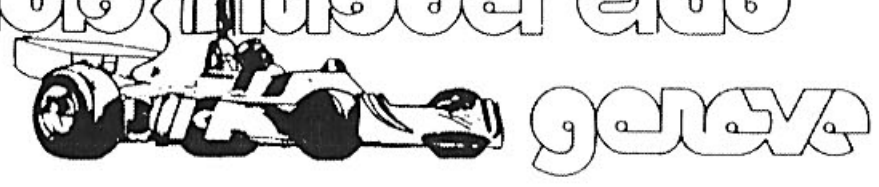


JOURNAL

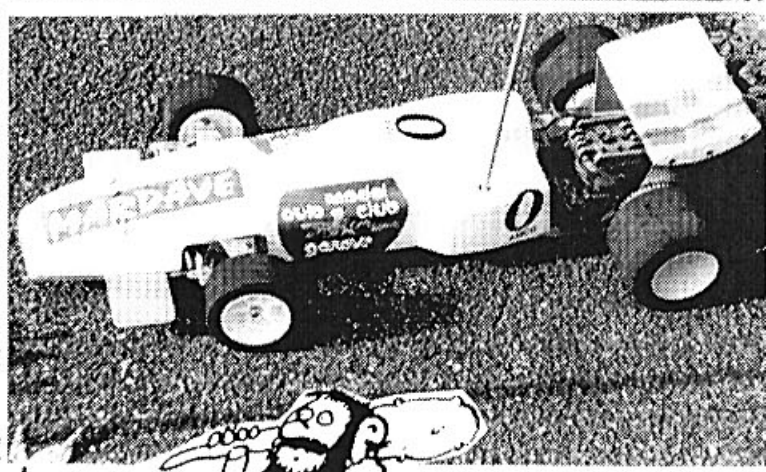
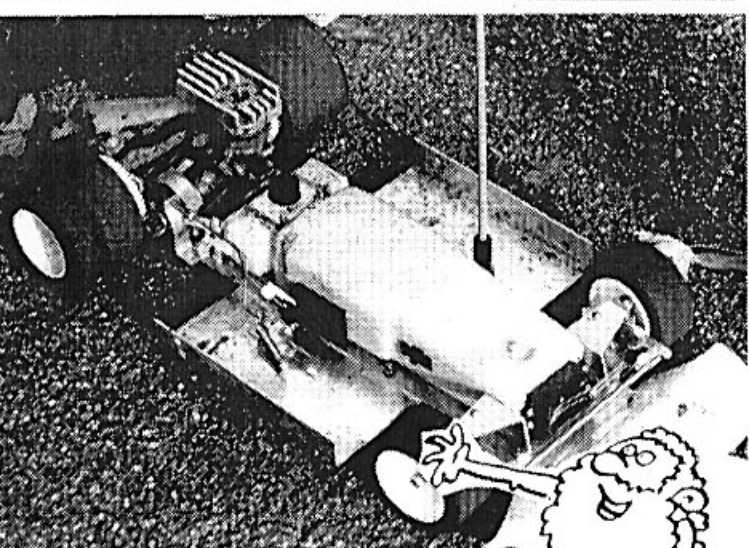
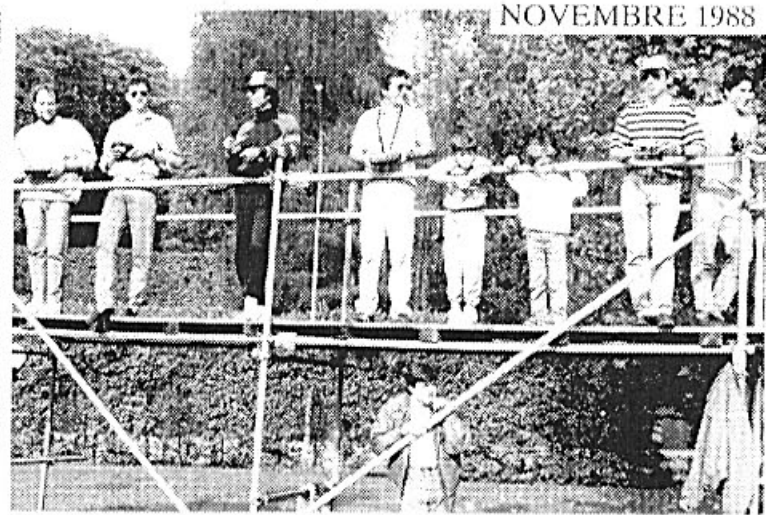
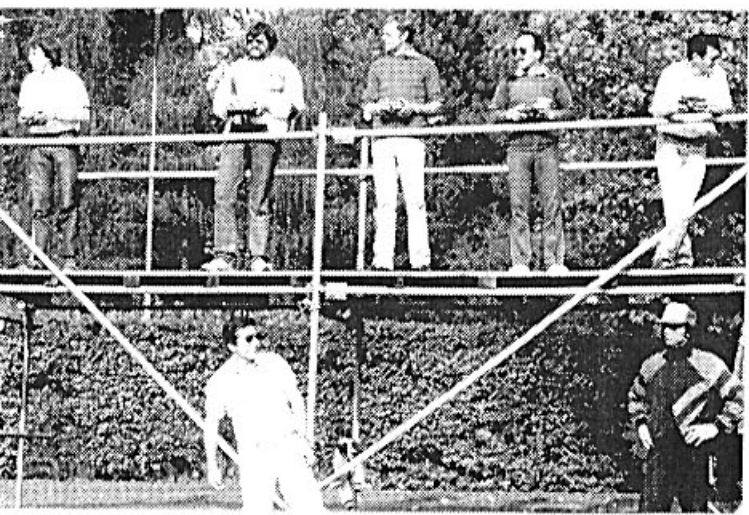
auto model club

N.165



Organe officiel
de
FAUTO MODEL CLUB DE GENEVE
Case postale 55. 1211 GENEVE 1

NOVEMBRE 1988



La course des Old Time

EDITO

Face à la pléthore de catégories de tout genre et tout style que l'on rencontre dans les courses électriques et dont nous nous sommes fait l'écho plus d'une fois, la fédération Suisse vient enfin d'ouvrir les yeux. L'an prochain on passe de l'autre côté, c'est à dire qu'il ne restera plus qu'une catégorie. En l'occurrence la catégorie EXPERT aux normes de l'EFRA.

La multiplicité des règlements ne pouvait que nuire à cette discipline, nous en avons fait l'amère expérience. A vouloir toujours contenter tout un chacun, à vouloir imposer des règlements spécifiques pour les modélismes nécessitant ou argentés, nous ne pouvions que nous embourber dans des difficultés sans non.

