

distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1981

Mars 1981

1ère manche



La première manche du Championnat Genevois 1981, a commencé presque de la même manière, que c'était terminé la dernière manche 1980. Un Ruchat qui porte le titre de " père la bricole et un Christen toujours très en verve.



6ème

GRAND PRIX DE GENEVE

28-29 mars 1981

1ère manche championnat suisse

Lieber Sport freunde,

Wir laden Sie ein zum 1 Lauf des Schweizer Meisterschaft 1981, Fuer "A" Fahrer.

Ort : Patinoire des Vernets
Anmeldeschluss : 20 märz 1981

Startgelb : Frs 15.- pro kategorie

Chers amis sportifs,

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à la première manche du Championnat Suisse 1981 Catégorie " A ".

Lieu : Patinoire des Vernets
Taxe d'inscription Frs 15.- par mod.
Délai d'inscription : 20 mars 1981

Cari amici,

Vi invitiamo a partecipare allà 1. gara di Campionato Svizzero 1981, par la categoria "A".

Luogo : Patinoire des Vernets
Tassa : Frs. 15.- per modello
Termine di iscrizione : 20 marzo 1981

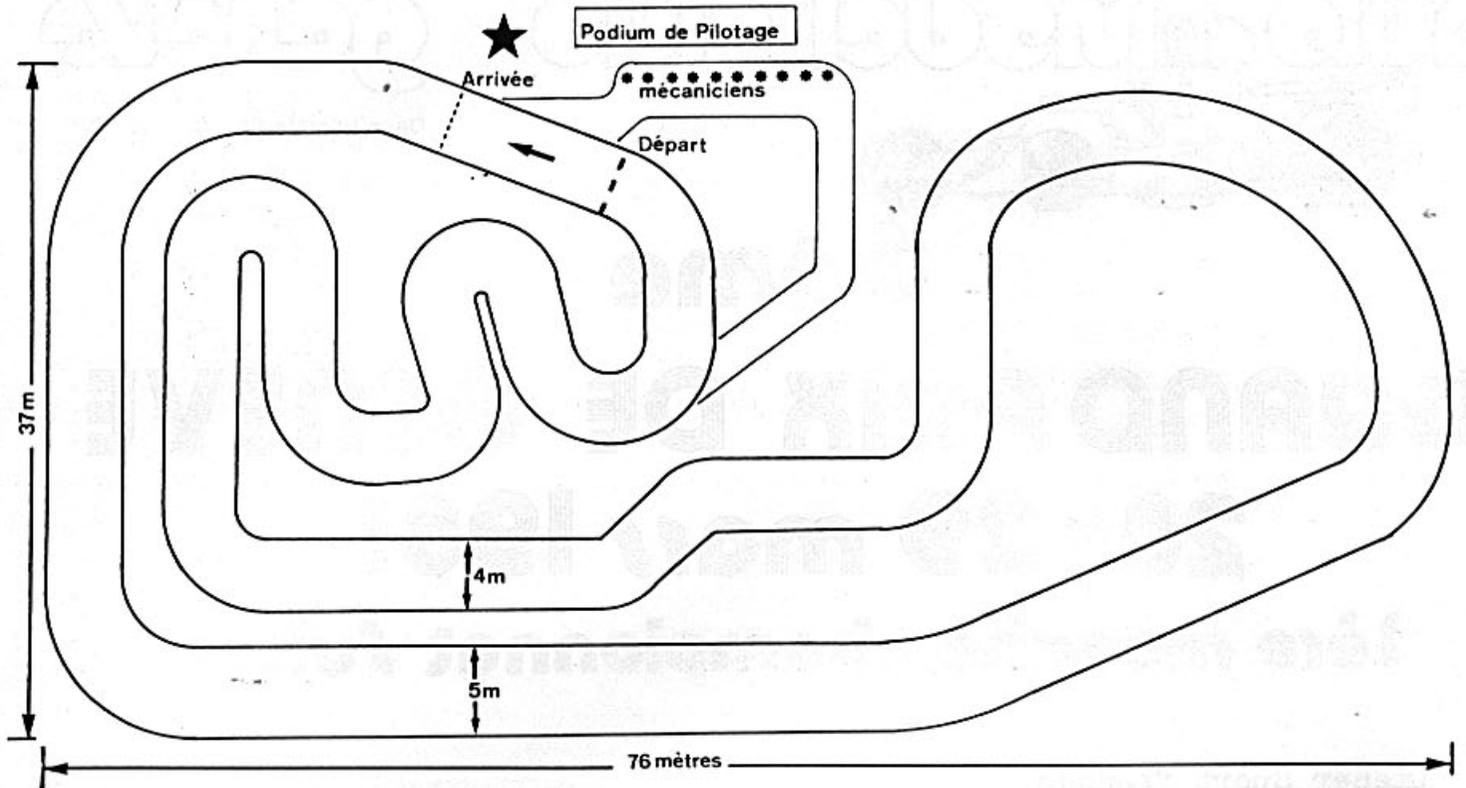
Samstag 28 märz Kat. Formel
Samedi 28 mars Cat. Formule
Sabbato 28 marzo Cat. Formula

