



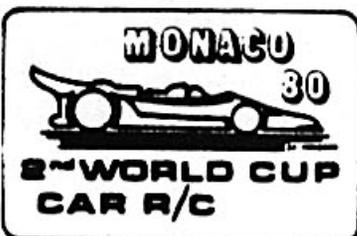
Distribution interne aux membres

Club fondé en 1974

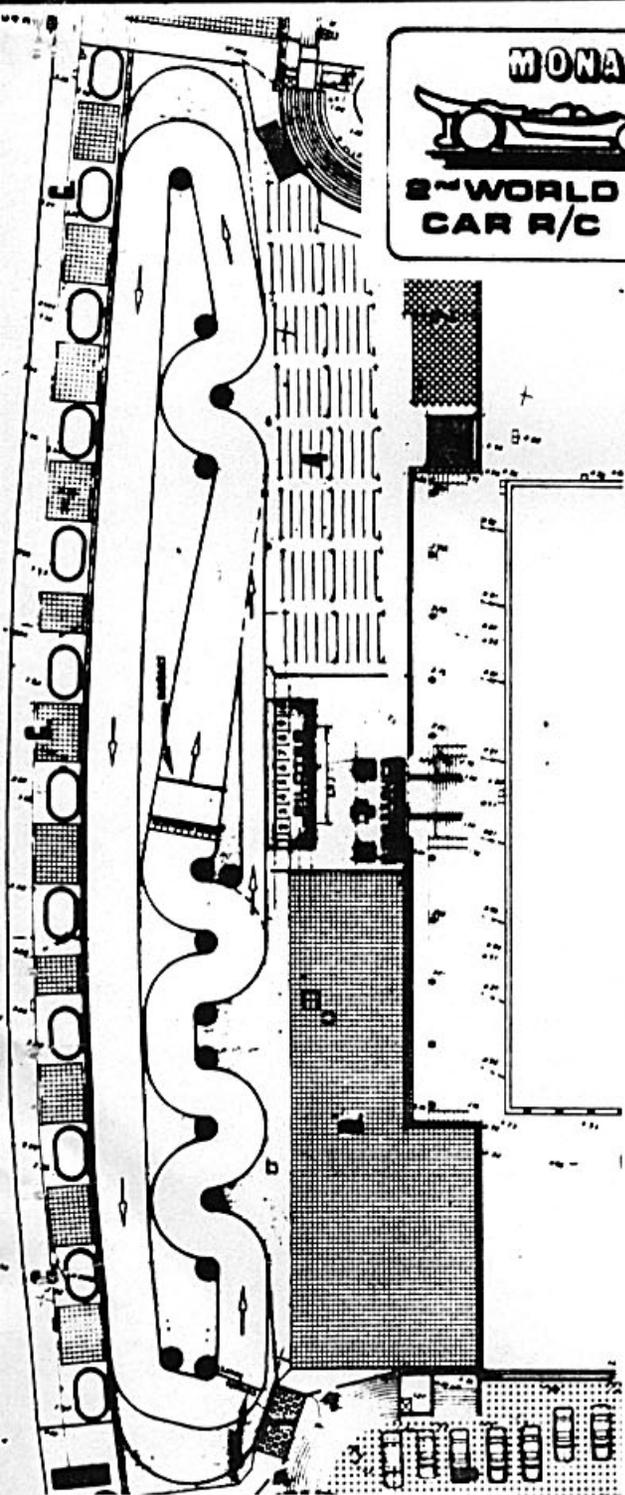
Adresse: Case postale 55

1211 GENEVE 1

Juin 1980



ANDERSON STIG
A
MONACO



LE CIRCUIT

2ème Coupe du Monde Formule

MONACO

Une Coupe du monde trop longue !!

Il y a 2 ans déjà! quand nous revenions de la 1ère Coupe du monde, notre enthousiasme était à son comble. Monaco nous avait présenté un exemple d'organisation parfaite. Cette année, l'impression est beaucoup plus mitigée, malgré toute l'énergie dépensé par les organisateurs et la bonne volonté qu'ils y ont tous mis; il manquait la flamme sacrée qui permet de s'élever au-dessus de la moyenne.

