

auto model club  
GENEVE

# JOURNAL

## N°90

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

Avril 1982

### 7ème

# GRAND PRIX DE GENEVE

## 17-18 avril 1982

### manche championnat suisse





## 7ème

# GRAND PRIX DE GENEVE

## 17-18 avril 1982

### manche championnat suisse

Lieber Sport freunde,

Wir laden Sie ein zum 2 Lauf des Schweizer Meisterschaft 1982, Fuer "A" Fahrer.

Ort : Patinoire des Vernets                      Start gelb : Frs 15.- pro Kat.  
Anmeldeschluss : 4 april 1982

\*\*\*\*\*

Chers amis sportifs,

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à la 2ème manche du Championnat Suisse 1982. Catégorie "A"

Lieu : Patinoire des Vernets                      Taxe d'inscription Frs 15.- par mod.  
Délai d'inscription : 4 avril 1982

\*\*\*\*\*

Cari amici,

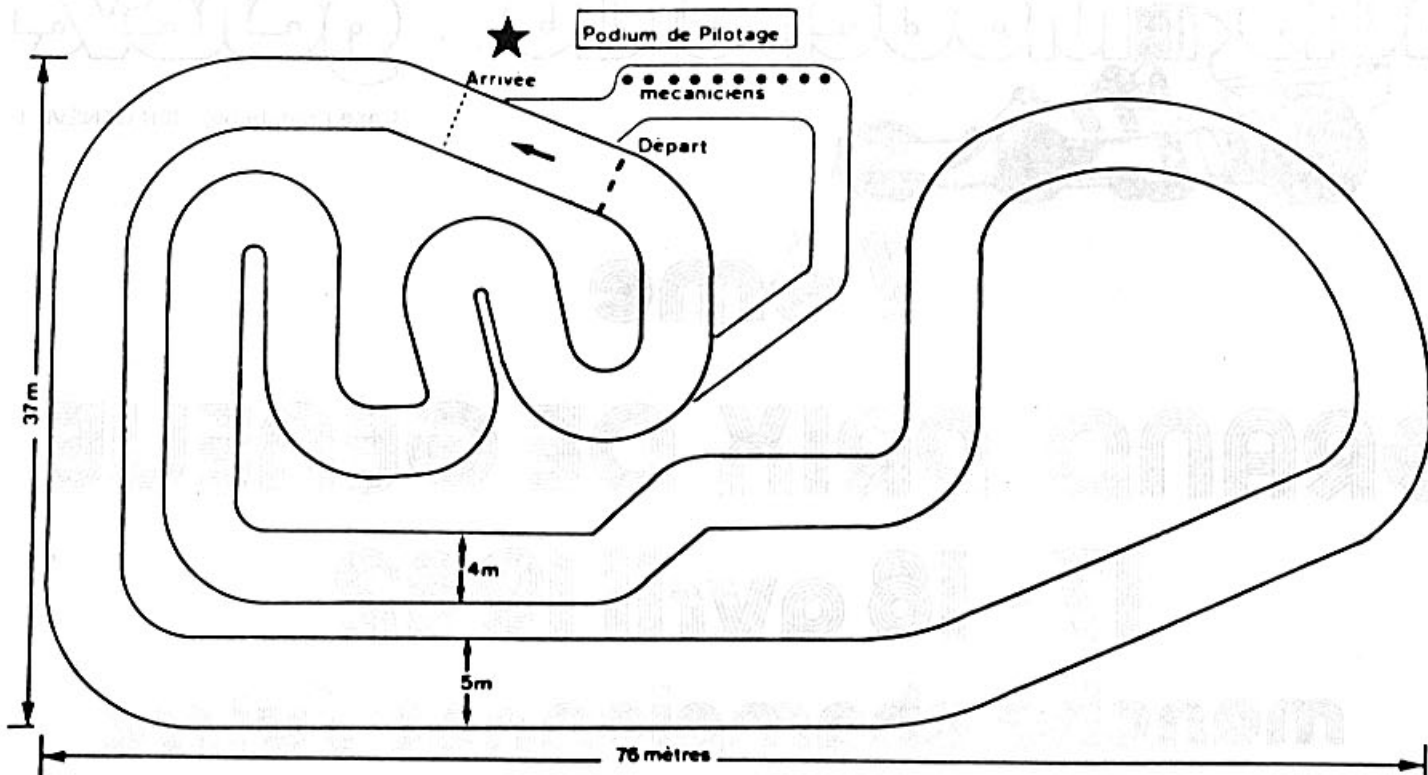
Vi invitiamo a partecipare allà 2. gara di Campionato Svizzero 1982, per la categoria "A".

