

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

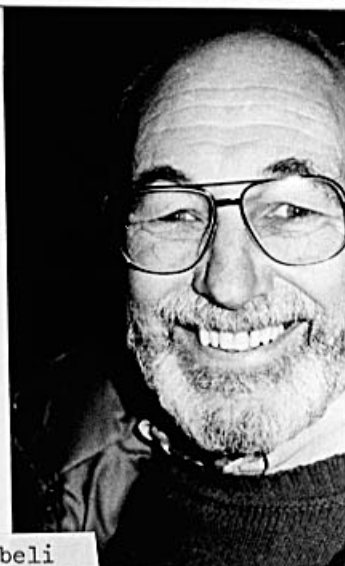
Organe officiel  
de  
l'Auto Model Club de Genève  
Case postale 55 1211 Genève 1

Décembre 1984

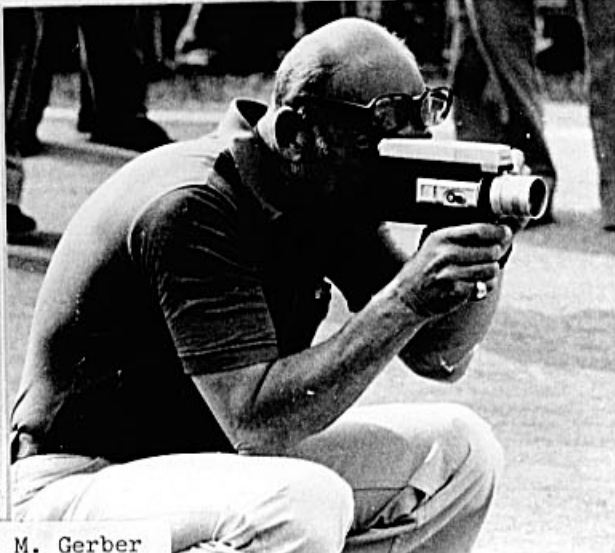
## MORT DE PHILIPP ROCHAT



Photos J-C Rumbeli



Photos M. Gerber



# MORT DE PHILIPP ROCHAT

Une grande figure du modèle réduit nous a quitté.

Notre ami Philipp Rochat n'est plus, il nous a quitté comme cela brutalement en bricolant dans son atelier. Mort merveilleuse pour un homme qui consacra une bonne partie de sa vie avec ces petites voitures, comme d'aucun les appelle.

Agé de 67 ans, Philipp était plus qu'un membre de notre club, il était un ami. Un ami parce qu'habitant Bâle depuis longtemps, il avait gardé souvenir de son enfance passé à Champel à Genève ( 14 ans ). Il avait toujours eu en affection notre club et ne manquait jamais une occasion de venir nous trouver.

Sa passion pour le modélisme commença bien avant la guerre, à ce moment là, il faisait du speed comme il disait; c'est à dire de la voiture de vitesse sur circuit, on le voyait souvent et ceci pendant de très nombreuses années. Quant vint les voitures radiocommandées, sans perte un instant il se lança dans cette nouvelle discipline.

Sous sa présidence le club de Bâle commença à faire des courses et rapidement l'expansion de cette forme de modélisme envahit la Suisse. La première fédération Suisse fût sous son égide et il en devint tout naturellement son premier président, mais Philipp voyait grand, il devint aussi le président de la fédération européenne. Sa facilité pour les langues, qu'il avait apprises dans les différents pays, lui permettait d'avoir des amis dans toute l'Europe. On le voyait partout sur tous les circuits, servant d'interprète aux championnats du monde aux USA, aidant les pilotes SG et riant avec ces nombreux amis.

Importateur de la marque SG pour la Suisse, on le voyait fréquemment dans le sillage de Sabbattini ( patron SG ) lors des confrontations internationales. Je me rappellerai toujours de son art politique, pour régler les différents entre anglais et italiens lors des championnats du Monde Formule à Monaco, lors que j'étais juge international avec lui.