Monaco accueillait 82 concurrents moins que ce que les organisateurs escomptaient, mais 42 de plus qu'il y a 2 ans. Et ceci pesa beaucoup dans la balance de la réussite. Une organisation pour le double de concurrent demande un programme de course bien étudié.

Monsieur Richard Lajoux, président d'organisation et homme à tout faire se plaignait de l'absence des japonais, des grandes équipes américaines (seuls étaient présents 4 représentants de MRP) et des meilleurs suédois (qui disputaient en Suède le championnat national). Mais comment blâmer les concurrents absents, les déplacements à travers le monde, plus 1 semaine à Monaco vident les porte-monnaie rapidement et je ne parle pas des quantités de matériel nécessaire à une telle course. Ces quelques remarques amènent le problème de la Coupe du Monde face aux Championnats du Monde. Un déplacement tous les 2 ans pour les japonais, les américains et un bon nombre d'européens paraît suffisant. Les monégasques ont malheureusement un handicap très sérieux aux dires de la plus grande partie des concurrents c'est : Le Circuit. Coincé entre la piscine Rainier III et les platanes, il ne présente pas beaucoup de difficultés techniques. Une ligne droite suivie par des "S" et nous voilà à nouveau sur la ligne droite; 16 secondes suffisent pour faire le tour, c'est peu, c'est trop peu. La solution peut-être est-il possible de mettre les stands en bout de piste, ce qui élargirait la surface piste et permettrait ainsi de sauver la Coupe du Monde 82 avec un nouveau dessin de circuit!! Un circuit plus sélectif devant immensiblement être trouvé.



Une Coupe du Monde trop longue disais-je, uniquement parce que les pilotes levés à 6 heures du matin, partaient du circuit à 20 heures !!! Le temps de manger le soir autre chose qu'un sandwich et nos pilotes couraient dormir, seuls les membres du jury International firent des vacances à Monaco (Rochat de Bâle et Rumbeli de Genève)
Au niveau du timing, il y eut une grosse erreur, pourtant les organisateurs avaient programmés leur course avec minutie. Voici l'horaire :
1 minute de neutralité
4 minutes pour l'appel et la mise en place
3 minutes de préparation au départ
2 minutes d'essais
10 minutes de course.

Trop d'attente et pas assez d'essais avant la course, un moteur se règle pas durant les 2 minutes d'essais avant la course. Ces 8 minutes d'attente ne servaient à rien, les pilotes et les mécaniciens attendaient sans rien faire sous un soleil de plomb (le public attendait aussi) . Un rapide calcul démontre le temps perdu. Soyons bon prince, 6 minutes de temps mort, multiplié par 10 groupes = 60 minutes, multiplié par 3 séries = 3 heures!!!!!!!
Tous les pilotes firent la remarque, mais rien ne changea.

Ordinateurs.....ne me quitte pas :

Les organisateurs avaient annoncés que le comptage des tours se ferait automatiquement par ordinateur, sous chaque voiture, une pastille spécifique à chaque voiture devait permettre l'identification de cette dernière, lors de son passage sur la ligne de comptage. Malheureusement, aux dires des organisateurs le système était fiable à 90 pour cent, trop peu pour une coupe du Monde. On revint donc à un système traditionnel, malgré cela devaient donner les résultats rapidement, mais ils lâchèrent les organisateurs en refusant de rendre les résultats qu'ils avaient emmagasinés. Ceci le vendredi matin et une partie du dimanche à midi, laissant ainsi les pilotes dans une ignorance total, concernant leurs résultats. (Une machine à écrire aurait suffit pour palier à ce problème). Quand les braves ordinateurs décidaient de fonctionner, ils n'étaient pas en mesure de fournir après chaque manche un classement générale provisoire. Rappelons que manuellement aux Championnats du Monde de Genève cela était possible. La grosse erreur des organisateurs fût de tout miser sur l'ordinateur, sans imaginer un seul instant qu'il pouvait les quitter!! Une organisation de ce type là, demande des solutions de rechange en cas d'ennuis. Les ordinateurs en panne amenèrent le sourire sur les lèvres des concurrents et le mot de la fin appartient au français Lemaitre qui le dimanche lorsqu'il reçu son prix avec une feuille dédié par R. Lehoux en langue monégasque fit la réflexion suivante : je ne peux pas lire, c'est sûrement l'ordinateur qui est encore tombé en panne.

