

# JOURNAL

N°94

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

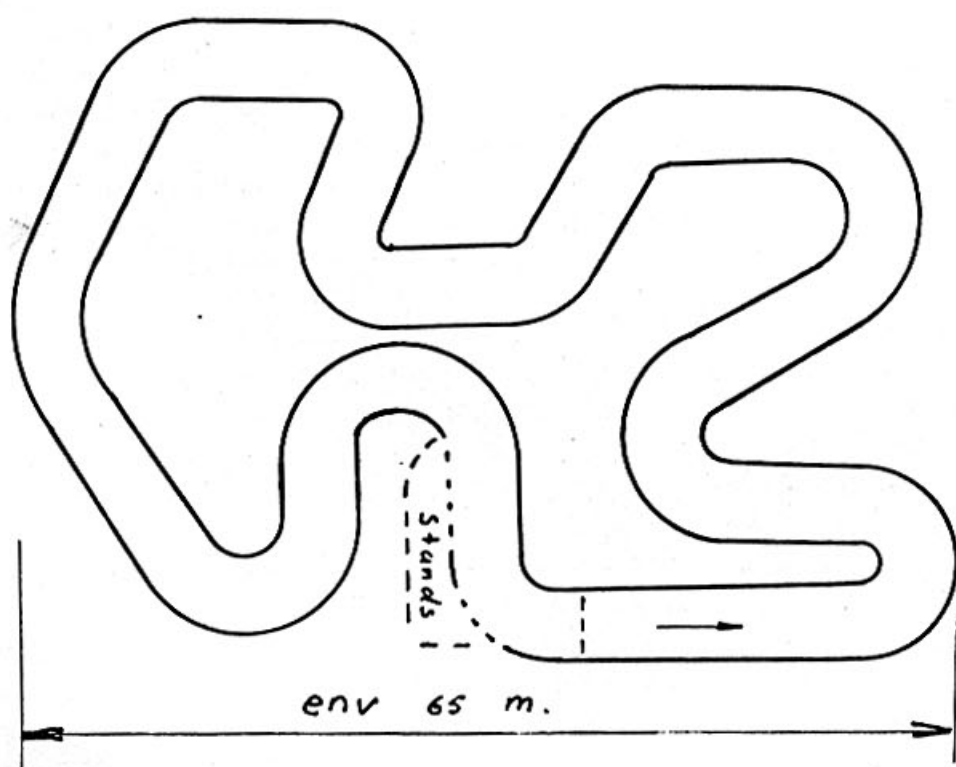
Août 1982

3<sup>ème</sup>

GRAND PRIX REGIONAL

28-29 août 1982

manche championnat Région I



Pour la 3ème fois, depuis que le club existe, nous allons accueillir les pilotes romands de la région lors de la dernière manche du championnat régional.

En effet nous arrivons déjà à la fin de ce championnat qui se sera en grande partie déroulé sous la pluie ( à l'exception de la course de Porrentruy ).

Notre club, voit ces possibilités d'organiser des courses à Genève se réduire à peu de chagrin. Comme chacun le sait maintenant, le Service des Sports de Genève fait construire une patinoire couverte et un bâtiment administratif aux Vernets. La construction nécessite une grande place et les travaux empiètent sur le parking, ce qui par contre coup nous demande de modifier notre circuit habituel.

Nous avons donc un circuit dessiné par J-P Ruchat ( voir couverture du journal ) bien différent de ceux dessinés ces dernières années. Ce circuit ne comportera pas de véritable ligne droite, mais il y aura néanmoins une ligne d'une quarantaine de mètres, cassée en son centre qui devrait pouvoir être prise à fond par les voitures.

Le développement du circuit sera de plus de 200 mètres, il reste ainsi parmi les plus grands circuits romands. Nous n'avons pas retenu l'idée d'implanter le circuit des championnats du Monde dans le sens de la largeur de l'esplanade des Vernets, comme certain le préconisait. Malgré tout cette solution reste en réserve pour le Grand Prix 1983 avec à la clef une manche du Championnat Suisse.

Mais pour nous il s'agira de bien étudier la question concernant les candélabres et les écoulements d'eau existants sur l'emplacement, mais nous n'en sommes pas là pour l'instant. Il faut dire que si nous inaugurons un nouveau tracé, c'est que la controverse est grande, concernant le circuit des mondiaux pour les concurrents du groupe B.

