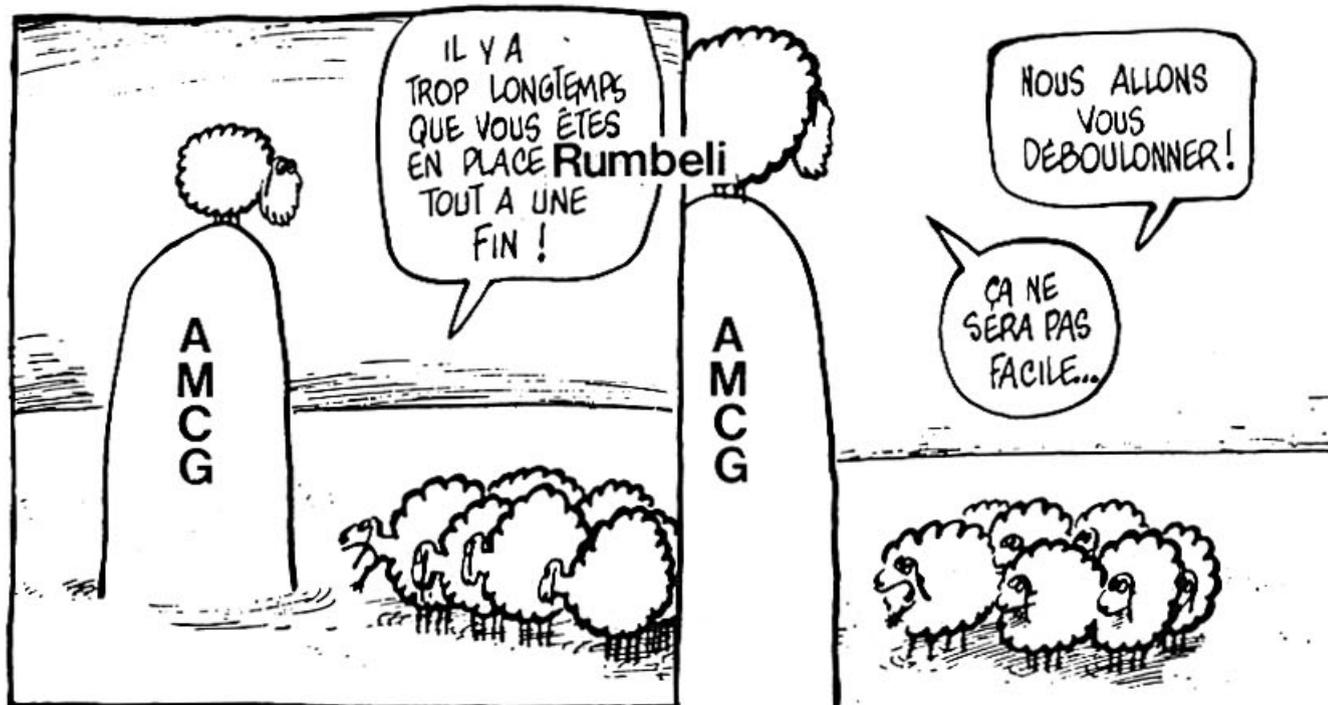


Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Mars 1983



Assemblée
générale
Les élections
83



Procès verbal de l'assemblée générale du 2 février 1983

L'assemblée est ouverte à 20 h 30 et le secrétaire fait le contrôle des présences. 23 membres sont présents, soit 20 membres actifs et 3 membres passifs. 2 membres se font représenter, ainsi le nombre de votants s'élève à 22 et la majorité absolue est de 13.

Le président lit le procès verbal de l'assemblée générale du 3 février 1982, puis passe à la lecture du rapport d'activité du comité pour l'année 1982, qui a paru dans le numéro 10⁰ du journal du club. Au point 4 de l'ordre du jour, l'assemblée accepte par 19 oui 2 blancs et 1 nul le procès verbal et par 21 oui et 1 blanc le rapport du comité.

