

JOURNAL

auto model club

N.170

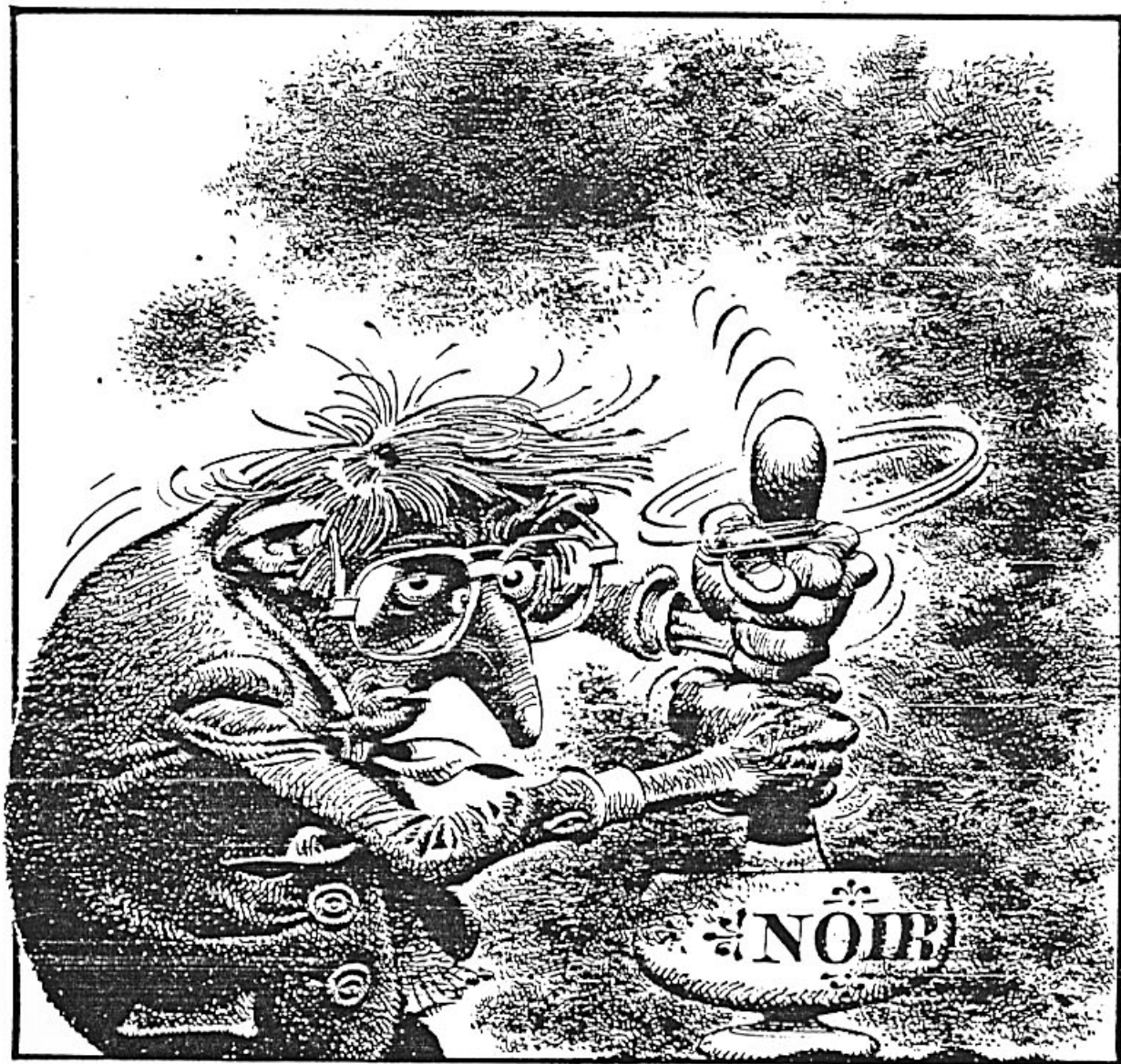


GENEVE

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

AVRIL 1989

AFFAIRE P. NEIDHART



1:12 GRAND PRIX DE GENEVE

AFFAIRE P. NEIDHART

Pour la première fois de son histoire, l'Auto Model Club de Genève est confronté à une pénible affaire dont il se serait bien passé. Jamais depuis sa création, le comité du club n'a eu besoin de recourir à l'article 9 de ses statuts concernant la radiation d'un membre.

Aujourd'hui, ce triste privilège revient à Philippe Neidhart qui a selon le comité gravement nuit aux intérêts de notre club.

Dans un premier temps, le comité lors d'un échange de correspondance avec l'intéressé, a essayé de régler le différent en douceur, demandant à M. P. Neidhart de se retirer du club, lui laissant par là même une porte de sortie honorable. Malheureusement M. P. Neidhart s'est obstiné inconsciemment ou volontairement à nous faire croire en sa bonne foi et à persister pour rester membre du club.

Face à son entêtement, le comité de l'AMCG a été obligé de porter le litige sur la place publique et à convoquer une assemblée générale extraordinaire pour demander sa radiation. Le comité regrette profondément d'être obligé d'employer les voies légales contre un de ces membres afin que le club retrouve sa sérénité.

Il convient donc ici de donner les raisons qui ont poussé le comité à réagir de la sorte et de préciser le point de vue de M. P. Neidhart au travers des deux lettres que le comité a reçu de sa part, les 24 février 1988 et 1 mars 1988.

Position du comité

Dès le mois de septembre 1988 certaines difficultés se firent jour entre M. P. Neidhart et le comité du club, sur lesquelles nous reviendrons dans la suite de cette affaire. Pour l'instant, elles situent le début du malaise.

Devenu champion Suisse 1988 de buggie 1/10 sous les couleurs de l'Auto Model Club de Genève, le comité du club fait la demande aux Services des sports de la Ville de Genève, afin que M. P. Neidhart reçoive l'hommage aux champions que la Ville décerne, une fois l'an, aux genevois devenus champions Suisse. 2 mois plus tard le Service des sports de la Ville de Genève prend contact avec l'AMCG, surpris de recevoir une deuxième demande pour M. P. Neidhart, émanant d'un tout nouveau club genevois, l'Electrique Radio Modèle Club du Grand-Saconnex. Un club qui n'existait pas au moment de l'obtention du titre de champion Suisse de M. P. Neidhart. C'est à la demande de M. P. Neidhart que le président de l'ERMCGS a téléphoné aux Services des sports.

Suite à cette double inscription, le Service des sports de la Ville de Genève s'inquiète de la situation de notre club, ces derniers étant partie prenante dans l'organisation des championnats d'Europe de buggie thermique en 1990. Le comité de l'AMCG a été obligé d'entreprendre des démarches pour retrouver sa crédibilité auprès du Service des sports, alors que nos rapports

étaient excellents depuis plus de 15 ans. Cet acte a mis gravement en danger les relations et la confiance de notre club auprès des autorités genevoises. Ce fait à lui seul justifie la radiation de M. P. Neidhart. M. P. Neidhart dans une des lettres adressées au club, fait valoir qu'un membre de l'AMCG a le droit de faire partie d'autres clubs et de demander une licence SRCCA par l'intermédiaire du club de son choix. Or il oublie que le droit coutumier, implique au membre l'appartenance implicite à un club de base et que l'on ne peut jongler d'un club à l'autre selon les humeurs et les problèmes du moments.

