auto model club genève

JOURNAL

N° 143

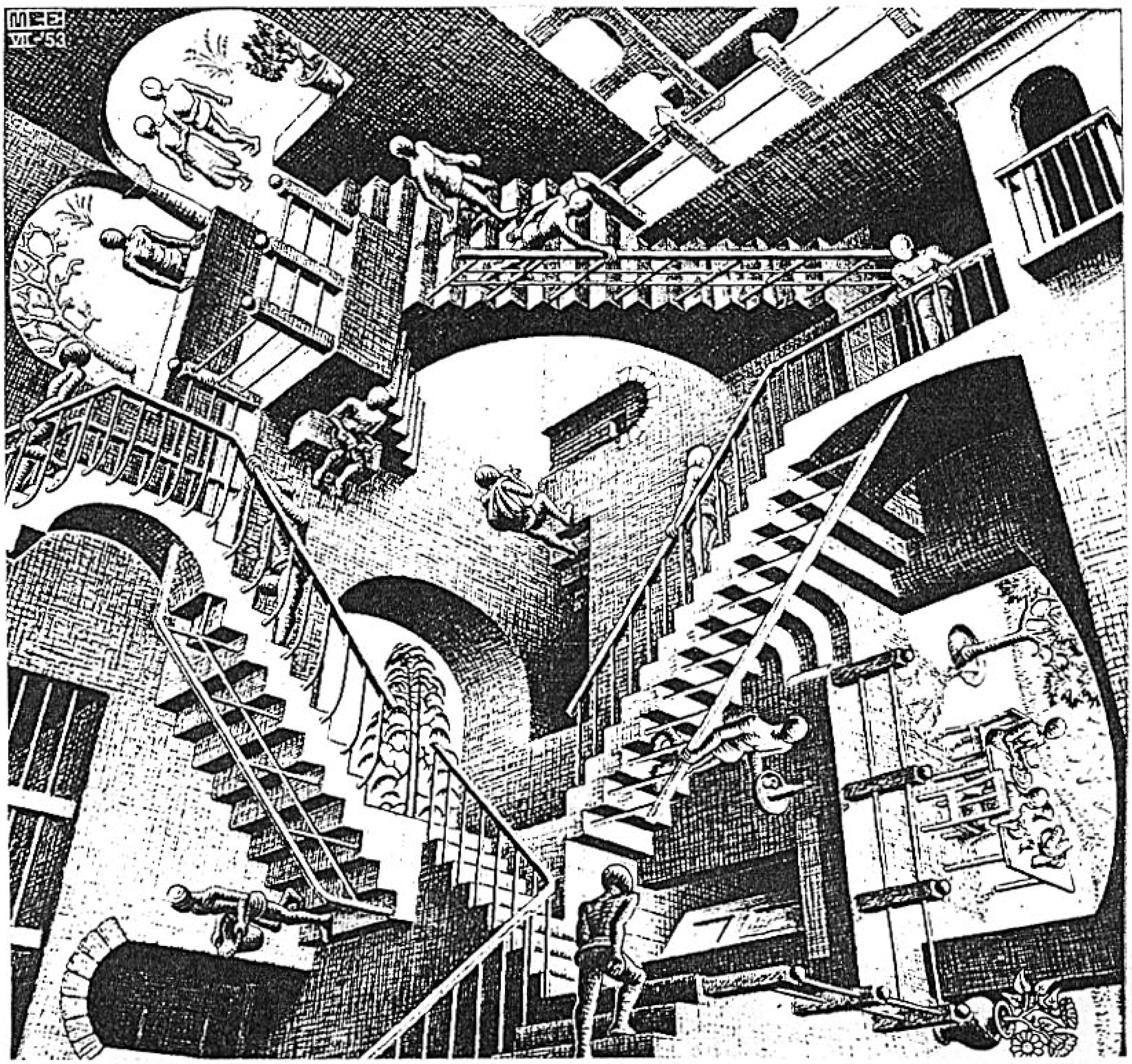
Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Décembre 1986

SRCCA

ON AVANCE EN ARRIERE !



RAPPORT ANNUEL DU PRESIDENT CENTRAL

A titre d'introduction, j'aimerais remercier tous ceux qui nous ont aidé à soutenir les buts de la Fédération Suisse durant l'année écoulée. Je remercie tout particulièrement les présidents des clubs, les commissaires de course, les membres de la commission technique, les arbitres régionaux et les membres du comité central.

