

# JOURNAL

N°65

Distribution interne aux membres

Club fondé en 1974  
Adresse: Case postale 55  
1211 GENEVE 1

Mars 1980

5ème  
**GRAND PRIX DE GENEVE**  
29-30 mars 1980  
1ère manche championnat Suisse



**CHAMPIONNAT GENEVOIS 1980**

\*\*\*\*\*

1ère manche  
une course par élimination !!



2e Championnat du monde de voitures R.C. Genève-Suisse Juillet 1979  
2nd World R.C. Car Championship Geneva-Switzerland July 1979

Organisation: Auto Modèle Club de Genève Lignon's Club



**RAPPORT FINAL**



\*\*\*\*\*

19 concurrents étaient prêts ! pour remporter la première manche de ce championnat qui se déroulait sur le parking Michelin. Malheureusement c'était sans compter sur le mauvais temps, en effet une vilaine petite pluie collait aux modèles de vilains petits gravillons. De ce fait les voitures furent rapidement transformées en transporteurs de gravier, mais pas seulement sur le pont du camion bonnes gens également entre les dents de la couronne d'entraînement, dans les carburateurs et partout où cela pouvait nous nuire. Ainsi la compétition se réduisit à une course par élimination et comme son nom l'indique les éliminatoires virent rapidement disparaître, Zahnd - Pelard et Valente de la compétition.

Un moteur O.S 21 à VALENTE

Monsieur Valente fût le plus malheureux de tous les pilotes, puisqu'il son moteur n'effectua même pas un seul aller et retour de piston !! sans compter tous les autres ennuis, mais le malheur des uns fait parfois le bonheur des mêmes ! eh oui, Valente gagne un moteur O.S 21 offert par l'importateur suisse Monsieur R. Heidhart. Ce dernier avait remis au comité un moteur O.S en faveur d'un membre de notre club ( à choix ), hors à l'unanimité le comité nous décidâmes de remettre ce moteur au plus malchanceux des malchanceux, c'est à dire sieur Valente, et pourtant les malchanceux étaient légion ce jour-là.

Simko devait remporter la victoire, car il fût le seul à ne pas avoir d'ennuis, sa voiture parfaitement préparée et très bien réglée parcouru 119 tours en 30 minutes, il faut aussi remarquer la brillante 2ème place de Christen qui semble avoir les dents longues cette année après sa victoire en électrique.

Au niveau des voitures, il n'y a rien de bien spécial à signaler, chacun utilisant des modèles déjà vu à la fin 1979. Il faut espérer que les prochaines manches de ce championnat se dérouleront dans des conditions atmosphériques plus favorables que celles rencontrées en ce samedi.

Classement

1: Simko	119 t	50 points	11: Ruchat A lot	11p
2: Christen	95	40	12: Moret	10
3: Zanada	88	35	13: Rumboli	9
4: Ricotti	63	30	13: Pelard	9
5: Dupont	61	25	15: Valente	7
6: Grandjean	27	22	15: Zahed	7
7: Ruchat jp	20	20		
8: Fasola	37	18		
9: Guichard	34	15		
10: Merguin	29	12		

ATTENTION Vous trouvez ici le nouveau système de point adopté par la SRCCA lors de son assemblée technique du 1 mars 1980

Le magasin VIKING HOBBY offre des prix

\*\*\*\*\*

Le championnat genevois 1980 remettra des prix en bon d'achat offert par le magasin VIKING HOBBY de Carouge, en effet M. Anderson augmentera la planche des prix du championnat par 10 bons d'achats d'une valeur de Frs. 50.- chacun. Ainsi les 10 premiers du classement général final recevront un bon Viking Hobby. Merci de ce beau geste.