La course

Malgré ces difficultés, la course se déroula sans problème La lenteur et le manque de résultat n'altéra pas le déroulement de la compétition. Après avoir critiqué nos amis monégasques, il faut relever que tout le reste fût parfait, les emplacements des pilotes, l'appel pour les courses, les tours mécaniques à disposition de chacun et la piscine

permettant aux concurrents malheureux de se remonter le moral en regardant les seins nus des jeunes baigneuses.

Et pourtant ce magnifique spectacle n'allait pas aider les suisses qui passèrent un vendredi 13 absolument noir et dépressif. Mise à part Turkauf (32 tours) Franke (30) et notre ami T. Zanada qui réalisait également 30 tours, les autres eurent beaucoup de problèmes comptenu qu'il fallait faire au moins 32 tours pour espérer une place dans les qualifications suivantes; Gherzi (I) sur SG ayant réalisé 36 tours en 10 minutes 13 sec.

En deux mots et pour ne pas retourner le couteau dans la plaie béante et encore ouverte voici les problèmes de chacun.

Ruchat, ennui de radio (2 jours) Zahnd moteur, carburation et roues; Zanada carburation et réglage du moteur; Anderson " TOUT " ; Franke ? il n'était plus là le dimanche et fût classé 43ème. Triste bilan pour les helvètes confiants et heureux d'être au bord de la mer; l'ennui c'est qu'avec tout leurs problèmes ils n'ont même pas vu qu'ils étaient au bord de la mer.

Du bataille en tête

Les 2 meilleurs pilotes des éliminatoirs étaient qualifiés pour la finale, ce qui permettait à l'italien Gherzi sur SG et à l'anglais Culver sur PB de ne pas devoir courir les quarts de finale. Dans les stands l'anglais Errington sur AMPS portait favori pour la finale, bien qu'il dû encore se qualifier dans les demie-finale, il faut dire que sa voiture impressionnait beaucoup les autres pilotes. Entièrement montée sur suspension, elle plaquait littéralement à la piste et n'effectuait aucune glissade spectaculaire. Mais je n'étais pas de cet avis, car parfois les chiffres parlent d'eux même, regardez plutôt.

	Errington	Gherzi	Culver
1er éliminatoire	35 t 10 sec	31	21
2ème ..	34	33	22
3 ème ..	34	36 1sec	13
4 ème ..	17	36	30
5 ème ..	23	36	35
6 ème ..	35 25 sec	19	36 5 sec

Sans tenir compte du dernier éliminatoire de Gherzi qui a ce moment là, n'en avait plus besoin, on voit nettement la constance de Gherzi.

40 pilotes allaient s'affronter dans les quarts de finale, toute l'élite européenne se trouvait parmi ces pilotes, Zahnd avait réussi à ce qualifier de justesse, il était 42ème du classement général !

Se qualifiaient dans les quarts de finale pour la finale : Matrone (F) 50 tours; Plested (GB) 51 t; Greeno (GB) 53 t ; Sabbattini (I) 52 t.

Une surprise de taille, dans le premier quart de finale, le Champion du Monde Phil Booth, s'arrêtait après 6 tours.

Dans les demie-finale, c'était les 2 premiers de chaque demie-finale qui étaient qualifiés.