Ce comportement de la part de M. P. Neidhart est typique d'un individu qui passe ses intérêts personnels en premier, au risque de mettre en péril le bon fonctionnement du club. La plupart des décisions et actions de M. P. Neidhart ont été prises par rapport à des intérêts commerciaux (la victoire à tout prix, publicité oblige) sans tenir compte des risques qu'il faisait courir à la crédibilité et l'image de marque de notre club en étant lui-même représentant de la section électrique de l'AMCG auprès du comité et du public.

D'autres fait graves sont à mettre à son actif et le comité avait décidé de ne pas en tenir compte dans un premier temps. Malheureusement, le fait de mettre deux clubs en opposition a aidé à remettre en lu-

mière les événements antérieurs.

M. Philippe Neidhart en tant que responsable de la section électrique de l'AMCG, avait en outre comme tâche de contrôler les voitures avant les compétitions. Poste hautement important puisqu'il donne l'autorisation ou non de courir aux concurrents. Ce travail nécessite une objectivité bien compréhensive. Mais dès le mois de septembre le doute s'installe parmi les compétiteurs, certain allant jusqu'à être persuadé que les amis proches de M. P. Neidhart roulent avec des moteurs tête rouge ayant 19 tours de bobinage. D'aucun parle ouvertement de tricherie autour du circuit.

En l'absence de preuve formelle, nous considérerons simplement, que ce genre de situation amène un climat de suspicion néfaste à l'ambiance des courses.

Ce climat atteindra son paroxysme et renforcera les soupçons formulées par les concurrents, lors de la dernière manche du championnat genevois 88. Lorsque M. P. Neidhart sortira des photocopies de sa poche à la fin de la course pour disqualifier le champion d'Europe, venu de Lyon, avec des accus soit disant non conforme. Un procéder bien anti-sportif, compte tenu, que celui qui dépose protêt est le même qui donne le feu vert en début de course. Aujourd'hui, bien des membres de l'AMCG sont persuadés que M. P. Neidhart avait le même genre d'accus lors de cette course. La publicité de la marque qu'il représente le démontrant quelques mois plus tard. Si aucune preuve flagrante n'est formulable actuellement, il n'en demeure pas moins qu'un esprit de doute et de tricherie a gagné l'ensemble des pilotes.

En s'attaquant tout particulièrement aux amis Lyonnais qui venaient faire les courses à Genève (n'a-t-il pas officiellement demandé à l'AMCG de leur interdire de venir), M. P. Neidhart a tout simplement rendu hypothétique le déplacement des membres de l'AMCG en France, sous peine de ce faire infliger les mêmes mesquineries.

Une fois de plus, le plaisir des membres du club d'aller courir à Lyon et l'intérêt général du club ont été sacrifiés par M. P. Neidhart pour des raisons personnelles. Aujourd'hui les relations Club de Genay, Auto Model Club de Genève sont gelées. Le comité du club le regrette amèrement et s'en réfère une fois de plus à l'article 9 de ses statuts, concernant la radiation d'un de ces membres, pour avoir gravement nuit aux intérêts du club.

Notre club subit un deuxième préjudice du même type avec le club de Brugg. Un club avec qui nous entretenions d'excellentes relations depuis les débuts du modélisme voiture en Suisse. Monsieur W. Friedli, président de la Fédération Suisse (SRCCA) et président du club de Brugg à toujours été un grand ami de notre club, jusqu'à l'automne passé où M. P. Neidhart lui infligea un véritable coup de couteau dans le dos, en déposant un protêt au nom de l'AMCG pour annuler la course de buggy organisée par le club de Brugg. Certains membres du club à peine arrivé dans le parking proche du circuit se virent obligé de signer la pétition de M. P. Neidhart sans même avoir vu l'état de la piste, objet du litige.

Débouté par le comité technique Suisse, l'AMCG recevait de plein fouet un camouflet dont nous nous serions bien passé.

Comme pour le premier cas déjà cité, nous nous trouvons en difficulté face à un club ami, avec des répercussions dont il est encore difficile d'évaluer les conséquences.

Un dernier exemple permettra à tout un chacun de ce faire une opinion sur le problème qui nous occupe.

Lors du championnat genevois 1988, M. P. Neidhart savait qu'un marchand de modèles réduits Lyonnais viendrait à Genève avec du matériel dans l'intention de le vendre lors d'une manche du championnat. M. P. Neidhart téléphona au président de l'AMCG lui enjoignant de faire intervenir la police lors de la course. A ce sujet, la politique du club étant de ne pas admettre de vente sur les lieux de la course, il n'était guère nécessaire de demander la maréchaussée. Le président refusa donc cette requête.

Comme par hasard, le jour de la course deux policiers étaient présents dans le parking des concurrents.

Nous n'entrerons pas dans les détails concernant l'attitude de M. P. Neidhart lors des assemblées du club, chacun ayant pu par lui-même constater, qu'il tourne définitivement le dos au reste du club et que d'autre part il n'a plus assisté aux réunions du comité depuis octobre 88, alors que son mandat prenait fin en février 1989.

C'est à la lumière de ces faits que le comité, après de nombreuses discussions a décidé de mettre un terme à cette situation. Il faut aujourd'hui que le club retrouve sa

sérénité et les membres la confiance du comité. Ce dernier ayant bien assez de travail avec la coupe d'Europe 1989 de buggy thermique, le championnat d'Europe 1990 buggy thermique et le championnat genevois 89 de buggy électrique. L'assemblée générale extraordinaire du 5 avril 1989, demandé par un membre du comité devrait permettre de régler le problème. Il est évident qu'un vote négatif à la question de savoir si M. P. Neidhart doit être radié, mettrait le comité devant une situation nouvelle. Désavoué, le comité devrait sûrement renoncer à son mandat ou tout au moins à la section buggy électrique.

Position de M. P. Neidhart

Monsieur P. Neidhart a fait parvenir deux lettres au club. Dans la première, M. P. Neidhart explique qu'il ne tient pas à démissionner du club « je suis et reste membre actif ». Ensuite il précise que « M. M. Maurer, président de l'EMRC c'est informé auprès du Service des sports de la Ville de Genève du fonctionnement du Mérite Sportif. Je lui ai demandé de remplir, la feuille afin d'être inscrit au cas où l'AMCG ne l'aurait pas fait » !! Ce qui dénote une saine confiance en notre club. Pourquoi n'a-t-il pas téléphoné au président de l'AMCG.

M. P. Neidhart continue sa lettre en stipulant « Un membre de l'AMCG a le droit de faire partie d'autres clubs. Le fait que deux clubs signalent au Service de sports de la Ville de Genève qu'un de leur membre a remporté un titre de champion suisse ne constitue pas, pour le membre, le choix d'une appartenance à un club plutôt qu'à un autre. »

Signalons qu'en date du 2 mars 1989 M. P. Neidhart a demandé son adhésion au club de Versoix !! et de quatre.