Sonntag 29 märz Kat. Sport
Dimanche 29 mars Cat. Sport
Domenico 29 marzo Cat. Sport

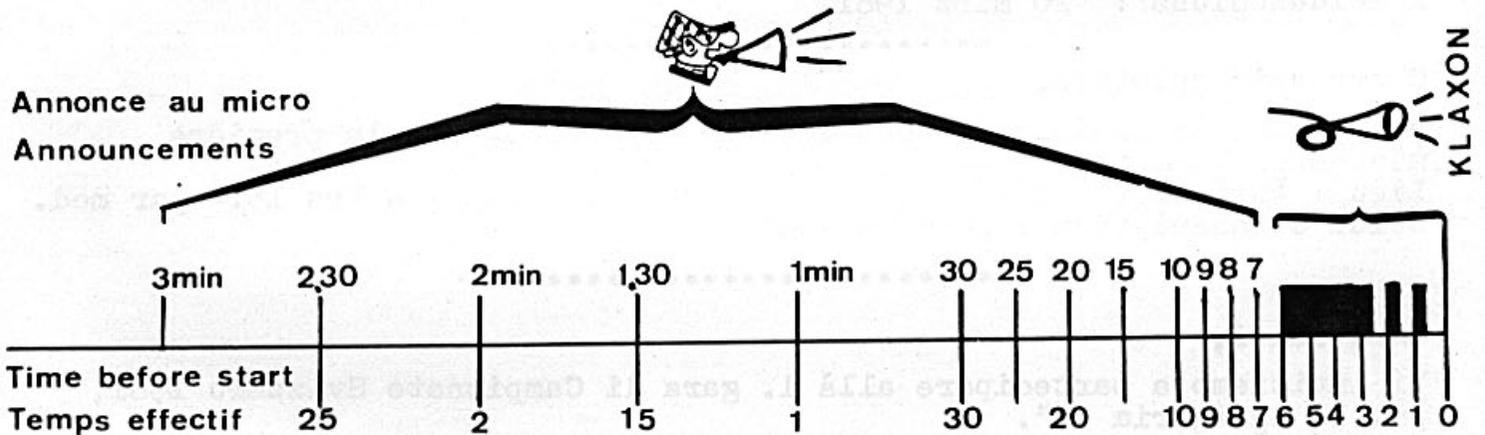
08.45	Wagenabnahme / Contrôle des voitures / Punsonatura	08.45
09.00	Training / Entraînements / Prove	09.00
10.30	1. Vorläufe / 1er éliminatoire / 1. eliminatorie	10.30
12.00	PAUSE	
13.00	2. Vorläufe / 2ème éliminatoire / 2. eliminatorie	13.00
14.30	3. Vorläufe / 3ème éliminatoire / 3. eliminatorie	14.30
16.00	Final C / Finale C / Finale C	16.00
16.30	Final B / Finale B / Finale B	16.30
17.00	Final A / Finale A / Finale A	17.00
18.00	Cocktail Les Vernets	
20.15	Abenessen / Repas / Repas Restaurant le TIVOLI Repas + Vin + Café : Frs 25.-	

Bureau
 Service de presse
 Officiels

PATINOIRE DES VERNETS



START SYSTEM



Lieu :

Ort : **PARKING PATINOIRE DES VERNETS**

Luogo :

Von Lausanne : Richtung " Annecy ", bis Le Grand Lancy , dann folgen Wegweiser " Genève/ Les Vernets "

Depuis Lausanne suivre " Annecy " arriver au Grand Lancy, suivre, " Genève / Les Vernets ".

