

# JOURNAL

auto model club

N.181



GENEVE

Organe officiel  
de

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

MARS 1990

## COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

CHAMPIONNAT DU MONDE  
OFF-ROAD 1/8EME

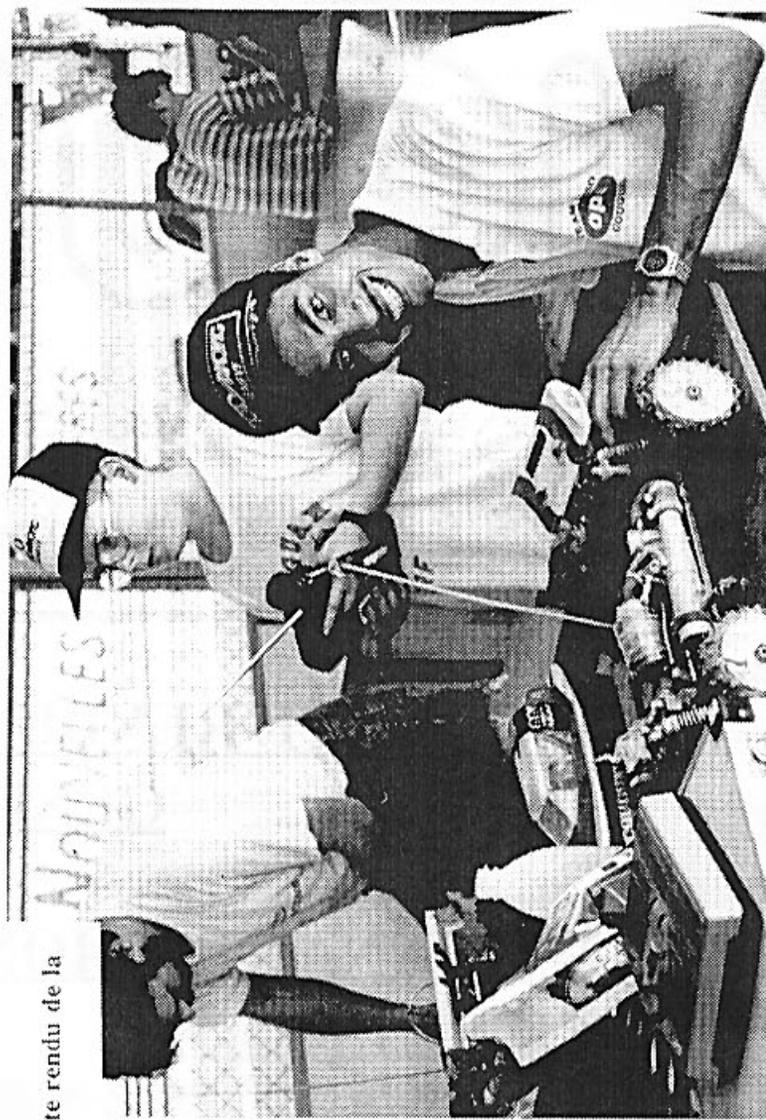


TURBO KID EN TAILAND DANS :

UN SI BEAU VOYAGE



Voici un avant goût des championnats du monde, avant de pouvoir découvrir le compte rendu de la manifestation par D. Boulmier.



# SALUT JEAN-PIERRE

Voilà plus de 16 ans que Jean-Pierre Ruchat arpente le monde du modèle réduit, voitures radiocommandées. J'ai fait sa connaissance en juin 1974 ( bien de nos membres actuels n'étaient pas encore nés ! ), lors d'une réunion d'amateurs de voitures RC. L'idée était de créer un club à Genève pour pratiquer notre hobby, Jean-Pierre importait les voitures Associated pour la Suisse. Courageux le bonhomme, quant on pense qu'à ce moment là on pouvait compter les amateurs sur les doigts de nos deux mains.

Courageux encore quant il organise une course pour quelques passionnés sur le parking des Vernets en 1973.

Le 3 juillet 1974 c'est l'assemblée constitutive du club, Jean-Pierre devient tout naturellement conseiller technique du club, il faut dire qu'il est le seul à avoir une importante expérience dans la RC, en août 1974 il est médaille de bronze des championnats d'Europe à Modène (I).

Pendant de nombreuses années Jean-Pierre va parcourir l'Europe dans tous les sens remportant de nombreuses victoires. Une des victoires qui marquera le club est celle qu'il optint lors du premier Grand Prix de Genève 1975, c'était la première grande course de l'AMCG, interview à la TV par Jacques Déchenaux ( déjà ), radio et presse autour du circuit, réception de la Ville de Genève et tout et tout. Jean-Pierre gagna la course dans une ambiance euphorique aussi bien dans les rangs des membres qui se trouvaient au chronométrage qu'autour du circuit. Anecdote, le comptage des tours étaient fait avec un système électronique bricolé par le président M. Zanada M.

Si pour Jean-Pierre chaque course est importante, il n'en demeure pas moins que dans son esprit le modélisme reste un jeu et il le démontra souvent en participant à des courses avec des voitures peu conventionnelle. Au Grand Prix du Lignon 1975, lors de la course dite des 300 tours, alors que chaque concurrent rivalisent avec des Porsches, Jean-Pierre monte une carrosserie WV Coccinelle. Pendant les trois quart de la course, il fera la nique aux Porsches malgré une voiture très peu stable, mais rendra le public fou de joie qui vibra pendant 30 minutes avant que J-P

Ruchat soit envoyé dans les décors, et qu'il ne puisse terminer la course.

En décembre 1975, Jean-Pierre devient vice-président du club poste qu'il occupera pendant 9 ans, avant de prendre le poste de trésorier pour 4 ans.

Entre-temps il sera en 1976 Champion genevois, à cette époque il y avait déjà 35 concurrents en lice. C'est la même année que notre champion commence ces voyages nocturnes pour se rendre au comité de la Fédération Suisse à Ergenkingen, il est responsable romand et les séances ont lieu le mardi soir, bonjour les trajets de nuit, en effet le retour sur Genève se déroule entre 1 heure et 3 heure du matin, mais quant on aime son hobby on ne compte pas, à noter que personne ne la jamais remplacé.

L'année suivante il est qualifié pour le premier championnat du monde en Californie, un événement pour tout le club, mais une course difficile pour notre héros sur un circuit permanent privé de la côté ouest. Pour se consoler à son retour, Jean-Pierre deviendra Champion Suisse à une époque où il y avait plus de 120 pilotes uniquement dans le groupe A.

Au sommet de son art Jean-Pierre devient un an avant les championnats du monde à Genève, Vice-Champion d'Europe 1978 à l'Ilford en Angleterre et ceci malgré l'énorme travail que représentait l'organisation des mondiaux où il occupait un poste prépondérant.

L'électrique ayant fait son apparition au début des années 80, notre ami participera tout naturellement au championnat genevois et il ira aussi aux championnats d'Europe, mais dans un article paru dans le journal du club, Jean-Pierre est septique sur l'avenir de cette discipline. ( Elle végétera pendant 7 ans ).