Vient ensuite le rapport des comptes annuels présenté par le trésorier Patrick Bovard. Le bilan se solde par un excellent bénéfice. M. Bovard répond à différentes demandes d'éclaircissements concernant certains postes. A la suite de ces réponses, Messieurs Zonta T. et Manashe S. contrôleurs aux comptes, proposent à l'assemblée d'accepter les comptes pour la bonne tenue des cahiers et l'exactitude des chiffres présentés, ils proposent d'autre part de créer un rapport concernant le matériel du club et de sa valeur. Faisant suite aux recommandations des rapporteurs, l'assemblée accepte à l'unanimité les comptes 1982. Au chapitre des propositions du comité, il est décidé de vendre la dernière voiture électrique que possède le club, de liquider les tapis de l'électrique ainsi que les cônes, tout ce matériel étant en surplus.

Par 21 voix et 1 blanc, l'assemblée décide de ne point changer le tarif des cotisations.

Au point 10 de l'ordre du jour, le président fait un rappel des derniers événements survenus durant les deux derniers mois, concernant l'impossibilité d'utiliser l'esplanade des Vernets et les difficultés pour trouver un emplacement d'entraînement. M. Rumbeli donne connaissance des derniers entretiens avec les représentants du Service des Sports de la Ville de Genève concernant la surface asphaltée de Frontenex où le club pourra provisoirement s'entraîner.

Au point 11 de l'ordre du jour, l'assemblée donne décharge au comité 1982 par 21 voix et 1 blanc.

L'assemblée générale passe ensuite à l'élection du nouveau comité.

Est élu président; J-C Rumbeli président sortant par 21 voix, et 1 bulletin blanc. Est élu vice-président; J-P Ruchat vice-président sortant par 16 voix et 6 bulletins nuls. Est élu trésorier P. Bovard trésorier sortant à l'unanimité. Est élu secrétaire R. Mamerti, par 14 voix, a obtenu 6 voix A. Ruchat. Est élu gérant du matériel

A. Merguin, gérant du matériel sortant par 20 voix et 2 bulletins nuls. Sont élus vérificateurs des comptes S. Manashe par 17 voix et M.Zonta par 15 voix. Ont obtenus des voix: Sambati P. 8 voix et Grandjean JD 4 voix.

La section électrique n'ayant momentanément plus d'adhérents, il n'a pas été procédé à l'élection de responsables.

L'assemblée est levée à 22 h 30.

J-C Rumbeli

CHAMPIONNATS DU MONDE A CARNOUX

L'AMCG REPRESENTE PAR T. ZANADA !!!

Voilà une bonne nouvelle, mais qui reste néanmoins sujet à confirmation. En effet les organisateurs des championnats ont demandé aux fédérations nationales de faire parvenir jusqu'au 10 mars 83 la liste des sélectionnés, afin de pouvoir préparer les courses et imprimer les programmes. Ainsi la Fédération Suisse a sélectionné les coureurs du classement Proto de la fin 1982 puis que il n'y aura pas d'autre course d'ici au 10 mars. Sont qualifiés :

Heinz Wipfli	MCCB	200 points
Jakob Bühler	MCCB	160
Hässig Ruedi	MACW	123
**Zanada Thierry	AMCG	112
Zuberbühler L.	MCCF	104
en réserve :		
Erne Roland	MCCB	94
Friedli W.	MCCB	92

On remarquera tout d'abord l'efficacité de posséder une piste, car à l'exception de Thierry tous les autres viennent de club possédant un circuit permanent, et nous voyons qu'il y a 4 représentants de Brugg sur 7 papables. Dans le journal du comité organisateur de février on peut lire que certaines fédérations ont jusqu'au 10 mai pour faire parvenir leur sélection, parce qu'actuellement ils n'ont pas encore pris de décision. Peut être que la fédération suisse en fera de même, mais rien est sûr. Ce qui est sûr, c'est qu'actuellement la Fédération Suisse a fait la sélection ci-dessus.

La cérémonie officielle d'ouverture des 4èmes championnats du monde de voitures radio-commandées, aura lieu le mercredi 6 juillet à partir de 17 h 30. Chaque délégation défilera dans son ensemble (pilotes, mécaniciens, team-manager). En principe les délégations devront se présenter avec une certaine uniformité vestimentaire!!

