehlerlos blieben, mußte ein Stechen gefahren werden. Ergebnisse dieses Stechen in Klammer.

Klasse FSR E - 2 kg

1. Srna Paul	35	Rd.	
2. Harrer jun. Karl	30	"	
3. Kiehtreiber Werner	20	"	+ 5,45 sec.
4. Schäfer jun. Markus	20	"	+ 0 "
5. Hrala Boris	18	"	
6. Dr. Felber Helmut	3	"	

Klasse FSR E unlim.

1. Lakner Gert	28	Rd.	
2. Zwettler jun. Thomas	25	"	
3. Windisch Günter	22	"	
4. Dr. Felber Helmut	19	"	
5. Trinkl jun. Klaus	5	"	

Klasse FSR 3,5

1. Kucera Christian	52	Rd.	
2. Pokorny Harald	48	"	
3. Haslinger Hans	47	"	
4. Sommerauer Robert	45	"	
5. Zimmel Gerald	37	"	
6. Kiehtreiber Werner	31	"	
7. Schmidt Robert	30	"	
8. Büttner Detlef	24	"	

Klasse FSR 6,5

1. Pokorny Harald	60	Rd.	
2. Melkus Thomas	58	"	
3. Schmidt Robert	53	"	
4. Prax Peter	48	"	
5. Büttner Detlef	40	"	
6. Eschelmüller Peter	36	"	
7. Weber Kurt	7	"	

Klasse FSR 15

1. Himmer Gottfried	59	Rd.	
2. Pokorny Harald	40	"	
3. Melkus Thomas	39	"	+ 7,6 sec.
4. Kucera Christian	39	"	+ 9,5 "
5. Varga Georg	39	"	+ 25,7 "
6. Kleiner Wolfgang	38	"	
7. Tretnak Norbert	28	"	
8. Ausserhofer Egon	23	"	+ 24,6 "
9. Schmidt Robert	23	"	+ 27,4 "
10. Büttner Detlef	18	"	
11. Haslinger Hans	11	"	
12. Kiehtreiber Werner	4	"	

BERICHT VOM "VOLAN-KUPA 1984" MODELLRENNBOOT-FREUNDSCHAFTS-
WETTBEWERB IN KAPUVAR-UNGARN.

Jedes zweite Jahr veranstaltet der Modellbauklub 'Volan-Kapuvár' in Kapuvár einen Wettbewerb zu dem befreundete Klubs eingeladen werden. Heuer wurde dieser Wettbewerb vom 25. - 26. Aug. durchgeführt und insgesamt waren 9 Klubs am Start. Es waren dies sechs Klubs aus Ungarn, ein Klub aus der DDR, ein Klub aus der BRD und wir Kollegen vom Modellbauklub Schrems. Mit uns war auch Kollege Harald Pokorny nach Kapuvár gekommen. Wie immer gaben sich unsere Ungarischen Freunde - an der Spitze als Veranstalter Karl Bähge und Bertok Kalman - große Mühe mit der Organisation und um eine freundliche Atmosphäre zu schaffen.

Alle Kollegen waren teilweise in Privatquartieren oder im Schülerheim des Gymnasiums Kapuvár untergebracht. Im Gymnasium waren wir alle gemeinsam beim Frühstück Mittag- und Abendessen. Es gab spannende Wettkämpfe in den F-3 Klassen, in F-1 V15, F-1 E und natürlich in den Klassen FSR 3,5 und FSR 6,5. Wir hatten Glück mit dem Wetter, bei der Ankunft Freitag abends war es noch ganz passabel. Schon Samstag den 25. Aug. war es etwas verzogen aber es fiel kein Regen. In der Nacht auf Sonntag schüttete es doch als es Sonntag Morgens für die FSR-V Klassen an den Start ging war es noch sehr trüb aber ohne Niederschlag. Sonntag Mittag beim Abschluß der F-1 und F-3 Bewerbe schien wieder die Sonne und dies hielt während der Siegerehrung bis zur Heimreise an. Glück hatten dabei die Veranstalter denn sie konnten so den Wettbewerb ohne Unterbrechung durchziehen.

Alle Kollegen vom MBC Bau-Holz aus Schrems konnten sich gegen starke Konkurrenz recht gut behaupten, erreichten in sämtlichen Klassen gute Platzierungen und so konnten wir gemeinsam mit 19 Punkten Vorsprung auf unsere Gastgeber vom Klub aus Kapuvár den begehrten Wanderpokal "Volan-Kupa" für uns erkämpfen. Unsere gemeinsame Freude war riesengroß und die Siegerehrung brachte weitere freudige Überraschungen. Ein Vertreter der Stadt Kapuvár und der Leiter der Firma Volan überreichten den ersten 3 Bestplatzierten jeder Klasse wunderschöne Keramikvasen. Für jeden teilnehmenden Klub spendete unser Klub MBC Bau-Holz Schrems einen Freundschaftsbecher der von unserem Mannschaftsführer Harrer Senior an die Klubvertreter überreicht wurde.

