



# JOURNAL

N°97

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

Novembre 1982

## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1982

A. MERGUIN, grand vainqueur



CHAMPIONNAT GENEVOIS 1982  
\*\*\*\*\*

Après avoir remporté une deuxième victoire dans ce championnat Alain Merguin termine 2ème dans la 4ème manche derrière T.Zanada. Ces brillants résultats le mettent définitivement à l'abris du retour d'un autre concurrent.

Ainsi, maintenant déjà, il est virtuellement le Champion genevois 1982. En effet Charly Queloz qui se trouve second ne peut glâner que 55 points lors des deux dernières manches et Alain Roth 62 points, ce qui le mettrait théoriquement à égalité avec Merguin, mais faut-il encore remporter les 2 dernières manches. La participation à ce championnat reste toujours élevé, 18 participants le 2 octobre et 24 concurrents le 16 octobre, ce qui nous fait 32 participants au classement général. Rappelons que les 2 dernières courses auront lieu les 13 novembre sur le parking de la piscine du Lignon et le 27 novembre chez Ecoffey ( n'oubliez pas vos grosses mitaines !! ).

3ème Manche 2 octobre

1. Merguin	127 t.	10. Christen	56	
2. Chevallaz	121	11. Hertig	53	
3. Roth	121	12. Ruchat A	43	
4. Queloz	120	13. Ruchat JP	16	
5. Herzog	99	14. Zonta	8	
6. Boulmier	87	15. Bernardini T	34	fin. C
7. Granjeand	62	16. Bertin	25	
8. Bovard	30	17. Bernardini S	19	
9. Mamerti	58 finale B	18. Frey	15	

4ème Manche 16 octobre

1. Zanada	124 t.	13. Christen	
2. Merguin	114	14. Neidhart	
3. Ruchat JP	113	15. Zonta	
4. Boulmier	108	16. Hertig	
5. Manashe	106	17. Frey	
6. Bernardini S	82	18. Ruchat A	
7. Queloz	68	19. Bernardini T	
8. Roth	28	20. Grandjean	
9. Mamerti		21. Denkinger	
10. Chevallaz		22. Matthey	
11. Bovard		23. Bertin	
12. Bocquet		24. Bertrand	

Les résultats des finales B et C ne nous ont pas été communiqué.

Le classement général se trouve à la page suivante  
\*\*\*\*\*

Classement de la course d'Aigle

28 coureurs s'alignèrent pour cette première course à l'occasion de la fête des vendanges. C'était une excellente occasion pour ce jeune club de tester leur niveau d'organisation.

1. Pajalunga	135 tours	5. Rouge	115 tours
2. Meister	125	6. Kunz Urs	114
3. Fröhlich	122	7. Péguignot	96
4. Zanada	120	8. Freymond	45

# CHAMPIONNATS GENEVOIS

NO :	NOM :	1	2	3	4	5	6	TOT
1	MERGIN	50	35	50	40	0	0	175
2	QUELOZ	40	25	30	20	0	0	115
3	ROTH	20	40	35	18	0	0	113
4	GRDJAN	30	50	20	2	0	0	102
5	RUCHAT	0	25	9	35	0	0	69
6	BULMER	9	0	22	30	0	0	61
7	CRISTN	18	18	12	9	0	0	57
8	CHEVAL	0	0	40	12	0	0	52
9	BOUARD	0	22	18	11	0	0	51
10	ZANADA	0	0	0	50	0	0	50
11	BOQUET	35	0	0	10	0	0	45
12	HERZOG	0	20	25	0	0	0	45
13	BERNAS	15	0	5	22	0	0	42
14	ZONTA	12	12	0	7	0	0	39
15	NEIHAR	25	0	0	8	0	0	33
16	MAMERT	0	0	15	15	0	0	30
17	GIL IAR	22	7	0	0	0	0	29
18	FREY	11	8	4	5	0	0	28
19	MANASH	0	0	0	25	0	0	25
20	BERTIN	6	6	6	1	0	0	19
21	BERNAT	7	0	7	3	0	0	17
22	HERTIG	0	0	11	6	0	0	17
23	RUBELI	0	15	0	0	0	0	15
24	RUCHAA	0	0	10	4	0	0	14
25	ANDSON	0	11	0	0	0	0	11
26	BETRAN	0	10	0	1	0	0	11
27	PLATEL	10	0	0	0	0	0	10
28	ANLORO	0	9	0	0	0	0	9
29	MARET	8	0	0	0	0	0	8
30	MATHEY	0	5	0	1	0	0	6
31	ECKMAN	5	0	0	0	0	0	5
32	DENKIN	0	0	0	1	0	0	1

Note : Le nombre de caractères à la ligne que fournit l'ordinateur nous oblige à abrégé certains noms de famille. Nous nous en excusons par avance, vous trouverez ci-dessous la liste des noms en entier.