Si l'idée en soi était louable, elle était de loin impossible à mettre en vigueur, car il aurait fallu une armée de contrôleur-experts pour dépister et décrypter chaque provenance de moteur ou d'ac-cu.

Ainsi la fédération revient à un règlement uniforme et s'aligne sur l'ensemble des européens.

Pour le championnat genevois, nous irons peut être encore un peu plus loin en laissant les Experts libre de choisir ce qui leur convient.

Mais cette décision interviendra qu'en accord avec les deux autres clubs du canton, à savoir le Buggy Club de Versoix et l'Electrique Radio Modèle Club du Grand Saconnex, qui sont d'accord d'organiser en collaboration avec l'AMCG, le prochain championnat genevois 1989.

Notre club qui a toujours été pour la diversification, accueillie avec plaisir la présence de ces deux nouveaux clubs, dont les membres nous sont bien connus et amis et qui ainsi permettront au championnat genevois 89 de se courir sur trois circuits permanents différents, apportant du même coup la diversité et le changement.

JCR

LES OLDS TIMER'S EN ACTION OU L'HISTOIRE D'UNE COURSE DE GENTLEMANS

13 h 30 UNE PISTE A FRONTENEX ?

Ils arrivent, les old timer's, surpris de découvrir qu'il a Frontenex un circuit permanent pour la piste, un podium et des voitures prêtes qui attendent leur pilote. Il faut dire que Tino Zonta a admirablement bien travaillé durant plusieurs mois (c'est pas un rapide Tino) pour monter 4 Mardave, millésimés 1976 et mises en boîte au château, par Messieurs Marcel et Thierry Zanada, à l'époque importateur de la marque susmentionnée. Attention dans la guerre commerciale qui règne actuellement en électrique, il faut savoir que Mardave a rendu les plaques depuis belle lurette, c'est pourquoi nous nous permettons de citer son nom. Les vétérans Zanada et Hans-Ruedi Herren son présent avec leur propre ancien modèle.

13 h 45 LE BRIEFING A L'ANCIENNE

Après les retrouvailles des vétérans, certains ne c'étant pas revu depuis près de 10 ans, le briefing d'avant la course permet de fixer les règles élémentaires à respecter pour que l'on puisse arriver à la fin de la journée avec toutes les voitures en état de marche. A l'unanimité des présents et des absents, il est décidé de ne mettre ni cônes, ni pneus pour délimiter les virages dans les limites du circuit.

De toute façon les servo-moteurs ne seront jamais aussi rapide que les cerveaux-pilotes, foi d'ancêtre !!

14 h 00 ON VA SE SALIR LES MAINS

Répartis en deux groupes avec 6 voitures par groupe, il est temps de mettre les bons vieux moteurs Veco avec leur carburateur Perry 19, en marche. Moteur d'origine, tout neuf et qui n'ont quasiment pas rouler. Ils ont juste un petit galop d'essai pour être sûr qu'ils fonctionneraient encore.

Les vétérans retroussent les manches et re-découvrent les joies du carburant-nitrométhane et des bougies qui meurent avant l'heure.

14 h 15 LE MODELISME ! PAS FACILE

Les premiers ronronnements s'élèvent sur le terrain rapidement tout le monde refait l'expérience des moteurs chauds, c'est même très chaud diront certains qui laissent traîner leurs mains trop longtemps sur le pointeau du carburateur.

Deux démarreurs pour 6 voitures, ce qui laisse largement le temps aux premiers servis de tâter du manche à balai et de balayer les feuilles

d'automne traînant sur la piste. Laborieux les premiers tours, les moteurs rappellent un bruit oublié depuis longtemps, un bruit proche de ceux des tondeuses à gazon, par rapport au bruit strident des moteurs actuel. J-P Ruchat ex-champion Suisse joue les débutants et trouve déjà son moteur un peu mou. Au moment où les dernières voitures arrivent en piste, les premières ont déjà calées. Qu'à cela ne tienne, on va prendre du retard comme d'habitude.

14 h30 LES ELIMINATOIRES

Miracle, les 6 voitures roulent, on va

procéder au départ, mais, comme il va être difficile d'avoir les 6 voitures sur une ligne sans qu'un moteur nous lâche, il est décidé de faire le départ comme pour les régates. J-C Rumbeli fera la bouée de départ - facile pour lui - et au coup de canon.....de drapeau c'est parti. Un départ de toute beauté, les voitures sont échelonnées sur dix mètres et viennent de partout.

C'est parti pour 3 fois 5 minutes d'éliminatoires et déjà le président P. Bovard à l'estomac qui se noue, la crainte du protêt et des réclamations concernant la charge excessif des piles de la Migros lui rongent les entrailles. Que voulez-vous, on ne guérit pas en 15 jours, il lui faudra au moins 6 mois de convalescence si ce n'est plus.

Bien des pilotes coupent les virages, il sera impossible de les disqualifier ou de les pénaliser d'un tour. Tous ayant un alibi sans faille. c'est pas moi, c'est la voiture, elle va où elle veut !

Aussi les résultats de cette première prise de contact donnent des chiffres mitigés. Zahnd A. réalise le meilleur temps avec 12 tours, on est

loin des 16 tours du championnat genevois 1987. Par respect pour le passé des autres pilotes, nous tairons volontairement leur résultat. Relevons simplement que la fourchette des résultats allait de 5 à 12 tours et que toutes les voitures étaient en parfait état de marche à la fin de la manche.

15 h 00 SCANDALE CHEZ LES VETERANS

Le deuxième groupe monte sur le podium. Les Zonta T, Anderes J-M, Merguin A et Rumbeli J-C sont en piste lorsque éclate le scandale tant

aucune chance de gagner, ces accus sont foutus et on lui prêtera en fin de course des piles usées !

Mais le président n'est pas au bout de ces peines, ne nouvelle réclamation tombe sur ces frêles épaules émanant de J-C Rumbeli concernant T. Zonta. Ce dernier vient de réaliser un fantastique 11 tours dans le premier éliminatoire, beaucoup trop vite pour un vétérans-standard, Rumbeli demande un pipi-contrôle et une enquête approfondi sur l'emploi du temps de Tino. Car l'inculpé était en vacance et avait les modèles réduits chez lui, d'où un entraînement intensif possible et plus qu'illégal. La réclamation est acceptée par le président qui prendra une décision avant la fin du siècle !



redouté par notre président. C'est bon, l'ulcère c'est pour avant Noël. Voici que se présente sur le podium, Hans-Ruedi Herren, qui vient de Berne, un étranger qui vient de franchir illégalement la Sarine et qui veut courir le championnat genevois des vétérans. Il vient voler les points et les prix offerts par des anonymes genevois et tout ça avec une vieille PB qu'il cherche à vendre en douce sur le parking voisin.

