



# JOURNAL

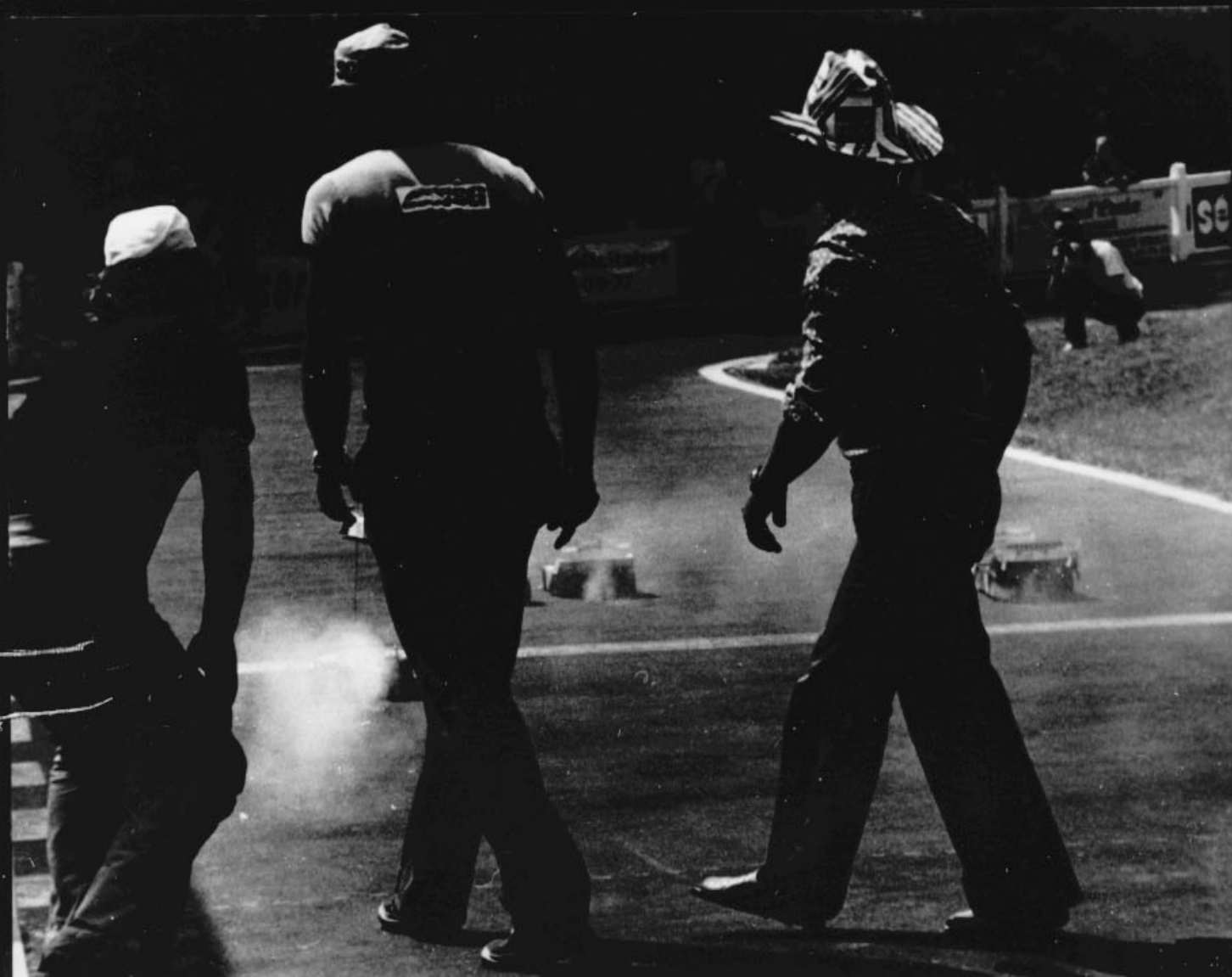
N°36

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

Septembre 1977

## CHAMPIONNAT D'EUROPE 77 OU L'ENVERS DU DECOR



# CHAMPIONNAT D'EUROPE 77

OU

## L'ENVERS DU DECOR

Il fait beau, il fera beau les 2 jours sur le circuit de Lyon-Lentilly. Arrivés des 4 coins de l'Europe, les représentants de toutes les nations affiliées à l'EFRA, s'affèrrent dans les stands; car c'est durant ces 2 jours et uniquement ces 2 jours que l'on peut devenir le meilleur pilote européen et que les constructeurs peuvent prétendre posséder la meilleure voiture. Les 7 meilleurs pilotes de chaque pays sont là depuis quelques jours déjà; ils ont testé des pneus de différents types, essayé des moteurs, affiné les réglages et maintenant ils sont prêts. De toute façon il est trop tard, la course commence.

La longue série des éliminatoires va parfois paraître interminable, mais tout à coup c'est l'effervescence dans les stands, cela veut dire qu'en piste une vedette confirmé réalise un bon temps. A peine la course terminée, beaucoup de monde se retrouve agglutiné devant le panneau d'affichage attendant les résultats officiels. Il faut dire qu'une seconde pouvait décider de la qualification en finale du concurrent.

