



# INFORMATION

Präsident:	Philip Rochat, Auf der Schanz 17,	4132-MuttENZ	(CH)
Vice-Präs.:	Georges Fausch, Friedhofstr. 33,	8048-Zürich	(CH)
Kassier:	Arthur Speer, D-7541-Engelsbrand,	Kreis Calw	(D)
Bank:	Schweizerische Bankgesellschaft,	4000-Basel	(CH)

Liebe Sportfreunde,

Wie die Zeit vergeht! Kaum haben wir die schönen Veranstaltungen von Monza, Dieppe und Zürich richtig "verdaut" und schon liegt kalter Schnee auf den meisten Pisten Europas.

Kaum sind auf unseren Beton-Ringen die Motoren verstummt, schon entflammen an den Stammtischen angelegte Besprechungen neuer Modelle für die Saison 1969. Natürlich stehen die möglichen Motoren für die Formel 80/20 im Mittelpunkt der Diskussionen. Wir glauben, dass die nächsten 2 Saisons eine Menge von neuen originellen Ideen bringen werden und freuen uns über den durch diese neue Formel gebrachten Antrieb.

Zunächst aber wollen wir den neuen Landesmeistern aus Deutschland und der Schweiz für das abgelaufene Jahr herzlich gratulieren:

#### Deutschland:

- 1,5 - Gisela Herberger
- 2,5 - Erich Runkehl
- 5 - Horst Denneler
- 10 - Harald Arlautzki
- Monza - Jo Rottner

#### Schweiz:

- 1,5 - Hans Morf
- 2,5 - Georges Fausch
- 5 - Alex Pfister
- 10 - Kurt Zahnd
- Monza - H. Schmiedlin

Wir bitten die anderen Länder um Bekanntgabe ihrer Landesmeister.

Neben der bereits besprochenen EM, bildete das Jubiläumsrennen von Zürich zweifellos die markanteste Veranstaltung der Saison 1968. Trotz des eiskalten Regens vom Samstag, herrschte in Landikon eine Stimmung, wie wir sie in den letzten Jahren nicht mehr erlebt hatten. Aus allen Herren Ländern waren die jungen und alten Autöler herbeigeeilt, um der Piste und den "Knaben" aus Zürich ihre langjährige Sympathie zu bestätigen. Als grösste Ueberraschung

konnten wir die 2 Besucher aus England Jack COOK und Ken PROCTER begrüßen, die in den fünfziger Jahren mit ihren super-schnellen Modellen von 2,5 bzw. 5ccm ganz Europa ins Staunen brachten. Viele jüngere Mitglieder sahen Jack und Ken zum ersten Male und begriffen sofort, warum viele von uns Alten, der Anfangszeit des Modellautosportes in verschiedenen Belangen nachtrauern. Gewiss ist unsere heutige Zeit spannend und technisch erstaunlich hochstehend, aber wir, die Alten, die damals mit Webras, Olivers und McCoys spielten, vermissen heute die bubenhafte Seite unseres Hobbie's. Die Abendunterhaltung im Albisgüetli vereinigte weit über 100 Personen, darunter eben auch die 2 Engländer, einige neue französische Gesichter, eine italienische Delegation sowie natürlich unsere regelmässigen Besucher aus Deutschland und der Schweiz. Sogar Arne Zetterström hatte mit Maggy den 2000km langen Weg aus Schweden nicht gescheut, um Zürich und die Zürcher wiedereinander zu begrüßen. Sehr gefreut haben wir uns auch über den Besuch von Kammeraden, welche seit einiger Zeit nicht mehr Aktiv mitmachen, wie Willy Jaberg (EM. 1956 und 57), Ernst Hostettler, Marco und Georges Theiler (Gründungsmitglieder) und Mercel Schneulin. Wir glauben sogar zu wissen, dass sich der Eine oder Andere mit dem Gedanken eines Comeback trägt. Am Sonntag klärte sich der Himmel und der 2. Teil des Rennens konnte bei sommerlichen Verhältnissen abgehalten werden. Wie gewohnt war die Organisation mustergültig, mit dem Unterschied, dass die sagenhafte Grosszügigkeit des Zürcher Clubs, unter der Leitung von Georges FAUSCH diesmal noch ausgeprägter war. Jeder wurde verwöhnt und reichlich beschenkt.

