

# JOURNAL

auto model club

N.166



geneve

Organe officiel  
de  
L'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE  
Case postale 55. 1211 GENEVE 1

DECEMBRE 1988

## Buggy 1/8

# LES CHAMPIONNATS D'EUROPE 1990

## à Genève



**EDITO**

**UN NOUVEAU DEFI**

Dans notre club, les dirigeants et en particulier les présidents aiment bien les défis. Notre premier président réussit à organiser le championnat Suisse à Genève à peine un an après la création du club. Une gagure, compte tenu qu'à cette époque, notre club n'avait aucune expérience et pas d'infrastructure.

le second président n'hésita pas à organiser des Grand Prix Européens et finalement le 2ème championnat du monde en 1979.

10 ans plus tard nous voici au seuil d'un nouveau challenge. L'organisation du championnat d'Europe 1990 de buggy 1/8me thermique. Après avoir osé, avec succès, tenter l'expérience du buggy électrique, notre président actuel, nous propose une nouvelle grande aventure.

Tous ceux et celles qui ont le goût de l'aventure et l'envie de participer à l'organisation d'une grande manifestation genevoise et européenne, ne manqueront pas de faire partie du comité d'organisation qui sera tout spécialement créé pour l'occasion.

Une décennie à passé depuis l'immense succès des championnats du monde, il ne faut donc pas espérer réutiliser les mêmes recettes et les mêmes ingrédients. Même si nous pouvons encore nous inspirer de quelques idées, il nous faudra être créatifs, inventifs et originales pour faire mieux et différemment que les autres, tout en respectant les règlements EFRA.

Une occasion unique pour les nouveaux membres du club de s'imposer grâce à leur visions différentes du modélisme et de leurs idées originales.

JCR

**REUNION EFRA  
A BRUXELLE**

**VICTOIRE**

Et oui, notre club a remporté une belle victoire, ce samedi 1 novembre au environ de 18h00, lorsque Bill Burkinshaw, Président de la section 1/8 off road de l'EFRA (la Fédération Européenne de Voiture Radiocommandées) a proclamé le résultat du vote

concernant l'attribution du championnat d'Europe de 1990, pour lequel notre club s'était proposé comme organisateur.

En effet, par 7 voix contre 3 pour le club d'Evry situé en France, notre club se voyait attribué l'organisation de la plus importante compétition européenne de l'année 1990.

Cette confiance manifestée très nettement par les délégués des différents pays d'Europe a sans nul doute pour racine, la renommée dont notre club jouit depuis le championnat du Monde de 1979, lequel, pour bien des gens présents à Bruxelles, est resté

comme l'un des mieux organisés depuis sa création.

Bien évidemment, avec une telle carte de visite nous ne pourrions pas nous permettre de rater l'échéance de 1990, sous peine de nous voir court-circuiter ces prochaines années, lors d'organisations de courses de renommées internationales.

En effet, j'ai pu mesurer lors de ce meeting, combien était importantes les bonnes relations que l'on peut avoir avec nos voisins, ces bonnes relations qui nous ont apporté ce

vote favorable malgré le fait que nous n'avions aucune piste à présenter contrairement à nos voisins d'outre jura.

De ce fait, il va falloir nous préparer dès maintenant à l'organisation de ce championnat d'Europe 1990, pour que celui-ci soit une référence aussi bonne que l'a été le championnat du Monde. L'organisation l'année prochaine du Grand-Prix de Suisse de Buggy sera déjà pour nous tous, l'occasion de faire une répétition générale bien utile sur un circuit que nous aurons à créer de toutes pièces.

Le fait de voir à l'oeuvre, à Genève, les meilleurs pilotes européens s'affronter pour l'attribution d'un titre que chacun aimerait posséder, sur une piste que je souhaite la plus belle et spectaculaire possible, devrait tous nous motiver à mettre tout en oeuvre pour réussir cette course.

Dans ce cas, les semaines qui vont venir nous permettrons, j'en suis sûr, d'avoir des échanges fructueux quant à la réussite de ce championnat afin que nous soyons, nous tous, membres du club, fiers d'avoir contribué à la réalisation d'une course de ce niveau.