Les championnats d'Europe, c'est 3 spectacles en un. Il y a la course proprement dite, accessible à tous, une vision finale: le dessus de l'iceberg, des voitures qui tournent avec de belles empoignades et un speaker commentant le spectacle. Le second spectacle se passe dans les stands, les mécaniques, les nouveaux trucs, les nouvelles voitures. Et puis le troisième spectacle est tout à la fois sympathique, passionnant et affligeant. Il s'agit de tout ce petit monde de la voiture radiocommandée.

### LA COURSE

\*\*\*\*\*

C'est tout d'abord des éliminatoires qui se succèdent et des groupes ( 15 en l'occurrence ) qui se présentent tour à tour sur la piste. Rien de bien spécial à signaler pour ceux qui ont déjà assisté à des courses. La différence est dans la qualité des concurrents, car ils sont tous là, ceux dont le nom est connu des modélistes de voitures. J'ai nommé pour l'Italie: Sabattini - Mares - Gabiani - Stanzani et Veronesi, pour l'Angleterre: Plested K. - Martin - Longshaw ( président de la Fédération Européenne )- Booth et Preston, Pour la France: Lafargue - Dognon - Dafonte et Lemaître, pour la Belgique: Tassaux. Pour Monaco: Follette et Cozzi, pour la Suède: Gustaffson et Johansson. Pour la Hollande: Ton Ron - Bervoets et Gromberger. Pour la Suisse il y avait Ruchat - Brem et Franke. Se trouvait également présent des représentants d'Espagne, d'Allemagne, de Yougoslavie et, pour rire seulement, du Lichtenstein.

Il fallait donc aller très vite pour se classer dans les 10 premiers et avoir des voitures solides car le circuit est passablement bosselé maintenant. Il était indispensable d'effectuer au moins 2L tours pour se qualifier; à titre comparatif pour se qualifier au Championnat de France il fallait 17 tours !!! Inutile de dire qu'un départ manqué ou un virage mal négocié enlevait tout espoir de qualification au pilote. Le dimanche en prototype, le

suédois Gustaffson abaissait le record du tour en 13 sec 21 centième.

En formule, Tassaux (B) réalisait le meilleur éliminatoire devant Mares (I), Ton Ron (NL) et Ruchat (CH), En demi-finale se présentait au départ Sabattini (I) Martin (GB) Meyer (NL) Plested (GB) Franke et Zahnd (CH), les Suisses étaient à la fête. Au terme d'une course à rebondissements Sabattini et Franke rejoignaient les finaliste.

La finale fut une toute grande course, Mares (I) continuellement en tête dut malheureusement céder sa place à Franke sur ennui mécanique quelques minutes avant le tombé du drapeau à damier. Sabattini termine 3ème, malgré une réparation ( roue d'entraînement cassée ) qui prit pas mal de temps; temps perdu à cause du tempérament italien ( ma, on s'énervé un peu dans les stands) Par contre dans le stand hollandais il n'y avait pas d'énervement pourtant, il était impossible aux mécaniciens de Ton Ron de remettre en marche sa voiture; il termine néanmoins 4ème. A la 5ème place l'on trouve Ruchat avec un moteur poussif ( roulement à billes cassé) et au 6ème rang Tassaux qui eut bien des problèmes.

#### Classement FORMULE

\*\*\*\*\*

1.	Franke	CH	117 t.	UFRA Spécial	K et B
2.	Mares	I	116 t.	S.G international	Super Tigre
3.	Sabattini	I	89 t.	S.G international	Super Tigre
4.	Ton Ron	NL	69 t.	S.G international	Super Tigre
5.	Ruchat	CH	66 T.	Associated	K et B
6.	Tassaux	B	22 t.	Associated	K et B
7.	Plested K.	GB		P.B international	K et B
8.	Martin	GB		P.B international	K et B
9.	Meyer	NL		Serpent	K et B
10.	Zahnd	CH		UFRA Spécial	K et B

En prototype, le suisse Flocchi ( 16 ans ) réalisait dans son premier éliminatoire un excellent temps qui n'allait être battu que par Mares (I) plested K. (GB) et Tassaux (B). Par rapport au samedi, les voitures tournaient dans le sens contraire ( ç.à d. comme les aiguilles d'une montre ). Plus d'un observateur pensait qu'il allait être nécessaire d'effectuer 22 tours pour se qualifier. Or au fil des heures, il fallait se rendre à l'évidence 22 tours c'était impossible. Mais comme impossible n'est pas français, l'italien Mares allait le prouver une fois de plus, et c'est sous les ovations du public et surtout les bravos des pilotes qui connaissaient la difficulté, que l'ami Mares réussissait l'exploit en bouclant 22 tours en 5 min. 18 sec.

La demi-finale opposait 3 anglais : Longshaw- Booth et Greeno au suédois Gustaffson, au français Lemâtre et au suisse Zahnd. Après cette demi-finale terriblement rapide, les dés étaient jetés et l'on connaissait les 6 finalistes. En effet Gustaffson et Zahnd rejoignaient les 4 autre finalistes. Durant cette finale Gustaffson fut intouchable, il caracolait en tête, avec une bonne avance sur Flocchi. Une victoire sans problème en quelque sorte. Mares longtemps 3ème dû s'arrêter pour changer une roue arrière, le pneu étant déchiré. A nouveau la nervosité du clan italien lui fit perdre beaucoup de temps ( plus de 2 min) ce qui permit à Zahnd de lui ravir sa place. Plested eût des difficultés de carburation ainsi que Tassaux.

