JOURNAL

auto model club geneve

N.147

Organe officiel
de
l'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE
Case postale 55, 1211 GENEVE 1

AVRIL 1987

LES HEROS DU MOIS

Vainqueur du Challenge Phillip ROCHAT
Monsieur ROSSIER

Champion Suisse buggy 1986
Didier Boulmier

CHALLENGE Philip Rochat

REGLEMENTS: Thermique GT — BUGGY
Electrique

Horaire pour les courses
buggy thermique

CHALLENGE PHILIP ROCHAT

14 mars 1987, pour connaître les états d'âme de votre serviteur à l'aube de ce samedi, il suffit de se reporter au compte rendu de la même course un an auparavant.- Journal No.137.
Neige, froid sont les ingrédients de cette course pour les 21 concurrents inscrits. Seuls 2 pilotes manquent à l'appel. Répartis en 4 groupes, les pilotes disposent d'une série d'essais de 10 minutes et de 3 courses de qualifications pour espérer se trouver directement en finale.
Pour la première fois le club utilise sa dernière acquisition, l'ordinateur avec un programme réalisé et mis au point par J-P Ruchat. l'ensemble, bien que pas encore relié au comptage automatique avec les puces, fonctionna parfaitement et ne posa pas de problème à M. T. Zonta notre Monsieur Swiss Timing.
Dès le premier éliminatoire le différentiel de A. Roth rend l'âme et élimine sans coup férir son pilote, il ne fera même pas un tour. C'est peu, puisque M. Pethoud M. signe un 16 tours dès le premier éliminatoire et en 5 minutes et 80/100. personne ne fera mieux durant ces qualifications, même lorsque l'après-midi la piste sera enfin sèche.
Au terme des éliminatoires seuls Messieurs Plattel A. et Roux J-M arriveront à effectuer 16 tours. Le quatrième qualifié pour la finale sera Queloz C..
Tous les autres pourront courir dans les deux demi-finales qui permettront aux trois premiers de chaque demi-finale de rejoindre les finalistes.
Ainsi Monsieur Rossier, 7ème des éliminatoires gagne la demi-finale B alors qu'en demi-finale A, c'est Monsieur Péquignot, 9ème des éliminatoires qui l'emporte.
Se joignent à eux, Messieurs Boulmier D., Verne L., Bocquet J-J.et Charbon G.
Lors de la finale, les 10 concurrents roulent extrêmement vite et se suivent d'une manière assez rapprochée. Mais au bout de 10 minutes, la première victime sera Péquignot suivit un tour plus tard par Charbon. Tournant très régulièrement en 18 secondes, M. Rossier n'aura guère de difficulté à augmenter son avance sur ces poursuivants et ainsi à asseoir sa position de leader, puisqu'il prendra 4 tours à son principal rival M. Pethoud.
Inscrit de toute dernière minute, Monsieur Rossier, ravit ainsi le challenge à T. Zanada qui, en période d'examen n'a pas participé à la course. Rappelons pour mémoire que Thierry a déjà remporté les deux premières éditions de ce challenge. Il ne lui manque qu'une victoire pour emporter définitivement le trophée. Pour le moment, la channe à prit le chemin de Lausanne pour un an.

J-C Rumbeli ■

CLASSEMENT FINAL

RANG	NOM	CLUB	TOURS	TEMPS	
1	ROSSIER	AMCL	89	30'17.26	
2	PETHOUD M.	MRCCA	85	30'01.55	
3	ROUX J-M.	MRCCA	83	30'08.58	
4	BOCQUET J-J.	AMCG	82	30'04.63	
5	BOULMIER D.	AMCG	79	30'12.92	
6	QUELOZ C.	AMCG	51	30'00.00	
7	VERNE L.	AMCG	51	30'04.24	
8	PLATTEL A.		31	30'00.00	
9	CHARBON G.	AMCG	22	30'00.00	
10	PEQUIGNOT F.	AMCN	21	30'00.00	
11	VOSTI F.	AMCG	34	15'05.00	D-M.F.B
12	DE PAUL S.	MRCA	33	15'01.60	D-M.F.A
13	GENIER R.	AMCG	31	15'18.62	D-M.F.A
14	GLOOR	AMCL	24	15'00.00	D-M.F.B
15	HALDI	AMCG	11	15'06.49	D-M.F.B
16	GROSSRIEDER	RCCY	6	15'00.00	D-M.F.A
17	STURZENEGGER S.	AMCM	4	15'00.00	D-M.F.A
18	JOANNETON V.	AMCL	13	5'00.00	ELLIM.
19	CHATELANAT D.	MRCA	10	5.12.00	ELLIM.

CHAMPIONNAT GENEVOIS THERMIQUE

La première manche de ce championnat devait avoir lieu le samedi 28 février sur la piste des Fourches. Une fois de plus et ceci devient quasiment rituel d'année en année, la course a dû être renvoyée pour cause de temps plus qu'incertain comme diraient les météorologues. Heureusement que le responsable des courses thermiques Monsieur Gérald Charbon a prévu des courses de remplacement dans la saison afin que ce championnat puisse ce dérouler d'une manière normal.
La deuxième manche qui devient ainsi la première, c'est déroulée dans le cadre du CHALLENGE PHILIP ROCHAT. Ainsi les membres du club sont classés une deuxième fois mais de manière séparé des autres concurrents ne faisant pas partie du club.

Classement Championnat Genevois 1987

		Points
1	BOCQUET J-J	50
2	BOULMIER D.	40
3	QUELOZ C	35
4	VERNE L.	30
5	CHARBON G.	25
6	VOSTI F.	22
7	GENIER R.	20
8	HALDI	18

La course qui remplacera la première manche aura donc lieu en principe le 2 mai, nous aurons l'occasion dans reparler. ■

DISTINCTION

Enfin un champion suisse de l'AMCG honoré par le Service des Sports de la ville de Genève.
Tout arrive pour qui sait persévérer et aussi attendre. La chose n'est pas aussi facile qu'il ni parait. En effet pour réussir ce tour de force il faut avoir une conjonction d'événements difficile à réaliser. En premier lieu, il faut que le club produise un champion Suisse et ceci n'est pas à la portée de tous les clubs, remarquez que notre club à réussit le tour de force d'en avoir 2 il y a 4 ans de cela. La deuxième condition est de faire reconnaître aux autorités compétentes que le modèle réduit peut-être apparenté à un sport. Et rien que ce travail est déjà du sport en soit. Que dis-je, un véritable marathon qui demande des nerfs à toutes épreuves et un sens de la négociation que même les diplomates parlant du désarmement ne possèdent pas.
Résultat: le but est atteind et 1987 voit un membre de l'Auto Model Club de Genève devenir champion Suisse de buggy et récompensé par le Service des Sports de la Ville de Genève

Au Grand Théâtre Boulmier joue "plus fort que moi tu meurs"

Le rôle n'était vraiment pas facile car à la dernière minute un outsider venu de nul part failli voler la place principale à notre champion Suisse à nous. Un imposteur nommé, et retenez bien son nom, RAKOTOARIMANANA Riana, il voulait prendre le rôle number ONE à Didier. On voulait lui expliquer de quel bois on se chauffait à l'AMCG mais nous préférâmes le compromis, en effet il est champion Suisse de karaté -Do, remarquez que ce n'est pas çà qui nous a fait reculer mais la bienséance et le savoir vivre.
De toute façon, jusqu'à la dernière minute on ne savait pas si nous aurions un prix. Le groupe des accompagnants de l'AMCG ne voyait pas venir notre Boulmier national. Parti de Meyrin à 5 heures du soir, il a prit Genève pour un circuit de buggy et a oublié les embarras du trafic genevois. Résultat, après avoir abandonné sa voiture à l'échelle 1/1 à la rue de Lyon, il est venu a pied et en retard. Bref, son retard passa inaperçu parmi les 78 champions fêtés ce soir là, sans oublié les 30 équipes également titrées.
A relevé dans les champions suisses un peu particulier le titre Suisse de Cynologie dont le Dobermann a, parait-il beaucoup apprécié le vitrail offert par la Ville de Genève.
La cérémonie terminée nous passâmes au foyer pour une réception fort appréciée de tous.
Notre club tient à remercier très chaleureusement Messieurs DAFFLON R., BENOIT P. et BECKER F. pour la compréhension qu'ils portent envers notre club.
Et nous vous disons ; à l'année prochaine peut être.