Pendant cette cérémonie destiné surtout aux autorités, la piste sera fermée à partir de 16 h 45 et réouverte immédiatement après la fin de la manifestation. Cette cérémonie donnera lieu à diverse festivités dont les organisateurs en conserve la surprise.

Concernant la cérémonie de clôture et ceci dès que les résultats seront connus, les trois premiers recevront sur la piste leur récompense, suivra le gala de clôture qui aura lieu sous chapiteau le samedi 9 juillet, à partir de 21 heures à proximité du circuit, durant lequel une coupe sera remise à chaque pilote, ainsi qu'un trophée-souvenir à chacun des mécaniciens.

Un buffet campagnard sera servi à cette occasion et à l'exception des pilotes, ce buffet est payant; la participation a été fixée à 100 ff.

Pour terminer cette soirée en apothéose, un feu d'artifice sera tiré.



Une vue du circuit depuis qu'il a été modifié

Le coût de l'inscription aux championnats du monde a été fixé à 500 ff; ce prix comprend : le dossier d'inscription proprement dit (règlement, numéros, badges, brochure-programme). L'appéritif de cérémonie d'ouverture, le gala de clôture avec le buffet, une coupe pour chaque pilote et 1 trophée-souvenir au mécanicien.

Reste l'épineux problème du logement, sur place à Carnoux il y aura peu de logements, quelques caravanes à louer à des prix très abordables et des chambres pour environ 100 par jour (franc français) Le reste des participants devront loger dans les hôtels d'Aix-en-Provence ou à Marseille qui se trouve à 20 minutes de voiture du circuit. Alors les fans et groupilles de Thierry qui ne manquez pas d'aller encourager votre idole, vous pouvez lui demander la liste des hôtels.

Vous trouverez à la page suivante le circuit de Carnoux avec indiqué l'inclinaison de chaque virage. Tout ceci fait rêver.

LA DERNIER COURSE AUX VERNETS

Les yeux étaient tout humides, les regards mornes et le coeur triste. Mais au fait pourquoi toute cette désolation ? Parce que il faisait un temps de cochon pour notre dernière course sur l'esplanade.

Biensûr que nous étions un peu triste, mais le temps, lui était franchement catastrophique. Et si nous avions prévu de faire deux groupes de 9 coureurs pour courir 2 fois 15 minutes et deux finales d'une heure, il faut se rendre à l'évidence que jamais nous arriverions au nombre prévu. Seuls 6 coureurs étaient présents, 6 participants qui ont tous gagnés une consultation gratuite chez le meilleur psychiatre du coin. Il fut donc accepté deux autres malades qui s'étaient égarés aux Vernets : Boulmier un grand nostalgique et Lude, un transfert du buggy, pour lui le terrain était presque parfait. A relevé la présence de Manashe et Hertig venus tout spécialement de Lausanne pour s'occuper du compte tours. Vu le temps nous renonçâmes à déposer protêt concernant les tours accordés par ces messieurs, ils auraient été capable de nous faire recourir!!

On vit aussi des membres de notre honorable club qui vinrent serrer la main aux pilotes avec un regard compatissant. Parmi ces sympathisants, il y avait les Zanada qui se mouillèrent pour nous, en portant les poutres, Guichard qui revenait du carnaval d'Onex, et qui trouva nos tête trmpées plus drôle que celles du cortège. On vit aussi Kuchat JP tout heureux de devoir travailler ce samedi après-midi, tout à coup, il réalisait la gentillesse de son patron. Vint aussi Sambati pour qui la pluie est devenu un calvaire et qui parfois regrète le côté feutré et asceptisé des courses électrique. Le plus drôle de tous fût Zahnd, qui lui volontairement déguisé en supporter du Genève-Servette partait pour Fleurier en autocar, il vint aussi dire bonjour. Quant à Maret, il trouvait que ces carrosseries en dégradés faisaient un bel effet dans l'eau, au dernière nouvelle, il va peindre des coques de bateaux.

Reste que tout ce beau monde pensait aux fanas drogués de modélisme qui tournaient aux Vernets. Ce sont les seuls qui ont dès aujourd'hui le droit de dire " s'il ne doit en rester qu'un, je serai celui là". Merguin, Christen, Zonta, Queloz, Mamerti et Rumbeli, telle est la liste des derniers mohicans. Ils méritent tous une coupe souvenir qui sera peut être offerte par une fabrique de parapluie.