Pour terminer sa lettre il nous signale qu'il vient d'obtenir le titre de champion suisse 1/12 1989 et sa lettre continue ainsi « Il conviendra maintenant de s'entendre pour décider qui, de l'AMCG et de l'EMRC, pourra annoncer mon nouveau titre dans la catégorie 1/12 au Service des sports de la ville de Genève. Je prendrai ma décision en cours d'année. »

M. P. Neidhart prendra sa décision en cours d'année, chasser le naturel il revient au galop. Il démontre par là même que ce n'est pas les clubs qui décident, mais lui qui comme les vedettes, choisira en quel-

que sorte le plus offrant. Son outrecuidance est sans borne, car pour la petite histoire, ce titre suisse M. P. Neidhart la remporté sous les couleurs du club zürichois : Elektrik Model Club Zürich, dans lequel il a pris une licence suisse. On peut se demander si un zürichois peut obtenir le mérite sportif genevois avec l'aide des clubs de Versoix-Grand-Saconnex et Genève.

A la suite de ce courrier, le comité de l'AMCG répond à M. P. Neidhart que « Ton comportement négatif depuis la saison dernière, ta demande de licence auprès d'un club zurichois et ton inscription pour le mérite sportif genevois sous le nom d'un autre club que celui pour lequel tu a couru en 1988, nous amène à constater que ton attitude ne correspond plus au maintien d'un climat de confiance, propice à de sains échanges. »

Le 1 mars 89 M. P. Neidhart nous fait savoir : « Je n'ai eu aucun comportement négatif envers l'AMCG, ni les saisons précédentes, ni la saison dernière. Bien au contraire, j'ai toujours agi dans l'intérêt de l'AMCG. Si ma demande de licence a été faite par l'intermédiaire du club de Zürich, spécialisé en 1:12, c'est pour des raisons pratiques. »

Le comité s'étonne que M. P. Neidhart ait pu courir 1 an et demi sous les couleurs de l'AMCG avant de se rendre compte qu'il était plus pratique d'aller à Zürich; ce qui évidemment crée un bon climat de confiance.

M. P. Neidhart parle ensuite de son engagement pour le club : « J'ai préparé la piste avant chaque manche du championnat genevois et pour le championnat suisse. J'ai préparé avec Alain Merguin puis actualisé le règlement du championnat genevois 1:10 et cela à votre demande. J'ai organisé, en votre présence, pour les membres de l'AMCG, un samedi après-midi consacré au réglage des buggys des membres de l'AMCG. J'ai organisé une course d'endurance pour les membres non expert de l'AMCG. » Signalons quant même au sujet de la course d'endurance, que le club n'a vu aucun compte financier concernant les recettes et dépenses. A ce demander à qui elle a le plus profité ?

Ces points sont tout à fait normal pour quelqu'un qui prend un poste à responsabilité à l'AMCG et ne présente pas d'éléments exceptionnels.

La lettre continue en citant un point sen-

sible de nos relations « J'ai envoyé aux membres de l'AMCG et aux autres intéressés les informations relatives aux dates des courses chaque fois que l'AMCG m'en a fait la demande et m'a remis l'original à distribuer, et cela sans frais pour l'AMCG. » Il est relevé que chaque envoi comportait quelques documents publicitaires, pardon de l'information pour M. P. Neidhart, mais de l'information orientée sur certaines marques vendues par lui et ceci nous aurions dû le payer !! Relevons également que M. P. Neidhart a utilisé le fichier du club à ses propres fins, en envoyant de la publicité aux membres du club et aux participants aux courses sans en avvertir le club.

Le dernier point de la lettre stipule : « J'ai transmis à l'AMCG des textes et des résultats de courses susceptibles d'être publiés, cela pour que l'AMCG puisse apporter des informations aux membres intéressés

par l'électrique. » Chacun se souviendra de l'assemblée mémorable du mois de septembre, puisque nous avons tous rit, où M. P. Neidhart devenu subitement amnésique, avait complètement oublié le nom du champion d'Europe 88 (son pire ennemi). Une course à laquelle il participa, Les commentaires et résultats furent fournis par J. Arza. Pour être totalement objectif, rappelons que textes et résultats ne furent communiqués à la rédaction du journal qu'en cas de victoire des modèles vendus par M. P. Neidhart.

La lettre se termine en nous signalant : « J'ai collaboré avec les organisateurs du Grand-Saconnex, tous membres de l'AMCG, à la mise sur pied du championnat genevois 1:12. »

Au nom du Club du Grand-Saconnex, qui a fait tout le travail, L'Auto Model Club de Genève, remercie M. P. Neidhart, membre du club de Zürich.

le comité d l'AMCG

CHAMPIONNAT DE FRANCE A 1/8 THERMIQUE TOUT TERRAIN

Chez les gaulois, les compétitions nationales débutent tôt dans la saison, puisque la première manche s'est disputée le 12 mars 1989 à Port St Louis (Alpes Maritimes).

Nous les helvètes nous sommes plus lent à la détente c'est bien connu, mais aussi à cause es conditions météo, nous débutons notre championnat Suisse en aavril, aussi n'y tenant plus la firme Micro Racing s'est rendue au bord de la grande bleue pour se replonger dans la course.

Le championnat A tout terrain se déroule selon l'ancien programme, c'est à dire : le samedi essais libres et en France quant on dit libre, c'est libre! et le dimanche matin à l'aurore début des 3 manches de qualification 2 roues et 4 roues motrices séparées. 7 pilotes qualifiés directement en finale et un concurrent des 1/8 de finale, un concurrent des 1/4 et un dernier de la demi finale. Chaque fois 3 pilotes montent, inutile de dire que les places sont chères

et la bagarre chaude !

Pas d'arrêt à midi et fin des ébats autour de 19 h. Il y avait 60 pilotes inscrits en 2 roues et 4 roues motrices confondus. Le comptage était fait avec le système AMB sans trop de problème.

Nous sommes arrivés sur place sans histoire avec un beau soleil, nous tombons ainsi toutes les petites laines. Port St Louis est une petite ville agréable entourée d'usines et de raffineries !! en compensation, ils possèdent une piste dans un centre sportif. Le tracé, très technique est aussi très plat, seulement une petite bosse nous rappelle que c'est du tout terrain.

Les voitures doivent être suspendue tout de même. Sur une telle piste le pilotage prend toute sa valeur et le spectacle est au rendez-vous.

Le matériel en présence est toujours le même Yankee en majorité avec une modif. des suspensions avant sur les voitures de Lachat Veysserc et Mazari-no, vu aussi une nouvelle carrosserie (

N'y tenant plus la firme Micro Racing s'est rendue au bord de la grande bleue pour se replonger dans la course.

Lachat). Les Magnus sans agement apparent, les Burns augmentation en nombre sans évolution technique. Représenté par Boeri le Garbo (champion du monde) n'a pas fait forte impression. En propulsion quelques Gougar modifiés en 4x4.

