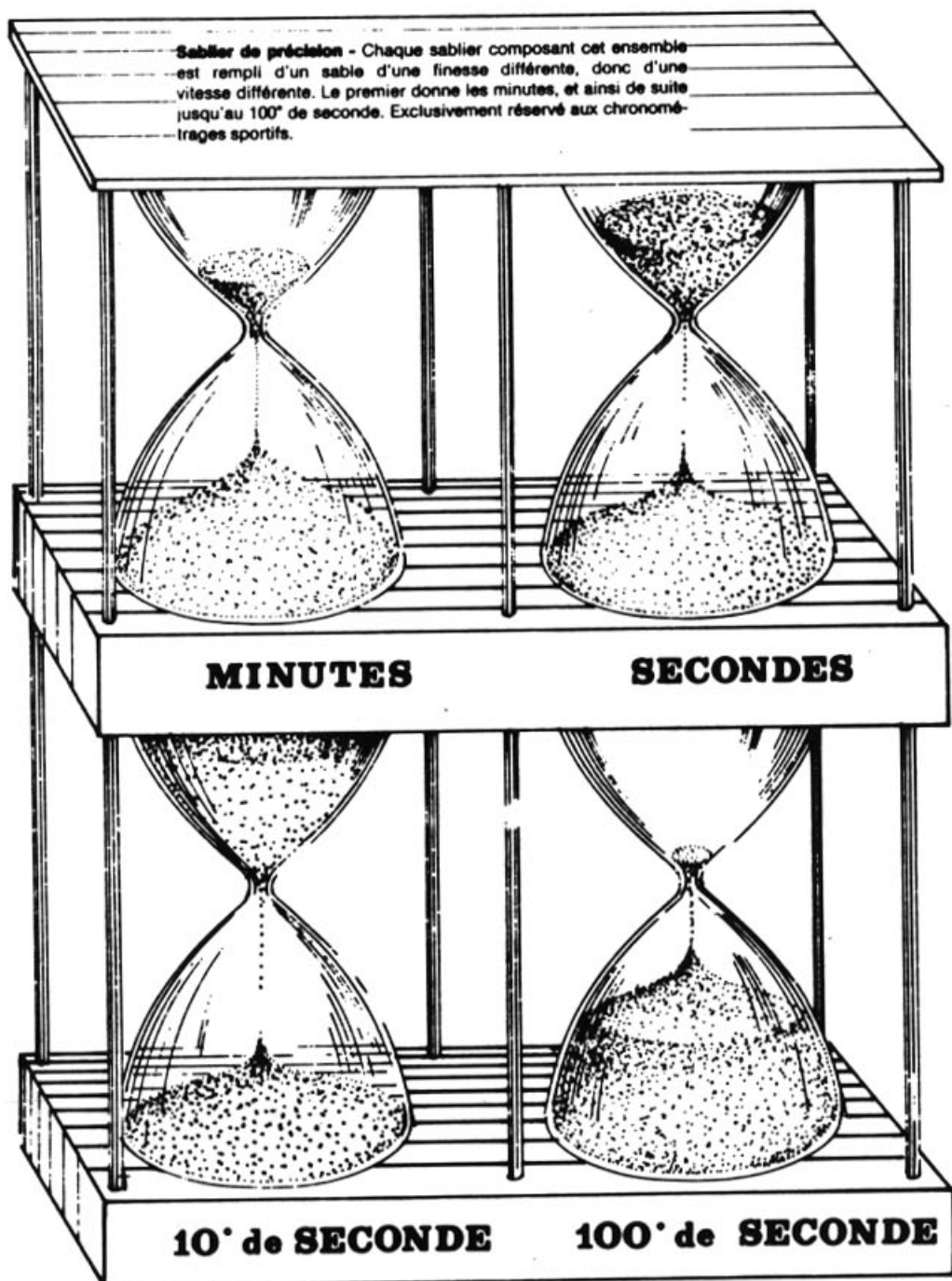


Distribution réservée
- exclusivement
aux membres du club

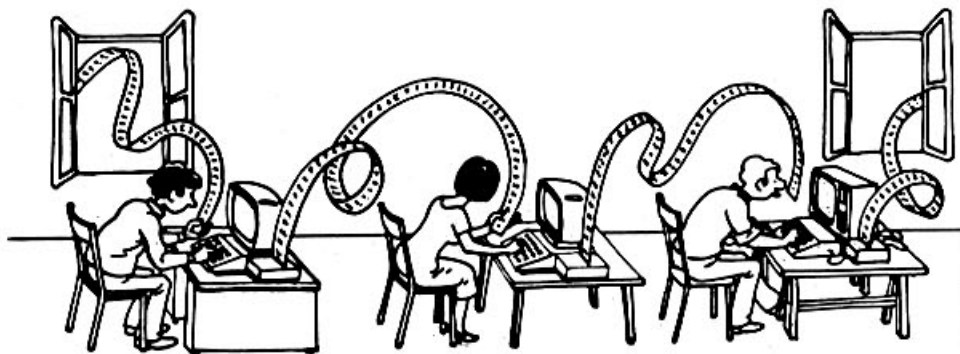
Organe officiel
de
l'Auto Model Club de Genève
Case postale 55 1211 Genève 1

Décembre 1982



CHRONOMETRAGE

AMCG
1983



Depuis quelques années déjà, certains clubs utilisent des ordinateurs pour les classements des courses, mais pour l'instant assez peu de club effectuent également le chronométrage intégré à leur machine, ceci est logique car la complexité d'un tel programme est évident. Encore faut-il ajouter à la complexité du programme la fiabilité de ce dernier et ne pas oublier que l'ordinateur utilisé devra résister souvent à des températures qui ne sont pas celles des centres d'informatiques.

Avec le temps qui passe et la technologie qui ne cesse de progresser petit à petit la solution approche et si aux championnats d'Europe nos amis espagnols ont compétement passé à côté du sujet les hollandais eux semble approché d'une solution idéale.

Quelques systèmes

Le club de Monaco est le premier a utiliser un ordinateur pour les classements lors de la Coupe du Monde 1978. Installé dans le bâtiment des officiels du Grand Prix formule 1, il est à l'abris des canicules, malheureusement il ne sera pas à l'abris des coupures de courant, une des maladie désastreuse pour les ordinateurs. Ainsi nos amis seront-ils obligés à plusieurs reprises de tout recommencer à la main. En 1980 les mêmes monégastes essaient un système entièrement automatisé. C'est à dire que les voitures possèdent une pastie émettrice et au-travers de la piste une ligne capte