Faut-il parler de la course ? disons que l'on fit une demie-heure d'essais, puis deux fois 45 minutes de course. Les 45 premières minutes se passèrent bien (est-ce donc possible) et puis se fût le moment de la seconde manche. Elle dura 10 minutes !! et les Bourbaquis s'embourbèrent..... Zonta, carbu cassé, Rumbeli accus à plat (à l'eau) Queloz carbu à tiroir malade, Mamerti servo-moteur sans âme, Merguin bielle coulée (normal avec toute cette eau) Lude servo-al'eau, Boulmier suspension suspendu et Christen, le grand vainqueur avec quelques ennuis sur sa nouvelle voiture tout-en-tubulure. Bref plus personne ne tournait, la pluie se retrouva seule à continuer le jeu avec les compteurs de tours. Ces deux compteurs prirent la décision d'arrêter la course, et ceci sans demander l'avis de la sous-commission des pilotes qui aurait dû être formée adhoc en la circonstance. Et c'est ainsi que prit fin la dernière course sur l'esplanade des Vernets.

UN PEU TRISTOUNET TOUT CELA

RESULTAT COURSE ENDURANCE

1.	Christen	203 tours
2.	Mamerti	184
3.	Merguin	147
4.	Boulmier	64
5.	Rumbeli	52
6.	Queloz	26
7.	Zonta	16
8,	Lude	2

Voici enfin, la première piste permanente en Suisse romande. C'est sous l'efficace présidence de J. Montavon, que le club d'Ajoie à la joie (il n'y a pas de pléonasme) d'inaugurer la première piste permanente francophone . Serons-nous donc toujours à la traîne de nos amis Suisse-alsémanique ? il faut malheureusement se rendre à l'évidence, nous faisons rarement le poids dans quelque sport que ce soit.

Bref nous irons à Bure, pour une fois sans barda militaire et avec des modèles conforme aux normes européennes et n'ayant aucune ressemblance avec des chars d'assaut.

Malgré que la piste se trouve sur territoire militaire et donc prêté par l'armée, le livret de service ne sera pas nécessaire. Seuls les trois aiguilles réglementaires seront recommandées pour déboucher les carburateurs. A la page suivante vous trouverez, le tracé que vous pourrez commencer de mémoriser avant d'aller contaster par vous-même les avantages de la piste.

ALPHA GRAND PRIX PB 12

L'Alpha Grand Prix est la dernière née de la série des Alpha 1.S et 82.

Voici quelques améliorations techniques de cette voiture. Les mono-amortisseurs ont l'avantage d'équilibrer l'amortisseur avant et tout en étant protégé d'être facilement accessible. Suivant la technique des vrais voitures, le système de freinage est équipé d'un disque métallique et de plaquettes garnies de matière à haut niveau de friction. Par l'adjonction d'un déflecteur d'huile et un régulateur, vous pouvez régler la voiture pour votre style de pilotage.

Le nouveau châssis epoxy est plus rigide et plus solide et le nouveau pot d'échappement avec la sortie entièrement métallique est nettement supérieur quand il est utilisé avec le nouveau collecteur en alu.

Il est probablement un des plus efficace au monde. La voiture possède également une suspension arrière à géométrie variable qui peut rendre de grand service lors de changement de direction violent et au freinage.

La boîte à vitesse

Deux ans d'étude et de développement ont permis à la maison PB de perfectionner sa boîte à vitesse automatique; ses avantages sont : vitesse de pointe plus élevée, meilleure accélération, durée de vie du moteur prolongée et autonomie plus grande. Cette boîte à vitesse va sera certainement la révolution 1983.

Six rapports de 5,29: 1 à 6:1 sont disponible pour la première vitesse et cinq rapports de 4,63:1 à 5,11:1 pour la deuxième vitesse.