Venendo da Lausanne, prendere la direzione " Annecy" fino al Le Grand Lancy , e poi seguire i cartelli Genève / Les Vernets
 Venendo da Annemasse, prendere la direzione " Annecy " (per circa 20 min.) e, dopo aver passato un ponte, seguire cartelli "Les Vernets "

Esplanade des Vernets 28 et 29 mars

Dans quelques jours se déroulera le Grand Prix de Genève, 6ème du genre. A nouveau notre club met tout en oeuvre pour recevoir dignement les 90 concurrents du groupe A qui représente l'élite du modélisme voiture radiocommandée en Suisse.

Sur le tracé des Championnats du Monde 1979, développant 270 mètres et sur lequel les voitures atteignent des vitesses de 120 kilomètres/heure, nous aurons l'occasion de voir des voitures d'une nouvelle génération. En effet depuis la deuxième moitié de la saison 1980 des prototypes de voitures à suspensions indépendantes sont à l'essai. Maistenant bien au point et ayant déjà remportés les titres de champion d'Angleterre, elles sont commercialisés en Suisse depuis peu. Ces voitures vont faire une entrée remarquée dans la compétition. Leurs avantages sont évidemment une fantastique tenue de route dans les virages par rapport aux autres voitures de conception classique, c'est à dire, axe arrière et train avant rigide.

Il en demeure pas moins que la virtuosité et la technicité du pilotage ainsi que la bonne préparation de la voiture reste la base de la réussite dans ce hobby qui attire de plus en plus d'amateurs.

Ce 6ème Grand Prix revêt une importance capitale puisqu'il servira également de base à la fédération Suisse pour l'envoi des pilotes Suisses qui seront appelés à défendre les couleurs de la Suisse aux 3ème Championnats du Monde qui se dérouleront à Indianapolis aux U.S.A. du 2 au 7 juillet.

Programme

Le public toujours friand de ce genre de manifestation pourra assister à deux type de course.

Le samedi dès 9 heures du matin se déroulera les éliminatoires pour les voitures de catégorie Formule et dès 16 heures auront lieu les demies-finales et la finale.

Le dimanche ce sera les mêmes horaires, mais cette fois-ci seront en compétition les voitures de catégories Prototype.

Le passé est-il le garant de l'avenir ?

L'Auto Model Club de Genève a déjà organisé sur l'esplanade des Vernets et avec l'aide et le concours du Service des Sports de la Ville de Genève : 3 Championnats Suisse, 2 Grand Prix Européen, 1 Championnat du groupe 2 et les Championnats du Monde. Donc 7 courses importantes. Il serait tentant de penser que ce style de manifestation est bien implanté à Genève, que tout peut continuer ainsi et encore pour longtemps. Or, il n'en est rien, bien au contraire, plus l'on va de l'avant et plus la " Genève dortoire " nous rend la vie dure.

Les autorisations deviennent de plus en plus difficile à obtenir. Voyez plutôt, il n'y a plus de course de karting, les courses de modélisme et les slaloms de l'ACS tolérés du bout des lèvres, les festivals de musique eux aussi sont tout juste acceptés, mais les lettres des lecteurs sont nombreuses dans nos journaux locaux pour se plaindre du bruit de toutes ces manifestations. Tout ceci par la faute d'une poignée de gens aigris qui transforme gentilement Genève en monastère sans âmes et sans animations,

Ainsi aujourd'hui et malgré les silencieux toujours plus puissant de nos modèles réduits, (le bruit étant maintenant nettement inférieur à une voiture normale) il devient impossible de pratiquer notre hobby dans la région genevoise.

Même nos projets de construction de piste entre l'autoroute et la piste d'envol des Boeings se heurtent aux refus d'un chef du département de l'intérieur et de l'agriculture.

En conclusion, il ne nous reste plus qu'à profiter et vivre intensément les moments de ce 6ème Grand Prix de Genève, peut être que demain les défenseurs du silence frapperont aussi à notre porte.

Rumbeli J-C
président

L'AMPS -RAPIER est en vente

C'est du tout suspendu et ç'à va faire mal !!

A l'occasion de la seconde Coupe du Monde de Monaco, l'AMPS à 4 roues indépendantes faisait son apparition pour la première fois. Voir le Journal de l'AMCG n.70.

Il ne s'agissait alors que d'un prototype dont toutes les pièces avaient été usinées à l'unité. Malgré cela, Culver qui pilotait pour la première fois la voiture, remplaçant au pied levé l'essayeur officiel Dave Martin, se permit de signer le meilleur temps des qualifications. Depuis cette voiture a fait son chemin, les pièces ont été affinées voir modifiées, et aujourd'hui nous voici en présence d'un carton comportant 191 pièces à monter.

