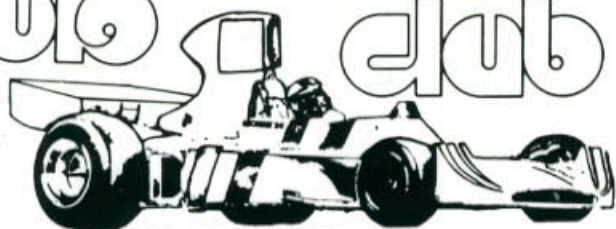


auto model club
GENEVA



JOURNAL

N°50

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

Novembre 1978

NUMERO SPECIAL



50ème NUMERO!

Le mot du président

Il n'est pas possible de parler du club, sans parler de son journal. Les deux sont intimement liés, d'une part parce que l'un relate la vie de l'autre et, d'autre part, parce qu'ils sont pratiquement nés en même temps. 50 numéros c'est peu et c'est beaucoup tout à la fois. 50 numéros cela représente 333 pages, 474 photographies et pas moins de 25 articles techniques.

Evidemment ces chiffres peuvent avoir un côté sportif, car ce n'est pas au nombre de pages que l'on mesure sa qualité. Mais néanmoins cela représente quand même un petit exploit, car les artisans du journal se comptent sur les doigts d'une main et fréquemment sur un seul doigt. En effet le rédacteur peut se vanter d'être à la fois : rédacteur-tapeur de stencils imprimeur-relieur et distributeur. Pour le moment le syndicat de cette profession ne compte que votre dévoué !! Depuis le début nous avons trouvé dans le journal, l'activité du club, les résultats des courses et l'ensemble des informations du club concernant le modélisme voiture. Pour ceux qui furent de la première heure du club, ils y trouvent encore beaucoup de souvenirs et de références en feuilletant les premiers numéros. Le journal a encore une deuxième vocation, et pas des moindres croyez-moi; c'est d'être l'ambassadeur du club auprès des autorités, de nos supporters publicitaires et des autres clubs, fédérations suisse et étrangères. Un nombre toujours croissant de personnes nous réclame le journal. Malheureusement pour des raisons financières d'abord et de politique du club, il ne nous est pas possible de satisfaire ces demandes.

Le journal paru pour la première fois en septembre 1974, sa distribution aux membres ne déclencha pas une explosion de joie; il faut dire qu'il n'avait que trois pages (aujourd'hui il en a en moyenne 8 à 10) et certains membres n'eurent qu'une réaction " combien on te doit ? " Son style a changé ainsi que son nom, au début le journal s'appelait A.M.C.G. NEWS, mais plusieurs membres voulaient un nom français, ils parlaient toujours de " l'A-M-C-G- Nièvesss ! " Un an après, ils eurent gain de cause et le journal ne changea plus de nom jusqu'à aujourd'hui.

Le journal du club reste un des principaux liens entre les membres, mais il est également le lien avec nos membres passifs et membres d'honneur; en effet chaque mois ces membres proches et également lointain sont tenus au courant de la vie de notre club.

Le rôle du journal dans l'avenir va être très important comme vous le savez, nous entrons dans la période la plus intense que le club n'ait jamais vécue. Les Championnats du Monde étant le point culminant de tout cela, le journal va être appelé à vous renseigner d'une façon nouvelle afin que tous soyez capable de répondre à toutes les questions que l'on pourra vous poser. Il doit devenir pour vous un livre de référence, car maintenant l'heure est venue de tous nous engager dans cette fantastique aventure.

J-C Rumbeli

La première course

C'est seulement 9 mois après la création du club, que l'on put assister à la première course. Pourquoi autant de temps perdu ? Cela peut facilement s'expliquer. Après la fondation du club le 26 juin 1974, ce fut la période des vacances juillet août, puis au mois de septembre, le premier travail consista à consolider le club en distribuant à chacun des fréquences et à expliquer aux membres comment se déroulait une course. Il faut dire qu'à part Ruchat J-P et Chevallaz Y, rares étaient les membres à savoir participer à de telles compétitions.

Les mois suivants furent consacrés à la mise au point des voitures. En effet lors des Arts Ménagers notre club était chargé de faire des démonstrations en public. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce fut laborieux; il était donc indispensable d'améliorer les voitures en tout premier lieu. Le froid de l'hiver ralentit singulièrement l'activité des membres, mais pas l'enthousiasme.