Andson	=	Anderson	Giliar	=	Gilliard
Anloro	=	Andaloro	Grdjan	=	Grandjean
Bernas	=	Bernardini ST	Mamert	=	Mamerti
Bernat	=	Bernardini T	Manash	=	Manashe
Betran	=	Bertrand	Mathey	=	Matthey
Boquet	=	Bocquet	Mergin	=	Merguin
Bulmer	=	Boulmier	Neihar	=	Weidhart
Cheval	=	Chevallaz	Rubeli	=	Rumbeli
Denkin	=	Denkinger	Ruchaa	=	Ruchat A.
Cristn	=	Christen			



# Igualada Club Automodel R. C.

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

CHAMPIONNAT D'EUROPE 1982 (suite)

-----

Samedi 7 août : Course Formule. Tout le monde est là, les châssis gravés au signe du club organisateur (ICAR). Le speaker espagnol qui, décidément, n'est jamais arrivé à faire le compte à rebours, est remplacé par un Hollandais.

9h, départ de la première manche; après 3 départs, c'est parti youpee ! Espérons que cela marche longtemps aussi bien ! Mais voilà, après que le 2e éliminatoire ait duré seulement 4 min. 50sec., allez donc expliquer aux Italiens et à Gherzi en particulier, que tout va bien ! Bon, on refera courir cette manche plus tard. De faux départs aux ennuis de fréquences, un retard considérable fut un peu rattrapé en supprimant la pause prévue, mais il restera assez considérable et chacun espère assister à la finale avant la nuit...

Certains ne se préoccupent pas trop de ce contretemps; en effet, nombreux sont les pilotes qui cherchent à améliorer le comportement de leurs bolides, surtout ceux présents avec des planches ou semi-planches à roulettes. Aucun n'est dans le coup et beaucoup de ces pilotes commencent à se sentir une âme de touriste.

Dans le camp suisse, les ennuis frappent plus ou moins fort, passant des ennuis radio aux problèmes moteur, aux bougies qui cassent, etc. C'est ainsi que plusieurs d'entre eux ne purent finir une seule manche. En fait, seul Wipfli, qui est tombé dans un excellent groupe, tira son épingle du "jeu" et même très bien puisqu'il décrocha le 4e temps absolu, étant ainsi le dernier directement qualifié pour la finale, prouvant ainsi que les Suisses peuvent être rapides. Bühler se qualifie pour une demi-finale.

Donc 4 qualifiés pour la finale; le meilleur temps : Roberto Bortolomasi (I) - dit BOBO - sur une SG, suivi par Giulio Gherzi (I) lui aussi sur SG, puis Vitoriano Orazi (I) SG également et enfin notre représentant Heinz Wipfli avec sa Serpent. Puis deux demi-finales, chacune composée de 10 pilotes et durant 20 minutes.

Déjà les pilotes tournent en attendant le départ de la 1ère demi-finale. C'est alors que Peter Bervoets casse son servo de direction. Mais puisque le départ tarde à être donné, les Hollandais vont demander si on leur accorde le temps pour changer le servo défectueux. Ils eurent à peine le temps de courir vers la porte officielle pour apprendre par la voix du speaker que le départ sera donné dans une minute. Un peu court pour changer le servo... Et en effet, une minute plus tard, le départ est donné, sans le dernier champion d'Europe qui bricole et fulmine à son stand.

Mais la course est partie et la lutte entre les 9 pilotes fait rage car il faut terminer dans les 3 premiers pour se hisser en finale. Ce que Ermes Tadiello (I) SG, David Lecat (F) PB et Pierro Sevesso (I) PB vont faire. Bühler, à cause d'un moteur pas très performant n'a pu défendre ses chances.