Au bord de la dépression notre président sera réconforté par les pilotes bons joueurs et bons princes - comme le sont tous les modélistes - et qui proposent d'accepter qu'Hans-Ruedi coure pour autant qu'il ne gagne pas. Dans le cas contraire le tribunal International de la Haye sera saisi de l'affaire afin de statuer sur la validité des victoires étrangères sur territoire genevois. De toute façon, il n'a

15 h 15 UNE COURSE THERAPEUTIQUE

J-P Ruchat annonce qu'il a les sinus bien dégagés, les vapeurs de nitrométhane n'ont pas leur pareil pour de telles maladies. T. Zanada se lance dans de fin réglages, A. Zahnd bichonne la PB du vétérans en sursis (le fayot) il faut dire qu'il roule avec cette voiture. J-D Grandjean a l'impression de retrouver ces automatismes d'autre fois, en fait c'est ces rhumatismes qui le laissent tranquille, A.Merguin regarde avec nostalgie Françoise Zahnd aligner les coches avec son crayon au passage des voitures. Un bon vieux comptage de tours encore efficace aujourd'hui. On verra aussi T. Zanada, autre champion Suisse du passé, essayer en vint de soudoyer notre compteur de tour, afin d'améliorer son

pauvre résultat. Il retrouve là aussi des pratiques bien connu dans le passé.

15 h 30 PROBLEMES TECHNIQUES

On aimerait bien continuer la course, mais une tringle de direction a quitté prématurément une voiture et comme les pièces de rechange sont rares voir inexistantes, la plupart des pilotes sont dans une portion de circuit à la recherche d'un bout de fer.

Un vétéran plus malin que les autres - si, ça existe - demande si on est sûr de chercher la pièce au bon endroit ? La réponse viendra d'un vétéran encore plus malin - si, ça existe aussi - « on est sûr de rien, mais dans cette partie du circuit il y a du soleil, alors on cherche au chaud » !

Pendant ce temps, les mains expertes d'Anders réussiront à créer une nouvelle pièce et la course pourra reprendre.

15 h 45 IL FAIT MIEUX, MAIS C'EST PAS JUSTE

C'est reparti et A. Zahnd réalise 14 tours avec un moteur un peu trop bon par rapport aux autres et en coupant les virages un peu plus que les autres. Qu'à cela ne tienne, on coupera comme lui pensent certains, alors que d'autres suivent scrupuleusement le parcours pour la beauté du geste. Avant d'aller vite, ayons du style et restons digne.

16 h 30 LES ALLIANCES DE FAIT

On vient d'arriver au terme des 3 éliminatoires et il est l'heure de préparer la finale. Herren et Zahnd ont les meilleurs résultats, mais

voilà, ils courent tous les deux sur la même voiture. Le problème cornélien est rapidement résolu, ils courront chacun 5 minutes de cette finale qui en compte 10, et la raison sociale passe de Herren-Zahnd à Team Bern, sans changer le capital-actions.

Face à cette coalition de fait, les autres vétérans unissent leurs efforts en s'associant avec un autre vétéran. Ainsi la finale verra 6 voitures pilotées par 12 pilotes.

16 h 45 LA GRANDE FINALE

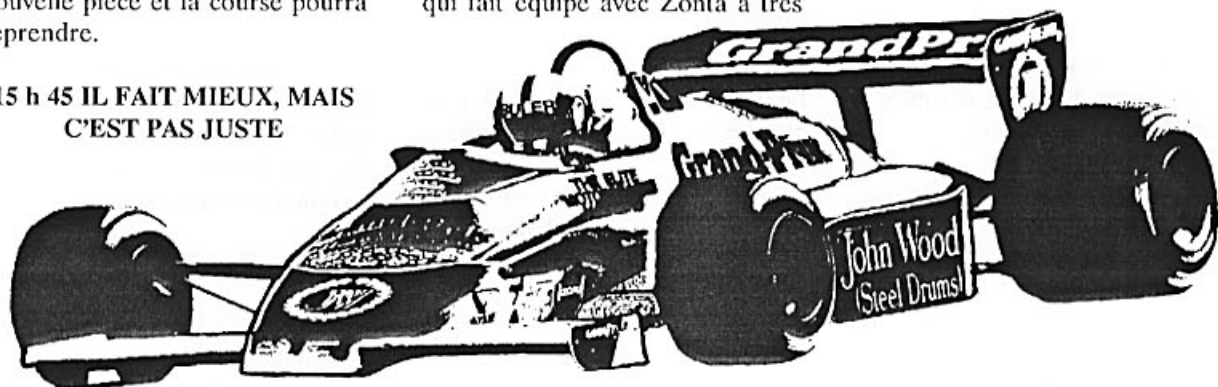
Ils sont partis dans un bruit effrayant - par rapport aux voitures électriques -. Heureusement que c'est la finale, ces bons vieux vétérans ont repris confiance, retrouvés les automatismes, réglés les moteurs et ils commencent à nouveau à piloter bien vite. De quoi détruire le beau matériel. Une lutte acharnée s'engage entre le Team Bern et l'équipe Zanada-Merguin. Bovard qui fait équipe avec Zonta a très

On constate par là, que les règlements manquent de précisions; pour la prochaine course qui aura lieu dans dix ans, nous ferons des règlements sans faille. L'acte d'origine des pilotes fera foi et seuls les vrais vétérans genevois pourront courir, si on en trouve !!

17 h 00 ON CONCLU

Les prix sont distribués, tout le monde a bien rit dans une ambiance super décontractée, c'est normal la pieuvre commerciale n'avait pas droit de cité et le président sur un nuage, pense qu'il est possible de faire du modélisme amateur. N'ayez crainte, l'an prochain, il reviendra sur terre.

Dans la soirée une grande bouffe réunissait tout le monde et des films cinéma vieux de 15 ans, nous rappelaient des souvenirs parfois encore bien vivaces dans les mémoires de chacun.



mal choisi son partenaire. En effet Tino avec une réclamation de dopage aux fesses, n'ose plus appuyer sur les manches à balai, il tempore, il rechigne, il joue les innocents. Bref ils finiront derniers avec 8 tours. A l'autre bout du classement le Team Bern l'emporte avec 30 tours et 2 tours d'avance sur Zanada-Merguin.

Ainsi les 50 points en jeu partent à Berne sous réserve du jugement du tribunal de la Haye, le prix : un casque-fontaine-à-bière passe également la Sarine. Heureusement que les diplômés pour les suivants resteront bien genevois.

