

Distribution réservée  
exclusivement  
aux membres du club

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

Août 1983

# CHAMPIONNATS DU MONDE

DU 4 AU 10 JUILLET  
1983



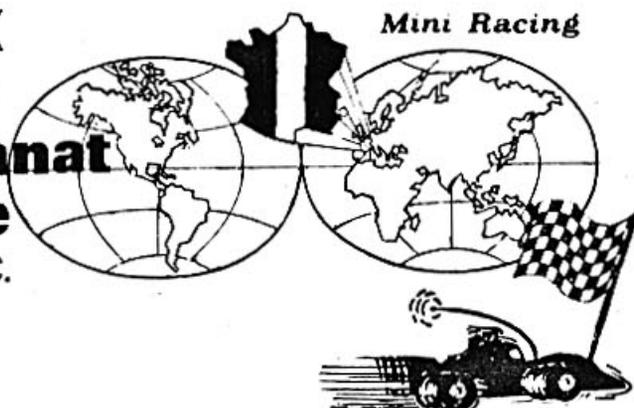
Pendant que Tadiello (I) avec sa couronne sable le champagne avec Monsieur Rossi, organisateur des championnats, Monsieur Lecat (F) cerclé sur la photo ne sait pas encore que c'est lui le grand vainqueur

# SCANDALE

# CARNOUX

du 4 au 10 Juillet

## Championnat du monde DE VOITURE R.C.



Enfin ce circuit de Carnoux-en-Provence, voilà plus de 2 ans que j'essai de localiser cette petite ville. Même les français ne la connaissent pas. Il faut dire qu'il s'agit d'une ville toute récente, en effet elle fût construite en 1959 pour les pied-noirs de retour d'Algérie lors de l'accession à l'indépendance de ce pays.. Elle est située entre Aubagne et Cassis dans un vallon surchauffé et sans air. Le circuit, lui, se trouve au sommet d'une petite montagne et est agréablement balayé par un vent qui rend la chaleur supportable.

Toute l'élite mondiale de la voiture radiocommandée est présente, 23 pays sont représentés. Quelques noms nous reviennent à l'esprit. Il y a le champion de Finlande, le champion d'Europe 1/12ème en la personne de Haugen, Wipfli Champion Suisse, pour l'Angleterre, Debie Preston, Culver Gary qui présenta la première voiture à suspension au Grand Prix de Monaco; Lamar, champion du Luxembourg. Pour la Hollande c'est toutes les vedettes qui sont là : Roem (2ème du championnat d'Europe 82) De Graaf, champion d'Europe GT 82, l'inamovible Bervoets (Champion d'Europe 79 - 80 - 81) et Ton Ron, champion de Hollande 82. On trouve aussi Hakan, Champion de Suède; la France est là avec Lecat Champion de France proto 82 et Collet champion de France Formule 82. L'Italie a envoyé Gherzi (Champion d'Europe 82), Sabbattini, Orazi, Tadiello, tous des noms très connus. La Belgique est là avec son champion Guiette Etienne; Monaco avec le très sympathique Bevaqua. Pour le Japon parmi les 15 concurrents présents se trouve le fantastique Ishiara que personne n'a oublié lors des Championnats du Monde de Genève. La plus forte délégation est américaine avec 27 participants, là aussi des noms archi connus: Carbonell, les Fusco (père et fils) Curtis, Jianis -etc: etc. Pour en terminer avec cette énumération relevons encore la présence de participants venus de très loin : Afrique du Sud, Vénézuéla, Canada, Malaisie, Indonésie, Singapour, Hong Kong et Australie. Ceci démontre bien l'internationalité de ce championnat, ne manque donc que les pays du bloc de l'Est, mais nous vous avons parlé du problème dans notre précédent numéro.