\*\*\*\*\*

POURQUOI LES JAPONAIS N'ONT PAS ORGANISE LES  
\*\*\*\*\*

MONDIAUX 1981  
\*\*\*\*\*

Lors de l'assemblée mondiale de voitures radiocommandées qui c'est tenue à l'hôtel Penta, le lendemain de la finale des Championnats du Monde 1979, l'organisation des mondiaux 1981 revenait de droit au Japon. Des bruits circulèrent que les japonais n'étaient pas prêt pour organiser une telle manifestation. En réalité il en est tout autre, en effet à Tokyo et dans sa banlieue, il est interdit d'utiliser des voitures thermiques. Le premier emplacement se trouve à plus de 200 km de Tokyo. Les japonais ont préférés renoncer vu l'éloignement de la piste. Par contre il existe de nombreuses piste pour voitures électriques à l'intérieur de Tokyo.

\*\*\*\*\*

LA FIN DU NITROMETHANE ?

Annoncée depuis plusieurs années, cette idée fait son chemin. En bateaux et en avions, dans de nombreux pays les modélistes ont renoncés à utiliser le nitrométhane très toxique et très couteux.

Au vu de ces résultats, la fédération Mondiale de voiture R/C propose de proscrire le nitrométhane et ceci à partir du 1er janvier 1981.

\*\*\*\*\*

COMMENT S'ENRICHIR ( version EFRA )

La fédération européenne de voitures R/C ayant besoin d'argent va essayer d'en trouver où il y en a !!! non pas dans les banques suisses, mais auprès des organisateurs de manifestation importante. Ainsi tout organisateur de course internationale devra passer à la caisse.

pour : un Grand Prix International Frs: 200;-  
un Championnat du Monde Frs: 500;-  
la Coupe de Monaco Frs. 400;-

En outre la fédération a fixé le nombre de représentants par pays pour :

	Championnat d'Europe	Coupe de Monaco
Grande Bretagne	10	5 + Greeno
Italie	10	5
Suède	9 + 2	4
Suisse	9	4
France	8	4
Allemagne	8	4
Hollande	8	4
Belgique	6	3
Autriche	6	3
Monaco	4	2
Espagne	4	2
Luxembourg	2	2
Yougoslavie	2	2
Lichtenstein	4	2
Finlande	2	1
Irlande	2	1
Danmark	2	1
Norvège	2	1
Grèce	2	1

Pour la Coupe du Monde de Monaco, il est encore attendu 15 américains, 15 japonais et 10 invités par le Club de Monaco.

Rappelons que cette fantastique compétition aura lieu du 10 au 15 juin devant la piscine de Monaco.



QUELQUES PHOTOS D'UNE JOURNEE BIEN PLUVIEUSE  
 ( l'homme assis sur le podium et qui tourne le dos  
 est Ruchat JP qui n'a pas encore compris à quoi  
 sert un podium !! )

\*\*\*\*\*

ATTENTION

DECISION DE LA FEDERATION SUISSE

\*\*\*\*\*

Il mars 1980

Pour toutes les courses feront foi les règlements de la Fédération européenne ( EFRA ), ces règlements paraîtront dans le prochains Racing News. Mais dès maintenant il s'avère que les voitures suivantes seront hors des dimensions :

POUR CARROSSERIE TROP LARGE SONT INTERDITE

la LOTUS PB et la LIGIER

\*\*\*\*\*

C'est clair et définitif, d'autre part les plaques arrières devant les roues sont strictement interdite, leur largeur derrière les roues ne doivent pas dépasser 267 mm. Ces règlements sont applicables immédiatement et spécialement lors du Grand Prix de Genève 1980

Les classements

Les 4 meilleurs temps vont directement en finale, suivent 2 demi-finales de 8 chacune. Les 2 premiers de chaque demi-finale rejoignent les finaliste. Les suivants des 2 demi-finales sont classés par rapport à leur meilleur éliminatoire, et non pas d'après les résultats de la demi-finale

<u>RANG</u>	<u>POINTS</u>
1	50
2	40
3	35
4	30
5	25
6	22
7	20
8	18
9	15
10	12
11	11
12	10
13	9
14	8
15	7
16	6
17	5
18	4
19	3
20	2
21	1
les suivants	1

