

auto model club

# JOURNAL

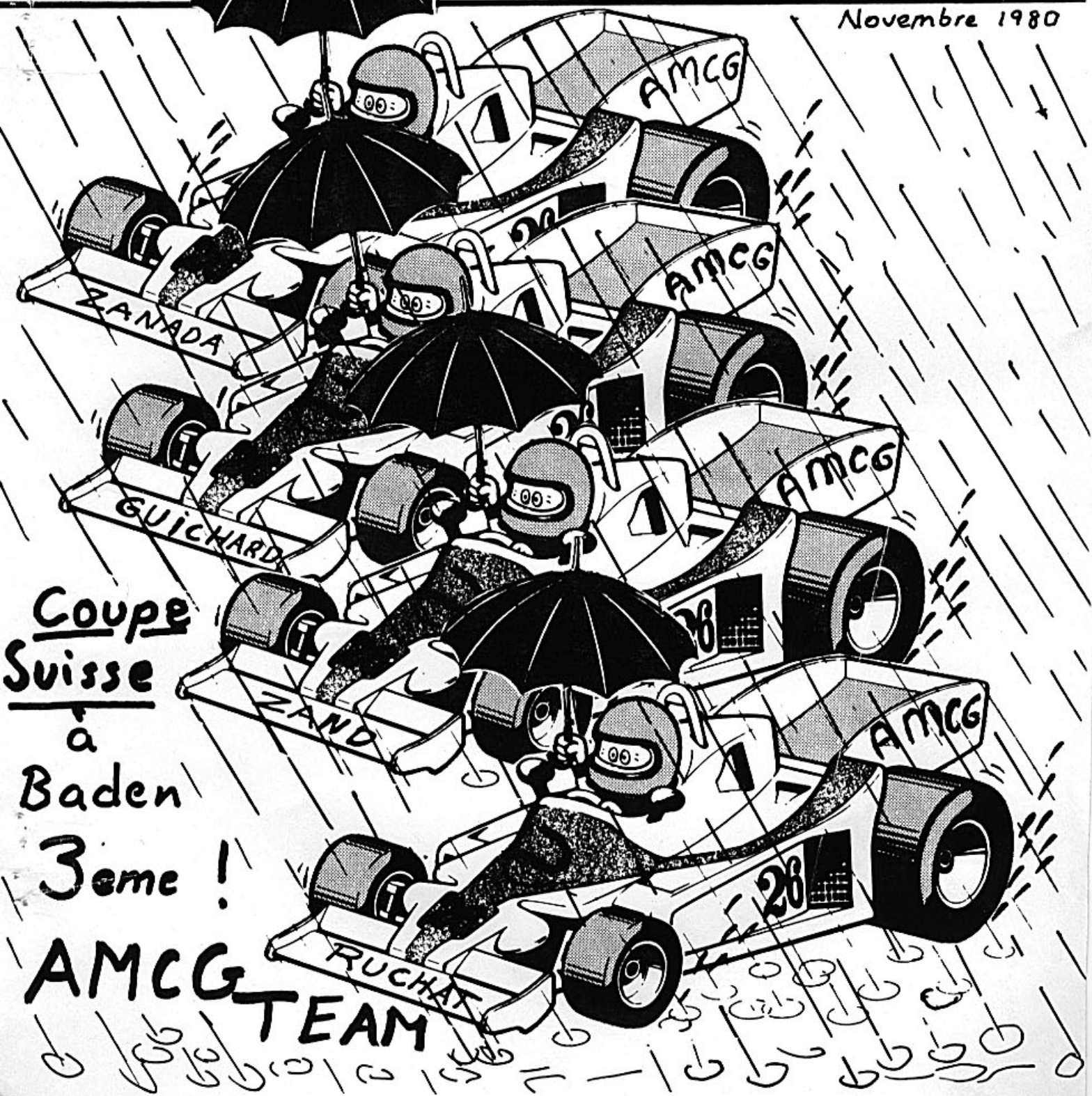
## N°73

### GENEVE

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du

Organe officiel  
de  
l'Auto Model Club de Genève  
Case postale 55 1211 Genève 1

Novembre 1980



Coupe  
Suisse  
à  
Baden  
3eme!