**LES FAITS MARQUANTS DE  
LA REUNION**

**Voitures de piste à l'échelle 1/4**

Dans ce meeting annuel de l'EFRA plusieurs discussions et tables rondes ont eu lieu pour chaque catégorie de modélisme voiture uniquement, puisque cette

## LES CHAMPIONNATS D'EUROPE BUGGY 1990 A GENEVE

féderation couvre tout ce qui concerne la voiture radio commandée. Cet ainsi que l'on a pu admirer ces fameuses voitures à l'échelle 1/4 que l'on entend parler depuis 4 ans maintenant mais que je n'avais encore jamais eu l'occasion de voir.

Et bien c'est chose faite maintenant et je dois dire que le résultat laisse songeur. Imaginez-vous un modèle réduit guère plus petit qu'un kart avec une splendide carrosserie de Ferrari type GT, propulsé par un moteur 2 temps de 30 cc fixé sur un châssis composé d'une solide plaque de base en alliage léger surmonté d'un embryon de structure tubulaire faisant office de renfort. Vous ajoutez des suspensions indépendantes sur les 4

roues, des pneus proche de ceux utilisés en karting et vous obtenez un «modèle réduit» dont les compétitions font actuellement fureur aux Etats-Unis.

L'avantage de ces voitures réside dans la surface de carrosserie plus importante, permettant d'avoir plus de place pour des stickers publicitaires, ce qui semble être nécessaire en raison du coût d'entretien de ces voitures lequel doit certainement croître en rapport de l'échelle.

Cette catégorie connaît actuellement en Europe un faible intérêt. Mais cela n'a pas empêché la création d'une coupe d'Europe en 1989, courue sur 4 manches. Pour les curieux, la manche la plus proche de Genève sera organisée les 7 et 8 octobre 1989 à Grenoble. Mais avant de partir voir ces monstres, vérifiez bien

que votre assurance accident est encore en vigueur, car cela doit faire mal lors des sorties de piste.

### Voiture de piste à l'échelle 1/10me

Parmi les nouvelles catégories, j'ai pu noter l'intérêt manifesté dans

beaucoup de pays européens pour les voitures de piste à l'échelle 1/10me électrique. Cette nouvelle catégorie connaît une croissance rapide et beaucoup de délégués voyait en elle une remplaçante à la catégorie 1/12me piste.

En effet, les contraintes que l'on connaît dans beaucoup de pays concernant le bruit, ont fait que les 1/10me semblent être une nouvelle approche de la voiture de vitesse. Au dire des utilisateurs, la vitesse de pointe serait proche d'une voiture thermique à cause de la différence de poids (environ 1,3 kg de différence) alors que la vitesse de passage en virage serait plus rapide pour les mêmes raisons.

Peut-être que cette catégorie serait une bonne solution à Genève puisque la piste de Frontenex est un peu trop exigüe pour les voitures 1/8me piste alors que pour les voitures 1/12me, elle est un peu trop grande. A essayer en 1989.

Voilà quelques remarques sur ces nouvelles catégories ce qui permet de se rendre compte que le modélisme voiture est, quoiqu'on en dise, en perpétuelle évolution, preuve qu'il reste à la base un hobby que chacun essaie de pratiquer avec ses moyens.

Quoi de neuf dans les autres catégories

L'EFRA est divisée en 3 catégories établies en fonction du mode de fonctionnement des voitures, sauf en ce qui concerne le 1/8me off road, laquelle fait l'objet d'une catégorie à part. A ce sujet, une discussion a été abordée afin de savoir si il fallait ou non, regrouper le 1/8me off road avec le 1/10me off road électrique.

Et bien la décision est à l'image de ce que l'on a vécu cette saison entre les catégories 1/8me et 1/10me, à savoir que l'électrique est

une spécialité bien particulière et malgré le fait que ce soit pour ces deux catégories, des modèles réduits tout-terrain, les différences techniques propre au système de propulsions font qu'il est difficile pour une personne d'avoir des compétences techniques dans les 2 domaines.