Le début des années 80 sont les années charnière de la RC piste, les voitures quatre roues motrices à suspensions font leur apparition, Jean-Pierre sera un des pionniers dans cette catégorie, mais très vite il se rendra compte de la difficulté technique de ces engins et du temps nécessaire à consacrer pour la mise au point et la préparation de la voiture pour les courses. Ainsi il lui faudra consacrer deux soirs au démontage et nettoyage de son modèle et deux autres soirs pour le

**En décembre 1975, Jean-Pierre devient vice-président du club poste qu'il occupera pendant 9 ans, avant de prendre le poste de trésorier pour 4 ans.**

**Au sommet de son art Jean-Pierre devient un an avant les championnats du monde à Genève, Vice-Champion d'Europe 1978 à l'Ilford en Angleterre**

remontage et la mise au point avant de repartir en compétition, avec tous les risques qu'un concurrent vous envoie dans les poutres lors des premiers éliminatoires et fausse votre voiture pour le week end.

Dès 1984 Jean-Pierre va renoncer petit à petit à la compétition pour finalement ne s'occuper du club qu'au travers du comité.

Ces avis et ces prises de positions auront toujours beaucoup de poids dans les décisions finales, son autorité aura marquée la marche de notre club pendant 15 ans.

Aujourd'hui, il renonce à partici-

per au nouveau comité du club pour 1990 tout en restant le trésorier spécial des championnats d'Europe de Buggy.

Jean-Pierre, tous ensemble nous te tirons un grand coup de chapeau pour tout de ce que tu a apporté au club pendant tant d'années et pour les grandes parties de rires lors des déplacements en course qui parfois, il faut bien le dire, tournait au burlesque quant tu prétendais connaître un raccourci pour rentrer à Genève et que tu arrivais bien après ceux qui étaient parti après toi !!!

JCR

---

---

## COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE

### 7 FEVRIER 1990

La séance est ouverte à 20 h 40 par le président P. Bovard.

Le secrétaire D. Boulmier procède au contrôle des membres et annonce 25 votants, la majorité absolu est de 13.

Au point 2 de l'ordre du jour le président lit le procès-verbal de l'assemblée générale du 1 février 1989. Puis il lit le rapport d'activité du comité pour 1989, ce rapport se trouve dans le journal du club No.180.

Au point 4, l'assemblée accepte le procès-verbal et le rapport du comité par 21 oui, 4 bulletins blanc.

Monsieur Ruchat J-P, trésorier dresse le bilan financier de 1989 qui se termine par un déficit et ceci pour la première fois dans l'histoire du club. La perte se monte à Frs 4358,80. Ce déficit est le choix du comité qui a fait des investissements importants en vue des championnats d'Europe de buggy 1990 ( plus de Frs 7500.- ) sans ces achats notre club aurait réalisé un bénéfice dépassant celui budgeté.

Les vérificateurs des comptes confirment les dires du trésorier et reconnaissent l'excellente tenue des comptes.

Au point 7 de l'ordre du jour l'assemblée accepte à l'unanimité les comptes.

Au point suivant le comité propose deux modifications des statuts du club.

1. Sous la rubrique -MEMBRES- Art 9. Radiation La décision finale doit être prise à la majorité des voix représentées à l'assemblée générale. Dans des cas extrêmes, le comité pourra radier un membre avec effet immédiat, sous réserve d'une approbation ultérieure de l'assemblée générale.

2. Sous la rubrique -DISPOSITIONS FINALES- Art 19. Litiges c) Les membres du comité ne sont pas personnellement responsables des écrits rédigés pour l'information des membres du club et signé du comité.

Ces modifications de statuts sont acceptées par 24 oui et 1 blanc.

Au point 9 de l'ordre du jour le comité propose de s'adjoindre 3 personnes pour assister le comité en espérant que ces derniers pourront participer à la continuité du club en 1990 au moment où le comité actuel quittera la direction du club. L'idée est acceptée par 24 oui et 1 blanc.

Point 10, à l'unanimité l'assemblée

**Monsieur Ruchat J-P, trésorier dresse le bilan financier de 1989 qui se termine par un déficit et ceci pour la première fois dans l'histoire du club.**

**Le comité propose de s'adjoindre 3 personnes pour assister le comité en espérant que ces derniers pourront participer à la continuité du club en 1990**

décide de ne pas modifier le prix des cotisations.

Le trésorier propose pour 1990 de créer 2 comptes. Un pour le club et l'autre pour le championnat d'Europe. Pour le club le budget prévoit un bénéfice de Frs 523.- l'assemblée accepte à l'unanimité la proposition.

Dans les divers, il est proposé de créer un championnat genevois 1/10 piste électrique sur la piste en dure de Frontenex. Messieurs José Arza, Dominique Durussel et Michel Maurer se chargeront de l'organisation..

A l'unanimité l'assemblée donne décharge au comité.

Pour terminer, l'assemblée passe à l'élection du nouveau comité.

Est élu président P. Bovard président sortant par 19 voix. ont obtenu des voix G. Crausaz 2, D. Boulmier 2 et il y a 2 bulletins blanc. Monsieur P. Bovard accepte ce nouveau mandat mais précise qu'il s'agit de son tout dernier mandat au sein du comité du club.

Est élu vice-président Rumbeli J-C. vice-président sortant par 24 voix. A obtenu 1 voix D. Boulmier. Monsieur Rumbeli J-C remercie et précise qu'il fait partie du comité depuis 16 ans et qu'il s'agit là du

dernier mandat qu'il accepte.

Est élu trésorier B. Courvoisier géant du matériel sortant par 19 voix. Ont obtenus des voix: M.Maurer 3, S.Perolini 1, Ruchat J-P 1, D.Boulmier 1.

Est élu secrétaire D.Boulmier, secrétaire sortant par 22 voix. Ont obtenu des voix G.Crausaz 1, B.Labarthe 1 et une voix nulle.

A ce moment arrive un membre ce qui porte le nombre de membre à 26 et la majorité à 14 voix.

Est élu gérant du matériel P. Vankerberghem par 19 voix, ont obtenus une voix Messieurs G.Crausaz, D. Durussel, L. Verne, J.Arza, D.Boulmier et 1 blanc.

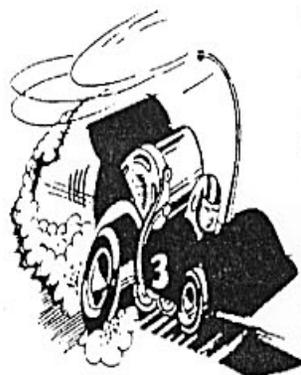
Est élu vérificateurs des comptes S.Perolini par 15 voix et P.Arza par 16 voix. 9 bulletins sont nuls, 2 sont blancs, ont obtenus des voix Y.Schwery 4, G.Crausaz 2 et D.Durussel 1.

