



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,

7. Juli 1969

Italien meldet einen sensationellen WELTREKORD in der Klasse 2,5. Nachdem MARTA MONDANI am 22. Juni bereits 212,01 erreicht hatte, verbesserte sie gestern, am Tage des Clerici-Gedenkrennens in Monza diesen Rekord auf

215,56 km/H

Wir gratulieren Frau Mondani und vor allem den Herstellern des Motors, den Gebrüdern ROSSI, aufs Herzlichste für diese hervorragende Weltbestleistung.

Der 2,5ccm Rossi-Motor weist ähnliche Masse auf wie der Super-Tigre und ist mit einem Resonanzrohr versehen. Drehzahl über 26'000 T/min. Da der Motor für Flugmodelle gebaut wurde, ist die Auspufföffnung nach vorne gerichtet. Für das Modell von Marta wird ein halbkreisförmiges Rohrstück zur Verbindung verwendet, sodass das Resonanzrohr schräg über den Zylinderkopf nach hinten geführt wird. Für die Rekordversuche wurde handelsüblicher COX-Brennstoff, gemischt mit 80/20 verwendet. Der Motor soll in Serienproduktion gehen und im Laufe des Herbstes erhältlich sein.

Auch in SCHWEDEN soll ein neuer Rekord aufgestellt worden sein, und zwar in der Klasse 5 ccm. Inoffiziell glauben wir zu wissen, dass die Geschwindigkeit 224 km/h betragen soll. Auch in diesem Falle gratulieren wir herzlichst.

Gestern, am 6. Juli wurde wie gemeldet das Gedenkrennen "CLERICI" bei sehr heissem Wetter in Monza ausgetragen. Das Startfeld umfasste Konkurrenten aus Italien, Deutschland, Frankreich und der

Schweiz. Wir hoffen, dass die offizielle Rangliste eintrifft bevor wir die vorliegende FEMA-INFORMATION zum Versand bringen. Jedenfalls geben wir Ihnen nachfolgend die Gewinner der bekanntlich sehr schönen (aber leider je über 18 Kilo wiegenden) Trophäen bekannt:

Kl. 1,5	Ph. Rochat	164 kmh
Kl. 2,5	M. Mondani	191 kmh
Kl. 5	H. Denneler	218 kmh
Kl. 10	Ph. Rochat	227 kmh

Anlässlich des gestrigen Rennens wurde mit den Organisatoren der EUROPAMEISTERSCHAFT 1969 folgendes Programm aufgestellt (genauere Einzelheiten werden Sie mit der definitiven Einladung bekommen):

Trainingsmöglichkeiten:

Mittwoch 30.7.69	10-19 Uhr
Donnerstag	10-19 Uhr
Freitag	10-19 Uhr

Delegiertenversammlung:

Freitag 1.8.69	19 Uhr
im Autodrom-Restaurant	

Rennläufe:

1. Lauf, Samstag 2.8.69	11Uhr
2. Lauf, Sonntag 3.8.69	11Uhr

(Achtung! italienische Sommerzeit beachten.)

Wir ersuchen Sie, uns nunmehr spätestens bis zum 19. Juli folgende Angaben an obige MUTTENZER Adresse zukommen zu lassen:

A Meldungen für höchstens 16 Modelle pro Land mit Angabe von Konkurrent, Motor, Farbe und Gewicht des Modelles.

wenden!

7. Juli 1969

- B. Angabe der Namen der 2 Delegierten jedes Landes für die FEMA-Versammlung (nochmals, Bitte höchstens 2 Mann).
- C. Ihre Anträge z.Hd. der Delegiertenversammlung.

Betreffend Punkt "C" möchten wir Sie bitten, uns Ihre Anträge besonders in Bezug auf die Handhabung der 80/20 Formel sowie Ihre Vorschläge für die Neubildung des FEMA-Vorstandes schriftlich vor dem 19.7.69 einzureichen, um zeitraubende Vordiskussionen an der D.V. zu vermeiden.

