

auto Model club
GENEVA

JOURNAL

N°86

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

Organe officiel
de
l'Auto Model Club de Genève
Case postale 55 1211 Genève 1

Décembre 1981



Thierry Zanada me le faisiat gentilement remarquer, il y a quelques jours. Il était triste de constater que le journal de l'AMCG ne lui consacrait pas assez de temps et de place.

Aujourd'hui tout cela ne sera plus que du passé, dépassé ! Une couverture (comme Lady Diana ou Caroline de Monaco) un résumé de ces meilleures courses (comme les grands de la Formule 1) et un texte pas piqué des hannetons (comme seul Goerges Henri Martin c'est le faire dans La Tribune de Genève).

Ce cher petit est venu au monde par sa mère et au modélisme par son père. Très vite il passe du hochet au levier de commande d'une radiocommande. Je revois encore ces images attendrissantes où, haut comme trois pommes il avait la larme à l'oeil de n'être point qualifié dans le demi-finale. C'est important cela, ne riez pas, n'importe quel

psychiatre vous le dira, c'est à cet âge là que ce créent les plus graves traumatismes. Son traumatisme à lui, va lui être bénéfique, ces neurons s'entrechoquent, ces cellules grises voient rouge et tout ce bouillonnement engendre une idée fixe " je veux être impérial "

Fasciné par l'aigle, ébloui par son aisance, subjugué par sa maîtrise, petit à petit, comme l'aigle fait son nid, Thierry progresse dans les classements.

En 1978, de , haut comme trois pommes, il a passé, à , large comme six pommes. Il prend de l'assurance, j'allais dire de l'assise, ces résultats s'en ressentent. Il obtien des 2ème rang.

En 1989, il prend de la bouteille au ppopre et au figuré. Oui maintenant il est grand et doué comme il est, il prend très rapidement les défauts des adultes. C'est triste à dire mais il faut le dire " il se met à boire " spécialement le champagne. Cette terrible drogue, l'oblige, quand il est en manque, de gagner. Car comme chacun le sait, seul le vainqueur a droit au champagne. Vous verrez donc par les classements, ces périodes de manque passant par Le Lignon - Berne - Bulle. Tout ceci le fera accéder au groupe A à la fin de l'année 1979.

Evidemment dès 1980, la partie sera plus difficile, il faut dire que dans le groupe A il y a de solides pilotes, mais il s'accrochera et obtiendra néanmoins d'excellentes places. Il remporta en outre la première place au Championnat genevois thermique et il gagnera également le championnat genevois électrique avec 5 victoires sur 6 courses.

Cette année, il va continuer, persister et signer, leChampionnat genevois thermique lui revient avec 5 victoires sur courses et il obtiendra une seconde place.

Le championnat genevois électrique se passe de la même façon il remporte la première place 5 fois et termine une fois troisième.

L'aigle impérial plane aussi sur la région genevoise puisqu'il remporte aussi le GP du Lignon Formule. Il volera au-dessus de Neuchâtel en sport. Rappelons aussi que notre oiseau à lespattes à suspensions puisqu'il pilote une PB Alpha et une AMPS.

Voilà, il ne vous reste plus qu'à consulter son palme-à-raisse-et-loquent.

1977

- 1. Coupe Tous Modèles Réduits
- 6. Championnat Genevois

1978

- 6. 300 tours Neuchâtel
- 6. Régionale Formule Berne
- 2. Régionale Formule Genève
- 6. Régionale Proto Genève
- 5. Régionale Proto Lyss
- Qualifié pour les interrégionales
- 8. Championnat genevois
- 2. Coupe Tous Modèles Réduits

1979

- 1. Régionale Sport Le Lignon
- 1. Régionale Formule Berne
- 1. Coupe Tous Modèles Réduits
- 1. Grand Prix Proto Bulle
- 5. Championnat Genevois
- Monte groupe A

1980

- 4. Championnat Suisse Formule Genève
- 10. Championnat Suisse Proto Genève
- Qualifié pour la Coupe du Monde de Monaco
- 5. Coupe Viking Hobby électrique
- 3. Coupe Suisse avec 1SAMCG
- 1. Championnat genevois électrique
- 1. Championnat genevois thermique

