

Distribution interne aux membres

Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève
tél. 45.06.83
Secrét: M. T. Zonta tél. 94.40.81
Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Août 1977

CHAMPIONNAT DU MONDE 1977.

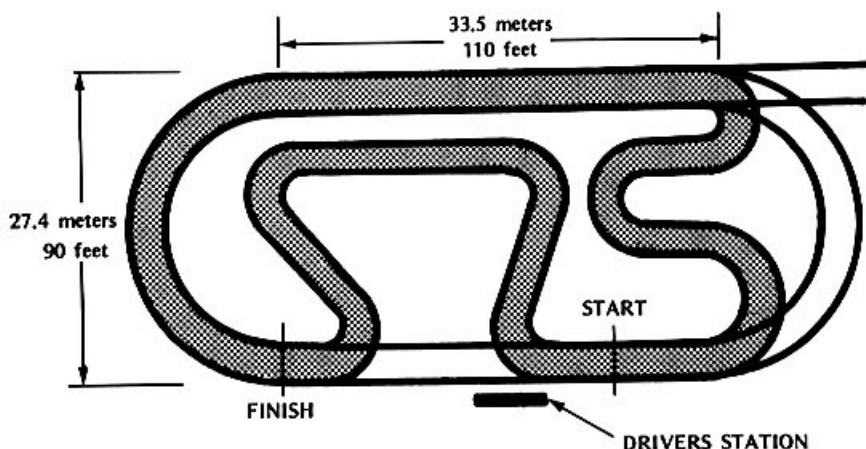


BUTCH KROELLS et sa COUPE de champion

Le circuit

C'est un public de véritables connaisseurs qui a pu apprécier le spectacle du premier championnat du Monde de voitures radio-commandées. Les organisateurs n'ayant pas fait de publicité, sans doute à cause du manque de place, c'est donc les pilotes et mécaniciens et amis qui ont été ces spectateurs privilégiés.

C'est à Pomona, près de Los Angeles que se trouve le circuit THORP. Ce circuit de 52 mètres de long et 28 mètres de large a causé beaucoup de problèmes aux Européens. Ce n'est pas du à sa grandeur, car ces 213 mètres développés, le place dans la moyenne des circuits européens, mais à cause de son revêtement.



100 LAPS EQUALS 13.22 MILES
(21.38 KILOMETERS)

Construit d'une manière définitive, il consiste en une grande place de bitume sur laquelle a été peint le circuit en jaune phosphorescent, ce qui rend la visibilité excellente, seule la ligne droite comporte des poutres pour empêcher la collision frontale des voitures qui viennent de la première épingle. Les intérieurs de virage ont été délimités par des cônes de métal de 4 cm. de hauteur et de 40 cm. de diamètre. Ces espèces d'assiettes se sont révélées très efficaces comme handicap pour les pilotes qui auraient voulu prendre des raccourcis, sans pour autant abimer les voitures.

Le voyage des U-S-A

Le voyage en avion, nous ayant interdit de prendre avec nous, pour des raisons de poids, démarreurs, piles de démarrage, benzine ect., nous avons donc été agréablement surpris de voir à l'entrée du circuit la petite fabrique Thorp ainsi qu'un magasin de pièces détachées de toutes marques, où nous avons pu nous alimenter de toutes les choses indispensables. Quand au démarreurs, ils étaient inclus dans l'installation de la piste en une table avec un moteur entraînant un axe sur lequel était fixées 6 roues, le tout à proximité immédiate du poste de pilotage. Point de vue benzine, le méthanol utilisé en Suisse est un peu différent de celui utilisé en Californie, car il laissait des petites gouttes blanchâtres quand il séchait et leurs moteurs prenaient plus de tours qu'habituellement. Toujours concernant la benzine, j'ai été étonné de constater que les américains utilisent en général de la benzine KB avec 20 % de nitrométhane et que d'autres, comme Husting, tournent

avec moins de 10 %. Le magasin Thorp nous a fait découvrir quelques nouveautés, un vilbrequin de Mc Coy pour KB avec un contre-poids absolument rond pour améliorer les reprises. Un carter " bouchon " avec à l'intérieur chromé dur, pour diminuer les frottements entre la bielle et le dit carter. Un bouchon de réservoir du genre graisseur de machines, étanche, d'un gros diamètre env. 23 mm. qui sera distribué par associated.