les passages des voitures, transmet le tout à l'ordinateur qui chronomètre puis classe. Malheureusement si tout cela paraît merveilleux sur le papier il n'en ira pas de même sur la piste. La fiabilité du système ne dépasse pas 75 %, c'est beaucoup trop peu car il faut que chaque concurrent soit sûr de son résultat et qu'il ne puisse pas toujours mettre en doute le système. Pour la course on n'utilisera pas cette nouvelle technique.

En 1982, le club organisateur des Championnats d'Europe reprend l'idée monégaste en la perfectionnant. Monaco voulait fixer les pastilles sous le châssis de la voiture, les risques étant grand concernant la détériorisation des pastilles (frottement avec le sol, huile, nitrométhane qui coule etc). En Espagne les organisateurs font parvenir aux pilotes le petit émetteur qu'ils doivent fixer sur la voiture et à l'avant. Que c'est-il passé nul ne le saura, mais au dernier les organisateurs renonceront à leur magnifique joujou sous prétexte que les voitures passent trop vite!!

En fait il semble que cette solution n'est pas la meilleur, bien-sûr que c'est un progrès par rapport à tous les systèmes manuels existant, car si l'on veut faire les choses parfaitement bien avec un ordinateur il faut aussi automatiser le chronométrage. En effet classé les concurrents au centième de seconde est impossible si le chronométrage reste entre les mains d'individus qui réagissent chacun selon leur tempérament et modifie involontairement

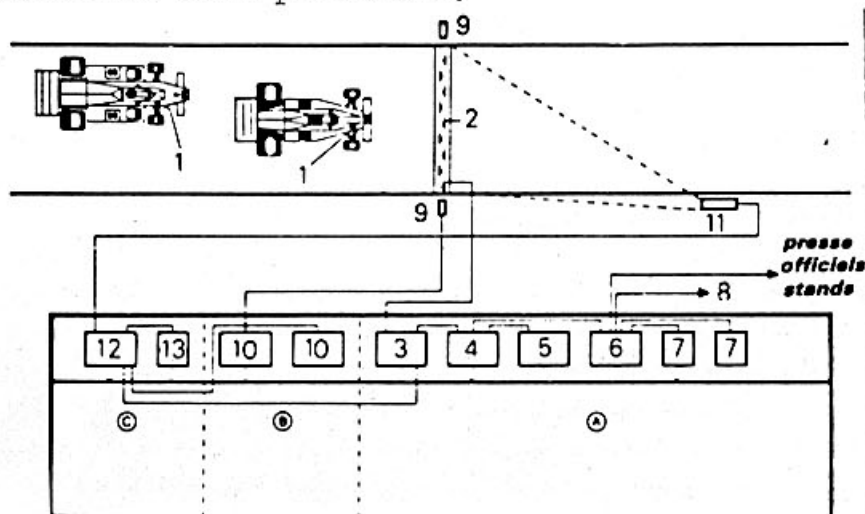
le résultat final. Ainsi faut-il que la voiture soit identifiée et chronométrée à chaque passage.

