

Distribution interne aux membres

Club fondé en 1974
Adresse: Case postale 55
1211 GENEVE 1

Octobre 1979

★ QUE CACHE LES DEPARTS ? ★



Championnat Genevois 1979 LE COCORICO DE L'A.M.C.G. *****

- ★ CHAMPION Genevois ZAHND A. amcg
- ★ COUPE TMR 1er ZANADA T. amcg
- ★ COUPE CHALLENGER 1er MERGUIN A. amcg

Annemasse où l'art de gagner un jambon !!!

Pendant que les super-maxi-vedettes faisaient joujou, à Lyon (les 4 heures de Lyon), Que les maxi-vedettes jouaient aux autos-téléguidées à Magadino (Course interrégionale), les tout-petits, les sans-grades faisaient eux aussi joujou, mais à Annemasse!! D'abord c'est tout près de Genève Prs 2.- de benzine (aujourd'hui ç'à compte) et enfin, ils étaient seuls pour gagner. La première vedette genevoise étant au minimum à 200 kilomètres de Genève.

Alors, pif paf, les Zonta-Grandjean-Rabotot-Rumbeli et Gilliard, roulaient les mécaniques sur la place du marché d'Annemasse; quique c'est nous qu'avons organisé les Championnats du Monde, quiqu c'est nous qu'avons serré la main aux ricains et aux japs !!!.

Du coup la victoire ne pouvait nous échapper.

Bon, les éliminatoires, c'étaient bien, si il n'y avait pas eu les dijonnais, parce qu'eux ils roulent trop vite c'est des bêtes comme ils roulent, d'ailleurs Gilliard aussi puisqu'il s'est qualifié pour la finale des 400 tours.

Les dirigeants Annemassiens prennent les douze premiers, pourquoi ? allez savoir! Alors Grandjean et Rumbeli ne se laisse pas abattre, ils participent à la course GT d'une demi-heure, interdite au douze premiers. La voiture de Rumbeli n'est pas peinte, ni prête, qu'à cela ne tienne, du scotch Black and White, non, black et yellow va faire le joint. On scotch à toute hâte la carrosserie en lieu et place de la peinture, je m'inscris, Tino mécanicien à déconseiller fait de son pire et le tout est prêt sur la ligne de départ à l'heure dite.

La course commence au moment où la censure m'oblige à me taire.....

je peux juste dire qu'à un moment donné Rumbeli était deuxième et que pour faire le spectacle les deux roues arrières ont quitté la voiture, pourquoi pas ?

Au bout d'une demie-heure de course HOUAHOU - Grandjean est 2ème, il gagne une coupe et 2 bouteilles de pinard lui qui ne boit pas, et Rumbeli 5ème gagne un jambon et 2 pneus arrières pour donner du goût au jambon.

Conclusion : Nous autres les petits du modélisme aimons bien que les vedettes du club aillent plus souvent faire des courses au Kamtchatka OK ?

Ricotti " CHAMPION "

Comment dire ? Ricotti est une vedette.

Celà peut surprendre au premier abord, mais dans le club romand des mal-entendants, il est une vedette. Je l'ai vu deux fois plus calme, plus détendu que lorsqu'il coure dans nos courses de club, il trouve en lui une nouvelle assurance, une meilleure maîtrise du pilotage dans ce sympathique groupe romand. Alors évidemment, il est une classe au-dessus des autres. Exemple : lors de la dernière manche du championnat des sourds, il réalise un total de 352 tours, alors que le second atteint péniblement 300



tours. Il faut dire que le système de course de ce groupe est particulier, en effet ces messieurs effectuent 3 éliminatoires de 15 minutes dont le nombre de tours s'additionnent, à cela vient s'ajouter 2 fois trente minutes de course. Voilà pourquoi ils atteignent un nombre aussi impressionnant de tours.

Le tout sur 6 courses et vous arrivez gaillardement à 1800 tours. C'est comme au jeu électrique du restaurant Bouchon 2, où Merguin totalise 32.815.732 points en 6 boules plus 2 bonus.!!

Mais revenon à nos amis, à la suite de la dernière manche, lors de la remise des prix, le président des malentendants fit un discours fort apprécié des membres.

Malheureusement je ne peux guère vous en faire un compte rendu détaillé, ma lecture labiale aussi déceloppé que mon chinois. Néanmoins le président remercia l'Auto model Club de Genève pour le prêt du matériel d'infrastructure compte-tours et autres, ainsi que du parking.

C'est dans une ambiance fort sympathique que je remis les coupes à tous ces amis ainsi qu'à une dame qui fit d'ailleurs un excellent résultat.

Qu'ils sachent ici que l'AMCG leur reste toujours ouvert pour de nouvelles courses et que nous serons toujours disposés à les aider dans la mesure de nos moyens.

Ainsi au terme de cette année Monsieur Ricotti est Champion Romand et emporte pour la 2ème fois consécutive le Challenge. Alors l'an prochain Albert, tu l'emportes définitivement ?