Une surprise

En arrivant sur le circuit une surprise nous attendait. Pas de parasol, aussi bien pour les pilotes que pour le matériel qui ont pu constater que le soleil de Californie n'est pas du tout le même qu'en Europe. Presque tous les étrangers sont tombés dans le piège. De pilote en tenue de bain se transformait petit à petit en écrevisse puis en écrevisse habillé, ceci dit, le jour de la course, rare étaient les gens à torse nu, bien que pour les trois jours de course quelques parasols aient fait leur apparition.

Les participants

Il y avait pour cette compétition 107 inscrits et rares sont ceux qui se sont désistés, du côté américain 65 pilotes, seuls ceux de la catégorie experts avaient le droit de s'inscrire ainsi que quelques amateurs qui ont été sévèrement sélectionnés d'après leurs résultats précédents. Pour les européens, 8 anglais que l'on connaît comme étant très forts soit : K. Plessted, Ted Longshaw président de l'EFRA, P. Booth, Dave Preston et Debbie Preston que tout le monde connaît bien par ces participations aux courses européennes. Quant aux suisses ils étaient représentés par leur champion national U. Franke, S. Anderson, E. Brem, H-P. Muller, E. Bopp, J-P Weber, U. Kraehenbuhl et votre serviteur J-P Ruchat, équipe qui soit dit en passant n'a pas fait des étincelles. Pour les italiens nous retrouvons des noms comme Sabatini, Stanzani, Mares, Collina, Garofali, Cantoni et Agostino accompagné de leur chef d'équipe, j'ai nommé l'incomparable Monsieur Holmi. L'équipe de Suède avait envoyé 6 représentants, la Hollande avait 4 concurrents dont Ton Ron l'actuel Champion d'Europe, et F, Kromberge. L'Allemagne avait sélectionné R. Dosch, U. Schildbach et K. Will. Pour la France nous avons retrouvé J-P Lemaitre et P. Rigot. Le premier a cassé son moteur avant les qualifications et le second n'ayant pu terminer sa voiture à temps est arrivé en Californie sans elle. Pour terminer cette distribution il y avait encore 2 Sud Africains ainsi que 2 japonais qui tournaient sur Associated.

Les jours précédents le concours ont été réservés pour les essais. Les concurrents s'inscrivaient à leur arrivée sur le circuit et étaient placés dans le premier groupe qui acceptait sa fréquence. Chaque série durait dix minutes et très vite le " OK DRIVERS " de Bob Stevens devient à lui seul le signal de départ et de la fin de chaque groupe. Tout de suite les difficultés apparaissent, rouler sur une piste qui croche est très agréable, mais comme sur ce circuit c'est vraiment trop pour les européens, qui, habitués aux pistes glissantes et au mauvais temps ont eu des problèmes totalement nouveaux pour régler leurs voitures.

Des grands problèmes

Imaginez vous qu'en fin de ligne droite, la voiture se met à sauter sur une piste pourtant extrêmement plate, que la traction sur les roues arrières est telle que la voiture va tout droit dans les virages, qu'après avoir réussi à augmenter l'adhérence des roues avants la voiture sautille dans les