SRCCA INTERNE

Le comité central a réglé les affaires courantes durant l'année écoulée, lors de quatre séances de travail. Les arbitres ont été invité à une de ces séances.
Les activités de la section jeunesse - qui a eu des difficultés de mise en train - ont pu être renforcées durant l'année écoulée par le responsable. Toujours est-il que le transport pour la participation au championnat d'Europe junior en Hollande a pu être organisé et financé. J'aimerais ici également remercier ceux qui ont accompagné notre équipe de jeunes en Hollande.
Il n'a a pas de problèmes à mentionner au sein du comité central. Par contre, les nouvelles réglementations EFRA concernant les limitations des pots d'échappement ont été introduites cette année d'une façon précipitée, ce qui n'a pas manqué de se faire sentir d'une manière très désagréable et a provoqué une certaine agitation. Je demande à tous ceux qui, à l'époque, ont cru qu'ils devaient taxer le comité central ou la commission technique de responsable, de fournir une aide active dans une de ces commissions.

COURSES

Le thème central de cette saison à de nouveau été le mode de déroulements des courses. Le temps où le mode de déroulement des courses actuel sera enfin aboli et remplacé par l'ancien système semble se rapprocher.
Le mode de course introduit il y a trois ans, prévoyant une course par fin de semaine n'a jamais pu satisfaire. Les organisateurs et les spectateurs n'ont pas été satisfaits, ni par les temps d'attente superflu, ni par le fait que l'on pouvait participer à un nombre de courses préliminaires indéfini (si on le désirait).
Il s'agit maintenant d'effectuer une correction à la prochaine assemblée des délégués; j'aimerais cependant déjà aujourd'hui vous mettre en garde contre l'expérience d'un nouveau mode de course. Comme je l'ai déjà fait avant l'introduction du mode de course actuel. Nous avons eu un très bon rythme de course pendant longtemps, avec deux courses en fin de semaine, rythme que nous pourrions réintroduire. Ce sera le devoir des délégués, après avoir fait des considérations réalistes, de faire un choix correct.

SECTION ELECTRO

La section électro doit à nouveau être mentionnée séparément. Malgré l'engagement des deux clubs électro encore existants, la section électro n'a pas pu se rétablir.
Par contre, l'introduction de la section électro Off-Road 1:10 prend forme. L'introduction de cette catégorie a été intentionnellement retardée. Divers clubs électro Off-Road se sont actuellement constitués et l'intérêt pour une participation à des courses au niveau national et international existe déjà.
Ici aussi, ce sera le devoir des délégués d'effectuer les choix corrects.

REGIONS

Dans les régions, l'autonomie créée par l'introduction d'arbitres régionaux commence à se faire de plus en plus sentir. La liaison région-comité central est assurée par l'activité des arbitres régionaux. J'aimerais à cette occasion remercier encore une fois les arbitres régionaux pour leur aide efficace, en particulier dans le secteur administratif.

THERMIQUE 1/8ME

INTERNATIONAL

Quelques membres SRCCA ont à nouveau été soutenus financièrement, mais d'une façon modeste, lors de leur participation aux Championnats d'Europe.
Parmi tous les bons résultats atteints, les deux titres de champion d'Europe présents au sein de la SRCCA sont à mentionner particulièrement. Le premier, décroché par JAKOB BUEHLER dans la catégorie voitures de tourisme A et l'autre par TRAUGOTT SCHAER, junior dans la catégorie voitures de tourisme B. Ces titres n'ont pu être gagnés que grâce à l'engagement total des pilotes. J'aimerais les féliciter encore une fois de tout coeur.