Sont nommé responsable thermique : E. Domont et Verne R à l'unanimité moins 1 voix.

Sont élu responsable électrique : Arza J et Durussel D. à l'unanimité.

L'assemblée est levée à 22 h 30.

JCR



## DU NOUVEAU CHEZ MICRO RACING

Le fabricant bien connu des buggys Cougar, Robert Verne, ajoute une corde de plus à son arc. En effet depuis peu de temps, il associe son nom à une nouvelle voiture, mais cette fois-ci, il s'agit d'une voiture 1/8ème piste thermique qui porte le nom de PARSEC MICRO-RACING.

L'équipe PARSEC MICRO-RACING est composée de Robert Verne, des français Jacques Espie et Laurence Lyaudet ainsi que d'un hollandais très célèbre dans le monde de la piste 1/8, Rody Roem, ancien champion d'Europe il participa à de très nombreuses finales européennes et mondiales.

Cette nouvelle voiture est fabriquée à Grenoble et trois critères ont guidé l'élaboration de la PARSEC SIGMA NC 4.

Le concept a abouti après 1 an d'expérience dans les compétitions françaises à des solutions techniques de pointe.

Triangulation entièrement montées sur rotules, avec géométrie anticabrage et anti-plongée.

Bras de suspension longs et en jonc de fibre de carbone pour une rigidité permanente et une progressivité lors des prises de carrossage.

Suspension par combinés ressorts amortisseurs à plat pour l'avant et commandés par basculeurs, verticaux à l'arrière et commandés par bras tirés.

Barre anti-roulis réglable à l'avant et interchangeable à l'arrière.

Réervoir extra bas à filtre incorporé et bouchon gros diamètre.

Système rapide de changement de roues avant arrière.

Centre de gravité surbaissé.

La conjugaison des options techniques de la SIGMA NC 4 ouvre une aire nouvelle au plaisir de la mécanique et du pilotage.

# **GARAGE AUTO HALL METROPOLE**

Route Pont Butin 4 Tel. 792 13 22 1213 Petit Lancy

**SPONSOR GENERAL  
DES CHAMPIONNAT D'EUROPE BUGGY 1990**

## **TURBO KID EN TAILAND DANS :**

**UN SI BEAU VOYAGE**

## **CHAMPIONNAT DU MONDE**

## **OFF-ROAD 1/8EME**

**14 - 18 FEV.1990**

### JEUDI 8 FÉVRIER

Il faisait chaud ce jeudi comme un jour de printemps, nos bagages enregistrés, tous est OK. Huit personnes , ça en fait des bagages... bon ! d'accord les Miss on paye le supplément de poids mais pour le retour...

Notre avion de la KLM airlines est en bout de piste, il est 14 h 55. Décollage en douceur bye-bye Switzerland see you weeks, perhaps the world champ in our pocket ? se disaient Laurent et Didier les deux représentants du team Suisse.

Après une heure et demi de vol, nous atterrissons aux Pays-Bas à Amsterdam, il est 16 h 25, pas le temps de se ramollir, Checking et hop par ici la Singapore airlines porte 43.

Il est 17 heures 45, le vol SQ 23 Y 747 quitte l'Europe pour d'autres l'attitudes le pays du Siam, la Thaïlande.

Douze heures de vol, c'est long en résumé cela donne : jus d'orange, serviettes chaudes, lire, manger, causer, rire, film, dormir,

petit déjeuner, glauque, remanger, burps ! j'oubliais WC si c'est libre because 400 personnes à bord. Bon aller on atterri, il est 14 heures locale. C'est à dire huit heures du mat pour nous autres, et oui un saut dans le future de six heures. Qui dit que la machine à voyager dans le futur ça n'existe pas !

Bien, après un passage devant un agent de douane qui décortique tous nos passeports, on va peut être penser à récupérer nos bagages, on n'a quand même pas payer un supplément pour rien. Et bien le supplément a très bien été accepté, on veut nous envoyé nos bagages à Singapour.

Singapour ??

Eh ça va pas la tête, panique à bord. Stoppez tout !?!?

Heureusement que la personne qui s'occupe de la réception des bagages de notre avion, passait par là. Un coup de

Décollage en douceur bye-bye Switzerland see you weeks, perhaps the world champ in our pocket ? se disaient Laurent et Didier les deux représentants du team Suisse.

talky-walky, une heure d'attente et voilà nos bagages de retour.

Bon aller on sort, dehors un bus nous attend avec un panneau " Verne association ". Comme cela on ne pouvait pas se tromper. Vous nous amener à l'hôtel Sharaton ? (because réservation ). NON, non plus de place ! mais au Rama Garden à 15 min de l'aéroport. Bon est verra bien sur place. Arrivé au Rama Garden Hotel, tous le staff de l'I.F.M.A.R. organisation est là ainsi que la plupart des pilotes, OK on reste ici.

Il est 15 heures et à 16 heures 30 nous avons rendez-vous en ville pour récupérer notre matériel de course. Téléphonons chez le transporteur, personne ne répond et on nous annonce qu'aujourd'hui c'est un jour février et que personne ne travail dans les bureaux.. Cela ne fait rien on se rend quand même à notre rendez-vous ou bien sûr personne ne viendra. Le soir les discussions vont bon train pour définir une stratégie pour obtenir le matos, mais la nuit porte conseil.

### VENDREDI 9 FÉVRIER.

Débuts des essais libres sans matériel bien entendu. La, nous apprenons que Frédérique Veyseyre a du faire appel au premier ministre de Thaïlande pour obtenir son matériel !!

Les organisateurs nous disent qu'ils vont faire leur possible et que demain nous devrions avoir notre matériel.

A part les problèmes, je vais vous parler de la course.

Le site est fantastique en arrivant au circuit, grand panneau publicitaire annonçant le circuit qui est permanent. Un restaurant, parking, un magasin de modèle réduit, un bureau pour le contrôle technique, une piste de voitures de vitesse et une piste tout-terrain.

Les Team en présence : un rapide tour des stands pour s'apercevoir que 64 pilotes sur 104 ont un Turbo Burns, vient ensuite Mugen (une quinzaine de voitures) et le reste du parc se partage entre Yankee (6 voitures) et Micro Racing (7 voitures), seules voitures européennes, quelques Probe réalisation de Tawain, Tagekawa voiture japonaise avec des bras de suspension en tubes métalliques soudés et la Pirate, Burn Malaisien.

Le team Kyosho, rien de nouveau

sur le Turbo Burns à part des nouveaux pneus à petits picots qui ont l'air d'aller très bien sur la piste. Vu chez les pilotes américains un châssis tout carbone, c'est beau mais les moteurs n'apprécient pas tellement ce régime de chaleur. Au niveau des réglages de transmission pas de graisse dans les diff, suspension très souple comme d'habitude. Comme moteur des O.S tête bleu et REX 350 pour le team d'usine et Mondial Motor pour le team anglais.