Rumbeli J-C ■

REGLEMENTS DE LA SAISON BUGGY 1987

Une assemblée spéciale avait lieu à Morat le 5 février de cette année pour mettre au point les derniers règlements pour la saison 1987.
En premier lieu les dates du championnat restent inchangées.

12 avril	Neuchâtel
3 mai	Fribourg
31 mai	Lucerne
21 juin	Bienne
23 août	Genève
13 sept.	Lausanne

DEROULEMENT DES COURSES

Il y aura 2 groupes différents pendant le championnat : 1 groupe 4x2 et 1 groupe 4x4. Durant les qualifications les 2 groupes courront ensemble.
Il y aura 3 manches obligatoires de qualifications, mais en cas de panne d'ordinateur ou un sur-nombre de concurrents, le club organisateur pourra faire que 2 manches de qualifications afin que les courses se terminent à 18 h.
Les finales doivent commencer entre 14 h00 et 14 h15 selon l'horaire publié dans ce journal.

Reglementation technique
Le pot d'échappement obligatoire devra avoir une double chambre.
Les buggys doivent être équipés d'une carrosserie.
Les dimensions sont les suivantes: longueur max. 73 cm.-largeur max. 31 cm.- hauteur max. 25 cm.
Si un pilote veut changer de carrosserie durant la course, il doit annoncer ce changement à la direction de course.

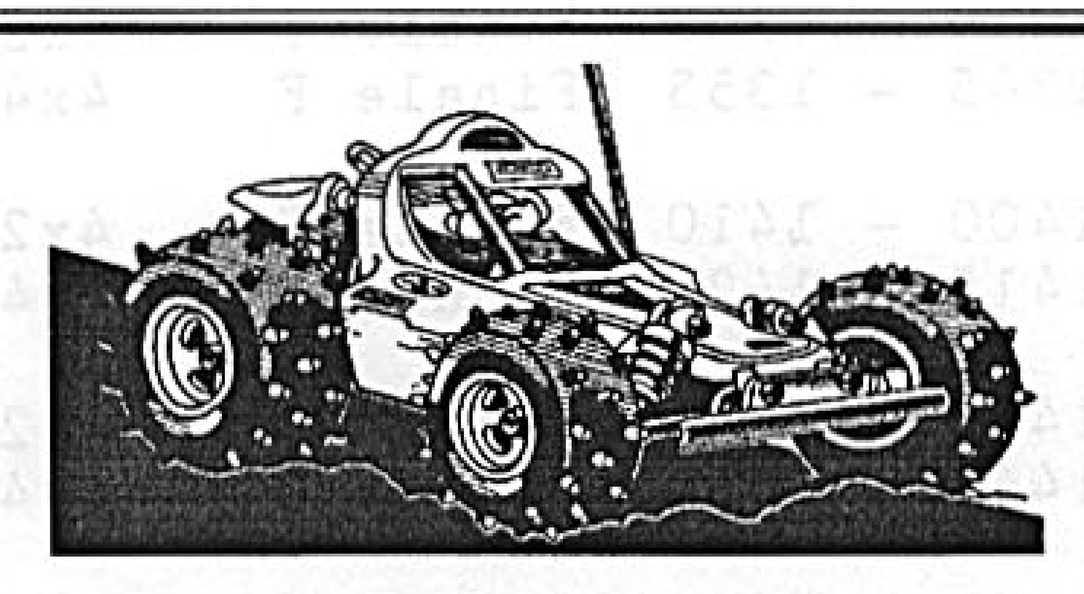
Inscriptions pour les course
Le club organisateur doit envoyer les formulaires ainsi que les bulletins de versement 5 semaines à l'avance auprès du responsable buggy Suisse.
La fermeture des inscriptions aura lieu 10 jours avant la course.
Tout pilote n'ayant pas tenu ce délai, ne pourra pas participer à la manche du championnat Suisse.
Le prix de l'inscription est fixé à Frs 30.

Les commissaires de course pour 1987 sont Messieurs A. Boulmier et H. Eschler.

Organisation des championnats du monde en Suisse

Tous les clubs de buggy Suisse ont voté pour présenter la candidature de la Suisse pour l'organisation des prochains championnat du monde 1988.
Cette décision appartient à l'EFRA et une réponse sera donnée en juin 1987
.

Verne R. ■



Visite chez Givel Norm-Micro-Racing

GIVEL NORM MICRO-RACING, un nom même un renom pour le premier, dans les articles métalliques préfabriqués et pour le second, dans les modèles réduits.
De ce multipack ne pouvait que sortir un nouveau buggy haut de gamme et hyper conpétitif pour 1987.
Cette entreprise dirigée par Monsieur Robert Verne fabrique la plupart des pièces de ces buggys, ce qui lui permet d'avoir continuellement en stock les pièces de rechange. Il faut aussi relever que c'est un des rares fabricants de modèles réduits à confectionner lui-même les carrosseries, et la gamme est assez importante. On y trouve les carrosseries des Porsche Prototype, Porsche 911, Porsche 959 Dakar, Porsche 956, Alfa Roméo et lancia Stratos. Pour le plaisir et le divertissement, on peut aussi optenir la carrosserie de la WW Coccinelle et celle de la 2 CV Citroën.

Horaire pour les courses buggy thermique

HORAIRE «BUGGY»

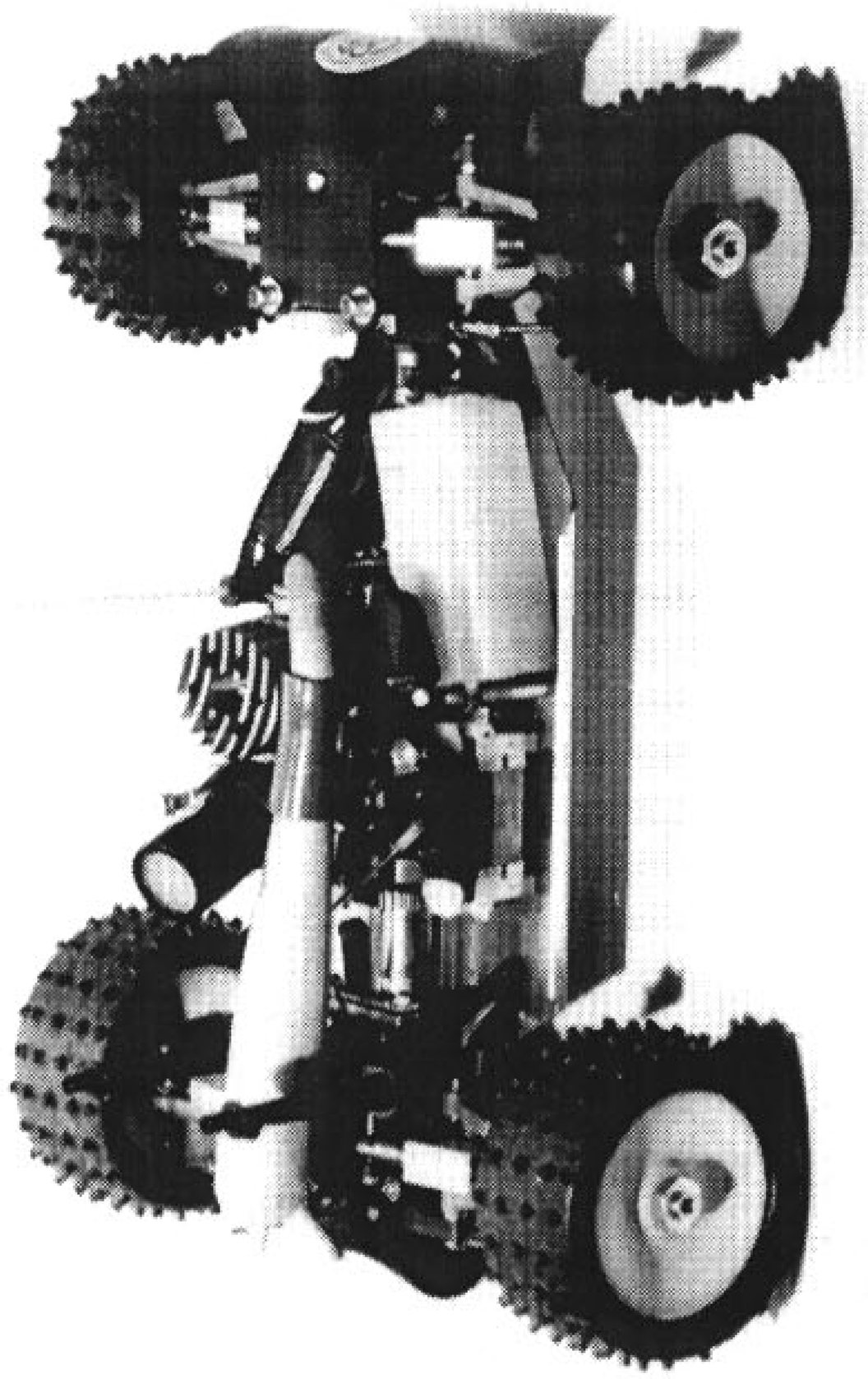
0830 - 0900	Contrôle des voitures		
0905 - 1005	1er manche de qualification		
1010 - 1110	2ème manche de qualification		
1115 - 1215	3ème manche de qualification		
1215 - 1315	P A U S E		
1330 - 1340	Finale F	4x2	10 min
1345 - 1355	Finale F	4x4	
1400 - 1410	Finale E	4x2	10 min
1415 - 1425	Finale E	4x4	
1430 - 1440	Finale D	4x2	10 min
1445 - 1455	Finale D	4x4	
1500 - 1515	Finale C	4x2	15 min
1520 - 1535	Finale C	4x4	
1540 - 1600	Finale B	4x2	20 min
1605 - 1625	Finale B	4x4	
1630 - 1700	Finale A	4x2	30 min
1705 - 1750	Finale A	4x4	45 min

