

# JOURNAL

## N°88

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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


1982


Février 1982

Année de l'organisation de la 10ème course par l'AMCG


**1er GRAND PRIX INTERNATIONAL**  
 de la VILLE DE GENÈVE  
 et 3me. MANCHE DU CHAMPIONNAT SUISSE  
 Voitures R.C. 1/8me.  
 Case postale 55, 1211 Genève 1


**2eme GRAND PRIX INTERNATIONAL 1976**  
 de la VILLE DE GENÈVE  
 Patinoire des Vernets  
 Case postale 55, 1211 Genève 1


**6ème GRAND PRIX DE GENEVE**  
 28-29 mars 1981  
 1ère manche championnat Suisse  
 Case postale 55, 1211 Genève 1


**5ème GRAND PRIX DE GENEVE**  
 29-30 mars 1980  
 5ème manche championnat Suisse  
 Case postale 55, 1211 Genève 1


**2ème GRAND PRIX REGIONAL**  
 16-17 mai 1981  
 2ème manche championnat Région I  
 Case postale 55, 1211 Genève 1

Chers amis sportifs,  
 nous le plaisir de vous inviter à participer à la  
 manche de la Région I pour 1981.  
 donc possible de piloter votre voiture sur  
 que celui qui servi aux Championnats du  
 (au verso).  
 séquences officielles de la SRCCA sont  
 sur toutes les autres. Un effet  
 provenant de télécopie bon  
 intermédiaires, ces dernières

Meber Sport freunde,  
 Wir laden Sie ein zum 1. Lauf des Schweizer Meisterschaft 1981, fuer "A"  
 Fahrer. Patinoire des Vernets  
 Ort: Patinoire des Vernets  
 Anmeldeschluss: 20 März 1981  
 Startgelb: Frs 15.- pro Kategorie  
 Chers amis sportifs,  
 nous le plaisir de vous inviter à participer à la première  
 manche du Championnat Suisse 1981, Catégorie "A"  
 des Vernets  
 le 20 mars 1981  
 Taxe d'inscription Frs 15.- per mod.  
 Campionato Svizzera 1981,  
 15.- per modello

Aux Vernets la dixième course  
\*\*\*\*\*

organisé par l'AMCG

\*\*\*\*\*

Le s 17 et 18 avril prochain, nous organiserons la 2ème manche du Championnat Suisse 1982. Cette course sera la 10ème course que notre club mettra à son palmarès, 10 courses, c'est déjà un bien joli chemin parcouru, un chemin parsemé de bons souvenirs et aussi de quelques uns moins gai mais que nous avons vite oubliés. Cela représente aussi 32 jours sur l'esplanade des Vernets. Eh oui, ceci paraît beaucoup, mais faites le compte; 10 jours pour les mondiaux et 9 championnats de 2 jours et demi chacun. Nous avons donc déjà couru, marché, stationné, mangé et bu 32 jours sur le macadam des Vernets et si l'on songe que nos journées commencent à 7 heures le matin pour se terminer pas avant 7 heures du soir, nous y avons donc passé ( c'est mathématique ) 384 heures.

Nous pourrions continuer longtemps ce petit jeu, en comptant le transport des 200 vaubans ( barrières ) que nous avons parté à chaque course et le poids, pourquoi pas ?

Mais laissons là, ces comptes et jetons plutôt un regard sur ce passé proche, puisue un bon nombre de membres actuels du club ont vécu toutes les courses.

La première course organisé par l'AMCG, car il faut le dire avant la création de notre club, Jean-Pierre Ruchat avait déjà organisé 2 courses, donc la première course eut lieu en 1975, son président Monsieur Zanada Marcel se démena de toute part pour être reconnu et aidé par le Service des Sports de la Ville de Genève, c'est lui aussi qui prit contacte avec ce qui allait devenir notre meilleur et plus fidèle partenaire, j'ai nommé la Maison Pernod SA. Cette première course fût un coup de maître compte tenu que Marcel était parti de rien ou presque. De puis les installation sont plus grande et plus complète, mais les bases étaient jetées.

