

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

Juin 1978

1^{ere} COUPE DU MONDE

de
voitures
radio-
commandées

ORGANISEE PAR
LA VILLE DE MONACO

25.26.27.28
mai 1978

1st
WORLD
CUP CAR
R.C

MONTE CARLO

L'équipe américaine à Genève

En voyage en Europe pour 2 semaines et après Monaco, où ils ont participé à la première coupe du Monde, l'équipe américaine composée de Messieurs Husting, Curtis, Jianas et le champion du Monde en titre Kroells viennent de passer 4 jours à Genève. But de leur visite: le tourisme entre autre, mais qu'on ne s'y trompe pas le parking des Vernets, site des prochains Championnats du monde, les a particulièrement intéressés. Pour eux le macadam des Vernets est "doux", ils n'ont pas cachés leur satisfaction concernant l'emplacement de ces futurs mondiaux.

Le jeudi, l'équipe américaine fut l'hôte d'honneur du comité organisateur et la soirée se termina fort tard dans la nuit. De nombreux points furent débattus et les idées des organisateurs ne sont pas toujours du goût des américains. Mais nous n'organiserons pas une course à l'image américaine pour une victoire américaine. Nous organiserons une course où chaque concurrent aura ces chances, d'où qu'il vienne.

J-C R



L'équipe américaine au bar Liotard, local du club A.M.C.G.
Husting - Jianas- Curtis- Kroells

***** CHAMPIONNAT GENEVOIS

3ème manche

Cateau J-P prend une option sur la victoire
En remportant la 3ème manche du championnat genevois Jean Pual Cateau possède maintenant un capital de points lui permettant d'espérer sérieusement d'être le champion 1978. Bien sûr Annen n'a pas dit son dernier mot et il faudra encore compter sur le Champion en titre, Simko qui après 2 premières courses difficiles refait surface. A relever également, l'excellente 3ème place de Merguin et du président du Lignons'club Ruffieux, qui en terminant 6ème prend lui aussi une importante option pour le titre de Champion des présidents !!!

Au classement provisoire de la Coupe Tous Modèles Réduits M. Cateau accentue encore son avance, et il ne sera très vraisemblablement pas rattrapé. C'est avec plaisir que l'on constate que les 5 premières places sont occupées par des membres de l'A-M-C-G-.

Classement de la 3ème manche Championnat genevois

1.	Cateau	176	tours	12.	Dannel	44	tours
2.	Simko	165		13.	Gilliard	42	
3.	Merguin	144		14.	Anderes	39	
4.	Roth	143		15.	Ruerat	36	
5.	Annen	141		16.	Plattel a.	33	
6.	Ruffieux	1		17.	Ricotti	30	
7.	Sordet	67		18.	Zonta	27	
8.	Boquet	49		19.	Gerber	17	
9.	Ruchat A.	35		20.	Favre	16	
10.	Zanada	6		21.	Fosola	3	
11.	Jaussi	44					

Classement provisoire de la Coupe Tous Modèles Réduits

		Course			Total
		1ère	2ème	3ème	
1.	Cateau	9	9	9	27
2.	Zanada	6	6	4	16
3.	Ruchat A.	1	4	6	11
4.	Jaussi	1	3	3	7
5.	Anderes	3	2	1	6
6.	Bonny	4	1	-	5
7.	Gerber	1	1	1	3
7.	Dannel	1	-	2	3
9.	Robert	2	-	-	2
9.	Muller	1	1	-	2
9.	Sannicolo	1	1	-	2
12.	Bellé	1	-	-	1
12.	Plattel A.	-	-	1	1