virages dès que l'on veut passer vite. Ce vite s'entend pour nous européens, car les voitures des Américains sont au point depuis longtemps. Ce n'est pas au niveau du matériel que les différences se sont faites sentir. Seul le Team Associated avait quelques pièces spéciales soit : un axe de plus gros diamètre pour éviter les riveques de casse, des modifications apportées sur les amortisseurs de direction (voir photo) ainsi qu'une cloche d'embrayage de 11 dents pour obtenir un rapport de 6 à 1 comme la plupart des voitures de la concurrence (cloche que n'avait pas le vainqueur) Pour tout le reste les voitures utilisés autant par Associated, Delta Thorp que Magnum (nouvelle voiture qui promet) étaient des voitures d'origine. Mais contrôler la vrille de son châssis, descendre le centre de gravité au maximum, alléger l'avant et l'arrière de la voiture ainsi que perdre deux heures comme Butch Kroells, futur champion du Monde, pour équilibrer ces roues; cela dénote l'importance que les américains attachent à ce qui pour nous ne sont que des détails, mais c'est bien grâce à ces détails que les voitures ont gagné une stabilité étonnante en courbe. Du côté européen, les anglais avec leurs PB ne faisaient pas mauvaise figure, par contre les italiens avaient de très gros problèmes pour faire marcher leurs SG.

Après la course le moteur des vainqueurs ont été démontés, ce qui nous a permis de constater qu'aucune modification n'ont été effectuée sur ces moteurs. Les carburateurs étaient représentés principalement par Perry, Delta et Thorp. Les réglages, pour cette année, étaient un peu différents pour les Américains que pour les Européens, les seules différences notables étaient un poids minimum pour les membres du ROAR et 80 DB. pour ceux de l'EFRA, limitation qui se compensent l'une et l'autre.

LA COURSE

Du côté comptage de tours, tout était parfait. Chaque concurrent était chronométré tour par tour et le commissaire notait chaque arrêt, plein ainsi que sortie de route ou l'intervention d'un mécanicien était indispensable. Il y avait au tour du circuit des commissaires nommés et eux seuls pouvaient remettre les voitures sur la piste. Un mauvais point pour les ématteurs qui étaient entassés par terre dans un tiroir et c'est surtout grâce à la grande discipline des concurrents qu'il n'y en pas de problème.

La course se déroula dans un style inhabituel pour nous, puisque les qualifications se font sur trente tours chronométrés avec un résultat maximum possible de 666 secondes. Seule la meilleures des deux manches comptait, pour sélectionner les pilotes dans trois finales de dix, A noter que la première qualification servit à former les groupes de la deuxième en fonction des capacités de chacun.

Tout de suite un coureur se montra redoutable Bill Jianas, il boucla ses trente tours en 542,6 secondes, soit 14 secondes devant Chuck Phelps, lui-même 5 seconde devant Matt Azzara; les suivant se tenant à 1 voir 2 secondes les uns des autres. Après la première manche seul l'allemand R.Dosch réussi à se placer parmi les 10 premier, relégué le lendemain durant la deuxième manche à la 14 ème place en 592 secondes, devancé par Debbie Preston de 1,1 seconde. Parmi les rares Européens qualifiés dans les trente premiers se trouvaient également P.Booth à la 18ème place en 596,6 secondes, Sabattini à la 20 ème place en 601 secondes et T Longshaw en 605,2 secondes. La finale C soit du 21 ème au 30 ème se déroula sur 180 tours Après une course parfaite T. Longshaw termina 3ème derrière B. Titterington sur MRP avec un moteur KB et un carburateur