La voiture de Gueye, une Magnus, est parfaitement adaptée à son style, traction prioritaire sans dif central, ce qui lui permettra de prendre les virages en glissade !

Après une nuit réparatrice, nous trouvons au petit matin le brouillard (comme à Genève)! Nous retrouverons aussi dans le brouillard tout ce beau monde déjà en plein dans le vif du sujet. Comme la vieille l'accueil est très sympathique.

Après les qualifs, les valeurs ne changent pas d'une année à l'autre, on retrouve en pôle position P Gueye toujours impressionnant sur un tel circuit et vraiment le meilleur pilote du week end, puis Veysere Mazarino (pilote local très rapide), Boeri - Dannièr - Lion, Putamier (Brigitte). Les pilotes Cougars 4x4 échouent malheureusement en dmi-finale. Par contre en 4x2, 2 Cougars se trouvent aux 2ème et 3ème place.

Beaucoup de temps d'essais et de temps perdu entre chaque manches de qualification et les finales et le temps passe.....si bien que la finale va se dérouler à 18 h 30 et se terminer à la nuit

tombante.

Nous avons décidé de rester malgré l'heure tardive et nous avons eu raison, car le spectacle était expectionnel. Nous avons assisté à une démonstration du tout Grand Gueye, parti en tête et résistant à une attaque de Veysere, le seul qui réussit à s'accrocher avant de casser son échappement. Mazarino a aussi essayé de s'accrocher mais sans succès. La voiture de Gueye, une Magnus, est parfaitement adaptée à son style, traction prioritaire sans dif central, ce qui lui permettra de prendre les virages en glissade ! sans faute durant les 30 minutes. Derrière la lutte est chaude notre Veysere revenu sur la piste et Mazarino. Boeri (Garbo) tourne régulièrement mais un ton en dessous, un seul Burns piloté par Mougin très régulier aussi, mais pas trop à son aise. Derrière Mazarino à son habitude est au prise avec des problèmes divers.

Au klaxon final Gueye l'emporte pour cette première manche du championnat A.

Et nous ? et bien nous reprenons la route car Genève est encore bien loin, mais heureusement nous avons un excellent pilote à bord

Rad Dad

ATTENTION A 13 H.

LE 15 AVRIL 1ère MANCHE

DU CHAMPIONNAT BUGGY 1/8

TERRAIN PICCO / LES FOURCHES

**DATES DES COURSES
DU CHAMPIONNAT GENEVOIS
1/8 PISTE**

11 MARS	ANNEMASSE	circuit permanent
7 MAI	ANNEMASSE	circuit permanent
25 JUIN	LES ROUSSES	circuit permanent
2 SEPT.	ANNEMASSE	circuit permanent
7 OCT.	ANNEMASSE	circuit permanent
28 OCT.	ANNEMASSE	circuit permanent

PARTICIPER AU CHAMPIONNAT GENEVOIS DE BUGGYS ELECTRIQUES 1/10.

ORGANISATION AUTO MODEL CLUB DE GENEVE

CHAMPIONNAT GENEVOIS 89
1ère MANCHE
TERRAIN PICCO-FRONTENEX

DIMANCHE 30 AVRIL
DES 10 H.

