

# JOURNAL

auto model club



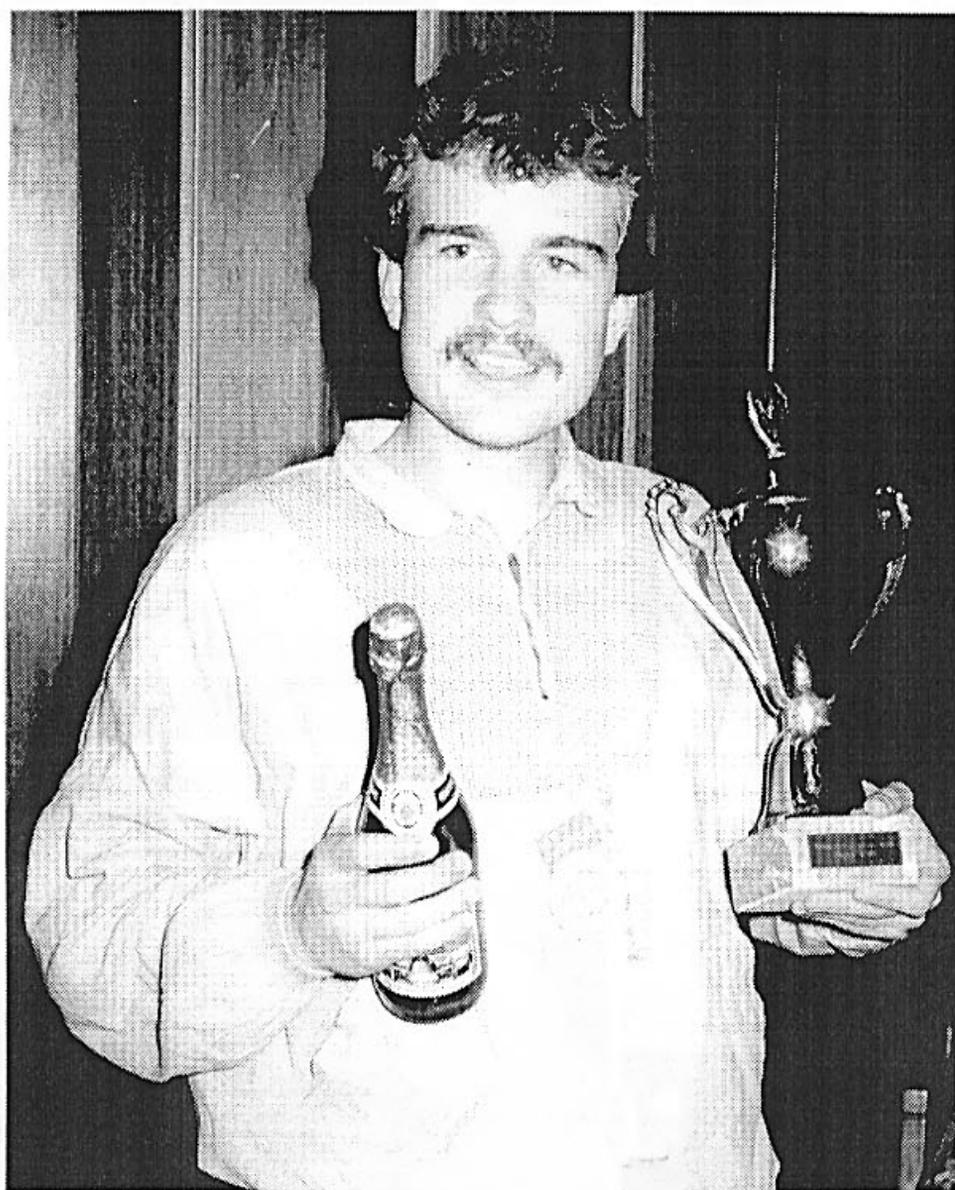
geneve

**N.167**

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

JANVIER 1989

## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1988 REMISE DES PRIX



**CHAMPION SUISSE BUGGY 1/8 1988**

**ALAIN PLATTEL**

# CHAMPIONNAT GENEVOIS 1988 REMISE DES PRIX



Champion buggy thermique  
L. Verne



La foule des grands soirs



vice-champion  
D. Boulmier



Y. Crausaz 4me  
le pilote qui monte  
en électrique



P. Vankerberken P  
2me en Promotion

# CHAMPION SUISSE BUGGY 1988

## ALAIN PLATEL LA CONSECRATION

Si il y a un pilote qui na pas volé son titre, c'est bien Alain Platel. Depuis le temps qu'il flirte avec la victoire et depuis le temps qu'il participe à des courses.

Ces premiers tours de circuit, Alain les a fait en 1976 !! sous l'impulsion de son père qui était le concepteur et constructeur des voitures Micro Racing.

A l'époque Alain Platel participait aux courses sur piste, seul discipline en vogue.

Grâce à son père, qui inventa le buggy 1/8, il allait se lancer dans cette discipline très rapidement.

Mais avant de parler de ces dernières années, rappelons néanmoins qu'en 1977 A. Platel termine 2ème de la Coupe Tous Modèles Réduits, derrière T. Zanada, qui lui aussi allait devenir par la suite champion Suisse en piste. Alain était en tête du classement après 4 manches, malheureusement pour lui, il ne participa pas aux 2 dernières manches de ce championnat. Cette coupe, avait été créée pour les jeunes et il y avait pas moins de 18 concurrents de moins de 18 ans en lice.

Aujourd'hui, Alain atteint le sommet au niveau Suisse, précédé ces 3 dernières années par son ami et rival Didier Boulmier, il peut être fiers de son titre, car c'est de haute lutte qu'il l'a obtenu.

Membre de notre club depuis 3 ans, à la suite de la dissolution du Lignon's Club, il a remporté cette année 3 victoires et terminé deux fois troisième du championnat 88 de quoi asseoir confortablement son titre.

Il faut aussi relever que la concurrence est extrêmement vive sur le plan Suisse et encore plus sur le plan de notre club. En effet, il y a 4 membres de notre club aux quatres premières places du championnat Suisse 1988

Une bien belle manière de commencer l'année 89, avec comme perspective, l'organisation d'un Grand Prix EFRA de buggy 1/8 en guise d'introduction aux Championnats d'Europe 90 qui auront lieu à Genève sous légide de notre club.

A n'en pas douter que les Platel. Boulmier Verne et autres Sordet, ne manqueront pas ces deux grands rendez-vous.

Pour notre part nous mettrons tout en oeuvre pour que la fête soit belle et que les courses ne souffrent d'aucun reproche sur le plan de l'organisation.

Il est temps de ce mettre au travail.

J-C R

**Il y a 4 membres de  
notre club aux quatres  
premières places du  
championnat Suisse  
1988**

# RAPPORT ANNUEL DU PRESIDENT CENTRAL

Tout d'abord j'aimerais remercier tous ceux qui ont, d'une manière ou d'une autre, soutenu les buts de la SRCCA durant l'année écoulée. Tout particulièrement, je remercie les directeurs régionaux, les présidents des clubs, les commissaires de course et les membres du comité central. Par ailleurs, j'aimerais spécialement remercier aussi les clubs qui, par l'organisation et la réalisation d'une course, ont fait en sorte qu'il nous a été possible de nous consacrer à notre hobby commun.