PERSPECTIVE

La SRCCA fête en 1986 sont dixième anniversaire. Ceci devrait donner l'occasion de réfléchir au développement passé et futur de notre hobby en général et de notre association en particulier.
Le développement qui a été effectué jusqu'à aujourd'hui est une réalité et est par conséquent explicable. La réalité actuelle montre certaines erreurs, qui ont dû être corrigées. Des corrections ont été effectuées afin de restreindre le "dommage".
Nous sommes cette année à nouveau au seuil de décisions importantes. le développement technique si rapide de notre hobby durant les dernières années à pour conséquence, que pour parvenir à une place de pointe, un investissement de temps et d'argent énormes sont nécessaire.
Il est grand temps de réfléchir d'une façon approfondie à l'avenir de notre hobby.
Les adhérents d'un développement technique sans limites acceptant l'utilisation de boîtes à vitesses à 3 rapports et d'amortisseurs à gaz sous pressions (à un niveau de prix correspondant bien sûr) qui sont actuellement sujets à discussion. De cette façon nous pouvons être certains qu'en l'espace de très peu de temps, seuls quelques professionnels seraient en mesure d'exercer notre hobby actuel.
Il est également possible de bloquer le développement technique voir même de réduire la technique utilisée. Ces deux chemins sont probablement trop extrême et il s'agira - comme toujours - de trouver un compromis. Il est incontesté que quelque chose doit changer. le développement des dernières années et l'examen des raisons de ce développement ont montré que seule une petite partie de nos membres est disposée à continuer dans le même style.
J'achève mon rapport annuel en vous formulant mes meilleurs voeux, ainsi qu'à l'encontre de vos proches et de votre club.
Je vous souhaite d'atteindre, dans la saison à venir, les buts auxquels vous aspirez.

Votre président central
WERNER FRIEDLI

****

ASSEMBLEE SRCCA

ON AVANCE EN ARRIERE !

" Dites-moi, jeune homme, comment se déroule vos course de voitures RC ? "
" Eh bien honorable ancêtre, c'est super, nous avons 2 catégories, les GT, le samedi et les SPORT le dimanche, c'est tout nouveau, ca vient d'être voté à la Fédé "
" Ah bon, vous courez comme de mon temps en 74 ! c'est ç'à que vous appelez, tout nouveau ?"

Réunis en assemblée générale, les représentants des clubs suisses ont pris de nouvelles résolutions, face à une désaffection générale des membres dans les clubs. devant une technologie toujours plus sophistiquée, un à un les concurrents lâchaient prise. Nous en avons déjà abondamment parlé dans ce journal.

Il fallait réagir et les membres de la SRCCA l'ont fait, ainsi que les membres de l'EFRA, l'organe qui chapeaute les fédérations européennes.

REGLEMENTS EFRA

Commençons par le haut de la pyramide en parlant tout d'abord des décisions européennes.
Il y aura donc pour les courses européennes en 1987, seulement une catégorie de voiture, ce sera les voitures FORMULE et en 1988, il ni aura que les voitures SPORT mais par contre dans les courses il a aura 2 catégories de véhicules, les 4x4 et les 4x2.
Par contre, une nouvelle classe viendra se joindre à ces courses. La catégorie OPEN, comme son nom l'indique, les fanas de la mécanique et de la technique pourront s'en donner à coeur joie. On parle déjà de transmission électronique au moyen de répartiteurs de force sur les 4 roues !!!.
Concernant le championnat d'Europe GT, se sont les premiers de chaque région Suisse qui pourront y participer. Par conséquence le championnat Suisse GT disparait, au profit d'un championnat régional dans chaque zone.
Pour le championnat d'Europe BUGGY 1/8me, 8 places sont attribuées à la Suisse. Les courses seront un peu modifiées, de la manière suivante : groupe:1-2-3-4, puis pour le second éliminatoire : groupe 4-3-2-1 et pour le troisième éliminatoire : groupe 2-1-4-3 etc. Il y aura plus 4 finalistes qui iront directement en finale après les éliminatoires, ces derniers devront participer aux demis-finales pour pouvoir accéder à la finale.

EFRA TECHNIQUE

Les échappements restent le point noir, pour ne pas dire la bouteille à encre. Une chose est sûr, les doubles chambres demeurent, mais le filtre à air redevient libre (comme l'air). La fédération européenne publiera prochainement une liste des pots d'échappements homologués. Air connu, n'est-ce pas?. Les boîtes à vitesses ne devront posséder que 2 rapports.

EFRA BUGGY 1/10EME ELECTRIQUE

Actuellement, l'engouement pour cette forme de compétition est à son comble en Allemagne, Autriche et Angleterre, aussi l'EFRA va-t-il mettre au point un règlement précis rapidement.
En Suisse, ces règlements seront adaptés en fonction du nombre de concurrents et aussi en tenant compte de l'âge de ces derniers. Pour l'instant la Suisse pourra envoyer 6 représentants au championnat d'Europe et 2 aux championnats du monde 1987.
Les règlements Suisse seront publiés dans le Racing News et dans ce journal, début 1987.