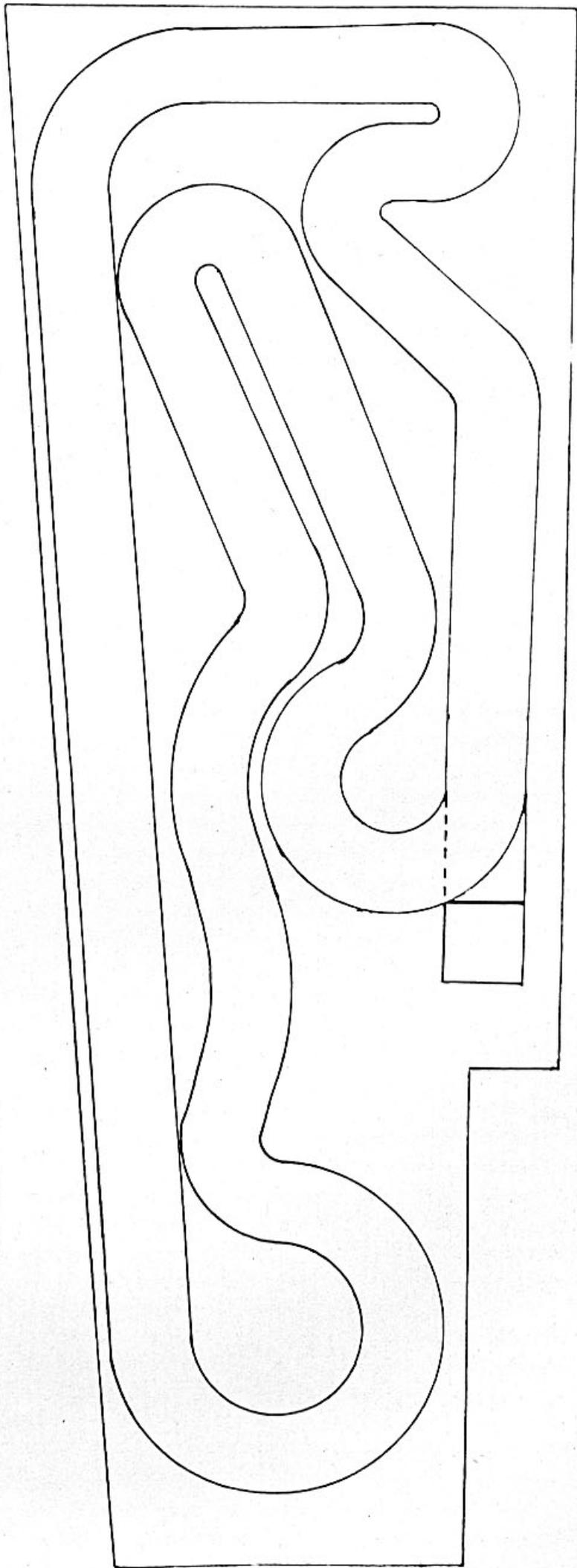
L'ensemble fournit sept différences de rapport de 0,4:1 à 1,26:1 entre la première et la seconde vitesse. Cette impressionnante gamme de rapports est possible avec seulement 2 cloches d'embrayage, deux pignons et quatre couronnes. Tout cela dans un but de simplification et de coût le plus bas. Grâce à une construction simplifiée, il est aisé d'installer ou d'enlever la boîte à vitesse (il y a seulement deux vis de fixation) Par un système astucieux, il est possible de régler le point de changement par une seul vis accessible depuis l'extérieur.