## A L'INTERIEUR DE LA SRCCA

Lors d'une première réunion, le 26 janvier 1988, les nouveaux membres du comité central, à savoir Rolf Zimmerman et Darno Devittori ont été familiarisés avec leurs nouvelles tâches. En plus d'une réunion additionnelle du comité central, une réunion de coordination pour l'assemblée des délégués a eu lieu en octobre avec les directeurs régionaux. Les autres affaires ont été traitées directement par les responsables compétents.

Nous n'avons pas eu de problème à l'intérieur du comité central. Par contre, on a pu constater une fois de plus que certains points évoqués dans mes derniers rapports annuels n'étaient pas dénués de tout fondement. C'est un des devoirs du président central et d'un comité central que de reconnaître à temps certaines évolutions et de prendre les mesures adéquates. Malheureusement, les délégués de leur côté n'ont pas reconnu les signes d'un changement lors de leur dernière réunion. Ainsi il a fallu réagir par des mesures exceptionnelles dans les régions 3 et 4 pour garantir la réalisation des courses. J'en dirai plus à la rubrique régions.

En général, je voudrais lancer un appel à faire preuve d'un peu plus de loyauté, de mettre un peu moins vos intérêts personnels à la première place et, le regard sur les contextes globaux, à prendre des décisions qui donnent, à long terme, des impulsions positives à la SRCCA.

## COURSES

De la même manière que l'année dernière les courses pour les moteurs à combustion interne ont été conduites sans problèmes notables. La catégorie 2 WD a prix pied, comme nous l'attendions d'ailleurs, dans les régions avec un succès changeant. Avec une participation moyenne d'un tiers, les pilotes 2 WD ont prit place cependant dans la compétition régional. Bien que la classe deux roues avait été également acceptée dans la catégorie off-road 1:8, il faut reconnaître que la participation de seulement deux pilotes, dans cette catégorie, lors des championnats suisses sur pistes plate était des plus maigre.

Quelques problèmes se sont manifestés dans la catégorie 1:10 et dans celle 1:12 à moteurs électriques. Là, il faudrait encore trouver un mode satisfaisant et une réglementation technique. Malheureusement, les impulsions positives du côté des personnes concernées laissent à désirer. Avec les intrigues pratiqués jusqu'ici tout comme avec les diffamations généralisées, il n'est certes guère possible de trouver des solutions réalisables. Plus de sens pratique et plus d'objectivité conduiront, ici, certainement au succès souhaité.

## REGIONS

Ce sont les directeurs régionaux qui ont cette année, une fois de plus, assuré l'administration des régions. Comme je l'ai mentionné dans l'introduction, certaines lacunes ont été corrigées, pour 1988, par un programme de secours.

Lors d'une réunion de coordination, le 28 octobre 1987, j'avais déjà fait remarquer que les courses régionales ne sont plus réalisable avec l'effectif actuel de pilotes régionaux. Après que d'autres opinions se faisaient entendre du côté des régions, la question n'a fait l'objet que d'une discussion fragmentaire lors de l'assemblée des délégués en 1987. Après que les licences pour 1988 ont été distribuées, les régions ont changé d'avis et, dans une réunion extraordinaire, le 10 mars 1988, les régions 3 et 4 ont décidé de réaliser des courses régionales en commun pour obtenir des taux de participation encore à peu près acceptables. Lors d'une réunion avec les directeurs régionaux, le 22 octobre 1988,

**Malheureusement, les délégués de leur côté n'ont pas reconnu les signes d'un changement lors de leur dernière réunion.**

**Avec les intrigues pratiqués jusqu'ici tout comme avec les diffamations généralisées, il n'est certes guère possible de trouver des solutions réalisables.**

ces problèmes ont été discutés avec les représentants régionaux. Le résultat est indiqué dans une motion adressée à l'assemblée des délégués.

Ce développement était prévisible. Pendant la période où le nombre des membres a augmenté fortement, on a développé la SRCCA jusqu'à 5 régions. Depuis 1983 / 84, le nombre de membres dans la catégorie des moteurs à combustion interne a diminué, il faut donc faire des corrections. Le nombre total des membres est resté à peu près constant, on remarque cependant un déplacement vers la section off-road 1:8 et 1:10.

Il faut, à l'aide de mesures adéquates, tenir compte de ces faits. En particulier, aujourd'hui, beaucoup de clubs ont de la peine à maintenir le nombre de leurs membres à un niveau permettant encore de parler de club. On peut se poser la question, s'il ne serait pas plus raisonnable de fusionner avec un club voisin, pour obtenir à nouveau une association viable.

## SECTION MOTEURS ELECTRIQUES

Cette année, on a essayé pour la première fois de réaliser un championnat suisse avec plusieurs courses. Les responsables ont tenté de ne pas répéter les mêmes fautes qui avaient été commises au début avec les moteurs à combustion interne et de faire évoluer la section à moteurs électriques of-road 1:10 en tant que catégorie pour débutants. Comme on s'y attendait, il c'est cependant formé un groupe disposant de moyens nécessaires pour poursuivre leur hobby de façon sophistiquée. Les intérêts et les exigences formulés de ce côté peuvent être justifiés en soi, mais ne doivent toutefois pas être utilisés en tant qu'étalon pour tous les membres de cette section, puisqu'il y a encore d'autres intérêts - diamétralement opposés - dont il faut tenir compte.

Ces constations ne sont pas nouvelles en tant que telles. Ce qui est par contre nouveau, c'est que l'on tente de consolider sa position par des intrigues et par la mise en circulation de contre-vérités.

A la suite d'événements dans le sens ci-dessus, on a essayé, lors d'une réunion de toutes les personnes concernées, le 22 octobre 1988, au Motel AGIP à Egerkingen, de concilier tous les souhaits et toutes les propositions et de définir en commun une voie pour le futur. Ceci n'a réussi, hélas, que partiellement. Deux représentants de grands clubs moteurs électriques, par exemple manquaient sans s'être excusés.

**La SRCCA comptait 5 régions. Depuis 1983 / 84, le nombre de membres dans la catégorie des moteurs à combustion interne a diminué, il faut donc faire des corrections.**

**Comme on s'y attendait, il c'est cependant formé un groupe disposant de moyens nécessaires pour poursuivre leur hobby de façon sophistiquée.**

**Les priorités de l'année prochaine sont concentrées sur la catégorie moteurs électriques.**

Evidemment, l'on essaie de continuer à réaliser ses intérêts personnels par ses propres moyens.

Cela ne pourra pas continuer ! Les problèmes à l'intérieur de la section off-road 1:10 moteurs électriques ne peuvent être résolus qu'en commun. Et il faut résoudre les problèmes à l'aide de discussions communes avant le début de la nouvelle saison.

## INTERNATIONAL

A l'échelle internationale nous pouvons cette année, de nouveau annoncer des performances excellentes de la part de membres de la SRCCA. Bien que l'EFRA ne nous ait pas encore indiqué les résultats des championnats d'Europe, nous pouvons souligner les placements en tête suivants :

CHAMPIONNAT EUROPEEN DES JEUNES WALSUM RFA

R.SAHLI (MRCB) CHAMPION D'EUROPE

CHAMPIONNAT DU MONDE BUGGY 1/8 MANTOVA I

L. VERNE 8ème RANG

Dans les autres catégories les Suisses, autrement bien gâtés, ont rencontrés quelques problèmes. Malgré tout - même s'ils n'ont pas toujours obtenu un résultat excellent, tous ceux qui ont pu participer à un championnat d'Europe peuvent être fiers de leurs performances, Puisqu'ils ont dû se qualifier au moins à l'intérieur de la SRCCA pour la participation.