Philipp, on ne te veras plus sur les circuits, mais ton image d'homme jovial, gai et toujours disponible sera présente dans nos esprits et également toujours présent dans nos coeur.

JCR

En ce jeudi 22 novembre 1984, il pleut averse sur Muttentz et son église. A deux heures l'église est pleine jusqu'au dernier siège, tous les amis de Philipp Rochat sont présents pour rendre un dernier hommage à celui qui fit tant pour le modélisme.

Dans l'assistance on reconnaît Messieurs Hässig, Garbani, Friedli ( président SRCCA ), Sabattini ( SG ), Manashe S. ( président EFRA ), ainsi qu'une très forte délégation genevoise composée de Messieurs Rumbeli ( président ) Gerber, Zahnd, Zanada T et Hertig.

La cérémonie fût sobre et empreinte d'émotion, chacun repensant aux bons moments que nous avons passé avec Philipp.

Le samedi lors de l'assemblée de la fédération Suisse, le président Monsieur Friedli retraça les grands moments de la carrière du défunt au sein de la fédération et demanda une minute de silence en sa mémoire.

\*\*\*\*\*

N'oubliez pas

Vendredi 7 décembre Brasserie du Lignon Souper annuel

Assemblée de janvier le 9 janvier

# ASSEMBLEE SRCCA

L'assemblée générale de la fédération Suisse de voitures radio-commandées ( SRCCA ) c'est déroulée le samedi 24 novembre dernier à Ergenkingen. Les clubs étaient représentés par 64 délégués, ce qui mettait la majorité à 33 voix.

Le président central, Monsieur W. Friedli rappela le peu de succès rencontré par la campagne de recrutement de nouveaux membres.

Le comité central, par la voix de son président demande de ne pas approuver les propositions qui seront discutés dans la journée, concernant la modification de la procédure des courses.

Les courses électriques sont quasiment à l'agonie précise encore la président en constatant que le championnat Suisse électrique n'a réuni que 10 concurrents !!. Par contre les courses régionales thermique ont connu une augmentation des participants. Pour terminer le président félicite les clubs de Genève - Berne et Zürich pour leur 10 ans d'existence.

Le procès verbal de l'assemblée générale 1983 est approuvé à l'unanimité. Puis les comptes sont également approuvés, nous sans une discussion passionnée, concernant le Racing News qui coûte bon an mal an Frs 10.000.- finalement le Racing News continuera de paraître après la votation qui approuve le projet par 61 voix contre 3, une bien longue discussion pour finalement ne retrouver que 3 opposants. Les comptes sont acceptés à l'unanimité, malgré un déficit de Frs 3.000.-

L'assemblée passe ensuite à la lecture des nouveaux statuts qui sont également acceptés à l'unanimité.

Puis nous entendons un rapport concernant l'assemblée générale de l'Efra.

## Les décisions de l'EFRA

Les nouveaux règlements sont arrivés, comme le vin nouveau. La participation des suisses aux différentes courses sera la suivante :

Championnat d'Europe thermique	9 concurrents
Championnat d'Europe G.T.	11 concurrents
Championnat d'Europe Buggy	11 concurrents
Championnat du Monde	4 concurrents

Un championnat d'Europe de planche à roulettes aura lieu à Milan, le 14 juillet 1985 et tout le monde pourra y participer.

Il y aura encore un championnat d'Europe des moins de 20 ans en Allemagne de l'Ouest.

Une catégorie Buggy 1/10ème a été créée, par contre, si le recul des électriques 1/12ème se poursuit l'an prochain, cette catégorie pourrait bien être supprimée.

\*\*\*\*\* La décision tant attendue est tombée, les voitures \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\* à 4 roues motrices courront avec les autres voi- \*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\* ture l'an prochain. \*\*\*\*\*

## NOUVELLES MESURES

\*\*\*\*\*

La catégorie Formule est supprimée en course EFRA.