Luogo : Patinoire des Vernets                      Tassa : Frs 15.- per modello.  
Termine di inscrizione : 4 april 1982

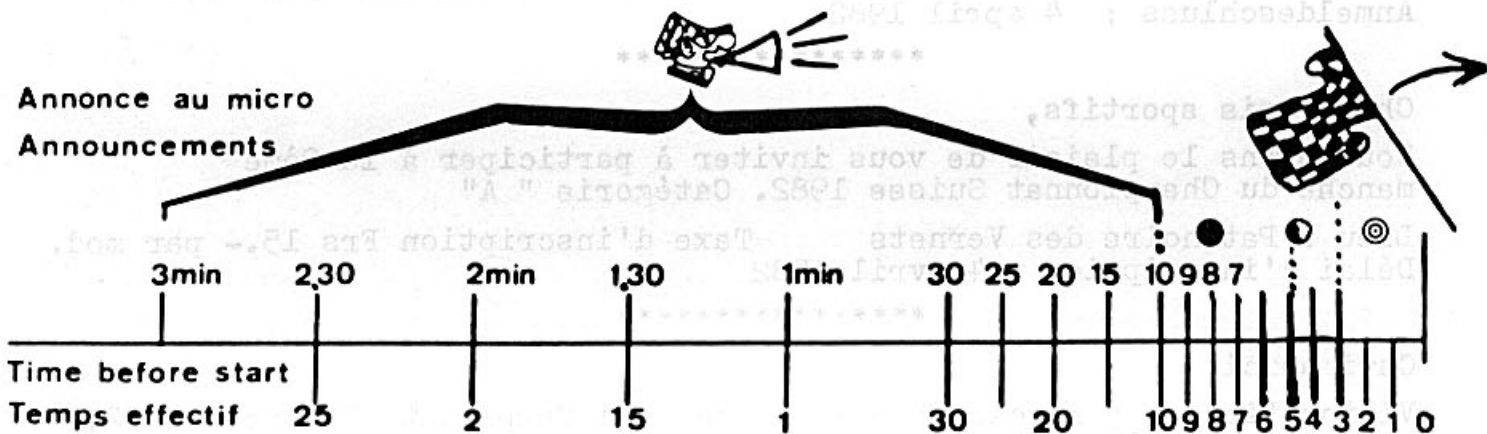
\*\*\*\*\*

Samstag 17 april	Kat. Formel	Sonntag 18 april	Kat. Proto
Samedi 17 avril	Cat. Formule	Dimanche 18 avril	Cat. Proto
Sabbato 17 aprile	Cat. Formula	Domenico 18 aprile	Kat. Proto

08.45	Wagenabnahme /	Contrôle des voitures /	Punsonatura	08.45
09.00	Training /	Entrainements /	Prove	09.00
10.30	1. Vorläufe /	1er éliminatoire /	1.eliminatoire	10.30
12.00		PAUSE		12.00
13.00	2. Vorläufe /	2ème éliminatoire /	2.eliminatoire	13.00
14.30	3. Vorläufe /	3ème éliminatoire /	3.eliminatoire	14.30
16.15		½ Finale		16.15
16.45		FINALE		16.45
17.45	Coktail Ville de Genève : Restaurant les Vernets			



### START SYSTEM



	<u>Licht</u>	<u>Lumière</u>	<u>Luce</u>
●	Rot	Rouge	Rossa
●	Gelb	Jaune	Gialla
◎	Grün	Vert	Verde

- \* Eine Nummer wird jeden Teilnehmer zugeteilt.
- \* Un numéro de course sera attribué à chaque concurrent.
- \* Ad ogni partecipante sarà dato un numero di gara.

Lieu :  
 Ort : PARKING PATINOIRE DES VERNET  
 Luogo: \*\*\*\*\*

# GRAND PRIX DE GENEVE

## 1975-1981

1er Grand Prix Suisse	17 - 18 mai	1975	Martinazioli (Ti)	Ruchat J-P (GE)
2ème Grand Prix International	8 - 9 mai	1976	Veronesi (Italie)	Veronesi (Italie)
3ème Grand Prix Suisse	28 - 29 mai	1977	Fiocchi (ZH)	Dupont (GE)
1er Championnat régional	22 - 23 avril	1978	Herren (BE)	Herren (BE)
4ème Grand Prix International	22 - 23 juillet	1978	Plested ( Grand Bretagne)	Franke (TI)
2ème Championnat du Monde	2 - 8 juillet	1979		Booth ( Grand Bretagne)
5ème Grand Prix Suisse	29 - 30 mars	1980	Thurkauf (BS)	Kunz Urs (BS)
6ème Grand Prix Suisse	28 - 29 mars	1981	Hassig (ZH)	Wiedler (GR)
2ème Grand Prix régional	16 - 17 mai	1981	Bron (VD)	Pajalunga (VD)

Qui seront les vainqueurs cette année ?

L'Auto Model Club de Genève organisera les 17 et 18 avril sa 10ème Courses sur l'esplanade des Vernets.

Notre club a, à son actif 32 jours de compétition. Depuis les courses de la région 1, c'est à dire région romande, aux courses du championnat Suisse, il y eut aussi 2 Grand Prix Européen et 1 Championnat du Monde. En toute modestie nous pouvons affirmer que l'ensemble de l'élite mondiale a coucuru aux Vernets.