**AMCG**  
**TEAM**

1980

\*\*\*\*\*

Au terme de cette année d'activité 1980, le comité a relevé plusieurs points qui lui semble importants.

La forte augmentation d u nombre des membres de l'année précédente c'est confirmée tout au long de cette saison, ce qui permis au clun d'être représenté dans de nombreuses courses en Suisse et à l'étranger.

Nous en voulons pour preuve, la forte participation de nos pilotes en course régionale, les brillants résultats de M. Guichard qui accède au groupe A et les non moins bons résultats de Messieurs Christen et Grandjean. A noter également la fulgurante ascension de M. Bovard qui en moins d'une saison se place régulièrement dans les demis-finales.

Les pilotes de notre club font toujours partie de l'élite helvétique, puisqu'ils ont fait accéder l'AMCG à la 3ème place de la Coupe Suisse des Clubs.

Si les 4 pilotes du groupe A n'ont pas su se hisser dans les toutes premières places, ils ont pu néanmoins rester dans ce groupe et l'arrivée de M. Guichard ne pourra qu'apporter du sang neuf dans cette équipe. Une note réjouissante restera quand même la participation de Messieurs Zahnd, Zanada et Ruchat JP à la Coupe du Monde de Monaco.

Au niveau du Championnat genevois, nous pouvons constater un regain de participation, puisque ce n'est pas moins de 20 membres du club qui ont participés aux courses. Au moment où nous écrivons ces lignes les 2 premières places du Championnat sont occupées par 2 membres de notre club, en l'occurrence Messieurs Zanada et Merguin. Parmi les 13 premiers, il y a 9 " AMCG,istes ".

Pour 1980, la Fédération Suisse avait confié à notre club l'organisation de la première manche du Championnat Suisse, compte tenu de l'expérience et la qualité du travail fournit par les membres lors des précédentes courses. Malheureusement cette priorité ne sera pas forcément renouvelée l'an prochain par la fédération. En effet, les classement furent sujet à discussion, ainsi qu'à linstar du temps, l'organisation eut un flottement durant les prières heures de la manifestation. Cette situation précaire fût néanmoins vite maîtrisée.

Une fois de plus le comité s'est rendu compte qu'il s'avère difficile d'organiser une manifestation avec des membres ayant des responsabilités à plusieurs niveaux et qui ne sont présent que par intermittence ou à des heures imprévisibles. Néanmoins les succès populaires et financiers furent des plus réjouissants. Ce genre de manifestation, nous permet de constater que l'AMCG offre un spectacle de choix, compte tenu que les adeptes de ce genre de manifestation reviennent chaque année et que l'excellente publicité du club attire de nouveaux spectateurs aux abords du circuit.

Même si la piste teste toujours un problème difficile à résoudre, le comité n'en demeure pas moins vigilant et rappelle qu'à l'heure actuel de nouveaux contacts sont en cours avec les autorités locales.

Dans un tout autre domaine, il apparait au comité que l'organisation annuel d'un pic-nic ne peut être que bénéfique aux membres, qui peuvent ainsi mieux se connaître dans d'autres domaines que la voitures R/C.

L'introduction des voitures électriques dans le club a dépassé toutes les espérances du comité. Qu'il s'agisse de nombre de participants ou de son intégration au sein du club. Cette discipline n'a rencontré aucun obstacle puisque nous avons 2 endroits permettant la pratique de ce hobby, été comme hiver.

Nous pouvons constater la grande collaboration, presque sans limite apportée par le Service des Sports de la Ville de Genève, qui met à disposition sa patinoire extérieur pour dessiner deux circuits.

Néanmoins, un problème latent subsiste au niveau des responsables de l'électrique. Il serait souhaitable que les adeptes de l'électrique s'occupent de l'adaptation des règlements et de l'organisation des courses d'une façon soutenue; dès lors ils seront plus à même de gérer les différents aspects inhérent à l'électrique, que des personnes s'y intéressant partiellement.

Le comité tient à souligner que son travail effectué durant toute l'année pour les adeptes de l'électrique, n'aurait dû être qu'un travail de lancement de cette discipline et non pas une prise en charge totale.