### Catégorie 1/8me off road

Le Président de cette catégorie, Mr Bill Burkinshaw a relevé les difficultés qu'il a eu à obtenir les résultats des courses internationales qui se sont déroulées cette année. Pour preuve, qu'il n'a pas encore reçu les résultats du dernier championnat d'Europe déroulé au Danemark. Une leçon à méditer pour notre championnat d'Europe.

Les participants à ce groupe ont également relevé le manque d'intérêt dans les divers pays Européens, France exceptée, pour la catégorie 4x2. Nous nous en étions déjà rendu compte à Genève, lors du championnat Suisse, que les performances de ces voitures sont très difficile à maîtriser, même pour des pilotes expérimentés.

L'avenir Européen de ces voitures semble être compromis, d'autant plus que pour un débutant elle sont difficile à piloter. Leurs seul atout semble être une plus grande simplicité technique et un coût d'achat inférieur, ce qui la destinerait à être plus une voiture de loisir. On le voit, son avenir en compétitions est très incertain.

Un autre point d'importance relevé, lequel se retrouve également dans les autres catégories à moteur thermique, est le fait que des petits malins avait des réservoirs trop grand, et pour ne pas ce faire attraper au contrôle technique de fin de course, mettaient dans le

# LES CHAMPIONNATS D'EUROPE BUGGY 1990 A GENEVE

réservoir un objet métallique de manière à en diminuer son volume. Et bien à l'avenir, aucune pièce libre ne devra se trouver dans les réservoirs lors du contrôle technique.

Voilà dans les grandes lignes ce qui a été discuté au sein de ce groupe dans lequel votre serviteur a participé de façon active afin de donner à Genève le championnat d'Europe de buggy en 1990.

A ce sujet, je dois dire que c'est en participant à ces réunions que l'on se rend compte du travail qui faudra accomplir pour cette course. Je mesure d'autant plus maintenant le fantastique effort qui avait été fourni en 1979 par Jean-Claude Rumbeli et son équipe d'alors. Qu'ils en soit remerciés d'avoir donné à l'Auto Modél Club cette renommée.

offert de la part du sponsor principal de la course, un voyage en Australie où auront lieu les prochains championnats du monde. Cela a conduit le comité de l'EFRA de ne pas rembourser la finance d'inscription que la Fédération Française avait payée pour pouvoir organiser la course.

Ce qui a froissé la susceptibilité des dirigeants de l'EFRA n'est pas tant d'avoir distribué des prix en espèce, mais surtout de n'avoir pas été mis au courant de cette pratique au début de la compétition. De ce fait, et ceci est valable également pour les autres catégories, tout concurrent qui participera à une course à prime sans que celle-ci soit autorisée par l'EFRA, se verra suspendre sa licence pour une durée de 12 mois suivant la manifestation.

## Changement de règlement

Au maximum 10 coureurs, minimum 6 coureurs par manche.

Après la première série, les positions de départ seront établies selon l'ordre d'arrivée de la première manche.

Pour les finales, les voitures seront placées en grille comme en F1. Une voiture par ligne, le pilote le plus rapide au essai pourra choisir sa position de départ.

A retenir encore que l'IFMAR, qui est la Fédération Mondiale, a approuvé l'utilisation du moteur Tamiya DYNATECH en classe modifiée.

## Catégorie 1/12me piste

Pas de grande nouveauté pour cette catégorie qui semble, comme nous l'avons indiqué précédemment, être réservée à une catégorie de pilotes très spécialisés. Les organisateurs de courses 1/12me ont fait part de leurs difficultés à équilibrer leurs budgets lors des manifesta-

## Le calendrier des courses

Grand-Prix d'Italie	3 et 4 Juin	Vérone
Grand-prix de Suisse	19 et 20 Août	Genève
Grand-Prix d'Angleterre	9 et 10 septembre	Slough/Windsor
Championnat d'Europe	15 et 16 Juillet	Allemagne
Championnat d'Europe 4x2	29 et 30 Juillet	France

Cette dernière course doit être confirmée.

## Groupe électrique

### Catégorie 1/10me off road

Cette catégorie apporte actuellement beaucoup de sujet de satisfaction puisque sa progression en effectif est constante et que le niveau atteint cette saison est remarquable au dire de son Président.