1981

- 2. Grand Prix Formule Neuchâtel
- 1. Grand Prix Proto Neuchâtel
- 2. Grand Prix électrique Annemasse
- 19. Championnat Suisse Sport meilleur genevois
- 21. Championnat Suisse Formule meilleur romand
- 20. Championnat Suisse combiné
- 1. Grand Prix du Lignon Formule
- 6. Grand Prix Proto Le Lignon
- 1. Championnat genevois électrique
- 1. Championnat genevois Thermique

Un avenir sans nitrométhane

Cette fois-ci nous avons l'impression de sortir du tunnel. Voici maintenant 3 ans que l'EFRA (Fédération européenne de voitures radiocommandées) a commencer de se pencher sur le problème du nitrométhane que nous utilisons dans le mélange de nos carburants. Que reproche-t-on à ce fameux nitro ? Tout d'abord qu'il est fort coûteux et par ce fait il augmente considérablement le prix du carburant. Son avantage est d'augmenter le nombre des tours des moteurs, biensûr ceci se fait au détriment du moteur qui s'use plus vite, d'ou accroissement des coûts en modélisme par un changement plus fréquent de moteur. Malheureusement, il ne s'agit pas uniquement d'une raison financière qui pousse l'EFRA à interdire se produit.

C'est surtout son côté hautement nocif et même dangereux qui retient l'attention de tout le monde.

Les Gaz d'échappements provenant des moteurs sont toxiques à tel point qu'aux Championnats d'Europe 1977 à Lyon, un mécanicien de l'équipe italienne tomba en syncope et termina son week end en réanimation à l'hôpital de Lyon. Que s'était-il passé ? il avait simplement réglé des moteurs toute la journée et les gaz de nitrométhane étant plus lourd que l'air finirent par l'envelopper et intoxiqué sérieusement. On cite également plusieurs cas de perte de cheveux.

Il faut aussi remarquer que lorsqu'une course a lieu dans une halle, il est interdit d'utiliser du nitrométhane.

En Europe du nord (Finlande- Suède - Norvège et Hollande) ce produit est interdit depuis plus d'un an et aux U-S-A (pays de fabrication) il est strictement interdit pour toutes formes de modélisme.

Néanmoins l'EFRA ne voulait réglementer ce produit qu'en étant sûr de pouvoir surveiller son interdiction.

Aujourd'hui, il semble que c'est chose faite, en utilisant de l'Azote, il est possible de découvrir instantanément une teneur supérieur à 10 % dans le carburant. Il faut quelques minutes pour que la réaction se fasse pour des taux inférieur à 10 %.

Il est donc possible de demander en tout temps aux mécaniciens tenant la bouteille pour faire le plein de verser quelques gouttes dans l'azote. Il est aussi possible de contrôler chaque coureur très rapide, et de contrôler tout les finalistes.

Ainsi durant l'année 1982 des testes seront effectués un peu partout, et dès 1983 les nouvelles normes pourront rentrer en vigueur dans le monde entier.

JCR

ELECTRIQUE DERNIERE ;;;.

Pour cette dernière manche de l'année, 15 participants avaient fait le déplacement, était-ce pour apporter un démenti à la lettre du comité? (voir l'article, l'électrique en question).

La piste paraissait plus rapide qu'à l'accoutumé et les concurrents réalisaient facilement 27 tours dans les éliminatoires. A la suite des différentes demi-finales ne restaient en finale que Messieurs Zanada - Chevallaz - Delavy Boulmier - Ruchat et Moschini. Ce dernier se croyait poursuivit par le sort car lors de la finale, il était en tête et au bout de 2 minutes la course fût arrêtée. Il y avait des interférences entre les différents concurrents.

Finalement un nouveau départ fût donné, et cette fois-ci les dieux furent avec Moschini.

Il mena la course de bout en bout ne permettant jamais à Ruchat de s'approcher à moins d'un tour.

