



INFORMATION

Präsident:	Philip Rochat,	Auf der Schanz 17,	4132 MuttENZ	(CH)
Vic.-Präs.:	Georg Fausch,	Friedhofstrasse 33,	8048 Zürich	(CH)
Kassier:	Erwin Heid,	Burggartenstrasse 147,	7157 Oppenweiler	(D)
Bank:	Schweizerische Bankgesellschaft UBS	4000 Basel		(CH)

7. November 1970

Liebe Sportfreunde,

Europameisterschaft 1971: Auf unsere Rundfrage in der letzten INFO haben wir von der Schweiz und Deutschland je eine befürwortende Stellungnahme zur Abhaltung der EM-71 in der CSSR erhalten. Von den andern Ländern haben wir keine negativen Antworten erhalten, sodass die Abhaltung der EM-71 in Bratislava beschlossen werden konnte.

Inzwischen ist uns jedoch vom tschechischen Centralclub der Bericht zugekommen, dass die Instandstellung der Piste von Bratislava längere Zeit dauern würde. Aus diesem Grunde sei der tschechische Central-Club damit einverstanden, dass die EM-71 in SCHWEDEN stattfinden soll. Wir haben uns sofort telefonisch mit der SMRU in Verbindung gesetzt und hoffen, dass Schweden die Durchführung der EM-71 übernehmen wird. Sobald wir die definitive Antwort erhalten haben, werden wir alle Länderverbände sofort benachrichtigen. Das Datum vom 8. August 1971 steht indessen bereits fest.

Budapest: In Ergänzung zu unserem kurzen Bericht in der letzten INFO möchten wir unsern neuen Europameistern nochmals aufs Herzlichste gratulieren. Die 4 diesjährigen Sieger werden bestimmt noch lange und mit Stolz an die ergreifende Siegerehrung von Budaörs mit Olympia-Podium und Nationalhymne zurückdenken.

An dieser Stelle möchten wir aber auch einigen Konkurrenten, welche auf den nächsten Rängen figurieren unsere Gratulation aussprechen. Vor allem freuen wir uns über die beachtenswerten Geschwindigkeiten von J. Kostyak (1,5 ccm, 163 km/h) L. Szücs (2,5 ccm, 200/km/h), V. Provoost (2,5 ccm 199 km/h) B. Abrahamson (5 ccm, 214 km/h), E. Heid (5 ccm, 213 km/h), H. Arlautzki (10 ccm, ex-Aequo mit Sieger) L. Foslöf (10 ccm, 226 km/h), Heid und Burghard (10 ccm, je 223 km/h). Diese Leute haben bewiesen, dass sie ihre Modelle trotz sehr abwechslungsreichen klimatischen Bedingungen und der für Viele ungewohnten Bahn einwandfrei einzustellen verstehen. In der Klasse 1,5 ccm musste Ungarn erstmals seit 1967 auf den Titel verzichten. Galanterweise trat Viktor Oerkenyi den ersten Rang an Frau G. Herberger ab, welche ihn um 1,7 km/h distanzierte. Nur schade, dass unsere erste Europameisterin nicht anwesend war, um die schwarze Europameisternadel persönlich angesteckt zu bekommen.

Die Klasse 2,5 ccm den erwarteten, aber recht gekonnt verteidigten Europameistertitel von Imre Iharosi, der seinen Sieg sowohl durch eine seriöse Vorbereitungsarbeit an den Modellen als auch durch seine bescheidene und sympatische Persönlichkeit absolut verdient hat. Während Laszlo Szücs und Viktor Provoost erstmals in die vorderen Ränge einer EM vordringen konnten, gelang es Marta Mondani nicht an ihre früheren vielversprechenden Resultate anzuknüpfen.

In der Klasse 5 ccm sah man nur sehr wenige Resonanzrohre, Josef Petö, der dasselbe Lob bezüglich Modellvorbereitung und persönliche Art wie Iharosi verdient, hat wiederum deutlich den Meister gezeigt und seinem Lande zum 8. aufeinanderfolgenden Male den Europameistertitel eingebracht. In dieser Klasse überraschte aber auch der immer jugendliche schwedische "Veteran" Bengt Abrahamson, der sowohl auf der Piste als auch an der FEMA-Sitzung mit dem grössten persönlichen Einsatz kämpfte. Hingegen ist der schon lange wieder fällige Medaille-Rang von Horstle Denneler ausgeblieben. Mögen nächstes Jahr die Mühlen im Schwarzwald wieder ganz hoch drehen! Zum Gesamtbild der Klasse 5 ccm ist mit Genugtuung zu erwähnen, dass nicht weniger als 12 Modelle die "Schallgrenze" überschritten haben.