REMERCIEMENTS

Un super grand merci à Messieurs Marcel et Thierry Zanada pour avoir offert au club ces 4 Mardave d'origine avec leur moteur, sans eux il n'y aurait tout simplement pas eu cette fantastique journée.

Un grand merci aussi à Monsieur Robert Verne de Micro Racing qui nous a prêté les télécommandes sans quoi...pas de course.

Tino Zonta mérite sans aucun doute la palme du vétéran le plus actif puisse qu'à lui seul, il a monté les 4 voitures, le soir, chez lui. Tout ça pour les copains. Merci milles

fois vieille branche.

Un coup de chapeau tout spécial à Françoise Zahnd qui a retrouvé le « plaisir » du comptage de tours mode 1976 et ceci avec brio. On t'engagera de nouveau dans dix ans.

Et finalement un grand coup de chapeau aussi à tous les vétérans présents qui ont joué le jeu toute l'après-midi, permettant à P. Bovard et J-C Rumbeli d'espérer que le modélisme voiture R/C est encore un hobby à but non lucratif pour bien des pratiquants.

P.S. Les anecdotes et autres narrations de cette articles qui pourraient avoir des ressemblances avec des faits réels ou des personnes vivantes ou ayant vécu ne seraient que pur coïncidence.

JCR

UNE CASSETTE VIDEO VHS SERA PROCHAINEMENT MISE EN VENTE AU PRIX DE FRs 20.- ELLE COMPORTERA DES FILMS AMATEURS DES ANNEES 1975 A 1979 CONERNANT LES COURSES RC THERMIQUES PLUS LA COURSE VETERAN 1988.

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS : RUMBELI J-C TEL. 84.14.16

CHAMPIONNAT SUISSE BUGGY 1/8 THERMIQUE SCHUEPFEN (BIENNE)

La dernière manche du championnat de buggy 1/8 s'est déroulée à Schüpfen près de Bienne.

Cette dernière manche est très importante pour trois pilotes de l'AMCG, Alain Platel, Laurent Verne, et Boulmier Didier.

Ces trois pilotes peuvent prétendre à la victoire avec un net avantage pour Alain Platel qui à déjà trois victoires à son actif. Mais avec les points retranchés, tout reste encore possible.

Pour A. Platel, il lui suffit d'être dans le top five et le tour est joué, par contre pour Laurent et Didier, il doivent absolument gagner cette course et que Popeye ne soit pas dans le top five ??? dur dur.

Samedi 23-10-1988 13 heures :

En arrivant, nous découvrons la piste, le terrain est très gras, le tracé est hyper rapide et il y a une série de vagues ou le réglage de la voiture sera primordial sous peine de voler

dans les bordures.

Le 1/8 off road circus se met en place et les qualif peuvent commencer.

D'entré, L. Verne fait part de ses prétentions en décrochant un 17 tours que personne d'autre ne décrochera. Le 4 eme groupe est très intéressant Phil Sordet et A. Platel sont ensemble et à chaque qualif il y a une baston d'enfer.

Le dimanche, les qualifications prennent fin et dans la dernières qualif D. Boulmier fera le deuxième temps après qu'il est enfin trouvé les réglages de son auto (barre anti-rouli trop grosse).

résultat qualif :

- | | | | |
|---------------|------|--------|---------|
| 1 L. Verne | AMCG | 17 trs | 5.19.05 |
| 2 D. Boulmier | AMCG | 16 trs | 5.05.40 |
| 3 P. Sordet | AMCG | 16 trs | 5.06.90 |
| 4 A. Platel | AMCG | 16 trs | 5.09.65 |

Résultat des pilotes de l'AMCG après les qualifs :

- | | |
|---------------------|-----------|
| Perolini Steph | 1/2 final |
| Fombella Luis | 1/4 |
| Chirichiello Michel | 1/8 |

Beau tir groupé des pilotes de l'AMCG, sur 7 pilotes, 4 directs en finale, 5 pilotes en finale, on peut dire que l'AMCG, domine le tout terrain thermique en suisse.

LES FINALES :

1/8 de finale, Michel Chirichiello AMCG fini troisième et se qualifie pour le 1/4, là il ne réussi pas à se qualifié pour les demi.

1/4, Fombella Luis, se qualifie en demi ou il échou.

1/2 Perolini Stephane super motivé, se qualifie en finale.

FINALE 4X2 : nouvelle victoire de Piot François devant Etter Claude, mais au nombre de victoire, c'est Etter qui remporte le championnat.

FINALE 4X4 : Il est 4 heures de l'après midi, la tension monte, les voitures se rangent sur la ligne de départ sous les ordres du starter. 3..2..1..les moteurs rugissent D.

Boulmier fait le holeshoot et L. Verne engorge sont moteur et part dans le peloton, puis Didier fait une erreur et A. Platel prend le large suivi de Clerc, Sordet, et le reste du Peloton.

S. Perolini se défend tant bien que mal face à tous ces furieux qui roulent à un train d'enfer.

Boulmier remonte à la troisième place, et commence avec Sordet 2eme une bourre pas possible, pendant une vingtaine de minutes, côte à côte la 2eme place se joue à coup d'intoxe, intérieur, extérieur freinage tardif, les spectateurs ne tiennent plus et Sordet non plus, il doit lever le pied sur bris de support amortisseur arrière.

Verne est revenu à la 3eme place et Platel câle mais repart tout de suite juste derrière Verne. Clerc de Neuchâtel sans la pression montée et voit Boulmier se rapprocher et la 1ere place pour l'instant se joue au ravitaillement, Clerc ravitaille toutes les 6 minutes alors que Boulmier toutes les 8 minutes 30 secondes le Papa de Didier lui fait le dernier ravitaillement à une vitesse éclair et il prend la première place avec quelques secondes d'avance Didier ne peut pas assurer sa place il faut sans arrêt dépasser les attardés et il se loupe lors d'un dépassement Clerc reprend la tête, il reste 30 seconde de course et les deux voitures de tête attaque la ligne droite côte à côte, Clerc à l'intérieur Boulmier à l'extérieur, il se touche !! tellement il sont à la limite et Didier s'envole mais peut repartir tout de suite mais il est trop tard et Clerc gagne pour 7 centièmes d'avance sur le deuxième.

A messieurs du spectacle comme celui-ci on en redemande à toutes les courses mais il faudrait que le fair-play, l'organisation et les pistes atteignent le même niveau et là le spectacle sera grandiose. A l'année prochaine.

