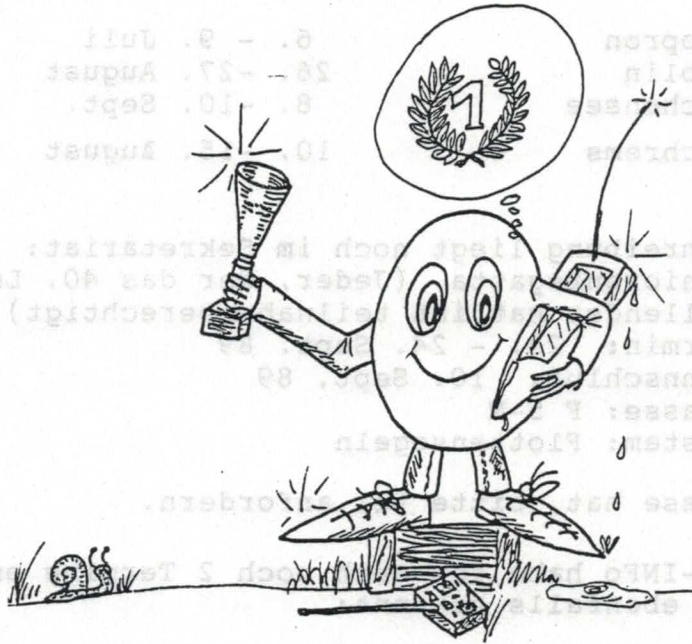




NAVIGA

2 - 89

INFORMATION



Unsere Kollegen, die an der WM-China teilgenommen haben, haben uns alle Ehre gemacht:

- GOLD Fridolin Märk
- GOLD ... Klaus Trinkl
- SILBER .. Markus Schäffer - jun
- BRONCE .. Markus Schäffer

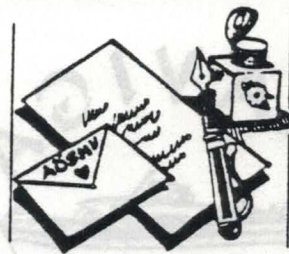
WIR GRATULIEREN und werden in der nächsten INFO einen ausführlichen Bericht, der zur Zeit noch in arbeit ist, veröffentlichen.

第六届世界航海模型(动力艇)锦标赛



6th World Championships of the NAVIGA for Motormodells
 6ème Championnat du Monde de la NAVIGA de maquettes à moteur
 6. Weltmeisterschaft der NAVIGA für Motormodelle
 19th-30th May, 1989

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS



1. Als ersten Punkt möchte ich alle an die Bewerbe erinnern, die in der 1. INFO angeführt waren und die Ausschreibung termingerecht an die jeweils genannte Adresse senden.

Sopron	6. - 9. Juli
Kolin	26. -27. August
Achensee	8. -10. Sept.
Schrems	10, -15. August

Eine Ausschreibung liegt noch im Sekretariat:
FULDA - Seniorenregatta (Jeder, der das 40. Lebensjahr vollendet hat, ist teilnahmeberechtigt)
Termin: 23. - 24. Sept. 89
Nennschluß: 10. Sept. 89
Klasse: F 5-M
System: Flottensegeln

Wer Interesse hat, bitte tel anfordern.

Der NAVIGA-INFO habe ich auch noch 2 Termine entnommen und gebe diese ebenfalls bekannt:

ZAGREB-see Jarun: Termin 24. - 25. Juni 1989
Klasse FSR-V 3,5 6,5 15 ccm³

SPLIT - Gran Prix Termin 15.- 17. Sept. 89
Klasse F5-E F5-M F5-10

Nennadresse tel im Sekretariat anfordern.

2. Änderung der Vermessungsregel - Klasse F5-E
Der NAVIGA-INFO entnommen

g. GERINGFÜGIGE ABÄNDERUNG DER VERMESSUNGSREGEL DER KLASSE F5-E

Herr Kukula berichtet über die Problematik in der Vermessungsregel der F5-E-Klasse, wo sich spitzfindige Konstrukteure mit dem Gedanken tragen, ein extra schwer gebautes Rigg nur zu Vermessungszwecken zu verwenden, um beim Rumpf Gewicht sparen zu können (da in dieser Klasse ein Gesamt-Mindest-gewicht der Yacht vorgeschrieben ist). Es wird daher eine geringfügige Regeländerung angeregt, die einstimmig beschlossen wird.

BESCHLUSS 9: Der Pkt. 9.97.3.a. der Regattaregel 88 ist wie folgt zu ändern:

Das Gesamtgewicht des segelfertigen Bootes (im aufgetakelten Zustand - egal mit welchem Rigg - und komplett eingebauter Fernsteuerungsanlage), jedoch mit abgenommenen Kiel darf 1,7 kg nicht unterschreiten.

Diese Regeländerung tritt mit dem Zeitpunkt der Veröffentlichung als provisorische Regel in Kraft.

3. In der Arbeitssitzung vom 19.5. wurde festgehalten:

Qualifikation f. 1990 - Schrems

Schrems 1988 und Tragöss 1988

Schrems 1989 und Auffen und Traismauer 1989

1 Streichlauf

HYDRO: Schrems+Traismauer 1989 (kein Streichlauf)

Bewertung: Bei Bewerbungen mit intern. Beteiligung
Der Platz wird, wie in der Ergebnisliste incl. Ausländer
ausgewertet.

zB: Bester Österr. - 5. Platz

erhält Punkt für 5. Platz

Formel:
$$\frac{(\text{Teilnehmer} + 1 - \text{Platz}) \times 100}{\text{Teilnehmer}}$$

Teilnehmer

Die Abstimmung für die Beibehaltung erfolgte mit
1 Enthaltung.

4. Weiters wurde in der Arbeitssitzung vereinbart, daß Jene, die
lt. Computerausdruck vom 17.5. dem AÖSMV-Beitrag bezahlt
haben, die 1. INFO mit der 2. INFO gemeinsam zugeschickt be-
kommen. Der Zahlungstermin wäre der 31.3.89 gewesen.

5. Betrifft Abrechnung Potsdam 1988

Kurs per Nennschluß 1 Dollar = ÖS 12,45 lt. Bankunterlagen.

Da der Kurs des Dollar im ersten Halbjahr 88 sehr stark
schwankte, hat uns das Veranstalterland - DDR - einen
Kurs von 14,- vorgeschrieben. Da dem Gastgeberland durch
die Ausrichtung große Kosten entstehen, dazu noch der Kurs
ständig schwankt, wirkt sich das sehr negativ auf den Kosten-
ausgleich aus.

Dieser Kurs muß von allen Teilnehmerländern akzeptiert werden,
so auch von Österreich.

Der AÖSMV hat seinen Mitgliedern einen Kurs von 13 verrechnet.

Leider ist mir ein Fehler bei Hr. Troitzmüller passiert, wieso
kann ich leider nicht sagen. Die Verrechnung sieht daher wie
folgt aus:

2 Personen a 175,-- / 350,-- \$ x 14.- = ÖS 4.900,--

2 " " x 13.- 4.550,--

Ergibt eine Differenz von ÖS 350,--

Da der Beitrag für 89 noch offen ist, haben wir vorgeschlagen
davon ÖS 250,-- als Beitrag 89 zu verwenden und die restl
ÖS 150,-- entweder bar zurückzugeben oder für 90 als Anzahlung
zu belassen. Ich ersuche daher, daß sich Hr. Trötzmüller
meldet und wir die Angelegenheit klären können.

Die Kursdifferenz von 13 auf 14 trägt der Verband (ca 3.600,--)
damit haben wir die Kollegen nicht belastet.

6. Das Sekretariat als Prügelknabe

Ich möchte hier an dieser Stelle festhalten, daß das Sekretariat die Dinge bekannt gibt, die in einer Arbeitssitzung besprochen oder beschlossen werden. Denn die INFO ist die Information für die Kollegen, um mitzuteilen was läuft.

Und damit gehe ich auf Punkt

7. Brief von FSR-WIEN v. 10.5.

Dieser Brief entspricht nicht den Tatsachen, sondern nur auf Vermutungen oder vom Hörensagen über drei Ecken.

Es wurde bei der Arbeitssitzung am 10.12.88 in Abwesenheit von Hr. Doppler NICHT über Pörtschach gesprochen, sondern die Möglichkeit erwogen, möglicherweise die STM in VILLACH durchzuführen. Termin soll mit FSR_WIEN geklärt werden.

Diese Möglichkeit hat sich leider zerschlagen.

Daher wurde bei der ARBEITSSITZUNG vom 24. 2. 89 (FSR_WIEN anwesend Hr. Doppler und als Gast Hr. Machata) weitergesucht.

Hier wurde die Möglichkeit im Rahmen der Modellsportwochen in Pörtschach die STM auszurichten besprochen. Es wurde lange Diskutiert und man kam zu dem Schluß- Pörtschach als STM auszuschreiben und als Training für die WM heranzuziehen.

Herr Harrer erklärte sich bereit die Ausscshreibung anzufertigen. FSR-V sollte jedoch in Traismauer stattfinden.

Die vielen Anrufe aus den Bundesländern, aber auch aus Wien bestärkten uns, daß diese Entscheidung gut war.

Das war leider ein Irrtum, wie auch der Brief.

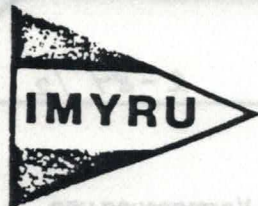
Wenn jemanden, aus egal welchem Grund, die Galle hochkommt, einmal tief durchatmen und anrufen. Ich bin überzeugt, daß im Gespräch vieles sachlich bereinigt werden kann. Meine Te.-Nummer 0222 - 86 89 722 = AÖSMV-Kummernummer



... weil sie den richtigen Durchblick hat



... weil sie oft auf der richtigen Spur ist



Liebe Segelfreunde!

Vor Kurzem ging die 15. Wolfgangseeregatta zu Ende, an der rund 70 Teilnehmer aus grossen Teilen Europas teilnahmen und die aus diesem Grund für uns Österreicher wohl die wichtigste Informationsquelle für den internationalen Leistungsstandart darstellt, die praktisch jedem zugänglich ist. Waren zwar die meisten Teilnehmer altbekannt, so kommen doch jedes Jahr ein paar Neulinge dazu, diesmal Segelfreunde aus Schweden und aus Ungarn. Ich will mich hier weniger mit dem Regattaverlauf an sich beschäftigen, sondern mehr mit den technischen Aspekten.

Dominiert wurde diese Regatta einmal mehr von Janus Walicki und auch diesmal wieder recht klar, obwohl diesmal der Abstand vielleicht nicht mehr so gross wie in den letzten Jahren war. Zurückzuführen ist das ganz sicherlich auf die Tatsache, dass das von Walicki gefahrene Material nun relativ einfach käuflich zu bekommen ist und zwar in identischer Qualität. In Deutschland macht sich das ja bereits in sehr hohem Masse bemerkbar und die Skalpel dürfte dort das bereits am meisten vertretene Boot sein, noch mehr trifft das aber auf die Riggs zu, besonders die Masten werden schon von sehr, sehr vielen Seglern verwendet, teilweise mit geringen Variationen in den Beschlügen. Die Qualität des Materials ist hervorragend und ist auch in Eigenanfertigung nicht zu übertreffen, trotzdem wird sie noch laufend verbessert. Auf dem Sektor Swingrig tut sich in Deutschland überhaupt nichts, auch aus der Schweiz war nichts auf diesem Gebiet zu sehen, obwohl es besonders aus der französischen ein paar recht gute Segler gibt, die Swingrigs fahren. Einzig die Gruppe aus Gmunden führen sie - ausser 3 Wienern. Dabei zeigt sich immer mehr, das besonders das Swingrig für Segler, die nicht so sehr mit der Segelabstimmung und Einstellung vertraut sind, die beste Lösung darstellt, da das Swingrig nicht so viele Einstellparameter hat und dadurch die Reproduzierbarkeit der Ergebnisse wesentlich besser ist, wobei jedoch die Segelleistungen praktisch nicht schlechter sind, allerdings ist dieses Rig etwas schwerer gut zu segeln und besonders der Segelbau ist für dieses Rig besonders bei stark gebogenem Mast eine Kunst für sich.

Am Bootssektor an sich gabs nichts grundsätzlich neues, es wird hauptsächlich an der Verfeinerung bestehenden Materials gearbeitet. Ein interessantes neues Boot wurde in Vorarlberg entwickelt in Zusammenarbeit von Herrn Burger und Koholzer und die ersten Leistungen waren recht vielversprechend. Es ist überhaupt zu hoffen, dass sich die Aktivitäten am Segelsektor in Vorarlberg verstärken, die Voraussetzungen scheinen jetzt recht günstig.

Auch aus Gmunden kommen erfreuliche Lebenszeichen, es hat sich dort um Reinhold Holy eine neue Gruppe von 6 Seglern gebildet, von denen auch bereits recht gute Leistungen gezeigt wurden. Hoffentlich hält auch dort diese Entwicklung weiter an.

Das wars für diesmal, mit den besten Grüssen
H. T.



SEGELVERMESSUNG

Da sich in letzter Zeit herausgestellt hat, dass einige Unklarheit über die Erstellung und Vermessung von Segelplänen für die M - Bootklasse besteht, möchte ich die Gelegenheit ergreifen und darüber schreiben.

Seit dem Frühjahr 1988 gibt es eine neue M - Bootvermessung, sowohl für Segel wie für Rumpf, die sowohl für die NAVIGA als auch für die IMYRU gilt. Die detaillierten Vermessungsbestimmungen sind in den Regattaregeln 88 zu finden, ich möchte mich nur auf ein paar Punkte konzentrieren. An Hand eines konkreten Beispiels möchte ich die Vorgangsweise der Erstellung eines Segelplanes durchsprechen.

Als Beispiel wähle ich die Erstellung eines 1800 mm hohen Grossegels (Vorlieklänge) mit einer Flächenverteilung 62% Gross : 38% Fock.

GROSS: 180 X 35,5 = 32,0 dm

FOCK : 117 X 33,5 = 19,6 dm Dies wäre die Vermessung der 2 Grunddreiecke.

Beginnen wir nun mit dem Gross:

1. zeichnen wir uns das Grunddreieck $a = 180$ cm, $b = 35,5$ cm auf. (Abb. 1) Unser erster Vermessungspunkt ist das Schothorn.

2. Wir zeichnen eine Verbindungslinie vom Kopfpunkt zum Schothornpunkt.

3. Wir teilen diese Verbindungslinie genau in die Hälfte

4. Wir zeichnen auf den Halbierungspunkt eine Linie im rechten Winkel.

5. Nun müssen wir uns erst einmal die Längenmasse für den 3/4, 1/2 und 1/4 Punkt ausrechnen:

1/2 Punkt: Fussliek Gross $35,5 \times 1/2 = 17,75 + 7,20 = 24,95$ cm

3/4 " : " " $35,5 \times 3/4 = 26,63 + 6,30 = 32,93$ cm

1/4 " : " " $35,5 \times 1/4 = 8,88 + 6,30 = 16,08$ cm

6. Wir tragen nun 24,95 cm parallel zum Vorliek in der Gegend unseres vorher gefundenen 1/2 Punktes auf, bis die in 4. gefundene Linie geschnitten wird. Dadurch ist der in der Abb. 1 mit 2 gekennzeichnete Punkt genau festgelegt. Dies ist unser zweiter Vermessungspunkt.