Sur ce circuit qui est parmi les plus grands du monde, en 7 ans d'activité, nous avons vu au fils des ans, les voitures s'améliorer se transformer et s'adapter. Des premiers modèles fragiles et sans silencieux, nous en gardons un souvenir terriblement bruyant, un souvenir où les pistes étaient extrêmement larges et le pilotage des voitures douteux.

En 1976 apparaissent les premières normes réglementant le bruit des moteurs et c'est aussi l'année de notre premier Grand Prix International. C'est l'époque où le développement de ce hobby s'accroît et nous voyons arriver d'Italie, la première vraie équipe de marque. La firme S.G. avec son directeur Monsieur Franco Sabbattini arrive à Genève avec des mécaniciens et un contrôleur de tours comme dans les Grand Prix de Formule 1.

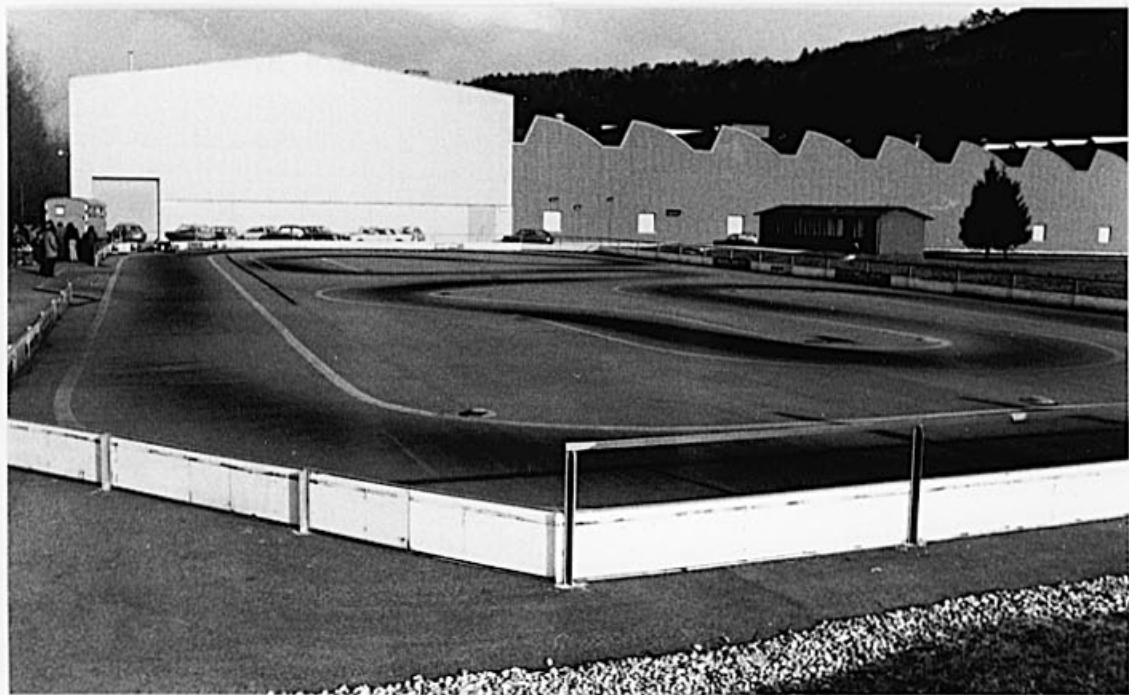
Chaque année qui passe apporte son lot de nouveauté, les voitures deviennent toujours plus solide et vont de plus en plus vite, il faut donc améliorer la sécurité autour du circuit, perfectionner les chronométrages et surtout organiser des courses à la perfection. L'amateurisme n'est plus de mise et la fédération Suisse élimine sans discussion les clubs dont l'organisation n'est pas parfaite. L'organisation des Championnat du Monde 1979, permettra à notre club d'optenir la palme d'or de l'efficacité. Faut-il croire que les choses étaient bien faite, puisque lors du 3ème Championnat du monde en 1981 à Indianapolis tout le monde cita en exemple Genève tellement le naufrage était grand chez les américains. En Suisse notre réputation fut acquise et chaque année notre club fait partie des 6 clubs qui ont l'honneur d'organiser une manche du Championnat Suisse, rappelons que dans notre pays il y a 40 clubs, ce qui représente 900 membres.

### Avenir sombre

Voici donc 8 ans que nous tenons la dragée haute à la Suisse-allemande, Genève étant parmi les tout premier clubs de Suisse, mais malheureusement notre forteresse commence à s'effriter de toute part les coups, les coups que nous ne pouvons esquiver. La construction d'un circuit permanent est la seule solution à notre problème.

En effet cette année sera inauguré le 6ème circuit permanent en Suisse-allemande et la Fédération Suisse est formelle, le Championnat Suisse doit se dérouler si possible sur un circuit fixe.