\*\*\*\*\*

### GRAND PRIX DE GENEVE 1980

\*\*\*\*\*

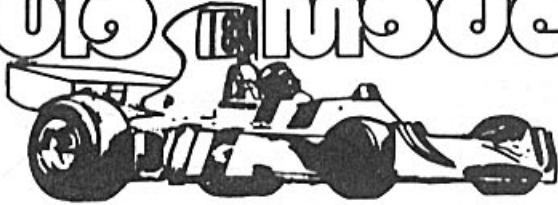
Nous voici à l'aube du 5<sup>ème</sup> Grand Prix de Genève, qui comptera comme première manche du Championnat Suisse, Aujourd'hui, il nous faut revenir à des idées plus simples, en effet les Championnats du Monde 1979 ont un peu faussé nos perspectives en tant que organisateur. Du grandiose, il nous faut revenir au normal et à l'habituel, il faut surtout revenir aux courses que nous avons organisées depuis 4 ans déjà. Après les différents que nous avons eut avec la fédération Suisse au sujet des mondiaux mais maintenant ces différents sont aplanis, nous allons faire une fleur aux concurrents du groupe A en leur proposant le circuit des Championnats du Monde. Ainsi ils pourront essayer d'égaliser les vedettes inter-

nationales présentes il y a un an. Tout sera identique un podium de 2 m. de hauteur ( mais moins long ) un tracé identique, les voitures tourneront dans le même sens que les mondiaux et celà les deux jours, une cabine de chronométrage identique grâce à Natural Le Coultre qui nous prête à nouveau sa remorque. A l'intérieur de la remorque nous aurons le système de chronométrage de la fédération Suisse et bien sûr l'inimitable et inévitable speaker de Pastis 51, j'ai nommé sieur Jaccard. Grâce à Michelin, nous aurons à nouveau leur camionnette pour le matériel. A noter également l'aide apportée par le Service des sports qui année après année reste notre allié de tout premier plan, qu'il en soit ici déjà remercié. A relever également que, du côté de l'estomac nous avons un repas le samedi soir à 20 h 15 au Restaurant des Vernets avec les concurrents, repas qui sera précédé de l'appéritif offert par la Ville de Genève à 18 h. dans le même restaurant. En outre, et ceci pour ne pas se laisser aller, l'appéritif Pastis 51 aura lieu le dimanche à midi. Pour terminer la traditionnelle Pizza aura lieu le dimanche soir, une fois que tout le matériel sera réduit, au bocalino ( pas le matériel mais la pizza!!! ). Bien sûr entre tous ces repas et appéritifs il y aura quelques courses de voitures radiocommandées sur l'esplanade mais ceci sera accessoire, puisque pour le moment nous avons une quarantaine d'inscrits.

Reste encore l'appel que le comité lance à chaque fois que le club organise une course importante, à savoir la participation de chaque membre à l'organisation et à la réussite de cette manifestation. Nous savons qu'à nouveau nous pourrons compter sur votre aide, car il ne faut jamais oublier que lorsque nous nous rendons chez nos voisins pour participer à une course, une bonne partie des membres du club qui invite, travaillent afin que nous puissions courir. Alors notre sacrifice d'un week end est peu de chose face à une saison de course. Enfin et en guise de conclusion, le comité espère vous retrouver tous autour de ce merveilleux circuit pour aider les 4 membres de l'Auto Model Club de Genève qui auront la chance de pouvoir participer à ce grand Prix. Encore une information de dernière minute, les règlements que nous utiliserons pour cette course seront ceux de l'EFRA 1979.

\*\*\*\*\*  
Encore un nouveau né au club!! Madame Grandjean, femme du prestigieux pilote du même nom, a mis au monde un adorable garçon qui pourra bientôt aider son père!!!

# auto model club



# geneva

Case postale 55, 1211 GENÈVE 1

## 5ème

# GRAND PRIX DE GENEVE

## 29-30 mars 1980

### 1ère manche championnat suisse

Lieber Sport freunde,

Wir laden Sie ein zum 1 Lauf des Schweizer Meisterschaft 1980, Fuer " A " Fahrer.