### En piste, c'est parti

Tout ce joli monde, soit 120 pilotes vont s'affronter sur le plus beau circuit du monde et je pèse mes mots. Le circuit développe 300 mètres d'un magnifique ruban au revêtement enrobé, la largeur est de 4,50 m. à 5 m. avec des accotements de 30 cm, la ligne droite mesure 75 mètres de long avec à son bout un virage relevé de 27%. Nous reviendrons plus en détails sur ce circuit dans un prochain numéro.

Dès le lundi la ronde est perpétuelle, il s'agit des essais libres ainsi que le mardi. Le moment pour chacun de trouver les bons pneus et les bons réglages. Tout ceci durera encore le mercredi jusqu'à 16 h 30 après.....

## LE GRAND SHOW

\*\*\*\*\*

Après ! c'est l'heure de l'ouverture officielle des Championnats du Monde 1983, dans le ciel d'un bleu d'azur arrive un hélicoptère qui, sous son flanc apporte la coupe du futur champion. Enorme coupe, les américains et les japonais s'inquiètent déjà aux frais d'avion que cet engin pourra leur coûter. L'hélicoptère se pose à côté du circuit soulevant un nuage de poussière de sable, ce dernier va recouvrir la piste et la rendre inutilisable pour plus d'une demi-heure!!!!

Pour continuer dans le tape-à-l'oeil et le folklore bien français, voici la musique de la légion étrangère avec un défilé des majorettes de Carnoux qui précède un lâché de ballons et de colombes sous les yeux indulgents des délégations regroupées sur la piste.

Les concurrents assistent à ce spectacle l'esprit ailleurs, pour eux arrive l'heure de vérité.

À partir de jeudi et jusqu'au vendredi, va se dérouler 90 courses éliminatoires de 8 heures à 20 heures. Chaque pilote à 6 manches pour se qualifier et très vite on va constater que les pneumatiques vont jouer le tout premier rôle. T Zanada recevra de l'équipe SG une paire de pneu de fabrication française absolument fantastique. Malheureusement très vite ces pneus vont manquer et en désespoir de cause, il ne pourra réaliser un bon temps et un bon résultat. Son entourage lui reprochera également un manque de combativité ou peut être une certaine timidité face aux géants de la R/C qui l'entoure. Ne le verra-t-on pas laisser passer d'autres concurrents!! geste rarissime chez lui dans le championnat Suisse.

Par contre tout à l'opposé l'américain Ralph Burch ( 16 ans) fera une véritable démonstration de pilotage, frisant la perfection. Il réalisera ainsi le meilleur temps absolu. Ce vendredi là, les américains font peur et sont donnés comme vainqueur plus que possible, pourtant au soir de ce vendredi, Burch avec son Associated sera le seul américain qualifié d'office en finale. Le deuxième meilleur temps revient à Culver (GB) puis Ghersi (I) et Roem (HOL). Les autres américains se trouvent dans la première demi-finale, on y trouve Carbonell, Husting, Fusco jr et Rich Lee.

Et les japonais dans tout cela ? eh bien ils ont complètement loupé le coche, il faut remonter au quart de finale pour trouver 20ème Takeda, 23ème Katsura et plus loin encore 32ème Ishiara. Leurs voitures ne sont pas dans le coup et si les japonais sont les meilleurs fabricants au monde, il n'en demeure pas moins qu'ils restent de piètres innovateurs.

Nous n'aborderons pas dans ce numéro le côté technique des voitures, puisque dans notre prochain journal Patrick Bovard vous en rendra spécialement compte. Relevons seulement pour aujourd'hui la présence d'une seule " planche à roulette " qui nous permet de constater qu'elle ne pouvait absolument pas faire le poids face aux voitures à suspensions.