Noté : Vous remarquerez sur la photo du bas, le podium qu'ils avaient construit. L'AMCG ne met que 6 palettes alors que nos amis ne rechignent pas devant le travail ils en avaient mis 18.

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1979

Comme pour le vin, c'est une bonne année pour l'Auto Model Club, en effet les 3 titres mis en jeu cette année sont attribués à 3 membres de notre club. Parmi eux une vedette confirmée, A. Zahnd qui remporte le Championnat Genevois en totalisant 3 victoires et 1 deuxième place. Les deux autres trophés reviennent à 2 vedettes qui montent aupropre et au figuré. Zanada T. est pour la seconde fois 1er de la Coupe Tous Models Réduits et Merguin A. vainqueur de la 1ère Coupe Challenger. Ces deux amis par la même occasion montent dans le groupe A, après avoir brillamment participé aux 2 courses Interrégionales Suisse.

	<u>Championnat Genevois</u>	<u>Participants</u>	<u>Coupe TMR</u>	<u>Coupe Challenger</u>
1975	Chevallaz Y. *	20	--	--
1976	Rüchat J-P *	33	Wisser P *	--
1977	Sinko P.	43	Zannada T*	--
1978	Cateau J-P *	44	Cateau JP*	--
1979	Zahnd A. *	34	Zanada T *	Merguin*

* Membre de l'Auto Model Club de Genève

QUE CACHE LES DEPARTS ? ?

Depuis 6 ans, les voitures R/C sont devenues toujours plus perfectionnées, plus solides et plus rapides. Au fur et à mesure que le matériel évolue et devient plus accessible à tout le monde, arrive immensiblement le moment où les résultats deviennent semblables lors des courses. Les tableaux des résultats montrent un nivellement vers le haut et très fréquemment se sont quelques dixièmes de seconde qui décident de la qualification des concurrents pour la finale. Ainsi, aujourd'hui chacun essaye de grignoter des secondes partout, et souvent lors des départs bien entendu.

Départ traditionnel

Le bon vieux départ est toujours en vigueur et valable pour la plupart des courses régionales. Cette façon de procéder va très bien, en deux mots ces départs se passent de la manière suivante. Le mécanicien tient la voiture par l'arrière, la soulevant légèrement afin que les roues motrices puissent tourner librement sous les coups d'accélérateur que donne le pilote. Le départ est donné au moyen d'un drapeau et le starter fait de décompte des 5 dernières secondes. A zéro, le drapeau s'abaisse et le mécanicien lâche la voiture. C'est simple c'est élémentaire mon cher Watson...

Oui mais voilà, quant il s'agit de gagner des secondes mieux vaut partir un rien avant les autres. D'une part c'est payant et d'autre part on évite les chocs fréquents lors de l'amorce de la première courbe. Les carambolages faisant perdre un temps précieux. On peut donc lâcher la voiture plutôt ou alors le mécanicien peut la pousser (comme au curling) la photo No 3 vous montre un bel exemple de cette technique.

Bien sûr aujourd'hui les faux départs sont pénalisés, c'est le début de la répression et des règlements draconiens. En générale on pénalise de 10 secondes les "contrevenants". Mais là encore il arrive que certain pilote préfère 10 seconde de pénalité en lieu et place du risque de carambolage. Pour remédier à ce phénomène il faut donner des pénalités relativement élevées afin de dissuader les petits calculateurs,

Départs des courses importantes

Source continuelle d'ennuis pour les organisateurs, il s'agit d'élaborer des départs toujours plus sophistiqués. En effet dans les compétitions à l'échelle européenne ou mondiale, l'enjeu est énorme au niveau financier et publicitaire des différentes marques de voiture. Si les départs sont mal donnés ou mal surveillés, les organisateurs vont être confrontés à une pluie de réclamation et protestations.

Alors bonnes gens lisez la belle histoire du chassé-croisé confrontant les "mécaniciens-rusés" contre les "organisateur-juges".

Monaco 1978

Le problème

La Coupe du Monde voit pour la première fois s'affronter véritablement les américains aux européens. Richard Lajoux directeur de course édicte un règlement de départ. Afin d'éviter que les mécaniciens poussent les voitures ou les posent trop rapidement, Richard dessine une pré-grille de départ sur la piste et les règlements stipulent que les mécaniciens doivent lever les bras au ciel dénotant ainsi que la voiture est libre 3 secondes avant le départ. La voiture peut avancer gentille-ment jusqu'à la vraie ligne de départ située 3 mètres plus en avant. L'idée est excellente, les départs sont enregistrés sur magéscope et tous ceux qui dépassent la ligne de départ sont évidemment pénalisés.

La solution

Les courses vont durer 3 jours dans la cité monégasque et le dimanche, les américains ont trouvés la parade. Il faut lever les bras au ciel, ! qu'à cela ne tienne, nous avons des pieds, alors les Jānas and Co, posent les voitures sur leur pied (voir photo No.4) et 3 secondes avant le départ ils lèvent les deux bras, maintenant la voiture gaz à fond sur le pied. Ainsi le départ est foudroyant, laissant les autres sur place. Bravo il fallait y penser !!