Bravo Maurice un beau coup qui te permet de remonter de la 7ème place à la cinquième d'un seul coup.

Tout ceci est de bon augure pour le Championnat Suisse Bonne chance.

Classement dernière manche

1. Moschini	26 tours	A	9. Ruckstuhl A	15 tours	B
2. Ruchat	24	A	10. Merguin	1	B
3. Zanada	23	A	11. Denkinger	19	C
4. Chevallaz	22	A	12. Ruckstuhl S	10	C
5. Delavy	20	A	13. Delecraz	16	C
6. Boulmier	16	A	14. Bonvin	12	C
7. Neidhart	25	B	15. Rumbeli		
8. Sambati	20	B			

CHAMPIONNAT ELECTRIQUE 1981

CLASSEMENT FINAL

1.	Zanada	50	50	50	50	50	35*	250
2.	Merguin	35	40	35	40	40	12	190
3.	Ruchat	40	35	30	-	25	40	170
4.	Sambati	30	-	40	35	35	18	158
5.	Moschini	15	25	11	25	-	50	126
6.	Neidhart	18	20	12*	30	30	20	118
7.	Boulmier	-	30	18	-	22	22	92
8.	Delavy	25	-	25	15	-	25	90
9.	Christen	22	22	20	22	-	-	86
10.	Ruckstuhl A	20	-	7	15	20	15	77
11.	Delecraz	10	-	10	20	15	13	68
12.	Ruckstuhl S	9	-	8	18	18	10	63
13.	Rumbeli	12	-	18	-	-	7	37
14.	Chevallaz	-	-	-	-	-	30	30
15.	Zahnd	-	-	22	-	-	-	22
15.	Denkinger	11	-	-	-	-	11	22
17.	Baerjswil	-	-	15	-	-	-	15
17.	Guichard	-	15	-	-	-	-	15
19.	Ortelli	-	12	-	-	-	-	12
20.	Villois	-	11	-	-	-	-	11
21.	Cuennet	-	-	9	-	-	-	9
22.	Bonvin	-	-	-	-	-	8	8

L'électrique en question

C'est une levée de bouclier que nous avons reçu en guise de réponse à notre lettre annonçant la fin de la section électrique de notre club.

Notre décision était motivé par le fait que financièrement, l'électrique représentait une forte part de nos dépenses. Cette décision n'était peut-être pas tout à fait vrai, néanmoins la section électrique n'est, dans tous les cas pas bénéficiaire. Reste un point très important qui n'a pas été abordé dans la lettre et qui est la pierre angulaire de toutes les courses.

Cette année nous avons organisés 10 courses (6 championnat genevois et 4 Viking Hobby) or l'organisation est toujours fait par les 3 mêmes personnes qui ne cessent de déclarer que les courses électriques ne les intéressent que moyennement. Il faut une fois les nommer: Messieurs, Merguin qui transporte chaque fois le matériel et Rumbeli et Ruchat qui s'occupe du comptage des tours, des classements et des répartitions dans les groupe.

La première année, nous avons pensé montrer l'exemple et aider les nouveaux venus à l'électrique afin qu'ils puissent voler de leurs propres ailes et organiser les courses sans nous. Malheureusement lors de la seconde année, rien ne changea et les trois même personnes se remirent au travail en ronchonant, à chaque fois,

D'autre part, il faut aussi remarquer que la participation des concurrents aux courses reste faible. La moyenne est de 11 participants par courses (112 participants pour 10 courses) avec des records à la baisse allant jusqu'à 8 personnes présentes et je n'enlève pas les 3 personnes de l'organisation !!!