La voiture a fait ces preuves puisqu'elle remporte la première et la deuxième place en Prototype au Championnat d'Angleterre 1980. C'est un bon début.

Vous trouverez à la page suivante une série de photos qui vous permettront de vous faire une opinion de ce nouveau modèle révolutionnaire.

Tout d'abord on peut dire que le montage est plus long que celui d'une voiture classique, mais ne s'avère pas plus difficile. Contrairement aux voitures classiques (sans suspension) sur lesquelles la platine radio n'a qu'une fonction de support, ici elle est solidement fixée au train avant et au châssis sur l'arrière.

A l'avant les jantes en plastique à double roulement sont montées sur des axes de 6 mm. de diamètre et la direction est assurée par l'intermédiaire de 2 sauves-servo dont l'un n'est qu'un simple renvoi, qui permet le fonctionnement de la direction sans entrave.

A l'arrière le différentiel est livré en kit entièrement démonté, son montage n'est pas des plus facile, mais néanmoins réalisable. Le moteur est central comme chacun peu le voit et le système d'engrenage est bien protégé contre les petits cailloux qui pourrait se glisser dans le système.

Cette voiture semble être un vrai régal à piloter et à voir tourner. Cependant ceux qui aiment le pilotage spectaculaire se sont déçus, en voyant tourner cette voiture, car ce n'est pas une machine dont le différentiel miaule dans chaque virage. Détail remarquable, ce type de voiture permet en outre de limiter le nombre de sortes de pneus, puisque l'adhérence se travaille essentiellement au niveau du système de suspension.

Son prix de lancement : Frs 1044.- avec moteur OS 21 et résonateur.