Enfin le 1 mars la première course débuta. En guise de piste un bout de route en demi-cercle, une rectiligne séparée en deux par une échelle couchée. Le podium : les 5 tabourets de cousine de Jean-Pierre Ruchat. Une comptesse et chronométrisse de tours qui était déjà Micholine Ruchat et M. Zanada, président superviseur, et la course pouvait commencer. Il est peut être bon de rappeler le nom de ces héroïques précurseurs de championnat genevois. Il y avait Messieurs Vergut, Rappo, Fragnière et Rouge qui depuis nous ont quittés. Et des noms de membres fidèles qui sont " toujours dans le coup " Messieurs Chevallaz, Merlin, Zonta et Rumbeli. Quand à J-P Ruchat il était directeur de course, il faut dire qu'il était le seul à connaître la musique.

Que dire de la course où Chevallaz sortit grand vainqueur!! Tout d'abord le spectacle fut peu concluant pour les quelques spectateurs présents. Un exemple le départ est donné, les 6 voitures arrivent au bout de la ligne droite après 10 mètres de course, à l'exception de Chevallaz personne n'arrive à passer le virage. Il faut 2 aides au virage pour remettre les voitures dans le bon sens, voire pour les poser carément de l'autre côté du virage.


Ne parlons pas des problèmes mécaniques car ils furent légion, laissant rapidement les voitures au stand pour le reste de l'après-midi. Ainsi avec 2 tours de piste (contre 20 à Chevallaz) Rumbeli se qualifia pour la finale !! ce fut d'ailleurs pour lui son meilleur résultat, jamais égalé depuis. Aujourd'hui les voitures ont beaucoup évolué, les pilotes se sont terriblement améliorés (heureusement), le nombre des participants aux courses genevoises, a passé de 8 à 32 et Rumbeli n'a plus jamais renouvelé son exploit.

Un club des Hommes

L'histoire d'un club est bien évidemment liée aux hommes qui le composent. La difficulté pour un président c'est d'arriver à maintenir un bon équilibre entre les tendances extrêmes que l'on rencontre parmi les membres. Dès la fondation du club, très vite on vit les raisons de chacun qui les poussaient à venir au club. Il y avait ceux qui voulaient une piste, ceux qui espéraient que le club mettrait à disposition des voitures, ceux qui pensaient que le club allait



Fondé en 1974

Auto Model Club

Genève



financer leurs déplacements et ceux qui étaient à la recherche d'une aide technique.

Ainsi le club du chercheur sa voie au travers de toute ces idées; d'abord les hommes dûrent se connaître, certaines affinités se créèrent: il y avait aussi de l'animosité entre certains membres et puis il y avait également ceux qui étaient à la recherche d'un profit pécunier., et pour se faire tous les moyens étaient bons.

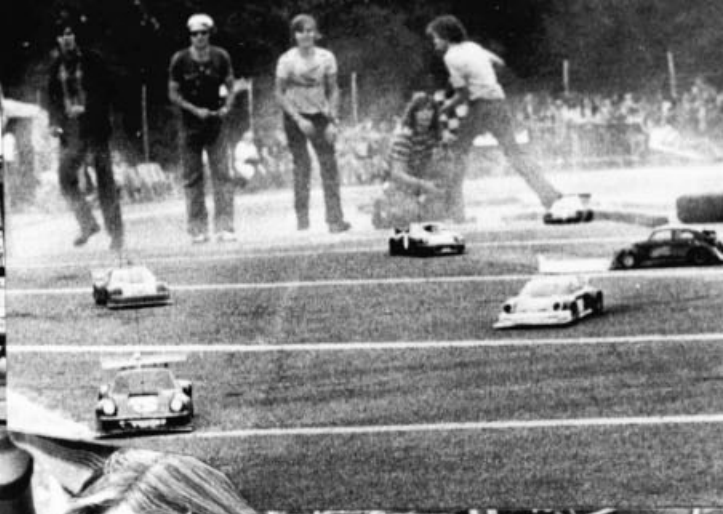
La force d'un club se voit à ses possibilités de réactions et de rejet face aux éléments néfastes à sa survie. Tout au long de sa première année d'existence, de violentes tensions se firent jour, et dans un éditorial de notre journal, j'appelais cela " les maladies de jeunesse du club ". En fait il y avait 2 clans bien distincts mis à part les parasites; dans un clan nous trouvions les membres faisant de la compétition, et qui se retrouvaient les week ends sur de nombreux circuits européens. Ces membres étaient bien évidemment un groupe très soudé plein de souvenirs et de bons moments passés ensemble; Dans le 2ème groupe se trouvaient tous ceux qui pas encore au point techniquement restaient à Genève. Lors des assemblées chaque clan campait sur ses positions et ne cherchait pas à comprendre ceux d'en face. La tâche du président du moment Monsieur M. Zanada ne fût pas facile, d'abord nous ne nous connaissions pas assez et ensuite faire plaisir à tout le monde est impossible.