Perry, et R. Curtis (le père d'Associated) avec un moteur KB et un carburateur Perry 61 et la pompe. La finale B soit du 11ème au 20ème fut plus intéressante car un chassé croisé entre Debbie Preston, G. Grosenbacher et P. Booth tena en haleine tout le monde pendant environ 60 tours, là Debbie décrocha et laissa à Phil le soin de décrocher une première place pour l'Angleterre. 1er P. Booth, 2ème G. Grosenbacher 3ème D. Preton puis 6ème Dosch et 8ème Sabattini qui cassa son moteur pendant la course. Le sommet de cette journée était évidemment la finale A qui se déroula sur 120 tours. Avec des noms très connus comme A. Carbonell, G. Husting, Bill Jianas, M. Rowland nous avons eu droit à un spectacle de première qualité doublé d'une merveilleuse leçon de conduite pour tous. Ce n'était pas une surprise, lorsque l'on vit Bill Jianas finir le premier tour en tête et la tenir jusqu'à son premier ravitaillement où son moteur cala et ne repartir que très difficilement, fait qui se répéta à chaque plein. Par contre Butch Kroells qui parti dans les derniers remonta petit à petit tous les concurrents, c'est au deuxième plein qu'il passa B. Jianas, puis se fit rattraper par ce dernier qui reprit la tête jusqu'au moment où son moteur montra des signes de fatigue. Butch Kroells fini donc CHAMPION DU MONDE devant Bill Jianas, quant au troisième G. Husting il effectua un parcours sans faute et sans histoire; par contre A. Carbonell qui fini 10ème sur ennui de moteur nous a fait une démonstration de conduite quant à la finesse de ses trajectoires et la sûreté de ses dépassements. Il est intéressant de noter que sur les 10 premières voitures on trouve 3 Associated, 1 Magnum à la 8ème place et 1 Delta à la 10ème place.

Le buffet

Ce n'est pas loin de deux cents personnes qui prirent part à ce magnifique buffet dans une ambiance très sympathique et des plus relaxe. A la suite de quelques discours en américain nous remerciant de nous être déplacés et félicitant tout spécialement les deux Sud Africains ainsi que les deux japonais qui nous firent une démonstration très appréciée de leur salut. C'est au moment du dessert que la distribution des coupes commença, est-ce à cause de cette dernière que la glace à la menthe n'eut pas le succès espéré ? on ne le saura jamais... Les cinq premiers de chaque finale reçurent des coupes à la hauteur et à leur hauteur, les cinq suivants des plaques commémoratives. Quand je parle de la hauteur des coupes ce n'est pas en pure perte, car B. Kroells qui n'est pas un nain a dû lever la tête pour voir le sommet de son trophée.

Conclusion

Cette course a été une merveilleuse expérience pour tous qui se renouvellera dans 2 ans, dans un lieu qui sera déterminé à la séance de l'EFRA qui aura lieu en novembre dans tous les cas en Europe.

J-P Ruchat

REMERCIEMENTS

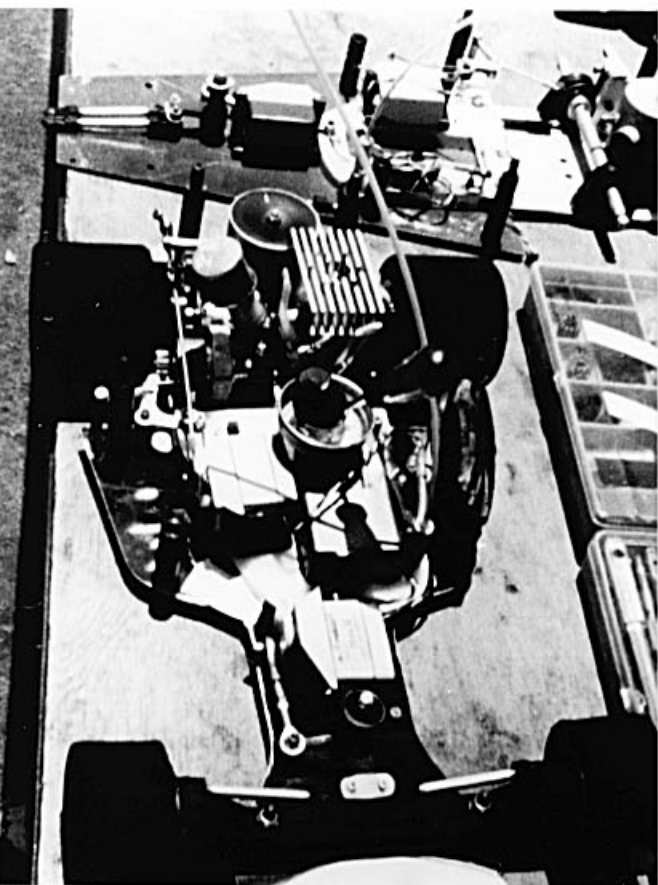
Je tiens à remercier vivement J-P Ruchat qui remplit à lui tout seul ce journal car je sais le travail que cela représente. Mes remerciements vont également à Stig Anderson pour la photo de couverture et la première page photo, la seconde étant due au talent de J-P Ruchat que je remercie encore une fois.