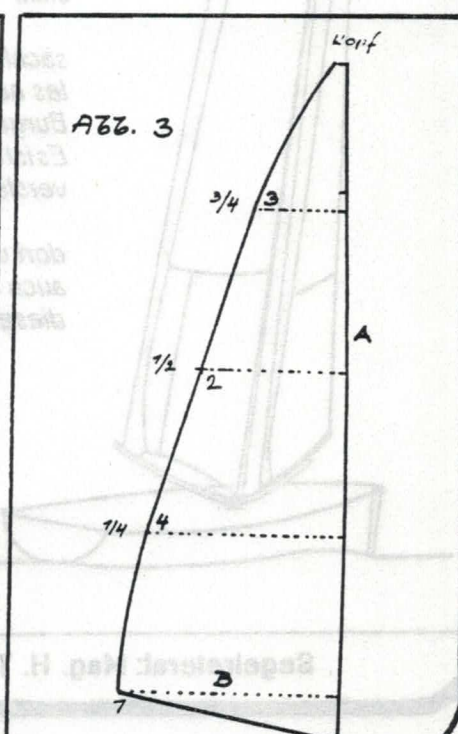
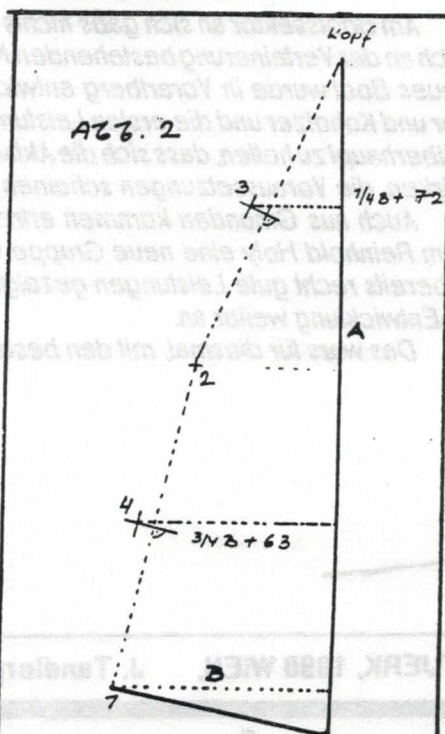
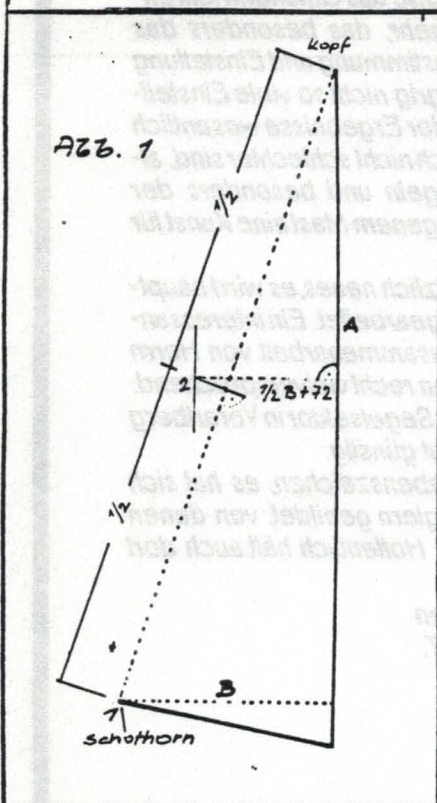
7. Wir ziehen eine Linie von Punkt 2 zum Kopfpunkt.

8. Wir teilen diese Linie genau in die Hälfte.

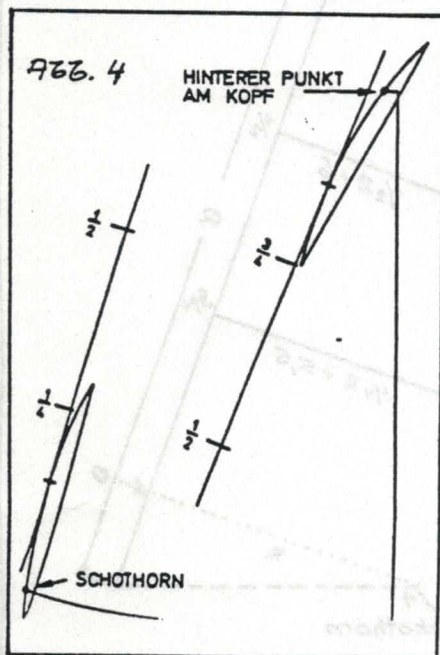
9. Wir zeichnen auf den Halbierungspunkt eine Linie im rechten Winkel.

10. Wir tragen 16,08 cm parallel zum Vorliek in der Gegend unseres 1/4 Punktes auf, bis die in 9. gefundene Linie geschnitten wird. Dadurch ist der in der Abb. 2 mit 3 bezeichnete Punkt, unser 3. Vermessungspunkt, gefunden.

Dadurch ist der in der Abb. 2 mit 3 bezeichnete Punkt, unser 3. Vermessungspunkt, gefunden.

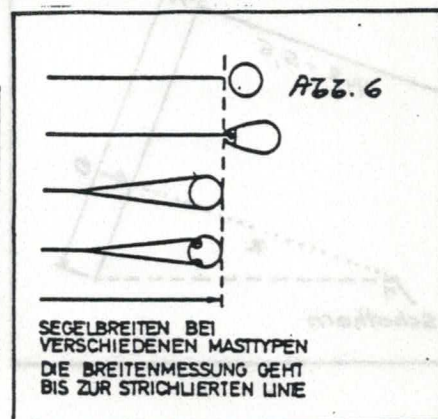
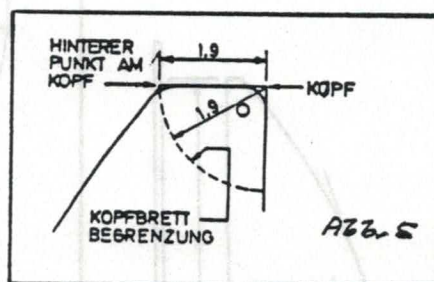


11. Diese Vorgänge wiederholen wir sinngemäss, um Vermessungspunkt 4 zu finden.
12. Wie wir die Rundungen der Achterliekkurve finden, zeigt Abb. 4. Die Schablone ist ein Kreissegment mit 90 cm Radius.
13. Wie der Kopf des Segels aussieht, zeigt Abb. 5.
14. Die Zugabe für das Fussliek beträgt max. 2,5 cm, und zwar in Form eines Kreissegmentes.
15. Abb. 6 zeigt, von wo die Segelbreiten bei verschiedenen Masttypen gemessen werden. Bitte nicht vergessen die Zugabe an der Vorliekkurve zu berücksichtigen !!



Dies war nun Konstruktion des Grosssegels. Bitte auf eines nicht zu vergessen: **Markieren Sie am fertigen Segel unbedingt die Vermessungspunkte, eine nachträgliche Festlegung vom Vermesser ist, besonders bei gesetztem Segel, sehr mühsam und oft auch gar nicht in wünschenswerter Genauigkeit möglich!**

Noch ein Tip: schneiden Sie die Segel nicht in maximaler Grösse, lassen Sie ein paar Millimeter Spielraum, das Segel ist deswegen um nichts langsamer und Sie sparen eine Menge Ärger beim Vermessen!



Nun wäre noch die Fock zu zeichnen. Hier ist die Sachlage einfacher, da wir zur Festlegung der Vermessungspunkte direkt vom Vorliek ausgehen können.

1. Wir zeichnen als erstes das Grunddreieck der Fock und haben im Schothorn wieder unseren 1. Vermessungspunkt (Abb. 7)
2. Wir teilen das Vorliek (Q) in 4 gleiche Teile, beginnend mit dem Schnittpunkt der Linie R
3. Wir zeichnen senkrechte Linien auf die gefundenen 3 Punkte.
4. Wir rechnen uns die Breitenmasse ähnlich wie beim Gross aus:
 - $3/4 \text{ Punkt} : 33,5 \times 3/4 = 25,12 + 5,5 = 30,62 \text{ cm}$
 - $1/2 \text{ ''} : 33,5 \times 1/2 = 16,75 + 6,0 = 22,75 \text{ cm}$
 - $1/4 \text{ ''} : 33,5 \times 1/4 = 8,37 + 6,0 = 14,37 \text{ cm}$
5. Wir tragen die errechneten Breiten auf die lt. 3 gezeichneten Linien vom Vorliek beginnend auf.
6. Das Zeichnen des Achterlieks geschieht genau wie beim Gross mit derselben Schablone
7. Die Ausbildung des Kopfes kann man Abb. 8 entnehmen.
8. Die Fussliekzugabe beträgt auch hier max. 2,5 cm, ausgeführt als Kreissegment.

Soviel über das Zeichnen der Segelpläne und die Bestimmung der Vermessungspunkte. Für weitere Einzelheiten möchte ich auf die **Regattaregeln 88** verweisen, die im Sekretariat des AÖSMV erhältlich sind.

P.S.: Bitte bedenken: Stellt sich bei der Vermessung heraus, dass ein Segel im Grunddreieck zu gross ist und es wird A oder B (siehe Abb. 1) nachgeschnitten, müssen auch die restlichen 3 Punkte neu berechnet und eventuell korrigiert werden !!

H. T.

SEGELINFO

2-89/14

Abb. 7

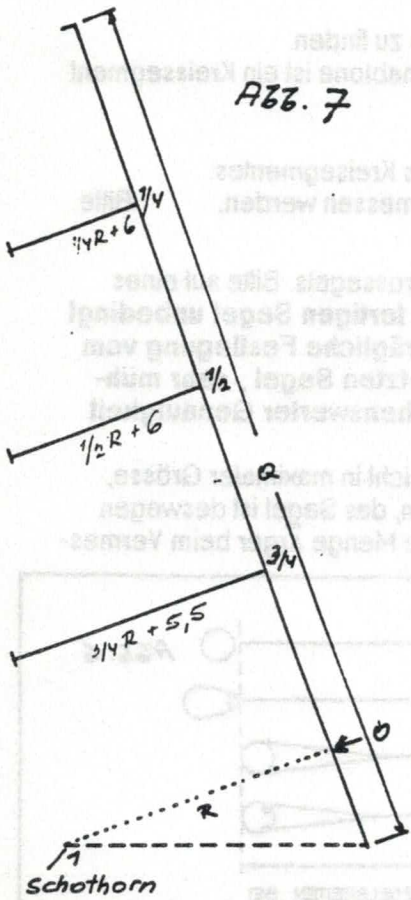
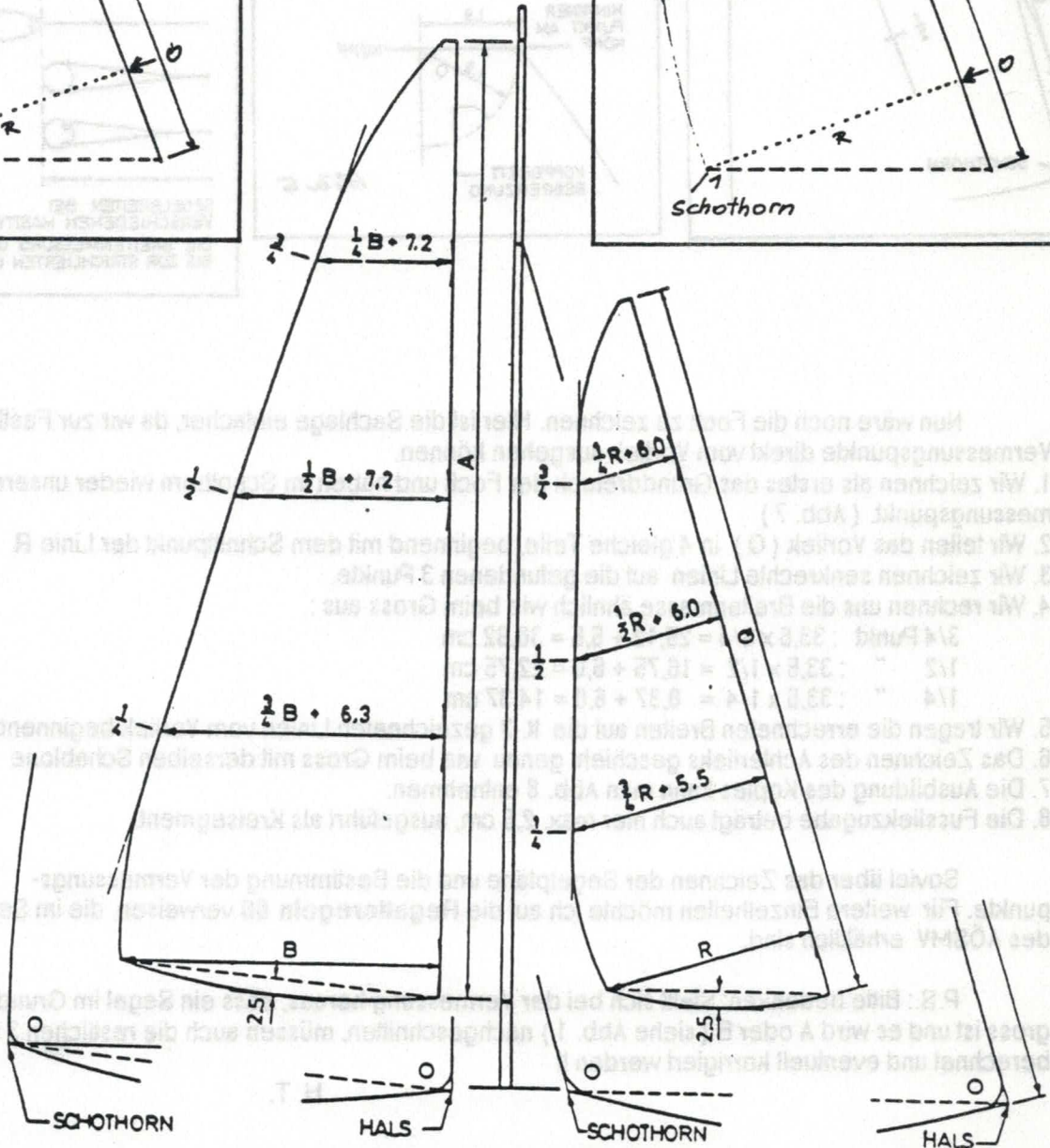


Abb. 8



SEGELINFO

2-89/15

RANGLISTE 1989 / 2									
Name :	Zink.	N.D.1	Silb.	Alpc.	Ach.	Braun.	Rank.	Summe	Rang
TÜRK H.	88	91	100	100	98	100		391	1
Dr. STIGLER R.	81	100		88	79	90		359	2
KUKULA H.	82			76		92	75	325	4
SCHMIDT K.	79	73	89	47	81	82		331	3
MELAN F.	25	27	56	53		62		198	8
PIRKER H.					60	87		147	9
WOLFINGER	49	82		59	40	64	50	225	5
BURGER R.	68					56	78	202	7
ZANKAI H.			78					78	16
HASSLINGER G.	51	55			38	67		211	6
WARMUTH O.		36	67			33		136	10
CHLUBNA H.				41		72		113	13
KOLLER R.	46							46	20
GRIEHLER R.		45	56			21		122	11
NOWAK J.	19					41		60	18
ZANKAI K.	28	9	11		31	23		93	14
MOSER L.	85							85	15
MAUKNER J.			22					22	28
MAURER E.	62							62	17
KUKULA E.				12		13		25	26
HAUER W.	57	64						121	12
KÜNG A.				6			28	34	24
SCHALLER F.s.						51		51	19
SCHALLER F.j.						46		46	20
KOHOLZER P.	44							44	22
HOFBAUER F.							38	38	23
SCHALLER G.						28		28	25
STÜDL M.						26		25	26
RABL W.					17			17	30
BINDER A.	12							12	31
KORHERR M.	4	18						22	28
KÖHLER J	3							3	32
LAIMER	1							1	33

Ranglistenregatta N. Donau

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

SEGELINFO

2-89/16

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

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

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

Wiener Meisterschaft Gesamtwertung Lauf 1 - 6

Teilnehmer	Wig 1	N.D. 1	N.D. 2	Silbs.	N.D. 3	Wig 2	Summe	Platz
TURK H.	100	100	100,00				300	1
SCHMIDT K.	90,91		85,71				176,62	2
PIRKER H.	81,92	57,14					139,06	6
CHLUBNA H.	72,32						72,32	8
GRIEHSLER R.	63,64	42,86	57,14				163,64	3
APELTAUER	54,55						54,55	9
KOLLER R.	45,45						45,45	11
WARMUTH O.	36,36	28,57	42,86				107,79	7
MELAN F.	27,27	85,71	28,57				141,55	5
ZANKAI K.	18,18	14,29	14,29				46,76	10
KUKULA E.	9,09						9,09	12
HASSLINGER G.		71,43	71,43				142,86	4

Zu Verkaufen: M-Boot incl. Riggs 140 cm, 160 cm, 180 cm, 200 cm
 M-Boot incl. Swingriggs 170 cm, 200 cm.
 Orig. Swing-Rig Segel von G. Bantok 110 cm, 140 cm,
 170 cm, 205 cm

Detaillierte Auskünfte bei Mag. H. TÜRK, 1090 Wien, J. Tandlerpl. 10
 Tel (0222) 3452 11

Der 5. Weltwettbewerb der Klasse "C" in Ost-Berlin

von Friedrich Prasky

In der Zeit vom 17.3. bis 27.3.1989 fand wieder einmal der Weltwettbewerb der Klasse "C" (Vitrinenmodelle) statt und ich nahm als österreichische Mannschaft jetzt schon zum dritten Mal daran teil. Eine Routineangelegenheit also, sollte man meinen, doch da diese Konkurrenzen immer in verschiedenen Ländern stattfinden, hat jeder Wettbewerb sein eigenes Flair und seine Überraschungen.

Ich startete diesmal mit 6 Modellen: "Die Entwicklung der Österreichisch - Ungarischen Donauflottille" in der Klasse "C3".