Le team Mugen, toutes les options sont au rendez-vous, seuls trois pilotes d'usine sont présent, sur leur voiture nouvelles fusées double freins ventilés et plaque en fibre de carbone sur les bras inférieur pour les rendre plus rigides, les pneus sont aussi à petits picots mais dans une gomme plus souple que les Kyosho. Les moteurs, Nova Rossi C21 pour les pilotes d'usine, O.S, OPS, Mondial pour les autres.

Le team Yankee, seul Veyseyre est le pilotes officiel, comme nouveauté, des jantes à trois bâtons et des tests de pneus pour la maison S-L-D. sinon pneus Mantova. Les moteurs REX Paris pour Veyseyre, OPS pour BOéri et Goutborge, Bergonzoni pour Pala et Monlong et un Mondial pour Beclin.

Le team Micro Racing qui ne peut faire de test de transmission (Torsen, Amorto de couple ou diff normal) à cause du matériel toujours bloqué en douane. Pas de nouveauté sur le Cougar II qui est déjà une nouvelle voiture. Les Italiens adoptent une platine pour rigidifier le châssis. Pneus Montova et compétition, moteur Mondial motor et OPS.

Le team Flying Point, avec le Probe, superbe auto à mi-chemin entre le Burns, le Mugen et le Yankee, moteur Mondial motor préparation O'Donnell.

Le team Pirat de Singapour avec une voiture à tous points copié sur le Burns. moteur OPS et O.S.

Aller on va voir la piste, le revêtement est super dur et très glissant un peu comme à Mantova en 88. on peut suivre les trajectoires sur la piste qui est noire de caoutchouc. Bon je vous emmène pour un tour de piste avec un Kanaï du team Kyosho, une ligne droite couper d'une chicane gauche droite, puis un virage à gauche 180°, gaz à fond pour une courte ligne environ 7 mètres, virage 90° à droite, bien se mettre en ligne pour attaquer une autre droite coupé par une triple bosse ou il faut sauter les deux premières et enrouler la troisième accélération sur 5 mètres virage 180° à droite légèrement rentrente avec un pif paf gauche droite 180°

**Débuts des essais libres sans matériel bien entendu. La, nous apprenons que Frédérique Veyseyre a du faire appel au premier ministre de Thaïlande pour obtenir son matériel !!**

**Aller on va voir la piste, le revêtement est super dur et très glissant un peu comme à Mantova en 88. on peut suivre les trajectoires sur la piste qui est noire de caoutchouc.**

## THEMIQUE

qui nous fait attaquer une double à prendre de travers intérieur en enroulant en force, virage 180° forte accélération saut tremplin, on lâche les gaz pour un virage à 90° pour attaquer la ligne droite de 25 mètres plein gaz, on coupe impulsion gaz pour sauter les deux premières bosses de la triple, il faut planter les freins à la réception pour bien enrouler la troisième bosse et ne pas s'envoyer en l'air plein gaz, on coupe pour un grand virage à gauche qu'il faut prendre à la corde, accélération en sortie de virage saut tremplin où il ne faut pas s'élaner à cause d'un 180° à droite, voilà un tour en 31 secondes pour les meilleurs, circuit très éprouvant mais agréable à rouler si l'on sait sauter.

### SAMEDI 10 ET DIMANCHE 11

Essais libres et le matériel Micro racing toujours rien en vue, mais les organisateurs ont toujours le sourire. Mais pour l'équipe les essais se passe bien les voitures vont bien les moteurs aussi et les temps au tour sont dans le coup.

Hop à la piscine, il fait trop chaud.

### LUNDI 12

Piste fermée inscriptions et contrôle techniques très bien effectués.

Robert Verne et André Boulmier sont partis avec une personne de l'organisation récupérer le matériel du team arrivé sur place le transitaire ne voulait rien savoir, le matériel peut être livré que mercredi. Heureusement que l'organisateur connaît une personne haut placé dans l'armée (très influente dans le pays) un Colonel, qui énervé par les problèmes que voulait nous causé le transitaire ne dit que quelques mots et tout nous fut ouvert ou presque (on ne parlera pas du fut d'essence bloqué au port). Enfin le matériel est en vue mais il commence à ce faire tard et ces braves gens veulent repousser au lendemain l'inventaire, car il veulent compter chaque vis, chaque bras de suspension etc...etc... à nouveau le Colonel hausse le ton et pour finir deux employés viendront à l'hôtel faire des photos de l'intérieur des caisses de pièces. Dur journée qui finira au bar.

### MARDI 13

Essais officiels pour classer les pilotes dans les différents groupes de qualification, puis l'après-midi cérémonie d'ouver-

ture, présentation des pilotes par pays, discours du premier ministre, poignée de main pour tous, tiens bonjour M sieur le Colonel, vous ici et pour terminer le lâché de ballon.

### MERCREDI 14

1ère série de qualification, la piste a été refaite Didier est dans la première manche et Laurent dans la 4ème manche.

Didier est sur le podium confiant, sa voiture allait bien aux essais après trois tours son moteur ne veut plus rien savoir tous les réglages ne servent à rien.

Laurent ne loupera pas cette première manche en effectuant un 18 tours 10.23 qui en ce début de qualif le place dans les 14 premiers.

Nos deux pilotes suisses tournaient que le matin, Laurent n'améliore pas sont temps de qualif et Didier a toujours des problèmes moteur.

L'après-midi Kanai (Kyosho jap) et Sanada (Mugen jap) se dispute déjà la pôle.

### JEUDI 15

3ème et 4ème manche de qualif Kanai effectuera un 19 tours en 10.18.4 qui sera battu juste après par Sanada en 19 tours 10.15.25. Les japonais occupe le devant de la scène seule quelques européens récoltent quelques miettes. Pour nos petits suisses, Laurent n'améliore pas et Didier n'arrive toujours pas à boucler ses 10 minutes de qualif.

### VENDREDI 16

5ème et 6ème manche, Olivier Danière réussit le troisième temps dans sa 5ème manche en 19 tours 10.23.60. Réussir à faire un temps maintenant est très difficile car la piste est «destroy». Pour la Suisse même scénario, il va falloir prévoir les remontées.

Résultats des qualifications après les six manches:

1	KOJI SANADA	JAP	19T	10.15.25
2	YUICHI KANAI	JAP	19	10.18.44
3	OLIVIER DANIERE	FRA	19	10.23.60
4	TAKASHI AIZAWA	JAP	19	10.24.73
5	KATSUNORI KODAMA	JAP	19	10.27.19
6	KATSUMORI KONDO	JAP	19	10.30.37
7	NORIYUKI YAGI	JAP	19	10.31.26
8	KENICHI SAKIMOTO	JAP	18	10.00.39
9	FLAVIO BUDELING	GER	18	10.01.59
10	FREDERIQUE VEYSEYRE	FRA	18	10.02.98
11	PASCAL GUEYE	FRA	18	10.03.59
24	LAURENT VERNE	CH	18	10.23.64 1/4
99	DIDIER BOULMIER	CH	14	10.03.20 1/128

**Essais libres et le matériel Micro racing toujours rien en vue, mais les organisateurs ont toujours le sourire.**

**Laurent ne loupera pas cette première manche en effectuant un 18 tours 10.23 qui en ce début de qualif le place dans les 14 premiers.**

SAMEDI 17

Journée qui n'est pas de tout repos pour Didier. Si il veut remonter au classement. Départ du 128 ème de finale à 30 secondes du départ Didier cale il redémarre assez vite pour rattraper ses concurrents et prendre la tête, à trois minutes de course il recule, mais de nouveau il ne perdra pas trop de temps et réussi à gagner ouf !