## SAMEDI LE GRAND JOUR

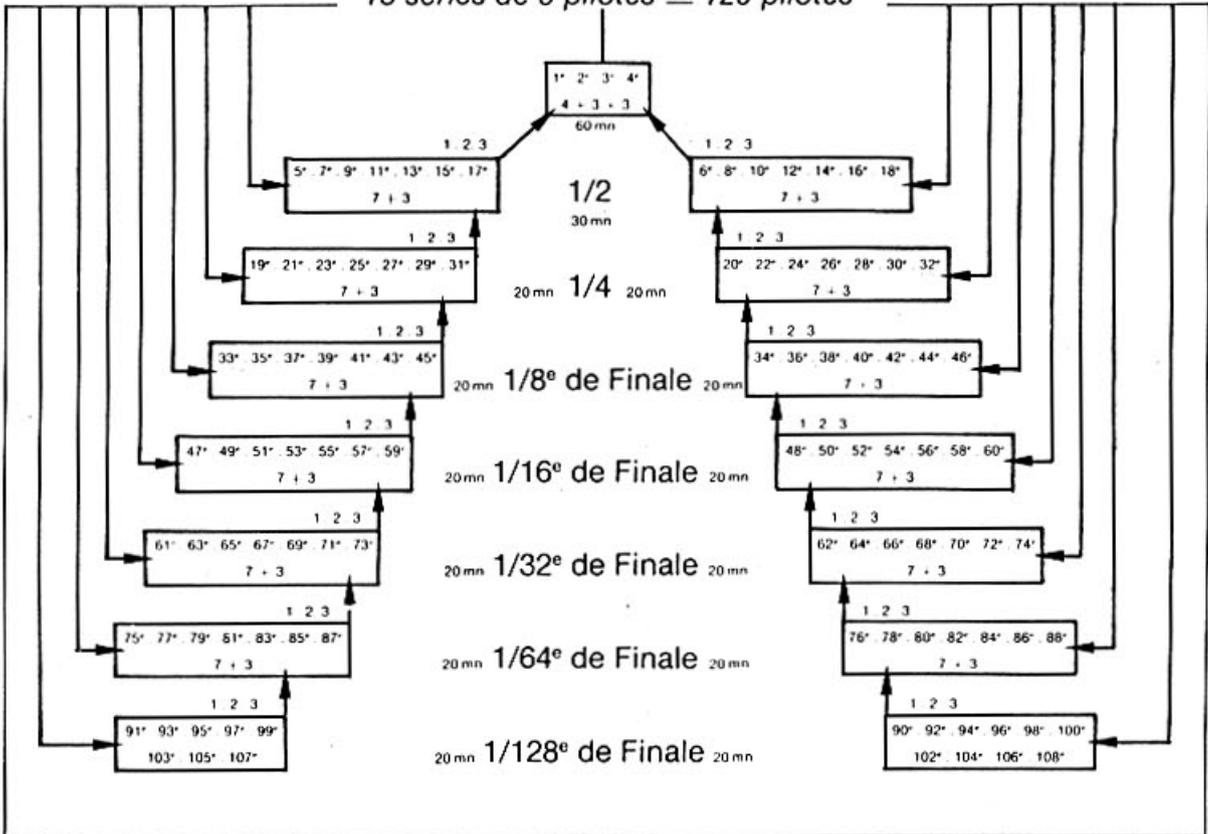
\*\*\*\*\*

De bon matin les courses finales ont reprises. En effet, après avoir établi le classement général suivant les éliminatoires, tous les participants courent leur dernière chance. Il s'agit pour eux de ce classer dans les 3 premiers de leur finale pour remonter dans la finale suivante. Pour Thierry Zanada sa finale de 20 minutes à lieu à 8 h 30.

En ce samedi, le public est fort nombreux, surtout des modélistes, et la délégation Suisse est assez importante, on y voit entre autre :

## 6 manches qualificatives

15 séries de 6 pilotes = 120 pilotes



Anderson, Valat, Bovard Dumusc, Pajalunga, Boulmier, Lepeletier, Franke, Rochat ( membre passif de notre club ) M et Mme Zanada, dans les stands on y verra le talentueux mécanicien Zonta et le grand Hertig. N'oublions pas non plus M. Manashe, commissaire international avec une tonne de soucis et problèmes. Il faut dire que les organisateurs commencent à dangereusement fléchir, les problèmes s'accroissent sur Mademoiselle Micheline Lesieur, directrice du championnat. "L'a-peu-près" à la française va tourner à la catastrophe. Mlle Micheline maîtrise de moins en moins le problème.