Nicht zuletzt möchten wir Hans WAEFFLER für seine stets meisterhafte "Conférence" danken und gleichzeitig auch der Hoffnung Ausdruck geben, dass sich Hans in Zukunft wieder vermehrt unter uns zeigen werde.

---

Wiederum zeigte sich dass die Modelle der "Categoria MONZA" unbedingt mit einer Abstellvorrichtung versehen sein sollten. Der effektive Zeitverlust durch das Nicht-Abstellen-Können ist eigentlich sehr gering, aber man muss zugeben, dass ein Modellrennwagen nach Zurücklegen von mehr als 30 Runden eher langweilig wirkt.

Wir haben von Euch immer noch keinen konkreter Vorschlag für den Einbau einer Abstellvorrichtung erhalten und bitten Sie deshalb, sich direkt mit Freund Johansson in Verbindung zu setzen, der wie bereits erwähnt, eine sehr zweckmässige Abstellvorrichtung konstruiert. Hier seine Adresse:

L. O. Johansson  
Norra Utsiktsgaten 14  
A t v i d a b e r g  
Schweden

Indessen schlagen wir Ihnen vor, die Vorschrift zu erlassen, dass ab 1. Januar 1969 sämtliche Modelle der CATEGORIA MONZA mit einer Abstellvorrichtung zu versehen sind, entsprechend § 7 der technischen Reglemente der FEMA.

In der Beilage erhält jedes Land einen Fragebogen, den wir vor dem 31. Dezember 1968 ausgefüllt zurück erbitten.

---

FEMA-Mappen: Wir sind daran, die Ergänzungen der FEMA-Mappen, entsprechend den Beschlüssen der Delegiertenversammlung, der neuen Rekorde und Europameister, in Druck zu geben und bitten alle Inhaber

von Mappen, und dieselben unverzüglich zuzustellen. Wir verwenden unsere "Dezember-Pause" dazu, Ihre Dokumentation auf den neuesten Stand zu bringen und dafür besorgt sein, dass Sie ab Anfangs Januar wieder blitzsaubere Unterlagen besitzen. Bei dieser Gelegenheit bitten wir Sie von Ihren Mitgliedern in Erfahrung zu bringen, wer noch eine FEMA-Mappe (zu Fr./DM 30.-) zu erwerben wünscht. Einige wenige Exemplare könnten bis anfangs Januar zusammengestellt werden.

Ferner erinnern wir Sie daran, dass alle Ihre Abonnemente für die FEMA-INFORMATION ab Januar neu laufen. Bitte bezahlen Sie Ihre Gebühr von Fr./DM 10.- auf das Konto FEMA bei der Schweiz. Bankgesellschaft in Basel (oder senden Sie uns eine Banknote in einem Briefumschlag zu).

---

Brennstoff 80/20, Vorschlag 4: Für den neuen Einheitsbrennstoff ab 1970, empfiehlt uns ein ehemaliger Modellflieger, das Auftanken in gleicher Weise vorzunehmen, wie es sich seit Jahren bei den Fliegern glänzend bewährt hat: Vor dem Betreten der Piste kommt jeder Konkurrent am Brennstofftisch vorbei und bekommt den Tank aufgefüllt. Diese Prozedur ist viel einfacher als wir es uns bisher vorgestellt haben und kann noch dadurch erleichtert werden, dass der Tank mit 2 Messingröhrchen versehen wird, welche nebeneinander aus der Karrosserie heraus schauen. Nach dem Tanken werden die 2 Röhrchen durch ein kurzes Stück Plastikschlauch miteinander verbunden.

Dieser Vorgang erfordert keine zusätzliche "Arbeitskraft", denn das Auftanken lässt sich ohne Weiteres mit der Funktion des Kabelwarts kombinieren.