64ème de final, on a remonté le ralenti et tous va bien le départ est donné et malgré son numéro 8, Didier boucle le premier tour en tête et la gardera jusqu'à la fin avec 2 tours d'avance après 20 minutes de course.

32ème Didier est gonflé à bloc pour nous faire encore une remontée, au bout de 20 minutes de course il est denouveau en tête avec encore 2 tours d'avance.

16ème de finale toujours avec son numéro 8 Didier se prépare, dans la même finale que lui il y a Monlong et Costa de France, Consolaro Italie.

Coup de théâtre à trois minutes du départ Didier casse un bras de direction, ses mécanos le changeront rapidement mais il partira 2 minutes 30 après les autres, il réussira à remonté jusqu'à la 6ème place s'en est fini pour Didier, le stress tombe et la déception monte, c'est la course.

S'en est fini pour le team Micro Racing qui finira de regarder la course en spectateur ( Laurent Verne 25

8ème de finale B, Adrien Bertin du Team Micro Racing se qualifie en gagnant sa course, 8ème A Andrea Pala casse ainsi que Cyril Mouglin.

1/4 de final. Laurent Verne se retrouve avec Bertin, Boéri ( Fra ) Gary Kyes ( USA ). Le départ est mouvementé, Laurent au premier tour est troisième, Bertin est dernier mais refait sont retard. Cela va très vite et l'erreur est fatal, Boéri est dans le peloton et les japonais mènent le bal. Laurent Verne se retourne et se retrouve à la 5ème place, il ne pourra jamais remonter. Bertin et Boéri se tire la boure pour la 3ème place. Bertin en tête mais Boéri le talone mais ne trouve pas d'ouverture et c'est l'accrochage, le ramasseur ramasse en premier Boéri puis Bertin, ils finiront à cinq mètres l'un derrière l'autre.

S'en est fini pour le team Micro Racing qui finira de regarder la course en spectateur ( Laurent Verne 25 ème Didier Boulmier 56ème )

DIMANCHE 18 FINALE

Les demi-finales verront la victoire de Veysevre et Gueye. Domination Française pour la finale

LES FINALISTES

FREDERIQUE VEYSEYRE	FRA	YANKEE	REX PARIS
TAKASHI AIZAMA	JAP	MUGEN	NOVA ROSSI
YUICHIKANAI	JAP	KYOSHO	O.S.
TSUYOSHI SASAI	JAP	KYOSHO	O.S.
PASCAL GUEYE	FRA	KYOSHO	REX JP
KATSUYUKI KODAMA	JAP	KYOSHO	O.S.
KOJI SANADA	JAP	MUGEN	NOVA ROSSI
OLIVIER DANIERE	FRA	KYOSHO	RES JP
KENICHI SAKIMOTO	JAP	MUGEN	NOVA ROSSI
KAZUNARA YOSHIDA	JAP	KYOSHO	O.S.

FINALE

Un match France, Japon avec une voiture européenne comme arbitre du match Kyosho, Mugen les deux géants de la voiture RC mondial.

Présentation des finalistes, la tension monte dans le clan français on est un peu brouillon on panique un peu, Pascal Gueye ne peut finir sa voiture tellement il tremble, les japonais essayent de troquer des pneus

Mantova souple le prix est de : un moteur REX pour deux paires, mais le problème est qu'ils ne sont pas habitués à ces pneus accrocheurs et garderont pour la course leurs pneus à multiples crampons, chez Mugen les pneus sont préparés, chaque crampon est coupés en quatre pour augmenter l'accroche.

## THERMIQUE

Il est 14 heures les voitures sous les ordres du starter se place sur la grille de départ. A trois toutes les voitures sont posées, le drapeaux se lève et les bad boys sont lâchés, tout de suite Kanai prend la tête suivi de Veyseyre puis du reste de la meute, cela tourne vite et Kanai au bout de cinq minutes a un demi-tour d'avance, il semble imbattable derrière la bataille fait rage Gueye remonte très vite et ne fait pas d'erreur, Daniere lui par contre multiplie les erreurs, Sasai casse sa transmission, mais peut réparer et repartir pas pour longtemps car il recassera à nouveau et à chaque fois qu'il repart cela recasse 10 mètres plus loin. A environ 20 minutes Kanai est en tête Gueye le suit à un quart de tour mais il remonte, troisième Veyseyre, Sanada après un mauvais départ est suivis comme son ombre apr son coéquipier Aizawa et ils remontent tous les deux.

A environ 30 minutes Kanai casse on ne sait quoi sur sa voiture qui s'immobilise sur la piste. Gueye passe en tête ( cris de joie dans le camp français ), Sanada et Aizawa toujours derrière remonte à une allure folle, le Mugen a l'air plus fiable que le Kyosho, Veyseyre lui se bat avec Sanada pour le troisième place quant son accu se débranche, sa voiture traverse la ligne droite et atterri chez les spectateurs, heureusement rien de cassé pour les spectateurs et pour la voiture à Fred qui repart en cinquième

position.

Kanai est revenu le couteau entre les dents et tourne autour de tout le monde, il est vraiment le plus rapide, il saute toutes les triples ce que ne font plus les autres pilotes. Gueye s'arrête au stand train arrière cassé, il ne repartira pas, dommage il était en tête de cette finale. Sasai abandonne à la 42ème minutes, Daniere à la 53ème minutes.

Sanada a prit la tête suivi par Aizawa et Kanai qui est remonté à la troisième place, il finira la course à trois tours des premiers, c'est un fantastique pilote. Au bout d'une heure de course Sanada passe la ligne d'arrivée en vainqueur. L'équipe Mugen saute de joie, le Boss de Mugen sort un mini téléphone et appelle au Japon pour annoncer la bonne nouvelle un doublé de son buggy.