A partir de là, le train éatit sur ces rails, fallait-il encore alimenter la locomotive et depuis cette date de 1975 la loco tire ces wagons, de manches du Championnat Suisse en Grands Prix Européens en passant par l'apothéose que fût les Championnats du Monde en 1979. Notre train avance toujours, mais il faut continuellement être aux commandes sous peine de perdre rapidement l'acquis tant au niveaz suisse qu'au niveau cantonal.

Malheureusement notre loco n'a pas de phares assez puissants pour dicerner l'avenir d'autant plus que les années qui s'annoncent seront difficiles, puisqu'il nous ne sera vraisemblablement pas possible d'utiliser l'esplanade des Vernets. En effet, d'importants travaux auront lieu, comprenant entre autre la construction d'un bâtiment administratif ainsi qu'une seconde patinoire couverte. Tout cela va rendre le parking en grande partie inutilisable, puisqu'il sera transformé en chantier et ceci jusqu'en été 1984. Il nous faudra donc trouver un autre emplacement à moins qu'une èiste ne nous tombe sur la tête, et nous ne serons pas comme les gaulois; nous n'aurons pas peur.

Puisqu'il s'agit de musique d'avenir commençons d'abord par organiser comme d'habitude une course parfaite et sans problème, laissant à nouveau une très bonne impression à nos hôtes venant de toute la Suisse.

JCR

\*\*\*\*\*

Le 7 mars aura lieu sur la patinoire de Langnau une course sur glace pour s'inscrire : MCRC Postfach 75 3550 Langnau

## Assemblée des clubs romand à Yverdon

\*\*\*\*\*

Comme chaque année depuis 2 ans maintenant les clubs romand se réunissent en janvier pour mettre au point le calendrier des courses, Cette année encore la réunion avait lieu à Yverdon en présence des commissaires de course et ceci pour la première fois,

A l'ordre du jour la décision finale concernant l'attribution des courses de la Région 1. Malgré les décisions prises à Brugg à la fin 1981, il y a toujours des changements bien compréhensible, puisque chaque club devant faire des demandes auprès des autorités concernées dans sa région. Ceci amène toujours des changements regrétables mais malheureusement inévitable. A l'heure où ces lignes sont écrites la dernière manche qui devait avoir lieu à Genève est remise en question et n'aura en tous les cas pas lieu les 28 et 29 août.

D'autre part la course régionale No 2 à:

Yverdon les 3 et 4 avril est supprimée

elle est remplacée par :

Neuchâtel les 7 et 8 août

Il a été décidé que les clubs romand organiseraient les courses régionales à tour de rôle et ceci en fonction des demande de chaque club décidé d'organiser une manche du championnat. Ce qui revient à dire qu'un club n'obtiendra pas forcément une course chaque année.

### Championnat GT Romand 1982

Le Championnat GT va continuer en 1982 malgré le championnat Suisse GT. Mais pour le championnat GT groupe région 1 il ne sera pas nécessaire d'avoir la licence Suisse

Au niveau Suisse le groupe GT n'a pas obtenu beaucoup de réussite puisque il n'y a que 30 inscrits licenciés.

Prochainement va paraître le règlement SRCCA mais voici déjà en avant première, quelques règles qui ne devraient plus changer.

Les vitres latérales peuvent être ouvertes.

Aileron est celui de la Formule hauteur maximale 180m/m

Tous les parties qui dépassent la carrosseries doivent oblicatoirement épouser la forme de la pièce, il en sera

ainsi pour : le pare-chocs

la culasse

le filtre à air

Ces deux pièces représentent  
2 trous

le trou pour le pointeau

le trou pour le pot d'échappement

Le trou de remplissage sur le toit peu avoir une ouverture maximale de 25 m/m. Il est donc nécessaire d'ouvrir les fenêtres latérales afin de pouvoir ouvrir le cpuchon de réservoir pour passer les doigts de manière à remplir le réservoir.