2eme demi-finale : tout commence très mal, avant le départ Pieter Bervoets, fâché, reprend son compte-tours qu'il avait prêté le matin. En plus, il ne fera pas tourner Rody Roem ni Ron Ton. Donc 8 pilotes partent pour cette demi-finale. Sur le papier, les 3 anglais présents devraient parvenir à se qualifier. Mais voilà, le Suédois Peter Decarro ne l'entend pas de cette manière et il se qualifie avec son Asso RC500, (la seule présente) pour la finale en compagnie de Gary Culver (GB) PB et Phil Greeno (GB) sur PB également.

Donc la finale se disputera avec les 10 pilotes suivants :

BORTOLOMASI - GHERSI - ORAZZI - WIPFLI - TADIELLO - LECAT - SEVESO - CULVER - DECARRO - GREENO.

Côté marques, on trouve quatre SG, quatre PB, une ASSO et une SERPENT.

La lutte s'annonce chaude, alors que la température, elle, chute à vitesse grand V et que le ciel passe du bleu au gris-noir

Après un contrôle des fréquences, le départ est donné, et les 10 voitures s'élançant à la conquête du titre. C'est Culver qui prend la tête, en tournant très régulièrement, devant Gheri et Wipfli. Decarro, après une belle passe d'arme avec Lecat, casse son moteur ruinant ainsi ses espoirs de figurer à une bonne place. Mais soucieux de recommencer sa belle performance le lendemain, il remontera tranquillement un nouveau moteur qu'il va rôder pendant la fin de la finale...

Mais la course continue. Orazzi qui a des problèmes, commence à s'énerver, et il tape une fois Culver et une fois Wipfli, ce que Sabatini remarque. Le tour suivant, Orazzi descend du podium et arrête de tourner, pas à cause d'un ennui technique, mais simplement sur ordre de son patron !! C'est alors que les nuages noirs laissent échapper quelques gouttes de pluie, ce qui va permettre à Wipfli d'effectuer une remontée. En effet, tous les autres pilotes éprouvent des difficultés d'adhérence alors que Heinz, grâce à un choix judicieux de ses pneus, continue à tourner au même rythme qu'avant les gouttes. Ainsi Heinz revient à quelques mètres de la voiture de Gheri qui jusque là avait tourné très régulièrement, sachant même se faire oublier. Puis le drapeau s'abaisse, qui a gagné ? et c'est là que commence le plus gros gag de la journée, pourtant déjà riche en ce genre d'événement.

Le speaker annonce un premier trio : 1 CULVER, 2 WIPFLI, 3 SEVESO, et Gheri alors ? 4eme !

Les Italiens prudents, avaient recruté des compteurs de tours afin de contrôler les officiels. Pour eux le vainqueur s'appelle soit Wipfli, soit Gheri avec le même nombre de tours.

On va tout de même couronner les trois premiers cités pendant que l'on contrôle, pour la première fois d'une longue série, le nombre de tours. Culver, selon la grande habitude des Anglais, à peine descendu du podium, aura juste le temps de sauver sa montre avant d'être passé sous une douche bien froide, faute de piscine !

Mais il est déjà tard et la nuit a jeté son voile noir sur des modélistes plus ou moins satisfaits. Une nuit qui va s'avérer riche en événements puisque après 5 heures de recherches, quelqu'un s'aperçut que sur la bande de papier où sont écrits à la main les numéros lors de chaque passage, un No 2 (No de Gheri) fait plus penser à un 7 No de Seveso) que justement à un 2. Donc Seveso a un tour de trop et Gheri un tour en moins, correct.

Donc classement final :

1° Giulio GHERSI    2° Garry Culver    3° Heinz WIPFLI

Dimanche 8 août, Cours Proto

Première constatation, l'équipe PB Angleterre n'est pas là, Plested s'estimant frustré a retiré tous ses pilotes sauf Greeno qui faute d'être au courant, se retrouve tout seul, sans pièces de rechanges, mais au moins il a de la place dans son stand.

Dans la camp suisse, malgré l'impression que Wipfli a été privé sinon du titre mais d'au moins de la seconde place, on reste optimiste et on espère que cela ira mieux pour les autres, et même certains espèrent au moins terminer une manche.

D'entrée Gherzi annonce la couleur, montrant que les SG en proto, allient une très bonne stabilité et une agilité utile dans les petites courbes.