CLASSEMENT PROVISOIRE CHAMPIONNAT GENEVOIS 1978

1.	Cateau	16	16	20	52 p.
2.	Annen	20	11	9	40
3.	Simko	3	7	16	26
4.	Benz	9	13	-	22
5.	Ruchat J-P	13	8	-	21
6.	Dupont	-	20	-	20
6.	Merlin	11	9	-	20
6.	Sordet	7	6	7	20
6.	Roth	5	4	11	20
10.	Zanada	8	5	4	17
11.	Merguin	1	1	13	15
12.	Ruffieux	-	1	8	9
13.	Bocquet	1	1	6	8
14.	Zahnd	4	3	-	7
14.	Fabre	6	1	-	7
14.	Ruchat A.	1	1	5	7
17.	Jaussi	1	1	3	5
18.	Ruerat	1	2	1	4
19.	Anderes	1	1	1	3
19.	Gerber	1	1	1	3
19.	Ricotti	1	1	1	3
19.	Danel	1	-	2	3

Classement provisoire Championnat Genevois 78 (suite)

23.	Gandolfi	1	1	-	2 p.
23.	Sannicolo	1	1	-	2
23.	Anderson	1	1	-	2
23.	Bonny	1	1	-	2
23.	Muller	1	1	-	2
23.	Fasola	-	1	1	2
23.	Gilliard	1	-	1	2
30.	Watson	-	1	-	1
30.	Robert	1	-	-	1
30.	Bellé	1	-	-	1
30.	Ornon	1	-	-	1
30.	Guichard	-	1	-	1
30.	Plattel A.	-	-	1	1
30.	Zonta	-	-	1	1
30.	Favre	-	-	1	1

Toutes erreurs est a signaler le plus rapidement possible
à Rumbeli J-C Tel. 45.06.83

Championnat régional 3ème manche à Lyss

ou la grande farce de Monsieur Bisang !!!

Il était une fois, un commissaire de course, président du club de Bienne, qui de passage à Genève, pensa bon d'expliquer aux genevois et de faire remarquer que les courses s'arrêtent à midi sonnant, et non pas à midi et 10 min. N'est-ce pas le règlement c'est le règlement, il faut dire que dans le règlement, il y a encore d'autres chinoïseries du même style. Et M. Bisang les a bien étudié ces chinoïseries. L'ennui c'est que M. Bisang n'est pas seulement commissaire fédérale (avec l'accent), mais aussi organisateur de course !!

Il était une fois des genevois qui de passage à Lyss, retrouvèrent M. Bisang en tant qu'organisateur de la 3ème manche du Championnat régional. Domage que les règlements n'ayent pas fait le voyage Genève- Lyss, car ils auraient pu servir.

N'est pas organisateur qui veut (commissaire, oui) Et comme les genevois sont sympas, et très indulgents, puisque c'était votre première organisation de course, cher Monsieur organisateur-commissaire. Nous vous dirons simplement qu'un seul chronomètreur pour 6 voitures, c'est peu, que nos compteuses de tours, Mesdames Annon et Merguin ne seront pas toujours là pour aider votre UNIQUE compteur de tour, c'est aussi peu, c'est même très peu; et n'oubliez pas que le panneau d'affichage sert à indiquer les résultats effectifs et non fantaisistes. Bravo tout de même Monsieur Bisang à midi un silence de mort régnait sur votre circuit. Le règlement n'est-ce pas ? N'oubliez pas le 22 et 23 juillet, les genevois organiseront leur 2ème course internationale, prélude aux Championnats du Monde et les règlements EPRA sont plus importants et plus volumineux. Welcome M. Bisang.

J-C Rumbeli
président-organisateur!!

Classement 3ème manche championnat régional Lyss

Formule		Proto	
1. Della Zoppa	Berne	1. Benz	Genève
2. Annen	Genève	2. Herren	Berne
3. Anderes	Genève	3. Zanada	Genève
		5. Chavallaz	Genève
		6. Annen	Genève

Les autres résultats ne me sont pas parvenus, malgré les règlements.