POUR REALISER CE PROGRAMME, LA PARTICIPATION EST DE 70 PILOTES AU MAXIMUM : 7 groupes de 10 pilotes.

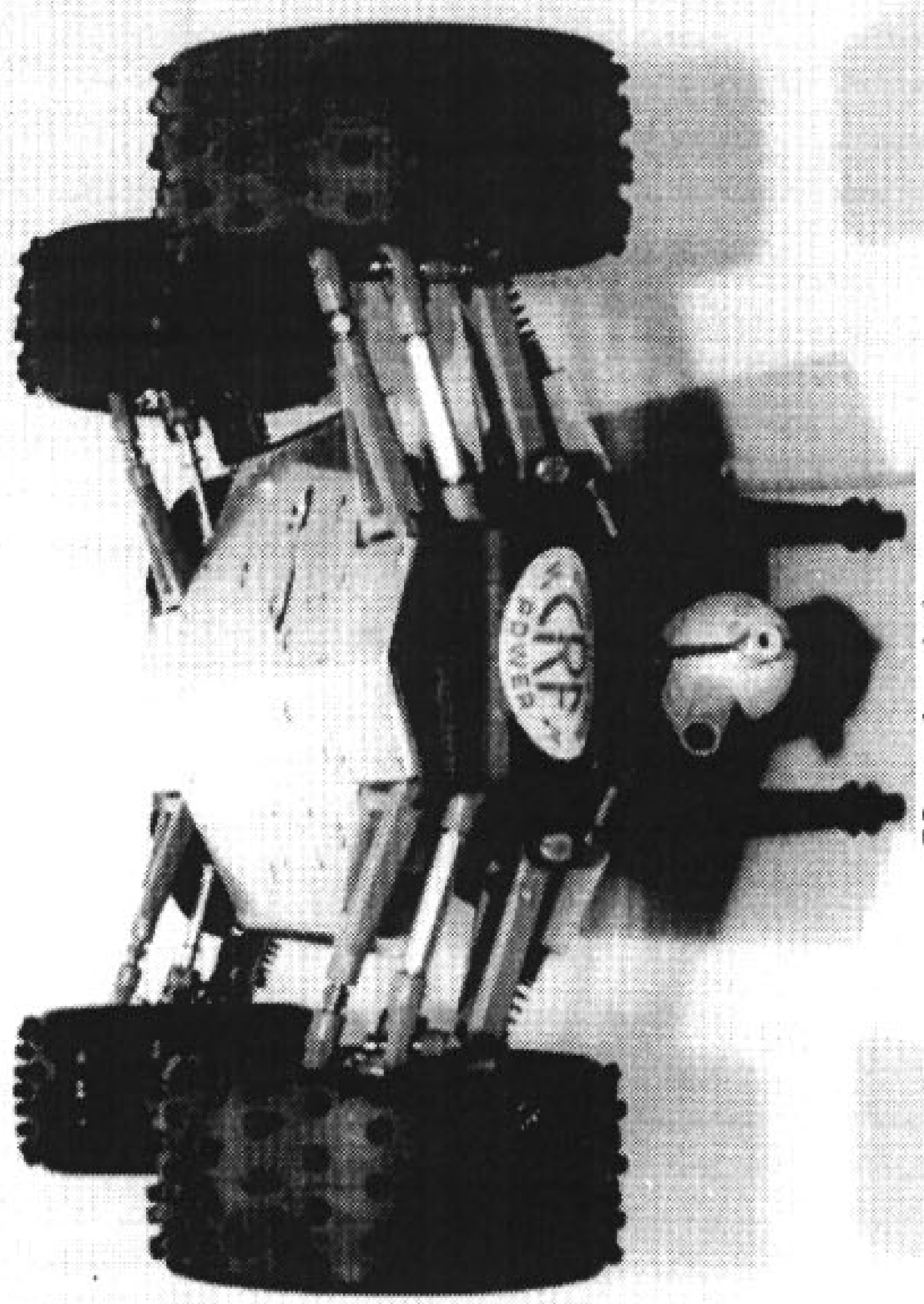
POUR LE CLASSEMENT DES FINALES EN 4x2 4 PILOTES MONTENT
POUR LE CLASSEMENT DES FINALES EN 4x4 6 PILOTES MONTENT

S R C C A

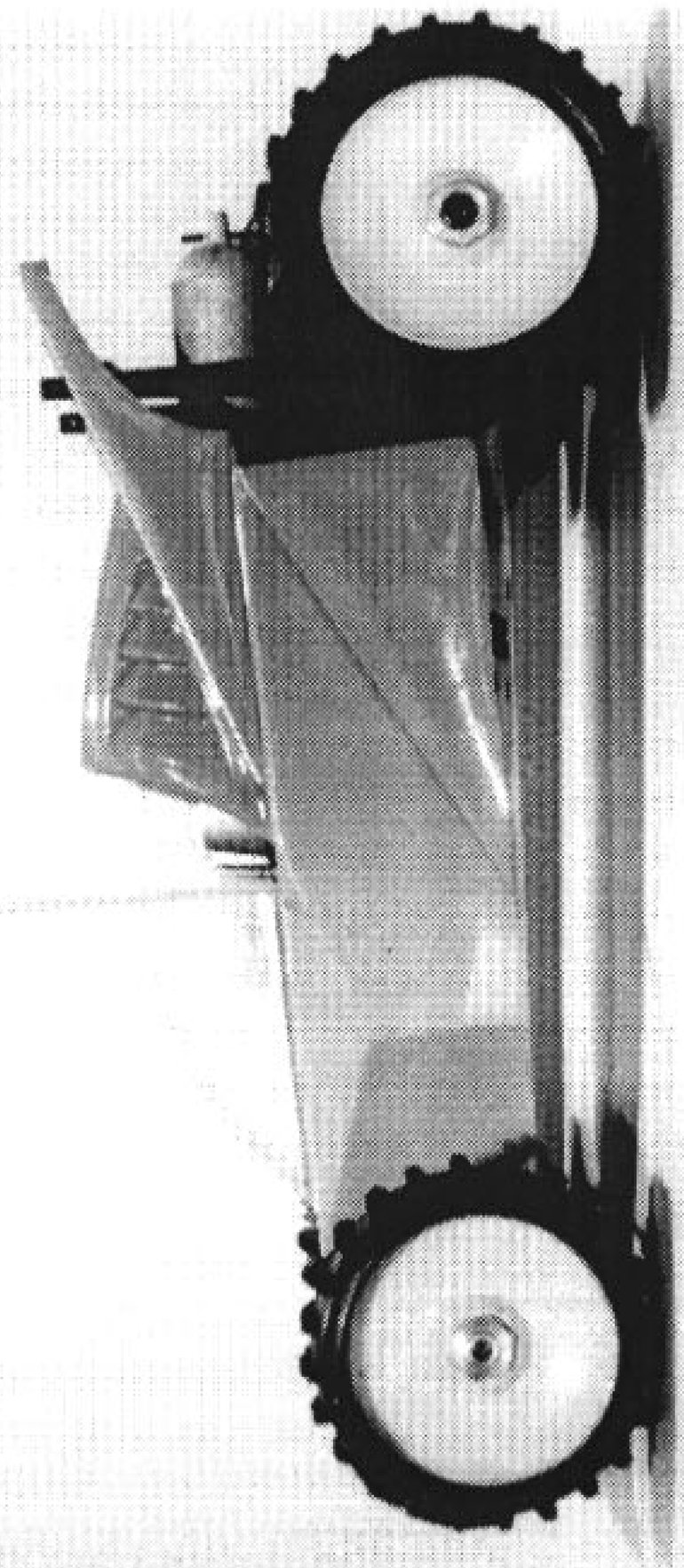
MICRO-RACING - COUGUAR C.R.F.