J-C R

WORLD CHAMPIONSHIPS FINAL RESULTS

Place	Name	Car #	Country	Radio	Car	Engina	Carb.	Body	Laps/Time
1	Butch Kroells	13	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	120/2186.8
2	Bill Jianas	3	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	118/2190.0
3	Gene Hustling	77	USA, CA	Deans	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	117/2195.6
4	Michael Rowland	8	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Matra	30 KL	117/2196.1
5	Rich Lee	12	USA, Ca.	Deans	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	116/2194.9
6	Matt Azzara	71	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	116/2220.0
7	Chuck Phelps	44	USA, Az.	Pro Line	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	114/2188.0
8	Jeff Rold	60	USA, Ca.	Futaba	Magnum	K&B	Perry	30 KL	112/2196.9
9	Gary Burlani	20	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	25/2196.9
10	Arturo Carbonell	7	USA, Fla.	Delta	Delta	K&B	Delta	30 KL	10/2196.9
11	Phil Booth	36	Great Britain	Futaba	P.B.	K&B	P.B.	917-10	1107/2160.0
12	Gary Grosenbacher	78	USA, Az.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	917-10	109/2172.3
13	Debbie Preston	59	England	Futaba	P.B.	K&B	P.B.	917-10	106/2162.0
14	Bill L. Campbell	5	USA, Mo.	Delta	Delta	K&B	Delta	30 KL	103/2175.0
15	Dave Dawson	62	USA, Ind.	Dawson	I.M.R.	K&B	Dawson	30 KL	101/2170.1
16	Reiner Dosch	70	Germany	Futaba	P.B.	K&B	P.B.	917-10	92/2175.7
17	Bill Coalson	68	USA, Mo.	Delta	Delta	K&B	Delta	30 KL	90/2176.3
18	Franco Sabatini	89	Italy	Futaba	S.G.	K&B	Perry	917-10	60/1273.0
19	Rick Davis	79	USA, Mich.	Futaba	Scratch	K&B	Delta	936	55/1135.0
20	John J. Thorp	11	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	40/ 906.0
21	Roger Curtis	45	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	100/1923.5
22	Bob Titterington	99	USA, Ca.	Futaba	Titan	K&B	Perry	30 KL	89/1931.3
23	Ted Longshaw	34	Great Britain	Futaba	Scratch	K&B	P.B.	917/10	87/1930.5
24	Mike Queller	14	USA, Tx.	Futaba	Delta	K&B	QSLV	936	87/1938.5
25	Bob Welch	17	USA, Wa.	JoMac	MRP	K&B	Perry	Abarth	80/1923.0
26	Johan Pretorius	48	So. Africa	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	73/1924.0
27	Chuck Hallum	52	USA, Ca.	Futaba	HRE	K&B	Perry	936	51/1920.5
28	Jay Kimbrough	43	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	41/1822.6
29	Don Stewart	28	USA, Ca.	Futaba	J-Car	K&B	J.Prod.	30 KL	8/ 536.0
30	Gary Kves	27	USA, Ca.	JoMac	MRP	K&B	Perry	30 KL	DNS
31	Danny Disenza	54	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	936	30/608.4
32	Jay Spere	58	USA, Ca.	Futaba	Scratch	K&B	Perry	30 KL	30/608.9
33	Phillip Alan Greeno	39	England	Futaba	PB	K&B	PB	936	30/611.4