Genève 1979

Le problème

Les organisateurs des Championnats du Monde étaient allés tout spécialement à Monaco puiser des idées et aussi voir comment se donnait les départs. Il fallait donc trouver une nouvelle technique de départ.

Pour contrecarrer les départs style U-S-A, Jean-Pierre Ruchat décida que les pilotes devaient reculer de un pas pour montrer d'une façon ostensible qu'ils ont lâché la voiture. Ce qui supprimait la possibilité de tenir physiquement la voiture.

Un signal acoustique servait de départ, des bips échelonnés toutes les secondes précédaient un sifflement de 3 secondes pendant lequel les voitures avançaient de la pré-grille jusqu'à la ligne de départ. Les pénalités de faux-départs étaient double, 5 secondes dans les premiers 30 centimètres après la ligne de départ ce chiffre étant porté à 12 seconde pour les demi-finales et finales. Plus de 30 centimètre ltour dans tous les cas.

La solution

En 7 jours de course, il était possible de trouver une solution pour gagner quelques secondes. L'énigme était compliquée, mais il y avait une silution. Et à nouveau ce fût les américains qui trouvèrent une réponse. Raisonnons comme eux: tout d'abord ou peut-on " trichoter " ? Pas avec le mécanicien quisqu'il doit reculer, s'il ne recul pas., il pénalise la voiture du pilote qu'il aide. Pas après le départ puisqu'il sagit alors d'un faux départ. Alors il reste que la région entre la pré-grille et la ligne de départ.

La technique sera la suivante, les américains se trouvant souvent confrontés aux japonais dans les mêmes manches, ils vont appliqués la technique du blocage . Le départ est donné, les voitures avancent immédiatement la voiture américaine se place devant la voiture japonaise (voir photo No. 2, sur la photo, c'est un japonais qui utilise le truc américain). Ainsi, il gêne son rival le plus proche; fréquemment le concurrent gêné poussera la voiture le précédent et c'est encore mieux, car à ce moment les américains accélèrent à fond créant un faux-départ. Si les organisateurs pénaliseraient l'américain, ce dernier venait se plaindre qu'on l'avait poussé. C'est encore une fois simple, c'est efficace et ça a marché. Il faut dire néanmoins que l'idée n'est venue que tardivement, c'est à dire après 5 jours de course.

Le problème

Le dimanche au moment où tout devenait très sérieux, les organisateurs doublèrent les services de contrôle et la délégation japonaise se plaignit du procédé américain. La décision était déjà prise de faire dans la zone libre du départ (pré-grille - ligne de départ) des couloirs obligeant ainsi les voitures à rester en ligne (voir photo No 1) la pénalité était de 1 tour, si la voiture sortait de son couloir. Par le fait qu'il ne restait qu'une journée de course, personne ne trouva de parade à cette solution.

Ainsi pour le moment, les " organisateurs-juges " ont relancé la balle dans le camp des " mécaniciens-pilotes "

La solution

?...?... à suivre...!!

J-C Rumbeli

Une bulle à Bulle ! (Fribourg)

Au lendemain de la dernière journée du Championnat Genevois et du souper arrosé au rouge qui tache, il y avait quand même 7 représentants de l'AMCG (Grandjean-Christen-Guichard-Moschini-Zanada-Clerc(Fasola) et Rumbeli) à Bulle. En début de matinée, chaque membre du club avait une grosse Bulle sur les épaules because le Côte du Rhône trop frais du soir avant. Néanmoins tout se passa bien, les organisateurs n'ayant réussi à faire qu'un éliminatoire le matin. Ainsi à midi, nos bulles redevenues crânes suite à une lente montée du brouillard nous permirent d'affronter calmement les éliminatoires de l'après-midi. Bref, comme dans les bandes dessinées, dans la bulle de la finale c'est Zanada T. qui remporte la victoire des Protos, une mention toute spéciale pour Guichard qui termine 4ème, et 6ème Fazola. Dans la bulle de la demi-finale on y trouve un Christen excellent.

Dans une Bulle de 300 tours

Nous étions 23 et oui vous lisez bien 23, à prendre le départ, seul Moschini était exclu, il avait ces quartz inversés et faisait interférence avec 6 voitures. Le départ fût donné comme dans les Grands Prix , 5 voitures de front, attention les mécaniciens de la première ligne, car au moment du départ, vous avez 18 voitures à vos fesses!!! Un départ dément, un carambolage inévitable et démoniaque, que vous verrez le mois prochain dans le journal. En deux mots, après 278 tours Zanada fait une bulle (fils de récepteur cassés) et la victoire s'envole, j'allais dire comme une bulle! et Grandjean termine 5ème bravo. Comme les bulles des dessins à suivre le mois prochain.