Cependant, il a mis en garde contre le fait d'avoir des courses à primes et prend comme référence le championnat d'Europe de Genay pour lequel, le vainqueur s'est vu

### Championnat du monde 1989

Cette course aura lieu en Australie, à Saint-Ives Showground Sydney. Les essais commenceront le 28 Août, et les compétitions dureront jusqu'au 9 et 10 septembre, date des finales. Il ne sert à rien de vous précipiter pour prendre votre billet pour l'Australie puisque aucune place n'a été allouée à un concurrent Suisse.

## Le calendrier des courses 1/10me

Championnat d'Europe	3 au 9 Juillet	Suède
Championnat du Monde	4 au 10 Septembre	Australie
Grand-Prix d'Italie	21 au 23 Avril	Bologne
Grand-Prix de France	6 au 7 Mai	Genay
Grand-prix d'Autriche	25 au 28 Mai	Portschach
Grand-prix d'Espagne	17 au 18 Juin	Burgos
Grand-Prix de Belgique	22 au 23 Juillet	Antwerp

## LES CHAMPIONNATS D'EUROPE BUGGY 1990 A GENEVE

Il ressort des discussions qu'une promotion pour cette catégorie doit être entreprise si l'on ne veut pas qu'elle souffre trop de la concurrence du 1/10<sup>me</sup> piste. Selon les délégués, il faudrait la promouvoir en portant l'accent sur le fait que les compétitions sont généralement organisées à l'intérieur, et qu'elle n'ont, de ce fait, pas à souffrir des conditions atmosphériques.

### Le calendrier 1/12<sup>me</sup> piste

Le championnat d'Europe sera organisé du 19 au 21 mai en Autriche, sur une piste de grande dimension. La surface sera faite d'une moquette en gazon artificiel. Il a été prévu de qualifier 4 concurrents Suisses pour cette course.

Quant au championnat du Monde 1990, il se déroulera en Grande-Bretagne. Un Grand-Prix sera organisé par ce pays en 1989 et servira de répétition à cet événement.

Ces discussions ont été axées principalement sur l'homologation des pots d'échappement. En effet, ceux-ci sont homologués par l'EFRA, et toutes modifications de ses dimensions afin d'accroître les performances du moteur sont naturellement interdites.

Le président de cette section a attiré l'attention que si le tube de fuite venait à casser et que le concurrent en diminuait ainsi involontairement sa longueur, le pot d'échappement serait hors norme. La disqualification du coureur serait alors inévitable. Cette décision s'applique aussi à la catégorie Off-Road.

Une autre décision importante entendue durant ce week-end pour cette catégorie, est l'obligation faite aux participants de Grand-Prix EFRA, pour la prochaine année, de courir avec une carrosserie de style groupe C.

### Le calendrier 1/8<sup>me</sup> piste

Grand-Prix de Hollande	4 et 5 Février	Dordrecht
Grand-Prix du Danemark	3 au 4 Mars	Herning
Championnat d'Europe	19 au 21 Mai	Portschach/Autriche
Grand-Prix d'Italie	3 au 6 Juin	Bologne ou Rome
Grand-prix de Belgique	1 et 2 Juillet	Bruxelles
Grand-Prix d'Angleterre	30 au 1 Octobre	Gatehead
Grand-Prix de France	3 au 5 Novembre	Paris

### Section piste thermique

Cette catégorie qui est à la base de la constitution de l'EFRA et des compétitions de modèles réduits voiture reste, la plus importante, par le nombre de licenciés et par l'intérêt qui lui est portée.

De ce fait, et bien qu'elle soit arrivée à maturité maintenant, les nouveautés se sont portées sur l'interprétation de règlements EFRA.

Beaucoup de Grand-Prix dans cette catégorie. Parmi les courses les plus importantes j'ai retenu les dates suivantes:

Championnat d'Europe Saloon Cars	27 et 28 Mai	Ecosse
Championnat du Monde	1 au 9 Juillet	Hollande
Championnat d'Europe Formule	5 et 6 Août	Espagne

A noter également, la création d'une coupe d'hiver qui sera courue sur 2 manches au dates suivantes:

Grand-Prix de Etten  
21 et 22 janvier Holland

Grand-Prix de Mulhouse  
18 et 19 Février France

Et pour terminer dans cette catégorie et pour ceux d'entre vous qui veulent faire fortune, une course à ne pas manquer d'autant plus qu'elle a reçu l'assentiment de l'EFRA. Il s'agit de la Pro Race Car organisée à Versailles vers la fin du mois de Mai et pour laquelle, des prix en espèces seront donnés aux finalistes.