On y trouve les mêmes acteurs que sur la piste, c'est à dire les mécanos, les pilotes et leur machine. La carrosserie enlevée, enfin la mécanique s'offre à nous. Très vite, il va être possible d'identifier les concurrents qui participèrent aux Championnats du Monde; en effet ils ont tous rapporté le nouveau bouchon de réservoir. Il s'agit d'un bouchon métallique d'environ 20 mm. de diamètre; donc avec un orifice très gros coiffé par un couvercle monté sur charnière à ressort. Ce bouchon de réservoir permet un remplissage du réservoir ultra rapide et la puissance du ressort assure une parfaite étanchéité. Il semble que ces bouchons sont utilisés aux U-S-A comme graisseur pour de grosses machines. D'autre part il se laisse facilement souder sur les réservoirs conventionnels. Quelques réservoirs P.B. dont le système de bille à ressort n'est pas très fiable ( la bille se mettant fréquemment de travers) présentaient un bouchon d'un type analogue au système américain, mais en plastique.

Au niveau moteur, seuls les Super Tigre furent à la hauteur des K et B, constituant la grande majorité des moteurs utilisés. La modification interne de ces moteurs reste conventionnelle et personne n'osa encore oser les modifier autant que les américains selon le spécialiste U. Franke.

Autre constatation, le frein à disque est utilisé par presque tous les concurrents; les 3 grands de la voiture R/C c'est à dire Associated, S.G. et P.B. ont présenté récemment chacun leur propre frein à disque. Actuellement ces freins sont vraiment au point et fonctionnent à la perfection.

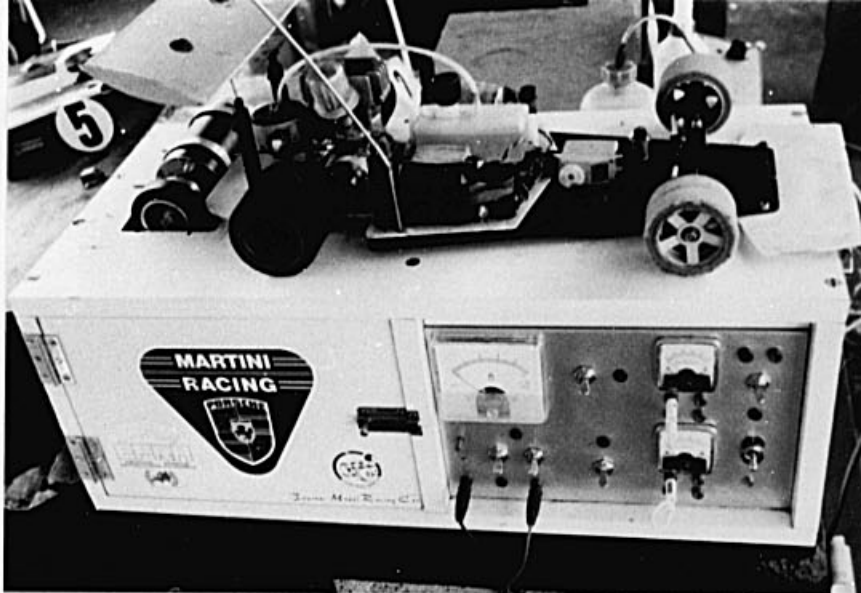
Furtivement il était possible de voir quelques prototypes sortis un instant de leur carton. C'était le cas pour une nouvelle Serpent avec une direction modifiée et un bloc moteur redessiné; rappelons que plusieurs pièces sont fabriquées par P.B. UN prototype très très peu visible était une version différente de la Challenger, avec un bloc moteur en métal et un frein à disque, ce modèle devrait s'appeler Challenger Compétition.

L'attraction fût malgré tout la P.B International, excellente voiture avec de très belles carrosseries. En guise de conclusion parlons un peu des démarreurs: il n'y a pas un nivellement vers le haut comme pour les voitures. Non les démarreurs ça commence par le TRUC ( un châssis, une roue et une batterie ) puis viennent les démarreurs légers, lourds et volumineux, tel le stand d'un vendeur de glaces belge! ( voir photo ) pour finalement atteindre le sommet avec le magnifique démarreur du belge Feuillet, véritable laboratoire électrique compact.