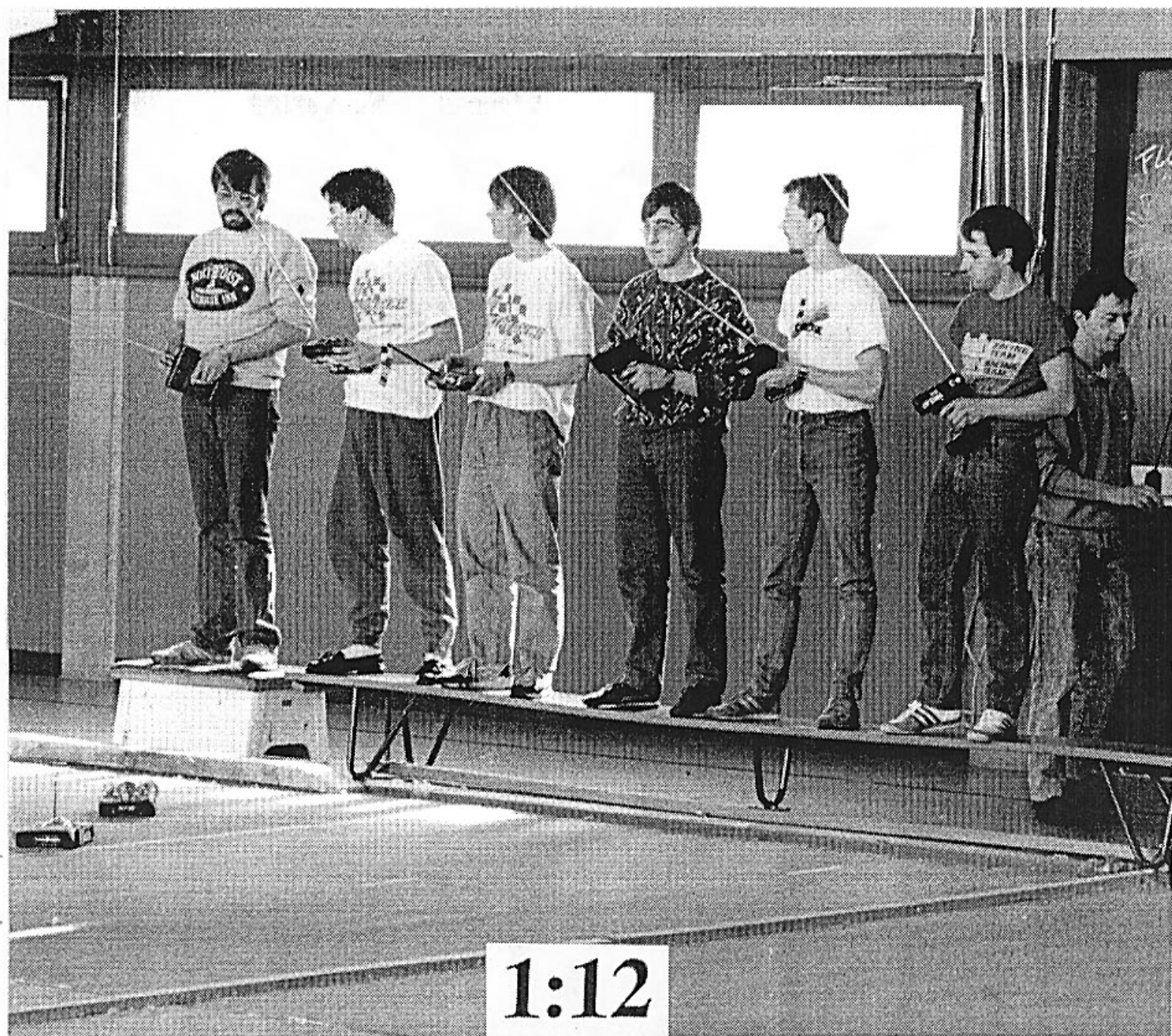




MIROIR MIBOIB

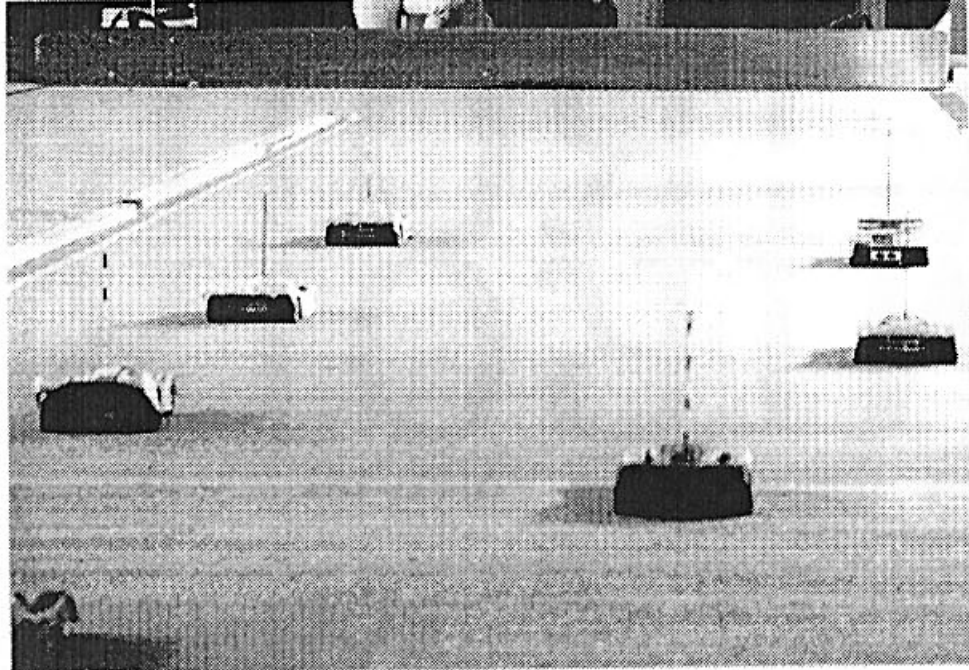
des buggys electriques

VICTOIRE DE F. FERRANDO

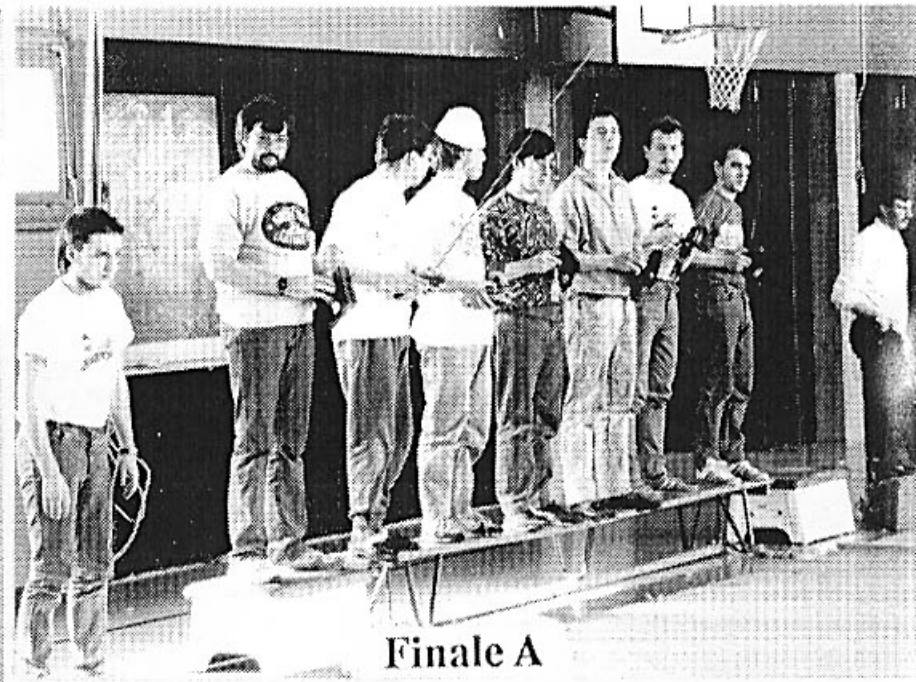


1:12

GRAND PRIX DE GENEVE

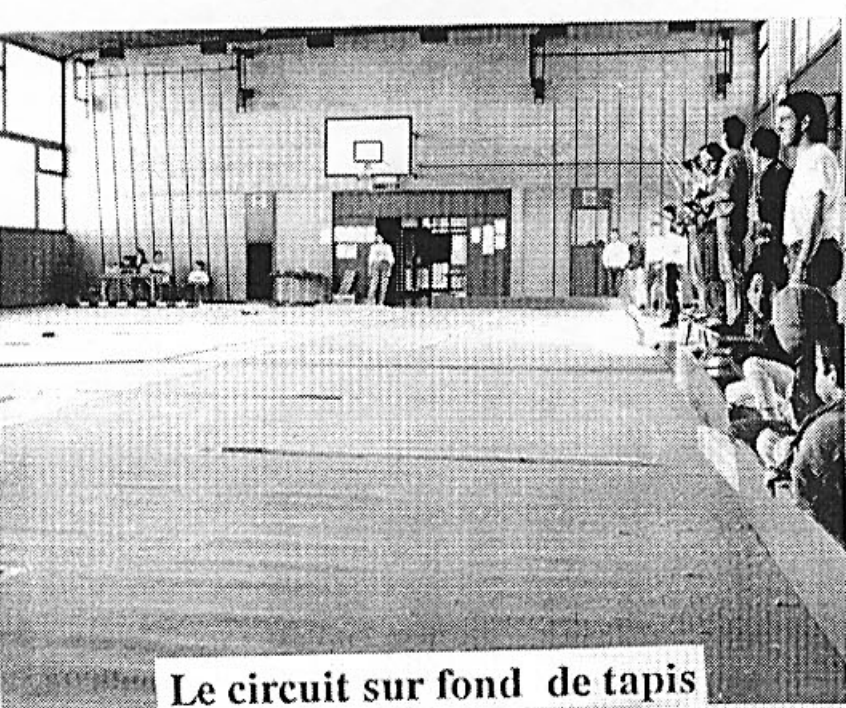


Finale B



Pas facile le pilotage 1/12

Finale A



Le circuit sur fond de tapis

Au fond à droite ou à gauche

1:12 GRAND PRIX DE GENEVE

1er GRAND PRIX INTERNATIONAL

DU GRAND-SACONNEX

PISTE 1:10 me

Tout allait donc se jouer dans la troisième et dernière manche. Cette fois-ci c'est Arza Pablo qui allait gagner, malheureusement pour lui, il n'allait pas pouvoir distancer Ferrando F. qui réalise également 30 tours.

