

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

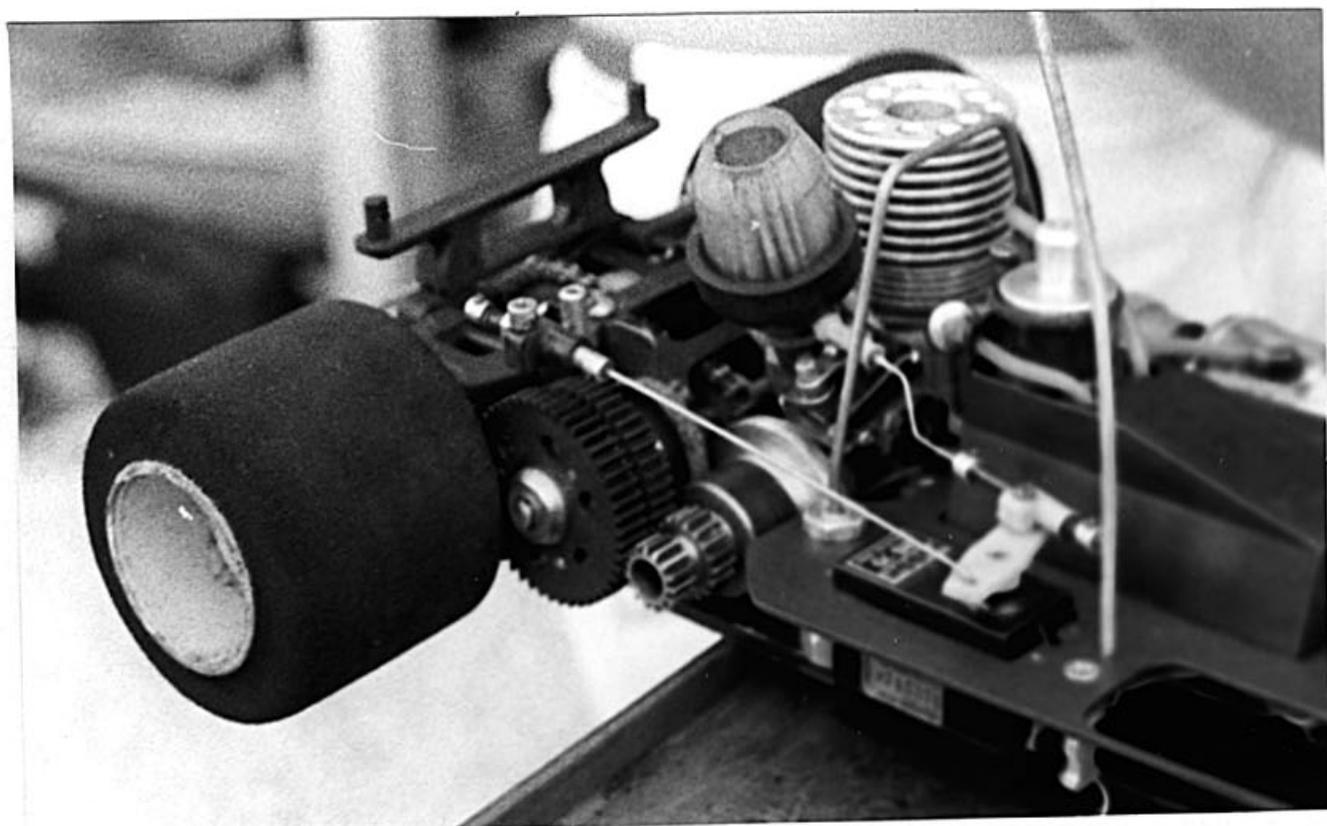
Organe officiel  
de  
l'Auto Model Club de Genève  
Case postale 55 1211 Genève 1

Septembre 1982

## CHAMPIONNAT D'EUROPE 1982

\*\*\*\*\*

### La rafle des coupes de la Columbia SG



### La grande nouveauté 2 vitesses sur les voitures

Lors de ce Championnat toutes les voitures d'usine étaient équipées de système à deux vitesses. Ainsi sur la ligne droite le rapport changeait et la voiture continuait à accélérer sans que le moteur n'augmente de tours. Le bruit des voitures approche celui des F.1 de nos grandes soeurs. Une nouveauté qui fera du bruit.