Jusqu'à présent nous avons eu la chance qu'il n'y avait que 5 circuits, la 6ème course nous revenant chaque fois. Mais maintenant il y a 6 circuits, donc en 1983 Genève n'a quasiment aucune chance d'optenir une course. Pourtant, nous devrions bien trouver une solution, un terrain et un peu de compréhension auprès des écolos. Les photos de la page suivante vous présentent un circuit permanent tout à fait idéal, il s'agit du circuit de Brugg. Un peu de bitume, un léger mur anti-bruit de 50 cm de haut fait avec la terre repoussé et le tour est joué.



Dans un second temps, nous incorporerons un timing et ainsi nous ferons des essais en principe les 27 et 28 août lors du championnat régional. Mais la prudence étant de rigueur, nous ferons cela en parallèle du chronométrage habituel. Nous devrions de cette manière être tout à fait opérationnel l'an prochain.

### Parlons voitures

Si l'an passé nous avons annoncé l'arrivée des premières voitures à suspensions et que nous pensions qu'elles étaient capable d'aller plus vite que les autres; la course nous démontra le contraire. En effet ces voitures étaient relativement compliquées et demandaient de la part des pilotes un nouveau style de pilotage. Tout ceci ne pouvant se faire rapidement ces pilotes perdirent beaucoup de temps et pour eux la saison qui se déroule sur 6 manches fût perdue. C'est seulement en fin de saison que de nouvelles marques arrivèrent sur le marché, profitant bien entendu des expériences des autres.

Cette année c'est la rué vers la suspension toutes les marques importantes présentent une voiture à suspension. Elles sont plus simple parraissent efficace et plus solide.

Après les marques PB et SG voici la dernière née de la série, il s'agit de la Serpent du fabricant hollandais Ton Ron, nous l'avons découverte à Brugg chez l'importateur Suisse Monsieur Stucki. D'abord deux mots sur le magasin démontrant que le modélisme en général et la voitures en particulier ont un essort fantastique dans notre pays.



# STUCKI



Ces deux photos montrent un tout petit bout du magasin, on y trouve plus de mille carrosseries pour nos voitures et bien évidemment les cartons de la Serpent Quattro au nombre de plus de 250!! Organisé avec grande précision et avec une présentation du matériel parfaite ce magasin livre également dans toute la Suisse en moins de 24 heures. Un grand coup de chapeau à Monsieur Stucki.

SERPENT QUATTRO  
\*\*\*\*\*

Avec 4 titres de Champion d'Europe consécutifs et plus de 25 victoires nationales et internationales, Messieurs Ton Ron et Bervoets Pieter ont créé une voiture fondé sur un concept technique simple et sûr. Ceci combiné avec de nouveaux principe et techniques fait de Serpent l'une des voitures de course RC les plus rapide et les plus sophistiqués.

L'originalité de la Quattro est dans sa suspension indépendante, les roues se déplacent de haut en bas dans le plan vertical. La Quattro est équipée de 2 triangles par roue qui permettent ce mouvement verticale. La géométrie des roues est déterminée par le point de pivot ement et par la longueur de la fourche. La géométrie des roues est très importante en voiture RC étant donné que les roues sont très larges et peu flexible. Si la géométrie des roues n'est pas correcte, les roues font de grands mouvement verticaux, perdant ainsi l'adhérence avec la route. Cependant il n'est pas possible de maintenir le contact avec la route dans n'importe quelle circonstance. La géométrie de la Quattro est étudiée pour obtenir une adhérence optimale combinée avec l'influence du braquage des roues et du roulis du châssis. Ainsi l'usure des pneus est faible et uniforme..

Dans la suspension les ressorts jouent un rôle important, ils doivent être progressifs, ce qui implique une tension du ressort plus forte lorsque le mouvement vertical des roues devient plus important. Sur la Quattro il est possible de régler facilement ces derniers, et ceci en fonction du circuit, de la rugosité et de la traction.

Les suspensions indépendantes permettent le roulis du châssis. Ceci agit sur la géométrie des roues de la voiture. Pour compenser ce phénomène la Serpent est équipée de barres anti-rouli à l'avant et à l'arrière. Les barres anti-rouli stabilisent le châssis et le mouvement vertical des roues. La barre anti-rouli répartit aussi les forces de suspension, il en résulte une meilleure tenue de route et une stabilité en ligne droite. Le sur-virage peut être réalisé par les barres anti-rouli.