Les commissaires techniques seront intransigeants et appliqueront les règlements à la lettre. Les voitures non conformes seront tout simplement refusées. Il n'y aura pas d'exemption. Cette manière de faire est normale au regard des autres concurrents qui auront fait l'effort de s'adapter aux règlements.

Un concours de beauté avant chaque compétitions. Chaque club nommera un jury et il sera attribué pour le travail 10 points pour la beauté 10 points et pour le réalisme 10 points. On entend par réalisme que même si une carrosserie représente un couché de soleil ou des roses comm Madame Steele aux Championnats

Monde 1979, ceci peut être très beau voir fantastique au niveau travail, mais peu réaliste au niveau de la compétition automobile. Alors soyez REALISTE.

CALENDRIER DES COURSES GT 1982

\*\*\*\*\*

13 mars	Bienne	GT	Région 1	1 ère manche
14 mars	Bienne	GT	Suisse	( avec licence )
? avril	Delémont	GT	Région 1	2ème Manche
? avril	Delémont			Course amicale
10 juillet	Yverdon	GT	3ème Manche	Région 1
11 juillet	Yverdon	GT	4ème Manche	Région 1
24 juillet	Etoy	GT	5ème Manche	Région 1

\*\*\*\*\*

AUTRES COURSES 1982

6 et 7 mars	Challenge d'hivers	Neuchâtel
Septembre	Coupe horlogère	La Chaux de Fonds

Il a été encore décidé de créer une Association romande de développement de la voiture R/C, afin d'augmenter nos possibilités d'intervention à la radio, la télévision et dans les journaux. Des statuts sont en préparation et seront proposés prochainement aux clubs.

\*\*\*\*\*

\* Dans une interview de l'italien Hermes Tadiello qui termina 2ème des Championnats du Monde à Indianapolis on peut lire qu'il fut très déçu de l'organisation de ce championnat car il n'y avait même pas de chronométrage au tour par tour !! il trouve cela inadmissible et injustifiable. Et dire qu'en Suisse c'est obligatoire pour toutes les courses. Amérique tu nous étonnera toujours.

\*\*\*\*\*

A Carnoux Ted Longshaw possédait la PB la plus évoluée que l'on connaisse aujourd'hui. Cette voiture possédait une nouvelle disposition des amortisseurs avant et arrière. A l'avant il ne prendront plus appui sur les triangles supérieurs au niveau de la fusée, ces amortisseurs passant donc au-dessous des points d'attache supérieurs des triangles. On parle que lors de la foire de Nuremberg qui aura lieu du 3 au 9 février PB présentera un différentiel auto-blocant en kit.

\*\*\*\*\*

Aussi bien du côté français que du côté Suisse certaines craintes se font jour concernant le développement de notre hobby. Le président de la Fédération Suisse a fait part de son inquiétude lors de l'assemblée générale de la Fédération en faisant remarquer la stagnation voir la diminution du nombre des membres des clubs ainsi que la disparition de certains clubs. Les causes ne paraissent pas encore très claires, mais le manque de lieu d'entraînement ne sont pas étrangers à cette situation.

\*\*\*\*\*

LISTE DES CARROSSERIES AUTORISEES

\*\*\*\*\*

Vous trouverez à la page suivante les carrosseries autorisées par la Fédération Européenne. Remarque : Seuls les GT sont obligatoires en 1982. Les autres le seront en 1983.

Zugrundegelegt sind die FIA-Jahrbücher der letzten Jahre und die Starterlisten der deutschen Rennsportmeisterschaft sowie der amerikanischen IMSA Serie.

Die Liste ist beinhaltet auch die Hersteller und Fahrer der Originalautos.