La fédération espère ramener le bruit à 70 db en 1986.

Le Kister est définitivement interdit.

Par contre, ce qui est le plus important c'est la décision interdisant que le trou d'échappement soit dirigé vers le haut. Il ne sera autorisé l'an prochain qu'un trou étant sur le côté ou vers le bas.

Pour les départs, il est possible d'adopter



NOUVELLES MESURES  
\*\*\*\*\*

En Suisse toutes les normes EFRA sont adoptées, ainsi la catégorie FORMULE disparaît.

Il a été en outre décidé qu'à partir de l'an prochain, toutes nouvelles décisions de l'EFRA ne rentrera en vigueur qu'un an après son adoption.

Après une longue discussion concernant les propositions de changement du style de course, le système 1984 récolte 37 voix et les propositions demandant le retour à l'ancien système 30 voix. Ainsi le championnat Suisse et le championnat régional se dérouleront de la manière suivante :

SYSTEME COURSE 1985  
\*\*\*\*\*

Samedi	essais et 3 manches de qualification	
Dimanche	2 manches de qualification	
	1/32ème et 1/16ème de finale	10 min.
	1/8 ème et 1/4 de finale	15 min.
	1/2 finale	20 min.
	finale	30 min.

Autres faits marquants

L'assemblée générale a reconduit le comité pour 1985, il y a un seul changement, M. Pfister A ,secrétaire n'a obtenu que 2 voix, alors que M. Naef R. qui avec 43 voix devient ainsi le nouveau secrétaire.

Comité :	M. Friedli W	Président
	M. Naef R.	Secrétaire
	M. Ladrière P.	Trésorier
	M. Zanolari P.	
	M. Ruchat J-P	
	M. Iff H.	
	M. Erne A.	
	M. Canetti F	
	M. Born W.	

Commission technique : Messieurs Iff H, Manashe S. Ruchat J-P, Born W, Naef R.

Chef région 1 : Delederray H.

Commissaire de course Champ. Suisse : Ruchat J-P et Naef R.

Commissaire de course Buggy : Ruffieux D. et Hoffer J.

Commissaire de course GT : Haessig A, Born W et Erne A.

L'assemblée a admis 2 nouveau clubs en son sein et ceci à part entière. Il s'agit de l'Auto Model Club Monthey et de l'Electro Modell Rensport klub Bern.

Sont admis provisoirement pour 1 an, le Modell Racing Team Schwyz, le Buggy Club Gros de Vaud et le Mini Racing Club Fribourg.

L'assemblée a également attribué les courses du championnat Suisse aux clubs suivants :

Championnat Suisse thermique

4 et 5 mai	Saint Gall
1 et 2 juin	Berne
29 et 30 juin	Brugg
24 et 25 août	Lausanne
21 et 22 septembre	Schaffouse
12 et 13 octobre	Viège

Championnat Suisse Buggy

13 et 14 avril	Bienne	23 et 24 mars	Wohlen
11 et 12 mai	Lucerne	31 août-1 spt.	Neuchâtel
8 et 9 juin	Lausanne	28 et 29 sept.	Le Lignon.

# OPINION

Nous n'avons donc pas une manche du championnat Suisse en 1985.

Le fait ne ma pas étonné outre mesure. Objectivement, bien des choses ont laissé à désirer lors de la dernière course. Mais avant de me lancer dans une auto-critique sévère, il faut tout d'abord regarder les facteurs externes et incontrôlables qui nous sont défavorables. Au vu des résultats des votations concernant les différentes propositions, on peut constater que les deux clubs se trouvant à l'extrémité de la Suisse ont recueilli un minimum de voix, en effet Genève récolte 22 voix, Losone 35,; les élus récoltent Schaffouse 29, Viège 35, Lausanne 46, Saint-Gall 47, Berne 48 et Brugg 49.