## COUP D'OEIL VERS 1989

Les priorités de l'année prochaine sont concentrées sur la catégorie moteurs électriques. La commission technique devra s'occuper avec les personnes concernées des problèmes de la section.

A l'intérieur de l'association, on devrait se soucier davantage de l'acquisition de nouveaux membres et comment les soutenir pour faire face à la diminution du nombre des membres. Réfléchir à une éventuelle fusion de deux clubs est permis et certainement pas faux.

Je vous présente, à vous-même ainsi qu'à votre famille, mes meilleurs vœux pour l'année nouvelle et j'espère pouvoir compter sur votre soutien au cours de celle-ci.

Votre président central  
W. Friedli

## LE SOUPER DU CLUB

Une bonne vingtaine de membres de l'AMCG s'étaient donnés rendez-vous pour le repas annuel de fin d'année.

Ambiance et bonne humeur faisaient partie des accessoires nécessaires que chacun devait impérativement apporter avec lui. En contre partie le repas fût à la hauteur, excellent ! le cuistot du restaurant des Semailles optient une deuxième toque dans la page culinaire de notre journal de club.

A l'heure du discours, Patrick Bovard délivra avec humour et gentillesse quelques vannes et toute une série d'accessoires et

gadgets à différents membres, afin qu'ils puissent avoir quelques facilités lors des courses 1989.

De la poubelle pour pièces détachées de Didier à l'extincteur alcoolisé pour lutter contre la flamme ancestrale de vainere qui anime Yvan Chevallaz depuis 15 ans. Tout le monde fût servi ou en prit pour son grade, ce qui prouve bien qu'au rayon des petits gadgets, on trouve toujours le petit plus qui permet d'améliorer ces résultats. Une bien belle soirée qui mit fin à une année de compétitions organisées par notre club.

## L'AMCG COMPTE 85 MEMBRES

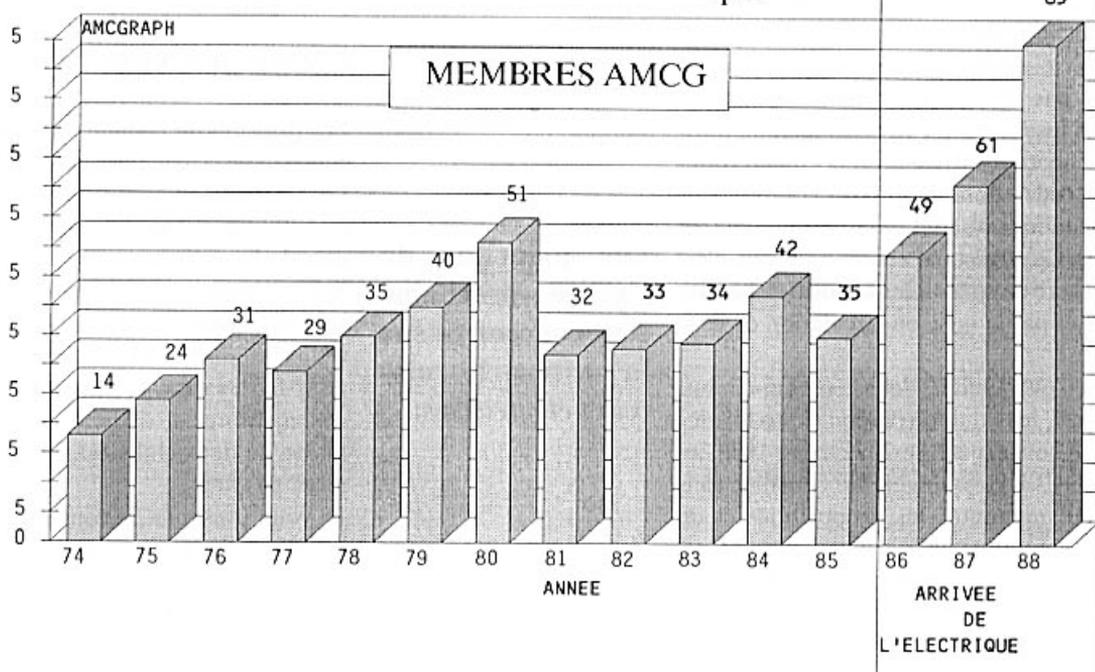
Si au niveau de la Fédération Suisse, on se pose encore la question de savoir comment endiguer l'hémorragie des membres, ce n'est en aucun cas le problème de notre club.

Voici plus de trois ans que l'AMCG a ouvert toutes grandes les portes du club aux adeptes des courses de buggy électrique 1/10. les résultats ne ce sont pas fait attendre, il suffit de regarder le graphique ci-dessous, établi au 31 décembre

1988.

Cette arrivée massive de nouveaux membres à même permis la création de deux autres clubs de voitures électriques 1/10 et un club thermique dans le canton de Genève, sans porter ombre à notre club.

La décision d'accepter l'électrique dans les clubs de thermique, n'est pas chose facile, pour les comités de club entièrement voué au thermique, ces gens ayant souvent l'esprit beaucoup trop sectaire et égocentrique.



CLASSEMENT FINAL APRES 8 MANCHES 1988 (CHAMPIONNAT SUISSE)  
 \*\*\*\*\*

4 WD

1	489	Plattel Alain	AMCG	220
2	130	Boulmier Didier	AMCG	205
3	465	Verne Laurent	AMCG	205
4	370	Sordet Philippe	AMCG	155
5	562	Clerc Thierry	RBCN	146
6	523	Etzensperger Ph.	MRCF	116
7	406	Perolini Stephane	AMCG	116
8	161	Ramella Fabrice	BCGV	113
9	565	Magnin Christian	MRCF	105
10	696	Grezet Gilbert	BCGV	95
11	305	Gutmann Rudolf	RBCN	94
12	14	Gut Albert	MCRTL	90
13	412	Rizzi Claude	BCC	82
14	459	Maître Jean-Jacq	RBCN	81
15	831	Honegger Andreas	RTH	73
16	514	Pauchard Emmanuel	MRCF	64
17	656	Renner André	MACW	57
18	549	Berg Konrad	MACW	54
19	542	Jakob Alain	MRCF	48
20	471	Ogiz Jean-Claude	BCGV	48
21	20	Blaser Hermann	MACW	39
22	215	Wasser Kurt	RTH	32
23	636	Brandt Christophe	RBCN	30
24	535	Bilat Pierre-Alain	MRCF	28
25	686	Seydoux Gilles	BCGV	26
26	243	Koenig Christophe	MCRTL	25
27	318	Jakob Christian	MRCF	21
28	7	Mohn Bernard	MACW	18
29	220	Wittwer Charly	RTH	18
30	142	Chevallaz Yvan	AMCG	17
31	456	Masset Jean-Pierre	BCGV	16
32	341	Fombella Luis	AMCG	16
33	415	Del Piero Marco	MACW	15
34	146	Pauchard Marc-A.	MRCF	13
35	425	Volet Gilbert	BCC	13
36	417	Dumont Olivier	BCC	12
37	317	Schaller Roland	RBCN	11
38	241	Kaufmann Kurt	RBCN	10
39	830	Macchi Renato	RTH	10
40	388	Lathion Joel	BCGV	9
41	485	Humbert-Droz Michel	RBCN	8
42	300	Trottmann Bruno	MACW	8
43	31	Aeberhard Hans-R	RBCN	7
44	313	Affolter Hans-Peter	RBCN	7
45	339	Chirichiello Michel	AMCG	7
46	346	Cattin Yves	RBCN	5
47	374	Monney Florian	MRCF	5
48	570	Spichiger Thomas	MRCL	5
49	501	Kohler Beat	RBCN	5
50	428	Stauße Stefan	MRCL	5
51	454	Carrard Pierre	BCC	5
52	310	Gruenenfelder Mark	MACW	5
53	295	Perrenouc Patrick	AMCG	5
54	528	Schenewey Martial	MRCF	5
55	416	Pessotto Diego	BCGV	4
56	421	Tanner Samuel	BCC	4
57	802	Marchand Pierre	BCC	4
58	233	Schindler Vinzenz	MCRTB	4
59	334	Pasche Jean-Pierre	BCGV	4
60	684	Heilmann Andreas	MRCSG	3
61	781	Savoy Jean-Louis	BCGV	3
62	237	Monnard Patrick	AMCG	3