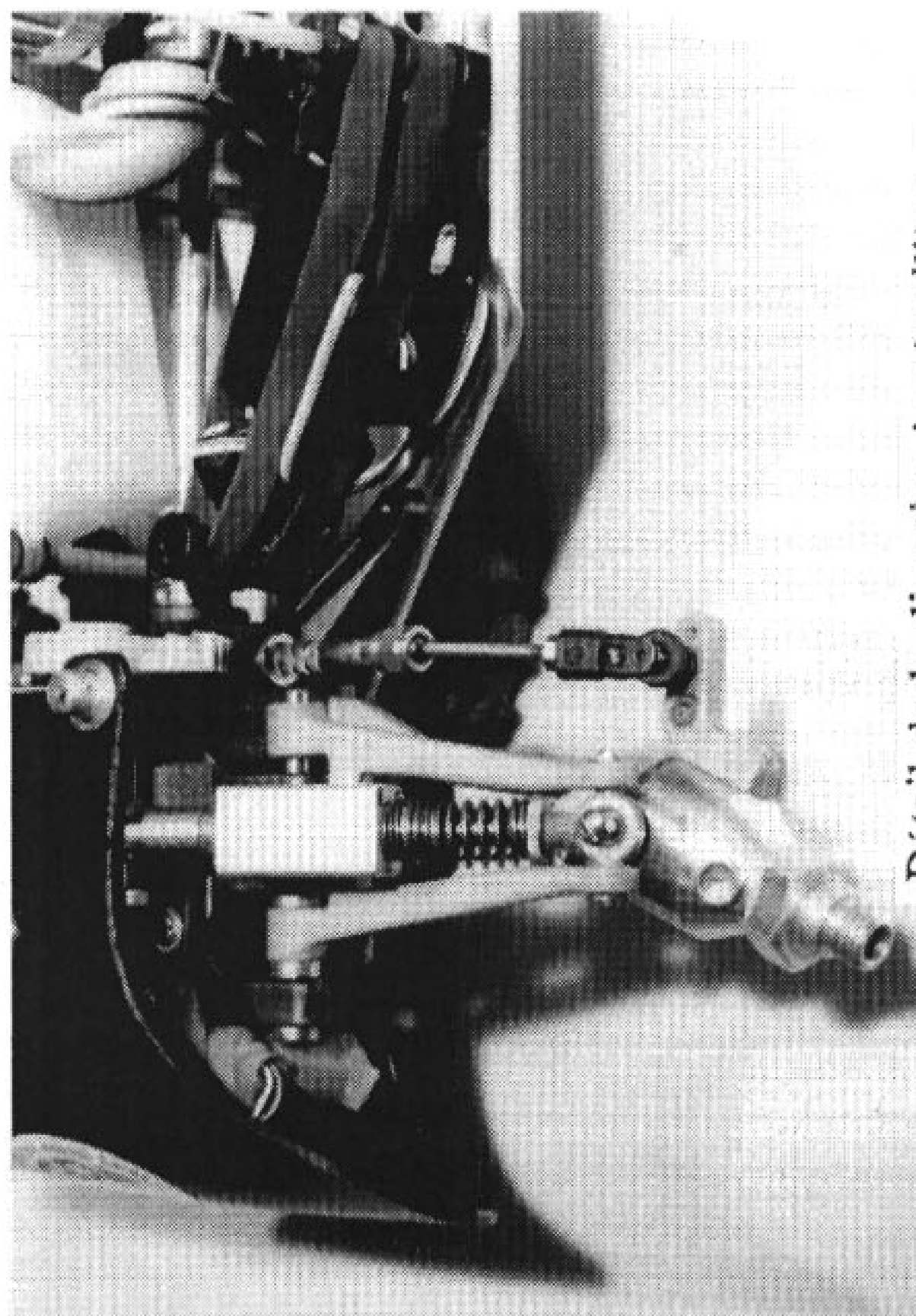
Vue générale du buggy



Vue du débattement



Carrosserie futuriste



Détail de la direction à crémaillère

GIVEL NORM présente dans les expositions de merveilleuses carrosseries peintes par M. Maret E. et également par M. Marty, grand spécialiste de décoration sur voitures et camions (présent au Salon de Genève). Sur les Porsche du Dakar, l'artiste a peint un fantastique visage de Touareg sur fond de dunes et aussi un visage de femme d'une grande finesse.

Toutes ces carrosseries s'adaptent sur les différents modèles de la gamme Micro-Racing. En particulier, citons le modèle de base COYOTE qui est un véhicule multi-fonctions. On peut aussi bien l'équiper d'un moteur thermique ou alors, d'un moteur électrique. Avec les différents compléments, le modèle peut fonctionner en mode traction avant ou propulsion ou encore en 4x4. C'est le modèle idéal pour s'initier aux joies du modélisme d'une manière progressive et peu coûteuse.
Une fois bien rôdé avec le COYOTE, on peut faire le grand saut vers la compétition internationale avec le tout nouveau COUGUAR C.R.F., bête de course par excellence.

COUGUAR C.R.F.

LE PRIX DE LA HAUTE TECHNOLOGIE

GIVEL NORM MICRO-RACING a mis au point ce nouveau modèle en premier lieu sur la base d'un prototype qui termina 3ème du championnat suisse, qui fût qualifier aux championnats d'Europe et participa aux demi-finales du championnat du monde.
L'ensemble des données recueillies lors de toutes ces compétitions permit à la firme de créer ce nouveau modèle en fonction des observations et essais de différents matériaux utilisés sur les prototypes.
La grande difficulté pour le constructeur est d'arriver a maîtriser l'adéquation entre le nombre de buggys à construire et les coûts de production. Par exemple le COUGAR C.R.F. est fabriqué sur une base de 500 modèles, ce qui représente l'énorme investissement de frs. 300.000.-
Les seuls pièces achetés toutes faites sont les jantes fermées, (fabriquées en Hollande), le différentiel (fabriqué pour l'ensemble du marché des voitures R/C par une firme italienne) et les roulements à billes confectionner en Suisse .
Pour le reste, il faut faire fabriquer les moules pour l'injection des pièces en plastique. Les pièces de décolletage sont faites par GIVEL NORM ainsi que l'assemblage de nombreuses pièces.
Afin de se faire une idée du degré de technicité de ce nouveau buggy, il suffit de jeter un regard sur les fusées en aluminium éloxé qui comprennent leur propre graisseur !. La fiche technique du COUGUAR C.R.F. est assez éloquente par elle-même, pour ne rien ajouter à cet effet.
Relevons pour terminer que la firme GIVEL NORM MICRO-RACING livre la plus grande partie de sa production en France, le reste étant livré en Suisse et en Allemagne.

Fiche technique du Couguar C.R.F.

Châssis en avional, profil en V.
Cellule avant avec logement pour le servo et direction à crémaillère.
Trois différentiels identiques dont le central réglable.
Amortisseurs de transmission.
Quatre cardans homocinétiques.
Couronne centrale en acier nitruré.
Rotules traitées avec système de sécurité.
Fusées en alu. éloxées, avec graisseurs.
Jantes grand diamètre.
Réservoir de compétition avec filtre incorporé.
Amortisseurs à circuit hydraulique réglable.
-Vitesse d'extension.
-Amortissement selon terrain.
-Système anti-blocage.
-Volume constant.
Réglage de :
-La chasse.
-Du carrossage.
-Du pincement avant, arrière.
-De l'empattement.