Ce circuit de par sa grandeur nécessite des pilotes de tous premier plan, afin de rendre attractif les courses pour les spectateurs. Or en groupe B, même en fin de championnat les trois quart des pilotes n'atteignent pas le " top niveau " reste alors un spectacle monotone où parfois, seuls trois voitures tournent, perdues sur cette immense circuit. Les défenseurs du circuit nous dirons que la course n'est pas seulement faite pour les spectateurs et que ce circuit est un bon tremplin pour ceux qui monteront dans le groupe A.

Il n'en demeure pas moins que le public est pour le club le garant d'une continuité dans l'organisation des courses sur le plan financier. Pas de spectacle revient à dire pas de public. Ainsi donc cette année nous tenterons l'expérience du circuit plus petit mais plus compétitif.

De toute façon, comme je le disais au début de ces lignes, nous allons au devant de difficultés d'organisation l'an prochain. Au niveau du Championnat Suisse, il existe maintenant 6 circuits permanents en Suisse et en principe toutes les courses du Championnat Suisse doivent se dérouler sur ces pistes. Reste qu'elles se trouvent toute en Suisse Allemande et peut-être que la Fédération Suisse dans un soucis et grâce à son président qui est très loyale et équitable, continuera de laisser une course Suisse aux romands. Mais pour nous il s'agira d'offrir les mêmes prestations que les années passées, difficile pari que nous pourrons quand même tenir.

Revenons à notre courses des 28 et 29 août prochains. Nous utiliserons à nouveau " le sémaphore Zontanien " c'est à dire le système de départ par feux lumineux, forts de notre expérience de la course championnat suisse au mois d'avril,



# auto model club



# geneve

Case postale 55, 1211 GENÈVE 1  
CCP 12-8404

## 3<sup>ème</sup>

# GRAND PRIX REGIONAL

## 28-29 août 1982

### manche championnat Région I

Chers amis sportifs,

Nous avons le plaisir de vous inviter à participer à la dernière manche du championnat de la région 1 pour 1982.

Veillez nous excuser pour le retard de cette invitation, mais nous avons eu des problèmes concernant le parking.

En effet ce dernier a été amputé dans sa surface pour permettre la construction d'une nouvelle patinoire, ainsi le circuit sera différent de celui que nous avons l'habitude de faire.

LIEU : Patinoire des Vernets

Taxe d'inscription : Frs 15.- par modèle, veuillez remplir les deux côtés du bulletin de versement.