BERNE 4ème manche Championnat régional

Veuillez lire le prochain Racing News, pour ma part je n'ai reçu aucun résultat.

~~~~~

MONACO

1ère COUPE DU MONDE

\*\*\*\*\*

UN TRIOMPHE

\*\*\*\*\*

On attendait les italiens,  
mais  
les anglais tirèrent les premiers.

A Monaco le dimanche 27 avril, les pronosticueurs voyaient une victoire italienne, une revanche des Championnats du Monde 1977 de Pomona. Aucun américain n'était dans le coup, puisque le premier d'entre eux se trouvait à la 16ème place du classement !!. Par contre il y avait 6 italiens contre 4 anglais. Quelle surprise de constater qu'après les 2 demi-finales, il ne restait plus que 2 italiens : Stanzani sur P.B. et Gersi sur UFRA, eh oui, il n'y a pas que des SG en Italie!!!! Par contre la finale voyait s'alligner les 4 britanniques; sur P.B., il y avait Booth, Pledsted K. et Greeno, Mademoiselle Preston roulait sur Associated. Pour compléter le plateau de la finale, il ne me reste plus qu'à citer Ton Ron (NL) sur SG et Bervoets (NL) sur Serpent. Bien belle brochette de champions venant clôturer 3 jours de compétition au sommet.

Le ghorta de la voiture R/C

\*\*\*\*\*

Mis à part quelques concurrents, en tout une dizaine, qui n'avait pas l'envergure nécessaire, tous les autres présents à Monaco, faisaient partie du ghorta de la voiture radio-commandée. La liste serait trop longue à citer, néanmoins relevons au passage, la présence de 6 américains pour la première fois sur sol européen, leur nom vous sont familier. Messieurs Thorp, fabricant de voiture ainsi que Messieurs Husting et Curtis constructeurs des voitures Associated; M. Kroelles Champion du Monde 1977, M. Carbonnell de Chez Delta et Jiansa de chez Associated. D'autres encore, Gustafson Champion d'Europe 77, Tassaux Champion de Belgique, Sabbattini bien connu de tous, et nos amis Zahnd et J-P Ruchat. Inutile de dire qu'à ce niveau là. aucune erreur

de pilotage ou le moindre ennui mécanique ne sont permis. Et finalement tous ces concurrents méritaient de participer à la finale; malheureusement pour eux la compétition est implacable, il faut que 40 entre-eux aient des difficultés mécaniques avec tout ce que cela représente en frustration et déception pour obtenir un plateau avec 8 finalistes.

Pour ce qualifier, il fallait faire au minimum 53 tours en 5 minutes. Seuls Booth et Greeno réalisèrent le fantastique résultat de 56 tours. La bataille fut impitoyable et dans les stands la déception se lisait sur plus d'un visage. Le suisse Müller n'arrivait pas au-dessus de 28 tours, il n'eut que des ennuis, et il ne fût pas le seul, Ruchat J-P et Zahnd ne purent dans aucun des éliminatoires vraiment défendre leurs chances. Et croyez moi, c'est d'autant plus frustrant, qu'ils avaient tout mis en oeuvre pour faire partie des meilleurs. Mais voilà à ce niveau, une bougie qui fonctionne qu'à moitié, un servo-moteur légèrement déficient cela suffit pour ne plus être parmi les finalistes. Au terme de cette épreuve ils étaient au moins 30 à être déçus et déçus pour un certain temps.