63	354	Wittwer Rosmarie	RTH	2
64	857	Marti Evelyne	RTH	2
65	351	Schuller Andrea	RTH	2
66	524	Gay Marc-André	RBCN	2
67	343	Chandonnens Claude	MRCF	2
68	571	Christen Roland	MRCL	2
69	347	Walcher Urs	RTH	2
70	843	Geelhaar Philipp		2
71	513	Etienne Xavier	RBCN	2
72	455	MARANTA Gregor	MACW	2
73	730	Ortolini Claudio	BCGV	2
74	371	Leuthold Emil	RTH	1
75	338	Grandjean Willi	BCGV	1
76	160	Tanner Alain	BCC	1
77	355	Leuthold Doris	RTH	1
78	842	Gruennenfelder		1
79		Pellaton Didier	RBCN	1
80		Wyss Felix	MRCF	1

2 WD

1	226	Piot Francois	BCGV	240
2	375	Etter Claude	BCGV	240
3	518	Pelot David	RBCN	185
4	330	Gaffiot Dominique	RBCN	155
5	384	Perolini Benjamin	AMCG	140
6	475	Pauli Gilbert	RBCN	125
7	728	Pessotto Francois	BCGV	118
8	782	Lathion Serge	BCGV	114
9	529	Etienne Michel	RBCN	102
10	840	Haefliger Kurt	MCRTL	93
11	227	Raineri Jose	BCGV	92
12	803	Perrin Olivier	BCC	75
13	491	Oppliger Bernard	RBCN	73
14	727	Lathion Andre	BCGV	32
15	752	Alder Stefan	MACW	16
16	332	Oberson Stephane	RBCN	11
17		Wyss Thierry	MRCF	11

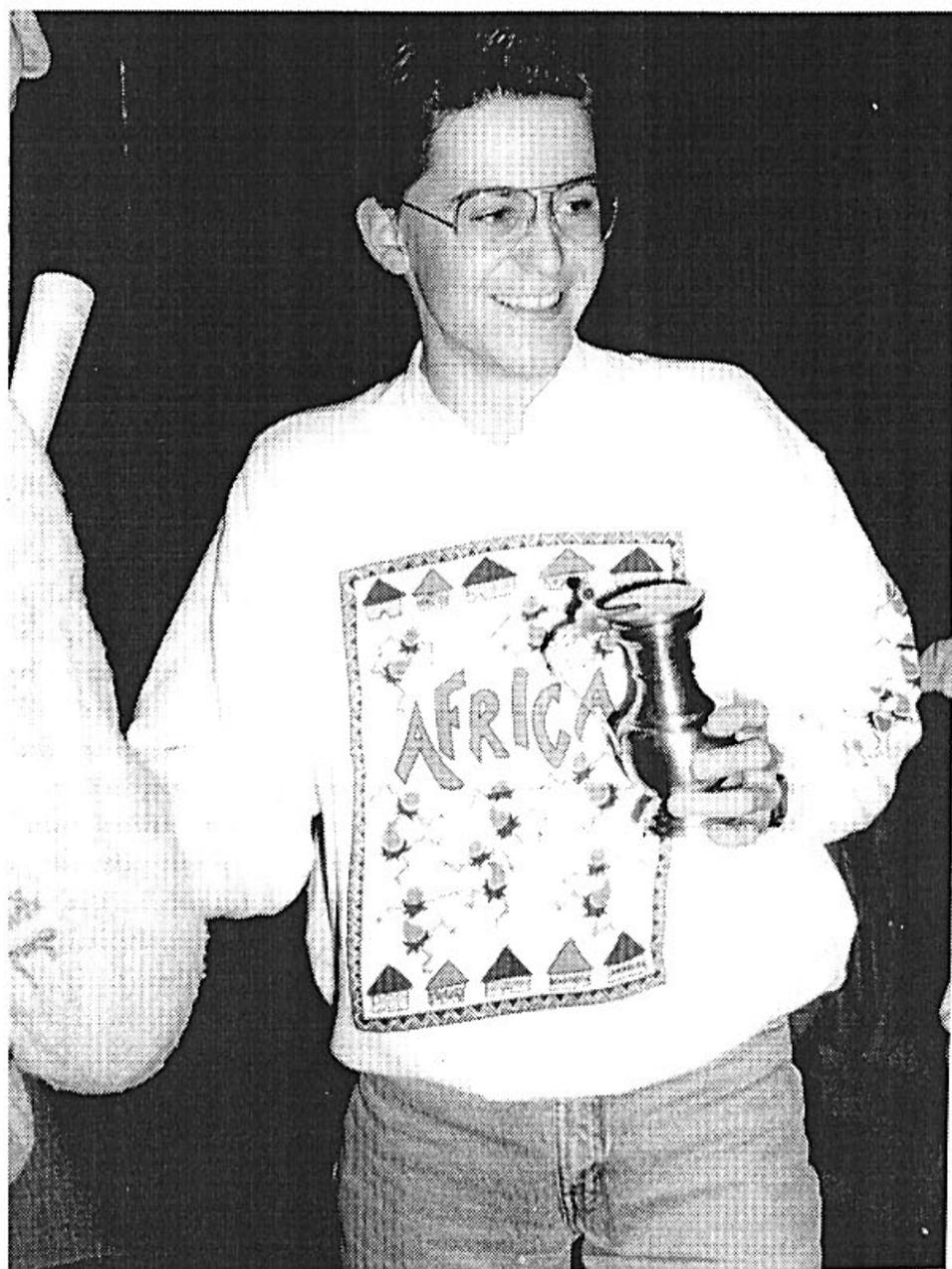


# MIROIR MIBOIB

des buggys electriques

---

MYLONAS CHAMPION GENEVOIS  
STANDARD



CHAMPIONNAT GENEVOIS 1988  
REMISE DES PRIX

# CHAMPIONNAT GENEVOIS 1988

## DISTRIBUTION DES PRIX

Lors de la dernière assemblée de l'année, notre club tenait à remercier tous les participants du championnat genevois électrique 1988.

108 concurrents ont participé à une ou plusieurs courses durant cette année. C'est nettement plus qu'en 1987, où 89 concurrents étaient engagés. Si la catégorie Expert ne progresse que de 5 concurrents ( 51 en 1987 et 56 en 1988 ) c'est surtout la catégorie Promotion qui fait un bond en avant. En effet de 38 participants en 87 on a passé en 1988 à 52 concurrents, venant par là même faire à peu de chose près, la balance avec les Experts. Ceci confirme en quelques sorte le point de vue du comité qui pense que cette catégorie est tout aussi passionnante que la catégorie Expert.