Nun aber, meine Herren aus Paris, Hannover, Zürich, Stockholm, Budapest, usw. nun ist es an der Zeit, dass Sie mit Ihren eigenen Vorschlägen zu der Formel 80/20 endlich aus dem Busch kommen.

Bitte helfen Sie mit und beteiligen Sie sich AKTIV an der Verwirklichung dieser wichtigen Neuerung. Bis zur Herausgabe der nächsten FEMA-INFORMATION, anfangs Januar, erwarten wir von jedem Land mindestens einen konkreten Vorschlag für die Handhabung der 80/20-Formel.

---

Wenn Sie schon an den "Hausaufgaben" für die FEMA sind, so bitten wir Sie um Zustellung einer Liste der in Ihrem Lande zur Ausschreibung gelangenden Wanderpreise (wie z.B. Trofeo Clerici, Basler Cup, MOM-Pokal, Schwarzwald-Wanderpreis, usw.) Wir empfehlen Ihnen, uns folgende Angaben zu machen:

1. Land
  2. Piste(n) der Austragung
  3. Sinn des Pokals
  4. Beschreibung des Pokals
  5. Nach welcher Formel (reine Geschwindigkeit, Punktsystem, Koeffizient, usw.)
  6. Definitive Zuschreibung nach ?-Mal gewinnen
  7. Ausschreibung für Einzelmitglieder oder Teams.
  8. Gestiftet von .....
  9. Ungefährtes Datum der jeweiligen Austragung
  10. Bisherige Gewinner
  11. Foto des Pokals
  12. Weitere Bemerkungen
- 

Rennkalender 1969: In der Beilage erhalten Sie einen weiteren Entwurf für die Rennen der nächsten Saison. Wie Sie sehen, sind nicht mehr viele "guten" Daten frei. Geben Sie uns also auch Ihre Termine bald bekannt.

---

U.S.A.: Anlässlich des diesjährigen Meisterschaftsrennens, das während 3 Tagen im August in ANDERSON (Indiana) abgehalten wurde, ist der absolute Weltrekord erneut überboten worden. Hier die "Geschichte" dieses Rekordes:

Im Jahre 1967 verbesserte Martie Fairabend den 11 Jahre alten Weltrekord von HOWARD FOX aus Bethlehem indem sie KM/H 251,40 erreichte. Im April 1968 verbesserte ROY TORREY aus San Dimas (Calif.) diesen Rekord mit 251,84. Sein Sohn, LLOYD TORREY erreichte im Juli in Californien 253,16. Anlässlich der Landesmeisterschaften erreichte ELMER SORDELET aus Grabill (Indiana) am 16. August KM/H 253,94. Dieser neue Rekord war jedoch von kurzer Dauer, denn der nächste Wagen auf der Piste (LLOYD TORREY) erreichte die Geschwindigkeit von KM/H 255,39. Beide Modelle wurden vom technischen Ausschuss genauestens geprüft und als Reglements-konform anerkannt.

---

Zu Verkaufen:

Wegen Doppelanschaffung, ein Motor O.P.S. loccm neueste Version, fabrikneu in Originalpackung mit Resonanzrohr.

---

Provisorischer Rennkalender 1969

		<u>1. Rennen</u>	<u>2. Rennen</u>
April	6. (Ostern)		
	13.		
	20.		
	27.		
Mai	(1.)		
	4.		
	11.		
	18.		
	25. (Pfingsten)	Kapfenhardt	-.-
Juni	1.		
	8.		
	15.	Bromma-Pokal (Handicap)	
	22.		
	29.		
Juli	6.		
	13.		
	20.		
	27.		
August	3.	<u>E. M. in Monza</u>	-.-
	10.	<u>Revanche in Basel</u>	-.-
	17.		
	24.		
	31.	Zürich, Schlatter+Wolf	
Sept.	7.		
	14.		
	21.		
	28.	MOM-Pokal Budapest	
Okt.	5.		
	12.		
	19.		
	26.		