Même pour Zanada, ça semble bien parti, trop bien même, en pleine lignedroite, avec un léger vent de face, sa voiture décolle et finit la rectiligne sur le dos. Dans le choc, une tige d'aileron s'est tordue et gêne le fonctionnement de la suspension arrière et il finit au ralenti. Pour diminuer ses regrets, Sabattini vint lui assurer que "si ta voiture ne s'était pas retournée, tu aurais soit le premier, soit le deuxième temps!" Ses regrets seront d'autant plus grands car il ne pourra finir les 2 autres manches. Pour Thierry, la chance n'était vraiment pas au rendez-vous, tout comme pour l'autre représentant romand S. Ma nasche qui casse des moteurs à tour de bras.

Après les 3 manches de qualification, la hiérarchie s'établit comme suit :

1° G. Gherzi, 2° E. Tadiello, 3° F. Sabattini, 4° Pezzini.  
Donc 3 SG et la PB du jeune Pezzini, mue par un tout nouveau Cippolla!

Quant à Wipfli, il réédite presque ses exploits de samedi puisqu'il obtient le 9e temps alors que Bühler fait encore mieux, il décroche un très bon 6e temps. Un représentant suisse dans chaque demi-finale. Nous espérons les retrouver tous les deux en finale.

La première demi-finale est partie et c'est Wipfli qui, en tournant avec le régularité d'un métronome de course, termine en tête, devant le Français Matrone et encore un autre jeune Italien Calce.

Pour l'autre demi-finale, la voiture de Bühler daignera tourner 20 minutes, sans problèmes, permettant ainsi à Köbi d'accéder lui aussi en finale en compagnie de Pezzino et Calpista.

Pour la finale, on trouve donc Gherzi, Tadiello, Sabattini, Pezzini, Wipfli, Matrone, Calce, Calpista, Bühler et Pezzino, soit 7 ! SG, 2 SERPENT et une PB. Ce sera dur de battre les SG....

Et c'est parti pour 40 min. Tout de suite Gherzi, Tadiello, Sabattini s'envolent alors que Bühler se trouve en 4e position. Wipfli rencontre quelques problèmes avec un autre pilote et il est juste derrière Köbi : c'est à dire en 5e position.

Alors que le moteur de Matrone n'arrête pas de monter les tours dans la longue rectiligne, c'est Pezzini qui casse son très bon Cippolla peu avant la fin. Bühler toujours 4e va perdre des places à cause du coude de sortie de son OS, laissant sa place à Wipfli.

Après ces 40 minutes, sans problèmes de comptage de tours, les trois premiers se trouvent dans le clan SG puisqu'il s'agit de Giulio Gherzi qui remporte ainsi les deux titres de CHAMPION D'EUROPE avec sa COLUMBIA devant Ernes Tadiello et Franco Sabbattini, le patron des SG qui montre ainsi qu'il est toujours un pilote de premier plan. Wipfli, lui, est cette fois 4e et Bühler termine quant à lui Cette fois le podium est définitif et le plus heureux des trois est Sabbattini dont l'émotion lui fit monter quelques larmes discrètes. En effet, cela faisait quelques années que les SG n'avaient plus gagné un Championnat d'Europe. Mais cette année, elles se sont bien rattrapées, certains diront que le dimanche ce fut grâce à l'absence des PB mais je pense qu'il y aurait peut être moins eu de SG en finale mais que la victoire leur aurait de toute manière été attribuée car cette fois, ils étaient les plus forts.

Cette victoire totale récompense aussi les efforts faits pour rendre les COLUMBIA en quelques mois compétitives.

Il reste à espérer que pour l'année prochaine, les organisateurs prendront très au sérieux le comptage des tours car à l'époque actuelle, plus aucune erreur ne peut être tolérée, et plutôt que de promettre monts et merveilles, il faudrait utiliser des systèmes fiables et éprouvés et prendre les nouveaux systèmes en parallèles afin d'avoir une base sûre.