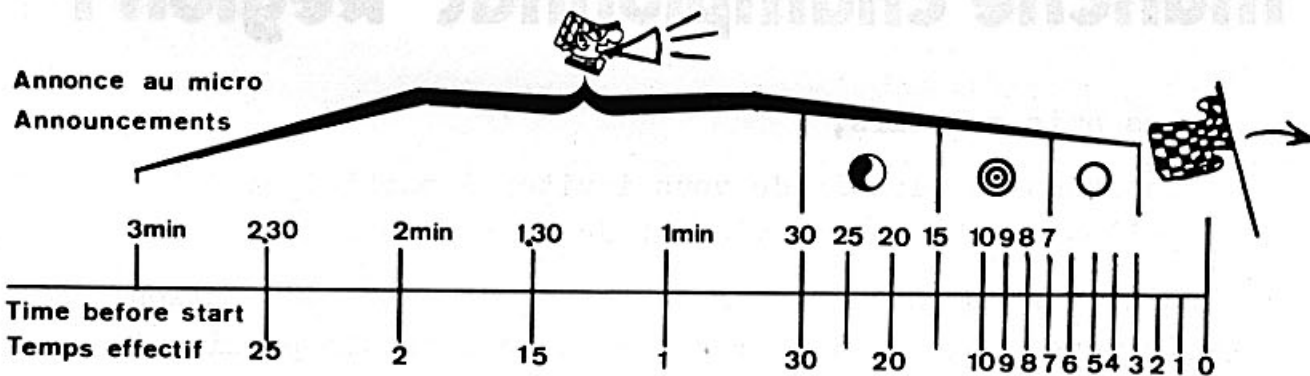
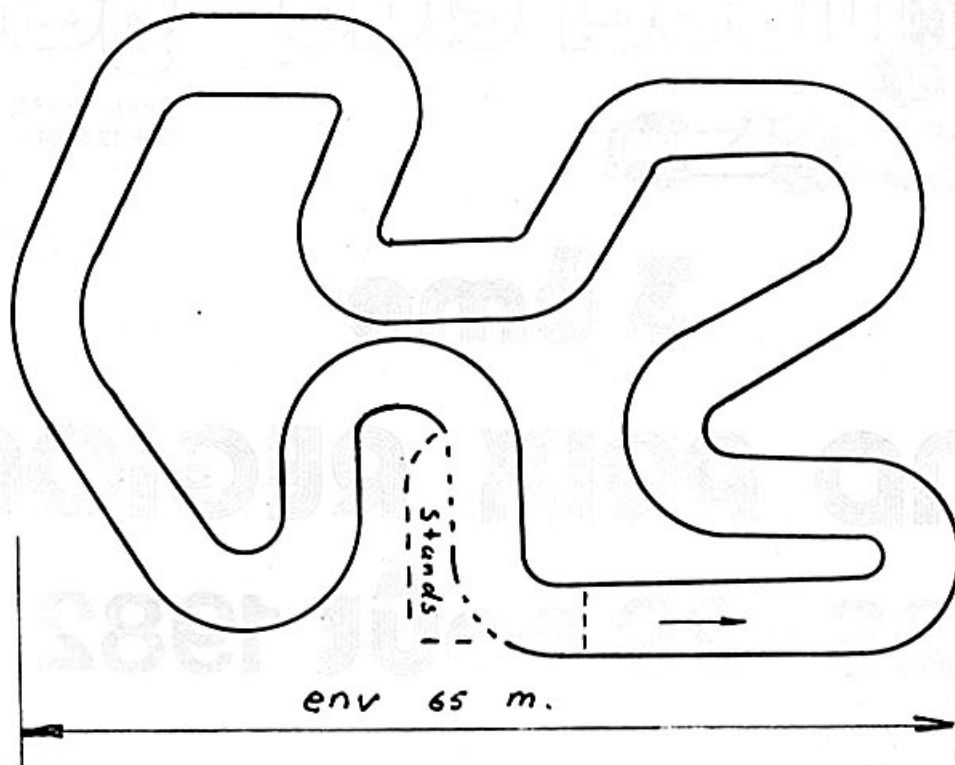
DELAI D'INSCRIPTION : 23 août 1982

#### PROGRAMME

\*\*\*\*\*

Samedi 28 août et Dimanche 29 août 1982

08.45	Contrôle des voitures et licence SRCCA
09.00	Entraînements
10.30	1er éliminatoire
12.00	Pause
13.00	2ème éliminatoire
14.30	3ème éliminatoire
16.00	Finale C
16.30	Finale B
17.00	Finale A
18.15	Cocktail de la Ville de Genève



LIHT	LUMIERE	LUCE
☾	Grün	Vert
☉	Gelb	Jaune
○	Rot	Rouge
		Verde
		Gialla
		Rossa

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 "

## 24H DE LYON - PB AGAIN!

Dimanche 27 juin, le drapeau à damier s'abaisse pour la deuxième fois consécutive sur la PB alpha de l'équipage Lecat, N'Guyen et Simard qui ont parcourus pendant ce tour d'horloge 925 km avec 91 tours d'avance sur le deuxième.

Mais revenons de 24h. pour suivre comment ce nouveau succès s'est dessiné.

### Samedi matin

Si le temps pluvieux du vendredi au samedi avait permis aux nombreuses équipes présentes sur le circuit de tester l'étanchéité - non pas des radios - mais des tentes de camping, un soleil radieux allait se manifester et nous tenir compagnie pendant tout le week-end à l'exception de quelques orages isolés. A partir de 8h. les stands vont se remplir progressivement et à l'instar de grands constructeurs d'endurance, de véritables ateliers commencent à voir le jour. Rien n'y manque, perceuses, tours, fraiseuses, poste de soudures, compresseur et nec le plus ultra et peut-être le plus nécessaire... la machine à café!

Afin d'éviter tout problème de liaison entre le pilote et les stands en cas de pannes, ou de problème technique, les équipes de pointe avaient chacun leur propre système de communication allant du simple interphone à fil à, sophistication extrême, un voyant lumineux placé dans les stands et commandé par la troisième voie de la radio-commande.

L'expérience va vite démontrer que comme pour les voitures, la solution la plus sophistiquée n'est pas forcément la plus fiable.

### Le contrôle technique

Dès 10h. les concurrents vont faire défiler leurs voitures pour le traditionnel poinçonnage des châssis et moteurs.