Après un an et demi, l'assemblée nomma un comité différent, il était composé de 2 membres non-coureur Rumbeli président et Fouchon trésorier, ainsi que 2 membres coureur Ruchat J-P vice-président et Rachez secrétaire qui reprirent le lourd fardeau de M. M. Zanada.

A l'heure actuelle le comité se compose encore à peu près de cette façon c'est à dire 3 membres très actifs au course et 2 membres l'étant beaucoup moins. Il semble que cette solution soit idéale, la preuve en est, le club existe depuis 4 ans maintenant et que nous n'avons plus eu de scission du type 1975. Aujourd'hui les hommes du club trouvent une bonne ambiance au sein du club, ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a plus d'opposition, bien au contraire et il est souhaitable qu'elle existe et persiste; il en va de la vitalité du club. L'opposition est le moteur qui nous oblige à aller en avant, et qui corrige nos écarts. Puisse le club toujours avoir en son sein des hommes prêts à le servir.

Des courses et des hommes *****

Titre un peu pompeux pour de si petites voitures, mais il est peut être quand même bon d'en parler. Les membres d'un club ne forment à priori un groupe homogène Il y a des affinités meilleures entre certaines personnes, plus qu'avec d'autres, et ce n'est que normal. Les caractères également sont différents, comme le sont également les personnalités. Toutes ces différences apparaissent spécialement lors des courses et le genre de course ne joue pas un rôle déterminant; je veux dire par là, que se soit une course de club ou un Grand Prix les données du problème restent les mêmes. Tout d'abord, il y a le problème " qui fera le mécanicien de qui ? " et là les affinités se remarquent immédiatement. Je crois qu'il est nécessaire d'approfondir ce point, Comment doit être le mécanicien ? Tout d'abord il doit être sur la même longueur d'onde que le pilote sur les questions mécaniques, ensuite il lui faudra être capable de recevoir les aboiements



et autres hurlements, que lui prodiguera le pilote lorsque sa voiture sera en panne à l'autre bout du circuit. Parce qu'il est clair une fois pour toute; le mécano ne regarde jamais sa voiture à la seconde où elle accroche, et même si il la voit, son temps de réaction sera toujours trop long pour le pilote (problème de la relativité du temps). Pauvre pilote, pauvre mécanicien et vice et versa, puisqu'en général les deux s'entraident mutuellement. Au club, il y a aussi les tempéraments qui sont différents, oh combien différents, il y a les anxieux, les nerveux, nous avons aussi le tempérament latin, d'autres encore ont l'estomac qui se noue, puis il y a la dernière catégorie: ceux qui restent impassible voir flegmatique. Tout ce petit monde se retrouve dans les stands et aux abords du podium de pilotage, tous avec le même objectif; faire passer la ligne d'arrivée en premier à leur voiture. Mais que d'embûches, il y aura eu sur le chemin de la victoire, car les modèles R/C sont capricieux et sans âme.

Il y a quand même un moment où les membres du club non-homogène décrit plus haut ne font plus qu'un. Dans la victoire d'un des leurs, quelque soit le vainqueur, on retrouve la même joie, le même sourire et la même décontraction. Les membres du club ne font plus qu'un, lorsqu'arrivent la demi-finale et la finale. Un membre du club est qualifié, tous les autres membres sont autour du circuit pour l'aider, pour l'assister et pour participer à sa victoire. Les hommes dans la course c'est cela; une lutte personnelle contre tous, puis l'aide au plus fort pour la bataille finale. Et c'est surtout pour cela que le club existe.

LE 1er GRAND PRIX DE GENEVE

Il en aura fallu du courage au premier comité du club, et tout particulièrement au président de l'époque, Monsieur Marcel Zanada et à J-P Ruchat, pour se lancer dans l'aventure du 1er Grand Prix de Genève.