Rumbeli J-C ■

Quelques réglementations pistes 1/8 eme

YVERDON 6 mars 1987

En premier lieu, il faut rappeler que ces dispositions et décisions ne concerne que le championnat de la région 1.

COURSES
Le Grand Prix des Vendanges aura lieu le dimanche 20 septembre à Aigle.
Le Grand Prix Young Sprinters aura lieu le 16 août à Neuchâtel, mais il faut attendre la confirmation.

REGLEMENT G.T.

5.4 Classe Grand Tourisme

5.4.1 Les voitures Grand Tourisme sont des modèles des voitures de course appartenant aux groupes FIA 1-5 (depuis 1982 les groupes FIA 1-5 sont remplacés par les groupes FIA N, A et B). Les carrosseries approuvées par l'EFRA figurent dans la liste annexée.

5.4.2 Toutes les voitures doivent avoir un pare-brise tansparent. Des pare-brises ouverts ou peints ne sont pas autorisés.

5.4.3 Fenêtres: les fenêtres latérales et/ou postérieures doivent être ouvertes ou transparentes. Sont considérées comme fenêtres postérieures aussi les déflecteurs anti-soleil comme sur la Lancia Stratos.

5.4.4 Les radiateurs et les prises d'air peuvent être découpés en respectant l'échelle. L'arrière de la carrosserie peut aussi être découpé, mais les feux arrières doivent rester en place.

5.4.5 Deux prises d'air de 6,5 cm^2 chaqu'un peuvent être découpées n'importe où dans la carrosserie, sauf dans le pare-brise, pour le refroidissement du moteur.

5.4.6 Sont permis: un trou de 26 mm de diamètre pour l'accès au réservoir et un trou de 19 mm de diamètre pour l'accès à la bougie.

5.4.7 La carrosserie doit recouvrir toutes les parties de la voiture, y compris l'arceau de sécurité.

5.4.8 Chaque voiture peut avoir un aileron suivant les options suivantes:

a) si un aileron est positionné au maximum à 204 mm derrière l'axe arrière, sa largeur max. est de 217 mm et sa profondeur max. de 77 mm.

b) si un aileron est positionné au maximum à 153 mm derrière l'axe arrière, sa largeur max. est de 267 mm et sa profondeur max. de 77 mm.

L'angle d'attaque peut être de 45°. Les côtés de l'aileron ne doivent pas dépasser 77 mm de longueur et 45 mm de hauteur.

5.4.9 Un spoiler d'une profondeur maximale de 39 mm peut être ajouté à la carrosserie s'il n'y a pas d'aileron. Cette dimension concerne aussi les spoilers moulés dans la carrosserie.

5.4.10 La figure du pilote n'est pas obligatoire.

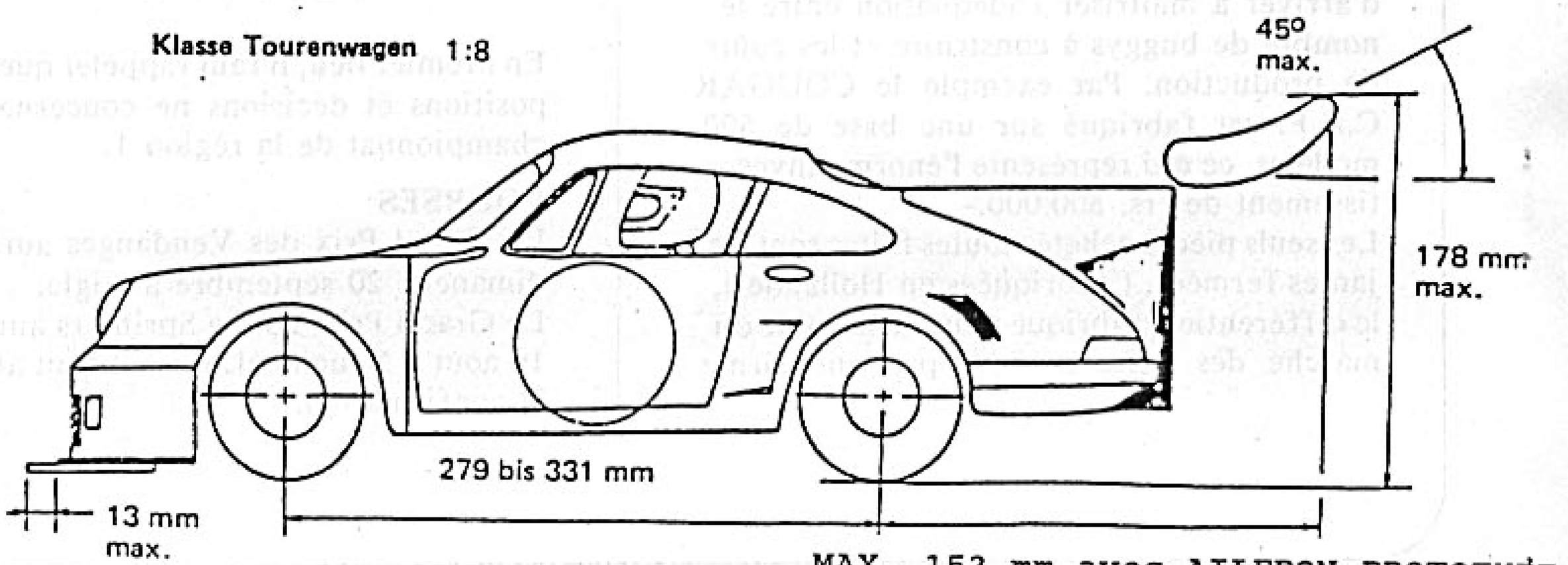
5.4.11 Les ouvertures des roues seront découpées si elles le sont sur l'original.

5.4.12 DIMENSIONS

a) Empattement	min. 279 mm	max. 331 mm
b) Largeur totale de la voiture		max. 267 mm
c) Hauteur		max. 178 mm
d) Largeur du pare-chocs avant		max. 267 mm

Le pare-chocs avant ne doit pas saillir vers l'avant de plus de 13 mm. Il peut dépasser la carrosserie latéralement de 7 mm au plus, mais ne doit pas totaliser plus de 267 mm. Le pare-chocs avant doit suivre la forme de la carrosserie (en respectant les dimensions précitées).

e) Largeur du pare-chocs arrière		max. 267 mm
f) Diamètre des pneus		
— avant	min. 60 mm	
— arrière	min. 65 mm	
g) Largeur des pneus	min. 25 mm	max. 65 mm



MAX. 153 mm.avec AILERON PROTOTYPE
MAX. 204 mm avec AILERON FORMULE

Les pilotes doivent préciser lors des inscriptions s'ils courrent en catégorie 4WD ou 2WD.
Obligation de courir les deux jours soit en 2WD soit en 4WD (sauf cas de force majeure, à voir avec les commissaires).

CATEGORIE 2 WD

La boîte de vitesse est interdite.
Une voiture d'origine 4WD peut courir en 2WD, mais avec toute la transmission démontée (axes, cardans, etc), mais pas uniquement la courroie de transmission.
Contrairement à ce qui a été dit à l'assemblée SRCCA, la catégorie 2WD aura un classement séparé pour les prix et les points.
Pour les trois premières manches du championnat régional, seront attribuées par jour de course, sept coupes pour les 4WD et trois coupes pour les 2WD. Cette proportion sera éventuellement révisée par la suite si nécessaire.

RESONATEURS.

Ils doivent être de paroi épaisse (?) et à double chambre, sans marque de constructeur particulière.

CARROSSERIES GT.

Les carrosseries sans No. EFRA sont autorisées.
Le chiffre 5.4.5. du règlement concerne surtout des éléments "décoratifs" de la carrosserie tels que prises d'air, radiateur, etc. Par contre, une ouverture de 6 cm2 peut être pratiquée pour accéder au réservoir, ceci même dans le pare-brise.
Une découpe est autorisée sur le pourtour de la sortie du résonateur, mais pas un trou pour une sortie horizontale par exemple.
Un trou de maximum 13 mm. de diamètre est autorisé pour le passage de l'antenne et pour l'accès à l'interrupteur.
Voir dans ce journal la feuille de réglementation.