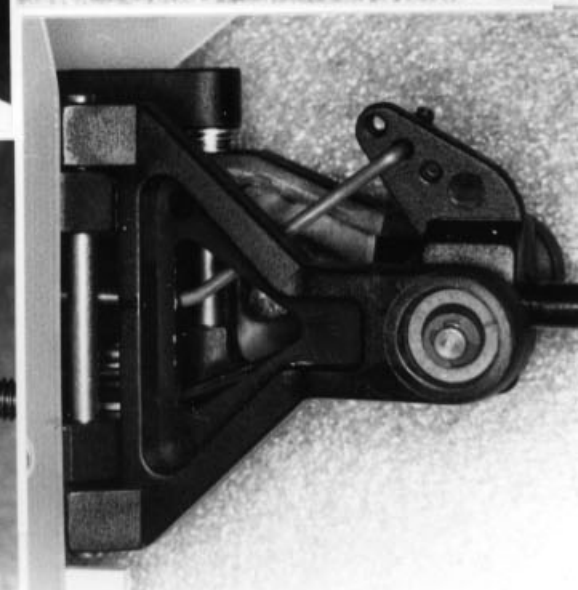
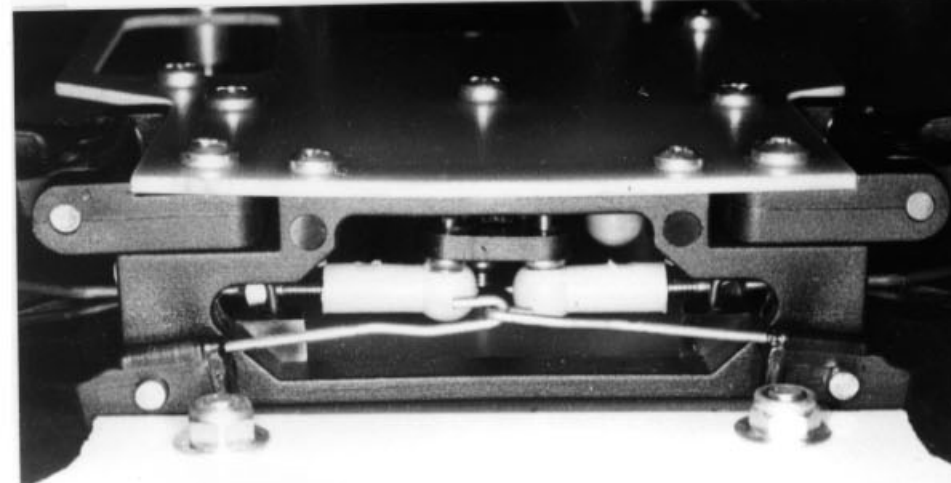
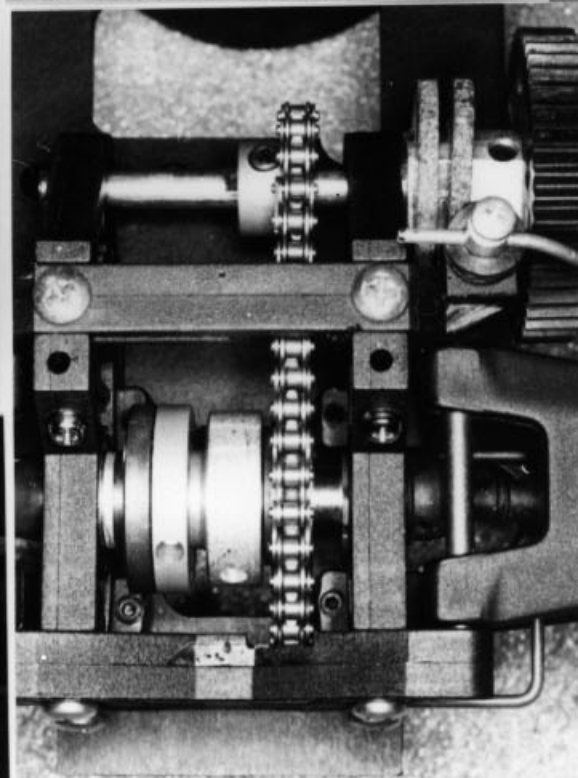
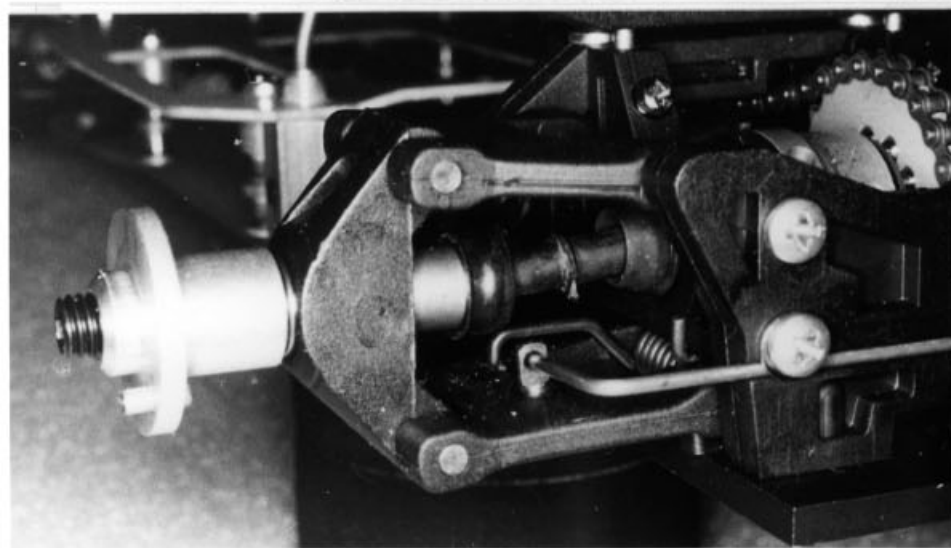
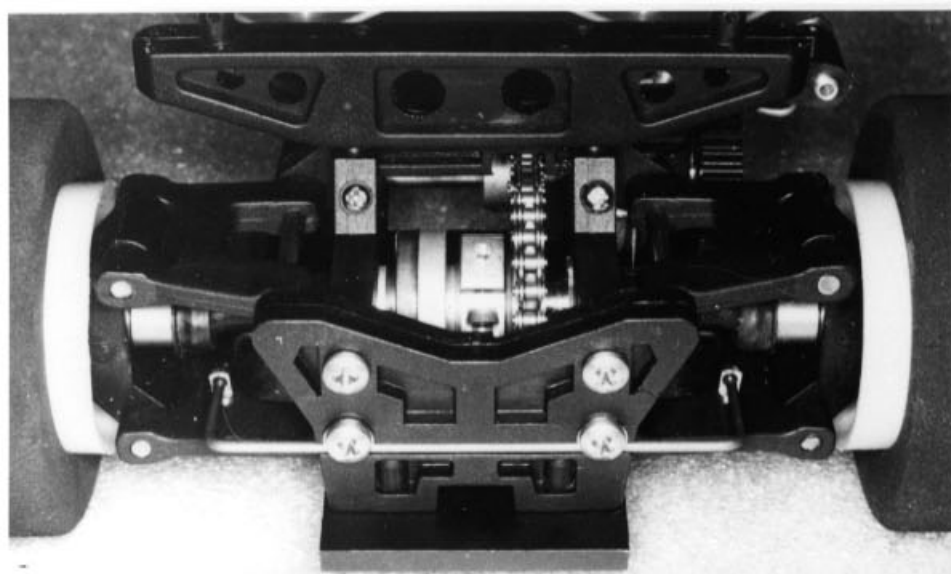
C'est une voiture légère, créé pour de fortes accélérations et des vitesses maximales élevées. Son faible poids permet aussi un freinage plus rapide et des virages plus serrés du fait de la force centrifuge plus faible. Le centre de gravité induit le rouli du châssis, et le transfert du poids pendant l'accélération et le freinage. Le centre de gravité bas est un facteur important qui contribue aux excellentes performances de la Quattro. La distribution du poids est de 60 % à l'arrière et 40 % à l'avant en fonction du moteur et l'équipement radio.