Le président du club, Monsieur Patrick Bovard remercia chacun de leur participation à ce championnat prouvant ainsi qu'en 1989 notre club pourra encore compter sur leur participation pour un nouveau championnat.

### LES PRIX

En catégorie Expert c'est pour la troisième fois consécutive P. Neidhart qui remporte le titre. Philippe a remporté trois des quatre manches ne laissant à Ferrando que la victoire de la quatrième manche. Prévu en cinq manches, la première course fût annulé à la demande des pilotes, une pluie torrentielle s'étant abattue sur la piste empêchant de courir les finales.

F. Ferrando termine deuxième en ayant participé qu'à trois courses.

Dans cette catégorie il faut relever la présence de nouveaux pilotes qui rapidement ont progressé et ce classe dans les dix premiers.

Il en va de même pour la catégorie Promotion, où Mylonas remporte la victoire devant Vankerberghen P. une nouvelle recrue qui va encore faire parler de lui l'an prochain. A noter aussi l'excellent résultat, 4<sup>me</sup> rang pour Y. Crausaz qui cette année a fait un bond en avant dans les clas-

sement se permettant également de remporter la dernière course de ce championnat qui c'est déroulé sur 5 manches.

Cette catégorie, apporte bien des satisfactions au comité et qui garde bonne espoir pour qu'en 1989, on retrouve cette bonne ambiance entre les concurrents.

### LES COURSES EN 1989

Cette année nous organiserons à nouveau le championnat genevois, mais il y aura un grand changement. En effet les six courses se dérouleront sur 3 circuits différents. Puisque dans le canton, il y a maintenant trois clubs possédant chacun une piste, le championnat se déroulera sur ces trois pistes à raison de deux courses par circuit. Par la même occasion les règlements qui subiront quelques changements, surtout dans la catégorie Expert, suite aux événements de l'année passé, seront édictés après discussion entre les trois organisateurs de ce championnat 1989.

Ainsi le championnat genevois prendra un style plus cantonal et permettra à l'AMCG de mieux gérer les courses qui se profilent à l'horizon 1990.

Cette façon de faire ira dans le sens prévu actuellement par la fédération suisse. L'idée étant de sélectionner un certain nombre de pilotes cantonaux pour participer au championnat suisse qui devrait se dérouler en une ou deux courses sur le plan national. Tout ceci sera en fait décidé d'ici la fin février au niveau de la fédération suisse après consultation des différents clubs suisses et d'une réunion géné-

**108 concurrents ont participé à une ou plusieurs courses durant cette année. C'est nettement plus qu'en 1987, où 89 concurrents étaient engagés.**

**Puisque dans le canton, il y a maintenant trois clubs possédant chacun une piste, le championnat se déroulera sur ces trois pistes à raison de deux courses par circuit.**

**ATTENTION** Pour pouvoir voter lors de l'assemblée générale du 1 février, il faut impérativement avoir payer sa cotisation 1989. Merci d'avance

**Note:** Art. 11 DROITS Alinéa B des Statuts de l'AMCG

En cas d'absence, le membre licencié ou actif peut déléguer par écrit son pouvoir de vote à un membre licencié ou actif de son

# ELECTRIQUE 1/12 CHAMPIONNAT SUISSE

Le championnat suisse électrique 1/12 piste a commencé les 3 et 4 décembre 1984. Ces deux premières manches se sont déroulées à Berne organisées par le club de Berne.

48 concurrents avaient fait le déplacement pour l'occasion, ce qui démontre que cette discipline est en pleine expansion, si l'on se rappelle qu'il y a encore à peine un an, la fédération donnait des subventions pour les clubs qui voulaient bien se lancer dans l'organisation de telle compétition.

Pour l'Auto Model Club de Genève, Messieurs

Vankerberghen Alain et Vankerberghen Patrick, Ducrest Cédric et Guy Schouchana avait fait le déplacement dans la ville fédérale, malheureusement pour eux, ils ne passèrent pas le cap des éliminatoires. A l'exception de

Vankerberghen Patrick qui le dimanche lors de la deuxième manche réalisa un excellent résultat, lui permettant de participer à la finale C, où il termina quatrième. Quant à Guy Schouchana il participa, ce même jour à la finale D se classant 8ème.

**Victoire dans les deux premières manches des représentants du club de Zürich**

## CLASSEMENT 1ERE MANCHE

1	NEIDHART P.	EMCZ	36 T	8.12 min
2	WIEDMER T.	EMCZ	35 T	8.07
3	FRANKHAUSER	MRCB	35 T	8.09
4	LEHMANN R.	MCCT	35 T	8.12
40	VANKERBER.P.	AMCG	24 T	7.47 min
41	DUCREST C	AMCG	23 T	8.03
42	SCHOUCHANA G.	AMCG	23 T	8.05
48	VANKERBER.A.	AMCG	9 T	3.33

## CLASSEMENT 2ME MANCHE

1	NEIDHART P.	EMCZ	38 T	8.06 min
2	FRANKHAUSER	MRCB	37 T	8.12
3	IFF D.	SBTW	36 T	8.11

## LES COURSES DU MOIS

**28 ET 29 JANVIER  
5me GARND PRIX  
DE VERSOIX**

Comme chaque année cette course se déroulera sous la bulle du collège du Léman.

Le samedi dès 13 h. 30 auront lieu les différentes manches éliminatoires et le dimanche dès 9 h. 30 les qualifications pour les finales ainsi que les finales. Dernier délai d'inscription mardi 10 janvier.

Pour tous renseignements s'adresser à Monsieur Arza J. tél. 83.03.38

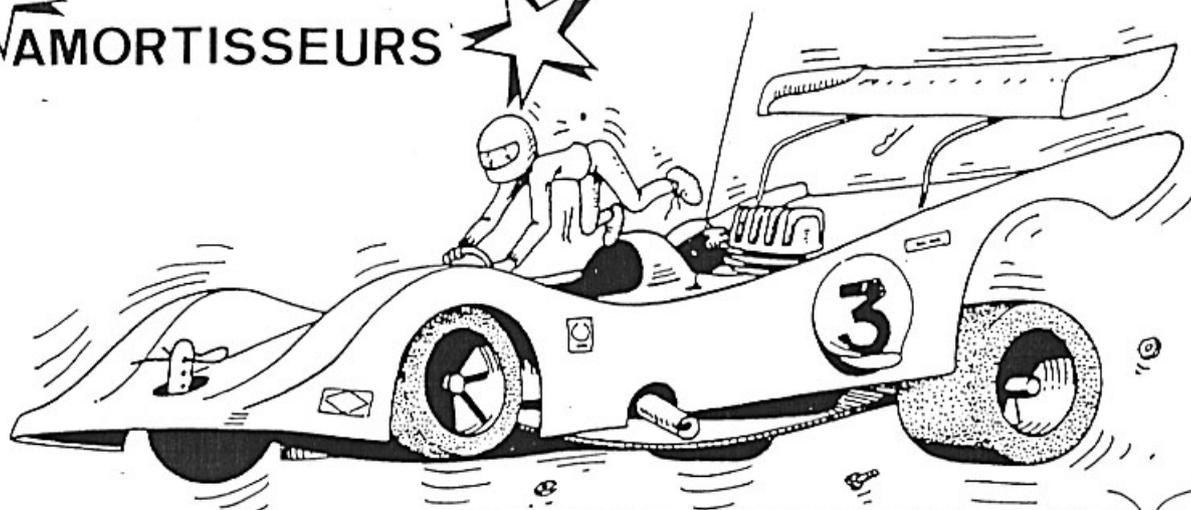
## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/12 PISTE

28 concurrents ont participé à la deuxième manche de ce championnat. Voir résultats dans ce journal. Les dates des 3 prochaines manches seront communiquées prochainement aux concurrents. La décision étant prise le mardi 10 janvier entre les organisateurs et les propriétaires de la salle.