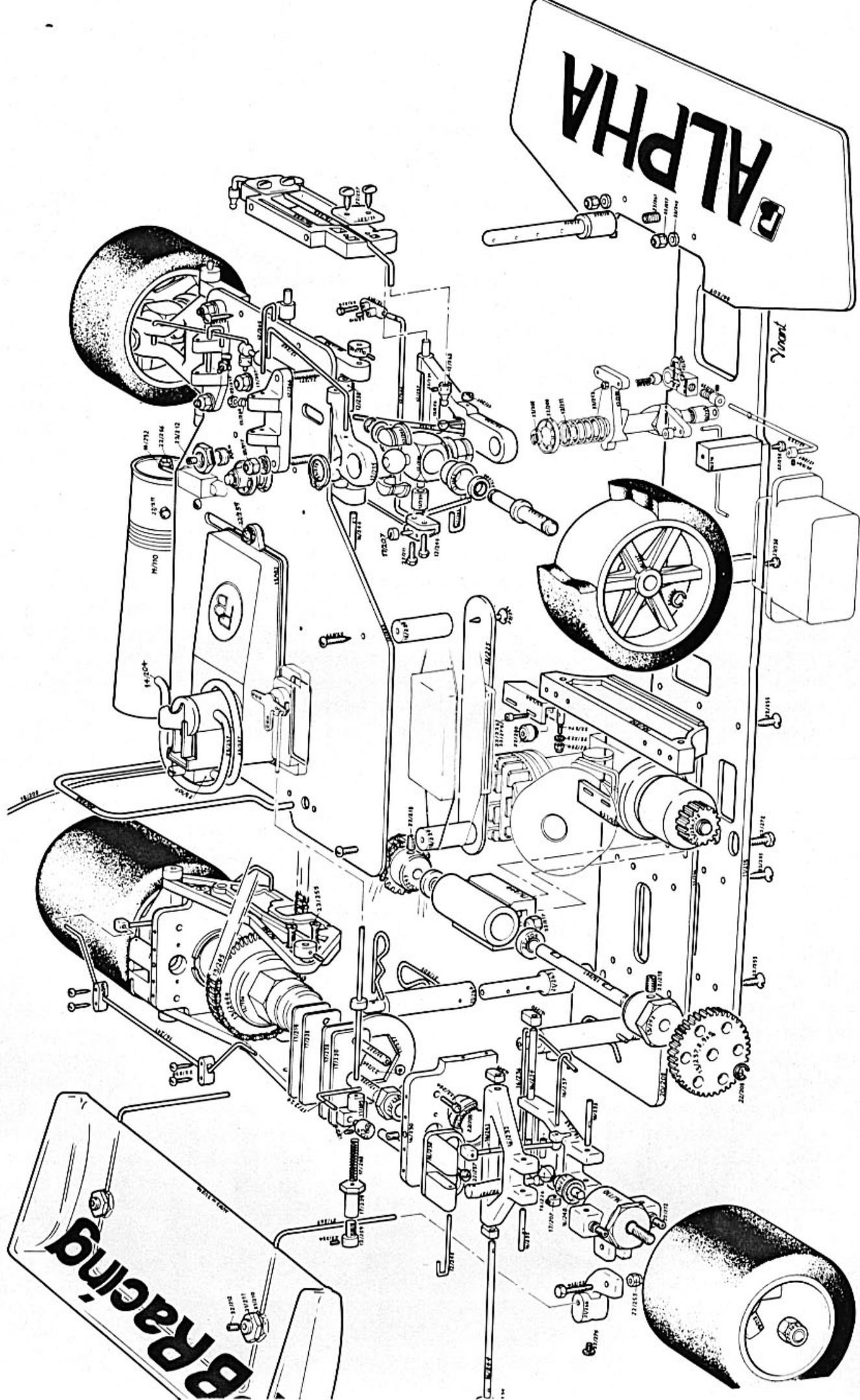
Dans ce journal, vous trouverez un éclaté de cette voiture.

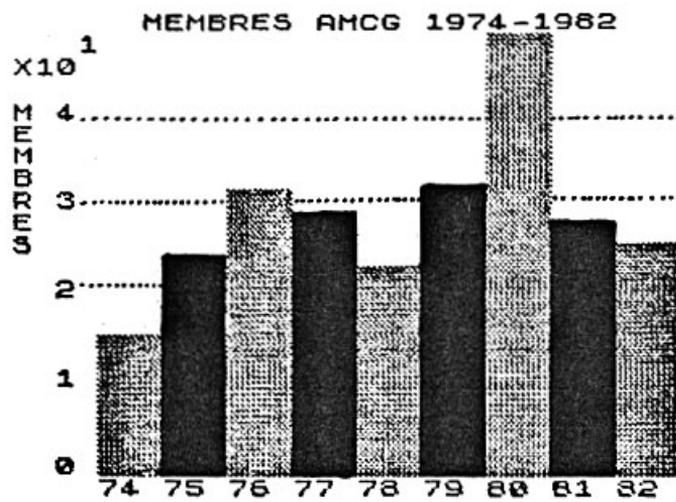
N'oubliez pas le 26 mars la première manche du championnat genevois chez Ecoffey. Le Grand Prix du Lignon aura lieu les 10 et 11 avril