Pour la première fois en 6 ans d'existence, le comité est fier de pouvoir annoncer un bilan très positif de l'exercice financier. Malgré les nouvelles redevances ( tel que l'occasion du parking des Vernets ) et l'augmentation du capital matériel ( cônes pour l'électrique ), nous avons le plaisir de vous annoncer une très nette amélioration de nos finances. Ainsi nous pouvons aborder la prochaine course avec une certaine réserve financière. Soulignons qu si ce capital paraît important en rapport à nos activités, il est cependant sans aucune mesure par rapport aux fonds nécessaires pour le lancement d'un circuit permanent.

En conclusion, le comité pense avoir fait son travail en fonction de son mandat et d'avoir ainsi oeuvré au développement du club.

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

Genève, le 5 novembre 1980

Le comité

\*\*\*\*\*

#### Le mot du président

Voici maintenant 6 ans que le club existe, 6 ans que nous luttons pour améliorer les possibilités de pratiquer notre hobby. Depuis le début les différents comités du club ont rérealisés d'idées pour donner au club une vitalité toujours plus grande. La liste des manifestations est éloquent :

1974, Courses Arts Ménagers ( mémorable pour les anciens )  
1975, Championnat Suisse. 1976 Grand Prix européen.  
1977, Championnat Suisse. 1978, Championnat régional, et Grand Prix européen. 1979, Championnat du Monde qui fût l'apogé. En 1980 notre club à un peu marqué le pas, c'était un peu le creux de la vague. Nous avons bien organisé une manche du Championnat Suisse, mais cette manifestation commença sous la pluie ( nous n'avions jamais connu cette situation ) ne fût pas une grande réussite au niveau de l'organisation. Nous avons pêché par excès de confiance, les mondiaux avaient si bien marché.

Un autre élément nous a également un peu surpris, c'est l'organisation des courses électriques. Le comité 80 fût tirailé et perturbé par cette nouvelle discipline. En effet ceci nous apporta un surplus de travail important, parce que ce sont les membres du thermique qui accomplirent la plupart des tâches d'organisation. Ainsi en juin, entre les assemblées du

club et du comité, il y avait les courses thermiques le week end et en semaine les courses électriques d'où SATURATION. Il ne faut d'autre part pas oublier que même pour le comité le modélisme doit rester un hobby et que lorsque ce hobby empiète trop sur la vie familiale et professionnelle, il y a un relâchement certain.

Cette année s'achève donc avec un comité un peu destabilisé, suite aux Championnats du Monde et à l'arrivée de l'électrique et aux difficultés de survie de notre hobby. Oui, j'ai bien dit survie, car l'année 80 restera comme une des années les plus dure pour le thermique.

Tout commença par l'interdiction de M. le Conseiller d'Etat Guy Fontanet, concernant l'utilisation de hauts-parleurs sur l'esplannade des Vernets pour notre manifestation. Il fallu nous battre pour maintenir une décision acquise depuis 5 ans. Ensuite, il y eu l'annulation de la Coupe de Genève, faute d'organisateur, même problème pour les 300 tours de Carouge. Il y eu aussi les difficultés pour organiser le Grand Prix du Lignon, ( difficultés avec les autorités ) et pour terminer, l'interdiction d'utiliser le parking JOWA pour les entrainements. Tout ceci créa pas mal de découragement pour le comité. Si nous comprenons les difficultés concernant la construction d'un circuit, il est néanmoins plus dur de se voir supprimer lacquis.

Par contre l'électrique est parti en flèche ( voir article séparé ) et nous laisse augurer un avenir relativement plus gai et plus facile. Nous donc aux problèmes du futur, ce futur qui commence le mois prochain, puisqu'il nous faut programmer la saison 81. Nous allons nous proposer auprès de la Fédération Suisse pour organiser à nouveau une manche du Championnat Suisse les 28 et 29 mars et nous organiserons une course d'endurance les 8 et 9 août également sur l'esplannade des Vernets. Il y aura bien évidemment le Championnat genevois et pourquoi pas encore une course à définir; mais qui ne nécessiterait pas une grande infrastructure.