Ort : Patinoire des Vernets

Startgelb : Frs 15.- pro katégorie

Anmeldeschluss : 21 mǎrz 1980

Samstag 29 mǎrz Kat. Formel      Sonntag 30 mǎrz Kat. Sport

08.45	Wagenabnahme	08.45
09.00	Training	09.00
10.30	1. Vorläufe	10.30
12.00	Pause	12.00
13.00	2. Vorläufe	13.00
14.30	3. Vorläufe	14.30
16.00	1. Halb-final	16.00
16.30	2. Halb-final	16.30
17.00	Final	17.00
18.00	Cocktail	
20.15	Abenessen	

Chers amis sportifs,

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à la première manche du Championnat Suisse 1980. Catégorie " A ".

Lieu. Patinoire des Vernets

Taxe d'inscription : Frs. 15.- par modèle

Délai d'inscription : 21 mars 1980

Samedi 29 mars cat. Formule      Dimanche cat. Proto.

08.45	Contrôle des voitures	08.45
09.00	Entraînement	09.00
10.30	1. éliminatoire	10.30
12.00	Pause	12.00
13.00	2. Eliminatoire	13.00
14.30	3. Eliminatoire	14.30
16.00	1. Demi-finale	16.00
16.30	2. Demi-finale	16.30
17.00	Finale	17.00
18.00	Cocktail	
20.15	Repas	

Cari amici,

Vi invitiamo a partecipare allà 1. gara di Campionato Svizzero 1980, per la categoria "A".