34	Wm. A. Steele	18	USA, Ca.	Futaba	Cade/Tarus	K&B	Kraft	30 KL	30/612.4
35	Jim Aguirre	46	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/613.9
36	Lynn Wright	23	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	30/615.3
37	Joe Sullivan	10	USA, Tx.	Futaba	Scratch	VeCoy	Delta	936	30/615.9
38	J.R. Cade	101	USA, Ca.	Delta	MRP	K&B	Kraft	Abarth	30/616.4
39	Georgia Campbell	15	USA, Iowa	Delta	Delta	K&B	Delta	30 KL	30/617.3
40	Dave Preston	37	England	Futaba	P.B.	K&B	P.B.	917-10	30/620.2
41	Frank Cromberge	84	Holland	Futaba	Serpent	K&B	Prof.	936	30/621.3
42	Jean-Pierre Ruchat	96	Switzerland	Multi-Plex	Challenger	K&B	P.B.	Matra	30/621.6
43	Robert Jenkins	29	USA, Ca.	Futaba	J-Car	K&B	Perry	30 KL	30/621.7
44	Roger Barquist	72	USA, Minn.	Delta	Delta	K&B	Delta	936	30/623.5
45	Keith Plested	21	England	Futaba	P.B.	K&B	P.B.	917-10	30/623.7
46	Eric Hahn	51	USA, N.J.	JoMac	MRP	K&B	Perry	Abarth	30/626.9
47	Dave Bloom	31	USA, Ill.	Citizenship	Marker	K&B	Perry	Cheeta	30/629.5
48	Ken Campbell	4	USA, Iowa	Delta	Delta	K&B	Delta	30 KL	30/630.6
49	Richard Camp, Jr.	22	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	30/631.3
50	Masse' Mares	69	Italy	Futaba	S.G.	S.T.	S.T.	917-10	30/634.4
51	Larry Barnett	88	USA, Ks.	Futaba	Delta	K&B	Delta	30 KL	30/636.4
52	Bill Newlin	61	USA, Ca.	Deans	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/636.5
53	Roy D. Campbell	91	USA, Mo.	Delta	Scratch	K&B	Delta	30 KL	30/637.0
54	Lou Przybyla	82	USA, Mich.	Futaba	Marker	K&B	Perry	936	30/641.0
55	Karlheinz Will	30	Germany	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/642.8
56	Roy Moody	42	USA, Ill.	Futaba	Scratch	K&B	Delta	Renault	30/648.3
57	Shoichi Mochizuki	122	Japan	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/650.3
58	John F. Jacobs, Jr.	2	USA, Mich.	Royal	Scratch	K&B	Delta	VDS	30/652.0
59	Larry Bain	600	USA, Ca.	Futaba	Canoga	K&B	Perry	30 KL	30/652.1
60	Doug Blair	35	England	Futaba	P.B.	OPS	P.B.	917/10	30/652.3
61	Herman Sukkel	85	Holland	Robbe	S.G.	S.T.	Lola	30/653.3	
62	Wm. A. Watson	57	USA, Ca.	Futaba	Titan	K&B	Perry	30 KL	30/657.3
63	Ernst Brem	40	Switzerland	Futaba	Brem	K&B	OS	936	30/644.5
64	Emmsberger	127	Switzerland	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/666.0
65	Tony Bellizzi	19	USA, Wa.	JoMac	MRP	K&B	Perry	Abarth	30/666.1
66	Sergio Agostino	121	Italy	Futaba	S.G.	S.T.	S.T.	917-10	30/668.0
67	Henry Paul Nale	33	USA, Ks.	Futaba	Delta	K&B	Delta	936	30/689.2
68	Bill Clemans	55	USA, Wa.	Futaba	MRP	K&B	Perry	Alfa	30/671.0
69	Bo Japlin	67	Sweden	Futaba	Scratch	S.T.	S.T.	Alfa	30/670.4
70	Don Amedo	93	USA, Ca.	Futaba	Magnum	K&B	Perry	30 KL	30/670.8
71	Sommgraver	126	Switzerland	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/673.8