Piste permanente de Bure (AMCA)

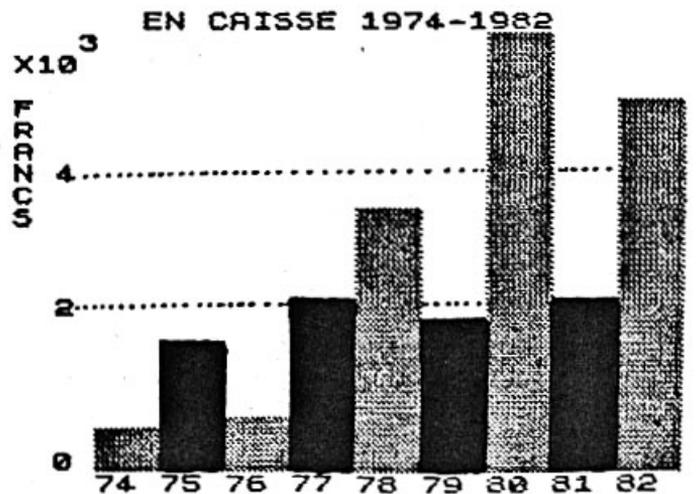
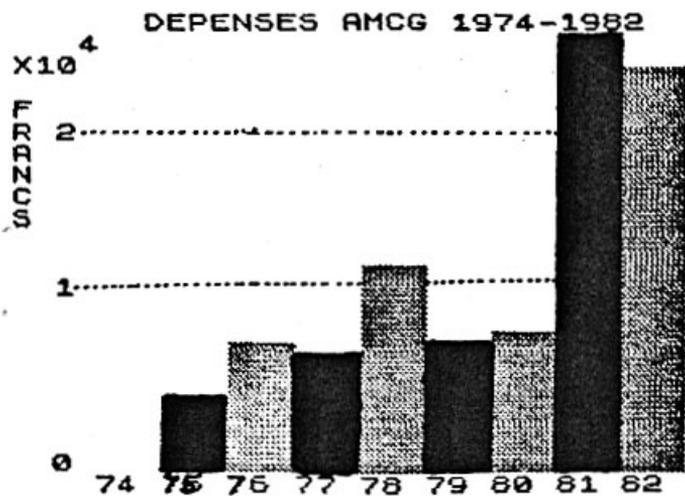
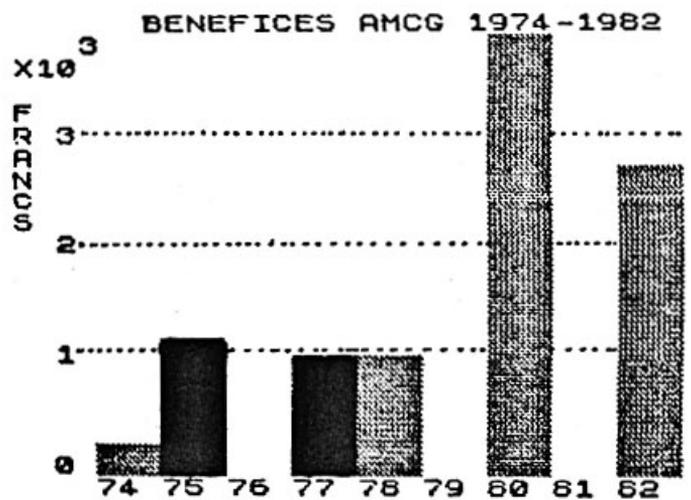
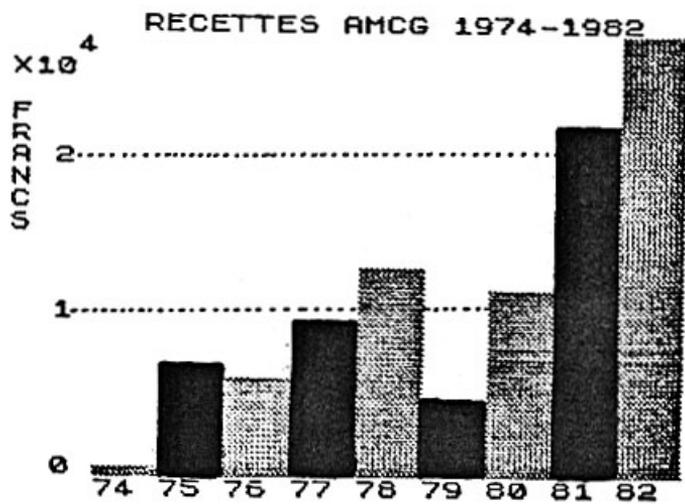
Données techniques : Développement : 260 m
Longueur total : 73 m
Ligne droite : 60 m
Largeur total : 25 m
Largeur piste : 4 m