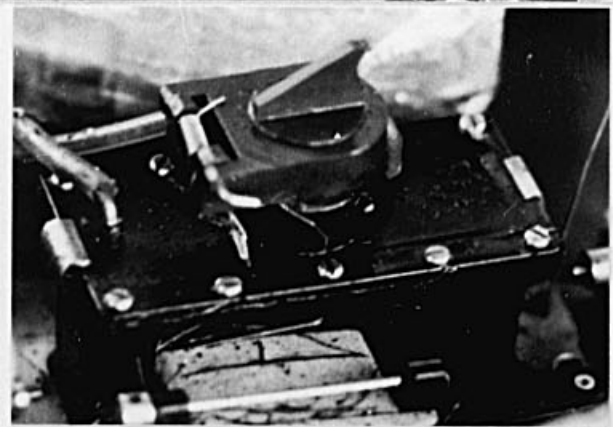
#### LE MONDE DE LA VOITURE R/C

\*\*\*\*\*

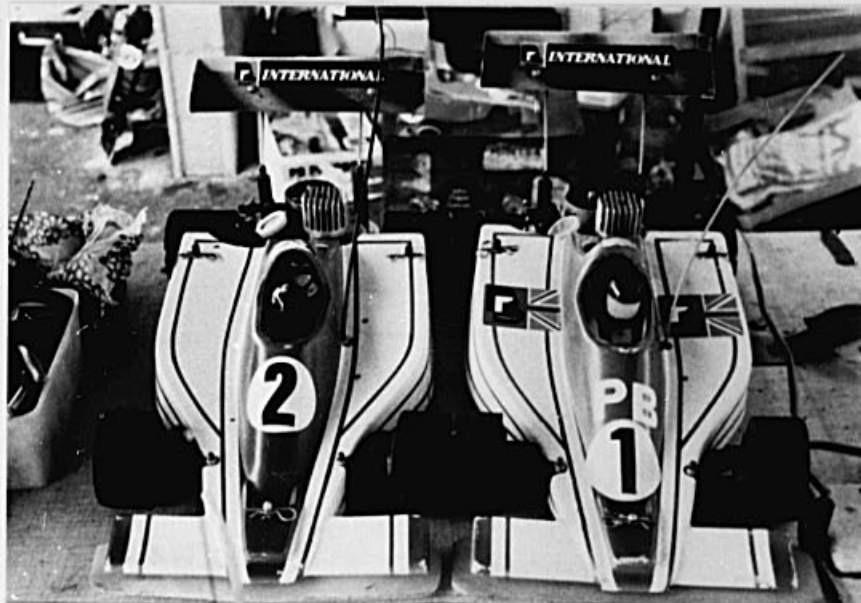
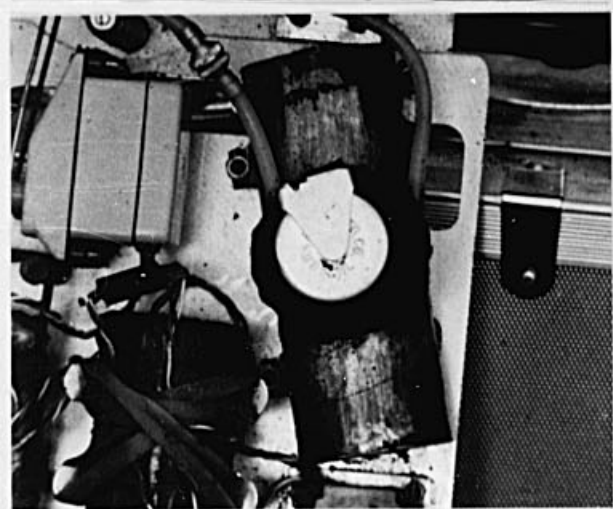
Sympathique, tous les concurrents le sont; le championnat d'Europe n'est-il pas l'apothéose pour chaque pilote qui a du lutter dans son pays d'abord pour être qualifié à participer à ces championnats. Ils sont fiers à juste titre de faire partie de l'élite européenne. Un grand bravo à tous ( où presque ) et en particulier à Mademoiselle Preston Debbie, seule représentante féminine de cette compétition cette charmante britannique se classa brillamment 16<sup>eme</sup> en prototype. Sympathique aussi de voir des passionnés comme le français Lafargue, qui à la lumière de son coffre de voiture, monte une Associated entouré de quelques amis l'aidant moralement alors que le jour pointe déjà à l'horizon, une nuit de travail c'est beau. Et puis il y a



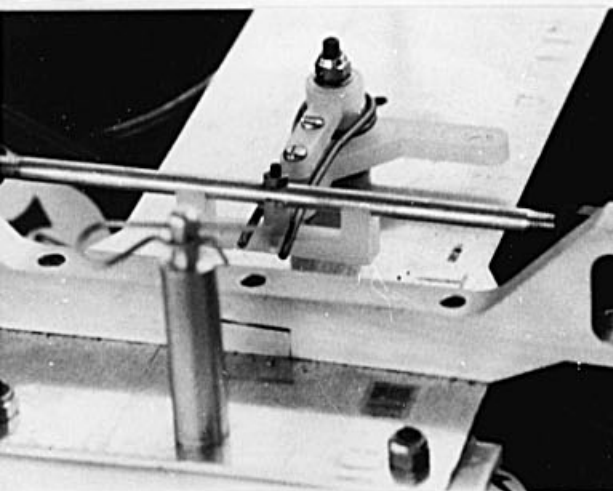
Un beau démarreur belge avec beaucoup  
de possibilités électrique  
← Un démarreur d'un marchand de glace!!