Nous avons donc :

1 ère demie-finale	Errington (GB)	71 tours
	Padgin (GB)	69
2 ème demie-finale	Kyes (USA)	69
	Bervoets (NL)	68

Lors des quarts de finale, A. Zahnd (associated) terminait 8 ème, devant Veronesi (SG) mais derrière Turkauf sur SG aussi de Bâle. Dans les stands, l'ambiance était explosive les règlements EFRA étant ce qu'ils sont, il était immense que des problèmes surviennent (voir article séparé). Néanmoins après avoir dicerté pendant près d'une demis heure arrêtant toute la course, la manifestation repris et nous pûmes assister à une finale que nous nous imaginions explosive. En effet la bataille promettait d'être vive; il y avait 2 italiens sur SG et 5 anglais dont 4 sur PB, à cela s'ajoutait Matrone (F), Bervoets (NL) sur Serpent et Kyes (USA) sur MRP;

A peine le départ donné, se portait en tête Gherzi et Sabattini suivis par Greeno - Padgin et Plested. Magnifique spectacle que devoir 2 SG rouge poursuivies par 3 PB vertes, ce départ fût merveilleux, à l'égale decelui de la finale à Genève, aucune collision, aucune touchette, seulement des voitures qui 2 par 2 s'enfilent dans la chicane.

Les anglais se font hara kiri

Tout le monde pensait que nous allions assister à une course tactique des anglais. Vu le nombre, ils leur était possible de faire une course d'équipe et de bloquer la course face aux italiens. Nous avions très peur que tout ceci se termine assez mal. La surprise fût totale de voir les britanniques entrer en collision les un contre les autres !! Nous avons dénombré plus de quinze collisions entre voitures PB, sans compter un nombre impressionnant d'erreur de pilotage. Alors que devant Gherzi qui avait pris la tête ne fût jamais inquiété même lorsqu'il dépassait une PB; un beau fair-play des gens d'outre-manche. Après avoir été longtemps second Sabattini devait laisser passer l'américain Kyes et l'anglais Greeno, ancien vainqueur il y a 2 ans. Ainsi Kyes, sur MRP réalisait un bel exploit à Monaco en terminant second meilleur résultat américain de tous les temps sur le continent européen.

La victoire de Gherzi ne souffre d'aucune contestation, meilleur depuis le premier jour, meilleur il termine grâce à un pilotage exceptionnel, nous rappelant l'extraordinaire Hishihara à Genève. Une voiture parfaitement au point dont nous reparlerons dans notre prochain numéro, ainsi que d'autres nouveautés glânées dans les stands durant cette semaine monégasque.

Les coupes étaient merveilleuses et très grande et nombreuses, et tout et tout, un livre souvenir fût remis à chaque concurrent avec tous les résultats de la semaine, du beau travail quand l'ordinateur fonctionne. Comme la coutume le veut le vainqueur se retrouva dans la piscine sitôt les résultats annoncés.

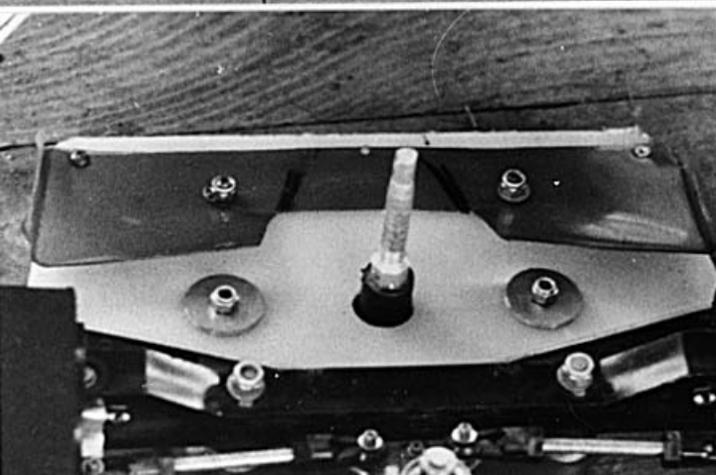
Classement final

1.	Gherzi	I	138 t.	28	Turkauf	CH
2.	Kyes	USA	136	33	Zahnd	CH
3.	Greeno	GB	136 8sec	48	Erne	CH
4.	Sabattini	I	132	51	Ruchat	CH
5.	Padgin	GB	130	52	Franke	CH
6.	Plested	GB	127	64	Zanada	CH
7.	Bervoets	NL	117	65	Buhler	CH
8.	Errington	GB	108	73	Anderson	CH
9.	Matrone	F	105			
10.	Culver	GB	100			