Il est 15 heures et la tension monte d'un cran, nous sommes maintenant au quart de finale, l'enjeu devient bien trop important, il ne permet donc plus aux organisateurs la moindre erreur, car elle serait fatale. Il faut bien se rendre compte que des sommes d'argent énormes sont en jeu, la victoire est à ce prix là et les retombées financières aussi. Que l'on ne vienne pas nous parler d'amateurisme, au quart de finale il y a belle lurette que les vrais amateurs sont assis dans les gradins, réduits au rôle de spectateur.

### LES ENNUIS COMMENCENT !

\*\*\*\*\*

Dans ce premier quart de finale on trouve des noms très connus: Wipfli (CH) Nougier (F) White (GB) Bervoest (HOL). La course débute à 15 h05, oui mais voilà quel 15h05 ?? pour bien comprendre le problème il faut que vous sachiez qu'il y a une grande montre sur le circuit et voilà 1 semaine qu'elle avance de 10 minutes !!

Les stands ne sont pas tous au bord de la piste, ainsi pas tous les concurrents peuvent voir cette montre.

Bref, l'haut-parleur annonce le départ dans une minute et la course commence; elle ira à son terme et Wipfli, Bervoest et White sont qualifiés. Mais dans les minutes qui suivent les 7 pilotes non qualifiés déposent un protêt, la course a commencée 10 minutes trop vite, l'heure du circuit c'est bien joli, mais l'heure GMT c'est mieux.

On palabre, on s'énerve, on s'échauffe et finalement après 30 minutes de discussion, la décision est prise, on va recourir ce quart de

finale et on décide que l'heure officiel c'est l'heure de l'horloge!! Dans le deuxième quart de finale, d'autres vedettes s'affrontent Takeda (J) Errington (GB) Lecat (F) soutenu par le public et surtout le commentateur officiel, Jianas (USA) TON (HOL) Collet (F) et Ishiara (J). Lecat superbe prendra le dessus sur Ishiara et Hoschen, un allemand. Tous 3 se qualifient donc pour la demi-finale.

On recoure donc le premier quart de finale, Wipfli à des problèmes avec sa radio, il coure le dire à la directrice de course qui l'envoie se balader, la course part donc sans lui et pendant ce temps on lui vole son matériel ( voiture et démarreur ) dans des stands si bien gardés. D'ailleurs il ne sera pas le seul à tous perdre, les britanniques y laisseront 2 voitures et démarreurs.

Se qualifieront l'américain Smetzer, le hollandais Bervoest et l'anglais Mielke.

Lors de la première demi-finale de 30 minutes à part Lecat, Ishiara, et Hoschen, un vénézuélien ( oh surprise ) du nom de Maurizio, les italiens Orazi, Tadiello et l'anglais Greeno entre autre. Tout ce passe bien, on vit avec 10 minutes d'avance et les courses se déroulent a un train d'enfer. D'autre mérite l'enfer tout court, c'est les 4 ramasseurs de voiture qui ont passés la limite de l'incompétence à tel point que le public se fâche avec eux chaque fois qu'une voiture à des problèmes à côté de la piste. La victoire revient à Tadiello devant Orazi et Greeno.

La deuxième demi-finale est américaine, on y trouve Carbonell, Husting Fusco et Lee, un suisse Bühler et l'italien Sabattini avec bien entendu les qualifiés Bervoest, Smetzer et Mielke. Au bout des 30 minutes de course Bervoest l'emporte suivi de Smetzer, les deux coureurs ainsi que Lecat de l'autre demi-finale ont déjà couru 50 minutes de course avant de commencer la finale d'une heure.