Je crois qu'après avoir organisé des courses aux retentissement européen puis mondial, il nous faut nous consacrer plus spécialement à notre région, c'est à dire améliorer les contacts avec la France voisine, qui compte de plus en plus de modélistes.

Nous allons poursuivre inlassablement nos recherches de terrain pour que la piste de vienne un jour réalité. Il parait que les opstinés arrivent un jour ou l'autre à leur but! Pour ce qui est de l'électrique il me parait indispensable que les membres pratiquant cette discipline fassent un effort pour organiser leurs propres courses. Car ils ont dix fois plus de facilité que les gens du thermique, en effet il dispose de 2 circuits permanent et ceci en moins de 1 an d'existence. D'autre part, ils peuvent profiter de tout le matériel que possède le club, matériel qui fût chèrement acquis sur 5 ans de finances parfois difficile.

Il sera alors facile au nouveau comité de mener de front les deux disciplines, au niveau des relations avec les autorités, si ce dernier est entouré de membres prêt à les aider et à participer activement à la vie du club.



J-C Rumbeli

\*\*\*\*\*

\* C'est grâce à un fabricant de télécommandes pour portes de garages que nous ne payons plus de taxe aux PTT !!  
En effet ce dernier a obtenu raison de la part du Tribunal fédérala déclaré que l'objet de la transmission doit être une nouvelle adressée à un être pensant. Le simple déclenchement de phénomènes physiques ne suffit pas. Merci Monsieur.



# EFRA

EUROPEAN FEDERATION OF  
RADIO-OPERATED MODEL AUTOMOBILES

TED LONGSHAW  
BUCKY TREE HOUSE  
POWERS, ORPINGTON, KENT  
TEL. 0669 6618

J.C. Rumbelli,  
C/O A.M.C.G.,  
Case Postale 55,  
1211 Geneve 1,  
Switzerland.

25th September, 1980.

Dear Rumbelli,

Just a few lines to say I hope you are well and also to comment on your article in Journal No 69 regarding the Lotus 80 carrosserie. You are of course entitled to your opinion as to whether it is "legal" or not, we all are, BUT I am upset that you should even suggest that it's acceptance or otherwise should in any way be because of my friendship with Plested. I feel strongly enough about it to demand an apology in a future issue.

Any opinion I have, or decision I make, in EFRA is impartial and is always made with the best interests of EFRA in mind.

Best wishes,

Yours truly,

Ted Longshaw

Traduction de la lettre de Monsieur T. Longshaw , président EFRA

Ces quelques lignes pour vous demander si vous allez bien et également pour vous faire quelques remarques concernant votre article du journal No.69. Il s'agit de la carrosserie de la Lotus 80. Vous avez évidemment le droit d'avoir votre opinion. Nous avons d'ailleurs chacun notre opinion. Néanmoins, je suis très vexé que vous puissiez suggérer que j'accepte cette carrosserie uniquement parce que je suis l'ami de M. Plested. Je me sens assez fort pour vous demander de vous excuser dans un de vos prochains numéros.

Toutes les opinions et les décisions que je prends pour l'EFRA sont impartial et sont toujours faites dans l'intérêt de l'EFRA.  
Amitiés Ted Longshaw

## Réponse au Président de l'EFRA

L'article intitulé " l'Epine dans le pied, est une Lotus " qui paru dans le journal de l'Auto Model Club de Genève, No 69, pose évidemment des problèmes et peut vous avoir choqué par sa manière brutale d'exposer les difficultés.

Néanmoins, elle reflète exactement le sentiments d'un bon nombre de pilotes présents à Monaco.

Il n'est pas ici question de mettre en doute votre impartialité et vos opinions en rapport avec les intérêts de L'EFRA, bien au contraire, vous accomplissez un excellent travail et votre présence sur tous les circuits européens montre bien l'intérêt que vous portez à ce sport. Néanmoins, en tant que président, vous êtes le garant et le défenseur des règlements de l'EFRA, c'est à vous et à votre comité que revient la lourde tâche d'accepter ou de refuser le matériel nouveau présenté par les constructeurs. Or à Monaco, vous étiez dans le stand anglais, et ce n'est que normal puisse que c'est votre pays. Malheureusement pour vous, c'est dans ce stand que se trouvaient les voitures sujetes à protêt. De là à dire que vous causionnez inconsciemment les carrosseries litigieuses, il n'y a qu'un pas que nous ne devrions pas franchir. Ceci me paraît capital, car à cause de ces carrosseries, les organisateurs de Monaco ont perdus 1 heure sur l'organisation de leur manifestation, laissant le public attendre bien trop longtemps.