Cette première édition c'est déroulé samedi et dimanche 18 et 19 mars dans la salle de gymnastique de l'école La Tour. Une moquette de 300 mètres carrés servait de fond pour les voitures. Le balisage était fait avec des lambourdes de faible section, permettant ainsi des dégâts minimum aux voitures. A relever que la moquette laisse pas mal de peluche sur les bords du circuit et lorsqu'une voiture à le malheur de passer dessus, elle est fortement freinée. Malgré l'utilisation d'un aspirateur sur la piste le phénomène se reproduisit souvent, en fait à chaque course il faudrait repasser l'aspirateur comme l'on refait la glace pour les matchs de hockey.

Le club Electrique Radio Model Club Grand-Saconnex avait très bien organisé ce grand prix, malheureusement tous leurs efforts ne furent pas vraiment récompensés, en effet, seuls 17 concurrents avaient fait le déplacement. Mais si la quantité ni était pas la qualité remplaçait largement ce manque de fréquentation.

Le samedi après-midi il y eu les premières manches éliminatoires qui continuèrent le dimanche matin.

Puis l'on passa aux finales. Une première finale A avec 8 pilotes et la finale B avec

les 8 suivants. Chaque finale comportait 3 manches et le résultat final se faisait au meilleur des deux manches.

Dans la première manche de la finale A c'est Ferrando Frédéric qui réalisa le meilleur résultat en 31 tours devant Alain Merguin qui termine également en 31 tours mais à 7 sec. du vainqueur, Vankerberghen Alain prend la troisième place devant Arza Pablo.

Lors de la seconde manche P. Neidhart ne laissa aucune chance à ces adversaires en réalisant 34 tours et optenant également le tour le plus rapide en 13.33 sec. A la suite d'ennuis mécaniques il ne participa pas à la troisième manche. Derrière on retrouve à nouveau le même classement : Ferrando - Merguin puis Arza. Tout allait donc se jouer dans la troisième et dernière manche. Cette fois-ci c'est Arza Pablo qui allait gagner, malheureusement pour lui, il n'allait pas pouvoir distancer Ferrando F. qui réalise également 30 tours. Malgré une sixième place dans cette manche, Merguin A. réussit à terminer second du classement général, devant laisser la victoire à Ferrando F. qui fut particulièrement brillant durant ce week end de course.

CLASSEMENT GENERAL

1.	FERRANDO F.	KAWADA	61 T.	16 MIN.08.04
2.	MERGUIN A:	AYK	61 T.	16 MIN. 22.73
3.	ARZA P.	CORALLY	59 T.	16 MIN.24.60
4.	VANKERBERGHEN A.	AYK	58 T.	16 MIN.22.98
5.	NEIDHART P.	AYK	57 T.	16 MIN.13.23
6.	MAURER M.	AYK	55 T.	16 MIN.22.61
7.	ARZA J.	CORALLY	53 T.	16 MIN.10.90
8.	MYLONAS A.	KAWADA	0 T.	
9.	CHARRIERE S.	AYK	57 T.	16 MIN.25.31
10.	DURUSSEL D.	AYK	55 T.	16 MIN.24.37
11.	SCHOUCHANA G.	AYK	54 T.	16 MIN.38.64
12.	ZIMMERMANN W.	ASSO	54 T.	16 MIN.47.75
13.	BURGER F.	AYK	52 T.	16 MIN.30.87
14.	MAURIN J-P	AYK	51 T.	16 MIN.04.58
15.	DUCREST C.	AYK	49 T.	16 MIN.23.28
16.	BISATTI G.	AYK	0 T.	

CHAMPIONNAT GENEVOIS

BUGGY 1/10 1989

L'Auto Model Club de Genève organisera la première manche du championnat sur le circuit permanent de Frontenex le dimanche 30 avril prochain.

Afin de clarifier le règlement des courses, surtout le point B des généralités, voici la liste des pilotes qui ne peuvent pas courir en catégorie Standard en 1989.

Neidhart P.
Ferrando F.
Pratti
Farris T.
Courvoisier B.
Maurin J-P
De Sousa V.
Merguin A.
Fombella L.
Martin
Badiati
Charrière S.
Chen

Taillens J.
Garcia
Perolini S.
Lude M.
Barbey
Vankerberghem A.
Mylonas A.
Vankerberghem P.
Maurer M.
Crausaz Y.
Demal
Schouchana G.

**ATTENTION
TOU LE MONDE
NE PEUT PAS
COURIR EN
CLASSE STAN-
DARD**

Tous ces pilotes doivent impérativement courir en catégorie « Modifié » lors du championnat 1989.

ATTENTION LA 6ème MANCHE DE VERSOIX AURA LIEU LE 10 SEPTEMBRE ET NON PAS LE 17 COMME ANNONCE PRECEDEMMENT.

LIEU DES COURSES DU CHAMPIONNAT GENEVOIS BUGGY 1/10 ELECTRIQUE

30 avril	FRONTENEX AMCG
21 mai	GRAND-SACONNEX
25 juin	VERSOIX
30 juillet	GRAND-SACONNEX
3 septembre	FRONTENEX AMCG
10 septembre	VERSOIX
1 octobre	FRONTENEX AMCG

REGLEMENTS DU CHAMPIONNAT GENEVOIS 1989

Suite à la parution des règlements de course pour le championnat de buggy 1:10 de cette année, il c'est avéré que quelques modifications et rectifications devaient être faite. D'autre part un certain nombre d'erreurs c'étaient glissées dans le texte.

Aussi, il nous a paru plus juticieux de faire à nouveau paraître l'ensemble de ces règlements afin que chacun puisse posséder

le texte en une seule fois plutôt que d'avoir une feuille annexe comportant uniquement les modifications.

Prochainement paraîtra la brochure que l'Auto Model Club de Genève distribue gratuitement dans les magasins. A cette occasion, nous avons changé la couverture et nous y publierons également les règlements de course.

DEROULEMENT DES COURSES

ELECTRIQUE 1/10e

GENERALITE

- A Peuvent participer au championnat genevois tous les concurrents possédant un buggy à l'échelle 1/10, correspondant au présent règlement.
- B Deux catégories sont à disposition :
 - 1. Modifié : ouverte à tous.
 - 2. Standard : ouverte à tous sauf aux 20 premiers du classement général de la catégorie « Modifié », ainsi que les 5 premiers et les vainqueurs d'au moins une manche en catégorie « Standard ».

1. PROGRAMME DE COURSE

- 1.1. Chaque course sera annoncée de manière détaillée auprès des magasins spécialisés et des différents clubs. L'horaire est à déterminer par le club organisateur.
- 1.2. Un minimum de 3 manches qualificatives par groupe seront organisées.
- 1.3. Toutes les manches de qualification auront une durée de 5 minutes plus le temps nécessaire pour terminer le dernier tour.
- 1.4. Les demi-finales et les finales se courront chacune sur une ou plusieurs manches de 5 minutes plus le temps nécessaire pour terminer le dernier tour.
- 1.5. Le temps compris entre la fin des demi-finales et de la finale, sera de 20 minutes minimum, sauf indication contraire des organisateurs.
- 1.6. Le directeur de course et les responsables électrique des clubs sont annoncés aux concurrents au début de la compétition.
- 1.7. En cas de mauvais temps durant la course, celle-ci comptera, si au minimum 3 manches qualificatives par catégorie auront été courues.