La Quattro est équipée avec le différentiel à glissement limité bien connu. Le différentiel compense les différences de vitesses de rotation des roues inférieures et extérieures, évitant ainsi le glissement et le manque de contact avec la route de la roue arrière. Le glissement limité indique une certaine dureté du différentiel. Si une des roues arrières perd de l'adhérence, une partie de la puissance est transféré sur l'autre roue. Le glissement du différentiel est ajustable de 20 % à 50 % de dureté.

Dans la transmission de la Quattro il y a 10 roulements à bille, 1 roulement à aiguille et 1 butée à bille. Le rapport de transmission peut varier de 5,0:1 à 5,92:1 ( 6rapports). Le frein à disque intégré dans l'arbre intermédiaire a deux disques en fero et 3 plaquettes de frein. Le Châssis et la plaque radio sont usinés en fibre de verre, percé et fraisé.

Une voiture qui n'a pas fini de faire parler d'elle sur les circuits en 1982.





# SWISS R/C CAR CLUBS ASSOCIATION



VERTEILER SRCCA

Gültig ab 6.3.1982

REGION 1	01	02	03	04	10	05	11	06.	09		
CLUB	AMCA	AMCG	AMCL	AMCN	EMCM	IC	MRCA	MRCB	RCGY		
SM-GRUPPE	1	5	4			1	1	1	2		15
REGIONAL	7	16	28	20	11-	18	21	27	14		162
LIZENZ A	8	21	28	20		18	22	28	16		161 A
B		1	13			5+2					2/19 B
E		3	1		11			1	1		17 E
T	1	13	8					1			23 T
I	2	11	8	3		1		1	1		27 I
REGION 2	22	23	28	24	08	25	26				
CLUB	ERTO	MACO	MATA	MCCT	MCROL	MCRTB	MRCL				
SM-GRUPPE	3					5	5				13
REGIONAL	8	18	16	13	14	26	12				107
LIZENZ A	10	18	16	11	14	31	17				117 A
B	1			1							2 B
E	7	3		1	1		1				13 E
T	3		2								5 T
I	3					1	2				6 I
REGION 3	21	41	42	45	27	46					
CLUB	DMRB	MACW	MCCB	RTR	SMCCB	TMCC					
SM-GRUPPE	6	4	13		3	3					29
REGIONAL	20	19	26	7	15	21					108
LIZENZ A	23	20	33	7	18	22					123 A
B		6	3			4					13 B
E	8	3	16		1	6					34 E
T	4	1	13		5	10					32 T
I	1	1	12	2		1					17 I
REGION 4	62	43	68	64	83	66	69	67	70		
CLUB	GRMCC	MCRTL	MRCU	MRCZ	MRT	MRTL	RTH	RTZO	EMCZ		
SM-GRUPPE	3			1	3						7
REGIONAL	21	15	20	23	7	15	17	13	9		140
LIZENZ A	23	14	20	24	10	15	17	12			135 A
B	4	4		1	1		11				20 B
E	3		5	2	1			7	-9		27 E
T	5			5	10		1				21 T
I	6				3		2	2			13 I
REGION 5	61	63	85	86	84	82	87	65			
CLUB	AMCS	MCCF	MRCG	MRCSG	MROV	MRR	M RTE	MRTW			
SM-GRUPPE		3			2	7	2	3			17
REGIONAL	21	32	9	30	7	8	16	21			144
LIZENZ A	21	34	9	30	9	14	18	22			157 A
B	1	1		6		1		2			11 B
E		8			1		6	11			26 E
T	11					5	1	8			25 T
I	3	1				4		7			15 I