Wie erwähnt fand dieser Freundschafts- Klubwettbewerb in einer wirklich netten und herzlichen Atmosphäre statt. Unsere Mannschaft hat durch gute sportliche und faire Leistungen Österreich in Ungarn würdig vertreten und so sind wir durch das Verhalten unserer Mannschaftskollegen bei den Gastgebern in Kapuvár wieder gerngesehene Gäste.

Unser Mannschaftserfolg resultierte aus jeweils einem gesetzten Teilnehmer pro jeder der sechs ausgetragenen Klassen uns diese Kollegen sowie deren Platzierungen waren wie folgt:

F-1 E bis 1kg	1. Gert Lakner	19,3 sec
F-3 E	1. Karl Harrer jun.	142,1 Punkte
F-3 V	8. Kurt Weber	136,0 Punkte
F-1 V 15	4. Gottfried Himmer	19,2 sec
FSR 3,5ccm	8. Gerald Zimmel	38 Runden
FSR 6,5ccm	1. Harald Pokorny	65 Runden

Aber auch unsere anderen, nicht "gesetzten" Kollegen haben mit

uns gemeinsam mitgeholfen diesen schönen Mannschaftserfolg miteinander zu erringen. Es waren dies Peter Eschelmüller, Paul Löffler und Klaus Trinkl. Auf dem Foto ist der wunderschöne Wanderpokal zu sehen den wir jetzt zwei Jahre lang bei uns in Schrems haben dürfen. Wir werden ihn natürlich beim nächsten Bewerb gut verteidigen und freuen uns deshalb alle gemeinsam auf den nächsten "Volan Kupa" Wettbewerb 1986 !



B e r i c h t

über das Abschlußrennen am 26. Oktober 1984 in der Schiffswerft Korneuburg.

Als ich im April 1984 beim Dir. Ing. Rafalzik vorstellig war, um zu fragen ob wir wieder Wettbewerbe durchführen können, bestätigte er mir, dass sich nichts ändern würde. Bei dieser Unterredung kamen wir zu dem Entschluss am 26. Oktober 1984 ein Fritz Dorn Gedenkrennen ins Leben zu rufen. (zur Information: Hr. Fritz Dorn war der vorherige Dir. der Schiffswerft. Durch sein plötzliches Ableben, war ich in Sorge, dass wir Schwierigkeiten haben würden. Dem ist natürlich nicht so und wir haben die volle Unterstützung auch des neuen Direktors.

Hr. Dir. Rafalzik gab mir bekannt, ich solle mich 4 Wochen vor dem Termin mit seiner Regieabteilung, welche für die Abwicklung des Bewerbes auf dem Gelände verantwortlich ist, in Verbindung zu setzen. Ich habe dies auch getan und hiebei wurden alle Punkte festgelegt. Hr. Dir. Rafalzik sagte mir zu, dass er zur Eröffnung bzw. auch bei der Siegerehrung erscheinen würde.

Wie man aus der Ergebnisliste ersehen kann waren auch bei diesem Rennen Gäste aus der BRD vertreten (und zwar sehr bekannte).

Bei der Eröffnung konnten wir den Bürgermeister der Stadt Korneuburg Lantagsabge. Ferd. Icha, Hr. Dir. Rafalzik, dem Betriebsratsobmann der Arbeiter Hr. Manhart, den Agest. Betriebsratsobman Hr. Jordan (beide Schiffswerft Korneuburg), den Leiter der Wechselseitigen Vers. A.G. Filiale Korneuburg Hr. Prem begrüßen. Auch Hr. Präs. Dir. Hofbauer hat uns die Ehre erteilt sich unseren Bewerb anzusehen. Er konnte leider nicht früher erscheinen, da er beim Absegeln der Segler auch war.

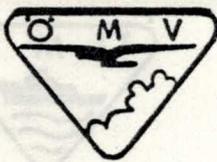
Es wurde sehr fair gekämpft und es waren keine absichtlichen Zusammenstöße. Ich habe zwar vernommen, dass einige Starter der Ansicht waren, Christian Kucera habe absichtlich Koll. Woytzik gerammt, will ich hier dies ausdrücklich verneinen, das dem nicht so ist. Christian Kucera ist bekannt als fairer Fahrer. Das Starterfeld war wirklich groß und auch die Gäste aus der BRD waren sehr begeistert und auch das Wasser hat Ihnen zugesagt, obwohl einige Leute bei uns der Ansicht sind, es sei kein gutes Gelände! Dazu möchte ich sagen, gebt mir ein anderes Wasser zu den gleichen Bedingungen und ich bin gerne bereit den Wettbewerb dort abzuhalten. Außerdem möchte ich noch bemerken, dass am Wettbewerbstag das Hafenschleppboot beordert wurde um 7 Uhr früh, den schwimmenden Steg aufzumachen und an beiden Ufern zu verankern und nach Beendigung wieder in die ursprüngliche Lage zu setzen, außerdem die Anbringung der Pontons. Wenn wir das bezahlen müßten, wären wir nicht in der Lage einen Bewerb durchzuführen.