Le club n'avait pas un an d'âge, la plupart de ces membres faisaient leur début en modélisme et n'avaient aucune expérience dans l'organisation de course sans compter que nous étions très peu connu. Mais c'est à croire, que plus les problèmes sont grands et complexes et plus les dirigeants de l'AMCG s'acharnent à parvenir au but fixé. Il faut ici relever le travail accompli par le président qui dût prendre contact avec les autorités genevoises, réussir à convaincre la maison Pernod pour sonoriser la manifestation et effectuer des dizaines de lettre et téléphone pour mener à bien cette organisation. Le travail de Micheline et Jean-Pierre Ruchat qui avaient quelques expériences dans le domaine des courses, d'une part pour en avoir déjà organisés et d'autre part, par le fait que Jean-Pierre était déjà dans l'élite Suisse, fût déterminant. Il faut avoir une fois participer à l'élaboration des groupes et fait l'horaire des courses pour savoir combien ce travail est ardu et ingrat.

Mais le jour J, ce fameux samedi 17 mai 1975, nous étions tous là, pour aider nos amis, sans trop savoir en quoi consistait le travail, nous avons tirés des mètres et des mètres de barrière, d'ailleurs depuis c'est devenu un geste rituel qui se répète à chaque course, et ainsi c'est monté l'infrastructure de la première course. Depuis le tout c'est affiné, corrigé et quelque peu modifié, mais la base, le principe sont restés inchangé et reste le modèle d'une organisation parfaite.



Le vendredi soir précédent les courses, J-P Ruchat avait eu l'occasion de faire connaître le club à la télévision. Le samedi en course formule la victoire revenait au tessinois Martinatioli devant Denis Rachez qui a ce moment là, était indépendant et n'avait donc pas encore ralié notre club. Le samedi soir, nous assistions au premier appétitif offert par la Ville de Genève en la présence du conseiller administratif R. Dafflon. Le dimanche 47 participants s'affrontèrent dans le 1er Grand Prix de la Ville de Genève. Jean-Pierre Ruchat parti en retard fit une remontée fantastique tenant toute la tribune des officiels en haleine. Finalement Jean-Pierre l'emportait, récompensant du même coup tous les efforts fournis pour organiser ce premier Grand Prix.

2eme 3me et 4eme Grand Prix de Genève

Après cette belle réussite, le plis était pris et chaque année notre club organise un Grand Prix de Genève sur l'esplannade des Vernets.

En bref, on peut dire: que le 2ème Grand Prix fut une course européenne réunissant plus de 110 pilotes venus de toute l'Europe. La victoire revint les 2 jours à Veronesi de l'équipe italienne. Notre club à cette occasion se mis en frais puisqu'il offrit à plus de 80 personnes le repas du soir. Grâce à cette course le renom de l'Auto Model Club fut connu à travers toute l'Europe, ce qui aida grandement lors de l'attribution des Championnats du Monde 1979.

Le 3ème Grand Prix en 1977 était une course comptant pour le Championnat Suisse. Cette course permis de resserrer les liens avec nos amis de Suisse allemande qui ont toujours un peu de peine à venir dans la cité de Calvin. En Formule la victoire revint au zurichois Fiocchi et le dimanche en Proto à notre ami Dupont. A cette occasion le pilote automobile de Formule 1 Emerson Fittipaldi nous fit l'honneur de sa présence, et en pilotant également une voiture. Ce fût un des grands moments de la vie de notre club. En 1978 pour le 4ème Grand Prix, la participation était à nouveau internationale, puisque que la course était une répétition pour les Championnats du monde, encore dans toutes les mémoires, nous n'y reviendons donc pas.

DEMAIN ?

Il est toujours difficile d'être prophète ou de lire dans sa boule de crystal. Néanmoins nous pouvons déjà tracer les grandes lignes de l'avenir du club et partant de ces constatation affiner encore la prévision. Comme nous le disions au début de ce numéro, le club et le journal vont au devant d'une année exceptionnelle, dominé par les Championnats du Monde. Pour ce faire le journal vous informera tous les mois de l'avancement des travaux, il y aura aussi les courses habituelles, et pourquoi pas des courses de voitures électriques, les Arts ménagers nous ayant familiarisés avec ce genre de voiture.

Reste un problème crucial, celui des écrivains, rédacteurs et autres pigistes pour le journal, leur nombre reste bien bas et il nous faudrait quelques aides occasionels. Nous tenons ici à remercier M. Watson pour les articles qu'il traduit de l'anglais son aide est particulièrement apprécié. Merci. Finalement, nous aimerions que demain, le journal soit affaire de tous, pour tous, comme doit être la vie du club.



Catégorie Proto



On en parle...mais au juste c'est quoi ??

Zet'impex...c'est en premier une maison spécialisée dans la vente par correspondance de Kits de montages électroniques et de composants électroniques.