Für die Formel 80/20 werden wir voraussichtlich zwischen folgenden 2 Alternativen zu wählen haben:

- a. Auftanken durch den Organisator unmittelbar vor dem Betreten der Piste,
- b. Freies Auftanken in den Boxen auf Vertrauensbasis.

Letztere Variante (b) wäre natürlich ideal, doch hegen wir gewisse Bedenken, wenn man vernimmt, dass einerseits sehr zahlreiche Einzelmitglieder immernoch im Unklaren über die einfachsten Reglementsbestimmungen gelassen werden und andererseits dass beispielsweise kürzlich bei der Wagenabnahme eines grossen Clubs verschiedene Konkurrenten mit reglementswidrigen Briden fahren wollten. Beim Brennstoff wären solche "Kunstgriffe" noch viel leichter zu verbergen. Wir bitten also jedes Land in diesem Punkte an der D.V. eine KONKRETE und klare Meinung zu vertreten, damit wir dann dieses Traktandum rasch und für alle Teile befriedigend erledigen können.

19. Juli!
 1. Meldungen (16)
 2. Anträge
 3. Delegierte (2)

Es sind bereits folgende provisorischen Meldungen eingegangen:

Deutschland:

- 1,5: Frau G. Herberger (2X)
- 2,5: Frieser, Meier, Stranzinger R. Hauff, W. Hauff.
- 5: Herberger, Denneler (2X), Haller, Heid.
- 10: Arlautzki, Frieser, Speer, Heid

Frankreich:

- 2,5: Persia, Salvaire, M. Duran, Saez.
- 5: Caillaud (2X), Krasznaï (2X) Persia.
- 10: C. Duran (2X), M. Duran

Schweiz:

- 1,5: Morf, Kohler, Rochat
- 2,5: Buzio, Huber, Meier (2X)
- 5: Pfister, F. Morf, Fausch, Zaugg, Lötscher
- 10: Pfister, Rochat (2X), Zahnd.

Jahresbeiträge: Der FEMA-Kassier teilt uns mit, dass noch nicht alle Beiträge pro 1969 bezahlt sind. Selbstverständlich sind dieselben jetzt POSTWENDEND auf unser Bankkonto zu überweisen.

"Crash and Cash" Wie wir Ihnen bereits mitgeteilt haben, enthält unsere "C+C"-Reserve bereits einen schönen Betrag. Für die Beteiligten, die bereits 1968 und 1969 einbezahlt haben, werden die Beiträge pro 1970 um 40% ermässigt werden.

Categoria MONZA:

Bekanntlich ist diese Klasse für den Nachwuchs bestimmt. Wenn erfahrene Modellisten weiterhin in dieser Klasse starten (und die vorderen Ränge belegen) so ist ihr Zweck verfehlt. So bitten wir die Vorsitzenden der nationalen Clubs die notwendigen Schritte zu unternehmen, damit der Geist der Catego-

7. Juli 1969

ria Monza erhalten bleibt. Die Categoria Monza hat uns viel Nachwuchs gebracht, und es lohnt sich für jeden Club, in dieser Richtung vermehrte Anstrengungen zu machen.

Brennstoff 80/20:

Nachdem verschiedene Modelle mit diesem Brennstoff an Rennveranstaltungen teilgenommen haben, können wir die bisher erzielten Bestleistungen zu registrieren beginnen:

- Kl.5: K. Zahnd, Dooling 163.04
- Kl.10:A.Burghard, OPS 216.86

Dass die 80/20-Formel viele angenehmen Seiten aufweist (wie z.B. leichter Start, auch bei kalter Witterung, billigerer Brennstoff, mehrfache Lebensdauer von Motor und Kerzen, Schonung des Anstrichs, usw.), das wussten wir schon als wir anno 1967 die Einführung beschlossen haben, aber der Betrieb zeigt zahlreiche interessante Aspekte und Probleme, deren Lösung spannende Diskussionen und Versuche erwarten lässt. - Zum Beispiel haben wir mit 2 Modellen folgende Vergleichswerte für die Vergasereinstellung festgestellt:

- 10 ccm Dooling:
 - mit 53% Nitro, Düse 1,25
 - mit 80/20 Düse 0,90
- 5 ccm K+B Torpedo:
 - mit 53% Ni. 6 Umdrehg.
 - mit 80/20 4 3/4 Umdr.