Règlements EFRA on se fout de toi

Chaque hivers à Paris, les têtes pensantes du modélisme voiture se réunissent pour édicter des règlements de course valable pour l'ensemble du monde (excuser du peu). En fait, l'expérience démontre que les intérêts de ces membres passent avant l'intérêt général. Tout au long de l'année, ils s'ingénient à contourner ce qu'ils ont si bien concocté quelques mois auparavant. Tous les éléments étaient donc réunis pour que la Coupe du Monde de Monaco n'ait pas à la polémique. En effet la nouvelle carrosserie PB, Lotus 80 pose un grave problème de règlement, voir une brèche dans un équilibre déjà douteux. Les règlements EFRA stipulent que la carrosserie doit être à l'échelle 1/ 8ème d'un modèle ayant été utilisé en course; au moins 1 fois et ceci à plus ou moins 10 % de la réalité. D'autre part le pare-coches avant doit suivre le dessin de la carrosserie. Il ne doit pas dépasser de plus de 13 mm l'avant de la carrosserie et 7 mm sur le côté.

Il ne nous reste plus qu'à mettre en pratique ces jolies données à Monaco (ou ailleurs). Commençons par la carrosserie de SG, toute nouvelle et longuement essayés en soufflerie, aux dires de Sabbattini. Tout le monde se demandait à quelle marque de F1 elle ressemblait (photo en haut à gauche) Disons immédiatement que sur la piste cette carrosserie est d'une extraordinaire stabilité, plaquant fortement la voiture au sol. Eh bien, ce modèle est une Coper Sugar!! avec les 10 % de tolérance EFRA et les multiples modèles que Fittipaldi utilise, il est fort à parié que nous sommes dans les normes, quant à le prouver au moment d'un protêt.....



L'épine dans le pied est une Lotus 80

La Lotus 80 avec sa carrosserie enveloppant le moteur et présentant un semblant d'aileron incorporé présente bien des problèmes de règlement. En Suisse tout d'abord refusée est fût finalement toléré, mais derrière tout cela il y a Ted Longshaw, tête pensante de l'EFRA et grand, grand ami du fabricant.

Faut-il considérer l'arrière comme un aileron, ou bien peut-on y adjoindre encore un aileron ? Plested (photo en haut à droite) était-il dans les normes ? L'aileron touche en 3 points la carrosserie, hors il est stipulé dans les règlements EFRA art 4.10 : La distance minimale entre l'aileron et la carrosserie est de 6,4 mm. Mais où mesure-t-on ? entre les points de contact ou sur les bords ? Ne me dites pas qu'il suffit de remonter l'aileron, il ne peut pas car il sera au-dessus de la hauteur maximale de 14 cm.

D'autre part il semblerait que l'échelle de cette carrosserie au 1 / 8ème n'est pas exacte, par rapport à l'originale. Monsieur Colin Chapman, envoyez nous d'urgence une de vos voitures, les modélistes ont des problèmes.

Le litige de Monaco

Voici 5 jours que les courses se déroulent à Monaco quand un coup de tonnerre arrache le jury international de sa légitimité. Les hollandais (Serpent) et les Italiens (SG) vont déposer un protêt contre les carrosseries anglaises (PB) (photos 2-3-4) Non seulement le pare-chocs avant ne suit pas la forme du nez de la voiture, mais pour augmenter la stabilité de la voiture, ils ont mis un " aileron " sur le pare-chocs.

Ouvrons ici une parenthèse pour dire que l'on utilise le jury international pour régler un litige entre dirigeants EFRA acquis à PB contre le reste des fabricants qui n'arrivent pas à s'accorder à Paris lors du meeting annuel.

D'autre part pourquoi attendre le dimanche pour déposer protêt ? peut-être parce qu'il y avait 4 BP en finale contre 2 SG et 1 Serpent. Ne croyez pas que j'accuse les uns plus que les autres, car les dirigeants EFRA, c'est à dire les anglais ne vont pas se retrancher derrière des règlements qu'ils ne respectent pas, mais simplement en faisant remarquer que lors des contrôles techniques des monéquasques, on les a acceptés !!! c'est lourd, c'est gros, c'est mesquin, mais nous le savons pour de l'argent, il n'y a parfois ni loi, ni odeurs.