**N'OUBLIEZ PAS L'ASSEMBLEE GENERALE LE MERCREDI 1er FEVRIER A 20 H 15  
A LA BRASSERIE DU LIGNON**



# AMORTISSEURS



La suspension d'une voiture, quelle que soit son échelle, est en général constitué d'un système de guidage des masses suspendues - dans notre cas : les triangles de suspensions.

Articulées sur les triangles, ces masses suspendues sont maintenues dans une position déterminées par rapport au sol par les ressorts.

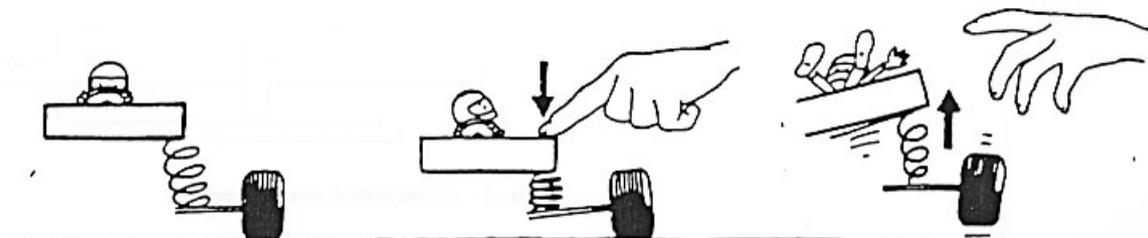
## Les Ressorts :

Ce sont eux qui vont donner à la voiture son assiette à l'arrêt et son assiette lorsqu'elle roule. Dans la plupart des cas sur nos voitures, nous rencontrons des ressorts hélicoïdaux. C'est en jouant sur la tension de ces ressorts que nous obtiendrons une suspension dur ou souple, un faible ou un grand débattement. Au repos, l'assiette de la voiture doit se trouver en un point à l'intérieur du débattement. C'est à dire que par rapport aux roues donc à la piste, la masse suspendues devra descendre en comprimant les ressorts, remonter à son point de départ, maintenue dans un équilibre entre son poids et la tension du ressort, puis avoir la possibilité de monter plus haut si le châssis est délesté. Bien ! nous avons vu le travaille du ressort, et nous pouvons en déduire qu'une voiture peut très bien être suspendue grâce à un certain nombre d'articulation sur le châssis et de ressorts.

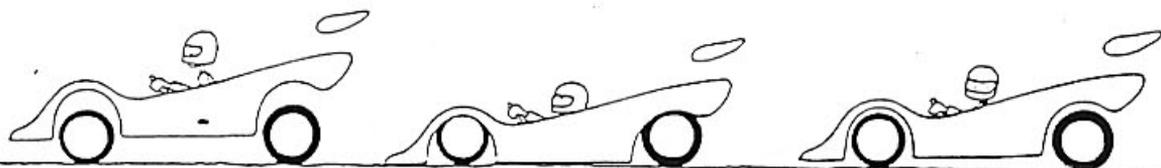
Alors à quoi servent les amortisseurs ?

## Les amortisseurs :

Que se passe t'il lorsque l'on comprime un ressort et qu'on le relâche ? Eh bien il se détend, et il se détend d'autant plus brutalement que la compression a été importante. Voyons dans le cas de notre voiture comment cela se passe. On fixe un châssis à une extrémité d'un ressort, et une roue à l'autre extrémité. On comprime, le châssis se rapproche de la roue. On relâche, le châssis s'éloigne brutalement de la roue et, au bout de la course du ressort, entraine la roue dans son mouvement. C'est le délestage de la roue. A ce moment, la masse qui doit maintenir la roue sur le sol est inversée, et la roue tendrait à quitter le sol.



Pour éviter ce phénomène, il suffit de freiner la détente du ressort. Le système le plus couramment utilisé tant en vrai grandeur qu'en modèle réduit, est l'amortisseur hydraulique. Un piston solidaire de la roue se déplace dans la viscosité de l'huile empêche toute brutalité à ces mouvements. Dans ce cas de figure, si la détente du ressort ne peut plus se faire brutalement, la compression du ressort est elle aussi freinée. Pour un fonctionnement plus satisfaisant, il faudrait que la compression du ressort ne soit pas contrariée, mais seulement la détente. Pour cela, il existe ce que nous appelons " le double effet ".



**Le double effet :**

Le principe est simple. Accolé au piston un clapet libère l'huile dans un sens et empêche ou gêne sa circulation dans l'autre sens. Ce clapet est aisément réalisable par un modéliste moyen sur n'importe quelle marque d'amortisseur. Bien sur il est délicat de bien évaluer le débit d'huile pouvant circuler de part et d'autre du piston, et ce, dans les deux sens. C'est alors qu'un autre problème se pose, celui du volume constant.

**Le volume constant :**

Lorsqu'un amortisseur est de petite taille, le volume de la tige devient proportionnellement très important par rapport au volume du cylindre. De plus le volume occupé par cette tige varie continuellement selon la position du piston. Si nous voulons que l'amortisseur fonctionne correctement, la quantité d'huile nécessaire pour remplir le cylindre doit être égale au volume du cylindre, moins le volume du piston, et moins le volume de la tige de piston enfoncé à fond (compression). Si l'on arrivait à mettre une plus grande quantité d'huile, la tige n'ayant plus sa place en volume dans le cylindre, refuserait de s'enfoncer.

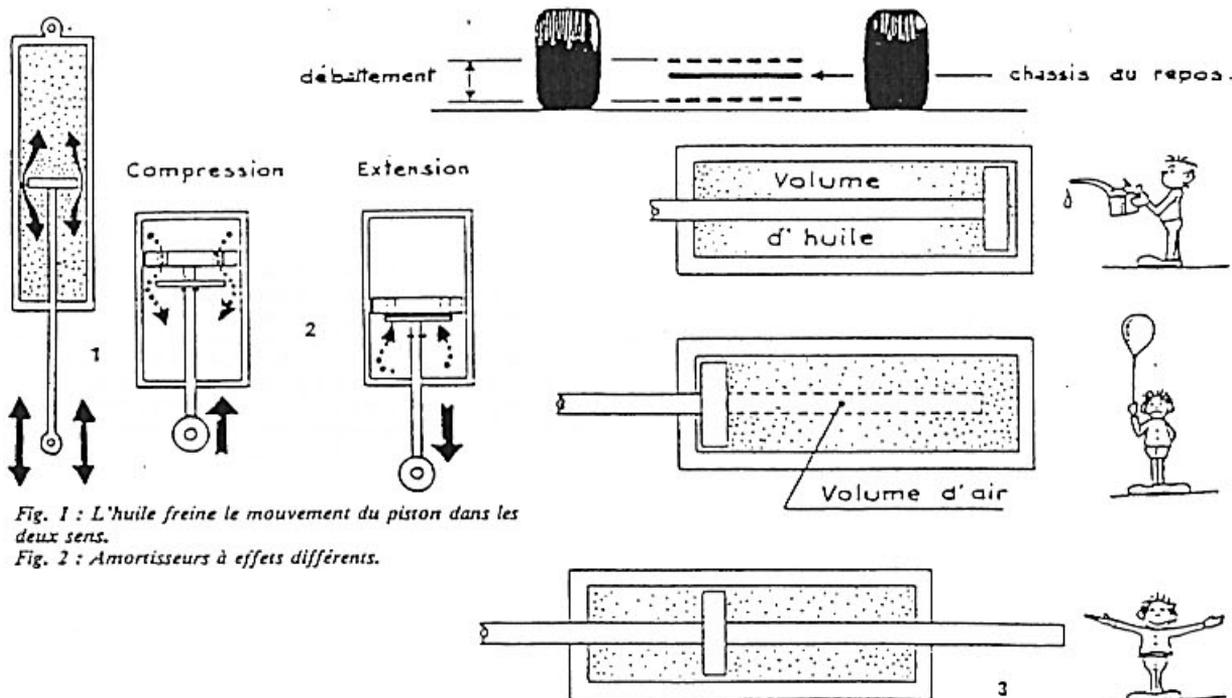


Fig. 1 : L'huile freine le mouvement du piston dans les deux sens.