Fahrzeug:	Originalfahrzeug:	Hersteller 1 : 8
BMW 3,5 CSL Coupe	BMW Motorsport GmbH	Parma
BMW 3201	"	"
BMW 320 Turbo Schnitzer	John Greenwood Engineering Associated, SG, PB	Parma
Chevrolet Corvette	GMC Competition Dept. 2	Parma
Chevrolet Monza	Versionen	
Chevrolet Camaro	2 Versionen: Carl Shafer USA und alte Trans Am Ausführung	Parma, MRP Associated
Datsun 260 Z	Sam Posey USA	Parma
Ferrari 365 GT 4 Boxer	Nart Racing Team	Parma
Ferrari 208 Silhouette	Carlo Facchetti Italien	Parma
Ford Capri GT	alte Version, Glemser, Mass 1971	SG
Ford Capri Turbo	Zakspeed, Niederzissen	Parma
Ford Mustang Trans Am	Vel 5, Parnelli Jones Racing	Parma
Ford Mustang Cobra 2	Charly Kemp USA	MRP
Lancia Stratos	versch. Versionen	Parma, SG, PB
Lancia Beta Turbo	Hans Heyer, DM 1980	Parma
Porsche 911 Carrera	Werkswagen 78	Associated, SG, PB
Porsche 935 Turbo	Al Holbert Eng. Milt Minter USA	Associated
Porsche 928 IMSA	Trans Am Cord Adams, 24 Hours Daytona	Parma
Pontiac Firebird	Schnitzer, Freilassing	MRP
Toyota Celica Turbo		Parma
Fiat Ritmo		MRP
VW Beetle		Parma
De Tomaso Pantera	PROCAR Version	MRP
VOLVO 244 Group 2	Sala Malverti Italien	Graupner Parma
Mercedes 450 SLG	Volvo Schweden	Associated
SAAB 99 Turbo	SAAB Trollhättan Schweden	Carlsson
Porsche 934 Turbo	Porsche KG Stuttgart	Carlsson

**EFRA approved Sports Car Body List**

Alfa Romeo T 33	MRP	Autodelta Italy
Budweiser Spyder	MRP	Newman Freeman Racing
BMW M1	Parma	March Version Group 6
Cheetah Sports	Parma	Chuck Greenmiger Eng.
Dome Cosworth Gr. 6	MRP	Dome Cars Japan
Elfin Can Am	Assoc.	Vern Schuppman, Aus.
Ferrari 512 S	Parma	Ferrari 312 P
Ferrari 312 P	Assoc.	Setac, Ferrari Italy
Lola T 282	Parma	Setac, Ferrari Italy
Lola T 333 Can Am	Parma	Lola Cars, England
Lola T 310 Can Am	MRP, Parma, PB	
Lola T 292 Sports 2000	Parma	Steed Racing, David Hobbs

Lola T 330 Can Am	SG	Bob Nagel Racing USA
Ligier Maserati	Assoc.	Guy Ligier France
March 76 S	Parma	March Cars Reading England
Matra MS 690	Assoc.	March Cars Reading England
Mc Laren M20 Can Am	Assoc., Carlsson	Mc Laren Cars Colnbrook
Osella Abarth	MRP	Osella Corse Italy
Porsche 917 Coupe	Assoc.	Porsche Stuttgart
Porsche 917/10	PB, SG, Parma, Mantua	Roger Penske Racing USA
Porsche 917/30	Assoc., PB, SG	
Porsche 936	Parma, PB	
Ralt Can Am	Assoc., SG	
Sigma Can Am	MRP	Tony Cicale USA
Shadow DN 4 Can Am	Parma, SG	George Follmer USA
Renault Alpine Sports	Parma	
Sorbello Can Am	Parma	
Schkee Can Am	Parma	
Toy BMW	MRP	Tom Spalding Racing
Kroll Lola T 332	Parma	Obermoser Racing Bruchsal
VDS Mc Laren M8F	Assoc.	Horst Kroll Canada
VDS Lola T 530	Parma	Teddy Pilette P. Hoffmann
Busch Hogan Can Am	Parma	Geoff Brabham Aus.
Ampeex Prophet Can Am	MRP	Al Holbert USA
CRC 1 Can Am	Parma	Bobby Rahal USA
Frisbee Chevrolet	MRP	Al Holbert USA
Lola T 330	SG	Brad Friselle Racing USA
Riley Lola T 332 Can Am	Parma	Bos Nagel USA
Can Am Tiga	Mantua	Chuck Haines USA
Alfa Romeo 33 SC 12	Carlsson	Autodelta Italy