Regardons comment fait notre grand frère

En Formule 1, c'est Longines associé à Olivetti ordinateur, que la FOCA et la FISA ont fait confiance. Mais l'idée est relativement récente, car pendant longtemps les constructeurs s'opposèrent à la pause d'un émetteur sur leur voitures. Il existe deux systèmes bien distincts. Le premier d'un faisceau lumineux. Lorsque le faisceau, qui traverse la piste est coupé, cela signifie qu'une voiture vient de franchir la ligne de départ. Si deux voitures franchissent en semble la ligne, séparées de quelques centimètres, alors intervient l'ordinateur Olivetti qui leur donne leur temps respectif. Le second système est basé sur des émetteurs placés sur les voitures. Chaque voiture disposant d'une fréquence propre, 40 fréquences sont ainsi réparties, compte tenu des muets, entre 2 et 6 mégahertz. Chaque voiture disposant donc d'une fréquence différente, l'ordinateur attribue le temps réalisé, au numéro de la voiture, ce qui n'est pas possible avec la cellule photo-lumineuse. Avec le premier système un opérateur doit donc noter les numéros des voitures franchissant la ligne. Ce numéro est alors transmis sous code à l'ordinateur qui enregistre la performance de la voiture.



Les temps provenant de ces deux systèmes de chronométrage sont ensuite comparés. Si ces temps diffèrent de moins de un centième de seconde (en fait la différence est rarement supérieur à 2 millièmes de seconde), le temps est définitivement accepté. Ainsi, moins de 6 secondes après qu'une voiture ait passé la ligne, son temps officiel est déjà disponible. Un troisième ordinateur intervient pour inscrire sur les écrans de lecture le numéro de la voiture, son pilote, son temps au millième de seconde près, sa position, son meilleur tour et le nombre de tours couverts. Si un pilote vient à améliorer son temps, une étoile clignote en face de son nom sur l'écran de contrôle. Pour les cas extrême Longines utilise également une unité vidéo qui possède la particularité de délivrer 100 images seconde (votre TV tourne à 60 images seconde). A ce système est couplé un chronométrage. Il est donc possible de repasser des arrivées avec précision.



1. Emetteur 2. Antenne réceptrice 3. Décodeur compteur 4. Ordinateur Olivetti 5. Imprimante 6. Ordinateur 7. Ecran moniteur
 8. Retransmission TV, 9. Cellules photo-électriques
 10. Chronométrage électronique TL 80 avec Imprimante
 11. Caméra vidéo 12. Enregistreur vidéo
 13. Ecran moniteur
- Système A : EMETTEUR RADIO Système B : SYSTEME CELLULES IMPRIMANTES Système C : VIDEO LONGINES

Quelle solution adoptée ?

Il semble bien, maintenant que l'ordinateur va obtenir ces lettres de noblesse. Tout d'abord sa fiabilité c'est fortement amélioré, ensuite l'on trouve de plus en plus d'ordinateur domestique peu encombrant et d'une capacité de travail et de mémoire suffisante pour nos problèmes.

Un exemple : lors des Championnats du Monde de slot 1982 en Hollande, les organisateurs utilisèrent un compte-tours équipé de cellules photo-électrique reliées à un mini-ordinateur TRS80, lui-même assisté par un photocopieur Canon. Les temps étaient chronométrés au millième de seconde et cela fut souvent nécessaire pour éviter les temps trop souvent identiques au centième. Il est évident que le slot est à l'autre bout de la Formule 1, néanmoins on se retrouve quand même sur le plan du chronométrage .

et le chronométrage A.M.C.G. ?