Fig. 2 : Amortisseurs à effets différents.

Fig. 3 : Amortisseurs à volume constant.

Donc, la tige est enfoncée dans le cylindre, celui-ci rempli d'huile est fermé. Lorsque l'on va retirer la tige, son volume va disparaître du cylindre et être automatiquement remplacé par de l'air (extension).

Ce volume d'air va se mélanger à l'huile au cours du pompage de l'amortisseur et le mouvement du piston se fera plus que dans une émulsion huile-air.

Cet air est l'élément nuisible du fonctionnement car il est variable et incontrôlable. Variable en volume en fonction de la température, il est aussi variable dans sa forme : il arrive que l'air ne soit pas tout à fait mélangé à l'huile et que le piston travaille en plein dans une bulle. Dans ce cas il n'y aura pas d'effet de frein. De plus, en fonction de la position du piston, la densité de cet air va varier car il est compressible, lui !

La liste des inconvénients serait longue, alors passons tout de suite au remède.

Plusieurs solutions ont été retenues par les constructeurs de modèles réduits.

La tige qui traverse le cylindre de part en part, de manière à ce qu'il y ait toujours un même volume de tige quelle que soit la position du piston. Il est à noter que dans ce cas, la tige est mieux guidée, et le piston ne servant plus au guidage, n'aura plus de frottement sur la paroi du cylindre.

Le contre piston est la solutions idéal. l'amortisseur est de conception classique seulement que dans sa partie haute ou basse, un piston suivi d'un ressort serve à absorber la pression de l'huile créé par le volume de la tige. C'est tout simple mais il fallait y penser.

Cette solution a été simplifiée par certain constructeurs en remplaçant le contre piston par une membrane en caoutchouc, silicone ou mousse se déformant sous la pression de l'huile.

Encore une petite chose très important, l'amortisseur ne fait pas tout sur la bonne tenue de route de votre auto, un mauvais ressort sur un bon amortisseur n'a jamais rien donné de bon, sachez adapter votre suspension au poid de votre voiture, n'oubliez pas que les apuis aérodynamique sont très important et ont une grande influence sur les suspensions, vos pneus doivent aussi absorbés une grande partie des chocs soumis à votre suspension.

En espèrent que ces quelques lignes vous auront permis de mieux comprendre le petit monde de l'hydraulique.

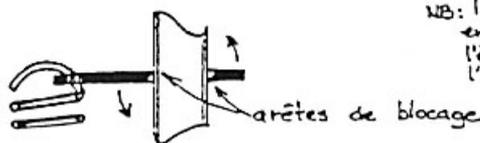
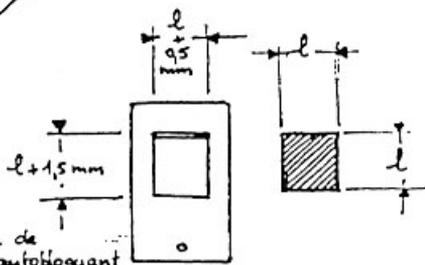
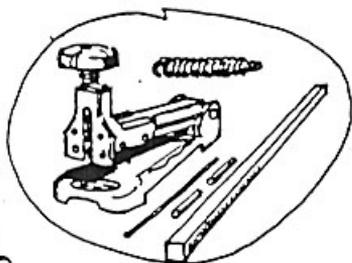
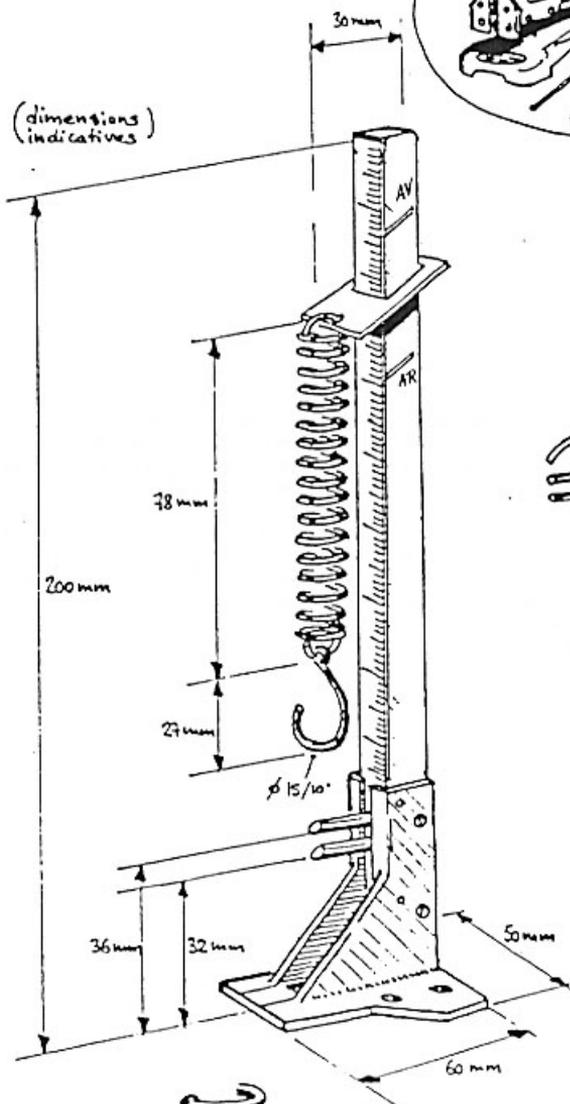
Je vous souhaite de bonne bourre sur les circuits

TURBO KID



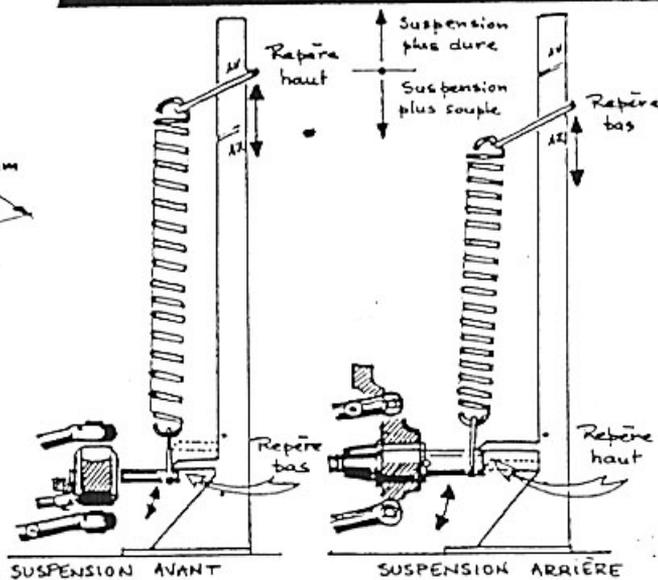
**DYNAMOMÈTRE SIMPLIFIÉ**  
 POUR LE  
**RÉGLAGE DES SUSPENSIONS**  
 (TARAGE - ÉQUILIBRAGE)

(dimensions  
 indicatives)

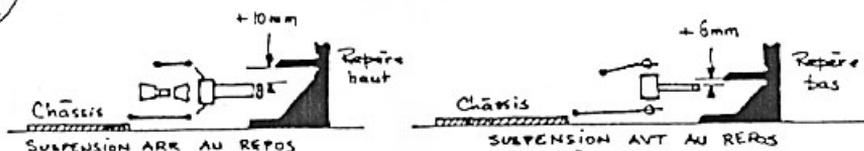


NB: l'utilisation d'une règle en alu, graduée, facilite l'étalonnage éventuel de l'appareil.