Rappelant que chaque équipage à droit à 2 moteurs et 2 châssis, tous les autres éléments peuvent être changés autant de fois que rendu nécessaire.

Cette pratique du poinçonnage des châssis et moteur devrait avoir pour but de contrôler que, à l'arrivée de la course, les voitures soient bien les mêmes que lors du départ.

Cela interdisant qu'en cas de grosse casse, une équipe puisse repartir avec une voiture de remplacement déjà assemblée et prête à courir. Le moyen de contrôle est très bon en théorie mais pourquoi ne pas l'avoir appliqué dans la pratique puisque aucune voiture n'a été, à ma connaissance, contrôlée après l'arrivée. Le contrôle technique va nous montrer que les équipes PB, Carlsson et SG pour le team Collet, Heintz, Royet n'ont pas hésité à engager leurs derniers modèles, contrairement aux équipes Serpent qui ont préféré miser sur la solidité et fiabilité d'une voiture conventionnelle.

Les Quattros étant par conséquent remplacées par des super-pros ou dérivées. Ce choix d'une voiture moins rapide mais plus fiable ne s'est finalement pas avéré payant puisque les 2 premières seront à quatre roues indépendantes et la Carlsson de l'équipage Suisse, Pajalunga, Hassig, Monnard, qui va finir troisième est semi-suspendue, c'est-à-dire, train avant rigide et suspension arrière du type Pont-de-Dion.

Pour les Mantua, HMI Tempest, Puma et Graupner il s'agissait des derniers modèles préparés pour la circonstance. On n'a pu remarquer que certains concurrents dans le but d'éviter de trop fréquents arrêts au stand, ont fait un effort particulier au niveau de l'alimentation radio de la voiture.

Un accu standard pouvant tenir environ 1h., on voit tout de suite l'avantage d'utiliser des accus au lithium pouvant durer environ 15h. mais ne pouvant se recharger et étant encore très coûteux. L'équipe SG de Collet a effectué ce choix mais faute d'essai préliminaire, leurs accus se sont relevés trop faibles pour pouvoir suppléer à la demande de l'ensemble radio, provoquant par là, une surchauffe et une destruction des accus. Autre solution moins coûteuse mais autre problème pour HMI qui avait prévu d'utiliser les accus employés généralement pour les voiture électriques. A l'instar du team SG, cette solution n'ayant pu être testée avant la course, un problème est apparu au niveau des soudures qui se sont dessoudées suite aux vibrations engendrées par le châssis. Cela s'est soldé pour l'équipe HMI par une perte de fréquence et la casse du châssis et du moteur pendant la nuit. A l'heure du Pastis, le président Lyonnais va nous confier que cela pourrait bien être la dernière fois que le club Lyonnais organise une course sur la splendide piste de Lentilly.

En effet, le terrain où se trouve la piste a été vendu et le nouveau propriétaire n'est nullement intéressé par la RC.

Des tractations sont en cours mais il serait regrettable que tous les efforts du club Lyonnais ces dernières années soient réduits à néant.

A 14h. vont commencer les essais officiels, chaque pilote a droit à 10 min. et le classement est établi à l'addition du nombre de tours pour chaque équipage. Ces essais ne vont pas apporter beaucoup de renseignements sur les valeurs de chaque équipage, puisque ceux-ci vont surtout en profiter pour effectuer les ultimes réglages.

### Les 24 Heures

Beau coup de publicité réussie par le club Lyonnais puisque le départ va être retransmis par FR3 - Rhône Alpes au journal du soir.

A 17h. pile le départ va être donné devant une foule importante et les 12 voitures s'engagent à pleine vitesse dans le long virage à droite qui suit la rectiligne des stands. Cette courbe va être le théâtre de l'inévitable carambolage du départ qui va occasionner pour l'HMI le premier arrêt au stand: tringle de frein tordue provoquant un freinage au ralenti. La course qui n'a d'endurance que le nom a commencé sur un rythme dément et après seulement 20 minutes de course les premiers changements de pneus interviennent. Il faut dire que la piste chauffée par le soleil durant toute la journée, n'est pas encore faite et est par conséquent très abrasive.

Les 2 premières heures de course vont voir une lutte intense pour les premières places entre la Serpent speeddrive, la Mantua, la SG Colombia, la Carlsson et naturellement la triomphatrice de l'année dernière, la PB MRC. Au fil des heures, cependant, la qualité de la préparation va se faire sentir et vers 19h, la course semble être jouée. La PB MRC a pris la tête et va garder cette position jusqu'à l'arrivée. L'intérêt de la course va dès lors se reporter sur la lutte pour la deuxième place.