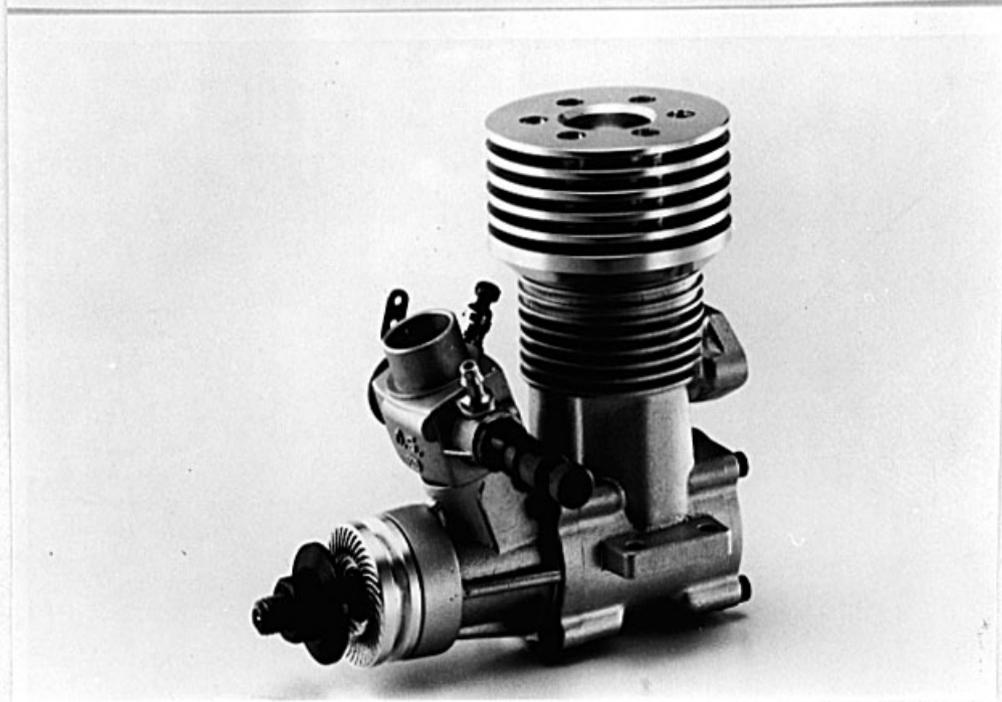
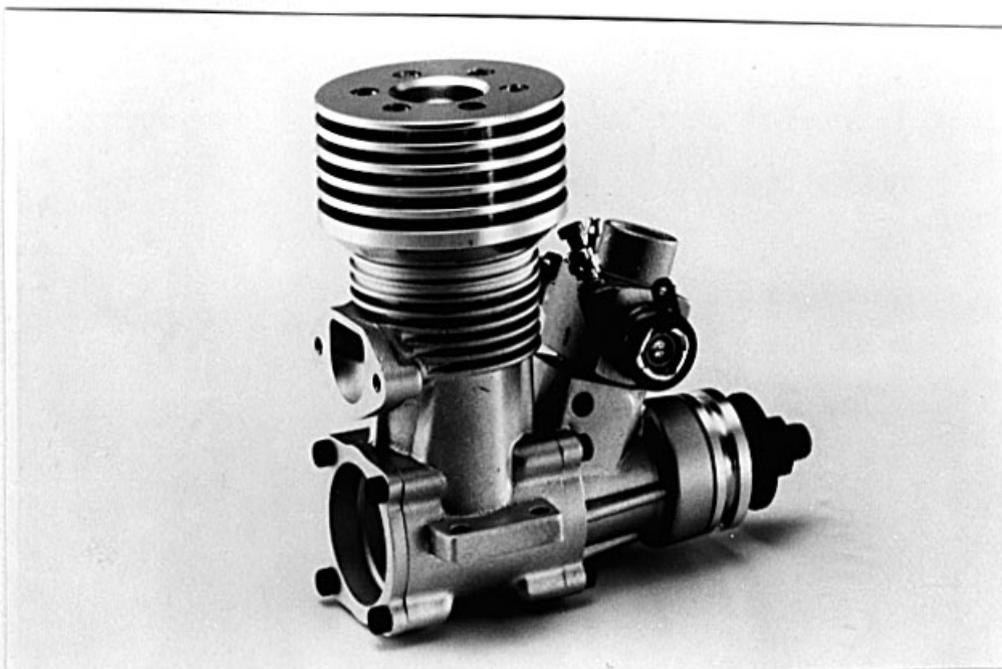
Niveau voiture, une page a réellement été tournée, puisque la suspension a irrémédiablement chassé les planches à roulettes des bonnes places. Une seule de ces voitures parvient à se qualifier pour une demi-finale sur les deux jours (la GRAUPNER de l'Allemand Groschl le dimanche.