Der Start war abenteuerlich. Bei der Verladung unserer Modellkisten am Franz Josefs Bahnhof in den Mitropa-Schlafwagen nach Ostberlin klagte unsere Schaffnerin, sie könne ihr Küchenmesser nicht finden. Es sei ihr aus der Hand geschlagen worden und stecke nun in irgendeiner Ritze. Ich wechselte mit meiner Frau einen vielsagenden Blick und wir beschlossen, unser Abteil diesmal besonders gut von innen zu verriegeln. Wir haben der guten Frau unrecht getan als wir an ihrem Geisteszustand zweifelten, denn die Nachtfahrt und der Verschub in der Tschechoslowakei waren abenteuerlich. Das Gefühl kann sich nur jemand vorstellen, der ein Rodeo auf einem Geißbock nach Berlin gemacht hat. Lose Kupplungen, Verschubstöße, das geht ja noch, aber daß man mit einem Schlafwagen wie ein Falke rütteln kann, war selbst für mich als Eisenbahner neu.

Die Abholung vom Bahnhof klappte perfekt, wir konnten die Transportbeschädigungen reparieren und die Modelle aufstellen.

Veranstaltungsort war das Ausstellungszentrum am Fuße des Fernsehturmes am Alexanderplatz. Die nächste Überraschung war die, daß es gegenüber den vergangenen Weltwettbewerben wieder eine enorme Steigerung in Qualität und Quantität der Modelle gab.

Topstars waren natürlich wieder die chinesischen Profi-Modellbauer. Der Modellsport ist in diesem Land Beruf. Die Ausbildung erfolgt an Hochschulen mit den Fachrichtungen: Trainer (Manager), Materialbeschaffer !!, Modellbauer und Sportpsychologe, und mit diesen Konkurrenten sollen wir uns messen!

Daß dies doch hin und wieder gelingt, ist einigen europäischen Spitzen-Modellbauern zu verdanken, wie Herrn Dipl.Ing. Wolfgang Quinger, der mit einer im Maßstab 1:48 beinahe perfekt gebauten "ROYAL CAROLINE" die Höchstpunktezahl in der Klasse "C1" erreichte.

Eine wesentliche Bereicherung hinsichtlich Qualität der Modelle brachte die Teilnahme der UdSSR. Sie zeigten neben sehr gut gebauten Raketen- und Atomkreuzern ein herrliches Modell des alten Kreuzers "WARJAG" im Maßstab 1:200 und des Panzerschiffes "GENERAL ADMIRAL APRAXIN" im Maßstab 1:100, äußerst detailreich und so richtig bunt und nostalgisch, wie ich Modelle liebe. Leider kamen die Modelle nicht in den Bereich der Höchstpunktezahlen, da wegen nicht ausreichender Dokumentation Punkteabzüge fällig waren.

Als Kulturprogramm war ein Besuch des Schlosses Sanssouci und eine Abendveranstaltung vorgesehen. So lustwandelten wir bei 0°C und Regensturm durch den weitläufigen Park dieses Schlosses und träumten still vor uns hin, von einem Viertel Glühwein.

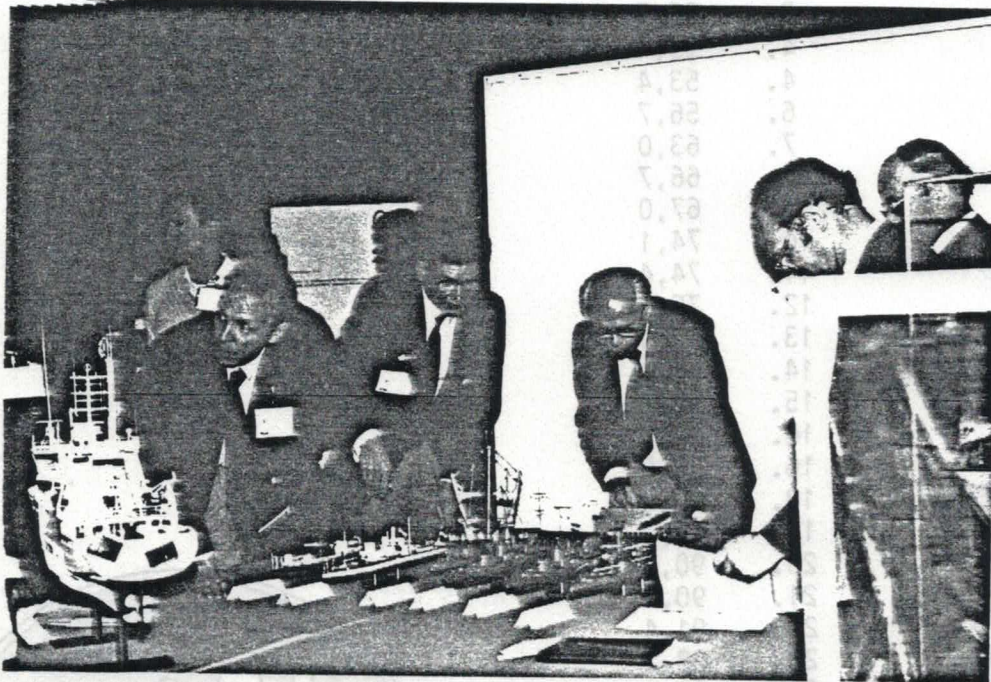
Die nächste Überraschung gabs beim Abendprogramm. Anstelle der erwarteten Funktionärsreden und Sportvorführungen gabs ein Kabarettprogramm mit Weltklasse-Zaubernummern, Tanzvorführungen, Girltruppen leichtgeschürzt, eine erstklassige Tanzkapelle und ein Buffet wie im Nobelrestaurant, wir glaubten uns ins "Moulin Rouge" versetzt. Daß wir in der DDR waren, merkten wir nur daran, daß die Kapelle nach jedem vierten Tanz eine kurze Pause einlegte, vermutlich ist das im Kollektivvertrag so geregelt.

Abschließend möchte ich noch erwähnen, daß ich für meine Flotte eine Goldmedaille bekommen und damit statistisch Österreich zur erfolgreichsten Nation gemacht habe, denn jeder österreichische Teilnehmer erhielt damit eine Goldmedaille.

Zur Organisation muß ich bemerken, daß diese Veranstaltungen einen derartigen Umfang angenommen haben, der von amateurhaft geführten Klubs, ohne wesentliche Unterstützung von Staatsstellen oder finanzstarken Sponsoren nicht mehr bewältigt werden können. Es mußten von den DDR-Klubmitgliedern neben allen anderen Arbeiten

mehr als 450 Ausstellungstische aus Einzelteilen zusammengeschaubt und aufgestellt werden. Den Abbau besorgten dann Soldaten.

Ob man je wieder in Österreich so eine Veranstaltung wird durchführen können ? Vielleicht indem man sich an die vorgesehene Weltausstellung anhängt ? Der nächste Weltwettbewerb der Klasse "C" findet jedenfalls in Varna, Bulgarien statt und wenn es unsere Gesundheit erlaubt, werden wir gerne daran teilnehmen.



VALICKI Janusz
 MENTGES Gerhard
 WEISS Jochen
 DREYER Thomas
 GERHARDT Werner
 BÜSSEN Heinz
 ETZEL Hermann
 LUPART Helmut
 TÜRK Helmut
 BLESSIN Hubert
 MOSER Leopold
 HELMS John von
 KUKULA Hans
 STIGLER Dr. Rob.
 SCHMIDT Karl
 WICHERN Manfred
 SCAGLIA Darío
 SCHÜLER Karl-Jos.
 SAHRHAGE Hans-P.
 BUDE Winfried
 Bengtsson Olof
 OBERHOLZER Kurt
 BÜRGER Roland
 FRISCH Heinrich
 OTTERSBACH Karl-Heinz
 VOELZ Günter
 MAURER Ernst
 EGLSEER Ludwig
 COLAUTTI Guisino
 HAUER Werner
 UTTINGER Werner
 MYLIUS Helmut
 ITTEN Walter
 HASSLINGER Günter
 PIEL Walter
 WOLFINGER Manfred
 KOLLER Richard
 BIERI Hans-Rudolf
 KOHOLZER Peter
 RUNKEL Manfred
 SOSZTARICH Tamás
 VANIDOUR Ridgley
 HAASE Hans
 BIERI Manfred
 LEHMANN Kurt

15. WOLFGANGSEEREGATTA 1989

ERGEBNISLISTE der Klasse F 5-M

Name	Platz-Punkte	Kombination-Punkte
WALICKI Janusz	1. 7,4	1. 4,0
MENTGES Gerhard	2. 26,1	2. 5,1
WEISZ Jochen	3. 46,7	3. 8,0
DREYER Thomas	4. 53,4	
GERHARDT Werner	4. 53,4	4. 10,0
BÜSGEN Heinz	6. 56,7	
ETZEL Hermann	7. 63,0	
LUPART Helmut	8. 66,7	
TÜRK Helmut 1	9. 67,0	5. 19,0
BLESSIN Hubert	10. 74,1	
MOSER Leopold 2	11. 74,4	
HELMS John von	12. 75,4	
KUKULA Hans 3	13. 77,0	
STIGLER Dr. Robert 4	14. 77,4	
SCHMIDT Karl 5	15. 77,7	
WICHERN Manfred	16. 83,0	
SCAGLIA Dario	16. 83,0	
SCHÜLER Karl-JOSEF	18. 86,0	
SAHRHAGE Hans-Peter	19. 89,0	
BUDDE Winfried	20. 90,4	
bengtsson Olle	21. 90,7	
OBERHOLZER Kurt	22. 91,4	
BURGER Roland 6	23. 93,7	
FRISCH Heinrich	24. 94,4	
OTTERSACH Karl-Heinz	25. 99,0	
VOELZ Günter	25. 99,0	
MAURER Ernst 7	27. 104,0	
EGLSEER Ludwig	28. 106,7	
COLAUTTI Guerino	29. 108,7	
HAUER Werner 8	30. 115,0	
UTTINGER Werner	31. 118,0	
MYLIUS Helmut	32. 121,0	
ITTEN Walter	33. 122,7	
HASZLINGER Günter 9	34. 123,7	
PIEL Walter	35. 124,0	
WOLFINGER Manfred 10	36. 125,0	
KOLLER Richard 11	37. 126,7	
BIERI Hans-Rudolf	38. 127,0	
KOHOLZER Peter	39. 130,7	
RUNKEL Manfred	39. 130,7	
SOSZTARICH Tamasw	41. 131,0	
VANIDOUR Ridgley	42. 135,0	
HAASE Hans	42. 135,0	
BIERI Manfred	44. 138,0	
LEHMANN Kurt	45. 139,0	



30.4. - 7.5. '89

Fortsetzung der

ERGEBNISLISTE
der Klasse F 5-M



Name	Platz	Punkte
BURGHAMMER Klaus	46.	140,0
WALBAUM Werner	46.	140,0
KOORNHOF Tom	48.	141,7
GARDENHAG Sten	49.	142,0
DOTTI	50.	143,0
ZANKAI Kurt <i>12</i>	50.	143,0
MELAN Friedrich <i>13</i>	52.	145,0
BASISTA Klaus	53.	150,0
RIES Friedrich-Karl	54.	152,0
HEIMBERG Siegfried	54.	152,0
NOWAK Johann <i>14</i>	56.	155,0
ERNST Wolfram	56.	155,0
SCHERER Dieter	56.	155,0
STAUDENMANN Walter	59.	163,0
GARDENHAG Marcus	60.	166,0
BINDER Alfred <i>15</i>	61.	169,0
BRANDMÜLLER Hermann	62.	169,7
ROETHLISBERGER Rudolf	63.	172,0
FURLAN Michele	64.	173,0
JANDER Ferdy	64.	173,0
KORHERR Michael <i>16</i>	66.	179,0
KÖHLER Johann <i>17</i>	67.	186,0
LAIMER Bernhard <i>18</i>	68.	191,0

ERGEBNISLISTE
der Klasse F 5-E

1. DREYER Thomas	G 15	8,0 Punkte
2. VOELZ Günter	G 42	14,2 -"-
3. FRISCH Heinrich	G 85	29,7 -"-
4. RIES Friedrich-Karl	G 8	31,7 -"-
5. PIRKER Helmut	OE 29	37,0 -"-
6. ITTEN Walter	Z 15	50,0 -"-
7. MELAN Friedrich	OE 22	52,0 -"-
8. MUCHITSCH Franz	OE 55	59,0 -"-
9. LAIMER Bernhard	OE 70	69,0 -"-

ER GEBNISLISTE
der Klasse F 5-10

Platz	Name	Punkte
1.	WALICKI Janusz	G 6 4,7 Punkte
2.	MENTGES gerhard	G 1 36,5
3.	LUPART Helmut	Z 82 56,1
4.	ETZEL Hermann	G 20 77,4
5.	BLESSIN Hubert	G 74 77,7
6.	TÜRK Helmut 1	OE 40 82,7
7.	SCAËIA Dario	I 58 87,7
8.	STIGLER Robert 2	OE 136 90,4
9.	RUTETZKI Peter	G 10 94,0
10.	GERHARDT Werner	G 967 94,1
11.	SCHÜLER Karl-Josef	G 777 95,0
12.	COLAUTTI Guerino	I 54 101,1
13.	WICHERN Manfred	G 417 102,0
14.	BÜSGEN Heinz	G 16 109,4
15.	HASZLINGER Günter 3	OE 80 116,7
16.	MYLIUS Helmut	G 487 120,8
17.	LEHMANN Kurt	Z 131 122,4
18.	SCHMITT Gerhard	G 61 128,0
19.	FRISCH Heinrich	G 85 140,0
20.	ERNST Wolfram	G 45 143,0
21.	UTTINGER Werner	Z 23 145,0
22.	MELAN Friedrich 4	OE 22 148,0
23.	ZANKAI Kurt 5	OE 18 150,0
24.	KUKULA Hans 6	OE 28 161,7
25.	RIES Friedrich-Karl	G 8 177,0
26.	BUDE Winfried	G 95 206,0



ERGEBNISLISTE

Internationale Frühlingsregatta

Internationale Frühlingsregatta 6.-7. Mai 1989 Schrems

Über 50 Teilnehmer aus Tschechoslowakei, Ungarn, Schweiz, Deutschland und Österreich beteiligten sich an der diesjährigen Frühlingsregatta in Schrems. Die Eröffnung nahm Vizebgm. Walter Haas in Vertretung des Bürgermeisters vor. Als Gäste konnte er neben den Teilnehmern aus 5 Nationen auch noch den Abg.NR. Rudolf Parnigoni, Präs. Dir. Hofbauer begrüßen. Seitens der Stadtgemeinde Schrems besuchten während der Wettbewerbstage auch die Stadträte Dudek, Pfeiffer, Maier und Österreicher, sowie GR. Ableidinger die Veranstaltung.

Leider hatte auch heuer der Wettergott mit uns kein Einsehen. Es regnete, war kalt, zeitweise stürmisch und auch Schnee ist gefallen. Da wir jedoch auch mit dieser Situation gerechnet hatten, ist es uns gelungen gute Bedingungen für die Teilnehmer zu schaffen. Für die Verpflegung mit Gulaschsuppe, Bratwürstel und heißen Getränke war bestens gesorgt. Die Aufstellung eines Zeltes ermöglichte es, dass die Teilnehmer etwas geschützt ihr Essen einnehmen, und ihre Boote vorbereiten konnten.

Trotz der widrigen Umstände herrschte gute und freundschaftliche Stimmung während des gesamten Wettbewerbes. Es wurden auch wieder hervorragende Leistungen erzielt. (Ergebnisliste)

Die Durchführung und Auswertung klappte ebenfalls wieder sehr gut (wie gewohnt).

Als Schiedsrichter fungierten Präs. Hofbauer und Harrer jun. Die Gesamtleitung lag wieder in den bewährten Händen unseres Obmannes Harrer sen.

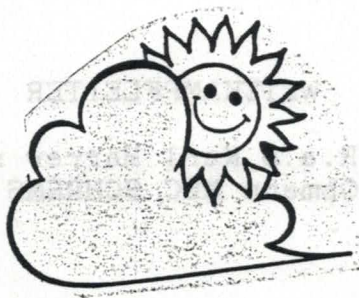
Die Siegerehrung wurde von Bürgermeister Franz Ableidinger vorgenommen, der die Veranstaltung auch zwischendurch öfters besuchte. Für die Gäste aus Ungarn (BKU Budapest) stellte der Bürgermeister einen Freundschaftspokal zur Verfügung. Die Sportfreunde aus Budapest warteten ebenfalls mit der Übergabe eines schönen Pokales auf, und luden unseren Klub zu einem Wettbewerb im September 1989 nach Budapest ein.

Obmann Harrer bedankte sich noch beim Bürgermeister für die Unterstützung. Ein besonderer Dank galt aber den Mitarbeitern und unserem Präsidenten Dir. Hofbauer. Ein weiterer Dank galt der Schremsener Geschäftswelt sowie der Fa. Webra für die kostenlose Zuverfügungstellung des Sprits für F 1 U.

Zum bevorstehenden 65. Geburtstag unseres Obmannes gratulierte Gert Lakner im Namen aller Klubmitglieder und überreichte einen Zinnteller. Zahlreiche Sportfreunde schlossen sich den Glückwünschen noch an. Mit der Verabschiedung unserer Freunde aus dem In- und Ausland endete die Frühlingsregatta 1989.