Luogo : Patinoire des Vernets

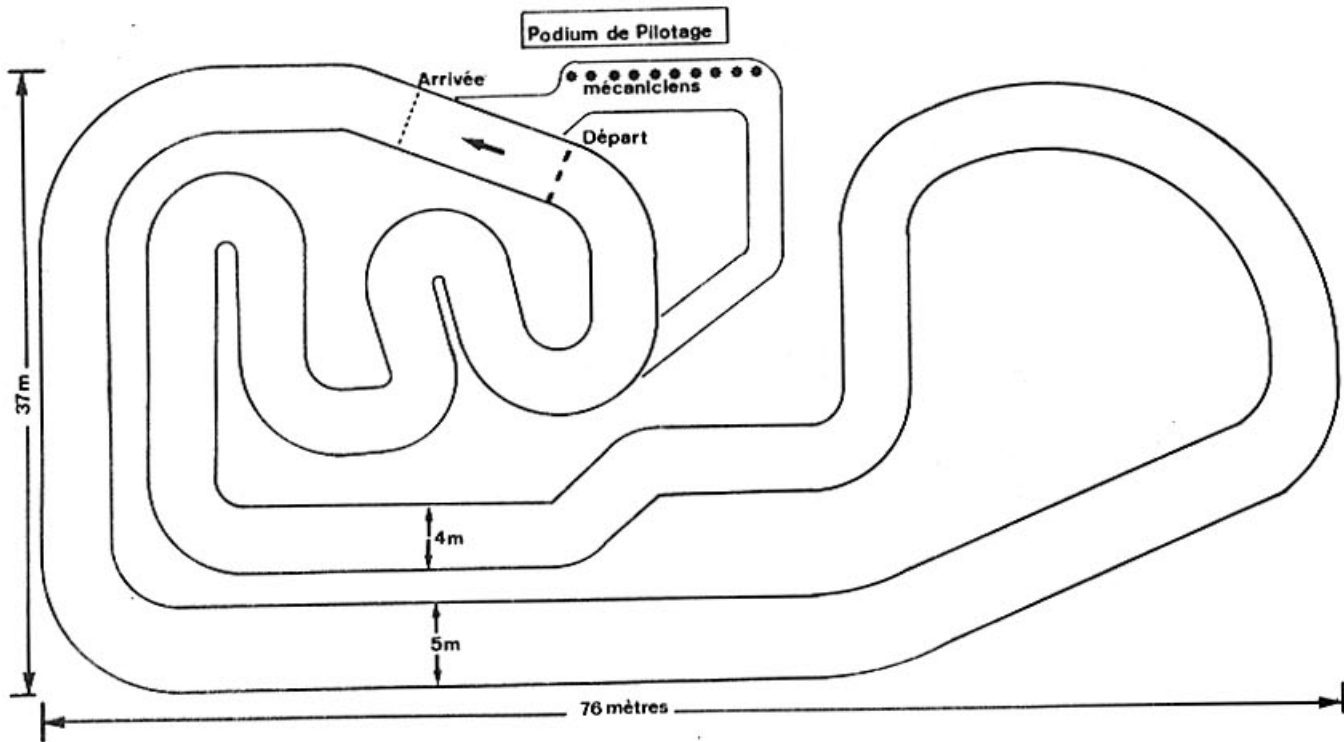
Tassa : Frs 15.- per modello

Termine di iscrizione 21 marzo 1980

Sabbato 29 marzo Cat. Formula      Domenica 30 marzo 1980

08.45	Punsonatura	08.45
09.00	Prove	09.00
10.30	1. Eliminatorie	10.30
12.00	Pause	12.00
13.00	2. Eliminatorie	13.00
14.30	3. Eliminatorie	14.30
16.00	1. Semi-finali	16.00
16.30	2. Semi-finali	16.30
17.00	Finale	17.00
18.00	Cocktail	
20.15	Repas	

PATINOIRE DES VERNETS



Délai d'inscription

Mars

Letzler Amnel determin

21 März 1980

Inscrizioni entro il giono

Marzo

Nom / Name / Cognome .....

Prénom / Vorname / Inderizzo .....

Adresse / Adresse : .....

Inderizzo .....

Formule Freq. .... Freq. ....

Proto Freq. .... Freq. ....

Jem'inscrit au souper

Ich nehme am abendessen teil Frs. 20.- .....

Iscrizioneper la cena

A retourner :

Zurücksenden : Auto Model Club de Genève Case postale 55 1211 GENEVE 1

Inviare a :



2e Championnat du monde de voitures R.C. Genève-Suisse Juillet 1979  
2nd World R.C. Car Championship Geneva-Switzerland July 1979

Organisation: Auto Modèle Club de Genève Lignon's Club



Adresse: Case postale 55, 1211 Genève 1

Votre réf. Notre réf. Genève, le 5 mars 1980

RAPPORT FINAL CONCERNANT LE 2EME CHAMPIONNAT DU MONDE

DE VOITURES R/C JUILLET 1979

Le comité des 2ème Championnats du Monde de voitures R/C fût constitué le 5 décembre 1977. Cette constitution intervenait immédiatement après la décision de la Fédération Européenne de voitures radio-commandées, décidant d'attribuer le 2ème Championnat du Monde à Genève.

Lors de cette réunion, Messieurs Anderson du Lignon's Club et Rumbeli de l'Auto Model Club de Genève, avaient proposé Genève pour organiser le plus grand rassemblement mondial de modélistes voitures radiocommandées jamais réalisé à ce jour.

Les statuts du comité fixèrent à 8 le nombre des membres du comité, 4 provenant du Lignon's Club et les 4 autres de l'Auto Model Club de Genève. Chaque club investit Frs. 500.- comme fond de départ. Dès le début le comité, n'eut pas la tâche facile; parti de rien et sans aucun autre point de comparaison dans le monde, le comité dût tout inventer, imaginer, créer et réaliser. Les divergeances entres les membres du comité furent légion, mais cela était tout à fait normal, autant d'hommes, autant d'idées.

Les premières séances furent des échanges d'idées afin d'en dégager une idée générale et nous fûmes dès le départ à la recherche d'aide financière. La façon d'organiser les courses les moyens publicitaires, les problèmes de logement des concurrents, les budgers et la conception générale des championnats furent autant de confrontations, de discussions et de résolutions auxquels les membres du comité furent soumis. Chaque membre reçu un travail bien défini et son indépendance pour le réaliser fût grande. A chaque réunion les rapports concernant l'avancement des travaux permettaient de ce rendre compte de l'évolution générale du travail.