# CHAMPIONNAT SUISSE

## A VIEGE

### VICTOIRE DE ZANADA

\*\*\*\*\*

Ouf ! la voilà cette victoire d'un membre de l'AMCG en Championnat Suisse. Il y a bien longtemps pour ne pas dire plus que la victoire n'est plus venu couronner un pilote du bout du Léman. La dernière victoire remonte à juillet 1977 et c'était à Zürich, Jean-Pierre Ruchat avait gagné une manche du Championnat Suisse en prototype.

Ce fût depuis une longue traversée du désert avec pas mal de courses où les genevois participèrent à la finale mais sans jamais pouvoir monter sur la plus haute marche du podium. Ils faut dire qu'aux fils des années, les pilotes d'outre-Sarine se sont montrés plus agressifs, plus pragmatiques voir plus enthousiastes, j'en veux pour preuve le développement de la RC en Suisse allemande. Aujourd'hui la quasi totalité des importateurs se trouvent en Suisse allemande, à l'exception de Tempest qui est à Genève. Différents facteurs les ont aidés, pistes, courses plus proche de chez eux ont menés les pilotes au top niveau.

Mais aujourd'hui une brèche est ouverte dans ce monopole de fait, puisque Thierry Zanada, pour sa troisième saison en groupe A réussit à remporter sa première victoire en Formule. Toujours bien placé parmi les dix premiers, voilà déjà un moment que Thierry tâta de la victoire sans jamais y parvenir.

Voici que le déclic vient de se produire. Faut-il l'attribuer à sa nouvelle marque de voiture ( la SG Columbia ) qu'il a acquit juste avant les Championnats d'Europe, ou à sa grande faculté de s'adapter à n'importe quelle voiture grâce à son pilotage parfait. Je pense qu'il y a des deux, mais relevons néanmoins la fantastique prestation des SG Columbia aux Championnats d'Europe.

#### Formule

- |    |             |             |
|----|-------------|-------------|
| 1. | SG Columbia | Gherzi      |
| 2. | PB          | Culver      |
| 3. | Serpent     | Wipfli CH   |
| 5. | SG Columbia | Bortolomasi |
| 7. | SG Columbia | Tadiello    |
| 9. | SG Columbia | Orazi       |

#### Prototype

- |     |             |           |
|-----|-------------|-----------|
| 1.  | SG Columbia | Gherzi    |
| 2.  | SG Columbia | Tadiello  |
| 3.  | SG Columbia | Sabattini |
| 4.  | Serpent     | Wipfli    |
| 5.  | SG Columbia | Calce     |
| 6.  | SG Columbia | Matrone   |
| 8.  | SG Columbia | Pezzino   |
| 9.  | Serpent     | Bühler    |
| 10. | SG Columbia | Calpista  |

Pour plus d'information, lire l'article de T. Zanada dans ce journal. Ainsi tout ceci a permis de mettre parfaitement au point la voiture de Zanada. Notre ami occupe maintenant la 3ème place du Championnat Suisse. Bravo, grand coup de chapeau. Le dimanche en Proto Thierry termine 3ème devant de peu un autre membre du club, 4ème S. Manashe sur Serpent, lui aussi collectionne les excellentes places dans ce championnat. Rappelons que Manasche, tout comme Zanada était qualifié pour le Championnat d'Europe.

### Tout Change ( 1 )

Mes amis, même une chatte ne retrouverait pas ces petits au-travers des histoires et des commérages du monde des voitures radiocommandées.