Voilà, j'espère que chacun d'entre vous trouvera voiture à son pieds dans cette énumération de courses et de catégories de tous genres. En ce qui me concerne, j'ai pu me rendre compte que le modélisme voiture est pris au sérieux par beaucoup de gens, à voir le nombre de constructeurs présents à Bruxelles.

Je n'aurais qu'un seul reproche à faire, mais ce reproche est valable également pour notre pays. Nous discutons et décidons beaucoup pour l'élite alors qu'il vaudrait parfois mieux porter notre énergie pour se soucier d'un développement plus harmonieux de la base. Mais n'est ce pas là la mission des clubs ?

Patrick Bovard



## BICROSS INTERNATIONAL DE PARIS BERCY

Mega Free en fait il est reconnu pour être le plus fun de tous les palais. C'est justement pendant l'un de ces shows que les Editions Larivire (auto 8) ont invité le team MICRO RACING pour faire une démo lors du Bicross international de Paris Bercy. La revue Auto 8 par le biais de M. J.M. Contet avait contacté des pilotes

une certaine angoisse que l'on commençait à amener le matériel et se préparer tellement le site est grandiose. Nous avons une heures pour apprendre les bosses, et quelles bosses ! Des sauts de 1 mètres 50 jusqu'à deux mètres pour la double. Dimanche: The

salle. Les lumières sont éteintes et nous pénétrons sur la piste et nous nous postons chacun sur sa bosse. Le light Show commence le speaker nous présente et fait déjà chauffer la salle, ils veulent tous voir sauter nos buggys c'est l'enthousiasme total, les buggys sont suivis



parmis les plus acrobatiques et surtout les plus kami de Paris Présentation: Brigitte Putanier Team Yankee, Gilles di Lorenzo Team Yankee, Pascal Gueye Team Siccom, Cyril Mougin Team Drastic, Jean Marc Denis Team Drastic, Jean Louis Audubert Team Chrono, Daniel Bailli Team Chrono. Le petit Adrien Team Chrono Et vos petit Suisse Laurent Verne et Didier Boulmier du Team Micro Racing. Le Samedi était réservé pour les essais et la mise en place d'une démonstration. A 18 heures nous rentrons dans l'enceinte de Bercy, et c'est avec

Show must go on ! 14 heures les portes du palais de Bercy s'ouvrent et laissent pénétrer une foule de plus de 14 milles spectateurs. Déjà Jean-lou Bernardelli le plus grand des speaker fait vibrer la foule qui ne demande qu'à exploser. Les courses de bicross démarrent et tous les kids sont debout criant sifflant, c'est démanciel. Puis les pilotes Pro américains font leur show de Freestyle et le POPB est près explosé. Il est 16 heures 45 minutes, tous les pilotes de voitures RC sont près, rassemblés dans une salle, les moteurs démarrent, les échappements libres inondent la

avec des spots et s'envolent a plus de 4 mètres et chaque saut la salle s'embrace et fait monter les buggys de plus en plus haut toujours plus hauts, des autocollants sont lancés par les pilotes dans le public on se marche dessus pour en attraper, mais déjà c'est la fin du 1/4 d'heures et notre show est terminé. On remballle le matériel la tête pleine de lumière et de cris. Et on se donne rendez-vous pour Bercy 89 qui parait-il sera encore plus grand, mais ne vous en faite pas nous aussi on y sera !!