Ce n'est pas les juges internationaux, nommés par Monaco, qui doivent faire respecter les règlements, mais c'est l'EFRA qui doit ce prononcer clairement, sur les dispositions qu'elle entend faire respecter. Après avoir vu les organisations déplorables des Championnats d'Europe 1979 et 1980, je trouve dommage de décourager l'équipe Monégasque ( une des rares à avoir le sens de l'organisation ) par des problèmes qui au fond ne les concerne pas. J'espère que dans l'avenir la clarté des règlements EFRA éviteront ce genre de difficultés, car tout le monde espère que les rencontres internationales se dérouleront dans un esprit d'amitié.

J-C Rumbeli

The article entitled " A thorn in the foot, is a Lotus " which appeared in the Auto Model Club of Geneva, No 69, evidently pose some problems and may have shocked you by its brutal manner in exposing the difficulties. Nevertheless, it reflects exactly the sentiments of a large number of the pilots who were at Monaco.

The intention is in no way to doubt your impartiality or opinion in relation to the interest of EFRA, but on the contrary you are doing an excellent job and your presence on all the European circuits prove the interest that you have in this sport.

However, as President, you are the garant and the defender of the EFRA rules; it is on you and your committee that lay the heavy burden of accepting or refusing any new material presented by the Constructors. At Monaco, you were in the British stand, and it was only normal because it is that of your homeland. Unhappily for you the disputed cars were belonging to that stand. One would hate to entertain the idea that you unconsciously supported the disputed cars. This seems capital to me, because of these bodies, the organizers at Monaco lost an hour or more on the program leaving the public to wait very long. It is not the responsibility of the international judges, named by Monaco, to have to see that that sort of problem be respected, but it is EFRA, the EFRA'S duty to make clear decisions and rules as to the dispositions that it intends to make respected. After seeing the deplorable organisations of the European Championship of 1979 and 1980, I find it unfortunate to discourage the Monaco team ( one of the few who have the sense of organising ) with the problems which really do not necessarily concern them. I hope that in the future, the clarity of the EFRA rules will prevent this type of difficulties, because everyone wishes that these international meetings should take place in friendship and harmony.

J-C Rumbeli

# Rapport concernant 1 an d'activité des voitures électriques

\*\*\*\*\*

La première course de voitures électriques à Genève fût organisée par l'Auto Model Club de Genève, le 28 octobre 1979. Ce n'est pas moins de 28 participants, et ce à la surprise générale, qui s'affrontèrent au Pavillon des Sports du Bout du Monde, mis à disposition par le Service des Sports de la Ville de Genève.

Très rapidement la section électrique s'agrandit et le comité du club mis sur pied la première Coupe de Genève de voitures électriques. Après bien des démarches une salle chauffée fût trouvée en l'église Pie X au Bouchat, grâce à la compréhension de l'abbé Mina. Ainsi 4 manches de la Coupe de Genève se disputèrent dans cette salle pendant les mois les plus froids. Grâce à l'aide fantastique apportée par le Service des Sports de Genève, en la personne de Messieurs Lentillon et Hornung, nous avons pu utiliser la patinoire extérieur des Vernets, pendant 12 semaines. Ceci nous permit d'y organiser un maximum de course. En effet se déroulèrent sur les deux circuits : 2 manches de la Coupe de Genève, 4 manches de la Coupe Viking Hobby ( spécialement créé pour la circonstance ) et 1 Grand Prix de Genève.

L'utilisation de ces 2 circuits permis aux membres de s'entraîner 5 jours par semaine et ce fût surtout le vendredi soir que l'affluence était la plus grande: Ainsi on dénombra pas loin de 30 personnes sur les circuits. Les courses qui eurent lieu le samedi après-midi et le mercredi soir réunir en moyenne 25 concurrents.