Zet'impex commercialise les produits AMTRON, PHILIPS, JOSTY, MIRA et autres fabricants de Kits de montage électronique dont la qualité est mondialement connue et appréciée. Ces produits couvrent toute la gamme des désirs des amateurs de montages électroniques depuis les variateurs de lumière aux enceintes Hi-Fi, des clignotants aux tuner FM, de l'alimentation stabilisée aux générateurs de signaux etc.

Quant aux composants électroniques, de la résistance $\frac{1}{4}$ Watt aux condensateurs au tantale, de l'interrupteur aux afficheurs 7 segments, du triac aux circuits intégrés TTL ou MOS, du transfo. aux micros, tous sont disponibles du stock ou avec des délais de livraison les plus courts.

Zet'impex c'est aussi un stock permanent des Kits de la bien connue voiture 1/8 PB International, de moteurs K&B et OPS ainsi que de pièces détachées d'origine ou spéciales Speed Model.

Zet'impex c'est en plus la voiture électrique Zet'electro-car 1/12 qui n'est pas parmi les plus chères mais parmi les plus solides actuellement sur le marché. C'est aussi un vendeur de 1/12 MRP, bientôt livrable.

Zet'impex c'est encore des variateurs de vitesse électroniques pour voitures 1/12 et des chargeurs rapides.

Zet'impex c'est enfin un service personnalisé et la garantie d'un service après vente.

OPS

MRP

K-B

AMTRON

JOSTY

PHILIPS

PB international



Zet'impex CP. 2170 1233-BERNEX

Tél. 572978 (18 à 20 Hr. du lundi au vendredi)

5 ème Manche du Championnat genevois.

DUPONT GAGNE ET SIMKO PERD TOUTE CHANCE
DE RESTER CHAMPION GENEVOIS

JEAN-PAUL CATEAU CHAMPION GENEVOIS 1978

Les chances de Peter Simko étaient néanmoins relativement faibles pour qu'il reste champion genevois, mais mathématiquement c'était possible. En effet, si Peter terminait les 2 dernières manches du championnat premier, il se retrouvait à égalité de point avec J-P Cateau.

Pendant une bonne partie de la finale Jean-Paul était en tête, de peu il est vrai, puisqu'il ne s'agissait que de un demi-tour, et cela pendant plus de 15 minutes. Puis Jean-Paul eu des ennuis et fût arrêté longtemps à son stand; en tête de la course Jacques Dupont prenait le large et enlevait toutes illusions à Peter de conserver son titre. Ainsi Jean-Paul Cateau devient virtuellement Champion genevois et également vainqueur de la Coupe Tous Modèles Réduits. Nous en reparlerons dans notre prochain numéro.

Classements

4ème manche organisé par le Lignon's club

1.	Cateau	128	tours	13.	Bocquet	27
2.	Simko	121		14.	Caron	27
3.	Merguin	112		15.	Annen	26
4.	Fasola	107		16.	Roth	25
5.	Gilliard	89		17.	Lance	25
6.	Dupont			18.	Jaussi	20
7.	Christen	56		19.	Bulliard	17
8.	Merlin	54		20.	Favre	15
9.	Ruchat A.	26		21.	Grandjean	13
10.	Ruffieux	23		22.	Badan	3
11.	Ricotti	21		23.	Foucher	2
12.	Guichard	29				

5 ème manche organisé par l'AMCG

1.	Dupont	127	tours	12.	Caron	31
2.	Simko	123		13.	Guichard	27
3.	Ruchat JP	112		14.	Lance	26
4.	Cateau	109		15.	Ricotti	25
5.	Merguin	99		16.	Christen	21
6.	Zahnd	85		17.	Annen	14
7.	Jaussi	57	6"	18.	Favre	13
8.	Zanada	57	9"	19.	Fasola	2
9.	Gilliard	50		20.	Ruchat A.	1
10.	Robert	41		20.	Bulliard	1
11.	Ruffieux	33				

Nous vous rappelons que la dernière course aura lieu sur le parking MICHELIN le 12 novembre à 8.30 h.

le repas et la distribution des prix aura lieu directement après au Restaurant TIVOLI.