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1982

1ère manche organisation Lignon'sClub

1. Merguin	115 tours	10. Zonta	16 tours
2. Queloz	102	11. Frey	15
3. Bocquet	93	12. Platel A.	13
4. Grandjean	92	13. Boulmier	9
5. Neidhart	86	14. Maret	8
6. Gilliard	86	15. Bernardini T	5
7. Roth	73	16. Bertin	4
8. Christen	52	17. Eckman	4
9. Bernardini S	17		

Le meilleur temps des éliminatoire a été réalisé par Merguin qui totalise 21 tours en 5 minutes.

Malgré une forte bise le temps est au beau fixe et les courses commencèrent à 13 heures 30 précises ce qui permit de terminer rapidement cette compétition, permettant ainsi à de nombreux concurrents de préparer leur voiture pour participer aux courses organiser le lendemain à Neuchâtel.

Alain Roth

Note : A partir de la prochaine course les résultats seront enregistrés sur ordinateur, ainsi les classements paraîtront sous une nouvelle forme. En effet ce travail fastidieux qui consiste à effectuer chaque fois le classement est enfin terminé après 6 ans de courses. Je vous assure que ce n'était pas de tout repos, et qu'il fallait facilement consacrer une soirée entière pour effectuer ce travail. Dès la prochaine course vous trouverez le classement sous une forme différente, pour des raisons techniques et je m'en excuse à l'avance les noms des concurrents ne seront pas toujours en entier. Ainsi il n'y aura que 6 caractères par nom, donc un Zonta (5) sera avantagé par rapport à un Bernardini S (11) qui vera son nom réduit à SBerna (6), mais l'inconvénient est mineur par rapport au temps gagné pour effectuer le classement, moins de 5 minutes. Nous aurons l'occasion de reparler de tout cela.

JCR

\*\*\*\*\*

Coupe d'hiver Neuchâtel

1. Zanada	AMCG	sur PB à suspensions
2. Nicole	AMCA	.. ..
3. Monnard	AMCL	sur Carlson à suspensions
7. Grandjean	AMCG	

Notre ami Thyeri Zanada remporte définitivement cette coupe puis qu'il réussit l'exploit unique de remporter pour la troisième fois consécutive cette course.

Malheureusement nous n'avons pas reçu le classement officiel et il ne nous est donc pas possible de savoir le classement des autres membres du club qui ont également fait le déplacement.

Chers membres quand vous participé à une course ne manquer pas l'occasion de nous dire vos impressions et classements. Si vous voulez être à l'honneur dans le journal, il faut nous le dire Nostradamus ne fait pas partie de la rédaction.

\*\*\*\*\*

MAGADINO = DESASTRE

\*\*\*\*\*

Un triste début de saison pour le groupe A , faire le déplacement jusqu'au Tessin pour s'entendre dire que la course est renvoyé.

Même en faisant abstraction de toutes considérations commerciales qui pouvaient pousser certaines marques de voitures à supprimer cette course, parceque leurs voitures n'étaient pas tout à fait au point. Il n'en reste pas moins que cette décision de supprimer la course de Magadino crée un précédent,

Rappelons en deux mots les faits. Plusieurs pilotes s'entraînent dès le mercredi sur le circuit de Magadino pour la première manche du Championnat Suisse A qui doit avoir lieu le samedi et dimanche. Certains bruits courent que la course sera difficile voir impossible. En effet aux abords du circuits, il n'y a pas d'herbe mais uniquement du sable. Ainsi chaque fois qu'une voiture quitte la piste elle fait jaillir du sable sur la piste. Rapidement le circuit ne possède plus qu'une bande roulable de moins de un mètre !

Il devient évident que dans ces conditions une course ne peut se dérouler normalement. Dans le samedi matin, les pilotes votent et par 30 voix contre 18 pour, décident d'annuler les compétitions; Aurevoir et merci pour le trajet Genève-Tessin.

Voilà la situation, il faut maintenant en tirer quelques réflexions.