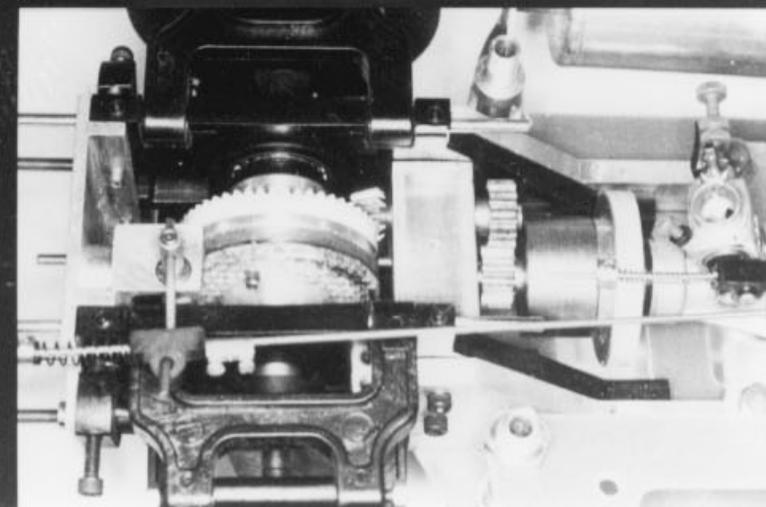
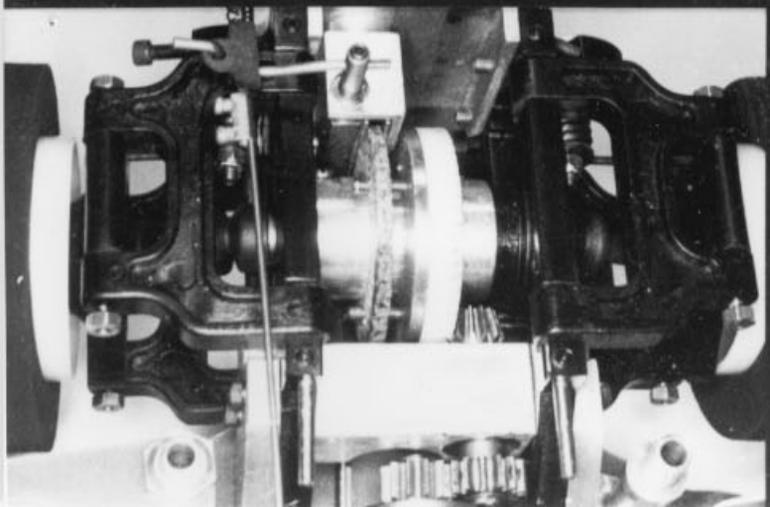
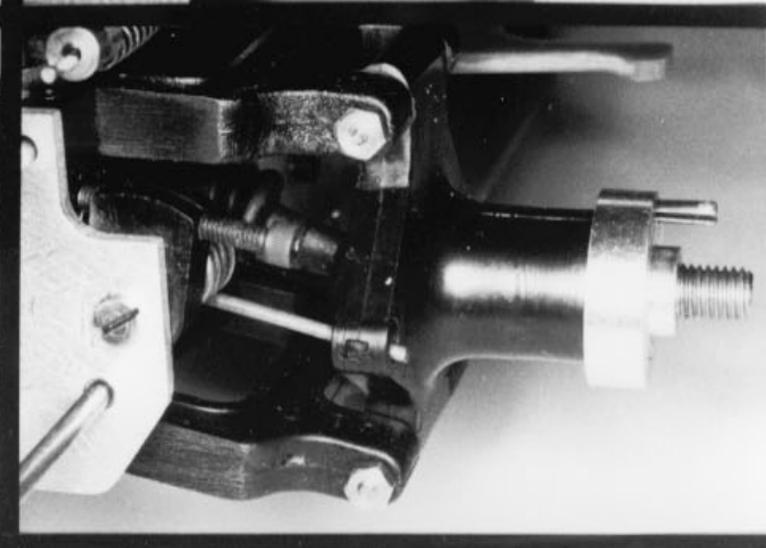
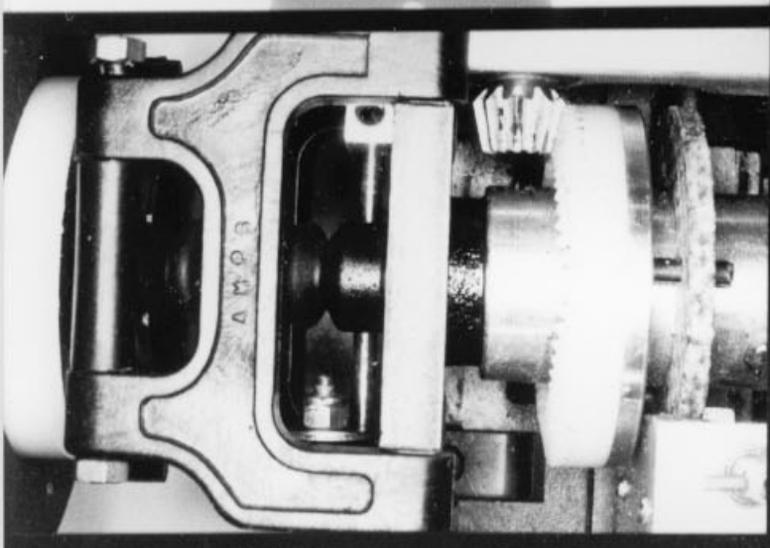