RESULTAT : 4x4

1	CLERC THIERRY	RBCN	86trs300200
2	BOULMIER DIDIER	AMCG	86trs300335
3	PLATEL ALAIN	AMCG	86trs300580
3	VERNE LAURENT	AMCG	86trs300580
5	SORDET PHIL	AMCG	83trs300055
6	GUT ALBERT	MCRTL	83trs301665
7	PEROLINI STEPH	AMCG	82trs301130
8	RIZZI CLAUDE	BCC	82trs301760
9	MAGNIN CHRISTIAN	MRCF	81trs293485
10	GUTMANN RUDOLF	RBCN	81trs300655

Championnat Suisse :

- 1 Platel Alain AMCG
- 2 Boulmier Didier AMCG
- 3 Verne Laurent AMCG
- 4 Sordet Philippe AMCG
- 5 Clerc Thierry RBCN

Fantastique 4 bad boys de l'AMCG aux quatre premières place du championnat suisse, Bravo à Alain Platel qui gagne enfin son premier titre de champion Suisse, rappelons que son Père, est à l'origine du tout terrain en Europe. Malgré son jeune âge, il est l'un des plus vieux pilotes de T.T. il roulait déjà avec ses pampers et enrhumait tous les hasbeen qui le surnomèrent «Popeye»

Alors un grand Bravo à Popeye et à l'année prochaine pour de nouvelles aventures.

- TURBO KID -

BUGGY THERMIQUE

CHAMPIONNAT GENEVOIS

THOIRY 3ME MANCHE

4X4

1	VERNE L.	60 T.	20.07
2	RAPP P.	57	20.09
3	PAUCHARD E.	57	20.19
4	STEENMAN F.	55	20.06
5	ZROUMBA G.	47	20.08
6	MASSON T.	14	20.00
7	KALLEN W.	0	20.00

4X2

1	PIOT F.	51 T.	20.09
2	MC LEOD J.	33	20.12
3	KULLMANN	0	20.00

CHAMPIONNAT GENEVOIS BUGGY THERMIQUE 1988

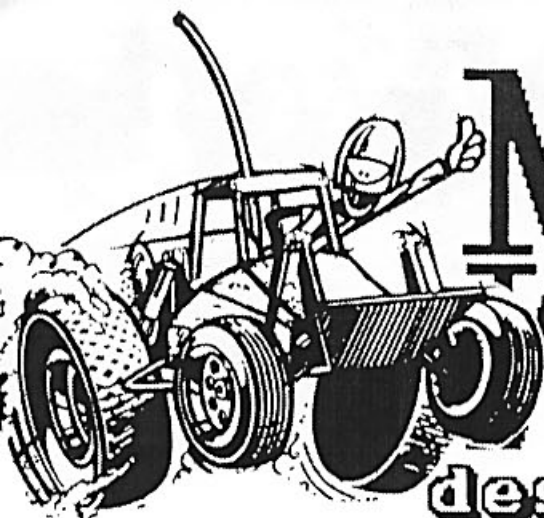
FRONTENEX 4ME MANCHE

4X4				4X2			
1	VERNE L.	59 T.	20.07	14	LORENTE P.	8	
2	BOULMIER D.	59	20.10	15	LABARTHE B.	7	
3	CLERC T.	57	20.02	16	MAGNENOT C.	6	
4	RIZZI C.	57	20.09	17	KUHNERT D.	5	
5	PAUCHARD E.	56	20.01	17	MAASSON T.	5	
6	PIOT F.	55	20.20				
7	ZROUMBA G.	44	20.11				
8	TANNER S.	36	20.00	1	ANSELLEM B.	36 T.	15.01
9	DUMONT O.	35	20.06	2	PIOT F.	35	15.00
10	KALLEN W.	21	20.00	3	OPPLIGER B.	33	15.07
11	WAGNER A.	11		4	BERTRAND J-L.	30	15.28
12	STEPNANE G.	10		5	PORTIER G.	29	15.00
13	CHEVALLIER P.	9					

CHAMPIONNAT GENEVOIS BUGGY THERMIQUE 1/8 - 1988 4x4

CLASSEMENT GENERAL

RANG	NOM	MANCHES					TOTAL
		1	2	3	4	5	
1	VERNE L.	50	50	50	50		200
2	BOULMIER D.	8	35	0	40		83
3	PAUCHARD E.	15	18	35	25		78
4	CLERC T.	22	0	0	35		57
4	PLATTEL A.	18	30	0	0		48
6	ZRUMBA	0	0	25	20		45
7	PEROLINI S.	0	40	0	0		40
7	RAAP	0	0	40	0		40
7	FOMBELLA L.	40	0	0	0		40
10	PAUCHARD D.	35	0	0	0		35
11	KALLEN	0	0	20	12		32
12	RIZZI	0	0	0	30		30
12	STEENMAN	0	0	30	0		30
12	GREZET G.	30	0	0	0		30
15	MASSON	0	0	22	5		27
16	MAGNENOT C.	20	0	0	6		26
17	RAMELLA F.	0	25	0	0		25
17	OGIZ J-C	25	0	0	0		25
19	PIOT F.	0	0	0	22		22
19	SEYDOUX G.	0	22	0	0		22
21	DUBOST E.	0	20	0	0		20
22	ROULET	4	15	0	0		19
23	TANNER	0	0	0	18		18
24	DUMONT	0	0	0	15		15
25	MASSET	12	0	0	0		12
26	PELLATON D.	11	0	0	0		11
26	WAGNER	0	0	0	11		11
28	MONNARD P.	10	0	0	0		10
28	STEPHANE	0	0	0	10		10
30	CHIRICHELLO M.	9	0	0	0		9