#### LA FINALE , LA FIN DE TOUT

\*\*\*\*\*

Pendant que les mécaniciens préparent les voitures, les majorettes de Carnoux lancent leur baguette en l'air et les ramassent par terre, c'est peut être une nouvelle technique. Toujours est-il qu'elles préfigurent les compteurs de tours de la finale. Les petites fesses font place aux dix finalistes sur le circuit.

1. Burch (USA), 2. Culver (GB), 3. Gherzi (I), 4. Roem (HOL), 5. Bervoest (HOL), 6. Tadiello (I), 7. Smetzer (USA), 8. Lecat (F), 9. Orazi (I), 10. Greeno (GB).

En chiffre 3 italiens sur SG, 2 anglais sur PB, 1 français sur PB, 2 hollandais sur Serpent, 2 américains sur Associated. Toute les européennes face à 2 américaines et l'absence très remarquée des japopais. Les pilotes subissent un briefing où leur sont rappelés le sens du fair-play avec menace de sanction. Les voitures sont contrôlés et le départ est imminent.

On va faire un faux départ pour rire, pour les photographes, ils seront une bonne centaine sur la piste , on ne voit plus rien et les pilotes on peur pour leur voiture, une douce pagaille s'installe, on arrive pas à faire évacuer les photographes. Le temps passe et le départ est finalement donné, mais d'une manière tellement anarchique qu'on va recommencer encore une fois.

Enfin c'est parti, il est 19 h30, on a une heure de retard. En fin de ligne droite et ceci malgré le départ en épis, c'est la collision entre Tadiello, Burch et Greeno, les ramasseurs de voitures feront l'impossible et pour eux, ç'a c'est possible et les voitures vont perdrent un tour, la course continue. Burch a bien de la peine à ce mettre dans le coup, est-ce le fait d'avoir attendu toute la journée la finale sans tourner ?



Un fantastique circuit permanent



Un belle exemple pour Genève



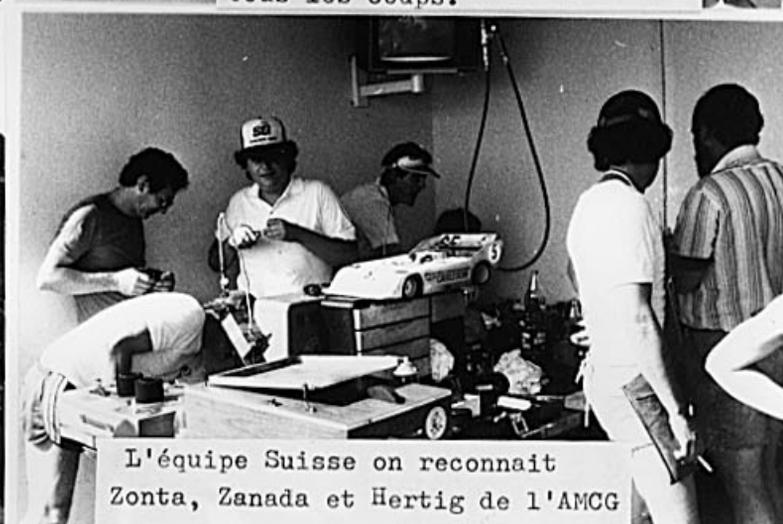
Un départ d'éliminatoire



Un parasoleil pour Manashe pas assez grand pour encaisser tous les coups.



Les stands



L'équipe Suisse on reconnaît Zonta, Zanada et Hertig de l'AMCG



Le tableau des faux départs



Butch, de la graine de champion



Computer Serpent



Computer S.G.

Mieux que celui des organisateurs

Pour sa part Roem mène la course devant Orazi, Bervoest, Tadiello et Lecat. Le rythme est hyper rapide et à la demi-heure de course, premier coup de théâtre Bervoest abandonne sur bris de boîte à vitesse. Tadiello s'arrête et change de pneu.