Bei den 10 ccm- Modellen war die Spannung nach dem 1. Lauf am höchsten, nachdem der Favorit Ivar Thorpman überraschend vom Titelverteidiger Harald Arlantzki um 0,95 km/h überflügelt worden war. Im Training hatte Harald einen Kolbensschaden und musste mit einem neuen unerprobten Kolben in die Schlacht gehen. Der 2. Lauf musste dann nach einigen Starts wegen eines plötzlichen Gewitters abgebrochen werden, was die Annulla-tion der in diesem 2. Lauf gefahrenen Zeiten zur Folge hatte. Hauptleidtragender war dabei Ivar, der über 234 gekommen war. Als das Rennen nach langer Unterbrechung wieder aufgenommen wurde, war die Temperatur enorm zurückgefallen, und die Konkurrenten sahen sich vor entscheidende Einstellungs- und Brennstoffprobleme gestellt. Ivar erreichte auf den Hundertstel genau dieselbe Geschwindigkeit, wie Harald im 1. Lauf, und es gelang Letzterem anschliessend nicht mehr, an seine Vortagszeit heranzukommen. Somit standen beide Konkurrenten zeitgleich, doch wurde gemäss FEMA-Reglement Ivar Thorpman als Europameister ausgerufen, da im ex-aequo Fall das bessere Streichresultat mitbestimmend ist. Mit seinem "langsameren" Modell unterstrich Ivar seinen Sieg und belegt auch den 3. Rang mit nur 0,29 km/h Rückstand. Hinter diesen 3 Super-Modellen klaffte dann eine Lücke von über 5 km/h. Der erwartete Grossangriff der Nicht-Dooling-Modelle fand wiedere einmal nicht statt, was für Manchen, der mit der 10 ccm-Klasse liebäugelte, eine gewisse Entmutigung bedeutete. Die aus den 40er-Jahren stammende amerikanische Konstruktion belegte immernoch die vordersten 7 Ränge. Dass die Spitzengeschwindigkeiten über 10 km/h hinter denjenigen des Vorjahres zurücklagen, hat etwas enttäuscht. Der Grund liegt vermutlich darin, dass die klimatischen Verhältnisse für die Zehner schwer zu meistern waren und dass, die Bahn für die meisten Teilnehmer vollkommenes Neuland war.

Wie in der letzten INFO schon erwähnt, war unsere Veranstaltung, auch ausserhalb des eigentlichen Wettkampfes, für alle Beteiligten ein unvergessliches Erlebnis. Für Viele war die schöne Stadt Budapest, das schmackhafte ungarische Essen und die hinreissende Zigeunermusik etwas Einmaliges. Für die Vorbereitung des Treffens hatten sich die Veranstalter alle erdenkliche Mühe gegeben, und Karoly Magistrak "and his boys" wussten auf alle Anwesenden mit der feierlichen Eröffnung, mit den perfektionierten Zeitmess- und Anzeige-Apparaturen, sowie mit der gelungenen Siegerehrung einen bleibenden Eindruck zu machen.

An ihn und den ungarischen Modellbau-Verband unter der Leitung von Dr. Beck, sowie an die unterstützende Firma MOM richten wir erneut unsern aufrichtigsten Dank für die reibungslose Durchführung der Europameisterschaft 1970 und die vielen gefälligen Preise, Geschenke und Erinnerungen, welche jeder von uns nach Hause nehmen durfte.

Delegiertenversammlung: Der heutige Umfang dieser INFO gestattet es und nicht, das Protokoll der DV-70 beizulegen. Die 2 wesentlichen Neuerungen haben Sie jedoch bereits in der letzten INFO zur Kenntnis erhalten. Es sind a.) der Beschluss, dass Rekordversuche ausserhalb der ordentlichen 2 Rennläufe nicht mehr anerkannt werden und b.) dass die FEMA ab 1971 für die 3 Erstklassierten jeder Klasse an der EM eine Medaille anfertigt. Vorschläge sind bereits von Deutschland, der Schweiz und Schweden eingetroffen. Wir bitten die übrigen 5 FEMA-Länder um prompte Zustellung ihrer Ideen.

An Harald, z. Hd. des DMMC: Der Deutsche Modell Motor Club sendet uns regelmässig 2 Exemplare seines Rundschreibens und wir möchten uns an dieser Stelle nochmals für diese interessante Arbeit bestens bedanken.