REGLEMENTS SRCCA

Pour commencer cette assemblée, les comptes et le rapport du comité et du président sont acceptés sans autre forme de procès. Les cotisations restent inchangées pour la nouvelle année. Comme tous les membres du comité se représentent pour un nouveau tour, ils sont élus sans problème.
Parmi les propositions des clubs, il y avait en plus du comité central, 5 clubs qui demandaient un changement dans la conception des courses.
Ainsi l'assemblée accepte après discussion un nouveau système qui se présente de la manière suivante.

NOUVEAU SYSTEME DE COURSE

Il y aura toujours 6 courses de championnat, aussi bien au niveau du championnat Suisse que des courses régionales, mais chaque course sera divisée en deux. Le samedi, les GT et le dimanche les SPORT. A l'intérieur de ces courses, il y aura 2 catégories, les 4x4 et les 4x2, tout le monde courera ensemble. C'est seulement à la fin de la

course qu'un classement séparé sera fait. Mais attention, les points attribués pour le championnat seront seulement donnés au classement général final. Donc il n'y aura pas de distinction au niveau de la région. En outre le classement général de la région tiendra compte aussi bien de la course GT que de la course SPORT, les points seront cumulés.
Le déroulement des épreuves sera composé d'un entraînement, de 3 éliminatoires et puis des quarts de finale, demi-finale et finale.

PASSEZ A LA CAISSE

Les grincements de dents viendront du porte-monnaie. Pour participer à ces courses, il faudra, 1 licence GT plus 1 licence SPORT. Pour coiffer le tout, il vous faudra payer l'inscription total des 2 jours soit Frs 30.- que vous participiez où non aux 2 courses.
Les courses du championnat Suisse se dérouleront à Brugg - Lausanne - Berne - Thoune - Viège et St.Gall.
Les tessinois étaient forts mécontents d'avoir été écarté du championnat ainsi que Schaffouse et Rheintal tous candidats. Il faut dire que le Tessin à les mêmes problèmes que Genève au niveau de l'éloignement géographique par rapport au centre de la Suisse. Ils firent également remarquer que les clubs de buggy avaient eut le droit de vote sur un sujet ne les concernant absolument pas.
Et pour terminer avec le Buggy 1/8me, signalons que les courses auront lieu que le dimanche, mais une réunion de tous les clubs de Buggy aura lieu au début de 87 pour statuer sur l'ensemble de ces compétitions.

****

LE CLUB EN 1987

Si le rapport annuel du club se fera en février 1987, nous pouvons dès maintenant penser que le bilan 1986 sera excellent et que la cuvée sera également bonne.
Mais nos regards se tournent dès maintenant sur l'avenir.

L'an prochain notre club reconduira différentes manifestations entre autres, il y aura bien sûr le GRAND PRIX DU LIGNON, et il est possible que nous organiserons une manche du championnat Suisse Buggy 1/8me. Mais pour le moment, il faut attendre la décision de l'assemblé Buggy en janvier et aussi les décisions du Lignon's Club sur son avenir.
Par contre ce qui est sûr, c'est le championnat genevois Buggy 1/10me. Après cette première année d'expérience, nous essayerons d'améliorer les points peu convaincant de 1986. A cet effet, le Service des Sports de la Ville de Genève est prêt à nous aider dans certaines idées que nous leur avons soumises.
Reste une fois de plus, que tous les projets ne pourrons exister que grâce aux dévouements désintéressés des membres.

Aussi, nous espérons vous retrouvez nombreux l'an prochain sur les circuits. Avant de conclure, nous vous souhaitons de joyeuses fêtes de fin d'année et de grandes joies sportives pour 1987.

LE COMITE

****

LA SAISON 1986 OFF-ROAD PAR TURBO KID REPORTER DE CHOC

Cette saison fut marquée par la guerre que ce sont livrée le team YANKEE et SG tiger. Ce combat (très sportif) fut arbitré par le COUGAR et MICRO-RACING.
Revenons sur les nouveautés qui ont apportées tout au long de l'année:

MICRO-RACING: le buggy utilisé était le COYOTE de série. Un nouveau buggy. Le COUGAR, créé par F.RAMELLA sera la nouveauté pour la saison 87. Un proto était utilisé par F.RAMELLA pendant le championnat Suisse 86 et lui a donné entière satisfaction. A voir en 1987.