En premier lieu, le journal, votre journal, mois après mois j'essaie de remplir une dizaine de pages, souvent seul, parfois aidé par Bovard, que je remercie encore une fois. Mais ce mois, il faut aussi donner toute notre reconnaissance à J-P Ruchat pour son article technique, qui n'est d'ailleurs pas le premier ; remercier S. Manashe pour ces photos du Championnat d'Europe en Espagne. Le commentaire provient d'un nouveau venu, parmi les scribes, T. Zanada. Eh oui, après avoir fait plusieurs fois la une du journal aujourd'hui il prend la plume à la place de l'émetteur pour rédiger un article, qu'il en soit ici profondément remercier. Tout ceci ne va pas sans problème. En effet depuis plus de nonante numéros (quatre-vingt dix pour les étrangers) notre journal à un style; un style non stylisé et une orthographe toute particulière; ainsi les Bovard avec leurs belles phrases et les Zanada avec son texte sans fautes peuvent perturber le style du journal. Mais il faut qu'ils continuent, car comme le club dont le journal en est le reflet TOUT CHANGE !!

### Tout change ( 2 )

Il fût un temps où l'intérêt du club primait sur d'autres considérations. Aujourd'hui, malheureusement, l'intérêt financier des firmes de voitures obligent les coureurs à être présent sur un nombre toujours plus grand. Ainsi, si les membres du groupe B ( moins important au niveau européen ) aident à l'organisation d'une course du groupe A. Ils ne sont pas certain que les membres du groupe A leur rendent la pareil lors d'une course du groupe B. C'est dommage car ceci peut à la longue amener des tensions bien inutile nous semble-t-il. Et comme " tout change " l'avenir semble encore plus compromis que jusqu'à présent.

### Tout change ( 3 )

Eh oui, tout change et ç'a continue même notre vénérable fédération Suisse se lance " sous toute réserve et approbation de l'assemblée générale" dans des réformes pas piquées des hannetons. Voici en quelques mots les modifications pour 1983. En premier lieu les 5 meilleurs pilotes de chaque région montent en A. En conséquence les 20 plus mauvais du groupe A redescendent en B plus tous ceux qui n'ont pas effectués 3 courses en A. Tenez-vous bien mes amis ! si le nombre des descendants est supérieur à ceux qui montent

il sera possible d'accéder au groupe A sur demande et par écrit. Il est évident que le dernier du groupe B région 1 n'aura aucune chance d'être accepté, c'est logique, de toute façon c'est moi. Le choix des circuits seront décidés par les membres du groupe A. Reste que derrière c'est la bouteille à encre. On parle de créer un championnat Suisse B ( 6 courses en Suisse ) et 15 participants par région, et pour le reste ( sans aucun sens péjoratif ) 3 régions qui deviendrait ainsi les groupes C !!

Je n'ai ici le devoir de me faire l'avocat du diable, mais tout simplement à donner mon opinion. Il me paraît stupide de revenir à un système vieux de 4 ou 5 ans et qui fût une véritable catastrophe. Je trouve que le nombre de concurrents désireux de faire 6 courses dans le groupe A à travers toute la Suisse n'est pas très élevés. Ainsi, avons-nous vu bien des concurrents renoncer au modélisme uniquement parce qu'ils étaient qualifiés en A et ne voulaient pas aller courir à Vaduz ( c'est à dire aux antipodes de Genève ) Avec un groupe B du même style que le A, nous serons obligés d'aller peut être à Glaris voir à Coire. Bon voyage Messieurs. L'éclatement des régions n'est à mon sens pas justifiable. En effet notre hobby déjà fort coûteux en soit n'encouragera de loin pas de nouveaux adeptes. Pour un club, il ne restera alors que la solution d'augmenter le nombre de courses locales, diminuant d'autant les contacts inter-club. Je défends cette opinion en tant que représentant d'un club situé à l'extrémité du pays. Venez une fois constater la réticence des suisse-allemand à venir faire une course à Genève. Mais au grand jamais., ils n'imaginent que ce genre de sacrifice, nous l'effectuons plus de 8 fois l'an. Et là je ne parle pas des assemblées à Zürich qui ont lieu en pleine semaine dont J-P Ruchat fait les frais ( Genève - Zürich + conférence et retour à 4 heures du matin à Genève ).