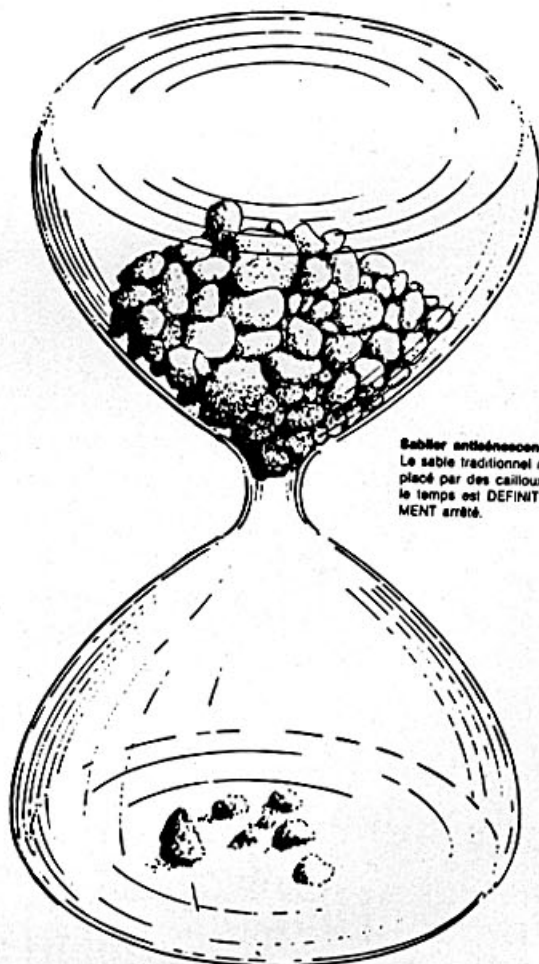
Il y a tout d'abord la solution réservée au président, solution qui rejoint le système en couverture du journal mais un peu adaptée et amélioré. Ainsi ce système de sablier avec des cailloux en lieu et place du sable, lui permettrait " peut-être " de faire autant de tours que les autres concurrents.

Parallèlement à ce système le cahier des charges de l'A.M.C.G. concernant un chronométrage informatisé se présente à ce jour de la manière suivante :

L'ordinateur sera un SHARP NZ-80 B, son programme comportera : un fichier central avec tous les concurrents et leurs renseignements, un fichier groupe par groupe. A cela s'ajoutera le chronométrage par l'ordinateur, le classement des concurrents, la mémorisation du tour par tour et l'impression des résultats.

Dans un premier temps l'ordinateur sera relié à notre compte-tours actuel. Par la suite nous installerons des photo-cellules

au bord de la piste afin d'avoir des temps de passage exactes, pour chaque voiture. Ainsi les cellules enregistreront le temps de la voiture puis nous attribuerons le numéro de la voiture au temps. Ainsi, si deux voitures passent en même temps ou presque, l'opérateur attribuera à deux voitures le même temps. En faisant un système inverse, c'est à dire d'indiquer le numéro de la



Sablier anti-téléscopos - Le sable traditionnel remplacé par des cailloux, et le temps est DEFINITIVEMENT arrêté.

Le nouveau chronomètre du président

à Ergenkingen 20 novembre 1982

La séance est ouverte par le président Monsieur W. Friedli à 9 h15. Une excellente surprise attend les représentants romands; si depuis 2 ans déjà les francophones ont à leur disposition un interprète, cette fois-ci, une installation de traduction simultanée est à la disposition des délégués. Dans la cabine des interprètes, on y voit Messieurs Aeberhard et Canetti, merci à eux deux pour leur excellent travail. Si cette nouveauté ne paraît pas de prime à bord capital elle va démontrer son efficacité dès le début. En effet lors d'autres assemblées la traduction se faisait à la suite des propos tenus en allemand, d'où une perte de temps fantastique. Avec la traduction simultanée la séance durera 3 heures de moins, temps appréciable lorsque l'on vient de loin.

Après les souhaits de bienvenue du président, l'assemblée passe aux différents points de l'ordre du jour. Nombre de voix 65, majorité absolue 34.

Le protocole de la 6ème assemblée des délégués du 14 novembre 1981 est accepté à l'unanimité.

Le rapport annuel du président (paru dans le Racing News) est accepté à l'unanimité.

Au point 6 de l'ordre du jour, Monsieur Ladrière P. trésorier présente les comptes annuels. Les entrées s'élevent à Frs 60.065.- et les dépenses à Frs 52.438, ce qui laisse un bénéfice de Frs 7.727.- Ainsi le capital 1981 de Frs 8483.- plus les bénéfices 1982 permettent d'avoir un capital à fin 1982 de Frs 18.294.-

Les contrôleurs des comptes, Messieurs Aeberhard et Della Zoppa félicitent le trésorier pour la tenue des comptes et demandent à l'assemblée d'accepter la comptabilité 1982.