La nuit tombe lentement sur Lentilly et le soleil fait place aux projecteurs, quelques spectateurs vont rester autour du circuit toute la nuit.

Autour de la piste, la vie nocturne commence à s'organiser.



Dans les stands, la circulation est plus aisée car tous les curieux de l'après-midi sont allés se perdre loin du bruit. La cantine, qui est restée ouverte toute la nuit, reçoit régulièrement la visite de pilotes ou mécaniciens à la recherche du café salvateur.

Alors que l'aube perce à l'horizon, une surprise dans le classement nous attend: la SG Colombia qui avait chuter à la 10ème place à 18h. Le samedi est maintenant pointée à la 4ème place à 3h.30 et ne paraît pas vouloir se contenter de ce rang, puisqu'elle est séparée que de quelques dizaines de tours par la Mantua qui est troisième.

La lutte va tourner très vite à l'avantage de la SG qui s'attaque maintenant à la deuxième place que détient depuis 1h.30 du matin la Carlsson. La voiture suédoise va résister pendant 2h. et pour finir handicaper par des changements d'accu trop fréquents (35 minutes) elle devra s'incliner et laisser passer la Colombia pour la deuxième place.

La course va dès lors être jouée et les positions à l'exception de la Mantua durement éprouvée par sa lutte avec la SG aux premières heures du matin, va perdre encore une place et finira la course très menacée par l'HMI laquelle après ses déboires des premières heures de la nuit va finir très fort. Comme la veille, le soleil était au rendez-vous et le drapeau à damier de 17h. aura des allures de libération pour les pilotes et mécaniciens.

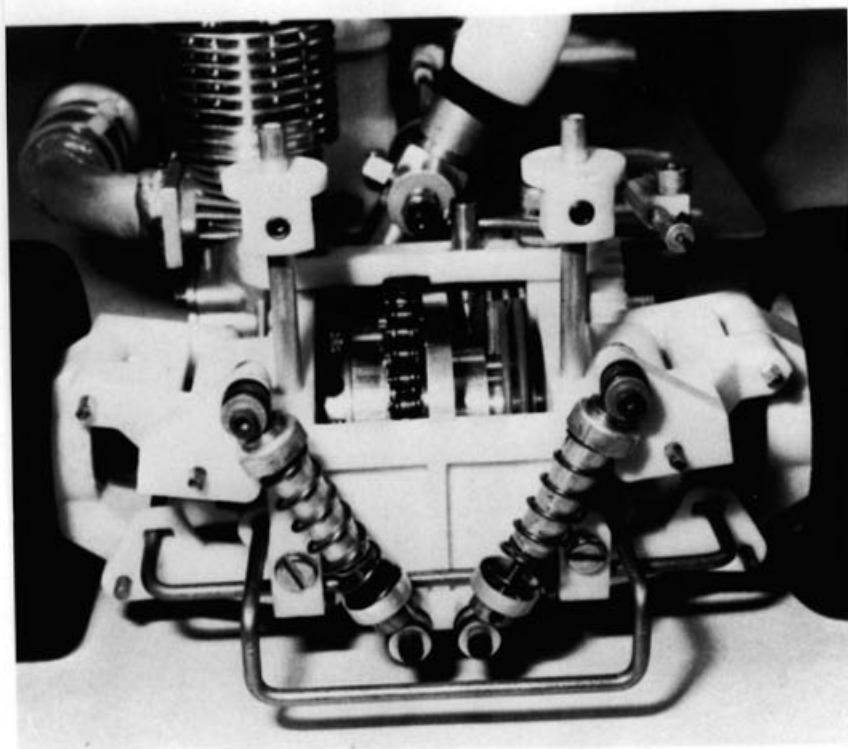
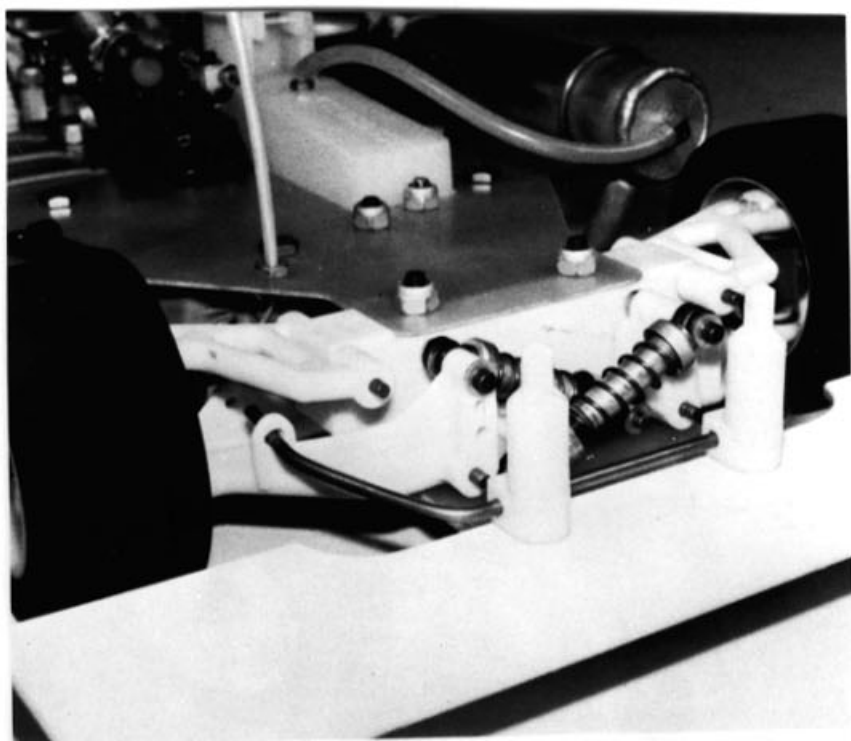
Une victoire sans discussion des pilotes MRC qui ont profités au maximum de leurs expériences des courses de 24 Heures précédentes pour accumuler une telle avance, qu'il ont pu changer de châssis et de moteur en toute sérénité.