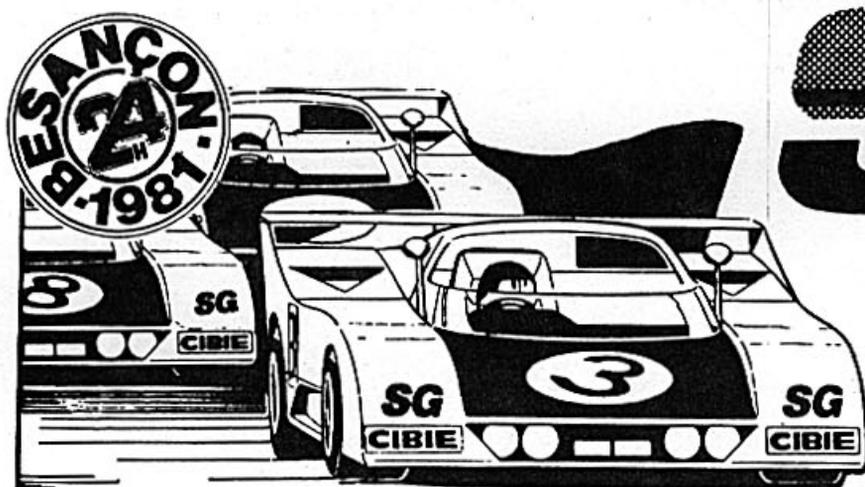
Reste aussi que les efforts consentis pour pouvoir s'entraîner aux Vernets non servis à rien, il est bien évident qu'en 1982, nous ne pourrons disposer de la patinoire pour renouveler l'expérience; nous avons également essuyé un cuisant

échec lors de l'organisation du Grand Prix de Genève, en effet nous avons reçu par retour du courrier UNE inscription. Tous ces éléments nous ont donc amenés à la conclusion qu'il fallait renoncer à ces courses.

Espoir

Néanmoins il s'avère qu'un certain nombre de personnes sont prêtes à continuer l'expérience. Le comité du club n'est absolument pas hostile à ce point de vue, bien au contraire, nous pensons que si de bonnes âmes veulent prendre en main l'organisation des courses en lieu et place des 3 personnes nommées précédemment une solution est possible. Le comité est disposé à mettre à la disposition de ces personnes, l'infrastructure bureaucratique et technique du club, tout en laissant l'entière responsabilité de l'organisation et de la réalisation des courses.

J-C R



*Les
«24 Heures internationales
de Besançon»*

SIEGER: SG. RACING CAR

2. SG. RACING CAR

MOTOR: S-TIGRE TST

RADIO: SANWA

S.G.-Programm 1981/1982

SG-RODEO Fr. 195.-
" mit Motor 342.-
" und Radio 590.-

* SG-FUTURA-111 Fr. 298.-
mit Diff. und
und Pendelachse 398.-

* SG-MONTE-CARLO 560.-
mit Epoxy-Platten 590.-

(* 6 Monate Vollgarantie)

Starter-Box SG 198.--
Lexan-Karosserien 32.50
FLEXAN-Spray 9.80
Motor S'Tigre "TST" 248.--
Fernsteuerungen "SANWA" Div.
SG-Elektro V12: 128.-/198.--

NEU →

Fin du Championnat Genevois = Fondue



Organisé par L'Auto Model Club de Genève une fondue réunissait la plupart des concurrents ayant participé au Championnat Genevois 1981, gagné, mais doit-on encore le rappeler par Thierry Zanada de l'AMCG. Puisque nous sommes à l'heure des grandes bouffes n'oubliez pas la date du 4 décembre. En effet ce soir là, à la brasserie du Lignon aura lieu le repas annuel de fin d'année de notre club. A cette occasion, vous aurez droit à des jeux et un magnifique et très attendu discours du président (quelle joie !!!). Venez nombreux pour faire beaucoup d'applaudissements. Se recommande. Le président.

Résumé de l'assemblée de l'EFRA à Paris

La séance débuta par la discussion la plus importante: l'attribution des championnats du monde 1983. 6 pays étaient candidats: Suède, France, Italie, Allemagne, Espagne, Angleterre. Après une matinée de dures discussions, deux pays restèrent en lice: La Suède et la France. Au dernier vote, pour des raisons d'éloignement et de météorologie, la France l'emporta par 10 voix contre 4 pour la Suède. C'est sur la nouvelle piste de Carnoux qui sera, pour l'occasion, agrandie que se dérouleront ces championnats qui seront les derniers en Europe jusqu'en 1989.