L'assemblée accepte les comptes à l'unanimité.

Point 7 Elections

Responsable Buggy	est élu M. Ruchat	par 62 voix
Délégué EFRA et matériel SRCCA	est élu M. Stucki	par 57 voix
Président commission technique et responsable voiture GT	est élu M. Erne A.	par 60 voix
Responsable des classements	est élu M. Born W.	par 59 voix
Rédaction Racing News	est élu M. Zanolari	par 60 voix
Responsable électrique et distribution des licences	est élu M. Pfister A	par 55 voix
Caissier central	est élu M. Ladrière P.	par 61 voix

Secrétaire central est élu M. Canetti par 31 voix
ont obtenus des voix M. Eberhard 22 voix
M. Zimmerman 2 voix

Président est élu M. Friedli W. par 64 voix

A la suite de cette élection, le président rappelle la nécessité qui est faite aux clubs d'aider le comité central dans l'accomplissement de sa tâche.

Au poste de contrôleurs des comptes Monsieur Della Zoppa se retire, et sont élus à l'unanimité Messieurs Gerber et Aeberhard.

Pour la commission technique c'est Monsieur Canetti qui se retire; sont élus : Monsieur Erne A par 43 voix Président

Messieurs Manashe 43 voix, Aeberhard 41 voix, Born 36 voix

Fricht 31 voix. Ont obtenus des voix, Monsieur Ruchat 28 et Lauber 25.

L'assemblée passe à l'élection des Chefs des Régions. Pour la Région 1, Monsieur Paganopoulos se retire et c'est Monsieur Dele derray de Lausanne qui élu.

A la suite de cette élection se pose un problème pour les autres régions. En effet une proposition demande la suppression de la région 3 qui n'a pas assez de clubs organisateurs de course et de fondre la région 3 dans les régions 2 et 4. La proposition est acceptée par 44 voix contre 5.

L'assemblée passe ensuite au vote des chefs des régions 2,4 et 5.

Toujours au point 7 commence l'élection des commissaires de course.

Championnat Suisse : Messieurs Born et Wipfli remplaçant Davatz

Championnat électrique : Messieurs Erne et Widmer, remplaçant Naef

Championnat Buggy: Messieurs Ruchat, et Ruffieux, remplaçant Pittet

Championnat GT : Messieurs Erne et Hässig, remplaçant Zünk

Commissaires Région 1

Mme Piot Josette et M. Vallat J-J remplaçant M. Grandjean J-D.

Chaque région élis ces commissaires.

Monsieur Manashe est nommé délégué EFRA pour les courses et il faudra encore trouvé un second délégué.

Avant la pause de midi, Monsieur Stucki présente un exposé sur les structures de l'EFRA. Monsieur Ted Longshaw est toujours président Monsieur Peter Bervoest est vice-président. Malheureusement la Suisse perd 1 coureur pour les Championnats d'Europe, en effet sur 79 licences internationales délivrés en Suisse, il y eut 1 seul participant à une seule course EFRA !!!!

Voici le nombre de Suisse qui pourront participer aux Championnats d'Europe 1983 :

Championnat d'Europe 1983

Formule / Proto	GT	Electrique	Buggy	Championnat du Monde
Représentants: 9	11	8	16	5

Les réunions annuelles de la Fédération Européenne auront lieu dorénavant toujours en Suisse.

Point 8 de l'ordre, l'assemblée décide à l'unanimité de ne pas changer le tarif des cotisations : 1 licence Frs 40.- chaque licence supplémentaire Frs 20.-

Après le repas, la séance reprend à 14 heures par la remise des Coupes au Champion Suisse, champions régionaux et champion Suisse électrique. Au 9ème point de l'ordre du jour sont admis définitivement les clubs suivants : Langnau - Lugano - Zürich électro et Aigle.

De ce fait l'assemblée passe à 71 voix avec une majorité absolue de 37. Point 10. les propositions des clubs.

La proposition de l'Auto Model Club de Genève, concernant les qualifications pour les Championnats d'Europe et du Monde réparties sur 3 courses en 1982 et 3 courses en 1983 en tenant compte que des 4 meilleures résultats est adoptée par 32 voix contre 30 !!

La proposition concernant le début des compétitions à partir du 15 avril est refusé par 39 voix contre 30.

Est acceptée par 40 voix contre 20 la proposition concernant le fait que celui qui n'a pas couru 4 courses en Championnat Suisse retourne en groupe régional.