Nachdem der Wettbewerb vorüber war, begaben wir uns in den Gasthof Niggl am Hauptplatz zu Siegerehrung. Hr. Dir. Rafalzik überreichte ein handgeschnitztes Steuerrad als Wanderpokal in der Klasse FSR 15. Dieser wurde von unserem Koll. aus der BRD Sieber Bruno gewonnen. Die Regel lautet: Wenn der Gewinner 3 mal hintereinander oder 4 abwechselnd den Wanderpreis gewinnt, geht er in seinem Besitz über. Ferner möchte ich mich auch bei der Fa. Webra für die zahlreichen Geschenke, bei der Fa. Pharmakon Hr. Scheuter, bei der Sparkasse Korneuburg, bei der Raiffeisenkasse Korneuburg, bei der Volksbank Korneuburg und bei den beiden Modellbaugeschäften Pirker und Kirchert für die zahlreichen Spenden herzlichst bedanken.

Auhh bei unserem Präsi. Hr. Kaineder, sowie bei Hr. Pauchli möchte ich mich für die Unterstützung herzlichst bedanken. Natürlich gebührt ein großer Dank der Schiffswerft Korneuburg.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich gleich bekanntgeben, dass in der Zeit vom 24. bis 27. Mai 1985 ein int. nat. Schiffsmodellwettbewerb stattfindet. Die FSR Klassen werden auf der Werft gefahren, die anderen Kategorien auf dem eigenen Wasser.

Für den Inhalt verantwortlich
Obmann Karl Können e.h.



ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND

BAUGRUPPE KORNEUBURG

Mitglied des Allgem. Österr. Schiffsmodellbau Verbandes

Mitglied des Motorboot-Sportverbandes für Österreich



Ergebnisliste

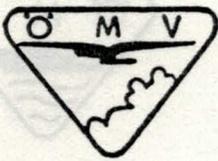
des Korneuburger Pokalrennen 1984

Klasse: <u>FSR 3,5 ccm.</u>	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Gesamt Runden
1. und Jahressieger Kucera Christian	97	--	89	88	--	--	62	336
2. Dolezal Alfred	81	77	79	68	--	--	28	333
3. Ing. Pokorny Harald	65	--	--	69	--	--	69	203
4. Pauchli Erwin	--	81	74	--	--	--	--	155
5. Trötzmüller Rich.	--	--	--	71	--	--	18	89
6. Hantschk Harald	--	64	--	--	--	--	7	71
7. Trötzmüller W.	--	--	--	64	--	--	3	67
8. Schmidt Robert	20	--	--	--	--	--	45	65
9. Billes Peter	--	--	--	--	--	--	50	50
10. Scharbert Walter	4	--	29	--	--	--	--	33
11. Kiehtreiber Werner	--	--	--	--	--	--	10	10

Klasse: <u>FSR 6,5 ccm.</u>	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Gesamt Runden
1. und Jahressieger Dolezal Alfred	70	86	88	54	--	--	39	337
2. Pauchli Erwin	--	41	94	68	--	--	--	203
3. Melkus Thomas	45	--	--	72	--	--	56	173
4. Schmidt Robert	29	--	--	--	--	--	69	98
5. Blesberger O.Ö.	--	78	--	--	--	--	--	78
6. Prax Peter	36	--	--	--	--	--	38	74
7. Franer Kurt	--	--	15	54	--	--	--	69
8. Hantschk Harald	--	--	--	57	--	--	--	57
9. Kühnel Karl	--	--	--	--	--	--	39	39
10. Doppler Helmut	--	--	--	--	--	--	35	35
11. Scharbert Walter	--	30	--	--	--	--	--	30
12. Ing. Pokorny Harald	--	--	--	--	--	--	18	18