2. FINANCE D'INSCRIPTION

- 2.1. Chaque concurrent s'inscrit sous le nom d'un club au maximum. Durant toute la saison.
- 2.2. La finance d'inscription est fixée à Frs. 15.- et est à payer au club organisateur par le concurrent lors du contrôle technique. Pour les membres du club organisateur la finance sera de Frs 5.-

3.1. CONTROLE TECHNIQUE

- 3.1.1 Avant la course, chaque concurrent doit présenter au contrôle la voiture qui participera à la course du jour considéré.
- 3.1.2 La voiture doit être conforme au règlement technique. Si une voiture ne correspond pas au règlement, le concurrent ne sera pas admis à courir. Le concurrent ne sera pas admis à prendre le départ d'une manche tant que sa voiture ne sera pas conforme.

ELECTRIQUE

- 3.1.3. Le contrôle technique doit en outre comporter une vérification de la fréquence radio de l'émetteur.
- 3.1.4. Le directeur de course peut demander à n'importe quel moment le contrôle de toute voiture participant à la course, sans avoir à justifier cette intervention.
- 3.1.5. La course débute officiellement pour chaque concurrent dès que sa voiture a passé le contrôle technique avec succès.
- 3.1.6. Le contrôle technique doit être effectué par un membre du club organisateur. En cas de litige, un comité composé des responsables électrique de chaque club tranchera (au maximum 1 responsable par club.

3.2. CONSIGNE DES EMETTEURS

- 3.2.1. Lors du contrôle technique, les émetteurs de tous les concurrents sont saisis et placés sous la surveillance des officiels de la course.
- 3.2.2. Les émetteurs seront restitués après la dernière arrivée du jour. Avec l'approbation du directeur de course, un émetteur peut être rendu au concurrent quittant le lieu de la manifestation et qui ne reviendra pas le même jour.
- 3.2.3. Lorsque les émetteurs ne sont pas en service pour une course, ils doivent être éteints et être toujours à la consigne. Les officiels de la course doivent veiller à ce que les émetteurs soient immédiatement déposés à la fin d'une manche.
- 3.2.4. Tout émetteur de réserve sera soumis aux conditions précitées.
- 3.2.5. Deux paires de quartz par pilote sont obligatoires.

4.1. DIRECTIVES DE COURSES

- 4.1.1. 3 minutes minimum doivent séparer une manche de la suivante.
- 4.1.2. Le départ d'une manche est effectif lorsque le starter a levé la drapeau ou au retentissement du klaxon.
- 4.1.3. Si une manche doit être recourue, le moment du départ se fera sur l'ordre du directeur de course.
- 4.1.4. Chaque conducteur est responsable de sa voiture.
- 4.1.5. Tous les participants s'engagent à respecter en tout point les directives du directeur de course et le règlement s'y rapportant.
- 4.1.6. Aucune intervention mécanique sur la voiture n'est autorisée sur la piste sous peine de pénalité.
- 4.1.7. Chaque voiture doit passer la ligne d'arrivée par ses propres moyens, sinon le dernier tour ne comptera pas.
- 4.1.8. Les pilotes ont l'obligation d'officier comme ramasseur pour la manche suivant celle où ils sont inscrit.
- 4.1.9. Le directeur de course désigne les ramasseurs pour les finales.

4.2. CAUSE DE PENALITE

Les infractions suivantes se verront sanctionnées d'un tour de pénalité sur la meilleure manche.

- 4.2.1. Si l'on coupe intentionnellement les virages.
- 4.2.2. Si un concurrent fait un départ prématuré (faux départ), la course continue et le conducteur fau-

tif est pénalisé d'un tour.

- 4.2.3. Si la voiture est réparée sur la piste ou si l'on change d'accus pendant la manche.
- 4.2.4. Si la voiture est poussée jusqu'à la ligne d'arrivée.
- 4.2.5. En cas de comportement anti-sportif.
- 4.2.6. En cas de non-observation des ordres donnés par les officiels de la course.
- 4.2.7. Si un pilote ne se trouve pas à son poste de ramassage.

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

- 4.2.8. Tout conducteur qui n'aura pas rendu son (ses) émetteur(s) avant le départ de la manche suivante.
- 4.2.9. Tout concurrent qui fera rouler sa voiture en dehors de la piste pendant une manche ou une finale à laquelle il ne participe pas.
- 4.2.10. Tout concurrent qui change de fréquence sans autorisation du directeur de course.

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

5. RESPONSABILITE

- 5.1. Le club organisateur décline toute responsabilité en cas de vol ou de dommage créé par un concurrent à des tiers.
- 5.2. Chaque concurrent est responsable de son matériel.

REGLEMENT TECHNIQUE

Les modèles

- 1.1. Echelle des modèles 1/10, 4 roues motrices et 2 roues motrices confondues.
- 1.2. Dimensions de la voiture:

Longueur hors tout maximum 460 mm.

Largeur hors tout maximum 250 mm.

Hauteur hors tout maximum avec ressort entièrement comprimés 200 mm.

- 1.3. Poids minimum buggy 2 roues motrices 1,360 kg Poids minimum buggy 4 roues motrices 1,600 kg.
- 1.4. Toutes les voitures doivent être munies d'une carrosserie en plastique peinte ou d'une carrosserie tubulaire. Un trou de 7 mm.de diamètre, pour la puce de comptage est nécessaire.
- 1.5. Les voitures ne doivent comporter aucune partie dangereuse pouvant blesser quelqu'un ou endommager d'autres véhicules.
- 1.6. Toutes les voitures doivent être équipées d'un pare-chocs. Le pare-chocs doit être soit en plastique souple, soit en caoutchouc. Les bords du pare-chocs doivent être arrondis. Epaisseur min. 1,5mm.

les accus

- 2.1.1. Seule est autorisée, l'utilisation des accus Ni Cad (Sub C). Chaque élément doit avoir une tension nominale de 1,2 volt et un diamètre de 23 mm, une longueur de 43 mm, plus les tolérances de

fabrication.

2.1.2. Les accus autorisés sont : 6 éléments de 1,2 volts soit 7,2 volts et ampérage libre en tenant compte de l'article 2.1.1.

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

Les moteurs

3.0. CLASSE STANDARD

3.1. Les moteurs seront non ouverts avec l'extrémité fixée en permanence. Seuls des moteurs de dimensions « O5 » peuvent être utilisés, les dimensions hors tout maximum du moteur sont : diamètre 36 mm., longueur 50 mm. sans les cages des paliers ni les axes. La longueur de l'armature est de 23 mm. maximum +/- les tolérances accordées pour chaque dimension.

Aucune modification comme : re-timing, re-équilibrage, collage à l'époxy, roulements à billes n'est autorisée.

Le nombre de tour de bobinages est libre.

Le cobalt et autres terres rares sont interdits.