Même si la course a manqué d'intérêt durant son second tour d'horloge, il faut relever le haut niveau de pilotage et de préparation atteints par les concurrents puisque à aucun moment il n'y eut moins de 8 voitures en course, alors que lors de simples manches de qualification de cinq minutes il n'est pas rare de voir seulement 2 à 3 voitures en piste.

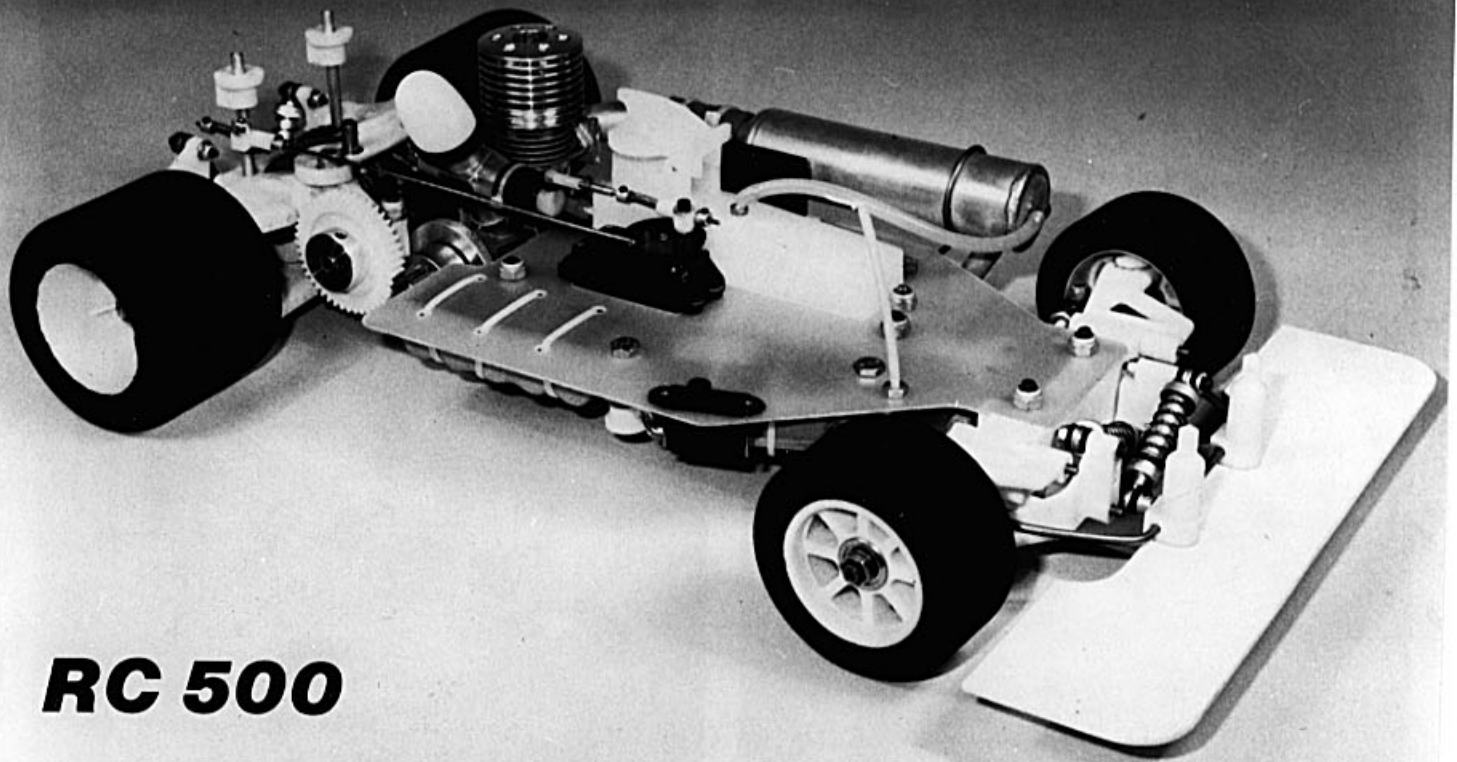
Malgré l'aspect financier non négligable d'une telle course, gageons que plus d'un équipage présent vont s'inscrire pour l'année prochaine et profiter de toutes les expériences acquises cette année pour détrôner l'équipage PB MRC.