Diese Versuche wurden ohne Änderung des Kompressionsverhältnisses, des Zündzeitpunktes oder des Kerzentyps durchgeführt. - Der nächste Schritt wird die Erhöhung des Kompr.-Verhältnisses sein, vermutlich am besten um ca. 10%.

Aus dem obenerwähnten geringeren Brennstoffverbrauch geht hervor, dass der Wagen länger braucht um seine optimale Geschwindigkeit zu erreichen. Meistens sind die ersten 10-20 Runden lediglich ein nutzloses Durchspülen des Motors ohne wesentliche thermische Wirkung. Die optimale Vergasung tritt

dann sehr plötzlich ein, was ein genaues Feststellen der eigentlichen Spitzengeschwindigkeit sehr erschwert. Es wird deshalb bei den meisten herkömmlichen Modellen (vielleicht mit Ausnahme der 10cc) ratsam sein, einen in allen Abmessungen verkleinerten Tank zu probieren, damit der Zeitpunkt der optimalen Vergasung wieder mit demjenigen der optimalen Motorentemperatur zusammengebracht werden kann. Dabei ist aber natürlich zu berücksichtigen, dass sich der Motor mit 80/20 weniger schnell erwärmt als mit Nitro, also ist auch die Kühlung des Motors neu zu überdenken.

Im Zusammenhang mit der Formel 80/20 müssen wir nachholen, dass der entsprechende Brennstoff für Diesel-Motoren 60/20/20 heissen wird, also 60% Dieselöl, und je 20% Aether und Ricinusöl.

Auch schlagen wir Ihnen vor, die Cat. MONZA ab 1.1.70 ebenfalls mit 80/20 zu fahren, statt mit dem bisherigen Gemisch mit 10% Nitrobenzol.

Zu verkaufen:

Ein Modell MONZA, DM. 120.-
Anfragen an H. Rottner, RG Schwarzwald oder direkt an die FEMA.

Zu verkaufen:

2 Motoren 2,5ccm, MOKI-eigenbau, sehr schnell mit dem schrägen Vergaser. Anfragen an E. Santucci, Josefstrasse 139, 8005-Zürich.

Zu verkaufen:

Ein Motor FRIRO 10ccm, neueste Version, fabrikneu. Anfragen an FEMA.

Wir freuen uns auf Ihre pünktliche Post vom 19. Juli.

NB. Wir haben verschiedene Ranglisten aus den letzten Rennen noch in der Maschine. Sie folgen in den nächsten Tagen nach. 4-FUN



INFORMATION

E I N L A D U N G

zur Teilnahme an der

Revanche der EUROPA-MEISTERSCHAFT 1969

am Sonntag, den 10. August 1969

auf der Piste des SMCC in BASEL-Witterswil.

Startberechtigt sind auch Modelle, welche an der EM-69 nicht teilgenommen haben.

- Gesonderte Klassierung der Modelle 80/20,
- sowie der Categoria MONZA.

Programm:

Freitag, den 8.8.69	ab 09.30 freies Training
Samstag, den 9.8.69	ab 09.30 freies Training 14.30, Offizielle REKORD-Versuche mit Longines-Zeitmessung, besonders für 80/20 und Cat. Monza.
Sonntag, den 10.8.69	10 Uhr: Non-stop-Rennen Anschliessend: Preisverteilung

Auf dem Pistenareal:

- Restaurant "Chez Marguerite" mit Nitromethan-Laube,
- Aufenthalts- und Umkleideräume in der Club-Hütte,
- Ruhe- und Spielplätze für die Angehörigen.