Die Ausgabe vom 19.10.70 hat mich indessen in einigen Punkten etwas befremdet. Zunächst bedauerst Du, Harald, dass die FEMA "noch nicht einmal....". Im letzten Schreiben aus Deutschland stand bereits die freundliche Bemerkung" von der FEMA immer noch nicht erhalten!" Diese zarte Aufforderung, etwas mehr Dampf aufzusetzen habe ich gut verstanden, aber gerade mein Freund Harald sollte sich daran erinnern, dass ich bei meiner Wahl anno 1967 klar und deutlich erklärte, ich würde die FEMA-Geschäfte so gut und so prompt wie möglich erledigen, aber niemand dürfe erwarten, dass ich so viel und so schnell berichten würde, wie mein Vorgänger Arthur Speer. Ich verwende für die FEMA sehr viel Zeit, aber es gibt doch Momente, da ich aus geschäftlicher Ueberlastung (oder manchmal auch aus Enttäuschung über die flau Resonanz meiner Bemühungen) das INFO-Schreiben an die zweite Stelle stellen muss. Seit 1967 habe ich stets probiert, Harald als FEMA-Präsident zu gewinnen, jeoch immer erfolglos. Wenn der Deutsche Club wirklich so grossen Wert auf eine Ruck-Zuck-Bedienung von Seiten der FEMA legt, so liegt da die Lösung zweifellos in der Wahl von Harald Arlantzki zum FEMA-Präsidenten. Harald, an der nächsten DV darfst Du wirklich nicht mehr nein sagen.

Ferner ist der Deutsche Club der Auffassung (gemäss Rundschreiben), die FEMA-Reglemente seien veraltet. Zu dieser Ausserung, welche mit der DMMC bereits letztes Jahr machte, wurde damals mit Harald vereinbart, dass er mir alle Punkte schreiben würde, welche er als unzeitgemäss betrachtete, mit entsprechenden Gegenvorschlägen. Die konkreten einzelnen Vorschläge habe ich vom DMMC leider "immer noch nicht erhalten". Alljährlich bringen die Delegierten verschiedene Anregungen mit zur DV (siehe z.B. 1970, neue Rekordregelung), welche dann sachlich besprochen werden und zur Abstimmung gelangen. Meines Erachtens ist es uns in all diesen Jahren gelungen, auf diese Weise unsere Reglemente stets "up-to date" zu erhalten, und wirklich nur wenige überaltete Vorschriften darin zu belassen.

Ich bin zwar der Meinung, dass die heutige Form unserer Reglemente die meisten von uns befriedigt und ausserdem sehr viel Spielraum für Neuentwicklung offenlässt, doch ist die FEMA stets gerne bereit, das Vorhandene noch zu verbessern, wenn von Seiten der Länderverbände konkrete und vernünftige Wünsche angebracht werden. Ich glaube nicht, dass dem DMMC oder der FEMA viel geholfen ist, wenn 2 Monate nach der Delegiertenversammlung einfach behauptet wird, unsere Reglemente seien unzeitgemäss. Deshalb nehme ich an, dass wir bald in den Besitz eines ausführlichen Berichtes des DMMC gelangen werden, worin klipp und klar aufgeführt wird, was unzeitgemäss geworden ist, und wie die betreffenden Vorschriften verbessert werden können.

Nicht begeistert hat mich auch die aus dem Rundschreiben ersichtliche Einstellung zu unserem Nachwuchsproblem. Die Categoria MONZA ist trotz der mangelnden Unterstützung von einigen Rennstalleitern immerhin die erfolgreichste Nachwuchsformale, welche die FEMA bisher zustande brachte. Ich weiss, dass man etwas noch Einfacheres und noch Billigeres finden sollte, aber es steht bestimmt nicht einem einzelnen Länderclub zu, diese Formel eigenmächtig zu erweitern oder zu modifizieren, besonders dann nicht, wenn man weiss, dass die ganze FEMA an der Förderung des Nachwuchses interessiert ist.

Zum Text der DMMC-Mitteilung ist Verschiedenes zu bemerken, dass die Beschaffung von Monza-Modellen nahezu aussichtslos geworden ist, entspricht nicht der Wirklichkeit. Ich habe aber seit mehr als einem Jahr aus Deutschland keine einzige Anfrage nach Monza-Modellen oder Bestandteilen erhalten, Frau Clerici, die Herstellerin, meines Wissens ebenfalls nicht. Hingegen hat kürzlich V. Provoost jr. seinen Monza innerhalb 14 Tagen (inkl. Verzollung) ins Haus geliefert bekommen, zum üblichen FEMA-Spezial-Preis.

Auch die neuen 70 mm-Reifen wurden sozusagen postwendend geliefert. Zur Unterstützung oder event. Erweiterung der Cat. Monza ist von uns auch folgendes unternommen worden:

Aus Zürich erwarten wir täglich ein Angebot für neue Felgen und Reifen, welche möglichst zum selben Preise wie die Original-Movosprint erhältlich sein sollen. (Angebot vor einem Monat angefordert). Ferner habe ich bereits letztes Frühjahr in Schweden ein komplettes Modell der interessanten schwedischen Nachwuchsklasse "SMRU-Standard" bestellt. Dieses Modell soll billiger als der Monza sein und würde sich vielleicht auch für unsern FEMA-Nachwuchs eignen. Arne Zetterström versprach mir vor wenigen Tagen am Telefon eine nunmehr sehr prompte Zustellung des bestellten Wagens mit allen notwendigen Unterlagen.