UNE NOUVELLE VOITURE  
\*\*\*\*\*

Son ~~nom~~ est famillié, elle nous vient des USA comme ces petites soeurs qui depuis plusieurs années sillonnent nos circuits.  
Maintenant elle est aussi à suspensions comme toutes ces rivales européennes.



On remarquera en particulier sur les photos les amortisseurs avant qui sont réglable en inclinaison, c'est nouveau et ceci permet de changer l'inclinaison et l'efficacité de l'amortisseur.  
On remarquera également qu'à l'arrière il est possible de régler les ressorts. Son prix 500 dollars, les amis c'est pas donné au prix où est le dollar. Son visage.... à la page suivante.....



**RC 500**

**TEAM ASSOCIATED**

Annoncée depuis la foire de Nüremberg, la voici enfin, une bien belle voiture au prix bien joli aussi.

\*\*\*\*\*

Course GT à ETOY.

Cette course c'est déroulée la 24 juillet dernier et les membres de notre club s'y sont brillamment comportés!

1.	Délédey	AMCL	14.	Quéloz	AMCG
2.	Ponnard	AMCL	21.	Christen	AMCG
3.	Demierre	AMCL	23.	Neidhart	AMCG
4.	Grandjean	AMCG			
6.	Merguin	AMCG			

40 concurrents ont participé à cette course fort sympa.

\*\*\*\*\*

Le grand Pic-nic du Club

\*\*\*\*\*

Comme chaque année depuis de nombreuses années, notre club organise son grand rassemblement annuel. Ça veut rien dire mais c'est beau et on utilise deux lignes. Bref une fois de plus nous fûmes beaucoup et même bien plus nombreux pour cette xème réunion. Comme d'habitude chacun avec son grill et sa chacune plus les enfants nous piqueniquâmes ensemble dans le cadre idyllique du parc de la mairie de Soral. Après la bouffe ( faite par les hommes ) commença la finale de la Coupe du Monde de Foot à rejouer et à revoir: Ainsi les uns battirent les autres qui ne l'acceptèrent pas. Tout se termina dans la confusion la plus total, mais il était déjà tard dans la soirée il ne restait plus qu'à rentrer chacun chez soit. Auparavant une compétition opposa les hommes aux femmes répartis en deux camps comme toujours. Un vrai désastre, mais comme pour le foot nous recommencerons l'an prochain puis que parait-il, nos rires s'entendaient jusqu'à l'autre bout du village.



Le nouveau comité AMCG



Mme Zonta face à 7 craintifs



Un style quelconque !



Un style présidentiel Hum !



C'est le .....



Grand concours du meilleur cuisto.