Le speaker jubile, Lecat remonte de plus en plus, les ravitaillements se succèdent et le public ne peut se fier qu'au commentateur, qui lui regarde un écran vidéo où s'affichent le nombre de tours de chaque concurrent.

Nouveau coup de théâtre, Orazi casse son moteur et Roem passe son temps beaucoup au stand et un peu sur la piste. Ainsi les positions évoluent qui nous mette Tadiello en tête et à 1 tour Lecat. Burch est out et les autres loin derrière.

Les minutes passent et le drapeau à damier s'abaissant sur la SG de Tadiello libère la joie du clan italien qui envahit le circuit. Les mécaniciens se couchent sur la voiture l'embrassent, la porte au nus. Sur le podium Tadiello n'en revient pas et Lecat est médusé.

Couronne, champagne, joie générale, photo avec le champagne bien en vue Monsieur Rossi fait le grand jeu.....

#### SACANDALE

\*\*\*\*\*

Du centre de chronométrage, M. Lajoux, Président du club de Monaco qui a prêté le computer aux organisateurs, sort et rejoint les autres monégastes présents à Carnoux. Il leur annonce que le comptage des tours est faux, mais il n'en dit pas plus et quitte Carnoux pour regagner Monaco où son travail l'attend. La joie continue dans le camp italien pendant que la délégation française dépose protest et veut contrôler les résultats tour par tour.

A 22 heures sous le chapiteau dresser à côté du circuit où doit se dérouler la remise des prix et le repas final, l'ambiance devient agressive, les gens ont faim et on attend toujours le verdict des organisateurs. Monsieur Rossi arrive et propose à l'assistance de commencer à manger en attendant les résultats. Chaque personne à payer 10<sup>0</sup> francs français pour le buffet où chacun va se servir. Malheureusement il y a à manger pour 30<sup>0</sup> personnes et c'est plus de 70<sup>0</sup> affamés qui se jettent sur la nourriture, très rapidement ç'a tourne à l'émeute et certains réussiront à se faire rembourser auprès de l'organisateur en utilisant la manière forte pour ne pas dire violente.

D'électricité, l'ambiance devient surchauffée, car la distribution des prix commence par le 120ème qui reçoit une coupe, comme tous les autres concurrents. Mais bien des pilotes ont quittés les lieux et Monsieur Rossi décide de ne pas donner les coupes aux pilotes absents mais qui sont représentés par d'autres personnes.. Ainsi les suisses seront obligés de voler la coupe de Wipfli, qui totalement écoeuré en quart de finale est déjà reparti. Par contre un américain recevra 12 coupes pour ces collègues absents; deux poids et deux mesures.

Est distribué en suite la coupe au 10ème Burch (USA) 9ème Gherzi (I), 8ème Orazi (I), 7ème Bervoest (HOL) 6ème Greeno (GB), 5ème Culver (GB), 4ème Smelzer (USA), 3ème Roem (HOL), et puis STOP. La foule siffle, hue et gronde voulant calmer tout ce joli monde, M. Ted Longshaw, président de la fédération Mondiale et Européenne, monte sur le podium, il est conspué et ces nerfs vont le lâcher, il quitte les lieux précipitamment. N'ayez crainte on ira le rechercher. Finalement à 2h $\frac{1}{2}$  du matin, le feu d'artifice prévu pour clôturer les championnats est supprimé et le vainqueur ne sera connu que le lendemain matin à 11 h. La fatigue aura raison de l'assistance qui se retire sans tout casser. Pendant la nuit on vérifie les bandes de contrôle quand arrive M. Longshaw et M. Poupert, président de la fédération française de modèle réduit, la discussion tourne au vinaigre avec les organisateurs et les deux présidents se retrouveront sur la rue d'une manière manu militari. Mais dans cette confusion M. Ted Longshaw a réussi à subtiliser les bandes originales et il regagne prestement l'Angleterre avec son pré-

cieux chargement. Le comité des championnats du monde démissionne au matin, juste de quoi montrer son incapacité de trouver une solution à leur propre pagaille.