G. Charbon ■

IL Y A 10 ANS

C'est une tradition dans le club, la première manche du championnat genevois à lieu dans les frimas de l'hivers et pour cette première course de l'année 1977, il y avait 35 concurrents au départ. Titre du journal de l'époque " ARRETEZ LE MASSACRE ", eh oui, en ce temps là, les courses avaient un côté Stock Car bien développé. Que l'on juge par soit-même, sur 6 finalistes, 4 voitures terminent en pièces détachées, suite aux collisions entre-elles et avec les mécaniciens qui courent sur la piste sans regarder où ils vont. On peut aussi lire le mécontentement du rédacteur constatant que c'est toujours les mêmes qui montent et démontent la piste, sans parler de l'organisation. Bizarre, les choses auraient-elles changé aujourd'hui ? car on retrouve les noms de Messieurs Ruchat, Zonta et Rumbeli.
C'est lors de cette course qu'apparait pour la toute première fois la "CHALLENGER", une voiture non conventionnelle pour l'époque; elle est tout en plastique, du jamais vu, à l'heure où les Zahnd et Merlin roulent avec des UFRA qualifiées de ROLLS des circuits. Le tout plastique arrive et la voiture portera rapidement le sobriquet de " voiture cadeau, paquet de lessive". Il y avait du vrai là dedans, en effet très vite la chaleur du moteur faisait fondre le plastique du bloc arrière et coinçait irémédiablement tout le système d'engrenage. D'autre part, le froid rendait le plastique hyper-cassant. Mais l'innovation était à ce prix là. D'ailleurs l'importateur réussissait à faire une voiture avec 3 boîtes d'origine, au diable l'avarice comme disait l'autre.
Mais la grande préoccupation des membres du club était l'organisation du 3ème Grand Prix de Genève. Il s'agissait de la 3ème manche du championnat suisse. le comité mettait les bouchées doubles et associaient à la course, Marlboro, Pastis 51, Coca Cola, le canton de Genève, la Ville de Genève et le Service des Sports de la Ville de Genève qui n'hésitaient pas à remplir la planche des prix.
Depuis toujours, l'esprit du club est l'innovation, ainsi en 1977 le club décidait d'organiser une course poursuite à la fin des courses normales. Il s'agissait de transformer le circuit existant pour en faire un ovale et ainsi les concurrents allaient s'affronter comme dans un vélodrome, deux par deux et se qualifier pour la course suivante. Force est de dire qu'à l'exception des demi-finales et de la finale, le spectacle ne fût pas au rendez-vous.
Mais parlons un peu de la fédération Suisse pour terminer. En 1976, elle comptait 150 membres, un an plus tard nous voici à 400 membres et seulement 2 catégories de concurrents. Les A, qui sont une centaine et reste, tous en groupe B. Les courses deviennent impossible à cause du nombre de concurrents. Au Grand Prix de Bâle, 120 concurrents s'affrontent en classe Formule le samedi et Proto le dimanche. L'enfer pour tout le monde, trop c'est trop et au beau milieu de la saison il est créé une troisième série, la C. Elle ne vivra qu'un été et laissera sa place au système des régions que nous connaissons actuellement.

■

CHAMPIONNAT SUISSE

Les délégués de la SRCCA se sont réunis récemment pour déterminer la ligne de conduite que la SRCCA. va adopter face à l'arrivée en force des buggys électriques 1/10 ème.

Un simple rappel pour les nouveaux membres de notre club; la fédération Suisse (SRCCA) est la seule reconnue auprès des autres fédérations européennes, ainsi si vous pensez participer aux courses officiels à l'étranger, vous devez être licencié SRCCA. Il est évident que les courses amicales à l'étranger, comme l'Internationale du Beaujolais ne nécessite aucune licence. Mais toutes les grandes courses officielles telle que Championnat d'Europe ou autres nécessite l'approbation de la fédération.
Revenons à nos moutons où plus précisément au championnat Suisse 1987.
La difficulté la plus importante vient de la jeunesse des concurrents, la plupart non pas de permis de conduire et les déplacements à travers la Suisse pour courir le championnat Suisse serait difficile.
Aussi la fédération a-t-elle décidée pour les 2 ans à venir, de n'organiser qu'une seule course pour attribuer le titre de champion Suisse.
Pour 1987, c'est le club de Zürich, fort de 60 licenciés "électrique " qui organisera cette course au mois d'octobre pendant les vacances scolaires d'automne. ce club qui a également organisé un championnat cantonal l'an passé, a vu plus de 180 concurrents participer à une ou plusieurs courses !!! Il est donc à même de parfaitement organiser ce premier championnat Suisse.
Il y aura 2 champions suisses, un en catégorie 4x4 et un autre en 4x2. Le championnat Suisse aura donc deux courses bien distincts.
Du même coup la course de Lucerne ne sera qu'une course ordinaire.

Qui pourra participer ?
Chaque club proposera une liste de concurrents de son club pour le championnat Suisse et c'est les représentants de la SRCCA qui choisiront en fonction des résultats des pilotes et de la renommée de chacun.
Il en sera de même pour envoyer aux championnats d'Europe et du Monde respectivement 6 et 2 pilotes. ombres de pilotes autorisés par la fédération européenne.
Alors à vos modèles, les places seront chères.

LETTRE DE FRANCE

Chers amis buggystes Suisses
J'espère que l'hivers c'est bien passé pour vous et que vous avez bien fignolé votre matériel. le printemps est maintenant revenu, et les beaux jours devraient suivre. je vous écris donc pour exprimer mon impatience de venir courir parmi vous. je vous demande d'avoir la gentillesse de m'envoyer le calendrier de vos courses, ainsi que le règlement au cas où celui-ci aurait changé, notamment à propos des moteurs.
De plus, certains pilotes se plaignaient que nous, Français, leur prenions des places et ce n'est pas sous cet angle qu'il fallait voir notre déplacement, qui était tout à fait amical et avait pour origine les dates des courses qui nous convenaient très bien et j'espère que cela va continuer et que je pourrai revenir vous voir et trouver une ambiance toujours aussi bonne qu'en 1986. Ce dont je ne doute pas un instant. Chers amis de l'AMCG, je termine cette lettre en vous disant que je suis impatient de recevoir votre réponse, à bientôt j'espère, amicalement.

Philippe Gelinaud
69600O Oullins
France

P.S: N'oubliez pas de venir nous voir à Lyon, à l'occasion de l'Internationale du Beaujolais les 8-9-10 mai 1987. ■

DES JOURNAUX DE CLUB

Ce mois-ci, nous avons reçu deux journaux fait par des clubs à l'image de celui que vous avez dans les mains.
Le premier nous vient d'un nouveau club électrique au Tessin et s'appelle " GIORNALINO DEL DRAGONMANETTA CLUB LUGANO ". Ce journal qui en est à son premier numéro parle entre autre sur deux pages de l'Auto Model Club de Genève en y décrivant les courses électriques de l'an passé.
Le deuxième journal nous parvient de France du club GENAY TEAM 69 RADIO COMMANDE. Il s'agit de leur quatrième numéro et à l'intérieur on y trouve une plume connue de tous Monsieur Blandin Denis. Ce journal plein de petits dessins est très agréable à lire, il porte le nom de QUARTZ.
A tous les deux, le vieille ancêtre, l'AMCG (147 numéros), leur souhaite longue vie et plein succès. ■

CHAMPIONNAT BUGGY 1987

Samedi 4 avril commencera la 3ème édition du championnat genevois de buggy 1/10ème.
Nouvelle année, nouvelle formule. En effet, fort des expériences de l'an passé, il nous a fallu adopter les réglementations en fonction de l'évolution technique des buggys. Vouy trouverez à cet effet dans les pages suivantes le règlement définitif pour 1987.
A retenir que sur 5 manches, seules les 4 meilleurs résultats de chaque concurrent serviront au classement général final pour l'optention d'un des deux titres mis en jeu.

CHAMPIONNAT PROMOTION

Réservé aux concurrents habitant le canton de Genève.

Ne peuvent y participer, les 15 premiers du championnat GE EXPERT 1986 et tous les pilotes ayant ou ayant eu une licence auprès de la SRCCA.(voir liste).

Pour les moteurs, voir le règlement technique.

CHAMPIONNAT EXPERT

Ouvert à tous, sans restriction de nationalité.
Pour les moteurs, voir le règlement technique.

Sauf points mentionnés, le règlement technique et de course sont applicable pour les 2 catégorie.