Sobald ich in dieser Angelegenheit etwas Konkretes in den Händen habe, werde ich die FEMA-Länder erschöpfend orientieren. Deshalb möchte ich den DMMC heute ersuchen, unsere Nachwuchsformel einstweilen noch so zu akzeptieren, wie sie International befürwortet wurde.

Abschliessend muss ich aber nochmals betonen, dass ich mich über jede Initiative betreffend die Nachwuchsformel aufrichtig freue, woher sie auch kommen mag, aber ich erachte eine Zusammenarbeit der einzelnen Länder als absolut unerlässlich.

Also, Harald, wollen wir nicht lieber einmal im Dezember, wenn wir beide etwas mehr Zeit haben, mal ruhig zusammensitzen, vielleicht bei Arthur im Schwarzwald, und die ganze Angelegenheit etwas konkreter besprechen.

Bemerkung: Es lag mir daran, die obigen, etwas persönlichen Ausführungen allen FEMA-Mitgliedern bekanntzugeben, damit die FEMA aus den zahlreich zu erwartenden Kommentaren oder Stellungnahmen ihre Schlüsse ziehen kann und eventuelle Verbesserungsvorschläge für das technische Reglement oder für die Cat. Monza ausarbeiten kann. Der DMMC wird bestimmt allen Interessenten ein Exemplar des besagten Rundschreibens zustellen.

Ranglisten: Wir sind daran, die noch fehlenden Ranglisten aus der letzten Saison zu drucken. Dabei fällt uns auf, dass einige Clubs die Motorenmarke nicht mehr angeben, was die Ranglisten immer uninteressanter und unpersönlicher macht. Bitte seien Sie in Zukunft nicht mehr so geheimnisvoll. Machen Sie's doch wie die Schweden und die Amerikaner, die auf allen Ranglisten, neben der Motorenmarke sogar den Namen oder den Erbauer des Modelles angeben. Interessant sind auch die Angaben der herrschenden Temperatur und Luftfeuchtigkeit.

IN LETZTER MINUTE:

SCHWEDEN UEBERNIMMT DIE
DURCHFUEHRUNG DER EM-71

ÚSTŘEDNÍ MODELÁŘSKÁ SEKCE ČSSR

ЦЕНТРАЛЬНАЯ СЕКЦИЯ МОДЕЛЬНОГО
СПОРТА ЧЕХОСЛОВАЦКОЙ СОЦИАЛИС-
ТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

SECTION CENTRALE DE MODÉLISME
DE LA RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
TCHÉCOSLOVAQUE

OPLETALOVA 29 - PRAHA 1

Tel. 22 35 44

Prag, den 22. Oktober 1970

Unser Zchn.: 7807 - No.

Československý klub automobilových modelářů
Opletalova 29, PRAHA 1
ČSSR

Herrn

Philip Rochat,
Präsident der FEMA,

Auf der Schranz 17

4132 MUTTENZ bei Basel/Schweiz

Geehrter Herr Präsident !

Bei der heuerigen Europa-Meisterschaft in Budapest unsere Vertreter haben sich um die Veranstaltung der Europa-Meisterschaft 1971 in der ČSSR in Bratislava beworben.

Aus diesem Grunde haben wir eine Woche nach der EM in Budapest den internationalen Wettbewerb auf der Bahn in Bratislava zur Überprüfung unserer Bahn veranstaltet. Wie ich informiert wurde, erst nach der Bewertung von den ausländischen Teilnehmern sollten wir von der FEMA eine offizielle Entscheidung erhalten.

Inzwischen haben wir ein Rundschreiben "Deutscher Modell Motor Club " (ing.H.Frieser) erhalten, wo Bemerkungen zu der Oberfläche unserer Bahn angeführt wurden. Auf Grund dieser Mitteilung sind wir an die Verbesserung der Oberfläche der Bahn in Bratislava herangetreten. Diese Reparatur wird wahrscheinlich eine längere Zeit dauern.

Deshalb sind wir einverstanden da mit, dass die Europa-Meisterschaft 1971 in Schweden organisiert wird.

Sobald Sie den Sportkalender FEMA für das Jahr 1971 zusammenstellen werden, bitte ich Sie folgenden Wettbewerb einzureihen :

Benennung : Mezinárodní soutěž = Internationaler Wettbewerb

Datum : 23. - 25. 7. 1971

Ort : I s t e b n é , Bezirk Dolný Kubín (Mittel-Slowakei)

Veranstalter : Československý klub automobilových modelářů,
P r a h a 1, Opletalova 29 - ČSSR

Mit sportlichen Grüßen !

Jiří B a i t l e r
Sekretär