3.1.1. Un condensateur de déparasitage est obligatoire.

3.2. CLASSE MODIFIE

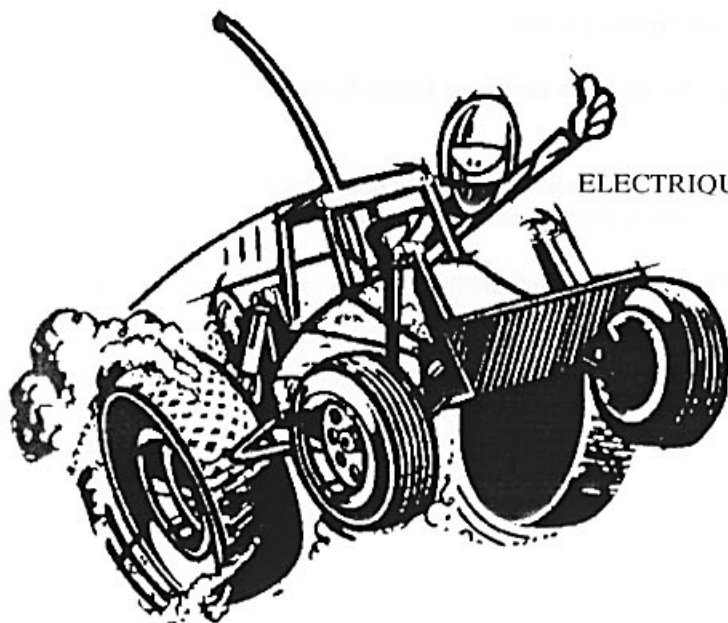
3.3. Le moteur est libre mais il doit être dans la catégorie type «540». Dimensions: diamètre 36 mm. et longueur 50 mm., sans les cages des paliers ni les axes. Les aimants au cobalt et autres terres rares sont interdites. Le reste, bobinage, réglage, etc., est libre.

3.3.1. Les condensateurs de déparasitage sont obligatoires.

4.0. PNEUS

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

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



AUTO MODEL CLUB DE GENEVE

JEANNOT MINI RACING CAR VERSOIX

ELECTRIQUE RADIO MODELE CLUB GRAND-SACONNEX

Mars 1989

RESULTATS 5ème MANCHE DU CHAMPIONAT GENEVOIS 1/12e PISTE E.R.M.C. -1989-

CLASST	NOM	PRENOM	VOITURE	TOURS	TEMPS
01	NEIDHART	Philippe	AYK	33	8' 03''42
02	VANKERBERGHEM	Alain	AYK	30	8' 07''10
03	MAURER	Michel	AYK	28	8' 00''35
04	FERRANDO	Frédéric	KAWADA	28	8' 06''02
05	ARZA	Pablo	CORALLY	27	8' 00''93
06	MYLONAS	Alexis	KAWADA	27	8' 07''71
07	FARRIS	Tony	CORALLY	15	8' 14''92
08	MERGUIN	Alain	AYK	00	8' 00''00
09	SCHOUCHANA	Guy	AYK	28	8' 01''10
10	ARZA	José	CORALLY	28	8' 16''68
11	CHARRIERE	Sandra	AYK	28	8' 38''10
12	PEROLINI	Stéphane	KAWADA	26	8' 00''00
13	COURVOISIER	Bernard	CORALLY	24	8' 04''74
14	SCHEFFRE	Patrick	CORALLY	24	8' 29''12
15	GARCIA	Eric	KAWADA	22	8' 00''00
16	VANKERBERGHEM	Patrick	AYK	00	8' 00''00
17	ALHADEFF	Michel	AYK	26	8' 17''50
18	DUCREST	Cédric	AYK	26	8' 23''29
19	MAURIN	Jean-Pierre	AYK	24	8' 03''08
20	CAMOLIETTI	Alex	ASSOCIATED	23	8' 00''00
21	SCHWERI	Yannis	AYK	19	8' 07''60
22	DURUSSEL	Dominique	AYK	19	8' 29''16
23	BURGER	Frédéric	AYK	12	8' 14''20
24	BLANCHARD	Philippe	CORALLY	00	8' 00''00
25	BISATTI	Gilbert	AYK	19	8' 08''84
26	LUDE	Gustave	SG PROSSO	16	8' 03''32

CLASSEMENT GENERAL DU CHAMPIONAT GENEVOIS 1/12e PISTE E.R.M.C. -1989-

RANG	NOM	PRENOM	VOITURE	M. 1	M. 2	M. 3	M. 4	M. 5	POINTS
1	NEIDHART	Philippe	AYK	30	50	50	50	50	200
2	FARRIS	Tony	CORALLY	35	35	35	40	20	145
3	FERRANDO	Frédéric	KAWADA	40	22	09	25	30	117
4	VANKERBERGHEM	Alain	AYK	20	18	12	35	40	113
5	MAURER	Michel	AYK	25	25	22	15	35	107
6	PEROLINI	Stéphane	KAWADA	50	06	30	00	10	96
7	VANKERBERGHEM	Patrick	AYK	22	40	25	06	06	93
8	MYLONAS	Alexis	KAWADA	00	20	18	22	22	82
9	ARZA	Pablo	CORALLY	09	01	01	30	25	65
10	MERGUIN	Alain	AYK	00	00	40	00	18	58
11	DURUSSEL	Dominique	AYK	18	30	07	00	01	56
12	SCHEFFRE	Patrick	CORALLY	00	01	20	18	08	47
13	ALHADEFF	Michel	AYK	12	09	15	08	05	44
14	SCHOUCHANA	Guy	AYK	02	11	00	10	15	38
14	ARZA	José	CORALLY	01	03	03	20	12	38
14	GARCIA	Eric	KAWADA	15	08	08	02	07	38
17	CHARRIERE	Sandra	AYK	00	00	11	11	11	33
18	SCHWERI	Yannis	AYK	07	15	01	03	01	26
19	MAURIN	Jean-Pierre	AYK	00	00	10	12	03	25
20	LUDE	Michel	AYK	11	07	00	05	00	23
21	COURVOISIER	Bernard	CORALLY	00	10	00	01	09	20
22	BURGER	Frédéric	AYK	06	05	02	04	01	17
22	CRAUSAZ	Yann	AYK	05	12	00	00	00	17
24	DE SOUSA	Victor M.	KAWADA	08	02	06	00	00	16
25	BLANCHARD	Philippe	CORALLY	00	04	01	09	01	15
26	DUCREST	Cédric	AYK	04	01	05	01	04	14
27	CORBAZ	Frédéric	CORALLY	10	01	01	00	00	12
28	CAMOLIETTI	Alex	ASSOCIATED	00	00	01	07	02	10
29	GREGORI	Jean-Luc	AYK	01	00	04	01	00	6
30	LUDE	Gustave	SG PROSSO	03	01	00	01	01	6
31	BISATTI	Gilbert	AYK	00	00	01	00	01	2

PARTICIPER AU CHAMPIONNAT GENEVOIS DE BUGGYS ELECTRIQUES 1/10.

ORGANISATION AUTO MODEL CLUB DE GENEVE

30 avril	Frontenex AMCG
21 mai	Grand-Saconnex
25 juin	Versoix
30 juillet	Grand-Saconnex
3 sept.	Frontenex AMCG
10 sept.	Versoix
1 oct.	Frontenex AMCG