Le dimanche à 11 heures, une poignée de curieux sont là pour le verdict. M. Rossi annonce la sentence, les comptes sont faux, mais la fédération française avait 15 minutes pour déposer protêt après la course, or elle ne la fait que deux heures plus tard, son protêt est donc nul et non avenue. Ainsi le classement se présente comme suit:

1. E. Tadiello	SG Columbia	I	165	tours	60.14.9
2. D. Lecat	PB ALpha	F	165	..	60.15.5
3. R. Roem	Serpent Quattro	NL	160	..	60.13.2
4. Smeltzer	Associated	USA	156	..	60.27.2
5. G. Culver	PB Alpha	GB	150	..	60.27.2
6. P. Greno	SG Columbia	GB	147	..	60.01.9
7. P. Bervoest	Serpent Quattro	NL	137	.	60.11.0
8. V. Orazi	SG Columbia	I	111	..	abandon
9. G. Gherisi	SG Columbia	I	92	..	abandon
10. G. Burch	Associated	USA	55	..	abandon

Ces résultats sont ceux MiniRacing Carnoux, mais ils n'ont rien d'officiel car ils n'ont pas été entériné par la fédération mondiale.

Pendant longtemps on parla même que Tadiello avait 1 tour d'avance sur le Lecat....

Les courses du dimanche sont annulés presque tous les concurrents ayant quittés Carnoux après cette belle soirée.

#### QUE DIRE ENCORE !!!

\*\*\*\*\*

Tout d'abord et à la décharge des organisateurs, le repas aurait pu se passer normalement, si on s'était donné la peine d'annoncer que les plats présentés étaient l'entrée, en effet en fin de soirée il restait des montagne de nourriture qui constituait le plat de résistance.

Il aurait été préférable d'investir l'argent de l'hélicoptère, des ballons des pigeons et du feu d'artifice dans un système de chronométrage de grand fiabilité et ç'a existe.

Pour terminer disons encore que l'erreur était très grave, puisqu'en fait Lecat a en réalité 1 tour d'avance sur Tadiello, Alors les comptes sont vite fait, moins 1 tour  $\frac{1}{4}$  à Tadiello, plus un tour à Lecat: égale  $2\frac{1}{4}$  tours. Ce qui c'est passé, c'est lors de la collision du premier tour dans laquelle était impliqué Tadiello, les pilotes ont perdu 1 tour, mais à Tadiello on le lui à quand même compté son tour. Et lorsqu'il changea de pneu, on lui fit encore cadeau de 2 tours.

Les compteurs de tours auraient favorisé Lecat, que nous aurions encore à la limite compris, mais défavorisé d'une telle manière le favori du public et du speaker atteint le comble de l'entendement.

#### EPILOQUE (provisoir)

\*\*\*\*\*

Lors de la course de Wissbaden, en Allemagne, le comité mondial c'est réunit et a décidé de rétablir la vérité, Ainsi Lecat est Champion du Monde 1983. A relevé que l'équipe d'Italie n'a pas émis de protestation particulière, en effet depuis Carnoux, ils connaissaient la vérité, car cette équipe possède un excellent ordinateur pour comparer les résultats des organisateurs.....