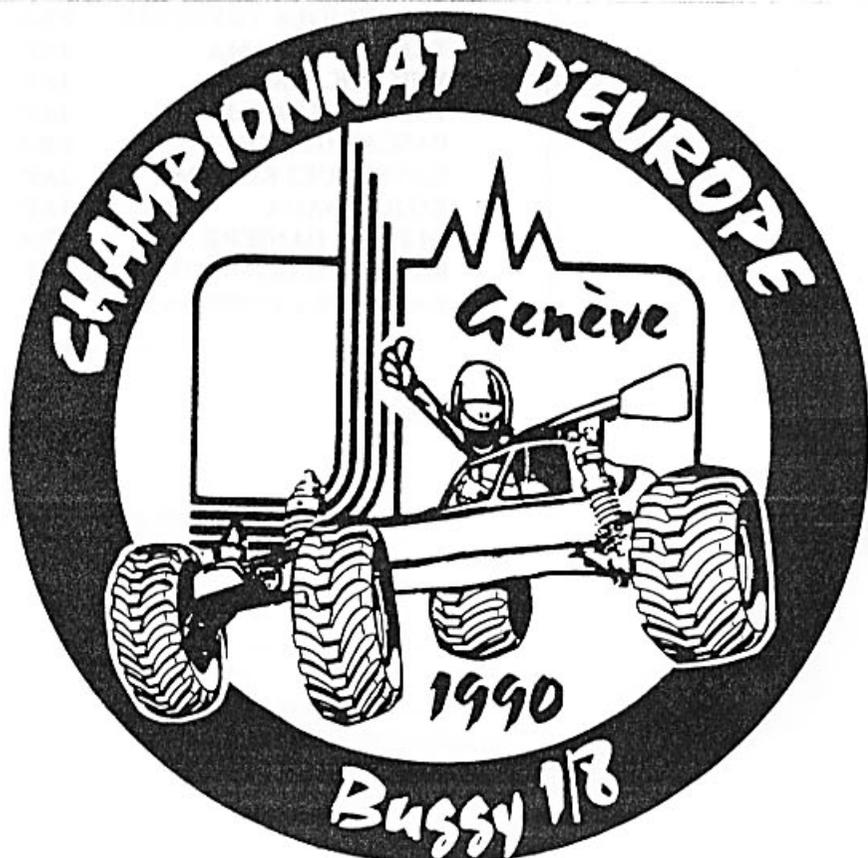
Voilà vous savez tout enfin presque sur ces 3ème championnat du monde qui se sont déroulés à Bangkok où le rouleau compresseur japonais à une fois de plus, par sa supériorité logistique et son matériel, écrasé la technique européenne. Pour nous pauvres européens, il nous reste encore beaucoup de travail.

TURBO KID le reporter bridé

PS. Pour la semaine de vacance à Pattaya s'adresser à M.Laurent Verne dans les rubriques j'ai testé pour vous.

A BIENTOT.

Le rouleau compresseur japonais à une fois de plus, par sa supériorité logistique et son matériel, écrasé la technique européenne.