LE CLUB EN CHIFFRES



Un fois n'est pas coutume, jetons un regard chiffré sur le club depuis sa création. Comme dans tout bon conseil d'administration qui se respecte, l'ordinateur nous a aidé à faire des organigrammes de tout ce qui est palpable et se retrouve froidement transformé en chiffre avant de devenir colonnes sombres ou grises.

Les membres

Voici le sujet le plus palpable et surtout le plus visible. Combien sommes-nous ? Partis à 16 membres en 1974, dès 76 nous oscillons entre 25 et 30 membres; mais attention, il s'agit uniquement des membres participants aux courses Suisse, c'est à dire ayant une licence. Nous ne comptons pas les membres passifs dont plusieurs font des courses uniquement locale. Mais que c'est-il donc passé en 1980 ? eh bien nous verrons que l'an 1980 est particulière à la vie de notre club et présente les retombées des Championnats du Monde 79. En effet suite aux mondiaux, toute une série de gens se sont inscrits aux clubs en ayant qu'une vision spectaculaire de la voiture R/C, une vision qu'avaient donné les virtuoses et vedettes de ce hobby aux Vernets pendant une semaine. Notre club devint ainsi le plus grand de Suisse pendant un an, avant que la réalité ne reprenne ces droits. On peut se demander s'il eut été possible de garder tous ces membres. Il est assez facile de répondre non, car 5 de ces membres n'eurent jamais de voiture et ne vinrent à aucune réunion, ni course et 5 autres ne firent qu'occasionnellement de l'électrique. Il faut donc se méfier du nombre de membre sur le papier, et mieux vaut avoir un effectif comme nous avons aujourd'hui, car cet effectif représente vraiment la totalité de participants et coureurs sur qui nous pouvons compter.

L'argent

Sujet nettement moins palpable par les membres à l'exception du trésorier. Au chapitre des recettes nous constatons une augmentation du volume des affaires, et une croissance continue des rentrées avec un record en 1982 (frs 27.000.-). Malheureusement on remarque que parallèlement les dépenses suivent les mêmes fluctuations, à l'exception de 1981 où nous avons accusé un gros déficit suite au vol dont nous fûmes l'objet. On voit également qu'en 1979 notre club était un peu mis en veilleuse au profit du comité des mondiaux. C'est pourquoi nous trouvons en 1980 des supers bénéfiques et avoirs en caisse, il s'agit des répercussions de l'année 1979. Dans les statuts du club, il est explicitement écrit : "club à but non lucratif", l'organigramme des bénéfiques confirme que nous respectons nos statuts. 3 ans avec Frs.1.000.- de bénéfique, trois ans sans bénéfique et 2 belles années: 1980 frs. 3.800.- et 1982 frs. 2.800.- Voilà en quelques mots 9 ans de vie du club résumés en quelques lignes verticales. Malheureusement, il nous est difficile d'extrapoler pour l'avenir. Est-ce un bien ? est-ce un mal ? au moins cela nous permet de garder un certain suspens.

JCR

PHOTOS DE LA PAGE SUIVANTE

Il s'agit de photos qui vous montrent le nouveau moteur CMB de la firme italienne Motori CMB Italia, qui sera prochainement importé en Suisse. Voici quelques données techniques : Alésage 16,40 mm. Course 16,40 mm. cylindrée 3,46 cc. Nbre de tours maxi 28.000. Puissance 1,3 ch. poids 300 gr. avec carburateur à tiroir.