La solution

Pour déposer un protêt, il faut verser aux organisateurs 200 francs français et faire ces remarques par écrit. Mais à Monaco, les mécontents, de peur d'être déboutés dans leur requête, préfèrent tâter le jury, ils menacent, discutent, mais ne paient pas et n'écrivent pas. Il faut voir peut-être sans argent on peut réussir. Après un quart d'heure de propos tendus, le jury international décide de ne rien décider, tant que l'argent et le protêt ne sont pas déposés.

À ce moment là, les hollandais et les italiens mettent une sourdine à leurs propos, les anglais sourient, le comité d'organisation et le jury respirent, rien est réglé, mais la guerre n'est pas renvoyée, elle est simplement reportée. Prochain round : les Championnats d'Europe en Suède, il s'y trouveront peut-être un jury plus docile.

Conclusion

Si au niveau des réservoirs, moteurs, roues et autres, les règlements ne posent que peu de problèmes, la carrosserie par contre représente la plus grande difficultés. Son importance représentant le 30 à 40 % de la tenue de route par

3ème manche (suite)

Groupe 3	Piste A		Piste B		Total
Zanada	19	20*	19*	15	39
Merguin	20	22*	21	22*	44
Pajalunga	17	21*	22*	21	43
Rouge	20*	19	15	19*	39

CLASSEMENT GENERAL PROVISOIR COUPE VIKING HOBBY

Concurrent	1ère	2ème	3ème	total	tota 2 manche	rang
1: Merguin	37	41	44	122	85	2
2: Anderson	40	40	41	121	81	3
3: Pajalunga	34	44	43	121	87	1
4: Zanada	39	38	39	116	78	5
4: Neidhart	39	37	40	116	79	4
6: Cuennet	35	38	40	113	78	5
7: Moschini	32	36	38	106	74	6
8: Sambati	33	35	35	103	70	8
9: Granjager X	31	32	34	97	66	9
10: Denkinger Y	30	28	29	87	59	12
11: Rumbeli	27	28	28	83	56	13
12: Rouge	33	-	39	72	72	7
13: Delavy	-	33	31	64	64	10
14: Ruchat	40	13	8	61	53	14
15: Grin	-	33	27	60	60	11
16: Frémond	29	27	-	56	56	13
17: Dabronyi	-	3	38	41	41	15
18: Denkinger E	25	11	-	36	36	16
19: Guichard	-	31	-	31	31	17
20: Monnard	27	-	-	27	27	18
21: Watson	20	-	-	20	20	19

NOUVELLES DIVERSES

* La dernière manche de la Coupe VIKING HOBBY aura lieu le mercredi 9 juillet à 19 h 30.

* Le Grand prix de Genève, voitures électriques aura lieu le samedi 12 juillet sur les pistes permanentes de la patinoire des Vernets. Ce grand prix est ouvert à tous, il y aura deux catégories, les membres SRCCA et les non-licenciés. La maison Terailon fournira une bonne partie des prix. Les feuilles d'inscription se trouveront dans les magasins de modélistes à partir du 3 juillet.

* Une course thermique réservée uniquement aux membres de l'Auto Model Club de Genève, se déroulera le dimanche 3 août en principe à Plan-les Ouates. Des informations plus précises vous parviendront tout prochainement. Il y aura des Coupes à gagné et d'autres prix. Réservez donc cette date dès maintenant. Nous garantissons le soleil.

NOUVEAU TE

Contrôleur automatique de charge pour accu cd NC
 Principe de la mesure de la forme de la courbe de charge. Indépendance vis à vis de la température et de l'état de charge de l'accu. Arrêt automatique en fin de charge. Fourni avec un schéma de câblage pour chargeur de batteries
 Frs 60.- Delavy Tél. 71.25.95 (le soir)