CLASSEMENT PROVISOIR APRES 5 MANCHES

CHAMPIONNAT GENVOIS 1978

TOTAL

1.	Cateau	16	16	20	20	11*	72
2.	Simko	3*	7	16	16	16	55
3.	Dupont	-	20	-	8	20	48
4.	Annen	20	11	9	1*	1	41
5.	Merguin	1*	1	13	13	9	36
6.	Ruchat JP	13	8	-	-	13	34
7.	Merlin	11	9	-	6	-	26
8.	Zanada	8	5	4	-	6	23
9.	Benz	9	13	-	-	-	22
10.	Roth	5	4	11	1	-	21
11.	Sordet	7	6	7	-	-	20
12.	Ruffieux	-	1	8	4	3	16
12.	Gilliard	1	-	1	9	5	16
14.	Zahnd	4	3	-	-	8	15
15.	Fasola	-	1	1	11	1	14
16.	Ruchat A	1*	1	5	5	1	12
16.	Jaussi	1*	1	3	1	7	12
18.	Bocquet	1	1	6	1	-	9
19.	Christen	-	-	-	7	1	8
20.	Fabre	6	1	-	-	-	7
21.	Ricotti	1*	1	1	3	1	6
22.	Robert	1	-	-	-	4	5
23.	Ruerat	1	2	1	-	-	4
23.	Guichard	-	1	-	2	1	4
25.	Andres	1	1	1	-	-	3
25.	Gerber	1	1	1	-	-	3
25.	Danel	1	2	-	-	-	3
25.	Favre	-	1	1	1	1	3
25.	Caron	-	1	-	1	2	3
30.	Gandolfi	1	1	-	-	-	2
30.	Sannicolo	1	1	-	-	-	2
30.	Anderson	1	1	-	-	-	2
30.	Bonny	1	1	-	-	-	2
30.	Muller	1	1	-	-	-	2
30.	Bulliard	-	-	-	1	1	2
30.	Lance	-	-	-	1	1	2
37.	Watson	-	1	-	-	-	1
37.	Bellé	1	-	-	-	-	1
37.	Ornon	1	-	-	-	-	1
37.	Flattel A.	-	-	1	-	-	1
37.	Zonta	-	-	1	-	-	1
37.	Grandjean	-	-	-	1	-	1
37.	Badan	-	-	-	1	-	1
37.	Foucher	-	-	-	1	-	1

Toute erreur constater dans ce classement sont a communiquer le plus rapidement possible à J-C Rumbeli TEL 45.06.83

Seuls les 4 meilleurs classement sur 6 courses sont pris en considération.

le signe * signifie que les points obtenus n'entrent pas en ligne de compte dans les points totaux.

C'est état de fait est peut être plus ressenti par le petit nombre de membres dans le groupe A, ce qui peut influencer partiellement la motivation de ces derniers.

Autre point négatif; les membres du groupe B ne paraissent pas motivés pour monter dans le groupe A. Ce qui risque de conduire le club dans l'oubli, au niveau de la Fédération Suisse (SRCCA), des autorités genevoises, ainsi qu'auprès de nos supporters publicitaires. Par contre, cette année, le comité du fait de son expérience, peut présenter des comptes beaucoup plus favorables. Le volume financier étant beaucoup plus important que les années précédentes. Les 2 courses organisées exceptionnellement cette année ont largement contribué à cette réussite, bien que le Service des Sports contrairement à son habitude, ne nous aie doté pour l'instant d'aucune aide concernant les entrées gratuites des moins de 16 ans.

Autres succès ; les rétrocessions du président de la Fédération européenne et des concurrents anglais, concernant les Championnats du Monde ont été en grande partie amoindrie par une organisation sachant maîtriser les problèmes inhérent à toutes compétitions importantes.

Le comité, par rapport au travail accompli, espère vous avoir satisfait; il a effectué son travail au plus près de sa conscience, en se réunissant plus de 15 fois, en dehors des assemblées mensuelles.

Chaque membre du comité remercie tous les adhérents au club, de la confiance qu'ils ont placées en eux, tant dans leur élection que par leur adhésion nouvelle au club.

Le comité

L'Auto Model Club de Genève aux Arts Ménagers 1978

Au moment où paraîtront ces lignes, les Arts Ménagers viendront juste de fermer leurs portes.

Tous les membres fatigués mais heureux du travail bien fait, auront pu remarquer l'intérêt que le public porte à notre hobby, il fallait voir toutes ces mains tendues réclamant un émetteur, lors que nous annonçons que le public pouvait faire un essai. Dans le prochain numéro tous les détails.

au stand « attraction » halle D

auto model club



Merlin donne le départ à un des concours ouverts au public



Un public très jeune et aussi moins jeune



A chaque démonstration la même foule derrière les barrières.



Les autorités genevoises prêtent au jeu !!!



une piste simple, mais pas pour tous



Guichard l'instructeur