Pour leur première apparition en Europe, les américains ne furent pas de la fête et c'est le moins que l'on puisse dire; le champion du monde en titre Kroells n'était crédité que du 40ème temps, précédant d'un rang son compatriote Jianas. Au 23ème rang, on trouvait un autre américain connu, Carbonnell de Delta, qui n'avait pas monté un carburateur à glissière sur son moteur, il précédait Zahnd de 17 centième. 21ème Thorp avec 51 tours et 74 centième était battu pour 1 centième par J-P Ruchat. Il faut dire que les américains ne se sont jamais habitués au circuit monégaste, trop étroit à leur goût et Carbonnell me disait qu'il n'a jamais eut le courage d'accélérer à fond à la sortie des virage, de peur de toucher.

Ceci était le classement général après toutes les séries. Résultats fait par ordinateur dans des temps très bref. Le dimanche, 2 demi-finales opposèrent les 16 premiers, le reste des concurrents effectuaient des courses de classement.

#### La finale \*\*\*\*\*

Il est toujours très plaisant et agréable de voir parmi les finalistes, Mademoiselle Debbie Preston tenir la dragée haute aux hommes. Il faut dire qu'elle avait fort à faire, ils étaient 7 contre elle. Mais nullement impressionnée, Debbie fût souvent en tête de la course pendant ces 45 min. poignantes d'intensité.

Un pilotage impressionnant de régularité et de précision, des moteurs hurlants le long de la ligne droite et des dépassements à vous couper le souffle, voilà en quelques mots l'impression que l'on en retire. Et puis après 45 min. d'intense tension, le visage de P. Greeno se détend, il vient de franchir la ligne d'arrivée, plus personne ne peut lui ravir cette merveilleuse coupe tant convoitée, " bon dieu cette Debbie, quelle obstination à vouloir gagner " pense Greeno, et que sera grande sa surprise ne constatant que derrière lui s'était 3 anglais qui l'on tant fait souffrir.

CLASSEMENT FINAL MONACO 78

\*\*\*\*\*

|    |            |    |           |            |
|----|------------|----|-----------|------------|
| 1. | Greeno P.  | GB | 162 tours | PB.        |
| 2. | Preston D. | GB | 155 tours | Associated |
| 3. | Booth P.   | GB | 154       | PB:        |
| 4. | Plested K. | GB | 143       | PB:        |
| 5. | Ton R.     | NL | 135       | SG:        |
| 6. | Stanzani   | I  | 129       | PB.        |
| 7. | Gherzi     | I  | 124       | UPRA       |
| 8. | Bervoets   | NL | 88        | Serpent    |

Viennent ensuite :

|     |            |     |     |          |     |
|-----|------------|-----|-----|----------|-----|
| 9.  | Gustaffson | S.  | 26. | Zahnd    | CH  |
| 15. | Sabattini  | I   | 29. | Curtis   | USA |
| 16. | Husting    | USA | 31. | Franko   | CH  |
| 18. | Thorp      | USA | 32. | Longshaw | GB  |
| 20. | Ruchat JP  | CH  | 38. | Kroells  | USA |
| 22. | Veronesi   | I   | 43. | Jianas   | USA |
| 23. | Carbonnell | USA | 45. | Lemaître | F   |
| 24. | Tassaux    | B   | 46. | Müller   | CH  |

\*\*\*\*\*

Une organisation sans faille