Il est évident que le facteur distance a joué un rôle non négligeable. D'aucun pense que le vote des délégués n'est pas forcément représentatif de l'opinion des coureurs du groupe A. Cette argument n'est pas sans faille, Monsieur Friedli faisait remarquer que les propositions des candidatures des clubs étaient parvenues assez tôt dans les clubs Suisse pour que les délégués puissent représenter l'opinion des pilotes de leur club.

Aussi faut-il se rendre à l'évidence et regarder avec lucidité les erreurs que nous avons commises lors des dernières courses que nous avons organisé.

En premier lieu, la bête maudite qui, sous ptétexte de nous aider et nous faciliter la vie, ne fait que nous plonger dans une pagaille de plus en plus grande. J'ai nommé l'ordinateur.

En août 1982 déjà, lors du championnat régional nous avons eu de gros problèmes semant le trouble parmi les concurrents. L'an passé il y eu trêve puisque nous n'avons organisé qu'une course open.

En 1984 les délégués de l'assemblée générale SRCCA accorde à nouveau à l'AMCG, la première manche du championnat Suisse. Là, l'ordinateur bat un nouveau record, la course s'arrête à 10h.30 et ne reprendra que l'après-midi au grand dam des concurrents et des spectateurs qui demandent plus d'une fois à notre speaker B.Jaccard où l'on en est ! Planté!!! comme on dit et le record est digne du Guinness Book car nous n'avons pas un, mais deux ordinateurs. Je sais certains rétorqueront que c'était l'ordinateur du club de Brugg. Mais soyons logique, le concurrent présent constate une chose et une seule " La course est arrêtée et je ne coure pas, le reste m'est égale ".

Il faut le reconnaître et avoir le courage de le dire, c'était la pagaille. Lorsque ce genre de difficultés arrivent aux autres, par exemple à Carnoux ou lorsque les laussanois utilisaient la première version de leur ordinateur, nous étions aussi les premiers a dénigrer et décrier les organisateurs, et ceci sans indulgence pour leurs problèmes.

Je reste donc convaincu, que les concurrents se fichent cordialement des problèmes d'organisation. Ce qui les intéresse, c'est une course qui fonctionne sans problème d'horaire et qui garanti l'équité.. et des résultats justes pour chacun. Ensuite, il faut une infrastructure en bonne état et commode.

Parlons en de notre infrastructure, elle n'était pas au top niveau. L'emplacement est de loin pas comparable aux Vernets, le revêtement ne donne pas une bonne impression, même si il est praticable. Devant les pilotes, nous avons qu'un semblant de piste de décélération et d'emplacement pour les mécaniciens. Pour exprimer le fond de ma pensée je dirai que c'était un " foutoir " absolument indigne d'un championnat Suisse et incroyable de la part d'ancien organisateur des championnat du Monde. La sono ? juste suffisant et là encore je fais dans l'auto-satisfaction. Le podium n'avait malheureusement pas tout à fait la qualité de celui du championnat régional. Dans le cas du podium c'était pour nous un magnifique podium et en plus c'était une première pour Charly, il avait fait le maximum j'en conviens. Mais les

barres en direction du circuit qui soutenaient l'ensemble de la construction étaient dangereuses.

Lorsque l'on additionne tous ces éléments négatifs, le comte finit par être lourd.

Maintenant que tout est dit, il nous reste à tirer les conclusions en forme de corrections pour l'avenir.

En premier lieu, nous allons acheter le même ordinateur que le club de Brugg avec son programme championnat d'Europe qui a magnifiquement fonctionné. Fini les tâtonnements, les programmes à l'essai et les corrections minute. Il faut du clef en main qui fonctionne.

Pour l'infrastructure, nous pouvons encore faire mieux que la course du championnat genevois. Le podium est maintenant bien au point, mais il nous faut plus de barrière, un contrôle plus sévère dans les stands face aux personnes étrangères à la compétition. La sonorisation est totalement à revoir, pas seulement les haut-parleurs mais aussi le câblage.