MIROIR MIBOIB

des buggys electriques

CHAMPIONNAT SUISSE BRUGG



LA CARRIERE A BUGGYS

REPORTAGES

CHAMPIONNAT SUISSE A BRUGG

UNE COURSE SYMPHA A BALE

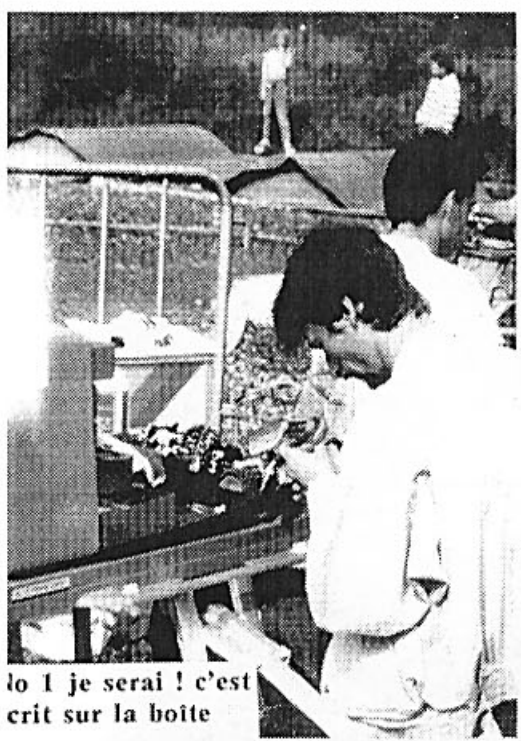
REUNION SUISSE BUGGY 1/12



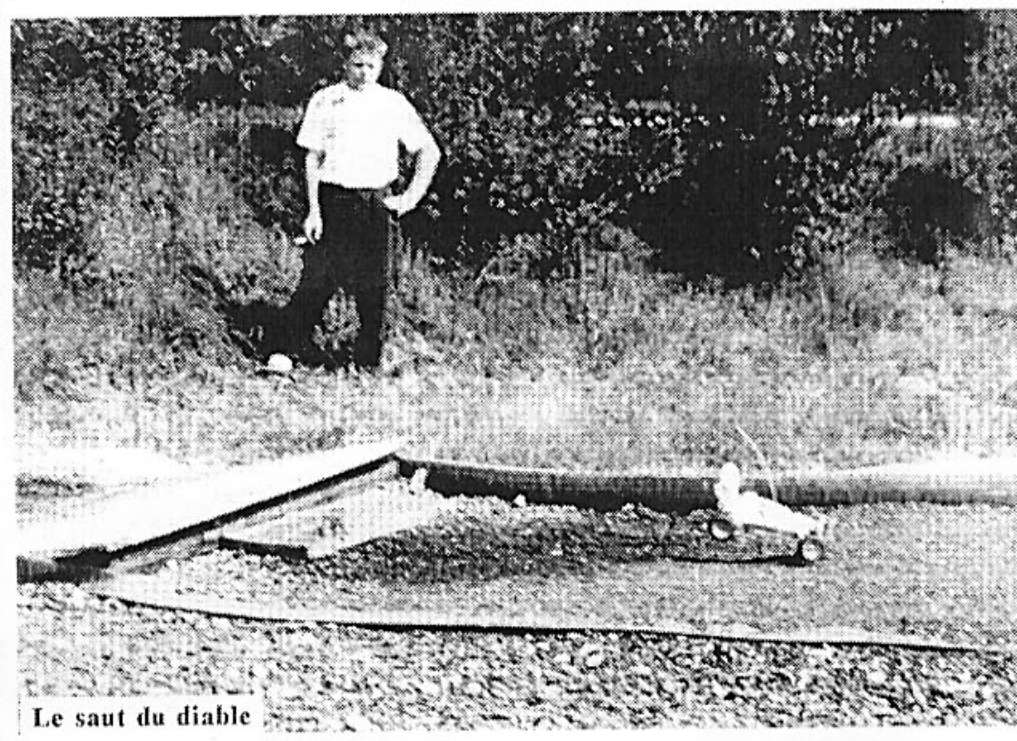
Beaucoup de matos ?
Vous voulez rire !



On appelle cela : circuit



Voilà ! je serai ! c'est
écrit sur la boîte



Le saut du diable



Un départ cahotique



La double bosse sympa !

CHAMPIONNAT SUISSE A BRUGG

En classe Modifié VICTOIRE DE A. VANKERBERGHEN
En classe Expert VICTOIRE DE F. FERRANDO

C'est à 10 pilotes genevois que nous nous sommes retrouvés le samedi matin à Brugg.

Brugg et la RC : une super piste pour le 1/8ème thermique avec un goudron parfait et un podium de 4 m. de haut, superbe !. A côté de ça une piste tout-terrain, un vrai désastre !

Une surface faite de : Un bout de terre, suivi d'un bout de gravier et de goudron et de bois, herbe non coupée; béton, cailloux et moquette !!

De plus par endroit la piste avait à peine 1 m 50. de large, un véritable scandale pour un championnat Suisse.

Ah, j'oubliais les intérieurs de chicanes et de virages étaient en béton, normal !!!

Mais nous étions venu pour courir, alors parlons un de la course.

Aux essais nous avons pu nous rendre compte de la difficulté à tenir la voiture en ligne tellement la piste était défoncée. Dans la ligne droite des cailloux ressortant de la terre vous envoyaient dans les murets en béton ! Et cela ne c'est pas amélioré par la suite, puisque la piste se dégradait très vite.

Certains pilotes, comme un des pilotes officiels Cat qui nous a dit avoir cassé plus de pièces en trois minutes de course que pendant tout le reste de la saison !

La piste étant tellement étroite, il fallait pour réussir un bon temps de qualif. partir devant et essayer de ne pas faire d'erreurs, chose très difficile tant l'adhérence changeait suivant les portions de circuit.

Les meilleurs dans cette exercice furent en modifié : Samuel Kessler 11t. 4.03.75, Richard Schoeller 11t. 4.05.10, Alain Vankerberghen 11 t. 4.16.85.

En expert : Frédéric Ferrando 14 t. 5.00.25, Philippe Neidhart 14 t. 5.03.75, Peter Rechberger 14 t. 5.05.05.

Après quelques protêts déposés, dont aucun n'abouti, nous retrouvions en finale : A. Vankerberghen, M. Maurer, P. Vankerberghen en modifié F. Ferrando, P. Neidhart en Expert.

Dans la finale modifié, trois pilotes se sont tout de suite détachés en évitant le crash du départ et se sont battu jusqu'au bout pour la première place, ce fut superbe. M. Maurer parti dans les derniers remonta jusqu'à la 4me place mais ne put inquiéter le trio de tête, quant à P. Vankerberghen en proie à des problèmes de fil d'antenne enroulé autour de sa roue, il ne put

faire mieux que 7me. A. Vankerberghen encore 2me à 1/2 tour de la fin, réussit à passer J-C Joliat pour remporter la victoire.

La finale Expert fut menée de bout en bout par F. Ferrando très à l'aise sur cette piste et avec son nouveau buggy. P. Neidhart accroché dès le départ remonta de la dernière place à la 3me.

En Stock G. Schouchana étant seul à avoir fait le déplacement fit le meilleur temps des qualifications et gagna sa finale !!!!