Mise à part le principe des courses, le gros casse-tête fût indéniablement le budget. La commission budgétaire présenta un premier devis en décembre 1977, laissant un découvert de Frs 26.000.- en juillet 1978 le déficit tombait à Frs 21.000.- Au fur et à mesure de l'avancement des travaux et des contacts que nous avons, le budget était remanié, transformé et amélioré, ainsi après 8 budgets différents nous arrivâmes à la veille des Championnats du Monde avec un découvert de Frs 4.000.- couvert par la Ville de Genève.

Il faut remarquer que toute une série d'événements heureux et malheureux émaillèrent cette période de préparation: ainsi des maisons comme Wildcat jeans, après avoir promis monts et merveilles, sombrèrent dans la faillite, nous laissant avec nos problèmes concernant l'habillement des officiels et maintes autres problèmes. Parmi les événements heureux il faut signaler, l'apport financier de FIAT en premier lieu et Photo Pour Tous qui permirent au comité d'organisation de disposer de Frs. 10.000.- pendant la période d'organisation de la manifestation, et ainsi de répondre favorablement aux factures les plus présentes; c'est à dire les auto-collants, les badges et la publicité. C'est argent permis au comité d'imprimer le journal des Championnats du Monde, 4 numéros tirés à 400 exemplaires et envoyés dans le monde entier; d'imprimer toute la documentation et les formules d'inscriptions destinés aux concurrents, de faire fonctionner le secrétariat et d'acheter les cônes pour l'infrastructure de la piste, sans oublier l'important poste des frais d'expédition. Il est bon peut-être de rappeler que le comité des Championnats du Monde 79 dépensa plus de Frs 25.000.- avant que ne commence la première compétition. Ceci pour démontrer la difficulté d'organiser une telle manifestation.

Au niveau de la conception des compétitions, différentes idées s'affrontèrent, créant à un certain moment des dissensions relativement graves au sein du comité. Ainsi lors de la réunion des membres de la fédération européenne à Paris en novembre 1978, le comité des championnats du Monde ne put malheureusement pas présenter un front uni. Néanmoins la fédération européenne décida d'un système de course parmi les 2 systèmes que notre comité présentait, ainsi fût réglé un de nos gros litiges. La division course eût à résoudre des problèmes d'infrastructure et de conception extrêmement difficiles faisant parfois appel aux génies et à la chance, rappelons entre autre, qu'il fallut faire appel à la société Marconi Angleterre pour obtenir un appareil de contrôle des fréquences, appareil très utilisé par les PTT suisse, mais qui nous fût refusé, ( nul n'est prophète en son pays ). Le planing des courses, les séquences des compétitions et l'élaboration du programme général n'eut d'égale en difficulté que la conception des règlements et leur adaptation précise en français et en anglais.

En juillet 1978, une course au niveau européen eut lieu sur l'esplanade des Vernets, sur le même emplacement que celui des championnats du monde et avec le même circuit. Cette course permis au comité des mondiaux de tester, analyser et de se faire une meilleure idée concernant l'organisation des Championnats du Monde 1979. Le circuit mis à part quelques retouches fût parfait, le principe de chronométrage idéal et l'infrastructure bien adaptée. Alors que ces testes donnaient confiance et satisfaction au comité, un nouvel élément allait apporter joie et angoisse tout à la fois à ces membres. En effet la Ville de

Genève et la Ville de Vernier projetaient la construction d'une piste permanente, sur laquelle pourrait se dérouler les 2èmes Championnats du Monde. Ainsi à partir de novembre 1978, tout fût remis en question. Nouvelles structures nouveaux plans publicitaires ( cette fois-ci avec un publicitaire commandité ) de nouveaux plans de : transport des concurrents et du public, logement des concurrents, cantines, camping etc etc. Les réunions se succédèrent des avocats ( pour les disposition légales ), des architectes et des commanditaires avec qui les contracts étaient faits pour les Vernets. Tout ceci donna un nouvel élan et beaucoup de travail pour rien, puisque le 28 février 1979, le conseil communal de Vernier refusait la construction de la piste sur son territoire. Ainsi 4 mois de travail se trouvait réduit à néant, ne laissant devant nous qu'une seule perspective, tout reprendre presque à zéro.