Heureusement, le beau temps aura tenu toute la semaine nous permettant ainsi de prendre des couleurs tout en pratiquant notre hobby préféré.

Après un dernier repas à la sympathique cantine, nous revenons tous en direction de la Suisse, plus ou moins satisfaits de cette expérience.

Th. Zanada

DECCA HANTUS SERPENT H.B.  
P.B.  
CARPSON D.S. S.G. O.P.P.  
Picco K.B.  
Associated



OS innove en 3,5 cc, effectivement ce nouveau moteur n'a rien de comparable avec l'ancien :

- échappement arrière
- carter en deux parties
- nouvelle fixation de carburateur
- carburateur modifié

Mais par contre il peut se comparer avec ses grands frères de 6 ou 10 cc qui profitent depuis longtemps de cette technologie.

Voyons plutôt le détail : la sortie d'échappement ressemble à s'y méprendre au K/B, ce qui n'est pas un handicap puisque l'on peut adapter une grande quantité de sorties d'échappements. Le moteur étant lui-même livré avec une sortie courte sur laquelle peut s'adapter le coude silicone PB par exemple.

Le moteur étant comme l'ancien livré avec 2 clés à fourche et 2 clés umbus, l'on peut sans peine satisfaire notre curiosité. L'ensemble des carter est monté avec une très grande précision, garantie d'une grande rigidité entre les deux parties.

Le roulement à billes du bout est lui beaucoup plus gros puisque son diamètre extérieur est maintenant porté à 20 mm.

Le vilebrequin n'a pas subi de gros changements, toujours le système OS concernant l'entraînement du volant, ce qui entraîne une difficulté de montage pour certaines voitures.

La bielle par contre a subi un régime de solidité, en effet la grosseur de cette nouvelle pièce est frappante pour qui a démonté un ancien moteur.

L'ensemble chemise piston sont évidemment totalement différents puisque les transferts sont prévus pour l'échappement arrière. L'axe de piston est retenu côté échappement par un trou plus petit et côté admission par un téton de téflon. Le choix judicieux des matériaux permet d'obtenir un ensemble n'ayant qu'une faible conicité de la chemise, ce qui n'entraîne pas le blocage du démarreur, si fréquemment observé avec d'autres moteurs.