Bravo les monégastes, c'était du beau travail et nous sommes bien placés pour juger. D'abord l'accueil fût très sympathique et nous avons pu librement circuler dans l'ensemble des installations et chaque fois que nous posions des questions il y avait toujours quelqu'un de compétent pour nous répondre. Ensuite les installations étaient fonctionnelles et très bien élaborées, voyons de plus près le fantastique travail accompli. D'immenses gradins où le public était assis se trouvait sur 3 côtés du circuit, peut être la visibilité n'était pas partout excellente, mais l'exiguité de l'emplacement de la compétition ne permet pas d'autre solution. Relevons néanmoins qu'il y avait 1800 places assises, toutes occupées lors de la finale !!! Les pilotes étaient extrêmement bien installés, dans des stands couverts, où était mis à leur disposition, des tours et des perceuses. Chaque nation avait son nom inscrit sur les tables mises à leur disposition. Le podium de pilotage était très haut, un seul reproche aux dires des concurrents; le podium était trop proche de la piste et la visibilité se trouvait ainsi diminuée pour les pilotes des 2 extrémités. Sur le podium chaque pilote avait une place bien définie, qui correspondait au numéro de sa voiture, et sur la ligne de départ, une case portant le même numéro recevait le mécanicien et la voiture du concurrent. Chaque série comptait 8 pilotes numérotés de 1 à 8. Le central de chronométrage et de comptage des tours était situé dans une grande cabine vitrée, ainsi ces braves officiels étaient à l'abri du bruit des moteurs et des speakers; et quiconque a fait un jour ce travail de comptage ne comprendra. Aussi l'idée sera retenue pour Genève. A l'intérieur de la cabine une personne disait le numéro des voitures passant la ligne d'arrivée, cela dans un micro afin de ne point devoir parler trop fort. Sa voix retransmise par haut-parleur dans toute la cabine était enregistrée. Merveilleuse idée permettant de contrôler par la suite, si il y a contestation.

Il y avait également une personne qui notait au fur et à mesure les chiffres annoncés. 3 personnes faisaient le tour par tour, bien connu dans les Grands Prix. Il y avait également un chronométreur et un annonceur pour les concurrents qui s'occupait aussi du tableau d'affichage lumineux. En effet sur le toit on trouvait un grand panneau d'affichage annonçant en permanence le classement des 3 premiers. Sur le toit de la cabine, on trouvait la caméra vidéo avec laquelle était contrôlé les faux départs. J'ai pu constater à quel point cette installation est indispensable. Le contrôleur des faux départs se trouvait également dans la cabine. Dans une tour annexe situé tout près du circuit, tour prêtée par l'organisateur du Grand Prix, on trouvait l'ordinateur pour les classements ainsi que la photocopieuse. Au premier étage se trouvait le service d'accueil. Dernier point très intéressant, 20 jeunes gens habillés d'orange et munis de gant en amiante répartis sur tout le circuit étaient chargés de rapporter les voitures aux mécaniciens qui n'avaient pas accès à la piste. Le départ était donné par une sirène et 30 sec avant le départ un feu clignotait sur lequel le chiffre 30 était inscrit. Il y avait ensuite un feu à 3 sec et un dernier à 0 sec, ainsi sur l'écran vidéo, il était possible de déterminer avec précision l'instant zéro du départ. En conclusion, il nous faut vivement féliciter toute l'équipe monégaste qui a organisé cette manifestation d'une main de maître et en travaillant d'arrache-pied, et féliciter en particulier Messieurs Rigaux et Rinaldi pour leur ingéniosité, leur ardeur et leur gentillesse.

J-C R

\*\*\*\*\*

### A propos de Monaco

\*\*\*\*\*