72	Bob Reid	47	So. Africa	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/674.2
73	Uwe Schildbach	111	Germany	Robbe	Marker	K&B	Perry	936	30/678.7
74	Yuji Takii	123	Japan	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/680.0
75	Udo Franke	95	Switzerland	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	30/680.4
76	Kenji Masuda	24	USA, Ca.	Futaba	Delta	K&B	Perry	30 KL	29/667.0
77	Guerrino Stanzani	90	Italy	Futaba	S.G.	ST	ST	917-10	29/674.0
78	Paulo Cattuel	81	USA Italy	Futaba	S.G.	ST	ST	917-10	29/675.0
79	Umberto Blai	92	Italy	Futaba	S.G.	ST	ST	917-10	29/676.0
80	Walter Collina	73	Italy	Futaba	S.G.	ST	ST	917-10	29/679.0
81	Neil Tilbor	6	USA, N.Y.	Futaba	Delta	K&B	Delta	936	28/660.0
82	Rune Sahiberg	65	Sweden	Futaba	Assoc.	ST	ST	936	28/660.1
83	Jack C. Barton	56	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	26/667.0
84	Don McKay	97	USA, Wa.	JoMac	MRP	K&B	Perry	Abarth	26/672.0
85	Samuel J. Leff	49	USA, Fl.	Futaba	Delta	K&B	Delta	936	28/678.0
86	Hanspeter Muller	41	Switzerland	Futaba	PB	K&B	Perry	30 KL	27/654.0
87	Dionicio Pascual, Jr.	50	USA, Hawaii	Futaba	Delta	K&B	Delta	30 KL	27/660.0
88	Leonardo Garofali	112	Italy	Futaba	S.G.	ST	ST	917-10	27/676.0
89	Ernst Bopp	83	Switzerland	Futaba	BREM	K&B	OS	30 KL	26/680.0
90	Richard Rippy	153	USA, Ca.	Futaba	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	26/676.0
91	Gregory L. Jones	25	USA, Co.	Futaba	Scratch	K&B	Perry	30 KL	25/660.0
92	Fer Van Helden	87	Holland	Robbe	P.B.	K&B	P.B.	936	25/663.0
93	Kraehenbuel Urs	98	Switzerland	Robbe	BREM	K&B	OS	30 KL	23/660.0
94	Kjell Krusberg	64	Sweden	Futaba	Delta	K&B	Perry	936	23/670.0
95	Jean-Pierre Weber	95	Switzerland	Futaba	BREM	K&B	Perry	30 KL	23/670.1
96	Jon Quid	80	USA, Ca.	Jerobee	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	22/670.0
97	Stig Anderson	120	Switzerland	Multi-Plex	Challenger	K&B	Prof.	Ligler	22/676.0
98	Curtis Hustling	9	USA, Ca.	Deans	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	21/680.0
99	Jean Pierre Lemaitre	125	France	Futaba	Assoc.	OPS	OPS	Matra	21/669.0
100	Jack E. Ulstad	16	USA, Ca.	Kraft	Thorp	K&B	Thorp	30 KL	19/660.0
101	Roy Persson	53	Sweden	Futaba	Challenger	Webra	Perry	Ligler	19/673.0
102	Harry L. Lane	66	USA, Hawaii	MRC	Delta	K&B	Delta	30 KL	17/660.0
103	Hans Crispin	100	Sweden	Futaba	Delta	K&B	Delta	936	11/660.0
104	Michael J. Wickens	38	Great Britain	Futaba	Assoc.	OPS	Thorp	917-10	9/660.0
105	Allen P. Chuck	32	USA, Ca.	Futaba	Assoc.	K&B	Perry	30 KL	4/660.0
106	Ronnie Ton	86	Holland	Robbe	S.G.	K&B	Perry	Lola	1/660.0
107	Ron Hoesack	74	USA, Wa.	JoMac	MRP	K&B	Perry	Alfa	DNS
108	Patrick Rivot	124	France	Futaba	Assoc.	ST	ST	Matra	DNS