Les championnats d'Europe se dérouleront pour 1982 : en Espagne soit à Madrid, Barcelone ou Valencia
à Rome
à Brugg, sur une piste agrandie

1983 : en Italie
1984 : en Suisse

Pour les courses inter et EFRA, une nouvelle licence va devenir obligatoire. Cette licence EFRA ~~est~~ distribuée par l'SRCCA. Cette catégorie n'est ouverte qu'à des pilotes jugés expérimentés par l'SRCCA. Le prix de cette licence est fixé à fr. 20.- max.

Le calendrier EFRA se présente comme ci-dessous

Mars	20-21	Espagne	Madrid
Avril	10-11	Hong Kong	
	24-25	Italie	Rome
Mai	8-9	Suisse	Brugg
	22-23	Corse	
Juin	5-6	Hollande	Utrecht
	12-13	Autriche	Baden
	26-27	Suède	Göteborg
Juillet	10-11	Angleterre	Mendip
Août	7-8	Espagne	Championnat d'Europe
	21-22	Allemagne	Champ. Europe Saloon Cars
Septembre	4-5	France (Carnoux)	Course inter
	11-12	Suisse (Magadino)	" "
Octobre	2-3	Monaco	

Le nouveau quota de pilotes pour le championnat d'Europe 1982 est attribué de la manière suivante :

Angleterre :	12	Belgique :	6
Italie	12	Autriche	6
Suisse	10	Danemark	3
France	10	Lichtenstein	3
Allemagne	9	Monaco	3
Suède	9	Finlande	2
Hollande	9	Espagne	5 + 2
		Grèce	2

Après de vives discussions, l'assemblée décide de prolonger pour une année l'utilisation du nitro dans l'essence. L'EFRA demande une discussion inter-clubs dans chaque fédération nationale pour pouvoir prendre une décision définitive l'année prochaine. Pour votre information, nous vous signalons que la moitié des pays ont déjà pris la décision d'interdire le nitro à partir de 1983 (Avant les championnats du monde en France).

Pour les voitures électriques 1:12, les règlements sont modifiés et les nouveaux paraîtront ultérieurement dans le Racing News.

Au sujet des voitures tout-terrains 1:8, M. Hervé Davoine, La Balme de Sillingy, 74330 France, a été élu président de la section buggy. Les championnats d'Europe se dérouleront, sauf changement de programme, les 3 et 4 juillet à Annecy. Toutes les personnes intéressées sont priées de prendre contact avec lui.

Une nouvelle catégorie a été créée, celle des Saloon Cars (limousine) selon toute vraisemblance le championnat d'Europe se déroulera à Wiesbaden en Allemagne.

Malgré tous ces changements et l'incertitude au sujet du nitro, je vous souhaite une bonne saison 1982!

S. Manashe

Les courses en 1982

Réjouissez-vous, l'an prochain vous pourrez faire des courses tout azimut. En effet vous pourrez rester à Genève ou aller jusqu'à Honk Kong!! Lisez plutôt.

CHAMPIONNAT SUISSE A

27 et 28 mars	Magadino	piste permanente
17 et 18 avril	Genève	parking
15 et 16 mai	Berne	piste permanente
19 et 20 juin	Brugg	piste permanente
21 et 22 août	Viège	piste permanente
4 et 5 septembre	Saint Gall	piste permanente

Genève est le dernier des mohicans à pouvoir organiser une course sur un simple parking !!

CHAMPIONNAT REGION 1

20 et 21 mars	Le Lignon
17 et 18 avril	Yverdon
22 et 23 mai	Bienne
12 et 13 juin	Lausanne
3 et 4 juillet	Porrentruy
28 et 29 août	Genève

Il est possible que la course d'Yverdon aie lieu les 3 et 4 avril nous le saurons prochainement. La course de Genève n'est pas encore définitive quen à la date.