La proposition voulant interdire les colles en tout genre sur les pneus n'est pas traitée, puisque la fédération européenne a déjà statué sur ce cas. La fédération Suisse ayant adopté les règlements EFRA, il convient de préciser que les règlements EFRA 83 interdisent tout produit sur les pneus. Seul en électrique un produit de nettoyage est autorisé. Il s'agit du produit TEAC RUBBER CLEANER.

D'autre par les départs pour l'an prochain ce feront au moyen de signal acoustique et visuel. Pour les départs de demi-finale et finale, ils se feront en épis selon une procédure que nous connaissons prochainement.

La proposition d'acheter un ordinateur par région est refusé par 48 voix contre 6.

Est acceptée la proposition de ramener les frais de location du compteur SRCCA de Frs 100.- à Frs 50.- pour un Week end, ceci par 28 voix contre 25.

Au point 12 de l'ordre du jour, l'assemblée décide que la prochaine réunion en 1983 se déroulera au même endroit, puisque tout c'est parfaitement déroulé. La proposition Lausannoise de faire la réunion à Lausanne est refusé.

Le président rappelle que les licences 1983 seront distribuées en février et qu'il est indispensable de fournir à la fédération le nom des membres de chaque club à la fin décembre 1982.

Finalement il est décidé que pour participer aux Championnats d'Europe 83, il sera tenu compte des résultats 82 et 83 comme la proposition AMCG le demandait et que pour les Championnats d'Europe GT seul le classement 82 sera utilisé.

La séance est levée à 15 heures 15. tous les représentants romands remercient chaleureusement Monsieur le Président W, Friedli pour la tenue de cette assemblée et pour le fait, que nous ayons eu la traduction simultanée, ce qui prouve qu'il accorde une place non négligeable aux représentants francophones.

J-C Rumbeli
AMCG

CHAMPIONNAT SUISSE 1983

Seuls les participants du groupe A pouvaient voter pour désigner les organisateurs des courses en 1983.

19 et 20 mars	Genève	AMCG	45 voix
16 et 17 avril	Berne		51 voix
14 et 15 mai	Magalino	Tessin	40 voix
11 et 12 juin	St Gallen		48 voix
20 et 21 août	Brugg		51 voix
24 et 25 septembre	Obervallis	Viège	37 voix

refusés : Winterthur 9 pour et 42 contre
Aare MATA 11 pour et 40 contre

Championnat région 1

12 et 13 mars	Le lignon/Genève	Provisoire
30 et 1 mai	Bienne	Provisoire
21 et 22 mai	Yverdon	
4 et 5 juin	Lausanne	
20 et 21 août	Neuchâtel	
11 et 12 septembre	Ajoie	

PROMUS DANS LE GROUPE SUISSE

Coureront en Championnat Suisse en 1983 Messieurs :

Mamie Denis	Péguignot Francis	Kummer Samuel
Fraymond Roger	Bovard Patrick	

Bravo à tous et nous reviendrons prochainement sur l'ascension de Patrick Bovard de l'AMCG.

CLASSEMENT FINAL DU CHAMPIONNAT
REGIONAL REGION 1.
=====

<u>CLASSEMENT</u>	<u>No. DE LICENCE</u>	<u>NOM</u>		<u>CLUB</u>	<u>POINTS</u>
1.	403	Mamie	D.	A.M.C.A.	403
2.	522	Péquignot	F.	A.M.C.N.	352
3.	269	Kummer	S.	A.M.C.A.	280
4.	319	Freymond	R.	A.M.C.L.	257
5.	294	Bovard	P.	A.M.C.G.	251
6.	595	Delederray	H.	A.M.C.L.	174
7.	527	Rusconi	J.B.	A.M.C.L.	164
8.	551	Queloz	C.	A.M.C.G.	157
9.	274	Rouge	F.	A.M.C.L.	151
10.	225	Roth	A.	L.C.	124
11.	190	Vallat	J.J.	A.M.C.A.	121
12.	563	Rodde	J.J.	A.M.C.N.	118
13.	607	Demmière	J.B.	A.M.C.L.	112
14.	314	Grandjean	J.D.	A.M.C.G.	109
15.	740	Piot	F.	A.M.C.L.	101
16.	559	Boulmier	D.	L.C.	95
17.	710	Scalbert	J.F.	A.M.C.A.	86
18.	521	Brandt	N.	A.M.C.N.	84
19.	382	Gilliard	D.	L.C.	84
20.	322	Cadoneau	A.	M.R.C.B.	70
21.	583	Désarzens	O.	A.M.C.L.	66
22.	381	Früttiger	C.	R.C.C.Y.	56
23.	386	Boquet	J.J.	L.C.	55
24.	473	Bisang	B.	M.R.C.B.	53
25.	398	Frolich	W.	A.M.C.L.	50
26.	438	Racine	D.	A.M.C.N.	47
27.	570	Wyder	A.	M.R.C.B.	33
28.	323	Mojon	B.	M.R.C.B.	31
29.	472	Messer	W.	M.R.C.B.	29
30.	496	Ruchti	M.	A.M.C.L.	28
31.	283	Christen	H.	A.M.C.G.	27
32.	300	Sambati	P.	A.M.C.L.	25
33.	501	Grimm	F.	L.C.	21
34.	188	Neidhard	P.	A.M.C.G.	19
35.	123	Pahud	M.	A.M.C.L.	19
36.	443	Biedermann	A.	A.M.C.N.	18
37.	822	Eschler	H.	M.R.C.B.	18
38.	465	Thierwachter	M.	M.R.C.B.	17
39.	674	Tanner	J.C.	A.M.C.N.	13
40.	750	Lebet	F.	A.M.C.L.	13