Die Arbeit für die WM 1990 hat schon begonnen

Karl Harrer jun.



ERGEBNISLISTE

Internationale Frühlingsregatta 6. bis 7. Mai 1989 SCHREMS

F1-E 1 kg

1. LEHNER Hans	D	15,2 sek.
2. VARADY Istvan	H	15,5 sek.
3. FISER Zbynek jun.	Prag	16,7 sek.
4. SVORCIK Vratislav	Prag	16,9 sek.
5. HARRER Karl	A	18,4 sek.
6. LAKNER Gert	A	19,2 sek.
7. MOLNAR Laszlo	BKV	20,0 sek.
8. STEPANEK Vladimir	CH	20,5 sek.
9. MANG Christoph	D	22,4 sek.
10. EBERL Richard	D	24,4 sek.
11. WUNDRIG Roland	D	27,6 sek.

F1-E ü.1 kg

1. HIMMER Gottfried	A	16,3 sek.
2. STEPANEK Vladimir	CH	16,6 sek.
3. WINDISCH Günther	A	16,7 sek.
4. SCHUMANN Anton	D	18,8 sek.
5. SVORCIK Vratislav	Prag	20,3 sek.
6. HASLINGER Hans	A	21,6 sek.
7. ZECHNER Christoph	A	24,5 sek.
8. EBERWEIN Stefan j.	A	41,6 sek.

F1-V 3,5

1. TOTH Zoltan	BKV	16,6 sek.
2. NAHR Wolfgang	D	16,8 sek.
3. SCHMIDT Robert	A	17,5 sek.
4. SCHÄFFER Markus	A	18,2 sek.
5. LEHNER Hans	D	20,9 sek.

F1-V 6,5

1. SCHUSS Herbert	D	14,6 sek.
2. NAHR Wolfgang	D	14,9 sek.
3. BILLES Dieter	A	15,4 sek.
4. TOTH Miklos	BKV	16,5 sek.
5. SCHMIDT Robert	A	17,9 sek.

F1-V 15

1. TOTH Josef	BKV	14,2 sek.
2. SCHMIDT Robert	A	14,8 sek.
3. BILLES Dieter	A	17,1 sek.
4. WINDISCH Günther	A	0 sek.

F 3 E

1. FISER Zbynek jun.	Prag	138,80 Pt.
2. SCHREIBER Rene	A	137,80 Pt.
3. DVORAK Josef	Prag	134,46 Pt.
4. MAJERCSIK Gabor	BKV	133,08 Pt.
5. MAKORU Johann	A	128,08 Pt.
6. WEBER Kurt	A	127,98 Pt.
7. STEPANEK Vladimir	CH	124,34 Pt.
8. SZILVESTER Zoltan	BKV	111,30 Pt.

F 3 V

1. FISER Zbynek jun.	Prag	142,80 Pt.
2. MAJERCSIK Gabor	BKV	142,52 Pt.
3. SZILVESTER Zoltan	BKV	138,32 Pt.

ECONOMY Baukasten

		Rd.	Zeit
1. FELBER Helmut	A	19	10 sek.
2. TRAXLER Albert	A	18	0 sek.
3. HAGER Franz	A	16	5 sek.
4. TRAXLER Renate	A	12	0 sek.
5. TRINKL Klaus	A	0	0 sek.

ECONOMY Expert

		Rd.	Zeit
1. LEHNER Hans	D	23	13 sek.
2. SCHUMANN Anton	D	23	14 sek.
3. SCHÖRG Karl	A	21	11 sek.
4. MAKORU Johann	A	20	4 sek.
5. WUNDRIG Roland	D	20	10 sek.
6. STEPANEK Vladimir	CH	20	13 sek.
7. TRAXLER Albert	A	19	9 sek.
8. DVORAK Josef	Prag	18	1 sek.
9. SAFAR Jiri	Prag	18	6 sek.
10. SVORCIK Vratislav	Prag	18	9 sek.
11. EBERWEIN Fritz	A	15	13 sek.
12. HAGER Franz	A	13	0 sek.
13. FELBER Helmut	A	11	0 sek.

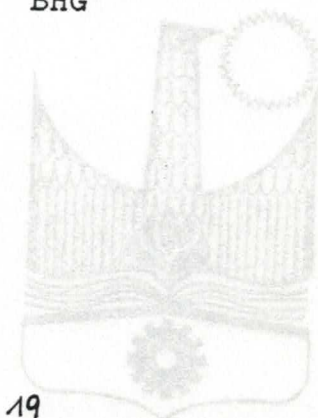
WETTKAMPFLEITER

StR.a.D. Karl Harrer sen
Obmann MBC SCHREMS

DEBRECEN, 1989. MÁJUS 20-21.

F S R 3,5 ccm kategória

Hely	Stsz	Név	Klub	1.futam		2.futam	
				kör	idő	kör	idő
* 1	11	Harald Pokorny	Ausztria	46	16 *	0	0
* 2	52	Müller Mihály	Nyiregyháza	36	0	42	6 *
3	64	Josif Christov	Bulgária	42	22 *	0	0
* 4	13	Runkas Lubomir	Csehszlovákia	42	23 *	11	0
* 5	65	Vensislav Marinov	Bulgária	8	0	41	20 *
6	9	Zdenek Zarosky	Csehszlovákia	40	2 *	0	0
7	35	Kápolnai Attila	Orosháza	31	14	40	6 *
8	8	Mátl Ludek	Csehszlovákia	30	2	39	13 *
* 9	46	Majdan Alfred	Ausztria	33	0	39	19 *
10	58	Kudlik Vilmos	Budapest ME	38	0 *	34	0
11	60	Genadij Kalisztratov	Szovjetunió	34	20	37	0 *
12	19	ifj. Koltai László	Zalaegerszeg	37	0 *	11	0
13	6	Seres Géza	Hajdúnánás	37	35	6	0
14	48	Kucera Christian	Ausztria	35	0	16	0
15	20	Tarr Tamás	Zalaegerszeg	22	0	33	0
16	36	Vincze Aurél	Orosháza	33	0	5	0
17	1	Sólyom István	Debrecen VMK	30	0	30	21
18	18	Mayer Imre	Zalaegerszeg	17	0	30	0
19	34	Peter Hochfellner	Ausztria	0	0	28	0
20	47	Trötzmüller Walter	Ausztria	25	0	20	0
21	15	ifj. Matata Michal	Csehszlovákia	25	0	18	8
22	3	Kiss Barnabás	Debrecen VMK	24	0	0	0
23	29	Cibula Vincent	Csehszlovákia	21	0	15	0
24	30	Krpelan Peter	Csehszlovákia	21	4	20	22
25	57	Szécsényi György	Budapest ME	20	0	4	0
26	23	Szénási Noémi	BHG	17	0	13	19
27	21	Olanin Jerzy	Lengyelország	16	0	2	0
28	63	A. Vodenitsehanov	Bulgária	7	0	10	0
29	17	Olanin Jerzy	Lengyelország	10	0	1	0
30	50	Majdan Gerhard	Ausztria	8	0	0	0
31	27	Szymanski Krzysztof	Lengyelország	0	0	0	0
32	22	Szénási Ernő	BHG	0	0	0	0

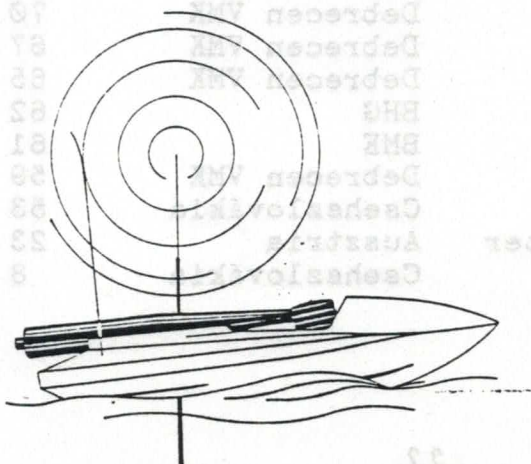


F S R 6.5 ccm kategória

Hely	Stsz	Név	Klub	1.futam kör idő		2.futam kör idő	
1	11	Harald Pokorny	Ausztria	48	22 *	45	19
2	57	Szécsényi György	Budapest ME	47	13 *	0	0
3	68	Sikora Richard	NSZK	47	21 *	10	0
4	39	Nóbik Gyula	Orosháza	46	25	46	10 *
5	53	Pócsik Tibor	Nyiregyháza	43	12	46	12 *
6	63	A. Vodenitseharov	Bulgária	46	13 *	15	0
7	64	Josif Christov	Bulgária	0	0	46	18 *
8	49	Müller Albert	Ausztria	26	0	46	22 *
9	41	Nóbik Nóra	Orosháza	46	22 *	0	0
10	10	Bayer Dusan	Csehszlovákia	45	3 *	43	3
11	38	Kiss Arpád	Orosháza	45	3 *	0	0
12	16	Matata Josef	Csehszlovákia	43	26	45	5 *
13	40	ifj. Kiss Arpád	Orosháza	44	9	31	7
14	2	Kiss István	Debrecen VMK	44	21	37	2
15	12	Sticka Jaroslav	Csehszlovákia	4	0	43	11
16	69	Kastal Pavel	Csehszlovákia	24	3	42	0
17	32	Kucera Zdenek	Csehszlovákia	40	5	8	0
18	8	Mátl Ludek	Csehszlovákia	40	11	27	0
19	67	Cienciala Adam	Lengyelország	3	0	40	14
20	15	Matata Michal	Csehszlovákia	10	0	38	5
21	47	Trötzmüller Walter	Ausztria	36	20	28	7
22	50	Majdan Gerhard	Ausztria	18	0	35	24
23	59	Berta Sándor	Budapest ME	0	0	31	3
24	45	Bilek Gerhard	Ausztria	30	17	23	0
25	24	ifj. Spiller László	BHG	11	0	25	0
26	18	Mayer Imre	Zalaegerszeg	4	18	25	3
27	26	Wolfgang Dunkl	Ausztria	25	5	21	0
28	20	Tarr Tamás	Zalaegerszeg	13	0	24	0
29	62	ifj.Kucera Christian	Ausztria	24	28	24	9
30	37	Bodnár László	Orosháza	0	0	0	0
31	55	Kurtz Werner	Auszria	0	0	0	0
32	25	Marek Budnik	Lengyelország	0	0	0	0



Hely	Stsz	Név	Klub	1.futam kör idő		2.futam kör idő	
1	10	Bayer Dusan	Csehszlovákia	41	8	52	18 *
2	4	Bundi Sándor	Debrecen VMK	24	10	52	23 *
3	22	Szénási Ernő	BHG	29	0	50	13 *
4	13	Runkas Lubomir	Csehszlovákia	34	0	49	1 *
5	69	Krastio Kostov	Bulgária	9	0	49	2 *
6	3	Kiss Barnabás	Debrecen VMK	15	0	49	11 *
7	58	Kudlik Vilmos	Budapest ME	49	11 *	0	0
8	47	Trötzmüller Walter	Ausztria	19	0	49	17 *
9	1	Sólyom István	Debrecen VMK	48	4 *	7	0
10	9	Zdenek Zarosky	Csehszlovákia	38	0	48	13 *
11	2	Kiss István	Debrecen VMK	44	14 *	32	0
12	5	Kiss Zsolt	Debrecen VMK	10	2	44	22 *
13	7	Lukácskó Zsolt	Hajdúnánás	20	0	42	0
14	14	Rábel András	Szeged	25	11	42	17
15	60	Genadij Kalistratov	Szovjetunió	1	0	42	21
16	59	Berta Sándor	Budapest ME	42	22	0	0
17	48	Kucera Cristian	Ausztria	27	14	41	5
18	38	Kiss Árpád	Orosháza	41	6	21	0
19	26	Wolfgang Dunkl	Ausztria	39	26	40	0
20	24	ifj. Spiller László	BHG	40	21	38	4
21	16	Matata Josef	Csehszlovákia	37	9	40	26
22	70	Koltai László	Zalegerszeg	35	14	39	5
23	11	Harald Pokorny	Ausztria	20	0	39	9
24	46	Majdan Alfred	Ausztria	21	0	38	7
25	28	Krpelan Boris	Csehszlovákia	26	0	36	13
26	21	Olanin Jerzy	Lengyelország	36	22	22	14
27	17	Olanin Wladyslaw	Lengyelország	32	0	33	0
28	12	Sticka Jaroslav	Csehszlovákia	29	16	0	0
29	54	Egon Ausserhoffer	Ausztria	20	17	0	0
30	51	ifj. Pócsik Tibor	Nyiregyháza	2	0	18	0
31	52	Müller Mihály	Nyiregyháza	18	20	0	0
32	25	Budnik Marek	Lengyelország	10	0	3	0
33	39	Nóbik Gyula	Orosháza	4	0	0	0
34	23	Szénási Noémi	BHG	0	0	0	0



F S R 3.5 ccm kategória végeredmény

Stsz Név Klub Döntő Helyezés
kör idő

60	Genadij Kalistratov	Szovjetunió	69	16	1
11	Harald Pokorny	Ausztria	69	24	2
13	Runkas Lubomir	Csehszlovákia	65	28	3
35	Kápolnai Attila	Orosháza	63	25	4
58	Kudlik Vilmos	BME	61	6	5
8	Mátl Ludek	Csehszlovákia	61	20	6
9	Zdenek Zarosky	Csehszlovákia	59	26	7
52	Müller Mihály	Nyiregyháza	55	13	8
65	Venislav Marinov	Bulgária	30	0	9
46	Majdan Alfred	Ausztria	28	10	10
64	Josif Christov	Bulgária	13	0	11
19	ifj. Koltai László	Zalaegerszeg	4	0	12

F S R 6.5 ccm kategória végeredmény

Stsz Név Klub Döntő Helyezés
kör idő

63	A.Vodinitseharov	Bulgária	67	1	1
39	Nóbik Gyula	Orosháza	65	1	2
49	Müller Albert	Ausztria	65	3	3
16	Matata Josef	Csehszlovákia	64	0	4
53	Pócsik Tibor	Nyiregyháza	64	22	5
41	Nóbik Nóra	Orosháza	56	0	6
38	Kiss Arpád	Orosháza	53	5	7
10	Bayer Dusan	Csehszlovákia	53	9	8
57	Szécsényi György	Budapest ME	49	15	9
64	Josif Christov	Bulgária	47	0	10
68	Sikora Richard	NSZK	43	12	11
11	Harald Pokorny	Ausztria	31	3	12

F S R 15 ccm kategória végeredmény

Stsz Név Klub Döntő Helyezés
kör idő

1	Sólyom István	Debrecen VMK	75	14	1
69	Krastio Kostov	Bulgária	72	0	2
13	Runkas Lubomir	Csehszlovákia	72	2	3
3	Kiss Barnabás	Debrecen VMK	70	19	4
5	Kiss Zsolt	Debrecen VMK	67	24	5
2	Kiss István	Debrecen VMK	65	15	6
22	Szénási Ernő	BHG	62	6	7
58	Kudlik Vilmos	BME	61	13	8
4	Bundi Sándor	Debrecen VMK	59	0	9
9	Zdenek Zarosky	Csehszlovákia	53	0	10
47	Trötzmüller Walter	Ausztria	23	0	11
10	Bayer Dusan	Csehszlovákia	8	0	12

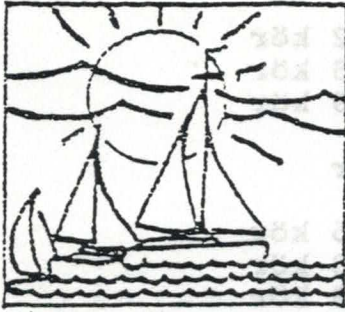
1.	Bulgária	137	kör	
FSR 3.5	Josiff Hristov	42	kör	
FSR 6.5	Altimir Vodenitseharov	46	kör	
FSR 15	Krastio Kostov	49	kör	
2.	Ausztria	132	kör	
FSR 3.5	Kucera Christian	35	kör	
FSR 6.5	Pokorny Harald	48	kör	
FSR 15	Trötzmüller Walter	49	kör	
3.	Orosháza	127	kör	22 sec.
FSR 3.5	Kápolnai Attila	40	kör	06 sec.
FSR 6.5	Nóbik Gyula	46	kör	10
FSR 15	Kis Árpád	41	kör	06
4.	Budapest ME MK	127	kör	35 sec.
FSR 3.5	Kudlik Vilmos	38	kör	00 sec.
FSR 6.5	Szécsényi György	47	kör	13
FSR 15	Berta Sándor	42	kör	22
5.	Debrecen VMK	126	kör	
FSR 3.5	Sólyom István	30	kör	
FSR 6.5	Kiss István	44	kör	
FSR 15	Bundi Sándor	52	kör	
6.	Csehszlovákia	119	kör	
FSR 3.5	Zdenek Zarosky	40	kör	
FSR 6.5	Jaroslav Sticka	43	kör	
FSR 15	Boris Krpelan	36	kör	
7.	Nyiregyháza VMK	106	kör	
FSR 3.5	Müller Mihály	42	kör	
FSR 6.5	Pócsik Tibor	46	kör	
FSR 15	ifj. Pócsik Tibor	18	kör	
8.	Zalaegerszeg VMK	100	kör	
FSR 3.5	ifj. Koltai László	37	kör	
FSR 6.5	Tarr Tamás	24	kör	
FSR 15	Koltai László	39	kör	
9.	BHG Budapest	92	kör	
FSR 3.5	Szénási Noémi	17	kör	
FSR 6.5	Spiller László	25	kör	
FSR 15	Szénási Ernő	50	kör	
10.	Legnica Lengyelország	89	kör	
FSR 3.5	Jerzy Olanin	16	kör	
FSR 6.5	Adam Cienciala	40	kör	
FSR 15	Vladimir Olanin	33	kör	

Bundi Sándor

Váradi Mihály
Klubtitár



Klaus-Dieter Theurich
Klaus-Dieter Theurich
Főbíró



SILBERSCHÄKEL

Wettbewerb des Mini Yacht Club-Wien

10. - 11. Juni 1989 - Neue Donau

ERGEBNISLISTE

1.	Dr. Stigler Robert	22,5	Pte	8.	Korherr Michael	177.-
2.	Wolfinger Manfred	83,5		9.	Warmuth Otto	179,7
3.	Karl Schüler	85,1		10.	Griehsler Robert	189,-
4.	Pirker Helmut	122,5		11.	Chlubna Hannes	226,-
5.	Haßlinger Günter	133,4		12.	Zankai Kurt	253,7
6.	Schmidt Karl	136,1		13.	Melan Friedrich	263,-
7.	Hauer Werner	171,-		14.	Köhler Johann	276.--

Nach einer kalten und regnerischen Woche, hat uns an diesem Wochenende die Sonne nicht inStich gelassen. Der Bewerb konnte bei herrlichem Wetter und ausreichend Wind ausgetragen werden.