Tout les résultats sont en suspend, car un protêt a été déposé par une bonne partie des pilotes pour la non-conformité de la piste par rapport au règlement SRCCA:

D. Durussel

CLASSEMENT CHAMPIONNAT SUISSE BRUGG

MODIFIE

1	A. VANKERBERGHEN	AMCG	11T	4.18.85
2	J-C JOLLIET	MRTW	11	4.22.60
3	R. SCHOELLER	MRTW	11	4.27.70
4	M. MAURER	AMCG	10	4.07.40
7	P. VANKERBERGHEN	AMCG	09	4.01.00
9	S. CHARRIERE	AMCG	10	4.14.00 DF
12	D. DURUSSEL	AMCG	09	4.06.30 DF

STOCK

1	G. SCHOUCHANA	AMCG	10T.	4.23.05
---	---------------	------	------	---------

EXPERT

1	F. FERRANDO	AMCG	14T.	5.08.55
2	P. RECHBERGER	MCCF	14	5.13.25
3	P. NEIDHART	AMCG	14	5.16.05
15	P. ARZA	AMCG	09	5.23.35 DF
22	J. ARZA	AMCG	11	5.26.65 ELI.

DERNIERE MINUTE

LA REUNION DE LA SRCCA DU 22 OCT. A DECIDE DE VALIDER CETTE DERNIERE MANCHE DU CHAMPIONNAT.

GRAND PRIX DE WITTERSWIL

C'est au beau milieu de la campagne bâloise que c'est déroulé le Grand Prix de Witterswil.

Infrastructure

L'organisation a été mise en place par les membres de l'Off Road Club Bâle (ORCB) sur le site d'un autre club qui pratique du speed modèle (course de vitesse sur un anneau et où les voitures atteignent plus de 260 km/h.). Bref toute l'infrastructure était déjà mise en place, c'est à dire : une cabane pour la régie radio et la sono. On pouvait trouver de grandes tables à disposition dans les stands dont une partie étaient couvertes. Et surtout la buvette avec tout ce qu'il faut pour bien faire : saucisses, grillades, côtelettes etc.. et de charmantes dames pour servir les concurrents, au cas où ils seraient pris d'un petit creux.

Le circuit

Passons au circuit, aah le circuit ! Superbe, avec tous les détails qu'il faut pour se régaler au pilotage, des bosses que nos chères petits bolides passaient sans aucune difficultés. Le circuit était creusé dans la terre avec comme balisage, vous l'aurez deviné, des butes de terre et par conséquent pas cassant pour un sou: technique à cause de ces nombreux virages, dont certains étaient légèrement relevés dus au fameux balisage. Un seul point noir, le circuit n'était pas assez large, quand je dis pas assez, c'est exagéré, car on est tout de même loin et même très loin de l'étroitesse du balisage en poutre armée de béton ou l'inverse, des gros cailloux qui faisaient le « charme » du circuit de Brugg.

La participation

Trente-cinq concurrents se sont déplacés pour cette course, venus

pour la plus grande partie de suisse-almémannique (on s'en serait douté), de France avec trois pilotes et même d'Allemagne. Seulement deux genevois on fait le déplacement, M. Blanchard et Philippe (membre du tout jeune club de Versoix) et moi même. Daniel Curbaz avait dû faire partie de la fête malheureusement son réveil a été plus dur que prévu. Mais, il nous a quand même rejoint à Bâle plus tard dans la matinée.

Déroulement des courses

La course a eu lieu de la manière suivante : trois manches de qualifications, disputées la matin selon un planning bien précis. Les quatre premiers allaient en finale A directement, les concurrents suivant, jusqu'au 20^{me} étaient répartis dans plusieurs petites finales : B, C et D. La finale D était composée de huit pilotes dont les quatre premiers passaient dans la finale C et ainsi de suite jusqu'à la finale A.

Toutes les qualifs se déroulèrent sans problèmes. Il fallait rouler très vite, malgré les difficultés du circuit et réaliser au moins 12 tours si l'on voulait participer à l'une des finales.

Deux pilotes Mathys et Weisskopf réussirent les uniques 13 tours de la journée et se qualifièrent directement en finale A. Les deux autres qualifiés d'office furent Locher et Schaffner. Quant aux genevois, et bien Blanchard qui tourne généralement en Standard, c'est très bien défendu puisqu'il a pu faire jeu égal avec Weisskopf pendant les qualifs. Malheureusement cela n'a pas suffi, il termine 22^{me}, à deux petites places de la finale D. Quant à moi, j'ai obtenu le 10^{me} rang pouvant ainsi disputer la finale C. C'est à la fin de cette finale qu'il y eu le seul incident de la journée. Lors du contrôle des quatre premières voitures, l'une d'entre-elles pesait 1570

grammes, au lieu du poids réglementaire de 1600 gr. Le pilote coupable protestait à tort et a failli se faire éliminer. Ayant terminé à la 5^{ème} place, l'organisation me chargea de prendre une décision, à savoir si oui ou non, il fallait éliminer le concurrent. Vous imaginez ma position, pas très facile. Heureusement mon équipier Blanchard eu l'excellente idée de proposer aux organisateurs de nous faire courir ensemble dans la finale B. La décision étant acceptée, tout rentra dans l'ordre et je fut donc qualifier sur le tapis vert pour la demi-finale B, que je n'ai pas très bien réussie d'ailleurs.

Quoi qu'il en soit, je suis relativement satisfait de mon résultat. Finale 12^{me}.

Les quatre pilotes qui se qualifièrent après cette finale B sont : Gubler M.-Rechberger P.-Hofer P. et Frankhauser P. Beaucoup de Peter mains je n'en connais aucun !

La finale

La grande finale A c'est courue en deux manches et seul la meilleur manche comptait. on put constater la supériorité des pilotes de l'ORCB qui dominèrent les qualifs et la finale puisqu'ils placèrent quatre des leurs au quatre premières places.

cette finale très serrée, vous vous en rendez compte en regardant le classement, car pratiquement tous les pilotes réalisèrent 12 tours et les poussières qui suivront.

La remise des prix fut modeste, mais effectuée dans la bonne humeur, trois coupes pour les trois premiers et des pneus pour les autres finalistes !

Conclusion

Finalement, tout c'est très bien déroulé, le planning fut respecté, la buvette impeccable et l'ambiance

CLASSEMENT

1.	WEISSKOPS L.	ORCB	12 T. 5..02
2.	MATTHYS M.	ORCB	12 T. 5.03
3.	SCHAFFNER M.	ORCB	12 T. 5.04
4.	LOCHER G.	ORCB	12 T. 5.13
5.	GRUBLER M.		12 T. 5.18

Assemblée SRCCA à Ekerkingen

L'électrique avécu une année bien difficile aussi bien lors du championnat Genevois que lors du championnat Suisse. Chacun a encore en mémoire les incidents survenu durant la dernière course de la saison Genevoise ainsi que ceux qui ont perturbés le championnat Suisse où la pluie de protêts de tout genre dans ces deux compétitions, justifié ou non, ont considérablement diminués le crédit porté à cette nouvelle discipline.