Heureux retour

\*\*\*\*\*

Notre ami Alain Zahnd, après sa très longue convalescence suite à son accident de moto est revenu en force en remportant la Coupe Young Sprinter à Neuchâtel. On trouve à la 10ème place Grandjean 20ème Bovard et un point d'interrogation pour Neidhart qui était également de la partie.

A noter également la brillante place de Zanada en manche du championnat Suisse qui participa aux deux finales avec sa SG Columbia.



# Igualada Club Automodel R. C.

Apartado Correos 60 - Tel. (93) 803 03 00 - IGUALADA (Barcelona)

## CHAMPIONNATS D'EUROPE 1982

Dimanche 1 août. Ça commence bien....

Nous arrivons à l'Hôtel AMERICA qui avait été choisi par l'équipe Suisse, surprise.. pas un seul nom connu sur la liste de réservation!! et pas de chambres libres. Après 1/2 de palabres et coups de téléphone on apprend que l'équipe Suisse est à l'Hôtel BRUC à 15 km. d'Igualada ou effectivement nous les retrouvons, mais pas de chambre pour nous!..re-palabres et nous pouvons quand même dormir dans ce 3 étoiles (sans eau chaude et chasse d'eau qui ne fonctionne pas!!). Une mince consolation, Bervoets qui se pointe au BRUC doit aller à l'AMERICA...l'équipe italienne doit dormir à trois par chambre... Bon, passons.. il y a un Hôtel, (1 étoile, mais avec eau chaude et chasse d'eau qui marche), à 500 m. de l'AMERICA et autant de chambres que l'on désire et ce qui ne gate rien, à moitié prix!

Lundi 2 août. Le matériel...

Les stands sont déjà bien remplis et les essais libres vont bon train. Première constatation: les voitures démunies de suspension n'ont plus leur place à ce niveau de la compétition.

La majorité des présents roule avec des SG.Columbia et PB. Alpha, il y a assez peu de Serpents Quattro, quelques Carlson et Mantua, deux Graupner, deux Associated et des Delta de l'équipe espagnole.

Coté moteurs une grande majorité de Picco, quelques OPS, des OS, 1 Cipolla, 1 HP et quelques Super Tigre.

PB: l'équipe d'usine pilote des Alpha 1982 qui ont déjà fait une super récolte de coupes dans les trophées européens, cette même voiture est aussi pilotée par nombreux autres pilotes présents.

Par rapport au Kit d'origine pas de grand changements apparents mais réglages parfaits. Et la nouvelle arme peut être absolue?...c'est à dire le changement de rapports??. Eh bien oui, l'équipe d'usine en est équipée. Le système est assez simple: une cloche d'embrayage avec deux pignons différents et à la place d'une seule couronne aussi une deuxième montée sur une roue libre avec à l'intérieur un autre embrayage centrifuge qui entre en action dès que l'ensemble tourne assez vite. La possibilité de régler la dureté de l'embrayage permet des changements de rapports sans à-coups. Ce système semble être au point..On attend le verdict de la course.

SG: la firme de Bologne compte maintenant sur la Columbia apparemment bien au point. Quelques pilotes privés font toujours confiance à la VCS. La Columbia se présente avec châssis et plaque radio en métal léger formant un ensemble extrêmement rigide. L'aileron se fixe maintenant sur les fusées arrière qui sont aussi en alliage léger, la chaîne de transmission est remplacée par une courroie crantée dont le rendement est meilleur. Les amortisseurs avant sont reliés entre eux, cette astuce évite qu'une asymétrie apparaisse dans la suspension au cas d'une différence de dureté entre les deux amortisseurs.

L'équipe d'usine a aussi un changement de rapports qui fonctionne comme le PB. Signalons que Gersi est de retour dans l'équipe SG.

SERPENT: il y a que des Quattro, l'équipe d'usine est aussi équipée de changement de rapports analogue aussi au PB. On remarque de suite l'apparition d'amortisseurs, à l'avant fixés façon PB et à l'arrière fixés façon SG.