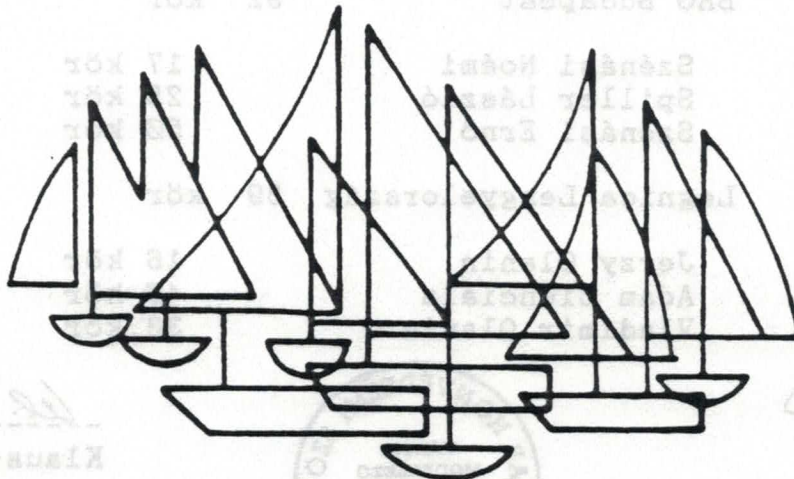
Zu unserer Freude konnten wir unsere Segelkollegen aus Oberösterreich, die zahlreich erschienen waren, begrüßen. Und nicht nur das, Sie haben auch gleich fürchterlich zugeschlagen und den 1. und 2. Preis mit nach Oberösterreich genommen.

Unser Freund Schüler aus der BRD hat diesem Bewerb sogar noch einen kleinen internationalen Anstrich gegeben und als Gast hat er natürlich auch ein Anrecht auf einen guten Platz. Er belegte den 3. Platz und konnte so auch einen Preis mit nach Podersdorf nehmen, wo er zur Zeit Urlaub macht.

Der 1.- 2.- und 3. Platz erhielten in der Größe abgestuft je einen Schäkel.

Den Wander-Schäkel, ein Riesending und ebenso schwer, darf sich Herr Stigler nach Hause schleppen.

Wir danken allen Segelfreunden für Ihr kommen und freuen uns auf ein Wiedersehen bei einem der nächsten Bewerbe.



Modellbauclub
Braunau/Inn
Schiffsmodellbaugruppe "NOVARA"

8. Freundschaftswettbewerb

F 5 - M

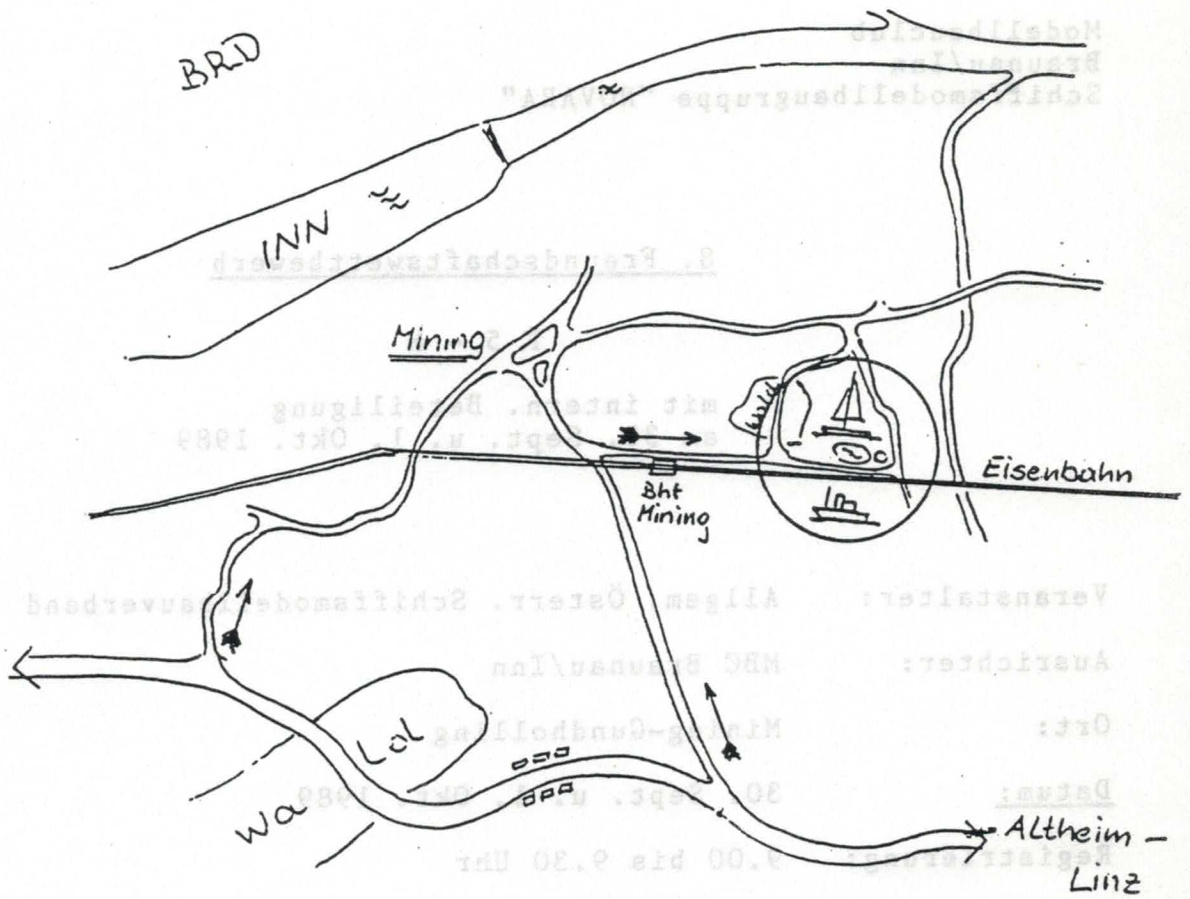
mit intern. Beteiligung
am 30. Sept. u. 1. Okt. 1989

Veranstalter: Allgem. Österr. Schiffsmodellbauverband
Ausrichter: MBC Braunau/Inn
Ort: Mining-Gundholling
Datum: 30. Sept. u. 1. Okt. 1989
Registrierung: 9.00 bis 9.30 Uhr
Wettkampfgeln: Ital. System
Startgebühr: Senioren S 100,-- oder 14,--DM
 Junioren S 50,-- " 7,--DM
Meldesluß: 22. Sept. 1989
Meldeanschrift: Florian Schaller, Franzosenkreuzstr. 11
 A-5282 Ranshofen, Tel. 07722/2206
Preise: Wanderpokal - Einzel- und Mannschafts-
 wertung. Alle Teilnehmer erhalten eine
 Urkunde. Für die ersten 5 Plätze gibt
 es einen Ehrenpreis.
Unterkunft u.
Lageplan: siehe Beilage

Für Unfälle haftet der Verein nicht!

Mast- und Schotbruch
MBC-Braunau/Inn

Für das leibliche Wohl wird am Startplatz gesorgt!



- a) Wohnwagen können am Baggersee abgestellt werden
- b) Unterkunft bitte selbst bestellen

ANMELDUNG

F 5 - M

Name:

Adresse:

Verein:

Segelnummer:

Quarze: , , , , MHz:

Datum:

Unterschrift:

Modellbauclub
Braunau/Inn
Schiffsmodellbaugruppe "NOVARA"

8. Freundschaftswettbewerb

für naturgetreue Boote und E-Rennboote

am 16. u. 17. Sept. 1989

Veranstalter: Allgem. Österr. Schiffsmodellbauverband

Ausrichter: MBC-Braunau/Inn

Ort: Mining-Gundholling

Registrierung: 8.30 bis 9.30 Uhr

Klassen: Senioren: F4-A, FSR E-2Kg, FSR E ü. 2Kg
FSR-Eco Bauk. u. Expert
Junioren: F4-A
FSR-Eco Bauk. u. Expert

Wettkampfregeeln: NAVIGA-Regeln (Gefahren wird F2 Kurs)
Pro Klasse mind. 4 Starter

Startgebühr: Senioren S 70,-- oder DM 10,--
für jedes weitere Boot
S 50,-- oder DM 7,--
Junioren S 30,-- oder DM 4,--

Meldesluß: 7. Sept. 1989

Meldeanschrift: Schaller Florian, Franzosenkreuzstr. 11
A-5282 Ranshofen, Tel 07722/2206

Preise: Alle Teilnehmer erhalten eine Urkunde.
Für die ersten Plätze je Klasse gibt es
einen Ehrenpreis.

Unterkunft u.
Lageplan: siehe Beilage

Teilnehmer, die nur an einem Tag starten - nur ein Wertungslauf!!
Start am Sonntag 9.00 Uhr.

Für Unfälle haftet der Verein nicht!

Mit freundlichen Grüßen
MBC-Braunau/Inn

Für das leibliche Wohl wird am Startplatz gesorgt!

A N M E L D U N G

Name:

Junior
(Jahrg. 1971 u. jünger)
 Senior

Adresse:

Verein:

NAVIGA-Nummer:

Klasse:

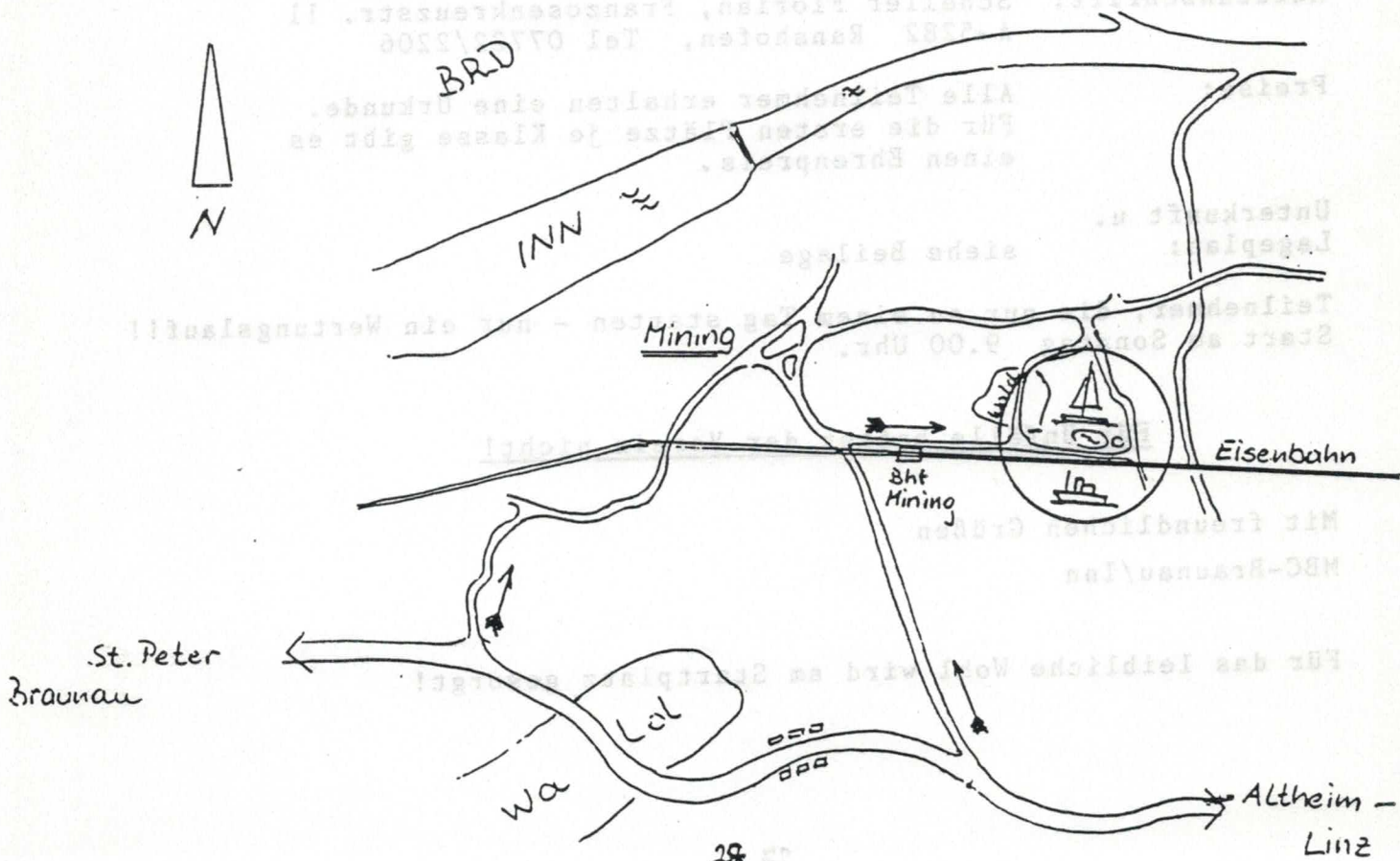
F4-A FSR Eco Baukasten
 Baubewertung FSR Eco Expert
 FSR E - 2 kg
 FSR E ü. 2 kg

Boot	Typ	Länge/Breite	Quarze	MHZ

Datum:

Unterschrift:

- a) Wohnwagen können am Baggersee abgestellt werden
- b) Unterkunft bitte selbst bestellen



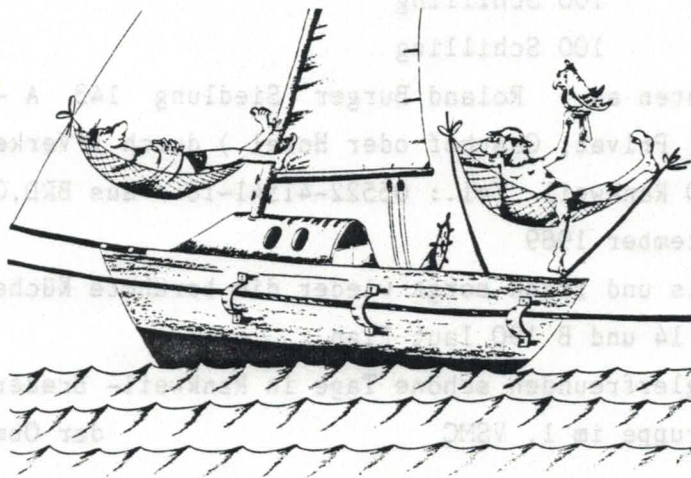
Klasse F4-A

bis 900 mm
901 bis 1400 mm
1401 bis 2500 mm

Freiwillige Baubewertung wird getrennt von der Fahrwertung bewertet.
An der Baubewertung kann nur ein Boot teilnehmen, das auch in der Klasse F4 startet.