Il est bien évident que ce fût un succès, compte tenu que l'ouverture des pistes eût lieu le 17 mai et ce termina le 10 août déjà. Si l'on tient compte également que juillet et août sont des périodes de vacances, on peut constater que chaque semaine il y eu 1 course importante et des entraînements très suivis.

Les 2 circuits tracés à demeure par J-P Ruchat ont démontrés qu'il est extrêmement facile d'organiser une course, puisque l'infrastructure de comptage des tours et des classements peut être mise en place en 15 minutes. De ce fait l'intérêt pour les courses fût très grand, les courses étant le but premier des modélistes.

Maintenant que nous avons expérimentés l'ensemble du " problème électrique " il nous sera possible, l'an prochain de faire une plus grande publicité auprès du public genevois afin de développer encore plus cette discipline.

JCR

\*\*\*\*\*

## CLASSEMENT FINAL CHAMPIONNAT REGION 1

\*\*\*\*\*

A. GUICHARD GRAND VAINQUEUR

\*\*\*\*\*

Bravo Alain, c'est bien... c'est fort.... t'es le plus fort... voit le meilleur. Tu les a tous battus, les Nicole, Dupont, Dumuse, et il fallait le faire, car aucun ne t'as fait de cadeaux. Tu as bien mérité du groupe 1 et d'ailleurs lors de la Coupe Suisse tu l'as prouvé, s'il fallait encore le prouvé.

### Classement

|||||

1.	Guichard	AMCG	305 points
2.	Schnegg	MRCB	303
3.	Nicole	AMCN	288
4.	Dupont	LC	270
5.	Aeberhard	MRCB	245
6.	Kummer	AMCA	165

Les 6 premiers du classement montent en groupe A.

12.	Christen	AMCG	129 points
16.	Fasola	AMCG	103
24.	Grandjean	AMCG	38
34.	Bovard	AMCG	30
49.	Maret	AMCG	9
56.	Rabotot	AMCG	4
61.	Rumbeli	AMCG	3
65.	Frey	AMCG	2
68.	Moschini	AMCG	2

85 concurrents ont participés à 1 ou plusieurs courses

\*\*\*\*\*

### COUPE SUISSE DES CLUBS A BRUGG

\*\*\*\*\*

AMCG TEAM 3 ème !!!

=====

Il fallait le faire et ils l'ont fait, les 4 mercenaires de l'AMCG, engagés volontaires à leurs risques et périls, ils franchirent une fois de plus la Sarine et se rendirent à Brugg.

Malheureusement arrivés au circuits, ils ne purent jouir entre le hors-bord ou la voiture. Et ce fût la voiture qui fût imposée, fertig schluss !!! pourtant la logique aurait nécessité le bateau, bref ils ne sont pas contrariés et ils s'exécutèrent.

Chaque club avait envoyé 4 concurrents, un système particulier avait permis à certain club d'avoir plusieurs équipes, Ruchat dans un allemand impeccable ( mais pas compris par les autres ) revint vers ces camarades leur expliquer que la raison de la démultiplication des clubs'était dû aux élections toute proche du nouveau comité SRCCA,

Bref, chaque coureur effectua 3 fois 5 minutes de course chaque coureur étant réparti dans des groupes différents ( c'est plus rigolo et ça, on connaît ). Maintenant tenez-vous bien, l'exercice devient plus compliqué : le meilleur temps de chaque pilote est pris en haute considération ( toujours selon Ruchat ) et additionné à celui de ces petits camarades d'équipe, vous suivez ? On additionna donc, le résultat de Guichard à celui de Zanada, le total des deux plus le résultat de Ruchat, n'était donc plus qu'à additionner à celui de Zahnd. Total final : AMCG TEAM est égale à la 8ème place du classement générale. du samedi.

Bon pour ce jour-là c'est tout, reste à rentrer à l'hôtel sécher la bête, goinfrer la même bête et faire dormir la dite bête.

Le dimanche, oh miracle il pleut; pas besoin de changer de pneus. Les nôtres ( puisqu'ils sont bons! ) vont affronter dans un instant les premiers du classement en 2 fois 15 minutes, c'est l'équipe tessinoise qui sert de mécaniciens pour les genevois, car les 4 pilotes de l'AMCG affrontent en même temps, les 4 autres pilotes du club qui a fini premier, vous suivez ?