Apparition aussi d'un ensemble châssis et plaque radio en fibre de carbone.

CARLSON: ces voitures sont aussi équipées de changement de rapports d'un modèle apparemment plus complexe. Le passage d'un rapport à l'autre est assez violent mais le bruit qui en résulte est très réaliste.

MANTUA: seule l'équipe d'usine possédait des nouvelles Manta assez bizarres.

DELTA: les nouvelles voitures suspendues sont là, seuls des pilotes de l'équipe espagnole en ont.

GRAUPNER: voitures sans suspension ni train oscillant, elles semblent un peu dépassées.

ASSOCIATED: deux suédois en ont, une RC 300 bien évoluée pour l'un et une RC 500 à suspension pour l'autre. Cette dernière présente une jolie mécanique, il paraît qu'elle commence à faire des ravages aux "States".  
On regrette que Booth et Preston ne soient pas présents avec leurs modèles...

Mardi 3 août. Essais libres...

Rares sont les instants où l'on ne verra pas évoluer une quinzaine de voitures ensemble. En effet une bonne partie des pilotes, après avoir plus ou moins jeté un coup d'oeil sur la planche des fréquences, attaquent à fond bien que la piste ne soit pas encore dans des bonnes conditions.

Première surprise, les changements de rapports des SG. PB. et Serpents ne se remarquent presque pas dans la meute, ni au bruit ni d'ailleurs aux performances, alors que la Carlson attire l'attention dans la (très) longue ligne droite par le bruit absolument semblable à celui des voitures grandeur.

Au fil des tours on voit déjà que les PB et les SG impressionnent leur monde tandis que les Serpents ne semblent pas très à l'aise, et les autres voitures de type planche à roulettes avec ou sans train avant suspendu ne le sont pas du tout! Le circuit étant relativement bosselé ces voitures sautillent perdant ainsi de la motricité et de l'adhérence, deux des plus importants ingrédients de ce Champinat, ainsi dès les premiers jours on se rend compte qu'elles ne figureront pas dans les bonnes places.

Mercredi 4 août. Essais libres..

Les équipes d'usine ont compris que les changements de rapports sont à mettre avec les gadgets et les transmissions classiques sont de nouveau utilisées, seuls Carlson et Serpent persistent..

Jeudi 5 août. Essais contrôlés...

Manches de 10 min., 2 en formule le matin et 2 en proto l'après-midi.

On va peut-être voir comment marche leur système de comptage...

Au vu des essais libres il n'y a plus de doute, les vainqueurs seront soit chez SG, soit chez PB, sauf si les conditions atmosphériques deviennent humides...et encore.

Ces essais étant assez semblables aux conditions de course, puisque seulement 8 voitures tourneront ensemble, on va pouvoir prendre des "chronos" sérieux. Sur ce long circuit de 320 m. les meilleurs temps sont de 20,5 sec. (56,2 km/h) et un peu moins de 20 sec. pour une SG. La majorité a de la peine à faire 22 sec. au tour.

L'un des gros problèmes pour presque tout le monde c'est la consommation, à ce rythme certaines voitures ont de la peine à tenir les 5 min. avec le même plein! Un des responsables est le nouveau carbu. Picco de 9 mm., mais comment s'en passer sans avoir l'air ridicule en ligne droite???

Chez SG on pense que le résonateur est aussi responsable du surcroît de consommation.

Chez les pilotes Serpent Suisses rien ne va trop bien, seul Wipfli a pu obtenir les pièces de montage pour les amortisseurs mais seulement deux amortisseurs! que faire. Et bien Heintz ira acheter des amortisseurs PB d'occasion à Lecat, ce qui fit dire à une mauvaise langue Romande "que c'était grâce à ces deux pièces là que sa voiture marchait bien!". Seul Bühler et Wipfli possédaient le changement de rapports.