SG TIGER: Cette auto, en début de saison, avait un comportement pas très convaincant. Puis l'apport d'un troisième différentiel le rendit beaucoup plus stable. Mais le gros problème de ce buggy ce sont les bosses ???

GARBO: Aucune modification cette année, il est vrais que ce buggy est champion d'Europe 85 et très compétitif.
Pour l'année 87, des pièces tout plastique remplaceront l'alu des différentiels. Mais l'ingénieur de chez GARBO m'avait confié au championnat du monde qu'un proto ayant déjà des heures sous son châssis sera peut-être la nouveauté GARBO MANTUA 1987.....

BICMO: Après le KIOSHO, les fribourgeois décident de changer de monture, avec le buggy espagnol BICMO l'équipe de F.WYSS retrouvera-t-elle ses ailes ?.

YANKEE : La marque championnat d'Europe et du Monde est très satisfaite du RACING 86 et apporteront que très peu de nouveautés.
Ma visite chez YANKEE, avec le triple champion Suisse D. BOULMIER m'a appris que seul le save-servo et l'étrier de frein seront modifiés (ces pièces étaient en option en 1986).Par contre un buggy 1/10me est en préparation.

LES MOTEURS

L'OPS: Toujours plus de couple à bas régime, mais le point le plus important à apporter à ce moteur est l'étanchéité du bas carburateur et de sa vis de serrage.

CIPOLA : Le moteur YANKEE est aussi puissant que l'OPS mais beaucoup plus fragile et attention aux réglages approximatifs.

OS : Toujours impeccable du côté "no problem ".

PICCO : Le PICCO de P. MARTINEZ est fantastique, mais comme tous les moteurs italiens les réglages doivent être impeccables.

SG 350 : Les SG boys ont eu pas mal de problèmes de fiabilités.

LES PISTES DU CHAMPIONNAT

En première place : FRIBOURG, bien sûr, c'est la seule piste permanente du championnat, mais pour une course de remplacement et leur première organisation.. chapeau !! un tout petit détail, pour l'année prochaine, délimiter la piste avec des lignes blanches. En deuxième place nous trouvons : GENEVE, NEUCHATEL; SHUPFEN, LUCERNE et POMY toutes ces courses ses sont déroulées sur des pistes au tracé immense, rapide et technique.

LES HOMMES DU CHAMPIONNAT

Pour la première place, ne chercher pas D. BOULMIER remporte toutes les manches, c'est à dire un sans faute " BRAVO " (euh DIDIER c'est quand que tu vas au service militaire ? ! ?).

La deuxième place par contre fut disputée entre F.RAMELLA et T. CLERC. Pour F. RAMELLA le test de son buggy (COUGAR) passait avant le championnat, il termine troisième et T.CLERC grâce à sa régularité fini comme l'année passée deuxième.

Les podiums 85 et 86 n'ont pas tellement changer. Un doublé YANKEE au championnat Suisse qui vient s'ajouter aux déjà nombreux titre de la marque dijonnaise. Une belle troisième place pour le COUGAR de MICRO RACING, Monsieur VERNE peut être contant.

Un pilote qui monte L. VERNE dit " vilain nabot bleu ",avec un peu plus de soins pour tes moteurs, un pilotage de tête et ce sera bon.

PHILIPPE SORDET du team YANKEE usine n'a pas eu beaucoup de chance cette saison, le seul conseil que l'on peut lui donner c'est :PART GAGNANT PHIL ET AIE CONFIANCE, LE MATERIEL TIENDRA.

P. MONNARD dit le " CORBEAU " peut être excellent quant il ne fait pas de corbeauserie.

A. PLATEL dit "POPEYE" un super pilote mais pas super préparateur, ce qui lui joue souvent des tours. Il me serait impossible de parler de tout le monde, mais ce que j'aimerais dire, c'est qu'un grand froid est tombé sur le championnat à cause d'un règlement scabreux, créé par la fédération et c'est dur de modifier son auto en milieu de saison, mais en tant que modéliste, nous sommes en dessus de cela et gardons tout notre sportivité (je pense surtout à la proposition du BCGV sur leur championnat romand) voilà en quelques mots ce que j'avais à vous dire.,

Il me reste plus qu'à vous souhaiter une bonne inter-saison, affûter vos engins pour la saison 1987, qui je l'espère, ne sera pas ternie par des règlements douteux.