L'effort de traction pour amener les axes avant (ou arrière) en face des repères correspondant doit être identique à G et à D. Le mesurer avec les barres anti-roulis déconnectées. Régler G et D. Le vérifier avec les barres connectées. En cas de déséquilibre, rectifier les barres anti-roulis



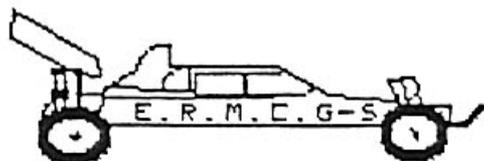
**RESSORT:**  
 type : traction  
 $\phi$  fil : 0,7 mm  
 nb spires : 21  
 pas spires : 3 mm  
 allongement : 30m/kg



**POSITIONNEMENT DES REPÈRES**  
 (ne jamais faire en sorte que ceux-ci correspondent à une suspension en butée)

# ELECTRIQUE RADIO MODELE CLUB GRAND-SACONNEX

MICHEL MAURER 14, CH. TAVERNEY 1218 GRAND-SACONNEX  
TELEPHONES: 022 / 98.97.65, M. MAURER, PRESIDENT  
29.06.83, D. DURUSSEL, VICE-PRESIDENT



RESULTATS 2ème MANCHE DU CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/12e PISTE DU 17.12.88.

CLASST	NOM	PRENOM	VOITURE	TOURS	TEMPS	POINTS
01	NEIDHART	Philippe	AYK	34	8'10"	50
02	VANKERBERGHEM	Patrick	AYK	31	8'03"	40
03	FARRIS	Tony	CORALLY	30	8'16"	35
04	DURUSSEL	Dominique	AYK	29	8'05"	30
05	MAURER	Michel	AYK	28	8'05"	25
06	FERRANDO	Frédéric	KAWADA	27	8'15"	22
07	MYLONAS	Alexis	KAWADA	27	8'17"	20
08	VANKERBERGHEM	Alain	AYK	23	8'12"	18
09	SCHWERI	Yannis	AYK	25	8'12"	15
10	CRAUSAZ	Yann	AYK	24	8'08"	12
11	SCHOUCHANA	Guy	AYK	24	8'09"	11
12	COURVOISIER	Bernard	AYK	24	8'10"	10
13	ALHADEFF	Michel	AYK	23	8'05"	09
14	GARCIA	Eric	KAWADA	23	8'12"	08
15	LUDE	Michel	AYK	22	8'05"	07
16	PEROLINI	Stéphane	KAWADA	22	8'06"	06
17	BURGER	Frédéric	AYK	20	8'10"	05
18	BLANCHARD	Philippe	TAMIYA	17	8'11"	04
19	ARZA	José	AYK	12	8'25"	03
20	DE SOUSA	Victor M.	KAWADA	07	8'00"	02
21	CORBAZ	Frédéric	CORALLY	21	8'20"	01
22	ARZA	Pablo	AYK	20	8'03"	01
23	SCHEFFRE	Patrick	PERSO	19	8'22"	01
24	DUCREST	Cédric	AYK	18	8'18"	01
25	LUDE	Gustave	SG PROSSO	12	8'16"	01

## CLASSEMENT PROVISOIRE CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/12e PISTE E.R.M.C.

RANG	NOM	PRENOM	VOITURE	M.1	M.2	TOTAL
01	NEIDHART	Philippe	AYK	30	50	80
02	FARRIS	Tony	CORALLY	35	35	70
03	VANKERBERGHEM	Patrick	AYK	22	40	62
03	FERRANDO	Frédéric	KAWADA	40	22	62
05	PEROLINI	Stéphane	KAWADA	50	06	56
06	MAURER	Michel	AYK	25	25	50
07	DURUSSEL	Dominique	AYK	18	30	48
08	VANKERBERGHEM	Alain	AYK	20	18	38
09	GARCIA	Eric	KAWADA	15	08	23
10	SCHWERI	Yannis	AYK	07	15	22
11	ALHADEFF	Michel	AYK	12	09	21
12	MYLONAS	Alexis	KAWADA	00	20	20
13	LUDE	Michel	AYK	11	07	18
14	CRAUSAZ	Yann	AYK	05	12	17
15	SCHOUCHANA	Guy	AYK	02	11	13
16	BURGER	Frédéric	AYK	06	05	11
16	CORBAZ	Frédéric	CORALLY	10	01	11
18	ARZA	Pablo	AYK	09	01	10
18	DE SOUSA	Victor M.	KAWADA	08	02	10
18	COURVOISIER	Bernard	AYK	00	10	10
21	DUCREST	Cédric	AYK	04	01	05
22	ARZA	José	AYK	01	03	04
22	LUDE	Gustave	SG PROSSO	03	01	04
22	BLANCHARD	Philippe	TAMIYA	00	04	04
25	GREGORI	Jean-Luc	AYK	01	00	01
25	SCHEFFRE	Patrick	PERSO	00	01	01

# Collège du Léman

Versoix (Genève)

Ecole internationale pour jeunes gens et jeunes filles

Internat - Externat  
Jardin d'enfants

Classes primaires et secondaires

#### Section française :

Etudes classiques,  
scientifiques  
Maturité fédérale  
Baccalauréat français

#### Section anglo-américaine :

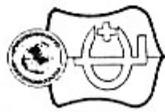
College Entrance  
Examination Board (C.E.E.B.)  
G.C.E. («A»)  
I.G.C.S.E.

Ecole internationale homologuée par  
l'Association européenne des écoles internationales  
(E.C.I.S.) et  
«Middle States Association of Colleges and Secondary Schools»

Membre : Association Genevoise des Ecoles Privées (A.G.E.P.)  
Fédération Suisse des Ecoles Privées.

Services réguliers d'autobus desservant Genève, le Pays de Gex,  
Divonne, les villes de Nyon, Gland, etc.

1290 Versoix - Téléphone 552555 - Téléc. 419211 cdl - Téléfax 551993



# VERSOIX

Collège du Léman

28 ET 29 JANVIER 1989

# SEME GRAND PRIX

# BUGGY 1710

COURSE INDOOR ELECTRIQUE

Deux catégories: Modifiée : moteur libre

Standard : moteur du type 05 non ouvrable

Inscriptions et essais libres dès 12h.00 Course dès 13h.30

# TOMBAREUX PRIX !

La course se déroulera par n'importe quel temps dans la

halle gonflable et chauffée de 1000 m<sup>2</sup> du Collège du Léman

ORGANISATION:

# JULBO