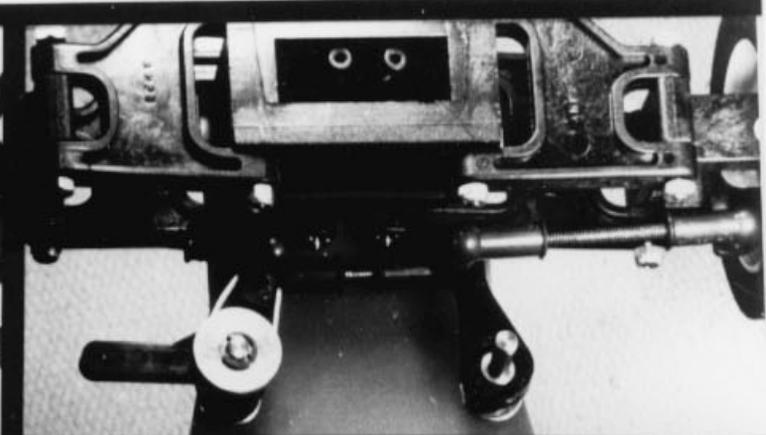
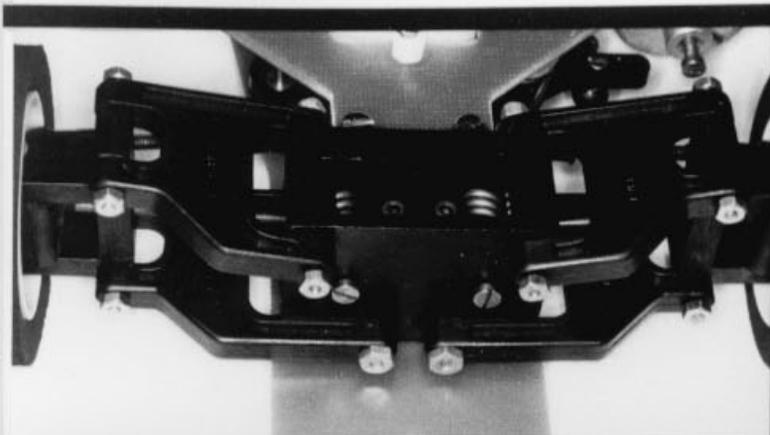
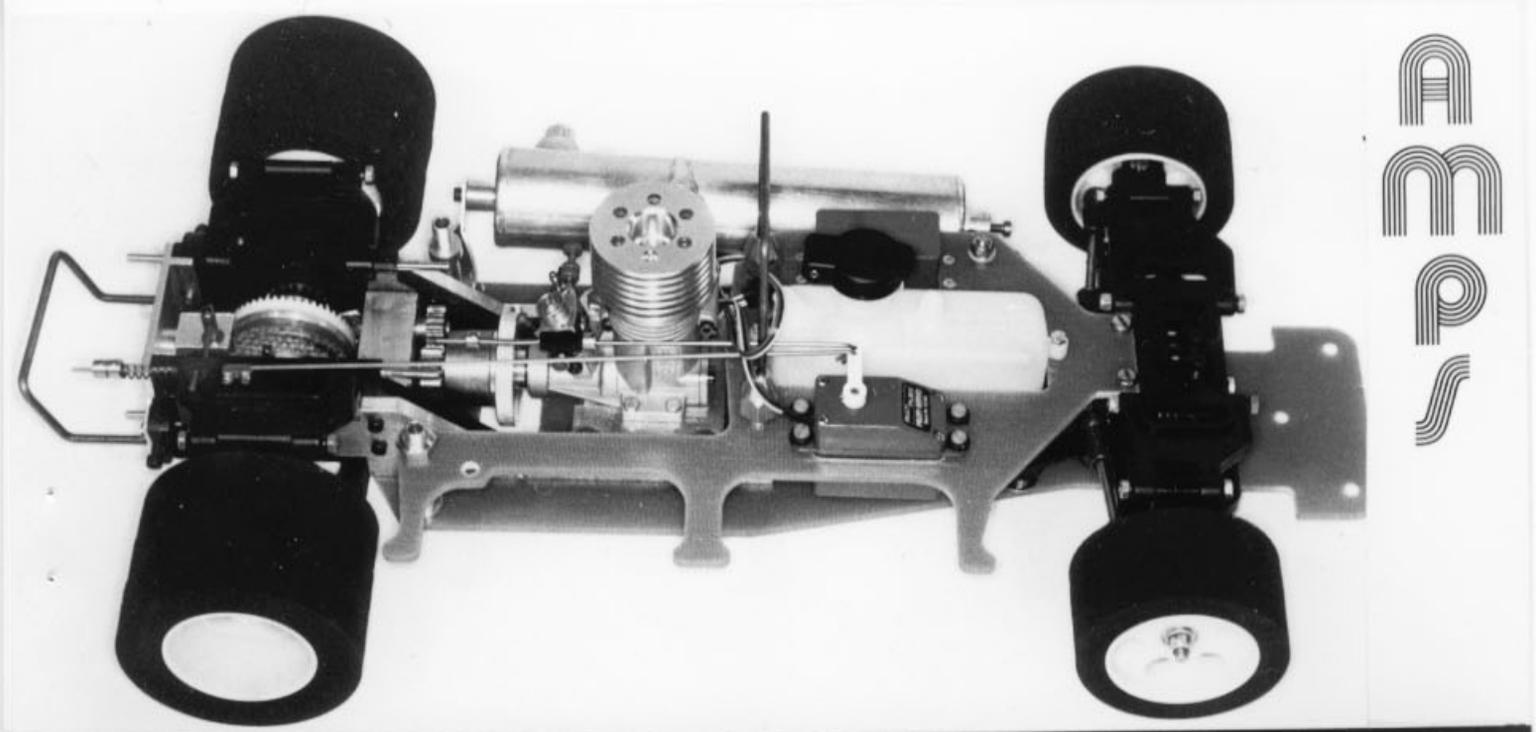
La voiture coûte sans moteur Frs 850.-