Autres courses en Suisse

10 et 11 avril	Grand Prix international	Berne
8 et 9 mai	Grand Prix International	Brugg
11 et 12 septembre	Grand Prix International	Magadino
18 et 19 seètembre	Grand Prix International	Le Lignon
25 et 26 septembre	Grand Prix International	Berne

Au mois de septembre il faudra prendre 31 jours de congés et passer professionnel!!

* CHAMPIONNAT SUISSE ELECTRIQUE *

12 et 13 décembre	Schaffouse
30 et 31 janvier	Brugg
6 et 7 février	Langendorf
20 et 21 février	Winthertur

CALENDRIER DES GRANDES COURSES

EUROPEENES EFRA 1982

20 et 21 mars	GP International Espagne
10 et 11 avril	Course des champions nationaux Honk Kong 1!!!
10 et 11 avril	GP International Berne
24 et 25 avril	GP International Italie
8 et 9 mai	GP International Brugg
22 et 23 mai	GP International Corse
5 et 6 juin	GP International Utrecht
12 et 13 juin	GP International Soleno !?
26 et 27 juin	GP International Suède
10 et 11 juillet	GP International Grand Bretagne
7 et 8 août	Championnat d'Europe Espagne
4 et 5 septembre	GP International Carnoux F.
11 et 12 septembre	GP International Magadino
25 et 26 septembre	3 heures d'Utrecht
2 et 3 octobre	GP International Monaco

Assemblée générale de la
Fédération Suisse à Brugg

L'assemblée des délégués c'est tenue à Brugg le samedi 14 novembre 1981 en présence de 77 délégués. Le protocole de l'assemblée de l'année précédente est accepté à l'unanimité. Le président de la fédération Monsieur Jost L. fait son rapport en annonçant également sa démission. Voici 6 ans que Monsieur Jost siège à la tête de notre association. Lorsqu'il prit la présidence il y avait au sein de la fédération 12 clubs et 120 membres. Aujourd'hui il y a 41 clubs et plus de 800 membres. On peut mesurer le travail d'organisation que cela sous-entend et le nombre d'heures que le président a dû effectuer pour mener à bien cette structuration devenue nécessaire. Il sera chaleureusement ovationné par l'assemblée et remercié par un cadeau offert par la fédération.

Les comptes de l'association se présente de la manière suivante Revenu : 58.130 frs et les dépenses s'élèvent à Frs 59.000.- il y a donc un déficit de Frs 870.- Il faut remarquer que le poste le plus élevé est celui du journal Racing News qui coûte chaque année Frs 24.500.-

Le rapporteur des comptes Monsieur Della Zoppa fait remarquer qu'il faut à tout prix réduire les dépenses du journal.

Car le racing News représente la moitié des dépenses de la fédération. Voici la ventilation des comptes du journal dépenses : Frs 24502.- Revenu 19.000 frs déficit : Frs 5.428.- La publicité rapporte Frs 17.846.- et les abonnements Frs 1.105.-

Monsieur Jost annonce que l'année prochaine il coûtera encore plus chère. Il faut donc trouver un moyen pour augmenter le nombre de publicité et d'insertions.

Finalement les comptes de la fédération sont acceptés par 65 voix et 5 abstentions.

Elections du nouveau comité. Monsieur Friedli, président du club de Brugg est proposé comme nouveau président central, les autres membres se représente. Mais il y a un problème il y a plus de candidat que de poste (1). Le président propose une votation bizarre, en effet il propose que chaque délégué vote 9 fois pour les dix postes, ainsi le candidat qui aura reçu le moins de voix sera automatiquement éliminé. Ce que le président ne comprend pas c'est qu'il sera impossible à main levée de contrôler qui a voté 9 ou 10 fois !! Les votes se passent et finalement Monsieur Pfister n'obtient que 37 voix et doit être éliminé, malheureusement il y a plus de votants que de bulletins de vote !! Après de longues discussions on décide de revoter mais cette fois-ci contre un candidat. En fait le problème reste le même puisqu'il n'y aura toujours pas de contrôle de qui a ou n'a pas voté (rappelons que l'on vote à main levée). Monsieur Pfister est à nouveau éliminé (il s'agit d'une sombre histoire qui c'est passé un jour de course sur un circuit) Monsieur Jost est fâché et ne se prive pas de le dire, car le travail fait par Monsieur Pfister est très important. Mais à mon avis il n'a pas le droit de faire des commentaires sur la manière dont les membres votent. Reste qu'à nouveau le nombre de votants est supérieur au nombre autorisé. Une nouvelle votation est acceptée par 37 pour contre 33 abstentions. Cette fois-ci on vote par écrit contre un candidat. La pose survient à ce moment pour dîner. A la fin du repas le président annonce que Hassig c'est retiré, ainsi