Des prix seront distribués pour chaque catégorie.

Les éliminatoires et les finales des 2 catégories se courreront séparément.

LISTE DES PERSONNES NE POUVANT COURIR EN CATEGORIE PROMOTION

NEIDHART P.
TAILLENS J.
GRANDJEAN J.D
ARZA P.
BOVARD P.
PERRIARD J-C
ALVARIN
SCHEFFRE
BOULMIER D.
LE THANH NAM
BLANDIN D.
FOMBELLA
STADELMAN
ARZA J.
PEROLINI S.
MERGUIN A.
PEROLINI B.
MARET E.
CHARRIERE S.

CETTE PREMIERE LISTE N'EST PAS EXHAUSTIVE ET SERA COMPLETEE AU FUR ET A MESURE DE L'ARRIVEE DE NOUVEAUX CONCURRENTS.

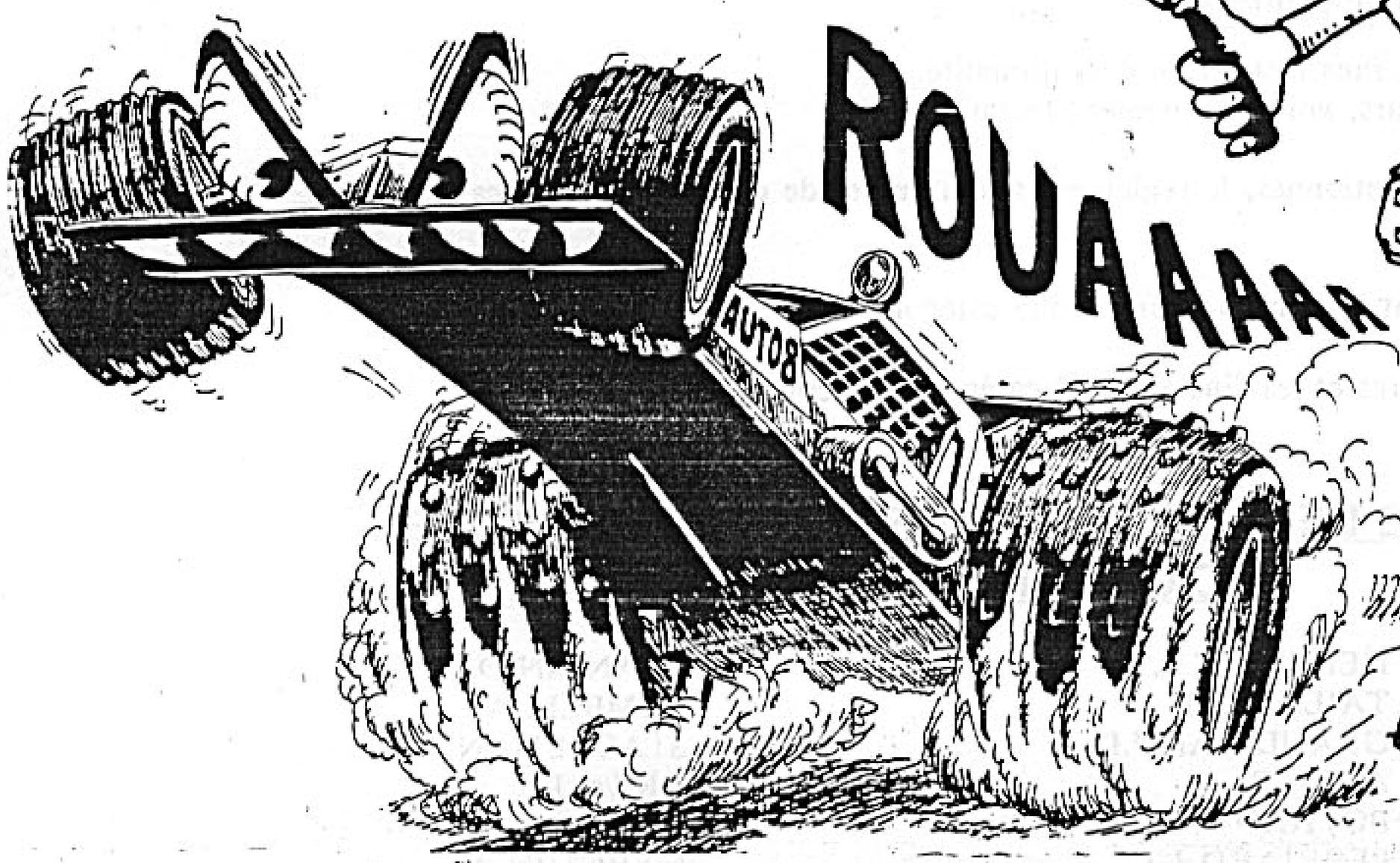
PARTICIPER AU CHAMPIONNAT GENEVOIS DE BUGGYS ELECTRIQUES 1/10.

STADE DE FRONTENEX

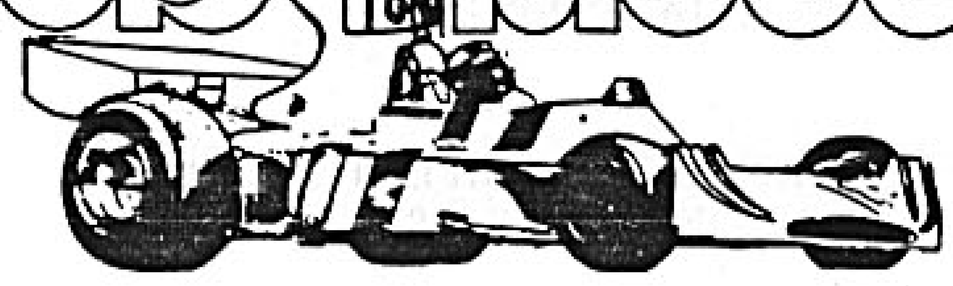
CHAMPIONNAT GENEVOIS
1/10 BUGGY ELECTRIQUE

4 avril	Terrain Picco 1ère manche
9 mai	Terrain Picco 2ème manche
6 juin	Terrain Picco 3ème manche
15 août	Terrain Picco 4ème manche
19 sept.	Terrain Picco 5ème manche

dès 13 h.



auto model club genève



ORGANISATION

Case postale 55, 1211 GENÈVE 1
CCP 12-8404

DEROULEMENT DES COURSES

1.PROGRAMME DE COURSE

1.1. Début de la manifestation (contrôle des voitures et émetteurs compris) au plus tôt à 12 h 00,sauf indication contraire des organisateurs.

1.2. Début de la première manche qualificative à 13 h.30, sauf indication contraire des organisateurs.

1.3. Trois manches qualificatives par groupe seront organisées.

1.4. Toute les manches de qualification auront une durée de 5 minutes plus le temps pour terminer le dernier tour.

1.5. Les demi-finales et les finales se courront chacune sur une manche de 5 minutes plus le temps nécessaire pour terminer le dernier tour.

1.6. Le temps compris entre la fin des demi-finales et le départ de la finale n'excèdera pas 20 minutes, sauf indication contraire des organisateurs.

2.FINANCE D'INSCRIPTION

2.1. La finance d'inscription est fixée par le club organisateur et est payé par le concurrent lors du contrôle technique.

3.CONTROLE TECHNIQUE

3.1.1 Avant la course, chaque concurrent doit présenter au contrôle la voiture qui participera à la course du jour considéré.

3.1.2. Les spécifications techniques doivent être vérifiées. Si une voiture ne correspond pas aux prescriptions, le concurrent ne sera pas admis à courir (disqualification).

3.1.3. Le contrôle technique doit comporter une vérification de la fréquence radio de l'émetteur.

3.1.4. Le directeur de course peut demander à n'importe quel moment le contrôle de toute voiture participant à la course, sans avoir à justifier cette intervention.

3.1.5. La course débute officiellement pour chaque concurrent dès que sa voiture a passé le contrôle technique avec succès.

3.2.CONSIGNE DES EMETTEURS

3.2.1. Lors du contrôle technique, les émetteurs de tous les concurrents sont saisis et placés sous la surveillance des officiels de la course.

3.2.2. Les émetteurs seront restitués après la dernière arrivée du jour. Avec l'approbation du directeur de course, un émetteur peut être rendu au concurrent quittant le lieu de la manifestation et qui ne reviendra pas le même jour.