" Les dinosaures moururent de gigantisme "

et j'ai peur que demain les grandes réunions de voitures radio-commandées, ne se trouvent dans la même situation. Boin de moi l'idée que les organisateurs monégastes ont voulu trop faire, nous jeter de la poudre aux yeux ou pêcher par excès. Non, ce gigantisme ils y furent contraints, sciemment ou inconsciemment, comme nous genevois, y seront tenus dans un an.

Il faut le dire tout de suite, face aux intérêts commerciaux en jeu, ( car les américains ne sont pas venus en touriste ou en philanthrope ), face à l'impact publicitaire et au retentissement d'une victoire à ce niveau là, l'organisation ne peut souffrir d'aucune imperfection.

Imaginez un instant les sommes d'argent englouties par les italiens ( en matériel ) les frais de déplacements des anglais, et il fallait voir M. Booth essayer des dizaines



de chemises K et B dans son moteur avant la finale, pour comprendre qu'à ce niveau là, on ne joue plus.

Or donc, face à cette orgie de matériel et l'acaharnement que chaque concurrent met pour gagner, les organisateurs doivent multiplier les contrôles, de chronométrage, de comptage des tours, des faux départs et également contrôler techniquement les voitures.

Ce travail les monégastes l'on accomplit sans bavure et sans qu'aucun concurrent ne sienne réglemer ou se plaindre; ou peut leur tirer un immense coup de chapeau.

Mais le prix d'une telle installation est très élevé. Tous ces contrôles ont nécessité une bonne douzaine de personnes avec un matériel important ( la vidéo entre autre ), un ordinateur pour les classements, une photocopieuse pour diffuser les informations. Sans compter un personnel très important autour du circuit, sur le circuit et pour le service d'accueil.

Alors demain à Genève pour les mondiaux, ou après-demain, ailleurs, pourrons-nous faire pareille, pourrons-nous réunir assez d'argent pour de telles installations indispensables. Il faudra songer à un chronométrage encore plus sophistiqué, peut-être à cellule, ou encore une piste couverte qui sait ?

Et comme les dinosaures pousser en avant par obligation nous ne pourrons plus équilibrer l'équation : public + sponsor = infrastructure+ organisation.

Ce jour là, nous ferons marche arrière et créons une classe économique où toutes modifications seront interdites.

Ce jour là, la course aux "armements ( pistons-moteurs-différentiels )" n'aura plus lieu, et les organisateurs pourront à nouveau respirer.

Vision utopique ? l'avenir nous le dira.

J-C Rumbeli

\*\*\*\*\*

ATTENTION JEUDI 15 juin  
\*\*\*\*\*

20 h.30

Au centre des rencontres du Lignon, salle des conférences, J-C Rumbeli présentera une série de diapositives sur la course et l'organisation de la première coupe du Monde de Monaco. Il fera également un exposé sur les Championnats du Monde 1979.

# 1<sup>re</sup> Coupe du Monde de voitures R.C.

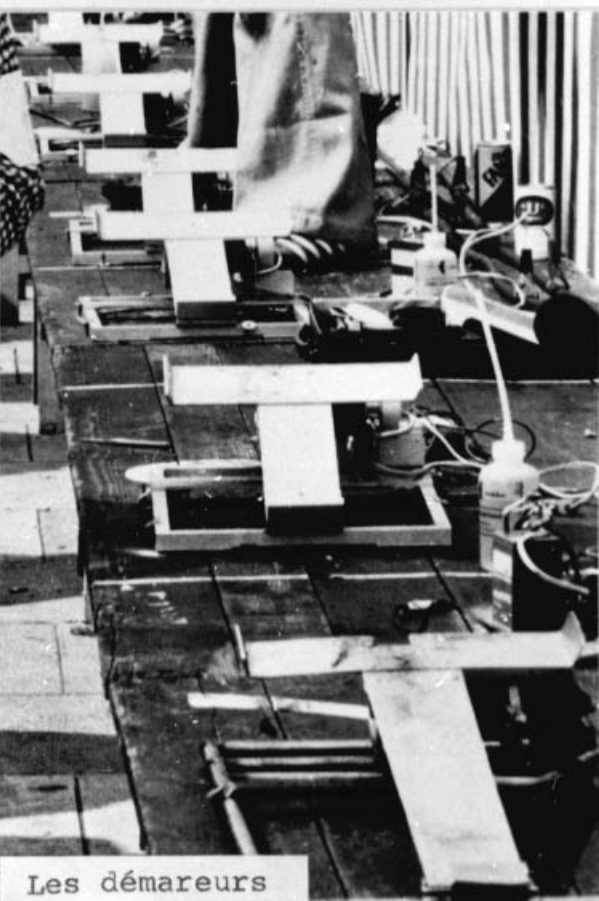
# 1<sup>st</sup> WORLD CUP CAR R.C.



à gauche, la cabine vitrée du comptage



Vue générale



Les démarreurs

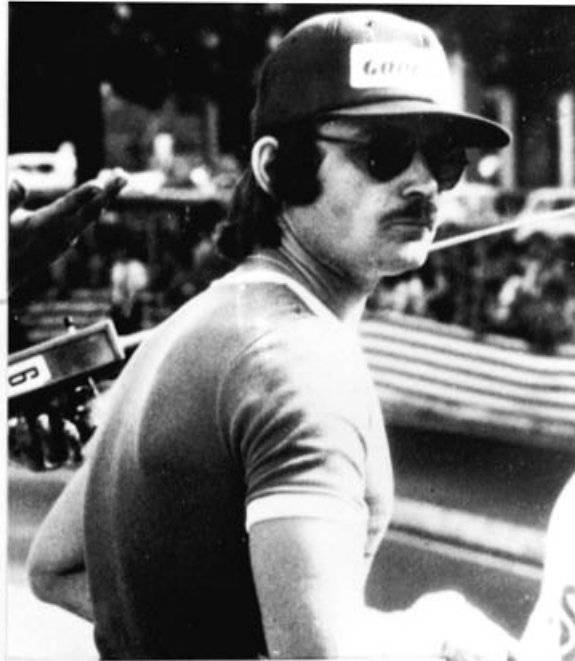


Vue générale

# 1<sup>re</sup> Coupe du Monde de voitures R.C.



départ de la finale



Le vainqueur P. Greeno



Les coupes



Vue depuis les gradins



La voiture de Husting