Klasse: <u>FSR 15 ccm.</u>	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	Gesamt Runden
1. und Jahressieger Dolezal Alfred	62	70	88	65	--	--	22	307
2. Varga Georg	59	--	92	--	--	--	42	193
3. Ing. Pokorny Harald	13	--	112	--	--	--	55	180
4. Ing. Kleiner Wolfg.	44	--	--	86	--	--	8	138
5. Kiehtreiber Werner	36	66	--	--	--	--	--	102
6. Melkus Thomas	45	--	--	--	--	--	56	101
7. Pauchli Erwin	--	--	91	--	--	--	--	91
8. Trötzmüller Rich.	--	--	--	70	--	--	--	70
9. Kucera Christian	--	--	--	--	--	--	64+13	64 + 13
10. Siegsleithner O.Ö.	--	--	--	64	--	--	--	64 + 15
11. Blesberger O.Ö.	--	57	--	--	--	--	--	57
12. Billes Dieter	--	--	--	--	--	--	49	49
13. Willinger Franz	--	--	--	--	--	--	30 + 6	30 + 6
14. Kühnel Karl	--	--	--	--	--	--	30 + 13	30 + 13

Für die Ausfertigung
verantwortlich Obmann
Karl Können e.h.



ÖSTERREICHISCHER MODELLSPORTVERBAND

BAUGRUPPE KORNEUBURG

Mitglied des Allgem. Österr. Schiffsmodellbau Verbandes

Mitglied des Motorboot-Sportverbandes für Österreich



E r g e b n i s l i s t e

des Abschlußrennens 1984 am 26. Oktober in der
Schiffswerft Korneuburg

Klasse: FSR 3,5 ccm 13 Nennungen u. 13 Starter.

				Runden	
1.	Hof Joachim	BRD	25	73	73
2.	Ing. Pokorny Harald	A	47	69	69
3.	Sieber Bruno	BRD	32	62	62
	Kucera Christian	A	62	59	62
5.	Woytzik Werner	BRD	40	54	54
6.	Billes Peter	A	50	42	50
7.	Schmidt Robert	A	7	45	45
8.	Dolezal Alfred	A	13	28	28
9.	Trötzmüller Rich.	A	18	16	18
10.	Kiehtreiber Werner	A	5	10	10
11.	Hantschk Harald	A	0	7	7
12.	Zimmel Gerald	A	6	6	6
13.	Trötzmüller Walter	A	3	0	3

Klasse: FSR 6,5 ccm 11 Nennungen und 11 Starter.

1.	Hof Joachim	BRD	71	50	71
2.	Schmidt Robert	A	38	69	69
3.	Woytzik Werner	BRD	65	48	65
4.	Melkus Thomas	A	43	56	56
5.	Dolezal Alfred	A	32	39	39
6.	Kühnel Karl	A	27	39+17	39 + 17
7.	Prax Peter	A	38	19	38
8.	Weber Kurt	A	37	9	37
9.	Doppler Helmut	A	9	35	35
10.	Ing. Pokorny Harald	A	18	0	18
11.	Eschelmüller Peter	A	17	13	17

Klasse: FSR 15 ccm 14 Nennungen und 14 Starter.

1.	Sieber Bruno	BRD	29	82	82
2.	Kucera Christian	A	57	64	64
3.	Melkus Thomas	A	3	56	56
4.	Ing. Pokorny Harald	A	45	55	55
5.	Billes Dieter	A	46	49	49
6.	Woytzik Werner	BRD	34	47	47
7.	Varga Georg	A	20	42	42
8.	Hof Joachim	BRD	36	0	36
9.	Willinger Franz	A	28	30 + 6	30 + 6
10.	Kühnel Karl	A	30 + 13	16	30 + 13
11.	Dolezal Alfred	A	22	0	22
12.	Ing. Kleiner Wolfgang	A	8	0	8
13.	Himmer Gottfried	A	7	0	7
14.	Kiehtreiber Werner	A	0	0	0

Für die Ausfertigung verant-
wortlich Obmann Karl Können

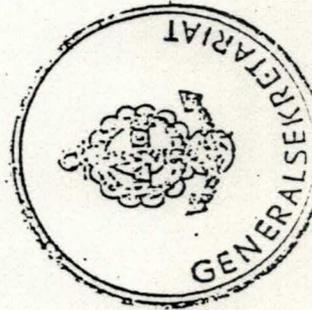
Junioren:

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 3,5 Jonas ANDRESEN, S	17,8 "		Kalmar	3.6.1984
F 1V 6,5 Paul Madej, S	16,6 "		Kalmar	3,6.1984
F 1V 15 Patrik FREDRIKSON, S	12,6 "		Kalmar	2.6.1984
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 3,5 Torbjörn ANDRESEN, S	15,2 "		Rotterdam	11.6.1984
F 1V 6,5 Torbjörn ANDRESEN, S	14,1 "		Kalmar	3.6.1984
F 1V 15 Göran PETERSON, S	12,8 "		Rotterdam	9.6.1984
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 1. Juli 1984



Günter Labner
Günter Labner
Gen. Sekretär