Les stands désertés  
← Les nouveaux bouchons de réservoir



Les magnifiques B.P International  
← Nouveau bras de direction Serpent



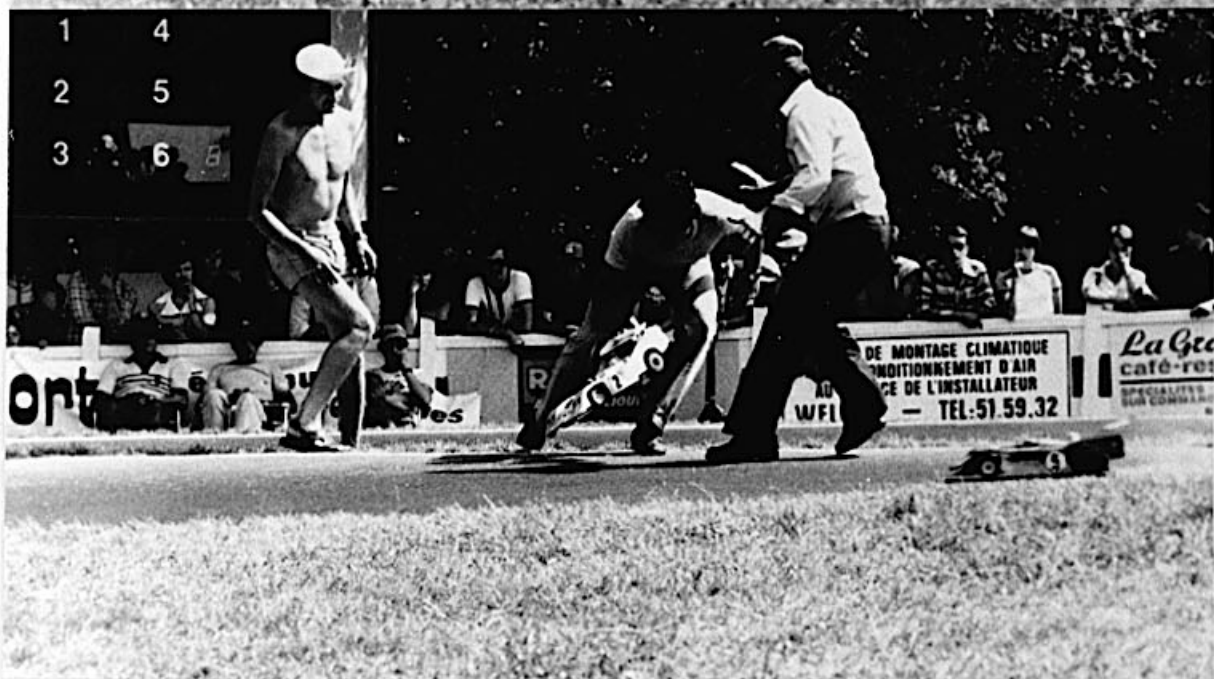
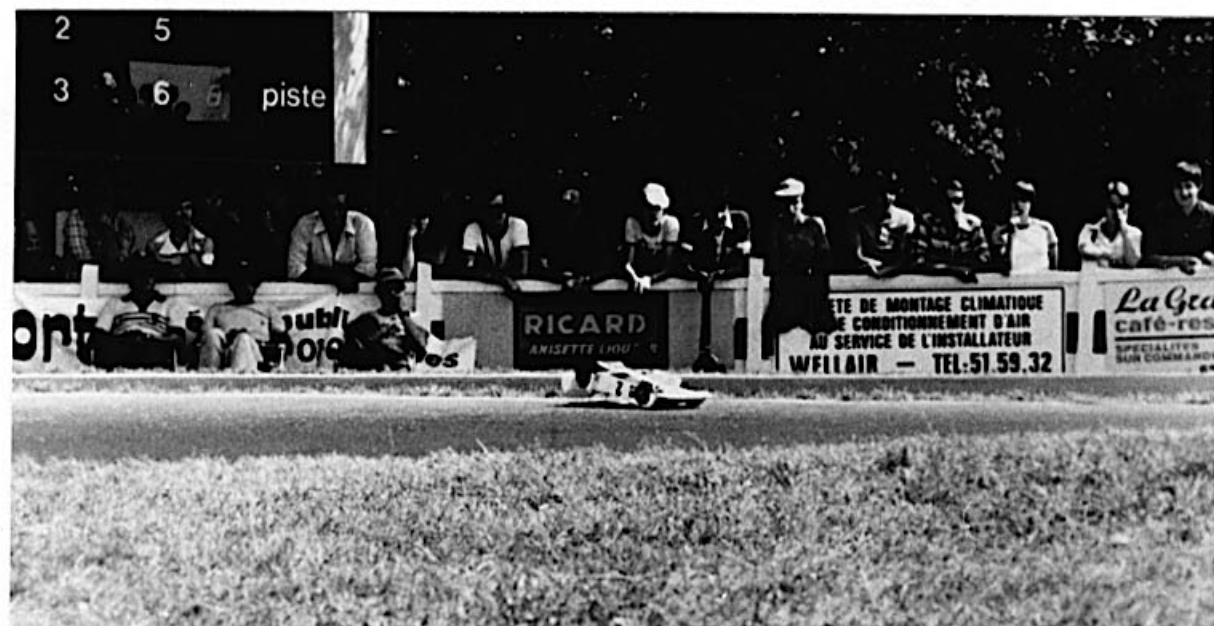
aussi une certaine entraide, le suisse Ruchat casse ses couronnes d'entraînement les unes après les autres; un concurrent suédois lui conseille de cuire dans l'eau les dite couronne pendant 20 minutes. Au point où l'on en est, pourquoi pas essayer. Résultat le camp genevois se transforme en cuitots donnant l'impression que les suisses mangeraient n'importe quoi. A titre d'information, ça marche, légèrement attendrie ces charmantes petites choses ne cassent plus. Et puis, n'est-il pas sympathique de voir une UFRA Spécial pilotée par Franke remporter la victoire en formule, et confirmer la qualité de la voiture par Zahnd (CH) qui termine 3ème en proto. Cette voiture appelée dans un article paru dans Adepté, la Rolls Royce des voitures R/C et qui secoua et frustra tant de pilotes ?