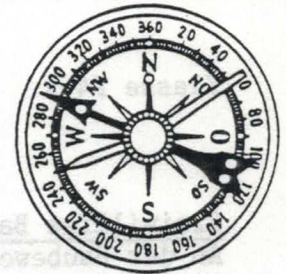
Allgemeine Bedingungen für ECO-Baukasten

1. Rumpf und Aufbau aus ABS
2. Mindestgewicht 1000 g
3. 8 Stück Sub-C-Zellen (1,2 V, 1,2 - 1,7 Ah)
4. keine Verbindung von Empfängerbatterie zur Fahrbatterie
5. kein elektronischer Fahrtenregler
6. Der serienmäßige Motor darf nicht verändert, geöffnet oder das Lager-schild verdreht oder abgeändert werden
7. Eine Nachmagnetisierung des Motors darf nicht vorgenommen werden
8. Wird der Baukasten komplett mit Motor und Antriebseinheit geliefert, so muß die komplette Einheit (Motor, Getriebe, Schraube, Welle ohne Kugellager) verwendet werden. Es darf kein Kobalt-Motor verwendet werden
9. Wird von einem Baukasten nur der Rumpf und Deck verwendet, so sind folgende Kriterien zu beachten:
 9. 1. es darf kein Getriebe verwendet werden
 9. 2. es darf keine kugelgelagerte Welle oder Flexi-Antrieb verwendet werden
 9. 3. es dürfen nur die Motoren Mabucchi 540, 550 und EF 76 II verwendet werden, oder gleichwertige Motoren aus der Graupner-Speed-Serie 400 - 600.



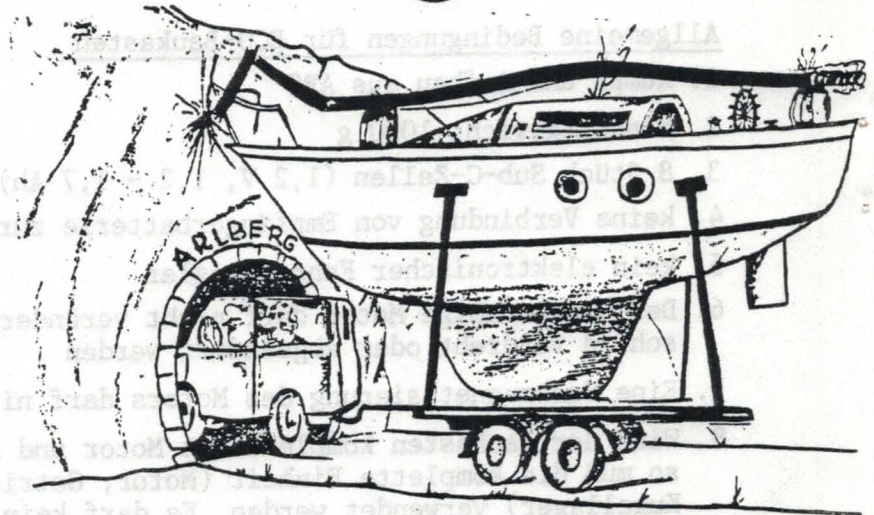


1. Vorarlberger Schiffsmodellclub



Einladung

zur 4. LÄNDLEREGATTA
DER KLASSE F5M
AN DEN BAGGERSEEN IN
RANKWEIL -- BREDERIS



Programm : Samstag 7. Oktober 1989

8 - 10 Uhr Registrierung und Eröffnung

11 Uhr Beginn der Wettbewerbe

Am Abend treffen wir uns zu einem gemütlichen Beisammensein im Hotel " Freschen " Rankweil

Sonntag 8. Oktober 1989

9 Uhr Fortsetzung der Bewerbe

Nach Beendigung derselben Siegerehrung und Verabschiedung der Gäste

Änderungen sind dem Veranstalter vorbehalten !

Startgebühr pro Boot : 100 Schilling

Protestgebühr : 100 Schilling

Meldungen sind zu richten an : Roland Burger Siedlung 143 A - 6712 Thüringen

Quartierbestellungen (Privat, Gasthof oder Hotel) durch : Verkehrsverein Rankweil

Ringstrasse 27 A- 6830 Rankweil Tel.: 05522-41541-18 / aus BRD,CH 0043-5522-41541-18

Nennschluß : 15. September 1989

Verpflegung : Für Speis und Trank sorgt wieder die berühmte Küche des 1. VlbG. SMC .

Zufahrt ab Autobahn A 14 und B 190 laut Plan .

Wir wünschen allen Seglerfreunden schöne Tage in Rankweil- Brederis .

für die Seglergruppe im 1. VSMC

der Obmann des 1. VSMC

Friedel - Mark

NENNUNG zur 4. LÄNDLEREGATTA

Name des Starters :

Anschrift :

Dauerstartnummer :

Frequenz : M Hz

Kanal Nr. :

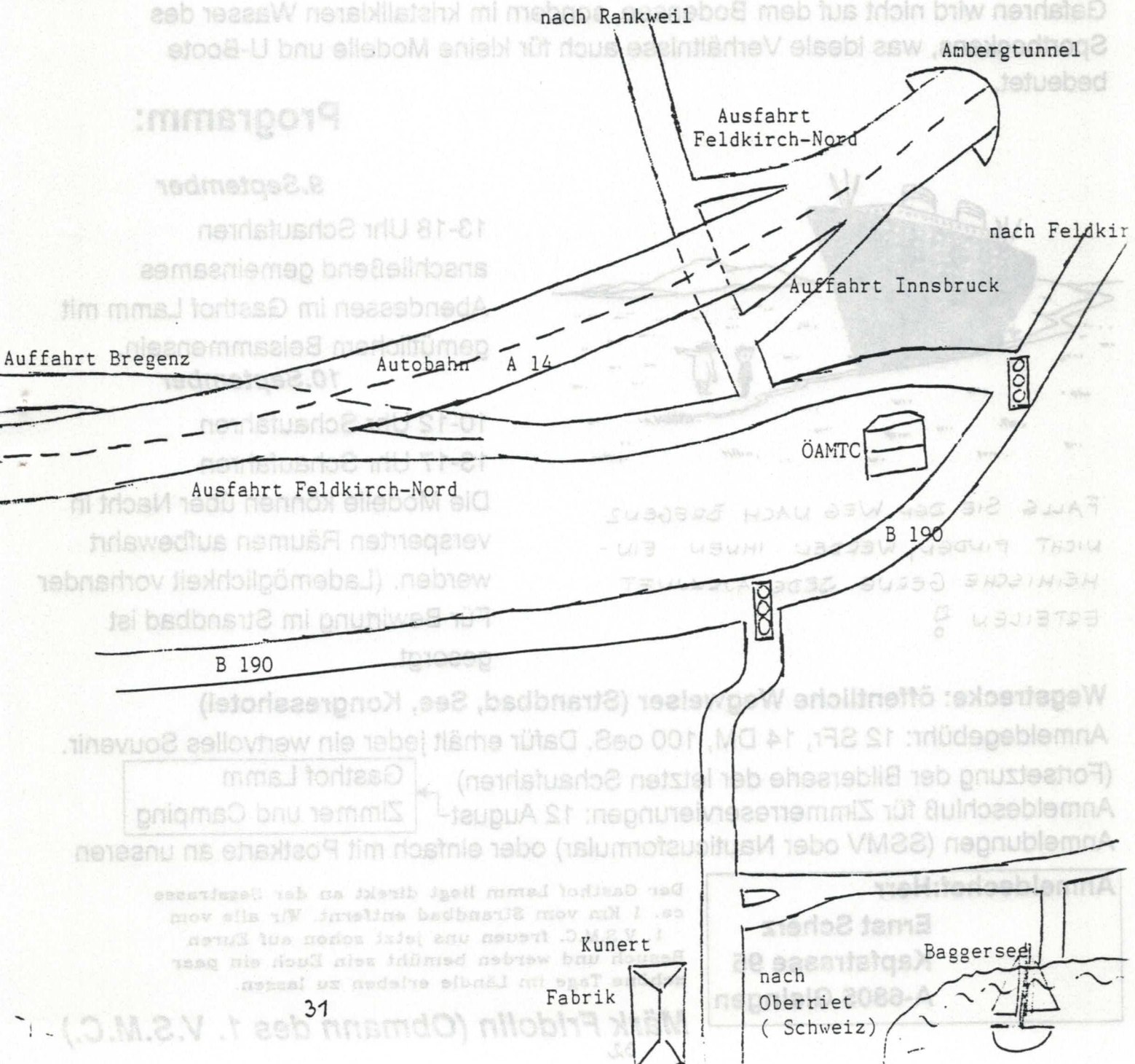
Kanal Nr. :

Kanal Nr. :

Wir wünschen Euch bei unserer 4. Ländlereregatta viel Erfolg und natürlich guten Wind und
" Immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel "

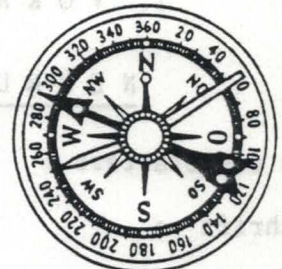
Diese Anmeldung ist zu senden an :

Roland Burger Siedlung 143 A- 6712 Thüringen





1. Vorarlberger Schiffsmodellclub



Einladung !!! Liebe Modellsportfreunde !!

Im wunderschönen Strandbad in Bregenz führen wir heuer unser traditionelles Schaufahren durch. Natürlich bei jedem Wetter.

Machen Sie mit Ihrer Familie einen Ausflug ins Ländle. Selbstverständlich sollte auch Ihr Elektro, Dampf oder Segelboot mit dabei sein.

Gefahren wird nicht auf dem Bodensee, sondern im kristallklaren Wasser des Sportbeckens, was ideale Verhältnisse auch für kleine Modelle und U-Boote bedeutet.

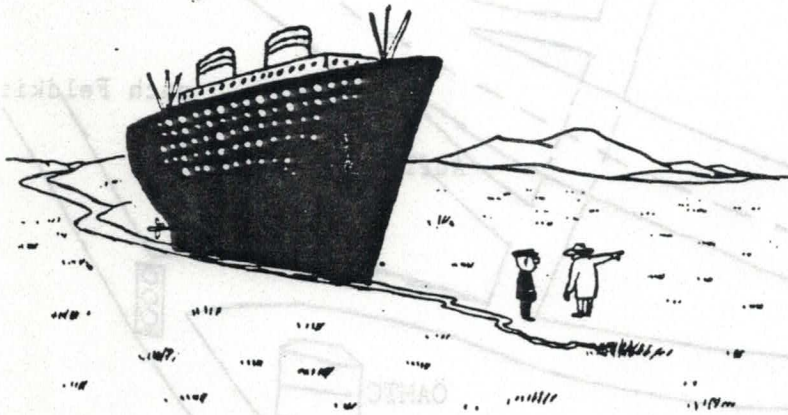
Programm:

9. September

13-18 Uhr Schaufahren
anschließend gemeinsames
Abendessen im Gasthof Lamm mit
gemütlichem Beisammensein.

10. September

10-12 Uhr Schaufahren
13-17 Uhr Schaufahren
Die Modelle können über Nacht in
versperren Räumen aufbewahrt
werden. (Lademöglichkeit vorhanden)
Für Bewirtung im Strandbad ist
gesorgt.



FALLS SIE DEN WEG NACH BREGENZ
NICHT FINDEN, WERDEN IHNEN EIN-
HEIMISCHE GERNE JEDE AUSKUNFT
ERTEILEN ☐

Wegstrecke: öffentliche Wegweiser (Strandbad, See, Kongresshotel)

Anmeldegebühr: 12 SFr, 14 DM, 100 oeS. Dafür erhält jeder ein wertvolles Souvenir.

(Fortsetzung der Bilderserie der letzten Schaufahren)

Anmeldeschluß für Zimmerreservierungen: 12 August

Gasthof Lamm
Zimmer und Camping

Anmeldungen (SSMV oder Nauticusformular) oder einfach mit Postkarte an unseren

Anmeldechef: Herr

Ernst Scherz
Kapfstrasse 95
A-6805 Glsingen

Der Gasthof Lamm liegt direkt an der Sesstrasse
ca. 1 Km vom Strandbad entfernt. Wir alle vom
1. V.S.M.C. freuen uns jetzt schon auf Euren
Besuch und werden bemüht sein Euch ein paar
schöne Tage im Ländle erleben zu lassen.

Märk Fridolin (Obmann des 1. V.S.M.C.)

ALLGEMEINER ÖSTERREICHISCHER
SCHIFFS - MODELLBAU - VERBAND

Mach' was aus der
Preiszeit



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

A N M E L D U N G

werde Mitglied beim
A Ü S M V

Name Geburtsdatum:
Anschrift Tel

Interessensgebiet: Segelachiffe
Standmodelle

Modelle m. Elektromotor
-- Verbrennungsmotor

Ich habe eine Fernsteueranlage Frequenz

Senden Sie diese Anmeldung ausgefüllt an obgenannte Adresse.
Sie erhalten von uns einen Zahlschein, der nach der Einzahlung
des Beitrages als Mitgliedsausweis gilt.

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

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

Dauerstartnummer

Datum Unterschrift

Mach' was aus der
Preiszeit



werde Mitglied beim
A Ü S M V

Name Geburtsdatum:
Anschrift Tel

Interessensgebiet: Segelachiffe
Standmodelle

Modelle m. Elektromotor
-- Verbrennungsmotor

Ich habe eine Fernsteueranlage Frequenz

Senden Sie diese Anmeldung ausgefüllt an obgenannte Adresse.
Sie erhalten von uns einen Zahlschein, der nach der Einzahlung
des Beitrages als Mitgliedsausweis gilt.

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

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

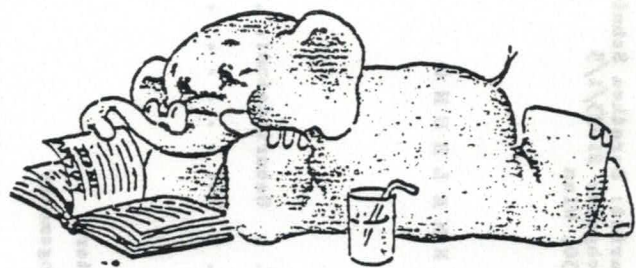
Dauerstartnummer

Datum Unterschrift

NACHDEM SIE AUFMERKSAM DIE
INFO GELESEN HABEN, STEHT EINEM
ERHOLSAMEN URLAUB NICHTS MEHR IM
WEGE.



DER VORSTAND WÜNSCHT ALLEN MITGLIEDERN
UND DEREN FAMILIEN GUTE ERHOLUNG !



Impressum

Herausgeber und Verleger
Allgemeiner österreichischer Schiffsmodellbau Verband (AÖSMV)
1230, Wien - Fröhlichg 21-23/1/5
Für den Inhalt verantwortlich: Dir Franz Hofbauer und
Frau Dorothea Schmidt
Alle 1230, Wien - Fröhlichg 21-23/1/5





第六届世界航海模型动力艇锦标赛 续

6. WELTMEISTERSCHAFT DER NAVIGA TIANJIN VOLKSREPUBLIK CHINA

Vor 2 Jahren bei der W M in Schwerin gab es bei der Abschlußfeier ein großes Rätselraten über den nächsten Austragungsort. Kein Mitgliedsland hatte sich bis dato als Organisator gemeldet und im Anschluß daran kam das Gerücht von einer W M in China auf. Das Gemurmel aus der Gerüchteküche bewahrheitete sich dann im nächsten Jahr und der Austragungsort zuerst Shanghei und dann Tianjin wurde Wirklichkeit. Somit entstand natürlich gleich die Kostenfrage und Möglichkeiten der Reiseorganisation. Nach den Holländern versuchten die Deutschen eine gesamteuropäische Reise nach China zu organisieren und alles verlief daraufhin, aus Gründen, die nicht hier erklärt werden können, mehr oder weniger kaotisch. Von einer totalen Absage bedroht, übernahmen dann, um doch noch eine Teilnahme zu ermöglichen, die B R D Clubs Rastatt und Lahr die Neuorganisation und diesmal klappte es. Ich hatte das Glück, über Verbindungsmann Hannes Lüber, seines Zeichens König aller alemannischen Schiffsmodellbauer, mich dieser Reisegruppe anschließen zu können. Die Visa für meine Frau und ich hatten wir schon 2 Monate vorher beantragt und anstandslos erhalten. So ging es also am Donnerstag vor Pfingsten früh aus Rankweil los Richtung Offenburg, wo die Modelle gemeinsam mit L K W zum Flughafen nach Stuttgart gebracht wurden. Die Swissair stellte uns dort 2 Container zur Verfügung und wir konnten alle Modelle selbst verladen, was sich in China dann als grosses Glück herausstellte, da praktisch keinem Modell etwas zustieß. Ein Hoch der Swissair!!