Monsieur Pfister est élu !!! Sont ainsi élus :

Friedli 65 voix	Born 56 voix
Zanolari 64	Ruchat 53
Huber 65	Stucki 51
La drière 67	Erne 62
Pfister 47	

Tout ces Messieurs représente le nouveau comité central qui se réuniront prochainement pour ce partager les dif-

férents postes de travail. On également été nommés , Réviseurs des comptes Della Zoppa et Eberhard par 61 voix. La nouvelle commission technique suisse se compose de Messieurs Erne - Ruchat - Born - Eberhard - Cannetti La région 1 sera représenté par Monsieur Paganopoulos qui Représentant régional 1.

Les commissaire Suisse sont Messieurs Born Willy, H-P Müller et Davatz R.

Les commissaires de la région 1 sont Messieurs Roth, Gothuey et Grandjean.

Les représentants auprès de l'EFRA Messieurs Manashe et Stucki.

Les cotisations restent inchangées pour l'année 1982

Nouveaux clubs

Sont acceptés à part entière Modell Auto Team Olten
Racing Club Horgen

Sont acceptés à titre provisoire pour un an les clubs de
Modell Rennsport Club Langnau

Racing Team Lugano

Mini Racing Car Aigle

Electro Modell Club Zürich

Sont exclu de fédération pour n'avoir pas répondu aux exigences de la fédération les club de

Modell Racing Club Siggentahl

M.R., Racing Car Bulle

Propositions des clubs

Afin de diminuer le nombres des membres en groupe A une proposition est déposée. Elle demande de faire des courses où seront élimininer à la fin de l'année 20 concurrents du groupe A. La proposition est rejetée par 61 contre 2.

Il est demandé de laissé le choix aux jeunes entre groupe a ou B lors des courses électriques car le samedi ils ont l'école. Refué par 41 contre 23.

La même proposition est faite pour le thermique elle est également rejeté par 42 contre 18.

La proposition de l'AMCG demandant le traçage de lignes pour faire des couloirs de départ est refusé puis que nous utilisons les règlements EFRA dans leur totalité.

Une proposition demande que les nouveaux règlements soit publié dans le Racing News 3mois avant le entrée en vigueur. proposition acceptée.

Les règlements EFRA sont acceptés en bloc et l'on revient donc au système de course : 2 demi-finales et 1 finale. Après avoir mis en place le calendrier 1982 l'assemblée est levée à 18 h 30.

J-C Rumbeli



COURSE D'ENDURANCE 1982

Afin d'améliorer le pilotage des membres du club, nous organiserons 3 courses d'endurances sur l'esplanade des Vernets aux dates suivantes :

6 février 20 février 24 avril

Systeme de course

Il y aura 3 groupes de 10 concurrents au maximum.

Les inscriptions seront prises dans l'ordre d'arrivée et ceci dès 13 h. sur l'esplanade des Vernets.

Veillez vous munir de quartz de rechange (minimum 2)

Les courses ne donnent droit à aucun prix particulier.

Inscription : Frs 10.-

PROGRAMME

13 h.30 1er éliminatoire de 15 min.

14 h.30 2ème éliminatoire de 15 min.

Les 6 premiers des éliminatoires seront qualifiés en finale, les 10 suivants seront qualifiés en demi-finale.

15 h.45 demi-finale 30 min.

Les 4 premiers seront qualifiés pour la finale.

16 h.30 Finale 1 heure