**EFRA approved Formula Car Body List**

Brabham BT 46 u. 45 C	Parma, Carlsson	Brabham Motor Racing
Copersucar Fittipaldi	SG	
Chapparral 2 K Indy	MRP	Jim Hall Chapparral Car
Ferrari T3	Assoc., Parma, SG, PB, Mardave	A.J. Foyt Racing
Gilmore Indy	Parma	Dan Gurney Racing
Gurney Eagle	Parma	
Lola Chevrolet F 5000	Parma	
Renault F 1	MRP, SG	
Lotus 78 F 1	Parma	
Lotus 79 F 1	Assoc., SG	
Surtess F 1	Assoc., Parma, PB	
Talon Chevrolet F 5000	Parma	Sam Posey Racing, USA
March Ford F 1	Parma	
Parnelli Indy	Parma	Parnelli Jones Racing
Wolf WR 1 F 1	Assoc.	Walter Wolf Racing
Williams F 1	PB	
Lotus 80 F 1	only SG	

Einsetzen Sie bei unsi  
Ein Insetrat ist Ihre Brücke zum Verbraucher!

1981

\*\*\*\*

Au moment où ce termine le plus long mandat du comité ( 14 mois ) plusieurs points sont à signaler sur l'activité du club en 1981.

Au niveau des membres, il faut signaler le départ de 4 membres qui depuis plus d'un an déjà ne participaient plus aux activités du club. Par contre, il faut signaler également la venue de plusieurs nouveaux membres de grande valeur et qui vont fortement renforcer l'effectif du club et largement contribuer à sa renommée en course.

Les courses du championnat B fût relativement modeste, la plupart des membres changèrent tardivement de voiture ce qui se répercuta sur le classement finale par équipe de la région 1.

Les membres du club en course dans le groupe A firent de meilleurs résultats par rapport à l'an passé, ce qui leur permet de rester dans cette catégorie en 1982.

Sur le plan international notre club fût très discret pour ne pas dire absent, à relever néanmoins qu'un des représentants de la Suisse auprès de l'EFRA est membre de notre club. Il faut aussi saluer ici, l'escapade en Bulgarie d'Alain Zahnd qui termine cinquième de la course Proto.

Les résultats furent nettement plus brillants sur le plan genevois. Tout d'abord lors du Grand Prix du Lignon, ce n'est pas moins de 15 coupes qui revinrent aux membres de notre club. En Sport on comptait 5 AMCG'istes sur 8 finalistes et les 3 premiers rangs revinrent à l'AMCG.

Brillante victoire également au Championnat Genevois qui se déroule en 6 épreuves et là l'AMCG occupe les 7 premiers rangs du classement; autre constatation réjouissante, 17 membres de notre club participèrent à une ou plusieurs courses ce qui représente 77 % de participation par rapport au nombre de membres inscrits.

En 1981, notre club fût plébiscité par l'ensemble des délégués des clubs Suisse, lors de l'assemblée générale afin que nous organisions le 6ème Grand Prix de Genève pour le groupe A. Il faut dire que nous sommes le seul club Suisse capable d'offrir d'aussi bonnes prestations au niveau infrastructure et technique et également le plus grand circuit de Suisse voir d'Europe. Le comité décida de redoubler d'efforts afin de maintenir ce haut niveau. Les résultats furent à la hauteur du travail fournit. Les pilotes à nouveau apprécièrent la parfaite organisation et furent surpris de voir que nous utilisions la vidéo pour contrôler les faux départs, démontrant que notre club est toujours à l'affût de nouveautés utiles. La participation tant au niveau concurrents qu'au niveau public fût très grande. Les résultats financiers reflétèrent le succès de la manifestation. Un bilan très largement bénéficiaire vint récompenser tous ceux qui participèrent à l'organisation.