Tout d'abord les responsabilités: nous savions depuis la réunion de Brugg du 4 mars, que le circuit tessinois était difficilement praticable et ceci nous l'avons appris de la bouche d'un tessinois. Aussi pourquoi, personne de la commission technique ne c'est inquiété de cette situation. Il s'agit à mon avis d'une négligence grave, dans la mesure où un grand nombre de pilotes ont pris des vacances pour ce déplacement et que le Tessin reste une des courses les plus chères en trajet pour les concurrents.

Il est toujours possible de concevoir des situations totalement imprévisibles, tel que inondations, éboulements etc. Mais dans le cas qui nous concerne, il y a plusieurs mois que la situation était la même.

Mais il y a plus grave dans cette affaire à mon sens, il y a le vote des pilotes. Soyons clair tout de suite. Je ne reproche pas la manière dont les pilotes ont votés, mais le fait qu'on leur aie demandé de voter. A quoi sert donc les commissaires techniques dont la tâche première est d'inspecter le circuit pour homologuer la course ( cours technique du 4 mars 1982 à Brugg Monsieur ERNE.) Oui c'est là que se trouve le gros problème ; en ne prenant pas leurs responsabilités, les commissaires techniques se sont déchargés sur les pilotes, créant un grave précédent.

Ainsi dans l'avenir si les pilotes trouvent un circuit avec des poutres qui ne leur plaisent pas, décideront-ils par vote de ne pas courir prétextant les risques de casser leur voiture.

A Viège, la piste n'étant pas de bonne largeur, voudront-ils courir ? Rappelez-vous lors de l'assemblée générale de la Fédération Suisse, certains pilotes ont demandés un nettoyage spécial des Vernets parce que le circuit est glissant le samedi matin.

Samedi 17 avril, ces mêmes pilotes décideront-ils de voter contre Genève parce que c'est encore trop glissant?

Par la façon d'agir les commissaires techniques Suisses ont ouvert une brèche qui, si elle n'est pas rapidement colmaté, laissera place à tous les excès.

J-C Rumbeli

\*\*\*\*\*

LYSS course GT et amicale  
\*\*\*\*\*

Le samedi le temps fût à la neige, à tel point que la finale GT se déroula dans une véritable tempête de neige. Heureusement le

dimanche le soleil était de la partie et redonnait du coeur aux pilotes fortement atteint dans leur morale. Que c'est triste le modélisme dans la tempête.

### Les résultats

GP			Course amicale	
1.	Mamie	98 tours	1.	Pajalunga 123 tours
2.	Scalbert	78	2.	Röschli 112
3.	Delederray	77	3.	Demierre 107
4.	Monnard	71	4.	Dumusc 106
7.	Grandjean		5.	Ruchat 103
9.	Manashe	44 B		
11.	Christen	39 B		
21.	Merguin			

\*\*\*\*\*

### GRAND PRIX DU LIGNON

#### 1ère manche championnat région 1

Le samedi il pleut sans discontinué, le circuit disparaît sous l'eau il fait froid et heureusement que le Lignon met chaque année des tentes à disposition des concurrents dans les stands. Sinon je ne crois pas qu'il y aurait eu encore beaucoup de concurrents-survivants arrivé au soir.

Malheureusement l'organisation en ce samedi était à l'image du temps, c'est à dire maussade ( contrôle des voitures bidon, Dieu que de voitures non conforme, rappelons encore une fois que l'arceau de sécurité en Formule ne doit pas avoir plus de 14 cm. de haut; les départ eux aussi étaient fait à la petite semaine )

Bref un bien triste samedi, néanmoins dans cette traversé de la Berresina les genevois sauvèrent très leur plumes. Les classements le confirme. Le jurassien Mamie signe une belle victoire le samedi avec une aisance au pilotage peu commune, et persiste et insiste le dimanche en enlevant également la première place.

Magnifique résultat également de Queloz qui prend les deux jours de suite la troisième place et spécialement le dimanche où il courra les demis-finales C et B avant de courir la finale. Autre magnifique comportement, celui de Bovard qui également avec constance termine les deux jours 5ème. Le samedi Grandjean termine à la 4ème place complètent un joli tiercé d'amcg'iste...

Relevons encore la terrible malchance de Boulmier qui après avoir été en tête les trois quart de la course, à bêtement qualé, et son mécanode père eut toute les peines du monde à remettre en marche la voiture laissant échapper les premières places, mais la saison est encore longue Didier.

Le dimanche l'organisation fût bonne, les erreurs du samedi effacées tout se passa bien avec un soleil enfin de retour.

Pour terminer sigalement un excellent comportement des membres du club tant au niveau des résultats que par le présence. Relevons également l'aide technique, morale et spirituel des membres du club en groupe A et la présence de Ruchat Alin qui nous a promis de recourir l'an prochain.

<u>Formule</u>		<u>Proto</u>	
1.	Mamie AMCA	1.	Mamie AMCA
2.	Gilliard LC	2.	Freymond AMCL
3.	Queloz AMCG	3.	Queloz AMCG
4.	Grandjean AMCG	4.	Boulmier LC
5.	Bovard AMCG	5.	Bovard AMCG