Passionnant ce petit monde où se font et défont mille intrigues. D'abord les questions : pourquoi Veronesi (I) n'est plus dans le clan S.G. de Sabattini ? pourquoi Lafargue (F) coure avec une Associated prêtée par un ami ? pourquoi Fiocchi (CH) qui reçoit gracieusement une P.B flambante neuve le dimanche matin, termine ce championnat au 2ème rang ? il y a encore beaucoup d'autres questions que nous n'énumérerons pas ici, ne voulant pas soulever de nouvelles polémiques. Il y a aussi les drames : Sabattini qui laisse un bout de doigt dans une machine, imaginez-vous le clan italien voyant le capo de tutti capi blessé.... un autre italien tomba en syncope après la finale des Formules, vraiment le clan eût sa dose d'émotions.

Passionnant encore de voir l'entraide nationale et internationale autour du circuit, une voiture sort de la piste et très rapidement, la voilà denouveau en course, une main généreuse et souvent sans nationalité la remise dans le bon sens et sur le circuit.

Reste toujours, malheureusement le spectacle affligeant de s profiter de tous styles. Celui qui essaie de gagner un mètre au départ ( heureusement pénalisé ). De celui qui n'a pas rendu son émetteur, créant ainsi des interférences dans la série suivante ( peu fréquent ). Et puis le problème et l'impact commercial de ces championnats qui font que tout est bon pour y participer. Deux français de la région genevoise courant sous les couleurs du Lichtenstein, alors qu'ils font le championnat Suisse catégorie B le reste de l'année. Pourquoi pas après tout ? la fédération Européenne laisse faire. Mais récemment, envers les autres pilotes qui eux ont joué le jeu, et ont été qualifiés après avoir effectués le championnat national de leur pays respectif ( parfois au prix d'un effort financier important ) est-il normal que cette façon d'agir reste sans lendemain ? Ils furent d'ailleurs partiellement punis puisqu'ils terminent respectivement 71ème et 75ème sur 75 concurrents. En plus ils déservent énormément la marque de la voiture pour laquelle ils courent. Aux dernières nouvelles, il semble que la Fédération Européenne s'occupera de ce problème lors de son assemblée générale à Créteil en Novembre prochain. Heureusement l'envers de la médaille reste dans l'ombre et seul subsistera dans nos mémoires la face brillante de ces 2 jours merveilleux.

J-C Rumbeli

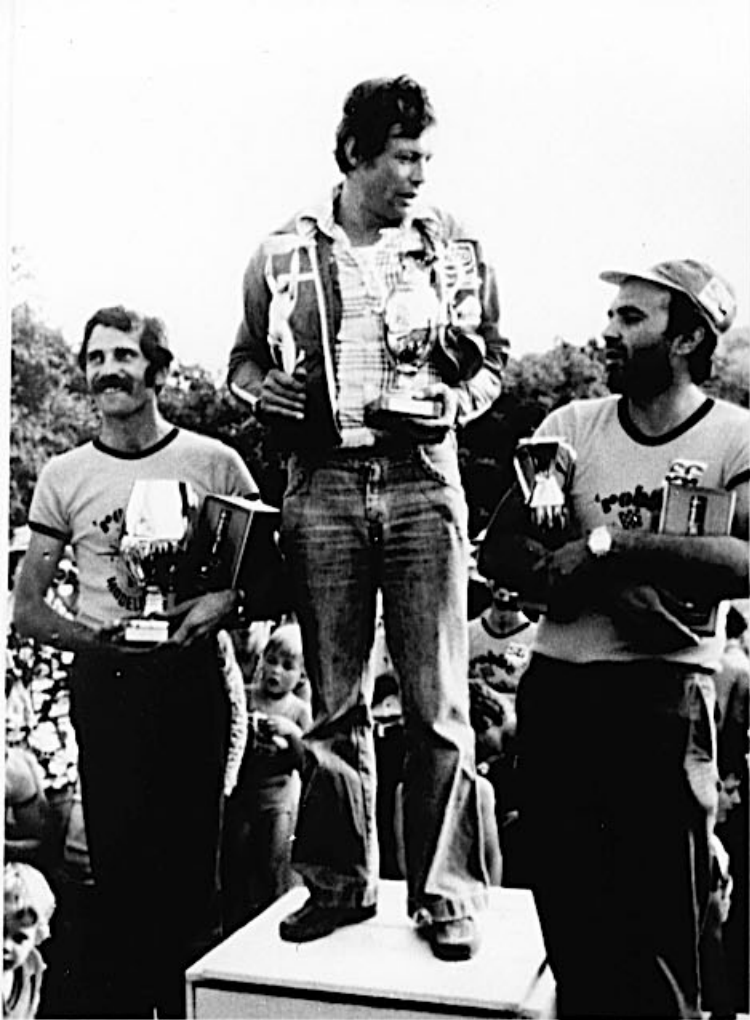


Rapides et efficaces, voici les membres de l'A.M.C.G. En finale Zahnd ( No. 2 ) vient d'être retourné par la voiture No. 5, qui est caché sur la première photo. Entre la première et la seconde photo, il s'est écoulé 3 secondes; invisibles sur la première photo Zonta et Merlin surgissent de nul part et remet en piste la voiture de Zahnd alors que la No 5, repart dans le mauvais sens.