Fort de cette réussite et surtout à la suite de demande insistante de la part des club romand, le comité décida d'organiser une deuxième manifestation pour le groupe B. Malheureusement cette dernière manifestation trop rapprochée par rapport au Grand Prix habituel n'eut pas le même impacte auprès du public, de la presse et des concurrents en général. Malgré des prévisions dès le départ pessimistes notre comité pensait se tirer d'affaire sans laisser de plume. Le vol de drapeaux loués à la Ville de Genève vint anéantir nos derniers espoirs et pour la première fois de son histoire le club accusa un important déficit, mettant en lumière le côté

aléatoire d'organisation de ce genre.

Au niveau des emplacements d'entraînement, notre club se trouva confronté à de difficiles problèmes trouvant peu de compréhension auprès des différentes maisons de la place contactées. A ce problème vint encore se greffer, le fait que les négociations concernant un éventuel emplacement pour construire un circuit n'ont guère progressés.

Nous fûmes même et ceci pour la première fois confronté à des difficultés avec un club d'avion modélisme de Meyrin concernant les fréquences que nous utilisons réciproquement.

Cette surcharge de travail amena le comité à prendre des décisions peu populaires envers la section électrique. Il faut rappeler que le comité avait déjà relevé différents problèmes inhérent à l'organisation des courses électriques dans son rapport d'activité de 1980, demandant en outre aux membres de l'électrique de prendre à leur charge l'organisation des courses. Malgré la participation de 14 membres du club aux courses, il faut relever le peu d'intérêt de quelques membres, qui sans doute ne reprendront pas leur voiture l'an prochain.

De plus rare sont les membres du club qui utilisent les pistes des Vernets, par conséquent, nous ne pourrions demander à occuper la patinoire des Vernets l'an prochain. Le comité finit par décider de supprimer la section électrique, mais une forte opposition se fit jour et à l'heure actuelle, une nouvelle solution paraît être en vue pour 1982.

Au point de vue financier, notre club a fortement investi dans le matériel (cônes - sonorisation - numéro autocollant et participation à l'achat des blousons à l'emblème du club) ceci additionner à la mauvaise opération de la course du mois d'août déjà cité, nous amène à une baisse du capital du club. Néanmoins le bilan général reste positif.

Pour terminer, le comité pense avoir fait son travail en fonction de son mandat, au plus près de sa conscience et d'avoir ainsi œuvré au développement du club, à maintenir sa place à Genève et gardé la confiance que les autorités locales et cantonales placent en lui.

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

Le comité  
Genève, le 3 février 1982

\*\*\*\*\*  
NOUVELLES BREVES  
\*\*\*\*\*

- \* Le vice-président de l'AMCG, Jean-Pierre Ruchat a été nommé par le comité technique de la Fédération Suisse responsable technique Buggy.
- \* Après l'arrivée de deux nouveaux membres, Messieurs Manashe et Hertig, nous accueillons aujourd'hui encore deux autres nouveaux membres Messieurs, Queloz et Gerber. Bienvenue à tous.
- \* Malgré le changement survenu lors de l'assemblée de la fédération européenne concernant l'homologation des carrosseries. Toutes les carrosseries 1981 resteront et pourront être encore utilisés en 1982. Mais c'est la dernière année. Prochainement nous recevrons la liste des nouvelles carrosseries.  
Attention les carrosseries GT devront immédiatement être conformes
- \* C'est le 6 juin qu'aura lieu la première course de Buggy organisé par le club de Versoix dont fait partie notre ami Grandjean JD