41.	160	Von Gunten	P.	A.M.C.N.	13
42.	306	Sumi	C.	A.M.C.L.	12
43.	590	Etter	M.	A.M.C.L.	11
44.	464	Paganopoulos	S.	M.R.C.B.	11
45.	194	Vallat	C.	A.M.C.A.	10
46.	247	Sica	O.	M.R.C.A.	10
47.	544	Ruschti	C.	A.M.C.L.	10
48.	445	Schatz	J.	A.M.C.L.	9
49.	425	Frey	C.	L.C.	9
50.	498	Sahli	R.	M.R.C.B.	9
51.	267	Kaufmann	K.	M.R.C.B.	9
52.	542	Gattolliat	A.	A.M.C.N.	8
53.	587	Balogh	S.	R.C.C.Y.	8
54.	630	Mamerti	R.	A.M.C.G.	6
55.	159	Zonta	M.	A.M.C.G.	6
56.	104	Rumbeli	J.C.	A.M.C.G.	6
57.	712	Ochsenbein	B.	A.M.C.L.	6
58.	448	Brandt	C.	A.M.C.A.	5
59.	547	Herzog	P.	L.C.	5
60.	234	Maret	B.	A.M.C.G.	5
61.	495	Andaloro	J.S.	L.C.	5
62.	446	Vuille	V.	A.M.C.A.	5
63.	474	Vosti	F.	L.C.	5
64.	517	Augsburger	U.	M.R.C.B.	4
65.	115	Ruffieux	D.	L.C.	4
66.	573	Huwyler	A.	A.M.C.L.	4
67.	173	Gerber	M.	A.M.C.G.	4
68.	325	Décrevel	J.C.	A.M.C.N.	3
69.	142	Chevallaz	Y.	A.M.C.G.	3
70.	367	Schneider	A.	M.R.C.B.	3
71.	545	Verraires	J.Y.	A.M.C.L.	3
72.	231	Roux	J.M.	M.R.C.A.	3
73.	823	Michel	U.	M.R.C.B.	3
74.	561	Bernardini	S.	L.C.	2
75.	688	Brog	B.	A.M.C.N.	2
76.	568	Ramelet	L.	R.C.C.Y.	2
77.	681	Genoud	D.	M.R.C.A.	2
78.	996	Boccalini	L.	M.R.C.A.	2
79.	567	Eckmann	N.	L.C.	1
80.	402	Bomottet	F.	A.M.C.L.	1
81.	477	Perottet	C.	A.M.C.L.	1
82.	464	Hofmann	R.	M.R.C.B.	1
83.	299	Aegerter	A.	M.R.C.B.	1
84.	344	Bastard			