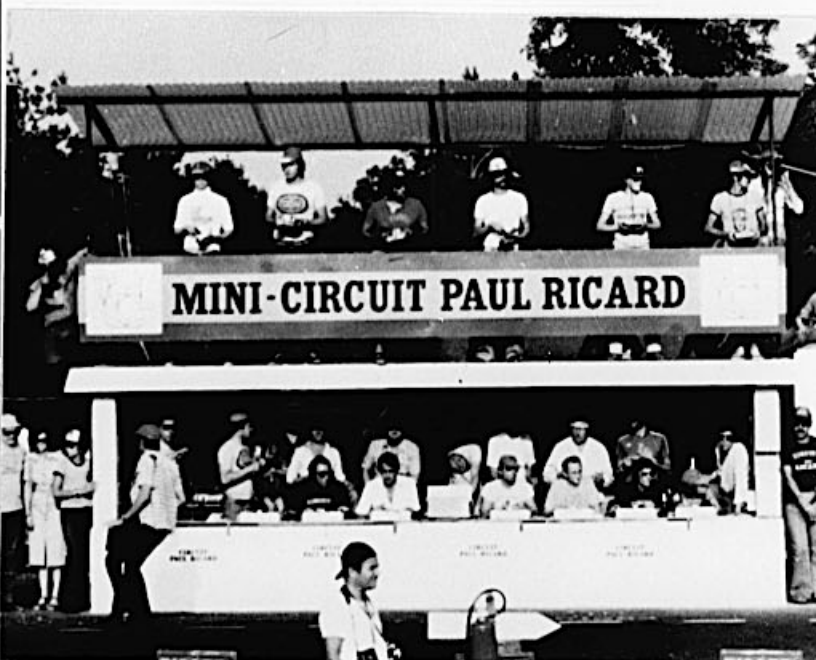
#### Classement PROTOTYPE

\*\*\*\*\*

1.	Gustaffson	S	124 t.	Associated	K et B
2.	Fiocchi	CH	119 t.	P.B. Inter.	K et B
3.	Zahnd	CH	115 t.	UFRA Spécial	K et B
4.	Mares	I	113 t.	S.G Inter.	Super Tigre
5.	Plested k.	GB	107 t.	P.B Inter.	K et B
6.	Tassaux	B	88 t.	Associated	K et B
7.	Booth	NL		Serpent	K et B
8.	Lemaître	F		Associated	K et B
9.	Longshaw	GB		P.B Inter.	K et B
10.	Greeno	GB		P.B Inter.	K et B



↑ Fiocchi - Gustaffson - Zahnd  
 ← Mares - Franke - Sabbattini



← Formule      ↑ Prototype



# IL NE FAUT PAS ETRE CHAUVIN.....

\*\*\*\*\*

mais les suisses ont brillé lors de ces championnats. Tout d'abord le samedi 3 suisses dans les 10 premiers, dont 2 de l'A.M.C.G. C'est bien non ? il y a Franke qui gagne, c'est merveilleux vive nous, Ruchat termine 5eme avec un moteur malâde, il roulait bien moins vite qu'en éliminatoire ce sont les aléas de la compétition. Bref une coupe quand même Zahnd lui termine 10 eme pas de coupe, ben non. Les suisses sont peut être avarés ( selon les français ) mais nous offrons des coupes jusqu'au dixième même dans les courses locale. Grands coups de chapeaux à tous les 3. Dimanche c'est le festival, Fiocchi enlève la 2eme place et notre ami Zahnd frustré de pas avoir de coupe et qui en voulait une, prend la 3eme place et reçoit une coupe, les merlins en pleuraient. Il fallait voir le tableau ces 2 suisses sur le podium, nous étions 10 membres de l'A.M.C.G. pour vivre cela, mais on n'est pas chauvin.....

## CLASSEMENT DES SUISSES

\*\*\*\*\*

### FORMULE

1. Franke
5. Ruchat
10. Zahnd
17. Brem
26. Fiocchi
36. Widmer
38. Hasler

### PROTOTYPE

2. Fiocchi
3. Zahnd
14. Franke
15. Brem
18. Widmer
19. Kuoni
25. Ruchat



Les vainqueurs: Fiocchi - Franke - Ruchat - Zahnd

Notre ami Jean-Claude Challand n'est plus



Dimanche 7 août, notre ami Jean-Claude accompagné de son frère et d'un camarade valaisan entreprirent l'ascension du Fletschhorn à 3905 m. Surpris sans doute par le mauvais temps, la cordée " dévissa ". La chute se serait produite lors de la descente du Fletschhorn. Les 3 malheureux furent retrouvés sans vie.

Jean-Claude membre de notre club depuis avril 1976 était un garçon sympathique qui n'avait pas encore de voiture, mais participait néanmoins activement à la vie du club. A chaque course il était le mécanicien de François Jaussi. Agé de 18 ans, il venait de terminer le collège et allait commencer sa maturité; garçon très actif il était également membre du Club Alpin Suisse et de la musique Les Cadets de Genève.

Cher Jean-Claude tu nous a quitté à tout jamais, mais en cet instant je ne peux m'empêcher de penser à cette très belle définition de l'homme faite par Albert Camus :

" Dans le jour bref qui lui est donné, il réchauffe et il illumine, sans dévier de sa course mortelle. Semé par le vent, moissonné par le vent, graine éphémère et cependant soleil créateur, tel est l'homme, à travers les siècles, fier de vivre un seul instant."