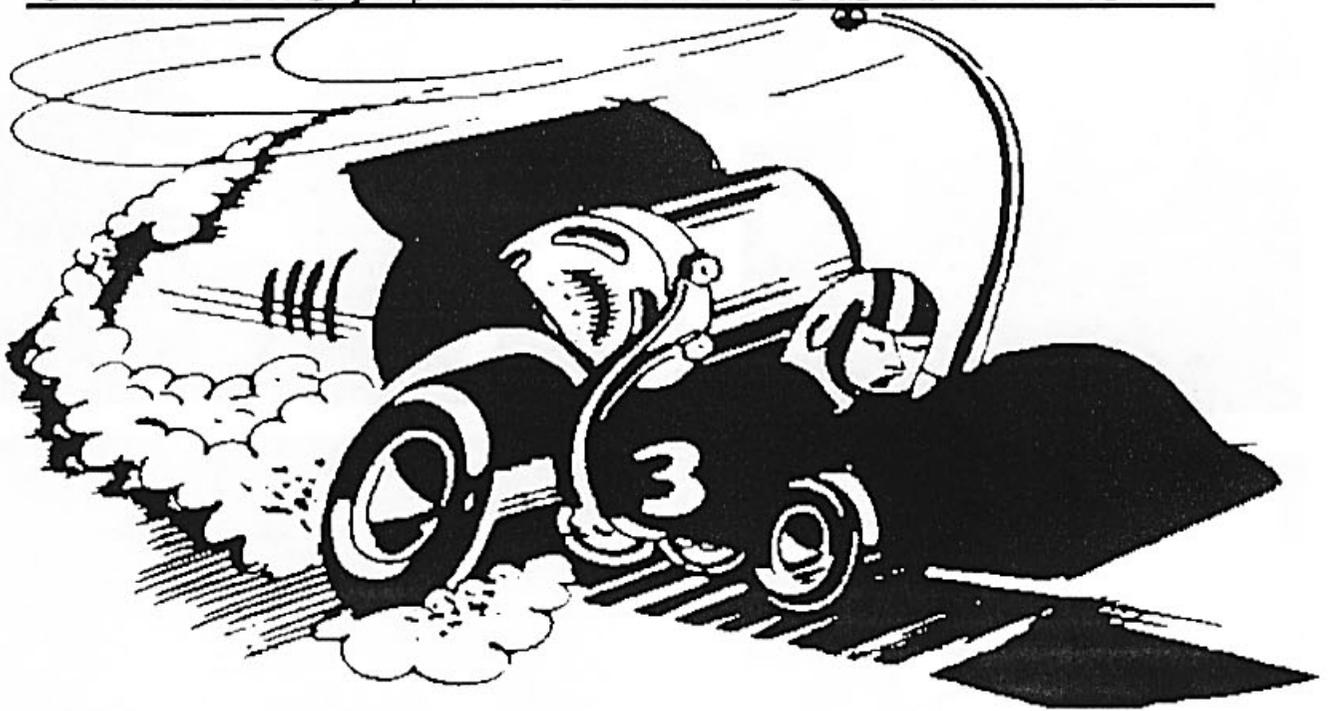




# MIROIR MIBOIB

des buggys electriques

## NOUVEAU A GENÈVE CHAMPIONNAT GENEVOIS 1/12 PISTE



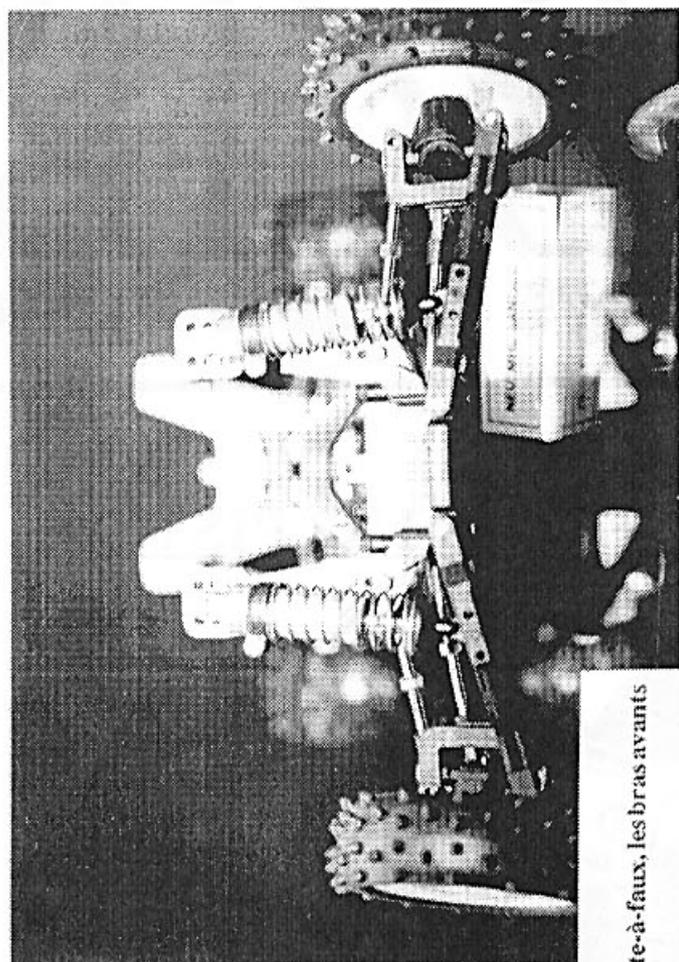
### CALENDRIER

DIMANCHE	6 MAI	FRONTENEX
DIMANCHE	10 JUIN	FRONTENEX
SAMEDI	29 SEPTEMBRE	FRONTENEX
DIMANCHE	..OCTOBRE	LA PRAILLE

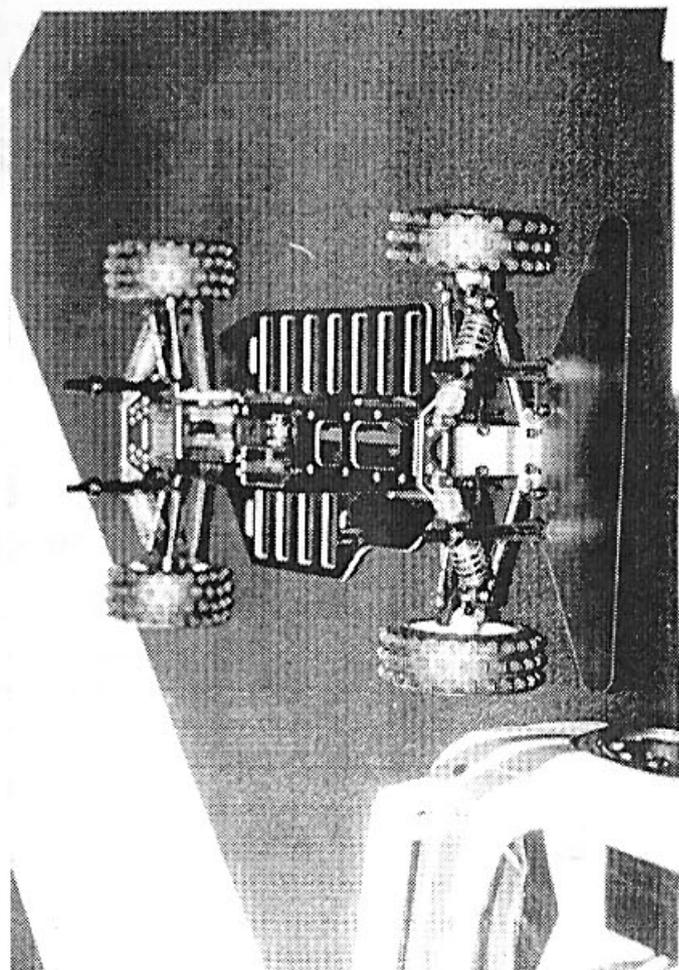
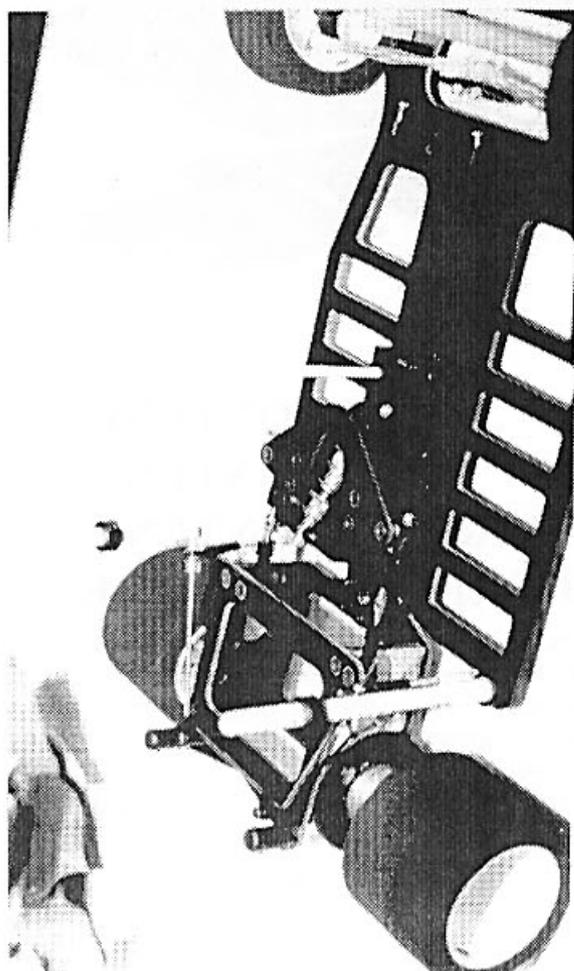
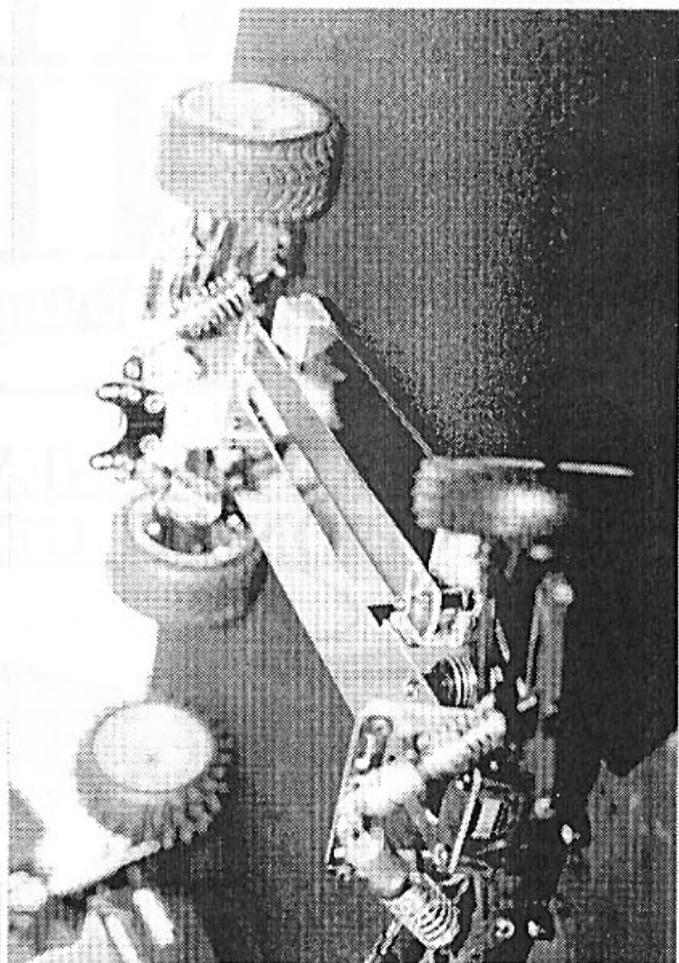
Les trois premières courses de ce championnat se dérouleront sur la piste permanente en dure du circuit de Fontenex. Par contre la quatrième course se déroulera très probablement lors du slalom de l'ACS à La Praille, pour le moment il ne nous est pas encore possible de fixer la date. Prochainement le journal fournira d'autres renseignements concernant les règlements de ce championnat et les modalités de participation.