=====

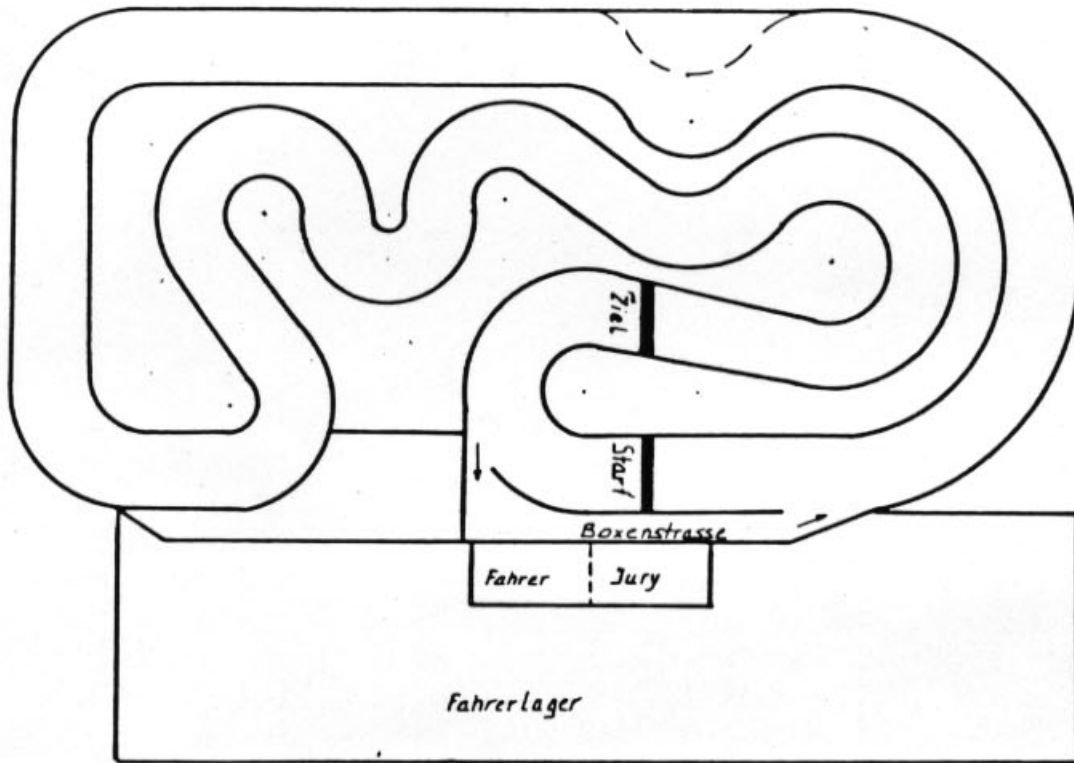
Le circuit de St-Gall est une réalité pour les membres du MRCSG. Après les circuits permanents du Tessin, de Brugg, de Viège, de Berne et de Lyss, voici que le club de St-Gall a inauguré le sien cet été.

Situé près d'un petit aéroport et d'un parc de jeux pour enfants, il est la représentation du but que se sont fixé les membres du comité de l'AMCG durant toutes ces années, but souvent approché mais jamais atteint.

C'est à la fois réconfortant et frustrant . Réconfortant de voir se réaliser le vœux d'un club malgré les difficultés diverses, frustrant de ne pas être ce club. Il faut malheureusement convenir que la surface restante du canton de Genève est le premier handicap à franchir malgré les appuis du Service des Sports et dernièrement de Monsieur Christian Grobet, chef du département des travaux publics. Le circuit de St-Gall est le premier en Suisse à être vraiment fini. J'entend par là qu'il comporte une enceinte extérieure, un bâtiment fermant à clé, une enceinte intérieure ainsi qu'un circuit (éh oui) entouré d'une herbe serrée qui empêche la terre de se poser sur la piste.

Le bâtiment comme vous pouvez le voir sur les photos, est une construction d'un étage auquel on accède par un escalier métallique qui se trouve à l'intérieur. Ceci permet d'interdire l'accès aux postes de pilotage et de comptage de tours des indésirable durant la semaine. Sur l'avant toit qui doit protéger réellement de la pluie, est fixé l'éclairage de la piste ainsi que la sonorisation. L'étage se trouve divisé en deux par une porte séparant ainsi le pilotage du comptage de tours et des émetteurs. Les compteurs de tours ont une excellente visibilité grâce à la position de la table de chronométrage comme vous pouvez l'observer sur la photo. La qualité du revêtement de la piste est sans reproche, mais le tracé, merveilleux pour les yeux, risque de devenir assez rapidement lassant du à la rapidité du circuit néanmoins ce n'est pas un circuit facile, ce qui donnera d'ici peu une maîtrise de pilotage hors du commun aux chanceux qui s'entraînent souvent. Des critiques négatives à propos de ce circuit ? peut-être, mais moi je n'en vois pas d'autre que le tracé et encore.....

MINI - DROM
Flugplatz - Sitterdorf



ST. GALL