D. Boulmier

# COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE SRCCA BUGGY 1/8

Pour la saison 1989, le club de Monthey ouvre une section buggy thermique. Ce club n'était pas présent l'assemblée. Non présent : le club de Vaud et de La Cote (Gland). Commissaire Technique nommé pour 1989 : - Suisse Romande : BOULMIER ANDRE GENEVE réserve ETZENSPERGER PHILIPPE FRIBOURG - Suisse -Allemande : MOHN BERNARD BERN réserve KONIG CHRISTOPHE LUCERNE BU-REAU : Président SRCCA section Buggy 1989 : AEBERHARD HANS BIENNE Secrétaire: ETIENNE MICHEL NEUCHATEL : Le championnat Suisse 1989 comportera 6 manches, les 4 meilleures manches compteront pour le classement final. Création d'une COUPE SUISSE, organisé par le club de Fribourg,

ainsi que d'un GRAND PRIX INTERNATIONAL (EFRA) à Genève. Le règlement EFRA a enfin été adopté par la SRCCA (buggy), cela comporte les départs lancés, et plus de pilotes directement qualifiés en finale. Les voitures doivent être conforme au règlement EFRA un contrôle technique doit être effectué avant chaque course et pendant la course. PRIX DE L'INSCRIPTIONS : 30 FRs (4x2 - 4x4) Les compétitions débuteront à 14 heures le samedi. SAMEDI 2 ESSAIS LIBRES - 2 MANCHES DE QUALIFICATIONS DIMANCHE 2 MANCHES DE QUALIFICATIONS MINIMUM PUIS LES FINALES Pour les qualifications il est préférable de regrouper les 4x2 ensembles. Pour les 4x2, une finale unique pour les 10 premiers. Distributions des prix : 10 prix en 4x4 minimum 5 prix en 4x2 minimum Toutes ces propositions ont été votés à l'unanimité 7 voix contre 1



**L'ASSEMBLEE GENERALE  
DE L'AMCG AURA LIEU  
LE MERCREDI 1 FEVRIER  
1989  
A LA BRASSERIE DU  
LIGNON**

**N'OUBLIEZ PAS DE VOUS ACQUITTER RAPIDEMENT DE VOTRE COTISATION AMCG, AFIN DE POUVOIR OBTENIR DANS LES PLUS BREF DELAIS VOTRE LICENCE SRCCA ET DE POUVOIR JOUIR DES AVANTAGES DU CLUB EN 1989**

LE TRESORIER

# Rennkalender 1989

Provisorisch



	Schweizermeisterschaften			Regionalmeisterschaften 1:8				GP National	EFRA/GP International	Europa-meisterschaften
	1:8 Sport/TW	1:8 Off-Road	1:10 Off-Road	1:12 Elektro	1	2	3			
Januar 7./8. 14./15. 21./22. 28./29. Februar 17./18.				EMCZ MCRTB EMCZ					S - SPORT / Tourenwagen B - BUGGY 1:8 E - Elektro, 1:10 / 1:12	
März 4./5. 11./12. 18./19. 25./26.	Ostern / Pâques								Herney/DK - E12	
April 1./2. 8./9. 15./16. 22./23. 29./30.		BCGV / Pony			MRCB - MATA			MCCB - S	Mendip/GB - S Bologna/IT - E10	
Mai 6./7. 13./14. 20./21. 27./28.	Pfingsten / Pentecoste	MRCB / Schüpfen MCRTL / Langenthal			MRCB - MCCT			EMCZ-E12	Velip/NL - S, Cenay/E10 Pörtschach/A - E10 Aberdeen/GP - TW	
Juni 3./4. 10./11. 17./18. 24./25.		MRCF / Fribourg			MRCB - DMRB			MRR-S EMCZ-E12 MRCL-S	Verona/IT - B, Rom-E10 Sollienau/A - S, Burgos-e10 Naestved/DK - S	
Juli 1./2. 8./9. 15./16. 22./23. 29./30.		RBCN / Neuchâtel							Brüssel/B-E12 Maestved/DK-S Antwerpen/B-E10	NM Heemstede/NL - S Göteborg/S-E10 ...../D-B-4WD
August 5./6. 12./13. 19./20. 26./27.		MACW / Mohlen			MRCB - MRCL MACH - MACO			EMCZ-E12	London/GB-E10 Göteborg-S, Genf-B	Barcelona/E-S
September 2./3. 9./10. 16./17. 23./24.	Eidg. Bettag / Journée fédérale	MRCL / Luzern								ab 28.8. NM Forestville/Aus-E10 NM Forestville/Aus-E10 NM Forestville/Aus-E10
Oktober 1./2. 7./8. 14./15. 21./22. 28./29.	Mannschaftscup SRCCA Flachbahn 1:8				MRCB - MCRTB			EMCZ-E12	Heemstede/NL - S 3Std Eury/F-S Grogoble/F-E1:4 Bergh-S	

bis



# COURSE EFRA 1989

3-4 Juin Verone (Italie)