Notre club doit se ressaisir sur tous les plans. Il y a quelques années l'organisation d'une course était un événement extraordinaire vécu en tant que tel par tous les membres. Aujourd'hui une certaine routine c'est installée, elle nous a mené à l'insouciance et à l'auto-satisfaction. Cet avertissement de la fédération doit nous permettre de remonter rapidement la pente.

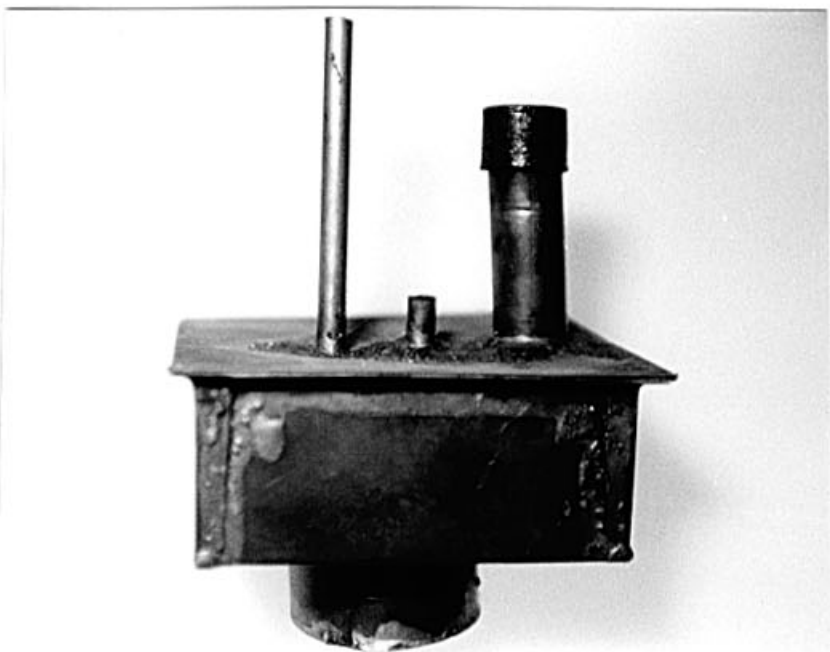
J-C Rumbeli

\*\*\*\*\*

## IL Y A 10 ANS...

L'AMCG NEWS est en à son troisième numéro. En couverture, une photo représentant des dizaines de voitures R/C, américaines bien sûr puisque la photo vient de là-bas. A cette époque on rêve encore des grandes compétitions style outre-atlantique.

Mais ce numéro de décembre est entièrement consacré aux réservoirs à niveau constant. Une petite révolution pour l'époque, 4 pages consacrées à ce sujet et si l'on suit à la lettre les descriptions, on peut réaliser un réservoir comme le modèle photographié.



Un petit chef-d'oeuvre encombrant à souhait, inesthétique et pas forcément efficace.

Mais les pionniers n'avaient pas peur du ridicule pour aller plus vite et plus sûrement. En effet à ce moment là, les voitures dont le réservoir était à moitié vide, calaient fréquemment dans les courbes, par manque d'arrivé d'essence . Dans l'article, il est fait allusion à la présurisation des réservoir d'avion, musique d'avenir, mais on peut constater que plusieurs techniques de l'aviation seront utilisées sur nos voitures ( résonnateurs, présurisation etc.).

Ce journal No.3 parait le soir de la première fondue du club; le club existe depuis 6 mois et déjà on sent le sens de la fête. A ce moment là, le club utilise le parking de la brasserie Feldschlössen et le président rappel dans sa lettre aux membres que les bouteilles de bière ( pleines ) qui se trouvent sur la rampe de chargement ne peuvent être bues sans autre. A croire qu'il y avait des buveurs de bière dans le club à cette époque là!!!