Wir Alemannen (Elsäßer, Schweizer, Süddeutsche, Liechtensteiner und Vorarlberger) trafen sich darauf zu Pfingsten zur Alemannenregatta in Benfeld im Elsaß. Hier trafen sich zu friedlichem Wettstreit an die 100 Modellbauer im Kampf um den Alemannenpokal. Die Creme de la Creme hatte leider keine Modelle dabei, denn die waren ja schon unterwegs! Trotzdem gelang es dem 1. VlbG. Schiffsmodellclub diese Trophae zu erringen. Nach wenig tränenreichem Abschied trennten wir uns von unserer Mannschaft, denn am Pfingstmontag hieß es : Abfahrt um 5°30 zum Flugplatz nach Stuttgart. Das Abenteuer W M 1989 in China konnte beginnen. Nacheinander kamen die Schiffler aus Deutschland zusammen und in einem Airbus 310 erhoben wir um 10° in die Lüfte, wo die Freiheit so grenzenlos erscheint. In Zürich hieß es dann umsteigen in eine D C 10 und die lange Reise Richtung Fernost begann. Flughöhe 10600 Meter, 850 - 950 Km/h. Um 17°30 M E Z schickten wir schöne Grüße an Komeiny in Teheran. Der Zwischenaufenthalt in Karachi bot nichts besonderes. Über Indien, Bangladesch, Nordburma erreichten wir Südchina um 00°30 N E Z. Mit Höchstgeschwindigkeit 1078 Km/h gind es nach Norden Peking zu, wo wir um 3°30 N E Z = 10°30 Ortszeit landeten. Ein schöner, problemloser Flug war zu Ende und nach ebenso reibungslosem Auschecken im Flugplatz fuhren die wartenden Busse mit den wieder selbst verladenen

Modellen ins Mövenpickhotel " Dragon Spring ", am Stadtrand von Peking. Unterwegs sahen wir schon viele Demonstranten, die sich über unsre Anwesenheit freuten und uns mit V- Zeichen (Victory) begrüßten. Alle waren guter Laune und die Sorgen der Daheimgebliebenen waren völlig unbegründet. Das Dragon Spring übertraf alle unsere Erwartungen. Im großen Hotelgelände waren lauter 1 stöckige Häuser versträut, mit viel Wasser unterteilt und abends von farbigen Lampions beleuchtet. Hier konnte man sich wirklich wohlfühlen. Nach murmeltierähnlichem Schlaf gab es tags darauf eine Besichtigungsfahrt in die Berge um Peking. Eine riesige Tropfsteinhöhle, die Fundstätte des Pekingmenschen und die Marco Polobrücke wurden besichtigt. Der Besuch in einer Jadeschleiferei rundete diese Ausflugsfahrt ab. Am Donnerstag ging die Reise dann der W M entgegen und auf zahlreichen Schleich- und Umwegen, bedingt durch die von hunderttausenden von Menschen blockierten Straßen, schafften die Busse die 150 Km nach Tianjin in ca. 5 Stunden!

Das Parkhotel bildete für die nächste Zeit unsere Aufenthaltsstätte. Der ganze W M Troß war hier samt Dolmetscher und Offiziellen untergebracht. Aus Preisgründen war es nicht möglich, das ursprünglich in der Ausschreibung vorgesehene Kristallpalasthotel zu belegen. Da ich mit der deutschen Mannschaft angereist kam, wurde ich vorerst nicht als Österreicher erkannt und es mangelte mir anfangs an jeder Information. Die deutsche Mannschaftsführung hatte mit ihren eigenen Leuten ja selbst genug zu tun. Doch nach meinem Motto: Nur nicht locker lassen, klickte es dann allsbald beim Organisationsteam und unsere Betreuerin Frau Hui-fang-Hao stellte sich uns vor. Sie hatte sich den deutschen Namen Annemarie zugelegt und ab diesem Bekanntwerden lief alles wie am Schnürchen.

Frühmorgens am Freitag den 19. Mai gab es im Parkhotel dann ein echt chinesisches Frühstück. (Gurken, Gemüse, ungebackene Germteigbrote und kalte Reissuppe, natürlich alles völlig ungesalzen!!) Das war den Meisten nicht nach ihrem Geschmack und fast alle verließen den Speisesaal. Unsere Tischrunde hielt aber eisern durch, denn wir wollten doch echt chinesisches essen! Zwischen Hotel und dem Shuishang Park, wo das Regattagelände war, verkehrten verkehrten Busse und so ließen wir uns dorthin führen. Ich öffnete dort gespannt wie ein Seil meine Schiffskiste. Meine Nausikaa hatte die lange Reise völlig unversehrt überstanden ! Die Chinesen hatten für unser Team Schlafanhänger bereitgestellt. Diesen richteten wir nun so gut es ging für unsere Bedürfnisse her. Das Regattagelände haben wir dann inspiziert. Die schöne Lage und auch die chinesischen Pavillons mit ihren gelben geschwungenen Dächern gefielen uns sehr. Das Hotel hatte in der Zwischenzeit seine Küche auf halbeuropäisch umgestellt und ab diesem Zeitpunkt gab es morgens, mittags und abends immer ein großes Buffet, wo sich jeder nach seinem Geschmack selbst bedienen konnte! Am 20. Mai war für uns F 6 und F 7 Fahrer Schiffsmodellbesichtigung angesagt, denn es galt ja auch, die beiden chin. Schiedsrichter auf die Besonderheiten dieser beiden Klassen einzuschulen. Doch die ersten Besprechungen der Organisatoren und Schiedsrichter begannen bereits jetzt und so warteten wir vergebens auf die Begutachtung unserer Modelle. Nach der Rückkehr mit dem 17° Bus haben wir dann die sehnsüchtig erwarteten Teilnehmer der österr. Mannschaft angetroffen. Klaus Trinkl, Papa und Sohn Schäffer sowie Hans Kukula mit Gattin. Da diese aber verständlicherweise vom Flug und Transfer recht müde waren, haben sich Jutta und ich an der Lobby Bar bei einem Campari Orange unterhalten, ohne zu vergessen, an der Barwand 2 Kleber vom 1. VSMC und Alemannenfreunde anzubringen. Das Beispiel machte Schule, denn im Laufe der nächsten Tage konnten die Barkeeper voll

Begeisterung eine Unzahl von Schiffsmodellklebern an der Wand zählen. Von Hr. Schäffer se. und jun. sowie von Klaus Trinkl wurde ich am nächsten Tag gebeten, den österreichischen Mannschaftsführer zu machen und ich hoffe, daß ich diese Aufgabe einigermaßen zur Zufriedenheit meiner Kollegen erfüllen konnte. An diesem Tag, am 21. Mai, einem Sonntag war die Eröffnung der WM angesagt. Durch den sofortigen Beginn des Wettbewerbes der Klasse F 7 im Anschluß daran, hieß es für mich mit dem 1. Bus in's Gelände fahren und mein zum Glück schon vorbereitetes Modell an die Startstelle bringen. Die Eröffnungsfeier begann mit dem feierlichen Einmarsch der 15 teilnehmenden Nationen, mit Austria an der Spitze (wer denn sonst?). Das Hissen der Flaggen, das Abspielen der Hymnen und diverse, bei solchen Anlässen übliche Reden folgten darauf. Mit dem Freilassen von Hunderten Tauben und dem Steigenlassen von Unmengen von Ballonen war die 6. Weltmeisterschaft eröffnet. Als 1. Starter hatte ich weiters die Ehre, auch modellmäßig diese WM zu eröffnen, doch waren die Bedingungen für einen optimalen Lauf denkbar ungünstig. Die Schiedsrichter waren ca. 8 Meter von mir entfernt, der Platzlautsprecher war ununterbrochen zu hören und im Wettbewerbsbereich wimmelte es von Zuschauern. Zum Glück ging es meinen Konkurrenten auch nicht besser, nur Karl Müller aus der BRD mit seiner großen römischen Gallere lag nach diesem 1. Lauf punktemäßig vor mir. Der optische Eindruck machte hier anscheinend gewaltigen Eindruck auf die Schiedsrichter, denn an Funktionen hatte sein " Portikus " weit weniger zu bieten als meine Nausikaa. Ich sicherte mir aber mit diesem Lauf trotzdem schon eine Silbermedaille. Der Wind nahm in Folge immer mehr zu und die F 6 Mannschaften forderten eine Verlegung der Startstelle in ein kleineres windgeschütztes Gewässer. Diesem Wunsch wurde dann auch Rechnung getragen und die Funktionsklassen konnten damit am Nachmittag abgeschlossen werden. An den Startstellen der Fesselrennboote ging es schon munter zu, denn hier braucht man ja auf Funkkanäle keine Rücksicht zu nehmen. Am Abend hieß es , der erste Weltrekord konnte gebrochen werden. Dann wieder Aberkennung ! Der Grund dafür war eine um 4 cm verkürzte Fesselleine ! Am nächsten Tag fuhren wir zum Shopping in die Stadt. Eine ganze Straße war dort im altchinesischen Stil gebaut und das gab natürlich jede Menge Fotomotive. Die Auslöser der Fotoapparate kamen kaum zur Ruhe, denn auch im Alltagsleben und auf der Strasse , besonders bei den unzähligen Fahrrädern gab es immer wieder sehr interessante Situationen. Die Baubewertung der F 2 Modelle interessierte mich natürlich auch sehr und so war der Montag Nachmittag mit dem Anschauen der excellenten Modelle ausgefüllt. Die Chinesen brachten wieder ihre extrem gebauten Modelle an den Start und Viele kamen aus dem Staunen nicht heraus. Besonders als das Spitzenmodell der WM, angemeldet von einem 13 Jährigen !! die meisten Baupunkte bekam, fühlten sich nicht wenige Modellbauer verschaukelt. Die Chinesen wollten auf dieser WM eben holen, was zu holen war. Verständlich, wenn man bedenkt, daß jeder Goldmedaillengewinner zur Belohnung 20 Manatsgehälter bekommt!

Dienstag 23. Mai : Da ich ja mit meiner Nausikaa erst gegen Ende der WM wieder aktiv werden mußte, blieb mir und meiner Frau in den Tagen dazwischen viel Zeit für Stadtbummel, Besuch von Geschäften e.t.c. An diesem Tag war zudem wegen starkem Wind kein Wettbewerbsbetrieb möglich, was die Organisatoren in Folge vor fast unlösbar Probleme stellte. Der Besuch in einem buddistischen Kloster, einer katholischen Kirche in der französischen Kolonie sowie eine Fabrik für Seidenmalerei rundete dieses Tagesprogramm ab.

Am nächsten Morgen spazierten wir in der frischen Morgenluft vom Hotel der Strasse entlang in 2 Stunden zum Wettbewerbsgelände. Die vielen Fahrräder, die in unterschiedlichster Ausführung ununterbrochen manchmal in Sechserreihen an uns vorüberzogen, faszinierten uns immer wieder. Alle Chinesen waren hocherfreut über unsere Anwesenheit und suchten jede Gelegenheit, mit uns ins Gespräch zu kommen. Am Nachmittag habe ich meine Nausikaa wieder für den nächsten Start vorbereitet und diese Vorarbeit sollte sich dann als gut erweisen. Ich konnte nämlich den Außenbordmotor meines Beibootes, der nicht mehr so richtig wollte, reparieren. Dann habe ich meinen Kollegen von der Rennbootabteilung zugeschaut und mir dabei fast die Daumen wundgedrückt. Am Abend gab es im Hotel einen Kulturabend, der sich echt gewaschen hatte. Abwechselnd wurden zwischen den Showeinlagen Musikstücke aus allen Gastländern gebracht. Bei dem Stück "o sole mio" gesungen von einem Sänger mit einer gewaltigen Stimme waren natürlich die Italiener ganz aus dem Häuschen. Bei den Showeinlagen gab es verschiedene Volkstänze, Zauberer, Akrobatiknummern e.t.c. . Kurzum, ein echtes Spitzenprogramm!

Da die sportliche organisation schwamm, wie Marc Spitz in seinen besten Tagen, nahmen die Naviga- Leute aus Europa die Sache in die Hand und es gab für den Donnerstag den ersten richtigen Zeitplan. Der war auch notwendig, da die WM am Donnerstag ja beendet sein mußte ! Die ersten Modelle mußten am Freitag ja schon wieder am Flugplatz in Peking verladen werden. Also Beginn der Bewerbe pünktlich um 7⁰⁰30 .

Donnerstag 25. Mai :

Durch die Umstände bedingt, standen wir schon um 5⁰⁰45 auf, da der erste Bus bereits um 6⁰⁰45 in's Gelände fuhr. Die Klasse F 7 eröffnete diesen letzten Wettbewerbstag und so galt es natürlich ruck-zuck das Modell zur Startstelle zu bringen. Hannes Lüber, unter uns Alemannen immer mein schärfster Rivale, hatte es verabsäumt, sein Boot zeitgerecht herzurichten und das sollte sich dann rächen. Während der Vorführung seines Programmes zeigte sein Schmugglerboot keine Reaktion und er mußte sein Programm abbrechen. Später konnte er einen nicht eingesteckten Stecker als Ursache ermitteln ! Ich war als 6. Starter an der Reihe und hatte alles sehr sorgfältig vorbereitet. So hoben meine Frau und ich nach dem Startzeichen die Nausikaa ins Wasser, was bei dieser Startstelle gar nicht so einfach war. Bei meiner Vorführung lief dann alles wie am Schnürchen, sogar die Karin, die mich sonst immer so genervt hatte, haben wir überlistet. Die Bedingungen für einen einwandfreien Wettbewerb waren diesmal auch gegeben. Also ein fehlerfreier Lauf und nun begann bis zum Abend das Warten auf das Ergebnis. Bis kurz vor der auf 19⁰⁰30 angesagten Siegerehrung tappten die F 6 und F 7 Fahrer im Dunklen. Bis dann auf einmal Arnold Dickfoss vom SMC Hamburg zu mir kam und mir zur Goldenen gratulierte. Damit fiel mir ein " Wackerstein " vom Herzen, hatte ich doch nach diesem fehlerfreien Lauf ganz hinten bei den grauen Zellen mit einer Goldenen spekuliert. Entweder jetzt oder nie ! Vor meiner Siegerehrung schlug auch für unseren Junior, den Markus Schäffer die große Stunde, denn er hatte in der F 1 Klasse den 3. Platz erreicht, somit also eine Bronzene in's Burgenland geholt. Schon fast bei Dunkelheit fand dann meine Siegerehrung statt. Die Organisatoren hatten wirklich schöne Medaillen geschaffen und mit doch etwas stolz geschwellter Brust mischten wir uns daraufhin wieder unter " normale " Volk. In der F S R Klasse ging es drunter und drüber und diese Siegerehrung wurde auf den nächsten Tag verschoben. Durch die geringe Teilnehmerzahl, sowie verschiedene

Regelauffassungen bedingt, wurde wieder eine längere Sitzung der Naviga-Oberen notwendig und ich habe eigentlich bis jetzt noch keinen richtigen Durchblick über diese Sache gewonnen. Am Freitag hatten wir die Möglichkeit an einer Hafenrundfahrt teilzunehmen. Der Tianjiner Hafen ist der größte künstliche Hafen der Welt und alle Ex bzw. Importe Nordchinas werden hier abgewickelt. Er hat eine Ausdehnung von 200 Km² und über 24000 Leute sind hier beschäftigt. Der Containerhafen war sehr interessant und wir konnten einigen Schiffen beim Verladen zuschauen. Am Nachmittag ging es an's Kofferpacken, was normalerweise eine lockere Sache ist. Wir hatten uns aber in den diversen Geschäften und bei anderen Gelegenheiten ordentlich mit Souvenirs eingedeckt und diese teils empfindlichen Sachen wollten wir ja heil nach Europa bringen! am Abend traf sich alles zum Abschlußbankett. Vorher war aber die schon erwähnte Siegerehrung der FSR Klassen angesagt und hier hatte neben Markus Schäffer auch Klaus Trinkl seine große Stunde. Er bekam für seine Leistung eine Goldmedaille und Markus eine Weitere. diesmal in Silber. Beiden meine herzlichste Gratulation !!

Die Abschlusssprachen zogen sich durch die vielen Übersetzungen ziemlich in die Länge, die Navigafahne wurde an den nächsten Veranstalter, die Russen übergeben und daraufhin stand dem Bankett nichts mehr im Wege. Die Köche des Parkhotels hatten das Allerfeinste aufgetischt, das es im Reich der Mitte zum Essen gibt und das konnte sich wirklich sehen lassen. Die " ausgehungerten " Europäer stürzten sich dann auch wie die Wilden auf die erlesenen Sachen. Ich für mich nahm Vorlieb mit einer ausgezeichneten Orangen und Ananasbohle und ließ die Schlacht am kalten Buffet anderen über. Die ausgezeichneten chinesischen Weine mußte ich natürlich auch noch kosten und bei angeregtem Plaudern mit den Teilnehmern aus der DDR verflog die Zeit wie im Fluge. Als es grad am gemütlichsten wurde, beendete man den Abend, angeblich niemand die Abfahrt nach Peking am nächsten Morgen verschläft ! Den Wimpel des A Ö S M V hatte ich bereits vorher an Herrn Li Yu Qing vom chin. Schiffmodellbauverband übergeben und den Freunden vom S M C Tianjin einen Wimpel des I. V S M C . Der sportliche Teil der 6. W M war damit beendet und wenn es auch manch organisatorische Pannen gab, so wurden diese durch ein hervorragendes Rahmenprogramm und die immer freundlichen Chinesen und Chinesinnen wettgemacht. Und wie sagt ein altes Sprichwort : Zeit heilt Wunden und die schönen Erinnerungen bleiben dann übrig.