CHAMPIONNAT DU MONDE 1977.



La PB anglaise



Coupes du groupe C



Le vainqueur Butch Kroells



Le vainqueur



Les finalistes

CHAMPIONNAT DU MONDE 1977.



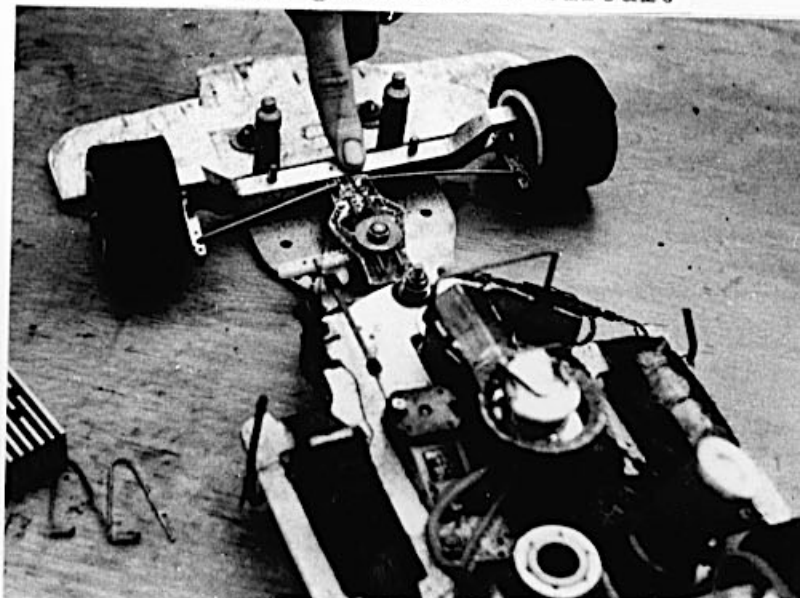
Sabattini perplexe !!



Vue générale du circuit



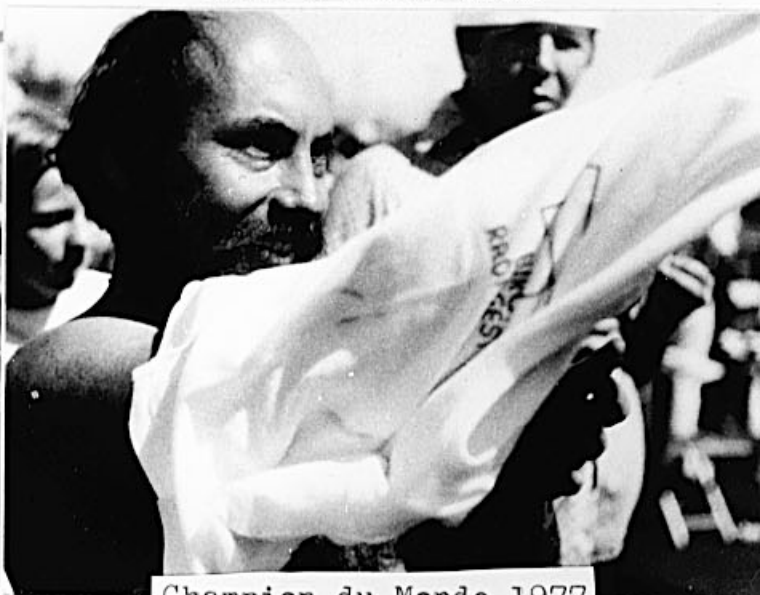
Anderson pensif



Equipe Associated
Note : Servo-save



Un grand champion
Arturo Carbonell



Champion du Monde 1977
Butch Kroells