3.2.3. Lorsque les émetteurs ne sont pas en service pour une course, ils doivent être éteints et être toujours à la consigne. Les officiels de la course doivent veiller à ce que les émetteurs soient immédiatement déposés à la fin d'une manche.

4.DIRECTIVES DE COURSE

4.1.1. Entre 3 et 5 minutes doivent séparer une manche de la suivante.

4.1.2. Le départ d'une manche est effective lorsque le starter a levé la drapeau.

4.1.3. Si un concurrent fait un départ prématuré (faux départ), la course continue et le conducteur fautif est pénalisé d'un tour.

4.1.4. Si une manche doit être recourue, le moment du départ se fera sur l'ordre du directeur de course.

4.1.5. Chaque conducteur est responsable de sa voiture.

4.1.6. Tous les participants s'engagent à respecter en tout point les directives du directeur de course et le règlement s'y rapportant.

4.1.7. Aucune intervention mécanique sur la voiture n'est autorisée sur la piste, sous peine de pénalité.

4.1.8. Chaque voiture doit passer la ligne d'arrivé par ses propres moyens, sinon le dernier tour ne comptera pas.

4.2.CAUSE DE PENALITE

Les infractions suivantes se verront sanctionnées d'un tour de pénalité:

4.2.1. Couper intentionnellement les virages.

4.2.2. Une voiture reprend la course non pas depuis la voie des boxes mais à partir d'un tronçon de la piste.

4.2.3. La voiture est réparée sur la piste

4.2.4. Changement des accus pendant une manche.

4.2.5. La voiture est poussé jusqu'à la ligne d'arrivée.

4.2.6. Un concurrent change de fréquence sans autorisation du directeur de course.

4.2.7. En cas de comportement anti-sportif.

4.2.8. Non observation des ordre donnés par les officiels de la course.

Les infractions suivantes sont sanctionnées de l'annulation de la meilleure manche éliminatoire du concurrent ou de son classement des finales :

4.2.9. Tout conducteur qui n'aura pas rendu son émetteur avant le départ de la manche suivante.

4.2.10. Tout concurrent qui fera rouler sa voiture en dehors de la piste pendant une manche à laquelle il ne participe pas.

Toutes les infractions doivent être annoncées à la direction de course.

5. RESPONSABILITE

5.1. Le club organisateur décline toute responsabilité en cas de vol ou de dommage créé par un concurrent à des tiers.

5.2. Chaque concurrent est responsable de son matériel.

REGLEMENT TECHNIQUE

LES MODELES

1.1. Echelle des modèles 1/10, 4 roues motrices et 2 roues motrices confondues.

1 2. Dimensions de la voiture:
Longueur hors tout maximum 460 mm.
Largeur hors tout maximum 250 mm.
Hauteur hors tout maximum avec ressort entièrement comprimés 200 mm.

1.3. Poids minimum buggy 2 roues motrices 1,360 kg
Poids minimum buggy 4 roues motrices 1,600 kg.

1.4. Toutes les voitures doivent être munies d'une carrosserie en plastique ou d'une carrosserie tubulaire. Un trou de 7 mm.de diamètre, pour la puce de comptage est nécessaire.

1.5. Les voitures ne doivent comporter aucune partie dangereuse pouvant blesser quelqu'un ou endommager d'autres véhicules

1.6. Toutes les voitures doivent être équipée d'un pare-chocs. Le pare-chocs doit être soit en plastique souple, soit en caoutchouc. Les bords du pare-chocs doivent être arrondis. Epaisseur min. 2,5mm.

LES ACCUS

2.1. Seuls les accus aux dimensions Sub-C sont approuvés.La dimension des éléments individuels indiqués est de 1,2 Volt nominal et d'un diamètre de 23 mm. et d'une longueur de 43 mm. plus les tolérances de fabrication.

2.2. Sont autorisé les accus de:
6 éléments de 1,2 Volts soit 7,2 Volts 1,2 A/H.

2.3. Les accus ne peuvent être ni chargés, ni changés pendant une manche.

LE MOTEUR

3.0. CLASSE STANDARD

3.1. Les moteurs seront non ouvert avec l'extrémité fixée en permanence. le bobinage de 27 tours utilisera du fil d'au moins 22 "gauge". L'erreur du nombre de tours sera au maximum de -1 tour pour 2 des 3 bobinages. Seuls des moteurs de dimensions "05" peuvent être utilisés. les dimensions hors tout maximum du moteur sont : diamètre 36 mm. et longueur 50 mm.,sans les cages des paliers ni les axes. La longueur de l'armature est de 23 mm. maximum +/- les tolérances accordées pour chaque dimension. Aucune modification comme : re-timing, re-équilibrage, collage à l'époxy ou roulements n'est autorisée. Remagnétiser est permis. Des aimants en céramique sont seuls autorisés. Le Cobalt et autres terres rares sont interdites

3.1.1. Un condensateur de déparasitage est obligatoire.

3.2. CLASSE MODIFIE

3.3. Le moteur est libre mais il doit être dans la catégorie type "540". Dimensions: diamètre 36 mm. et longueur 50 mm.,sans les cages des paliers ni les axes. Les aimants au Cobalt et autres terres rares sont interdites.Le reste, bobinage, réglage, etc., est libre.

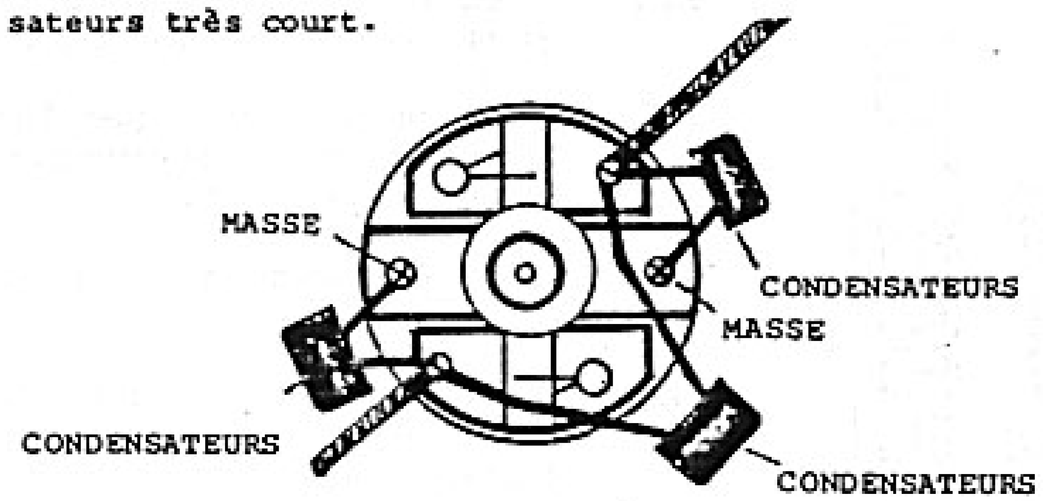
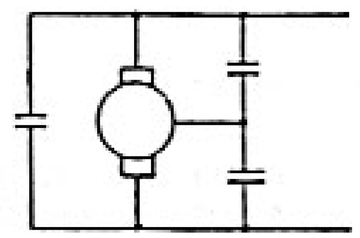
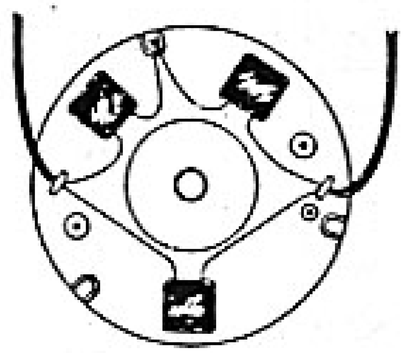
3.3.1. Les condensateurs de déparasitage sont obligatoires.

4.0. PNEUS

4.1. Il est interdit d'ajouter, des clous ou des picots durs. Il ne doit pas y avoir de particules métalliques ou plastiques dans les pneus.

Les organisateurs peuvent en tout temps modifié tout ou partie de ce règlement et restent seuls juges pour toutes décisions ne figurant pas dans le présent règlement.

AMCG mars 1987

CONDENSATEURS DE DEPARASITAGE

Souder les condensateurs aux bornes du moteur comme indiqué par le dessin. Eventuellement souder au boîtier du moteur (masse) après avoir limé l'endroit où doit se faire la soudure. Tenir les fils des condensateurs très court.