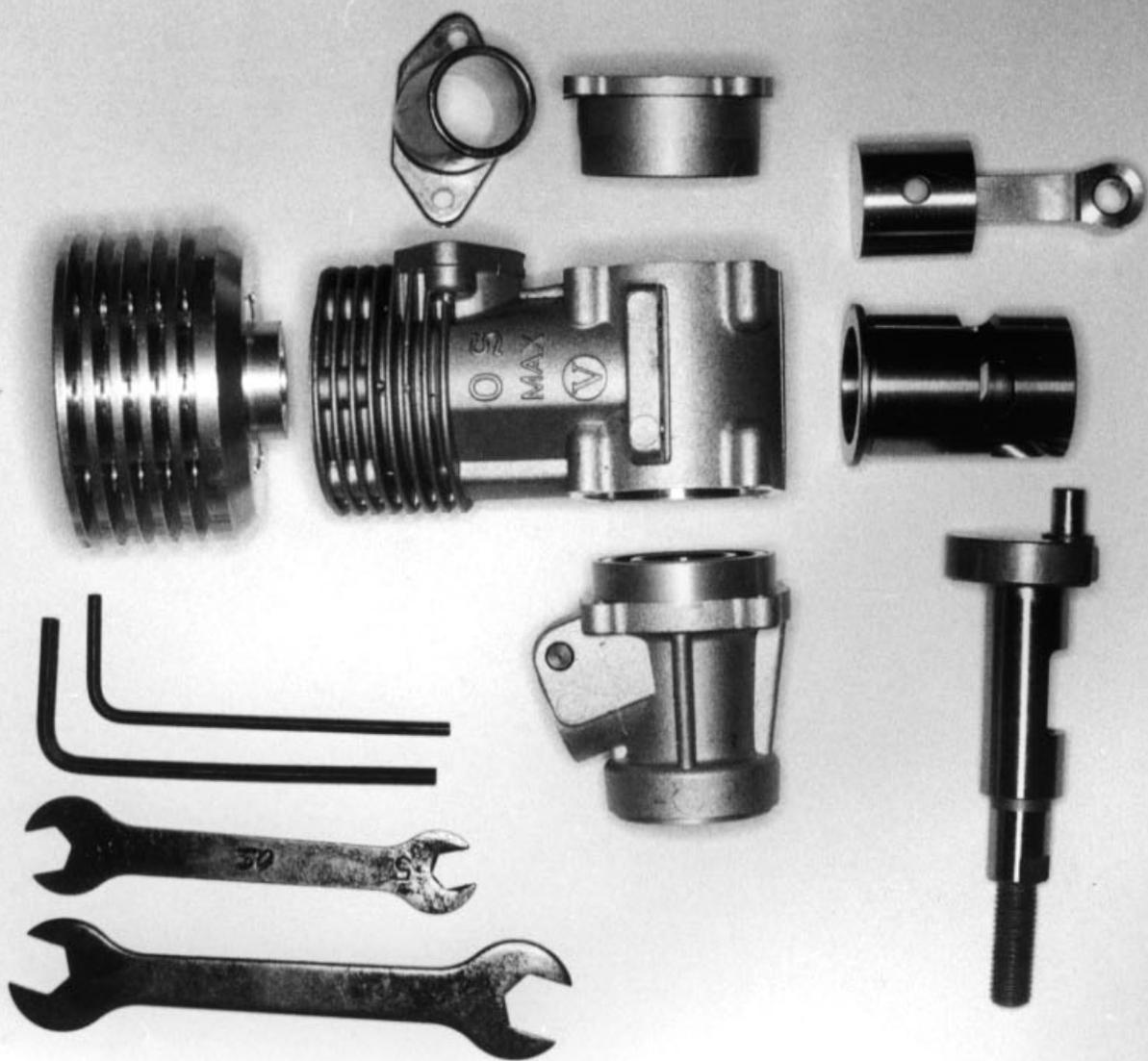
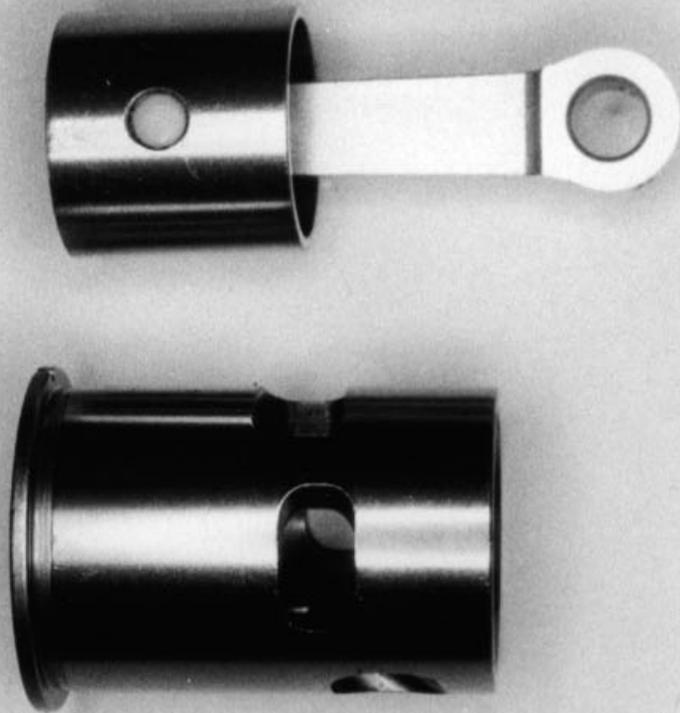
Le moteur reçu au mois d'août était équipé du carburateur 2D déjà livré avec l'ancien moteur, mais avec un pointeau séparé. A mon avis ce n'est pas le choix le plus judicieux qu'aient fait les ingénieurs d'OS, car l'arrivée d'essence fixée en haut du carbu provoque des bulles d'air dans le tuyau. Par contre OS a prévu la possibilité de monter le pointeau de l'ancien carburateur ce qui donne l'assurance d'avoir un carbu sans problème. Pour les bricoleurs, il est possible de modifier le carbu afin de le mettre à 90 degrés afin de le faire travailler comme un carburateur à "tirette" (explications dans le prochain journal) Vous pourrez enfin observer sur les photos suivantes, la fixation du carburateur qui facilite l'adaptation d'autres carburateurs.