Le résonateur Frs 89.-

Le moteur O.S 21 Frs 185.-

Nous avons également appris que la nouvelle télécommande de Ishihara Expert EX-1 coûte Frs 550.-

A
M
P
S



Championnat Genevois 1981 thermique

LA PREMIERE MANCHE A ALAIN MERGUIN

Alain Merguin a remporté cette manche avec 16 tours d'avance sur Thierry Zanada, démontrant ainsi toute son aisance et son panache au pilotage, Sans discussion possible il régna en seigneur sur cette course, démontrant que son titre de Champion Genevois 1980, il la bien mérité.

Il faut aussi relever la magnifique prestation d'ensemble des membres du club qui occupent les 5 premières place du classement et également la 7ème et la 8ème place.

Mais la vedette du jour restera incontestablement Heinz Christen qui se trouva confronté au nouveau système des éliminatoires. En effet il participa à la finale C, réalisa 47 tours, ceci le propulsa dans la finale B, juste le temps de faire le plein, resser quelques vis et la course repart. Heinz réalisa dans cette course 45 tours, bien assez pour participer à la finale A. Quand le départ est donné, il a déjà derrière lui 2 fois 15 minutes de course. Le voici donc parti pour 30 minutes de ronde, et la surprise se situe à la 22ème minutes, sur le nouveau circuit du parking Ecoffey ne reste en piste que Christen, les autres sont en panne ou bien font le plein. Finalement Christen terminera 3ème avec 90 tours. Au total en 60 minutes il a fait 182 tours. Le classement, conforme à la valeur des forces en présence nous promet de belles empoignées futures. Au niveau des voitures relevons la présence de 3 PB (Zanada- Zahnd et Bovard) 1 SG (Ruchat) 1 Associated (Christen) et 3 Challenger (Grandjean-Rumbeli et Zonta) sans oublier la voiture du vainqueur La SERPENT de notre ami Merguin.

CLASSMENT PREMIERE MANCHE

	Tours	Finale	Points
1: Merguin	110	A	50
2: Zanada	94	A	40
3: Christen	90	A	35
4: Ruchat	56	A	30
5: Zahnd	26	A	25
6: Roth	14	A	22
7: Bovard	42	B	20
8: Grandjean	35	B	18
9: Boulmier	28	B	15
10: Queloz	25	B	12
11: Grimm	47	C	11
12: Klebert	44	C	10
13: Maret	43	C	9
14: Frei	28	C	8
15: Ricotti			7
16: Rumbeli			6
17: Bulliard			5
18: Vosti			4
19: Zonta			3
20. Christin			2

ATTENTION à Sauf avis contraire de dernière minute la prochaine manche aura lieu le samedi 14 mars sur le parking de la piscine du Lignon.

Nous vous rappelons que nous appliquons les nouveaux règlements Suisse concernant les finales, mais vu le peu de concurrents que nous sommes nous faisons des finales à 6 concurrents .

SYSTEME : Les 4 premiers du classement provisoire après les éliminatoires vont directement en finale A.

Les 5ème, 6ème, 7ème et 8ème vont en finale B. Les concurrents classés 9 - 10 - 11 - 12 - 13 et 14ème font la finale C.

Les deux meilleurs de C et b montent dans la finale suivante.

Résultats des courses électrique

COUPE DE GENEVE 1981

Première Manche

1. Zanada	34 tours	8. Neidhart	18 tours
2. Ruchat	32	9. Moschini	15
3. Merguin	31 + 7sec	10. Rumbeli	12
4. Sambati	31 + 11 sec	11. Denkinger	11
5. Delavy	30 + 5 sec	12. Delecraz	10
6. Christen	30 + 10 sec	13. Ruckstuhl S	9
7. Ruckstuhl A	20		

Deuxième Manche

1. Zanada	28 tours	7. Neidhart	23 tours	B
2. Merguin	27	8. Rumbeli	21	B
3. Ruchat	25	9. Guichard	17	B
4. Boulmier	23	10. Ortelli	14	B
5. Moschini	22	11. Villois	7	
6. Christen	10			

La deuxième manche est déroulée sur un nouveau tracé imaginé par Thierry Zanada et qui était nettement mieux que les circuits que nous avons eu jusqu'à présent.