Paf, ils battent au total des tours, puisqu'on continue de calculer comme ça. Le jeu continue les 2èmes rencontre les 7èmes etc etc, jusqu'à épuisement du stock. Maintenant l'exercice devient encore plus difficile, comme les AMCG-istes ont battus l'équipe de Hassig, ils vont maintenant affronter les vainqueurs de l'autre quart de finale. De cette course dépendra la suite des festivités: ils gagent



ils vont en finale pour la première ou la seconde place; ils perdent, ils courent pour la 3ème ou la 4ème place. Revpici donc nos mercenaires encourse pour à nouveau 2 fois 15 minutes. PAFF, ils perdent, malheureusement ils fallait bien finir par tomber sur un os. Néanmoins ils vont à nouveau courir, cette fois-ci en 20 minutes et obtenir, brillamment la victoire et également cette médaille de bronze des clubs Suisse.

Voici le tirecé :

1.	MCCB	club de Brugg
2.	MCCF	club de Frauenfeld
3.	AMCG	club de Genève

à noter qu'il y avait 15 équipes.

\*\*\*\*\*

## LA COURSE DE BULLE : IL FAUT CREVER LA BULLE !!!

Il est temps que les organisateurs de Bulle utilise à fond le dicton " va et découvre ton pays ". Oui, il est temps de crever la bulle dans laquelle ils sont enfermés. L'an passé, pour s'amuser nous avons participé à une course à Bulle, course au demeurant gentile sans plus. Mais pour organiser une manche du championnat régional, il faut mieux que cela, il faut plus et surtout, il faut se rendre sur les autres circuits pour voir et avoir une vague idée de ce qu'es t une course comptant pour le championnat groupe 1.

"Va et découvre ta région "

Mais avant de partir, n'oubliez pas d'envoyer les inscriptions aux participants 1 mois à l'avance et non pas 4 jours avant la clôture de ces dernières !!! Si à Bulle on se distribue les inscriptions sur la place du village, le samedi à l'heure de l'appétitif, il n'en est pas de même à Genève où il faut 3 jours pour atteindre tous les membres du club. Ne pleurez pas sur un taux de participation faible, c'est vous qui l'avez voulu.

Si vous étiez allés faire une course, une seule course ailleurs qu'en pays fribourgeois, car le classement de la région 1 le montre bien, seuls 3 bulleux ont participés à une course et c'était sauf erreur à Fribourg, vous auriez constaté qu'il fallait des compteurs de tours en suffisance, des chronomètres, un préposé à l'affichage et j'en passe. Ainsi M. Aeberhard, chef de la région 1, n'aurait pas eut à vous menacer de supprimer la course pour manque de personnel. Bref quand on participe à différentes courses on apprend beaucoup.

### Un classement folklorique

Et dire que nous allons chaque année jusqu'à Zürich dans une salle enfumée, écouter des débats longs et fastidieux, mais néanmoins instructifs sur la façon de faire les classements; pour finalement aboutir à la 6ème et dernière manche de l'année à Bulle, tout ceci pour assister à un classement qui tient plus du folklore que du réalisme.

Ne parlons pas des erreurs de comptage et de chronométrage, qui à eux seuls rempliraient un livre, mais parlons du classement final. Jusqu'au 8ème rang, rien à dire, ( c'est encore possible de compter avec 2 mains ) mais après, catastrophe! ils classèrent les concurrents selon les éliminatoires; eh ben pourquoi pas à la courte paille ?

Ainsi M. Grandjean qui termine 3ème de la demi-finale B, se retrouve dans les vingtièmes, au lieu du 9ème rang. Le comble, il n'existe plus aucun papier concernant cette course;; donc! acte! il n'est plus possible de faire quoique ce soit.

### Tout n'est pas perdu

Comme les organisateurs de Bulle n'ont rien compris lors

de l'assemblée générale SRCCA, concernant les classements, ils ne savent sûrement pas qu'il y a des commissaires de course qui attribue des points pour l'organisation des courses. Ainsi l'alignement des zéros donnera un total un peu faible pour obtenir une course du championnat régional l'an prochain.