Le moteur devra être monté sur la voiture avec un rapport plus court que le 21 FSR. Car sur la Tempest quant se justifiait un rapport de 4,46/1 avec le 21 FSR, j'ai dû mettre un rapport de 5/1 afin d'obtenir les mêmes résultats.

Le moteur développe un couple moins violent à bas régime que l'ancien mais, par contre il possède une accélération très franche et continue jusqu'à sa vitesse maximum qui est très élevée.

Le VFC est très long à libérer et il faut tourner très riche les premiers pleins, par la suite vous posséderez un moteur très compétitif sans apporter la moindre modification puisque au championnat Suisse et ce, malgré les moteurs préparés, ils ont figurés parmi les plus rapides.

L'OS 21 FSR est un moteur extrêmement solide, et malgré l'augmentation de puissance il ne semble pas que le VFC soit plus fragile puisque l'ensemble n'a pas subi de modification seulement au niveau du régime mais aussi du côté fiabilité.



\* L'assemblée générale de la Fédération Suisse de voitures radio-commandées ( SRCCA ) se tiendra le 20 novembre à Ergenkingen. Notre club enverra 2 délégués; Monsieur Ruchat JP quant à lui fait partie du comité central. Se joindra également Monsieur Manashe S. qui sera candidat à un poste à la Fédération. Parmi les nombreuses proposition des clubs rappelons que notre club a proposé le texte suivant :

" La sélection des pilotes A pour les Championnats d'Europe et du Monde 1983 se fasse de la manière suivante: Prendre les 3 dernières courses A de 1982 et les 3 premières courses A 1983, puis totaliser seulement les 4 meilleurs résultats de chaque pilote. En effet tous les pilotes ne pouvant pas forcément participer à toutes les courses ( service militaire - vacances ) D'autre part notre club a proposé les dates du 19 et 20 mars pour organiser la lère manche du Championnat Suisse 1983.

\* Le Rcing News No 8-1982 a publié la liste des carrosseries homologués par l'EFRA. Si cette liste vous a échappé vous pouvez la demander au président du club.

\* Une brochure faite par la DMC ( Deutscher Minicar Club e.V. ) et la maison Simprop Electronique qui explique notre hobby, le nom des club, les lieux des courses et le prix des modèles signale entre autre quant allemagne fédérale il y avait 80 membres en 1974. Aujourd'hui il y a 2900 membres répartis dans 160 clubs. Actuellement il y a en RFA plus de 220 courses par année. Un beau marché pour les fabricants et importateurs.

#### COUPE SUISSE PAR CLUB A BRUGG 1982

\*\*\*\*\*

Comme chaque année le 25 et 26 septembre c'est déroulé à Brugg, club vainqueur en 1981 la Coupe Suisse des clubs.

Notre club avait envoyé deux équipes. La première composé de Messieurs Zanada T, Manashe S, Bovard P, Ruchat JP et la seconde Zahnd A, Gerber M, Merguin A, et Chevallaz Y.

22 équipes étaient présente ce qui constitue un record de participation en équipe et bien entendu en pilotes.

AMCG II n'eut guère de chance tombant rapidement contre des adversaires très fort ce qui ne les fit guère progresser dans le classement. Par contre AMCG I réussit un brillant résultat en terminant 4 ème, perdant contre des gens comme Hässig, Jost et compagnie.

Une forte délégation du club était présente et vous pourrez constater sur les photos de JP Ruchat que la gente féminine était très importante pour soutenir nos braves pilotes.

1. MACW		3. AMCS I	
2. MCCB	Finale	4. AMCG I	demi-finale

au 16ème rang on trouve l'AMCG II.

\* Une nouvelle peu réjouissante pour notre club, nous avons reçu une réponse négative concernant l'implantation d'un circuit permanent dans la région de Peney. C'est la réponse de Monsieur le conseiller d'Etat Grobet avec qui nous étions en contacte depuis plusieurs mois qui vient de nous parvenir.

Un projet était en cours avec le département militaire pour construire une piste à côté d'un stand de tir, malheureusement pour des raisons de sécurité de département militaire n' a pas donné le feu vert à M. C. Grobet et par contre-coup à l'AMCG

La Coupe Suisse à Brugg, vu par J-P Ruchat