En mars 1979, les choses commencèrent a prendre forme, le comité mandata une société publicitaire pour tous les problèmes relatifs aux espaces publicitaires sur le circuit et dans le programme officiel. D'autres sociétés eurent carte blanche dans des domaines très précis, par exemple: Télé restaurant-bar de la presse, cantines et restauration Pastis 51-sonorisation de la manifestation, Michelin-habillement des ramasseurs de voitures.

Le comité course s'occupa de toute la partie technique de la course : chronométrage, classification des concurrents timing des courses, appel des concurrents et conception des courses au jour le jour. Un comité accueil des concurrents s'occupa des hôtels, du banquet, des dossiers à remettre aux concurrents, de la réception des concurrents et des informations pour la presse.

Le comité peut être fier d'avoir résolu tous les problèmes lorsque le jour J arriva. L'ensemble des concurrents n'eurent aucune plainte à formuler et la manifestation se déroula sans problèmes majeure pendant 7 jours.

Comment expliquer l'ampleur d'une telle manifestation sans parler chiffre ?

en premier lieu, il faut rappeler qu'il y avait :

- 144 pilotes venus de 13 pays
- 110 mécaniciens
- 280 accompagnants
- 120 invités d'honneur
- 48 journalistes accrédités

à cela s'ajoute :

- 6.600 spectateurs payants
- 3.500 jeunes de moins de 16ans ne payant pas.

Total 10.000 spectateurs pour les 7 jours.

Dans les personnalités présentes lors des compétitions il faut relever la présence de :

- Le conseiller d'Etat M. Chavannes
- Le Maire de Genève, M. Dafflon
- Le président du Conseil d'Etat M. Vernet
- Le Consul du Japon
- Le président de la fédération européenne de voitures radiocommandées.

Notre comité dût avoir recours au service de 94 personnes réparties de la manière suivante : 36 officiels - 18 ramasseurs de voitures et 40 surveillants.

Tout ce gentil monde était abreuvé et nourri par le comité pendant 7 jours se qui représenta : 370 repas, 400 bières 750 coca colas, 140 litres de jus d'orange, 250 quart d'hiennéz et 20 litres de vin rouge.

Le secrétariat permanent délivra 1500 cartes officielles et distribua 10.000 photocopies ( résultats, renseignements divers ).

Le dernier dimanche soir, lors de la clôture des Championnats du Monde, 250 personnes, fatiguées mais heureuses d'avoir participé à cette grandiose manifestation, ovationnèrent longuement l'ensemble des organisateurs et officiles, démontrant par là leur compréhension face aux difficultés que nous surmontâmes pendant 18 mois et plus encore dans la dernière semaine. Ilserait fastidieux d'essayer de comptabiliser le nombre d'heure que le comité a passé sur l'esplanade des Vernets du 1 au 7 juillet 1979, présent dès 7h30 le matin et certains soirs encore là à minuit, tout ceci multiplié par une douzaine de personnes.

Le travail de chacun à son poste serait bien trop important pour en parler en quelques lignes, qu'il est peut-être préférable de le laisser dans la généralité, plutôt que d'omettre certains détails importants; ainis pour tous nous pouvons résumer en quelques mots leur travail : assiduité - conscience professionnelle - perfectionisme - fatigue physique, mentale et épuisement.

Il est probable que face au travail fourni, à l'épuisement et aux difficultés d'une telle organisation, nous aurions renoncés dès le départ. Néanmoins, il faut reconnaître que nous tous avons joués un rôle pour l'expansion et la connaissance de la voiture radiocommandée à Genève et en Suisse.


Au terme d'une manifestation aussi importante, les sentiments de regret se mêlent aux sentiments de joie et que longtemps encore, il nous sera difficile de dire notre joie, face à cet événement.