CLASSEMENT GENERAL PROVISOIRE

1. Zanada	50	50	100
2. Ruchat	40	35	75
2. Merguin	35	40	75
4. Christen	22	22	44
5. Moschini	15	25	40
6. Neidhart	18	20	38
7. Sambati	30	-	30
7. Rumbeli	12	18	30
7. Boulmier	-	30	30
10. Delavy	25	-	25
11. Ruckstuhl A	20	-	20
12. Guichard	-	15	15
13. Ortelli	-	12	12
14. Denkinger	11	-	11
14. Villois	-	11	11
16. Delecraz	10	-	10
17. Ruckstuhl S.	9	-	9

DECISION DU COMITE

Pour des raisons d'éthique face aux membres actifs du club, il a été décidé que les membres passifs du club peuvent participer à la course thermique et la course électrique organisé par le club et ceci par année. Le comité considère ce nombre de course suffisant pour qu'un membre passif prenne contact avec notre hobby.

ON EN PARLE EN SUISSE

* Des bruits courent en provenance de la Fédération Suisse et qui nous laisse songeur. Voyez plutôt: Il serait bientôt proposé aux clubs de faire passer un examen de conduite de voiture R/C et de théorie pour faire des courses. C'est examen réussi donnerait droit à la licence SRCCA ! Un moyen comme un autre de renflouer les caisses de la fédération.

On parle également d'interdire la publicité sur les ailerons ! Il est temps de nous reconvertir aux patins à roulettes.

* Le club de Fribourg a présenté la maquette de sa future piste à la presse et aux autorités du Canton.



Des espions à la foir de Nüremberg ?

3 espions de l'AMCG ont été repérés, lors de la foire du jouet à Nüremberg. A quelque titre et pour qui travaillaient ces individus peu recommandable- Celui qui réussira à les identifier dans l'ordre aura le privilège de leur offrir un verre. Celui qui réussira à les identifiés dans le désordre aura le privilège de leur payer le deuxième verre.

ON EN PARLE DANS LE MONDE

- * Le grand patron de Associated, Monsieur Husting aurait cessé toute activité dans son entreprise, ce dernier étant très gravement malade.
- * Monsicour Veronessi (I) après avoir fait un passage chez Mantua est retourné chez SG comme pilote officiel pour la modique somme de Frs 4000.- par mois !
- * Les voitures PB ont le vent en poupe, l'importateur Suisse vend plus de 100 voitures par mois, mais où sont tous ces futures membres !
- * Lors des 24 heures de Besançon, Ton Ron essaya la nouvelle Serpent à 4 roues indépendantes avec transmission à chaîne. Le gros problème qu'il rencontra fût l'usure de la couronne d'entraînement par frottement de la chaîne, il fallait changer tous les quarts d'heure de couronne !
- * Dans quelques mois apparaîtra une nouvelle PB à suspension indépendante, à amortisseurs à hui'e et entraînement par chaîne. Elle était présenté à Nüremberg tout le monde en fait des éloges.

CHAMPIONNAT GRAND TOURISME

Ces courses seront réservé aux licenciés de la région 1.
Carrosserie : Grand tourisme + IMSA (groupe 1 à VI)

Il s'agit des carrosserie commercialisés

Sont intredit : les carrosserie SKYE et DOME

Inscription Frs 15.- Il y'aura 10 prix par course et 10 prix lors de classement général. Le système des course sera celui de la SRCCA et 3 courses sur 4 seront prix en compte

Programme provisoire

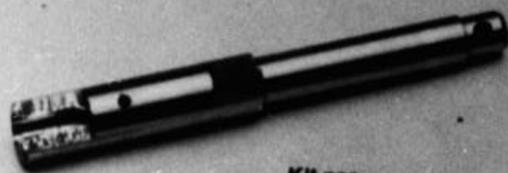
19 septembre	Yverdon
10 octobre	Lausanne
?	Porrentruy
?	Neuchâtel



Art. 3801



Art. 3804



Kit per
sgancio rapido
Art. 3805



Ces quelques photos sont tirés
dudernier catalogue SG.

En haut, il est possible d'ad-
mirer les ateliers SG et sa
fantastique production de voi-
tures.

Au milieu on apperçoit le nou-
veau système de fixation rapi-
de des roues arrières. Systè-
me au demeurant simple et qui
semble très efficace.

En bas à droite, le nouveau
train avant modifié par rapport
à celui vu en juin 80 à Monaco.