13-16 juillet Championnat d'Europe  
(Allemagne)

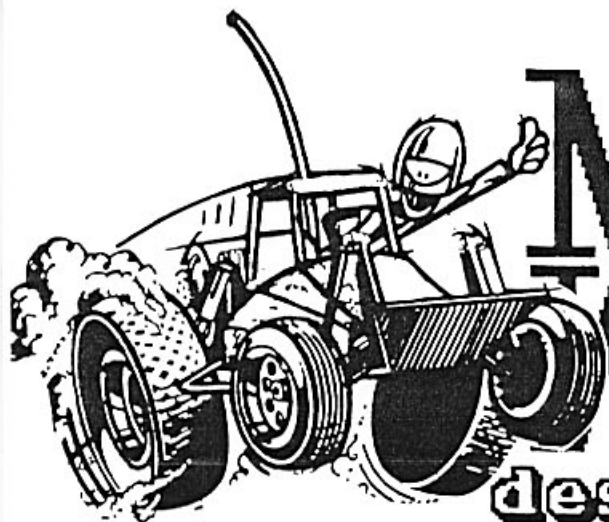
29-30 juillet C.E. 4x2 (?)

19-20 Aout G.P. Geneve (Suisse)

9-10 septembre Windhsor (G.B.)

VEUILLEZ TENIR COMPTE DE CES DATES ET  
NE PAS ORGANISER DE CHAMPIONNAT SUISSE  
LORS DE CES COMPETITIONS

1990 Championnat d'Europe a Geneve



# MIROIR MIBOIB

des buggys electriques

## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/12 PISTE

### RESULTATS 1er MANCHE

19.11.88

### VICTOIRE DE PEROLINI S.

RANG	NOM	PRENOM	VOITURE	TOURS	TEMPS	POINTS
01	PEROLINI	Stéphane	KAWADA	34	8'03"	50
02	FERRANDO	Frédéric	KAWADA	34	8'05"	40
03	FARRIS	Tony	CORALLY	32	8'04"	35
04	NEIDHART	Philippe	AYK	31	8'01"	30
05	MAURER	Michel	AYK	27	8'01"	25
06	VANKERBERGHEM	Patrick	AYK	26	8'02"	22
07	VANKERBERGHEM	Alain	AYK	25	8'06"	20
08	DURUSSEL	Dominique	AYK	23	8'07"	18
09	GARCIA	Eric	KAWADA	25	8'09"	15
10	ALHADEFF	Michel	AYK	24	8'15"	12
11	LUDE	Michel	AYK	23	8'03"	11
12	CORBAZ	Daniel	CORALLY	23	8'08"	10
13	ARZA	Pablo	AYK	23	8'09"	9
14	DE SOUSA	Victor Manuel	KAWADA	23	8'18"	8
15	SCHWERI	Yannis	AYK	21	8'12"	7
16	BURGER	Frédéric	AYK	21	8'13"	6
17	CRAUSAZ	Yann	AYK	20	8'15"	5
18	DUCREST	Cédric	AYK	16	8'00"	4
19	LUDE	Gustave	SG PROSSO	15	8'07"	3
20	SCHOUCHANA	Guy	AYK	12	8'12"	2
21	GREGORI	Jean-Luc	AYK	17	8'22"	1
22	ARZA	José	AYK	16	8'30"	1

ORGANISATION

ELECTRIQUE RADIO MODELE CLUB

GRAND-SACONNEX

# UNE PISTE A GENEVE

Pendant l'hiver ne perdez pas la main  
venez vous entrainer sur notre piste  
de voiture RC a l'echelle 1/20 et 1/24.