Also ging es dann am 27. Mai auf nach Peking, wo wir nach 5 stündiger Busfahrt im Liu Hao Hotel einlangten. Nach einem ausgiebigen Mittagessen, das Liu Hao war vom Komfort her eine Klasse niedriger, aber eine ausgezeichnete Küche glich das wieder aus. Der Rest des Tages war ausgefüllt mit dem Besuch des Himmelstempels im Stadtgebiet von Peking.

1420 erbaut, 30 Meter im Durchmesser diente er den Kaisern für rituelle Handlungen im Jahreszeitenwechsel. Sein imposantes Dach mit blauen Keramikziegeln gab dem Tempel seinen Namen, denn blau ist in China die Farbe des Himmels. In diesem Gelände, dem größten Park der Welt konnten wir noch die Echohalle, ein akustisches Wunder sowie den Mittelpunkt der Erde (im damaligen Reich der Mitte) sowie die heilige Strasse besuchen, über die der Kaiser die Jahreszeitentafeln zum Himmelstempel trug um dort die jeweilige Sonnenwende abzuwarten bzw. zu erbitten. Nach einem ausgezeichneten Abendessen, wo ich mir nicht nehmen ließ, mit Stäbchen zu essen, machten wir uns daran, ein paar " offizielle " Fotos mit unseren Medaillen zu machen, wobei unsere Betreuerin die Annemarie sicher den

gewünschten schönen Rahmen gab.

Sonntag 28. Mai : Besuch der Minggräber und der chin. Mauer in Badaling
Die ganze Grabanlage umfaßt insgesamt 13 " Gräber " und war von einer 40 Km langen Mauer umgeben. Durch eine lange gepflasterte Strasse flankiert von 24 marmornen Tierfiguren , je 2 sitzend und stehend erreichte man das 1. Grab, das für Touristen zugänglich gemacht wurde. In 27 Meter Tiefe aus dem Fels gehauen sind die Grabkammern mit einer Fläche von 1190 m² . Sehr eindrucksvoll auch die Tempel über den Grabkammern. Nach einem Picknik im Park Fahrt zur chin. Mauer am Juyongguam Pass. In den Bergen nördlich von Peking wurde ein Stück der Mauer auf einer Länge von mehreren Km restauriert. Hier zeigte sich sehr eindrucksvoll dieses größte Bauwerk der Menschheit, das im zusammenhängenden Teil eine Länge von 6500 Km aufweist. Sehr beeindruckt traten wir die Rückreise in's Hotel an. Der Montag war dem Besuch des ehemaligen Sommerpalastes der Kaiser gewidmet. Diese riesige Parkanlage mit ihren unzähligen Bauten zeigte uns die ganze Prachtentfaltung der chin. Kaiserzeit. Allein der überdachte Wandelgang mit hunderten Bildern aus dem chin. Alltagsleben weist eine Länge von 700 Metern auf. Ein Spaziergang am See und auf die durch eine Brücke im Stile der Marco Polo Brücke verbundene Insel rundete dieses Besuchsprogramm ab. Der Nachmittag galt dem Freundschaftsladen im Botschaftsviertel. Tausende erlesene Kostbarkeiten der chin. Handwerkskunst gäbe es hier zu kaufen. Kunstwerke aus Porzellan, Jade und Seide in jeder Preisklasse bis hinauf in Millionenhöhe gab es hier zu sehen. Am Abend unternahmen wir Österreicher eine Fahrradtour in's Zentrum von Peking. Auf geliehenen Rädern machten wir uns auf den Weg und schön gemächlich im großen Pulk in Sechserreihen ging's dahin. Hans Kukula hatte sich die Wegstrecke auf dem Stadtplan ausgesucht und nach einmal rechts und einmal links sahen wir auf einmal die verbotene Stadt vor uns. Wir fuhren an den Resten der großen Umfassungsmauer und am ersten Tempel vorbei und hatten auf einmal die großen Demonstrationen vor uns. Da wir aber erst um 19°30 vom Hotel abgefahren waren, zwang uns die hereinbrechende Dunkelheit zur Umkehr, denn chin. Fahrräder kennen keine Beleuchtung und den Strassen geht es auch nicht viel besser! Am letzten Tag unseres Chinaaufenthaltes besuchten wir inmitten Pekings einen weiteren riesigen Park, der mit "alten" chinesischen Bauten versehen ist. Diese Gebäude, alle komplett eingerichtet, dient den Film und Fernsehgesellschaften für ihre Produktionen. Für uns Europäer ein sehr lohnender Ausflug. Am Nachmittag wurden ein letztes Mal die Koffer gepackt , denn am Abend war unsere Zeit in China abgelaufen. Um 20°45 bestiegen wir die D C 10 der Swissair und genau 21°15 Ortszeit hob unsere Maschine ab. Es war schon dunkel und die Nacht verlängerte sich durch den Flug nach Westen um weitere 7 Stunden, so daß es erst über der Türkei langsam Tag wurde. Von den Stewardessen verwöhnt, überflogen wir ein wolkenverhangenes Südeuropa. Nach Überfliegen von Klagenfurt zeigten sich die Hohen Tauern noch größtenteils schneebedeckt. Über Salzburg München ging es rasch Zürich entgegen. Da ich mein Auto aber in Offenburg am Rhein stehen hatte, gab es ein nochmaliges Umsteigen nach Stuttgart, wo wir auch unsere Schiffsmodelle wieder in Empfang nehmen konnten. Von hier fuhr ich anschließend durch den Schwarzwald und den Bodensee entlang Richtung Vorarlberg, wo wir am Nachmittag müde aber zufrieden über die glückliche Heimkehr in Rankweil anlangten. Damit hatte das Abenteuer W.M in China sein Ende gefunden und wir können ohne Übertreibung sagen : China war die Reise wert !
Erlebt und aufgezeichnet :

Fridolin Märk (Mannschaftsführer der Österreicher) 5. 6. 1989

Nachtrag zum Bericht über die W M

Kurz nach Verfassung meines Berichtes haben sich die Ereignisse auf Grund des Militäreinsatzes in der Volksrepublik förmlich überschlagen. Was geschehen ist, hat jeder zur Genüge in den Tageszeitungen und im Fernsehen erfahren. So gesehen haben wir Schiffsmodellbauer immenses Glück gehabt. Unser Hans Kukula mit Gattin ist im Anschluß an die W M zu einer 3 wöchigen Rundreise aufgebrochen und wurde von den Ereignissen überrascht. Ich hoffe sehr, daß er seine Reise durch das riesige Land trotzdem fortsetzen kann und noch mehr, daß er und seine Gattin im Anschluß daran wieder gesund in Österreich ankommt. Wir drücken Beiden ganz kräftig die Daumen.

Dieser Bericht stellt meine ganz persönlichen Eindrücke dar und stellt keinen Anspruch auf allgemeine Erfahrungen und Eindrücke dar. Ich hoffe aber trotzdem, daß der geschätzte Leser einen kleinen Einblick in das Geschehen erhält.

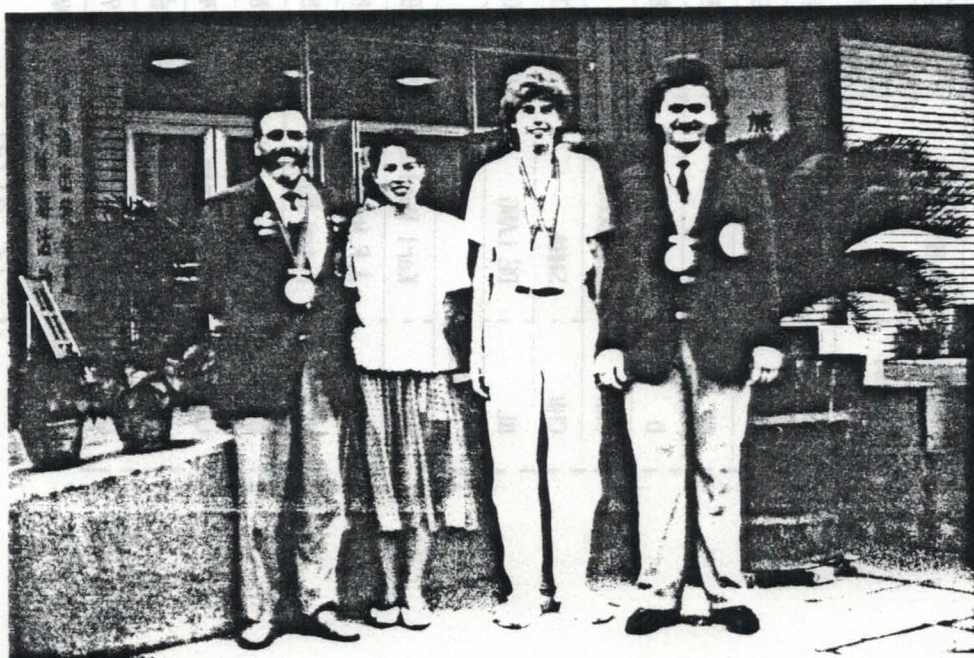
Mit freundlichen Grüßen :

Fridolin Märk

Fridolin Märk

P.S. Da ich alle meine Dia Filme zur Entwicklung eingesandt habe, kann ich im Moment noch mit keinen Fotos aufwarten. Klaus Trinkl und die Schäffers haben auch sehr fleißig Bilder gemacht. Es ist sicher etwas Gescheites dabei.

Übrigends noch herzlichen Dank für das Telegramm !!!!



DISPLAY EVALUATION SHEET OF F6 AND F7
F6 / F7 表演评分表

DATE: 05-25-1989
日期:

CLASS: F6
级别:

COUNTRY 队别	COMPETITOR 运动员	JUDGE 裁判				TOTAL 平均分	JUDGE 裁判				TOTAL 平均分	BETTER 最佳	GRADE 等级
		M NO.1	J NO.2	T NO.3	Z NO.4		M NO.1	V NO.2	T NO.3	J NO.4			
D	BUDINGER	96	95	95	95	95	95	95	95	95	94	95	GOLD
D	HSF	90	90	91	90	90	86	87	82	84	82	84.33	GOLD
NL	MATSEK	84	85	85	84	84.33	88	88	91	90	85	88.67	SILVER
D	SMC	85	80	80	88	83.33	83	85	85	85	88	85	SILVER
CHN	SHANGONG						81	78	72	78	78	78	BRONZE
CHN	SHWA	35	33	40	34	34.67	70	78	75	75	70	73.33	BRONZE
NL	DE LANG	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
CLASS: F7													
D	Karl Mueller	96	95	95	96	95.33	95	96	92	92	94	93.67	GOLD
A	J.F.Mark	88	85	85	88	86.33	92	90	89	90	94	90.67	GOLD
D	Peter Ilauus	90	87	91	88	88.33	90	90	90	90	88	90	GOLD
D	Johannes Luber	84	80	80	81	81	79	75	78	80	72	77.33	SILVER
CHN	Wang Yimin	46	40	45	40	43.33	80	83	80	80	75	80	SILVER
D	Werner Heise	85	66	70	70	68.67	75	73	75	80	77	75.67	BRONZE
GB	David Wilson	70	70	72	73	71.33	68	68	70	72	68	68.67	BRONZE

REMARK: M: MARCZAK (PL) J: JANKOV (BG) T: THUYBAERT (B) W: WANG (CHN) Z: ZHAO (CHN)
MAIN JUDGE: C: HEVEU
SECRETARY: JIAOLIANGMEI

Handwritten signature and notes:
Lide a/b/c
/

RESULT SHEET OF FSR-E
FSR-E 组 成 绩 表

JUNIOR 青年	CLASS: FSR-E+2Kg 级别: FSR-E+2Kg		DATE: 05-25-1989 日期: 05-25-1989		BEST 最佳轮次	PLACE 名次
	COMPETITOR	HEAT	第一轮	第二轮		
COUNTRY	运 动 员	LAPS 圈数	SEC 秒数	LAPS 圈数	SEC 秒数	
D	NO.017 H.Krischik	29	21.24	28	19.87	21.24

CHIEF JUDGE: G.G.J.Matser
裁判员: G.G.J.Matser

JUDGE: Deng Qiansheng
裁判员: Deng Qiansheng

RESULT SHEET OF FSR-E
FSR-E 组 成 绩 表

SENIOR 成年	CLASS: FSR-E+2Kg 级别: FSR-E+2Kg		DATE: 05-25-1989 日期: 05-25-1989		BEST 最佳轮次	PLACE 名次
	COMPETITOR	HEAT	第一轮	第二轮		
COUNTRY	运 动 员	LAPS 圈数	SEC 秒数	LAPS 圈数	SEC 秒数	
A	NO.001 K.Trinkl	25	14	20	0	14
CHN	NO.154 Wu Y.B.	22	28.1	9	0	28.1
CHN	NO.112 Zhang L.Z.	9	0	20	0	0
HK	NO.105 Tang G.A.	11	0	3	0	0
CHN	NO.159 Li J.	1	0	3	0	0

CHIEF JUDGE: G.G.J.Matser
裁判员: G.G.J.Matser

JUDGE: Deng Qiansheng
裁判员: Deng Qiansheng

RESULT SHEET OF FSR-E
FSR-E 组 成 绩 表

COUNTRY 队 别	HEAT 第一 轮		HEAT 第 二 轮		BEST LAPS 圈数	最佳 轮次 SEC 秒数	PLACE 名次
	LAPS 圈数	SEC 秒数	LAPS 圈数	SEC 秒数			
D NO.019 G.Felger	35	11.4	32	16.43	35	11.4	1
A NO.179 H.Scharfer	10	0	32	16.7	32	16.7	2
DNK NO.056 R.Nietzold	17	0	7	0	17	0	3
D NO.017 H.Krischik	0	0	17	0	17	0	3

DATE: 05-25-1989
日期: 05-25-1989

CLASS: FSR-E2Kg
级别: FSR-E2Kg

COMPETITOR
运 动 员

CHIEF JUDGE: G.G.J.Matser
裁 判 长: G.G.J.Matser

JUDGE: Deng Qiansheng
裁判员: Deng Qiansheng

Judge Matser

RESULT SHEET OF FSR-E
FSR-E 组 成 绩 表

COUNTRY 队 别	HEAT 第一 轮		HEAT 第 二 轮		BEST LAPS 圈数	最佳 轮次 SEC 秒数	PLACE 名次
	LAPS 圈数	SEC 秒数	LAPS 圈数	SEC 秒数			
CHN NO.148 Ming X.G.	0	0	27	20.53	27	20.53	1
CHN NO.118 Luo X.Q.	17	25.9	23	95.81	23	1分35秒8	2
CHN NO.111 Liu T.X.	1	0	21	0	21	0	3
D NO.018 K.Krischik	12	0	0	0	12	0	4

DATE: 05-25-1989
日期: 05-25-1989

CLASS: FSR-E2Kg
级别: FSR-E2Kg

COMPETITOR
运 动 员

CHIEF JUDGE: G.G.J.Matser
裁 判 长: G.G.J.Matser

Judge Matser

JUDGE: Deng Qiansheng
裁判员: Deng Qiansheng

RESULT SHEET OF F1-V
F1-V 组 成 绩 表

DATE: 05-25-1989
日期: 05-25-1989

CLASS: F1-V3.5
级别: F1-V3.5

COUNTRY 队 别	COMPETITOR 运 动 员	1st HEAT 第 一 轮		2nd HEAT 第 二 轮		3rd HEAT 第 三 轮		THE BEST RUN 最 佳 成 绩		PLACE 名 次	REMARKS 备 注
		sec 秒	dB 分 贝	sec 秒	dB 分 贝	sec 秒	dB 分 贝	sec 秒	dB 分 贝		
CHN	NO.170 Li Z.J.	15.1	72.9	14.1	72.7	0	0	14.1	72.7	1	
S	NO.089 R.Runne	16.7	71.4	15.9	73.4	16.1	72.8	15.9	73.4	2	
A	NO.179 S.Markus	17.2	74.9	17.6	77.4	17.2	78.1	17.2	74.9	3	
CHN	NO.168 Wu Z.L.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

CHIEF JUDGE: Li Nengdeng
裁 判 长: Li Nengdeng

JUDGE: Liang Mei
裁 判 员: Liang Mei

Handwritten signature and notes