JCR

\*\*\*\*\*



Photos de Grandjean présent à Bulle.  
 La voiture de Grandjean - les genevois chez Cardinal  
 Guichard donne les derniers tours de vis avant le  
 titre de Champion de la Région 1.

\*\*\*\*\*

Coupe de Genève électrique Classement 5ème Manche

- |                 |             |     |           |
|-----------------|-------------|-----|-----------|
| 1. Manada       | 32 t.       |     |           |
| 2. Ruckstuhl A  | 31 t.       |     |           |
| 3. Ruchat       | 30 t 5sec   |     |           |
| 4. Delavy       | 30t. 15 sec |     |           |
| 5. Moschini     | 27t.        |     |           |
| 6. Sambati      | 25 t.       | 10. | Rumbeli   |
| 7. Merguin      |             | 11. | Boulmier  |
| 8. Grandjean    |             | 12. | Denkinger |
| 9. Ruckstuhl S. |             | 13. | Neidhart  |

6 ème manche et dernière de la Coupe de Genève Electrique  
 \*\*\*\*\*

1. Zanada	39 tours	9. Boulmier
2. Merguin	37	10. Denkinger Y.
3. Sambati	34 00"	11. Grin
4. Delavy	34 4"	12. Grandjean
5. Ruckstuhl A	34 20"	13. Neidhart
6. Ruchat JP	31	14. Rumbeli
7. Moschini		15. Ruckstuhl S.
8. Christen		

CLASSEMENT GENERAL FINAL COUPE DE GENEVE 1980 Electrique  
 \*\*\*\*\*

1. Zanada	50	40*	50	30*	50	50	200 p.
2. Ruchat Jp	25	35	22*	50	35	22*	145
3. Christen	35	50	30	-	-	18	133
4. Merguin A	18*	20*	25	35	20	40	120
5. Delavy	40	-	18	-	30	30	118
6. Ruckstuhl A	9	11	9*	-	40	25	85
7. Cuennet	30	-	35	18	-	-	83
8. Sambati	-	-	15	10	22	35	82
9. Moschini	-	8	-	20	25	20	73
10. Grandjean	20	18	11*	15	18	10*	71
11. Neidhart	-	8	-	40	9	9	66
12. Boulmier	-	-	5	22	11	15	53
13. Rumbeli	15	12	10	-	12	8*	49
14. Jaussi F	22	25	-	-	-	-	47
14. Chevallaz	-	22	-	25	-	-	47
16. Bartroli M	-	-	35	8	-	-	43
17. Jaussi M	10	30	-	-	-	-	40
17. Denkinger Y	-	6	6	12	10	12*	40
17. Simko	-	-	40	-	-	-	40
20. Grin D	12	5	3*	7	-	11	35
21. Bartroli A	-	-	20	11	-	-	31
21. Ruckstuhl S	-	9	-	-	15	7	31
23. Rouge	-	-	12	6	-	-	18
24. Merguin G	-	15	-	-	-	-	15
24. Grin R	11	4	-	-	-	-	15
26. Denkinger E	-	-	2	9	-	-	11
27. Christin	-	10	-	-	-	-	10
28. Minard	8	-	-	-	-	-	8
29. Guichard	-	-	7	-	-	-	7
29. Serex	-	7	-	-	-	-	7
31. Burki	-	-	4	-	-	-	4
32. Watson	-	-	1	-	-	-	1
32. Christinet	-	-	1	-	-	-	1
32. Anderson	-	-	1	-	-	-	1

\*\*\*\*\*  
 Un grand bravo à tous et tout spécialement à Zanada T. qui réusit l'exploit d'obtenir le maximum de points possible lors de cette Coupe de Genève 1980.

L'an prochain nous organiserons une nouvelle coupe peut être avec les mêmes règlements. D'autre part si nous pouvons à nouveau disposer des Vernets, nous pourrons organiser encore bien des courses différentes.

Le calendrier général des courses vous sera communiqué au tout début 1981. Alors à bientôt.



BRUGG EN IMAGE ET PHOTOGRAPHIE PAR JP RUCH