Voiture a disposition pour essai

date d'entrainement :

tous les vendredis de 16 h a 18h 30  
tous les samedis de 14 h a 18 heures

Lieu : MICRO-RACING  
40 ch du Gd Puits 1217 Meyrin

Renseignement: tel 83-03-00

# COURSE AMICALE 1/10 A CHAMBERY

Ce n'est pas moins de 110 participants que nous avons retrouvés ce dimanche 23 octobre dans la salle omnisports de la Motte Servolea.

Quatre catégories étaient représentées - 4x2 et 4x4 Standard, 4x2 et 4x4 Modifié.

Le revêtement de la salle était en plastique synthétique ce qui rendait la piste hyper glissante. Le tracé était assez rapide avec une double bosse suivie d'une épingle ( toujours les acrobates !).

Pour ce qui est des buggys, une grande majorité de Kyosho, une dizaine de Tamyia et nos 3 Yokomo. les pneus idéaux pour ce revêtement étaient les picots étroits, jumelés de Schumacher. Seuls quelques pilotes du Team Kyosho en disposaient. Pour les autres c'était la patinoire.

Des trois pilotes de l'AMCG, c'est Ferrando F. qui s'en tirera le mieux, il fera un 7me temps de qualification et sera en finale B ainsi que P. Vankerberghen qui fera le 9me temps. Pour ma part, je ferai un 11me temps et du coup, je serai dans la finale C. Puis faisant un 4me temps en finale C, je passerai en finale B.

Dans la finale B, F. Ferrando terminera 2me et moi, pour une chute d'accu à 1 tour de l'arrivée, je perds ma qualification en finale A.

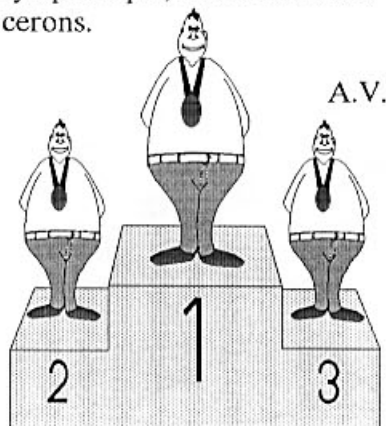
Quant à Patrick Vankerberghen, suite à une sortie de route, un spectateur viendra lui remettre son buggy sur la piste et lui enlèvera par la même

occasion sa carrosserie !!! - du jamais vu !- et ceci pour une raison inexpliquée. A partir de ce moment là ces tours ne seront plus comptabilisés. Après réclamation, les pilotes qualifiés lui accorderont une place en finale A, comme 11me pilote mais hors classement, dommage.

La finale se déroulera en 2 manches avec le meilleur temps. F.Ferrando fera une finale sans faute avec un pilotage exemplaire et décrochera une superbe 4me place, car il faut dire que le plateau était élevé. Ainsi fallait-il noter la présence du champion d'Europe 86 thermique, du champion de France 4x2 thermique et électrique et aussi le champion d'Europe en titre 4x2 thermique.

En finale Standard 4x4 nous avons assister à un spectacle

rare. Tenez-vous bien ! 1) D'abord un tour de chauffe - pour les fréquences- 2) puis un deuxième tour de chauffe - eh oui - toujours pour les fréquences. Ils ont dû confondre le thermique et l'électrique. par contre la présentation de la finale 4x4 modifié, était digne d'un show super-cross. il ne manquait que les spots  
Voilà nous avons passé un bon dimanche dans une ambiance sympathique, nous recommencerons.



## CLASSEMENT

1.	MESTOLAN	KYOSHO
2.	CHAFARDON	PRO 10
3.	DILorenZO	KYOSHO
4.	FERRANDO	YOKOMO
5.	ORLIAGUET	KYOSHO
7.	VANKERBERGHEN P.	YOKOMO
11.	VANKERBERGHEN A.	YOKOMO

## ATTENTION

**PROCHAINE ASSEMBLEE DU CLUB**  
**MERCREDI 11 JANVIER 1988**

Finir les comptes 88

Préparer l'assemblée générale 89

Faire le calendrier des courses 89

Rédiger les nouveaux règlements

Installer le comité des championnats d'Europe 90



Bien du travail pour le comité en 1989

qui vous souhaite d'heureuses fêtes de fin d'année  
et plein de succès et victoires pour 1989