Au lendemain des Championnats du Monde, que nous avons crûs terminés le 8 juillet, il fallut continuer à lutter avec les agents publicitaires et les factures. Même si les résultats financiers sont nettement plus optimistes que prévu, il aura fallu pas moins de 9 mois après les championnats pour régulariser notre situation. Si dans l'ensemble nos partenaires financiers furent corrects, il n'en reste pas moins que notre agent publicitaire fût l'échine dans le pied. Malheureusement nous fûmes obligés d'avoir recours à un avocat pour défendre nos intérêts contre Monsieur Ratzenberger de la société Larc SA, afin d'obtenir nos bénéfices publicitaires de la manifestation. Ceci représente notre point faible dans l'organisation puisqu le choix de notre partenaire fût un échec, Néanmoins le comité des Championnats se retrouve avec un bénéfice de Frs 3.500.- contre disant le dernier budget financier qui laissait apparaître un déficit de Frs 4.000. Le budget global c'est monté finalement à 30.000 Frs ( budget 60.000 Frs ).

### Conclusion

Après 29 mois d'effort, le comité se trouve au terme d'une expérience fantastique, dont les retombées restent néanmoins difficiles à cerner. En effet, si le nombre des membres des deux clubs progressent continuellement, il est malgré tout difficile de l'attribuer uniquement aux retombées des Championnats du Monde. L'expérience acquise fait partie du patrimoine de nos clubs et le point le plus important est peut-être la notoriété acquise à Genève et en Suisse, grâce aux médias qui couvrirent la manifestation. Ce ne sont pas moins de 60 articles et 4 émissions télévisées qui jour après jour rendirent compte de ces Championnats.

Puisse tout cela servir un jour notre but, à savoir la construction d'une piste permanente dans le canton de Genève, problème urgent pour l'accomplissement de notre hobby, les deux clubs ayant maintenant fait la preuve de leur capacité d'organiser et de gérer d'importants problèmes.

  
Rumbeli J-C  
co-président

Le comité des Championnats du Monde de voitures R/C organisateur du 2ème Championnat du Monde, a été dissout à Genève le 19 mars 1980.

2e Championnat du monde de voitures R.C. Genève-Suisse Juillet 1979  
2nd World R.C. Car Championship Geneva-Switzerland July 1979

Organisation: Auto Modèle Club de Genève Lignon's Club

Votre réf

Notre réf AZ

Adresse Case postale 55, 1211 Genève 1

Genève, le 09 mars 1980

DECOMPTE FINAL 2ème CHAMPIONNAT DU MONDE  
DE VOITURES R.C. - Juillet 1979

DEPENSES

1)	Matériel piste, compte tours, sonorisation, assurance	Frs. 13'282.70
2)	Secrétariat général: Imprimerie, photos, matériel secrétariat etc.	Frs. 13'569.85
3)	Frais de publicité: Confection banderoles, affiches, programme etc.	Frs. 26'856.60
4)	Cadeaux, Coupes, Souvenir	Frs. 9'362.80
5)	Droits des pauvres, frais de douane, P.T.T, et police	Frs. 6'443.15
6)	Frais soupers Penta, officiels et concurrents	Frés. 8'702.60
7)	Frais de nettoyages et frais divers	Frs. 2'807.65
	<b>TOTAL DEPENSES</b>	<b>Frs. 81'025.35</b>

=====

2e Championnat du monde de voitures R.C. Genève-Suisse Juillet 1979  
2nd World R.C. Car Championship Geneva-Switzerland July 1979

Organisation: Auto Modèle Club de Genève Lignon's Club

Votre réf.

- 2 -

Notre réf. AZ

Adresse: Case postale 55, 1211 Genève 1

Genève, le 09 mars 1980

R E C E T T E S

=====

8)	Mise de fonds A.M.C.G. et Lignon's Club	Frs. 1'000.--
9)	Inscriptions concurrents	Frs. 7'852.--
10)	Entrées spectateurs, carte de soutien, autocollants, programmes, ventes matériels etc.	Frs. 43'562.50
11)	Publicité	Frs. 32.248.05

TOTAL RECETTES

Frs. 84'662.55

=====

TOTAL RECETTES

Frs. 84'662.55

TOTAL DEPENSES

Frs. 81'025.35

BENEFICE

Frs. 3'637.20

=====