L'équipe SG Suisse est aussi équipée avec des courroies crantées, Wiedler et Kunz ont des graves problèmes moteur, seul Zanada semble un peu épargné, si en formule il n'a pas trouvé l'équilibre parfait il sera plus à l'aise avec la proto qui avec un vieux Picco et le carbu 7 mm. lui permettra de tourner régulièrement entre 21 et 21,5 sec., presque de quoi être optimiste... Jeudi soir on commence à se poser des questions sur le comptage automatique. Aucun essai n'a été effectué avec les voitures des concurrents..! Ils sont bien sur d'eux..!? ou bien..? Des bruits courent...le système ne marche pas avec des châssis métal.. mais aucun mot officiel à ce sujet..bizarre.

Vendredi 6 août. Essais contrôlés...

Nouvelles manches de 10 min., matin 2 manches proto, après-midi 2 manches formule. Rien de bien nouveau sauf qu'après la dernière manche proto nous aurons droit à une démonstration de départs. Le système du lâché à 3 sec. est conservé mais avec non pas deux lignes espacées d'au moins 2 m. mais des cases de la grandeur de la voiture dans lesquelles le mécano doit poser la voiture; apparemment ça n'est pas difficile...mais le départ se trouve à la sortie de la ligne droite, à l'extrême gauche de la piste et à 40 m. des pilotes...! Donc 3 sec. avant le départ le mécanicien pose la voiture dans la case et recule, le départ se fait au lever du drapeau. Si la voiture sort de la case on est pénalisé de 10 sec. ou d'un tour suivant la distance parcourue..mieux vaut donc d'avoir un sacre ralenti et des yeux propres! Bréf.. démonstration!

Il aura fallu bien une dizaine d'essais pour qu'un départ à peu près convenable réussisse ce qui déclencha des chaleureux applaudissement de la part des pilotes-spectateurs. Ted Longshaw étant sur que tous ont assimilé la chose demande au pilotes d'effectuer un autre départ...et la plaisanterie recommence. Vous pensez que c'est à cause des pilotes que cela ne va pas, eh bien pas du tout, les pauvres loin de là essayent de déchiffrer le décompte des secondes et deviner quel est le moment juste ou le drapeau va indiquer le départ, chose presque impossible puisque il monte et descend selon la fantaisie du starter!!

Des comiques anglais prirent alors un carton sur lequel ils écrivirent un compte à rebours à peu près semblable à l'officiel ce qui donne en le lisant au rythme des sec.: 10..8..9..6..7/2..Hello..4..5..3..mechanic's please..no, no,no,... Enfin, après un deuxième départ réussi on décida prudemment d'attendre le lendemain, jour de course pour voir..

En attendant on reprend les essais en formule.

C'est fini les essais.."toujour pas de nouvelles du comptage de tours?2.."  
Euh.. si, il paraît que le système marchait bien avec les voitures du lieu, mais là les voitures passent trop vite...! Certaines mauvaises langues en profitent pour tirer des conclusions peu flatteuses pour les pilotes espagnols..enfin.

En fait il est possible que l'eau, qui suite aux orages, remplissai les puits prévus de chaque coté de la piste pour y mettre les détecteurs soit la principale cause de non fonctionnement du système, comme rien n'a été dit on ne saura jamais. Allait-on en revenir au bon vieux système des "traits" ?.

"Mais au fait t'as vu ? les Hollandais, ils ont un ordinateur avec eux, y' compte même les tours! Peut-être que...?"

Et voilà, pour la course, les organisateurs d'un Championnat d'Europe en sont à utiliser le matériel d'une usine...!!