Aussi, c'était avec un certain intérêt que nous nous sommes rendu à Ekerkingen où s'est déroulée l'assemblée suisse, chargée de faire le bilan de l'année écoulée afin d'en tirer les orientations futures de cette catégorie.

La critique des courses organisées cette année ne nous pas apporté de fait nouveaux, puisque le responsable de la section électrique auprès de la fédération a repris les problèmes rencontrés par les organisateurs et concurrents durant les manches de Frauenfeld et Brugg.

Alors que nous nous attendions à débattre de la validité de la course de Brugg, puisque ce point était à l'ordre du jour, c'est avec surprise que nous avons appris qu'il avait été réglé le matin même par le comité central, lequel a validé le résultat de la course par 4 voix contre 1.

Cette procédure est pour le moins surprenante puisque le comité central n'a pas pris l'avis des délégués électriques qui avaient effectué le déplacement (à noter à cette occasion l'absence du représentant Bâlois), empêchant par cette manière toute discussion constructive sur les raisons du protêt déposé.

La décision de la SRCCA a été motivée par le fait que les conditions étaient les mêmes pour tous les pilotes et qu'il est souhaitable que les circuits sur lesquels se déroulent des manches du championnat Suisse ne se ressemblent pas tous.

Cette prise de position a déclenché une longue discussion dans la langue de Goethe entrecoupée des traductions tronquées que le secrétaire de la fédération nous rapportait. Cela nous a quant même permis d'apprendre que le critère d'organisation d'un championnat Suisse de Buggy électrique est d'avoir une piste qui soit de n'importe quel autre revêtement que le bitume ! Que l'on est loin des exigences posées par ces mêmes personnages pour les critères de sélection des pistes du championnat Suisse 1/8 thermique.

Si l'on en était resté à l'époque avec ces mêmes idées, le championnat Suisse 1/8me piste se dé-

roulerait encore au parking Michelin, avec les pilotes juchés sur des tonneaux faisant office de podium.

Cette réunion aura quant même permis de faire ressortir les principaux points qui ont occasionnés les difficultés rencontrées cette année. Ceux-ci se résument comme suit:

- Le règlement n'a pas été le même pour toutes les courses malgré la publication dans le Racing News du dit règlement.

A noter à cet effet que la SRCCA a, comme elle la précisé, établi un règlement cadre qui peut être adapté selon les circonstances.

- Les organisateurs ne sont pas encore assez expérimentés pour résoudre les problèmes typiques liés aux courses électrique.

- La SRCCA croyait que cette catégorie serait fréquentée par de jeunes pilotes «plus dociles» à l'esprit moins rebelleux.

- La structure de la commission de course n'était pas adaptée car elle donnait la majorité des voix aux pilotes.

Tout cela a amené les propositions suivantes pour la prochaine saison, pour autant qu'elles soient ratifiées par l'assemblée

générale de la SRCCA qui se déroulera en fin d'année.

- Le règlement EFRA sera appliqué pour les courses du championnat Suisse.

- Le championnat Suisse sera réservé uniquement à la catégorie Expert, telle qu'elle est définie par les règlements de L'EFRA.

- La catégorie Expert pourra être courue par des voitures 4x2 ou 4x4, il y aura qu'une seule et unique catégorie pour ces deux systèmes de transmission.

- Le championnat Suisse sera courue sur 6 manches.

- Les courses de championnat Suisse pourront incorporer dans les groupes, des pilotes non licenciés. Ces derniers ne marqueront pas de points au championnat.

- Des championnats cantonaux seront organisés en fonction des spécificités de chaque région.

- Dans un proche avenir (1990 ?), ne pourront participer au championnat Suisse, que des pilotes ayant obtenu des résultats dans les compétitions Cantonales.

Ces décisions sont logiques dans la mesure où il est nécessaire de mieux structurer la catégorie 1/10me, puisque l'on retrouve des pilotes qui n'ont pas tous les mêmes motivations et objectifs.

La création d'un championnat Suisse Expert et de championnats cantonaux devraient permettre à chacun de trouver le type de compétition qui convient le mieux à ses aspirations personnelles et cet avec intérêt que l'on suivra la saison 1989, tout en sachant que les concurrents et les organisateurs seront attendu au coin du bois.

Cette catégorie se doit de devenir adulte, car une nouvelle saison comme celle que nous venons de vivre occasionnerait certainement une position beaucoup plus ferme de la part des instances officielles ce qui pourrait aller jusqu'à la suppression du championnat Suisse.

INFOS

INFOS

INFOS

* LE NOUVEAU CLUB DE BUGGY DU GRAND SACONNEX VA PROCHAINEMENT INAUGURER SA PISTE POUR LES BUGGYS ELECTRIQUES TOUT TERRAIN 1/10. UNE JOLI PISTE COMPORTANT DEUX DOUBLES BOSSES ET UN SAUT. NOUS AURONS L'OCCASION D'EN REPARLER PUISQUE CE CLUB PARTICIPERA A L'ORGANISATION DE DEUX MANCHES DU CHAMPIONNAT GENEVOIS 1989. POUR TOUS RENSEIGNEMENTS TEL. AU NO. 29.06.83

* LA DISTRIBUTION DES PRIX POUR LE CHAMPIONNAT GENEVOIS 1988, QUI ETAIT PREVUE POUR LE SAMEDI 12 NOVEMBRE, EST REPORTE D'UNE SEMAINE. ELLE AURA DONC LIEU LE SAMEDI 19 NOVEMBRE A LA BRASSERIE DU LIGNON A 18 H. CETTE DISTRIBUTION SERA SUIVIE, POUR CEUX QUI LE DESIRE, DE LA TRADITIONNELLE FONDUE. VENEZ NOMBREUX.

* L'AN PROCHAIN NOTRE CLUB ORGANISERA LE CHAMPIONNAT GENEVOIS CONJOINTEMENT AVEC LE CLUB DE VERSOIX ET CELUI DU GRAND SACONNEX. UN NOUVEAU REGLEMENT DE COURSE PARAITRA A LA FIN FEVRIER 1989. LES COURSES DE LA CATEGORIE - STANDARD OU PROMOTION - NE SUBIRONT VRAISEMBLABLEMENT PAS DE CHANGEMENT. PAR CONTRE IL N'EN SERA PAS DE MEME POUR LA CATEGORIE - EXPERT - QUI ELLE SERA PROBABLEMENT ALIGNEE SUR LES REGLEMENTS DE LA FEDERATION EUROPEENNE.

* N'OPUBLIEZ PAS LES COURSES ELECTRIQUES 1/12. BULLETIN D'INSCRIPTION DANS CE JOURNAL.