\*\*\*\*\*

## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1984

Les deux dernières manches de ce championnat se sont déroulées le même jour. Ainsi nous avons pu profiter d'une pluie battante toute la journée. Pour finir en beauté, on assista au grand come-back d'Yvan Chevallaz, absent depuis plusieurs saisons des circuits. Il termina 4 ème lors de la 6ème manche.

Autres retours remarqués, ceux de Philippe Hertig qui n'avait fait qu'une course cette année et Thierry Zanada. Le second brillant plus que le premier en remportant les 2 manches.

Lors de la 5ème manche Lepelletier se classa 2ème, ainsi en l'absence de Merguin Alain, Roger Lepelletier remportait le championnat 1984.

La finale de la 5ème fût épique. Il ne restait présent que le compteur de tours, 8 finalistes et 1 mécanisien ( Chevalaz ). Ce valeureux mécano donna le départ aux voitures qui se présentaient sur la ligne comme lors des départs des régates sur le lac. Le drapeau baissé il commença a préparer le ravitaillement de chacun. Survint heureusement Heinz Christen qui lui aida dans sa lourde tâche à responsabilité.

Parmis les sans grade, il faut relever le bond en avant de Patrick Junod qui avait fait forte impression lors de la dernière manche du championnat régional à Balexert. A Frontenex il termine 6ème dans la 5ème manche et 9ème dans la 6ème manche. Ces deux résultats lui permettent de raliar la 10ème place du classement générale final et de gagner ainsi son premier gobelet en étain. Et comme chacun le sait, c'est le premier prix qui est le plus difficile à gagner, maintenant la voie royale est ouverte pour 1985.

La distribution des prix se déroula à la suite de la fondue qui réunissait les concurrents des deux clubs. Tradition qu'il ne faut pas laissé tombée.

### CLASSEMENTS

<u>5ème manche</u>			<u>6ème manche</u>	
1. Zanada	49	tours	1. Zanada	66 tours
2. Lepelletier	45	2 sec	2. Queloz	62
3. Sambati	45	15 sec.	3. Bovard	61
4. Queloz	44		4. Chevallaz	52
5. Charbon	42		5. Charbon	49
6. Junod	40		6. Bocquet	46
7. Hertig	39		7. Hertig	37
8. Bovard	28		8. Lepelletier	7
9. Christen			9. Junod	
10. Figuet	11. Benoit	12. Rumbeli	10. Benoit	11. Christen
13. Larderaz	14. Genier	15. Chevalaz	12. Larderaz	13. Figuet
16. Bocquet			14. Sambati	

# CHAMPIONNAT GENEVOIS

<u>ANNEE</u>	<u>1er</u>		<u>2ème</u>		<u>3ème</u>		<u>Participants</u>
1975	Chevallaz	AMCG	Zahnd	AMCG	Rumbeli	AMCG	14
1976	Ruchat JP	AMCG	Dupont	LC	Benz	LC	31
1977	Simko	LC	Zahnd A	AMCG	Dupont	LC	43
1978	Cateau	AMCG	Simko	LC	Dupont	LC	44
1979	Zahnd	AMCG	Simko	LC	Merguin	AMCG	34
1980	Zanada	AMCG	Merguin	AMCG	Benz	LC	37
1981	Merguin A.	AMCG	Zanada T	AMCG	Zahnd	AMCG	33
1982	Merguin A.	AMCG	Queloz	AMCG	Bocquet	LC	34
1983	Merguin A.	AMCG	Lepelletier	LC	Zanada	AMCG	29
1984	Lepelletier	AMCG	Bovard	AMCG	Merguin	AMCG	27





1. L'homme qui monte P. Junod.
2. La fête à Christen H.
3. Un discours passionnant !!
4. Un de plus pour P. Bovard
5. Sambati P. bientôt toute la collection.