Rumbeli J-C  
Président

5 eme Manche CHAMPIONNAT SUISSE cat. A

\*\*\*\*\*

Cette course, c'est déroulée à Buchs ( dans la région d'Aarau ), a permis à nos vedettes du championnat d'Europe, de prouver que leurs coupes étaient méritées. Qu'on en juge plutôt, en prototype victoire de Franke et en Formule Zahnd termine 3eme et Ruchat 4eme. A noter également l'excellent résultat de Stig Anderson qui termine 2 fois 2eme.

Classement

<u>Formule</u>	<u>Prototype</u>
1. Brem	1. Franke
2. Anderson	2. Anderson
3. Zahnd	3. Brem
4. Ruchat J-P	4. Studer
5. Emisberger	5. Müller
6. Müller	6. Biber
7. Dupont	16. Zahnd

\*\*\*\*\*

\*300 tours de Carouge

\*\*\*\*\*

Organisé par le Lignons'club, cette course réunissaient 15 partants. Après 2 séries d'éliminatoires restèrent en course 12 concurrents.

Il fallu attendre le 275eme tours, pour assister à une extraordinaire empoignade entre Benz premier, et Ornon second, ce dernier ayant ravi la première place à Benz, consécutive à un arrêt prolongé. Pendant près de 10 tours la bataille fût incertaine et palpitante. Finalement Benz s'imposa grâce à sa plus grande maîtrise de pilotage au moment où la tension nerveuse est intance.

Un regret, l'entre-aide au sein de l'A-M-C-G fût catastrophique; j'en veux pour preuve notre ami Zonta, qui fût pilote-mécanicien et ramasseur de sa propre voiture sans aucune aide, inutile de préciser que l'abandon était inévitable.

1. Benz	300 tours	7. Zanada	96 tours
2. Ornon	298	8. Fabre	72
3. Dupont	261	9. Ruchat A.	39
4. Ruchat J-P	246	10. Roth	35
5. Anderson	194	11. Merguin	34
6. Gillard	154	12. Magnin	--

\*\*\*\*\*

GRAND PRIX DE MAGADINO      COUPE EFRA

\*\*\*\*\*

Du petit bois pour les genevois

\*\*\*\*\*

Comment raconter avec sérieux, une histoire drôle, mais les Merlin diront que c'est pas drôle les aventures qui leur arrivent. De toute façon, nous sommes tous punis à en croire le journal Adeptes, les Merlin sont FRANCAIS!!!!!!!!!!!! ( voir les résultats du Grand Prix d'Annecy ).

Voilà, cela devait nous arriver, depuis le temps que nous leur faisons comprendre qu'ils ne sont pas de vrais Suisses. Et bien sans rien dire, ils sont allés se naturaliser chez nos voisins ( tant pis pour eux ).

Bref à Magadino, le trio composé du genevois Zahnd et des 2 français réalisés un bilan " positivo-négatif "

- Positif - 1 coupe de 4eme en formule  
 1 excellent temps pour les Merlin
- Négatif 1 UFRA cassée ( d'abord la mécanique )  
 1 paire de béguille pour Lucien Merlin  
 1 boîte de pansement pour 1 genou, 1 pied et 1 doigt appartenant à Zahnd.

Les raisons : en 1 mot comme en 100, Lucien s'est foulé un orteil en courant avec une voiture à la main, pendant qu'Alain se faisait fauché par la voiture de Veronesi. Le burlesque étant terminé, reprenons notre sérieux et passons aux résultats.

<u>Formule</u>	<u>Prototype</u>
1. Kuoni	1. Balemi
2. Franke	2. Franke à 14 sec.!!
3. Veronesi	3. Kuoni
4. Zahnd à 17 sec.!!!	4. Brem
5. Balemi	5. Georgetti
6. Widmer (TT)	lot de consolation pour les genevois : des béguilles.

\*\*\*\*\*

A VENDRE      A VENDRE      A VENDRE      A VENDRE      A VENDRE  
 \*\*\*\*\*

2 moteurs d'occasions revisés ( visite passé ) Mac Coy MC 2L, avec échappement, embrayage complet, plot moteur Associated, carburateur UFRA Spécial en avional.

A vendre au prix de Frs. 350.- la pièce. Pour l'achat veuillez vous adresser à la rédaction qui vous donnera l'adresse de Zahnd Alain.

D'autre part Alain Zahnd et cie et ça vend des décalques autocollant fantastiques pour le prix exceptionnel de Frs. 4,50. la feuille pour les voitures suivantes : Bêta - Porsche - U-O-P - Lancia - Ferrari - Martini Alfa et Velo Solex!!!!

\*\*\*\*\*

Faites votre programme de courses pour la fin de l'année  
 #####

10 et 11 septembre	Zürich	Championnat Suisse B
18 septembre	Le Lignon	Grand Prix du Lignon et 300 tours.
24 et 25 septembre	Bâle	Championnat Suisse A
24 et 25 septembre	Paris	5eme Grand Prix de Paris
1 et 2 octobre	Palermo	Grand Prix de Palerme UFRA
8 et 9 octobre	Lyon	les 4 heures de Lyon
8 et 9 octobre	Magadino	Championnat Suisse B
16 octobre	Genève	Championnat genevois
22 et 23 octobre	Ancey	Course d'endurance
29 et 30 octobre	Monaco	Grand Prix de Monaco
30 octobre	Genève	Championnat genevois