Nous espérons que vous serez nombreux à participer à ces courses et ainsi de réactiver la piste permanente du club.

## LES NOUVEAUTES DE NUREMBERG



En haut à gauche, la nouvelle TRC Pro 10 avec son arrière révolutionnaire.  
En haut à droite, une nouveauté de MRC, la Santana Pro 4x2. Le moteur est en porte-à-faux, les bras avant sont hyper longs avec un grand débattement.



En bas à gauche le Kyosho 4x4 et à droite le 4x2.  
Photo D. Durussel

# LES COURSES ELECTRIQUES EN 1990

La fédération Suisse de voitures radiocommandées (SRCCA) organise un championnat cantonal.

Le championnat genevois est ouvert à tous.

Les catégories 6 et 7 EFRA permettront d'accéder au championnat Suisse,

Cette année les courses électriques paraissent un peu particulières compte tenu du nombre de catégories en championnat Suisse, du championnat genevois buggy 1/10 TT et du championnat genevois 1/10 piste. Essayons d'y voir un peu plus claire.

## CHAMPIONNAT GENEVOIS

Il est ouvert à tous, membre d'un club ou non, la seule différence les membres du club organisateur ne paie que Frs 5.- pour l'inscription au lieu Frs 15.-.

Il y aura 2 catégories, une 4x4 et une autre 4x2.

Le championnat se déroulera sur 6 manches dont 4 compteront pour le classement finale qui attribuera le titre de champion genevois 1990.

## CHAMPIONNAT CANTONAL

La fédération Suisse de voitures radiocommandées (SRCCA) organise un championnat cantonal. Dans ce championnat fort de.....7 catégories, les clubs genevois organiseront 4 courses. Les catégories sont les suivantes:

1. Junior jusqu'à 12 ans
2. Buggy 4x2
3. Buggy 4x4
4. Buggy 4x2 Expert
5. Buggy 4x4 Expert
6. Buggy EFRA 4x2
7. Buggy EFRA 4x4

Pour participer au championnat il faut :

1. Etre obligatoirement membres d'un club affilié à la fédération Suisse. Ce qui est le cas pour l'AUTO MODEL CLUB DE GENEVE et le JUNIOR MICRO RACING CLUB VERSOIX.

2. Posséder un buggy à construire que l'on trouve dans le commerce et qui est pourvu d'un régulateur mécanique d'origine. Seuls les moteurs RS 540 sont autorisés. Ceci pour les catégories 1 à 3.

Pour les catégories 4 et 5, seuls 2 régulateurs électroniques sont autorisés. Seuls 2 moteurs spéciaux sont autorisés (selon feuille d'homologation). Les accus 3x3 ne sont pas admis

3. Pour les catégories 1 à 5, les manches de qualifications dureront 4 minutes.

Il n'y aura pas de finale. seuls les 3 de 4, ou 4 de 5 manches seront retenues et additionnées.

Pour les catégories 6 et 7 EFRA (qui permettront d'accéder au championnat Suisse, il y aura des manches de 5 minutes, puis des demi-finales et une manche de finale.

## PISTE 1/10

Pour la première fois de son histoire l'AMCG organisera un championnat genevois été, pour les voitures 1/10 piste sur le circuit permanent de Frontenex.

Il y aura deux catégories:

1. 1/10 piste
2. Buggy transformé

Ce championnat se déroulera en 4 manches, 3 à Frontenex et 1 à déterminé.

Pour le classement finale 3 courses seront comptabilisées.

## COMMENT COURIR

Face aux nombreuses possibilités de courses qui se présentent au futur concurrent et face à la forêt de règlements pour chaque genre de courses et de catégories, il nous a paru plus judicieux de ne pas publier un règlement pour chaque course et catégorie, afin de ne pas trop compliquer la chose. Mais il est possible de se renseigner auprès des spécialistes des voitures électriques à Genève, vous trouverez ci-dessous leur adresse. Ils se feront un plaisir de répondre à tous vos problèmes.

## A CONTACTER

M. ARZA José  
Av. de Mategnin  
1217 Meyrin  
tél. 783.03.38

M. Durussel Dominique  
Rte. de Bernex 353  
1233 Bernex  
tél. 757.63.77

M. Bisatti Gilbert  
Ave. de la Praille 17  
1227 Carouge  
tél. 43.44.78

# PROGRAMME DES COURSES ELETRIQUES 1/10 1990

6 MAI	CHAMPIONNAT GENEVOIS	PISTE	FRONTENEX
26 MAI	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	G.SACONNEX
10 JUIN	CHAMPIONNAT GENEVOIS	PISTE	FRONTENEX
23 JUIN	CHAMPIONNAT CANTONAL	TT	FRONTENEX
24 JUIN	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	FRONTENEX
7 JUILLET	CHAMPIONNAT CANTONAL	TT	VERSOIX
8 JUILLET	CHAMPIONNAT SUISSE	TT	VERSOIX
5 AOUT	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	G.SACONNEX
11 AOUT	GRAND PRIX	TT	G,SACONNEX
12 AOUT	GRAND PRIX	TT	G.SACONNEX
SEPT.	GRAND PRIX DE CAROUGE	TT	CAROUGE
SEPT.	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	CAROUGE
15 SEPT.	CHAMPIONNAT CANTONAL	TT	VERSOIX
16 SEPT.	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	VERSOIX
29 SEPT.	CHAMPIONNAT GENEVOIS	PISTE	FRONTENEX
30 SEPT.	CHAMPIONNAT GENEVOIS	TT	FRONTENEX
OCT.	CHAMPIONNAT GENEVOIS	PISTE	LA PRAILLE

## JOURS D'ENTRAINEMENTS

En accord avec le Service des Sports de la Ville de Genève, les jours d'entraînements sur la piste de Frontenex sont fixés au :

**JEUDI DE 18 H 00 à 21 H 00**  
**SAMEDI DE 9 H 00 à 17 H 00**