TURBO KID
le reporter casqué

auto model club genève

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

MIROIR des buggys electriques

2eme GRAND PRIX DE VERSOIX

La grande foule pour ce 2me Grand Prix, mais aussi pléthore de pilotes, puisque 59 concurrents étaient présents à Versoix.
Tout ceci pour démontrer, si il est encore nécessaire, l'immense popularité des courses de buggys électriques à Genève.
Chiffres réjouissants pour tous ceux qui oeuvrent dans notre canton pour développer et promouvoir notre hobby.
Tout ceci nous encourage à persévérer dans notre idée que le buggy électrique est l'avenir du modèle réduit radio-commandée.

2eme GRAND PRIX DE VERSOIX

Classement

2EME GRAND PRIX DE VERSOIX

La deuxième tentative d'organiser ce Grand Prix s'avéra la bonne. Pour mémoire rappelons-nous qu'à la fin octobre c'était sous des trombes d'eau qu'il avait fallu renoncer.
Cette fois-ci, les organisateurs, le Chavannes Buggy Club et le magasin Jouets Jeannot de Versoix étaient prêt à tout. Ne se fiant plus au temps, ils décidèrent d'organiser la course dans une bulle réservé normalement au tennis. Le circuit tracé sur un sol dur avait un développement de 150 mètres et la piste avait une largeur de 3 mètres. Le tracé était délimité par des poutres qui allaient poser de gros problèmes à bien des concurrents. En effet les virages à angles vifs allaient montrer la vulnérabilité des pare-chocs de bien des voitures.
Inutile de dire que la casse fût très importante. A la décharge des concurrents, il faut relever qu'ils n'ont guère l'habitude de ce genre de circuit, puisque toutes les courses genevoises se déroulent parmi les pâquerettes.

Néanmoins ce Grand Prix attira un record absolu de participants pour cette saison. Ce n'est pas moins de 59 inscrits qui se livrèrent bataille, ceux-ci étant répartis en deux catégories. 40 concurrents en classe MODIFIE et 19 en classe STANDART. Cette proportion de concurrent 2/3 - 1/3 nous laisse un peu perplexe, car l'idée générale voudrait que l'on évite la surenchère technique et par conséquent financière en créant une classe STANDART. Or nous avons l'impression que les concurrents (en règle général) sont prêts à de gros sacrifices pour gagner en catégorie MODIFIE. Pourtant nous savons que cette manière de faire mène à la ruine, à ce sujet il suffit de lire les articles concernant les courses thermiques.

Cette parenthèse refermée, revenons à la course, pour constater que toutes les vedettes avaient fait le déplacement. De NEIDHART à BLANDIN venu de Lyon, des frères PEROLINI, aux TAILLENS et CHARRIERE, tout le beau monde qui fît les grandes heures des courses 1986 se retrouvaient à Versoix, pleurnichant avec les autres contre les virages à angle droit.

Autre misère, le chronométrage électronique, un problème que chacun retrouve souvent sur les circuits. Il fallait pour chaque course retaper tous les noms des concurrents de la manche, donc plus de 10 minutes d'attente chaque fois, c'était long, trop long, malgré une amélioration dans le doigté du secrétaire, le retard était irrattrapable et la course prit fin à 19 h 30 !.
Ces quelques détails ne découragèrent ni les concurrents, ni les très nombreux spectateurs qui créèrent une ambiance super fantastique. Ce qui permit à Neidhart de faire une démonstration de pilotage époustouflante durant la 3me manche de qualification, le propulsant du même coup en tête des finalistes avec Messieurs FERRANDO, BLANDIN et STADELMAN.
Un autre pilote se fit également très remarquer, roulant sur trois roues lors de la 2me manche des qualifications, Monsieur FARRIS remit la compresse lors de la finale pendant de nombreux tours.
Venant des demi-finales, relevons également les frangins PEROLINI et l'éternelle repêché de dernière minute, GRANDJEAN.
Lors de la finale M.BLANDIN, 3me du championnat d'Europe ne laissa guère de chance aux autres concurrents et s'envola vers une victoire sans histoire.
Finalement tout le monde fût content et l'an prochain aura lieu le 3me Grand Prix de Versoix en rectifiant un peu le tir.

J-C R

****