Th. Zanada

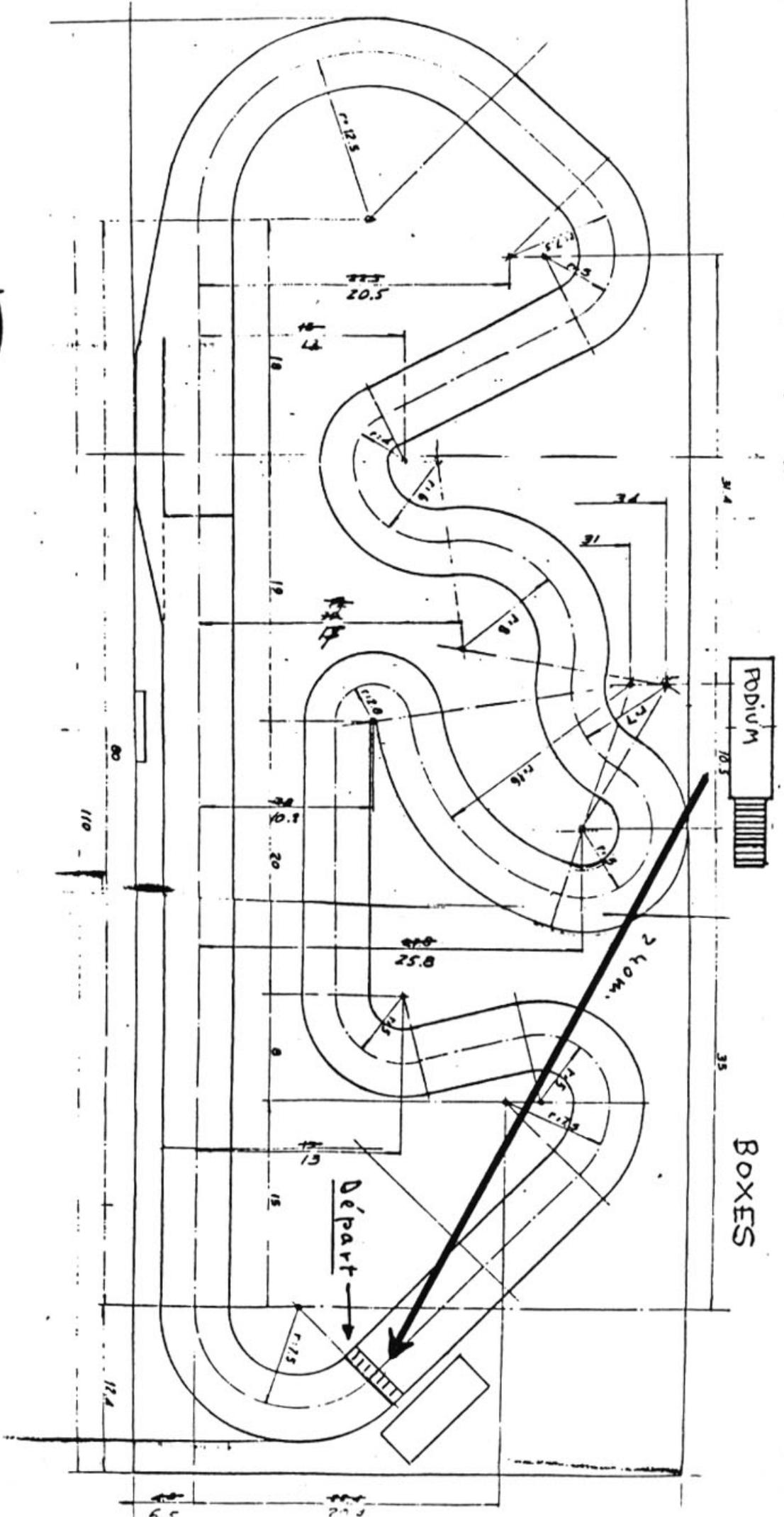
(à suivre..)

NB. Heureusement qu'il fait beau et que la cantine installée dans l'hangar de l'aéroport parmi les épaves de quelques planeurs nous sert des repas succulents, nettement meilleurs que ceux que l'on sert dans les restaurants des hôtels America et autres. Un brin de philosophie, un estomac bien à l'aise et quelques verres de "vino tinto" et les tracasseries s'estompent...



# Igualada Club Automodel R. C.

Apartado Correos 60 · Tel. (93) 803 03 00 · IGUALADA (Barcelona)





Le circuit espagnol, un rêve pour les genevois



Toutes les photos sont de S. Manashe