#### SUITE DE L'EPILOQUE

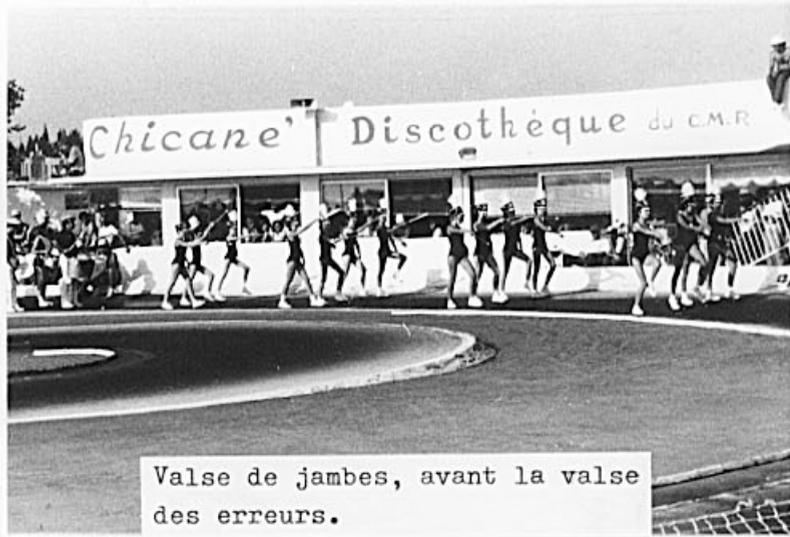
\*\*\*\*\*

On apprend au moment d'imprimer ce numéro, que l'Italie demande au tribunal international d'annuler la décision de la fédération mondiale, pour eux seul compte le résultat de Carnoux.

La suite au prochain numéro.



Avant la finale



Valse de jambes, avant la valse des erreurs.



Les finalistes



Un départ pour les photographes à ce moment là, les pilotes ne voient plus leur voiture.....



Délire italien après la victoire



La joie de Sabbatini



La photo pour la postérité à ce moment là dans les coulisses se décide l'avenir.

Le scandale de Carnoux, la faute aux Pros  
\*\*\*\*\*

Je ne volerai pas au secours des organisateurs, loin de là, ils portent une énorme part de responsabilité dans cette affaire. On a l'impression qu'ils ont plus mis l'accent sur le show, le tape à l'oeil que sur le sérieux d'une telle organisation. Ils y avait un manque flagrant d'organisateur et d'officiels.. Il était possible d'entrer dans les stands sans badge, mais avec une caisse d'outils sous le bras (expérience vécue). Vous me direz que ceci n'est qu'un détail, malheureusement c'est dans les détails qu'on reconnaît l'efficacité d'une organisation. Ainsi cette mansuétude se retrouve au niveau des ramasseurs de voiture et chez les commissaires de départ. On la trouva donc au chronométrage. Et c'est là que tout ce passe aujourd'hui.

A Carnoux, il y avait deux comptage de tour; l'ordinateur monégasque plus un autre appareil, mais le problème c'est que derrière ces appareils il y a des humains avec leurs qualités et leurs défauts. Le défaut de ce fatigué. Il faut qu'ils soient très attentifs, précis et solides, si ils travaillent de 8 heures à 21 heures. Remarque, lors des Championnats du Monde de Genève, un pédagogue que nous avons consulté, avait constaté qu'un adulte peut rester concentré pendant 2 heures, après sa capacité de travail chute vertigineusement. Ainsi on peut pousser le raisonnement plus loin et poser la question suivante : peut-on utiliser des amateurs pour chronométrer des voitures de professionnels.

Je pense que tout est résumé dans cette phrase.

Voici maintenant 2 ans que très souvent lors de courses très importantes il y a des problèmes, on se rappellera seulement les championnats d'Europe 1982 en Espagne où le chronométrage atteind la confusion la plus totale.

Alors que faire ?

Il faut se rendre compte et admettre une fois pour toute que les grandes courses EFRA plus les championnats d'Europe et du Monde sont affaire de pros. On y retrouve toujours les gens de chez Serpent, SG, PB etc. Ce sont à peu près toujours les mêmes qui sillonnent toute l'Europe. Les voilà donc souvent frustrés de victoire ou spolié de place d'honneur par la faute des compteurs de tours. Mais ces pauvres compteurs de tours sont eux de vrais AMATEURS recrutés dans les clubs voir même à l'extérieur des clubs, des copains des amis qui sont prêt a rendre service. Pas beaucoup de gens veulent passés deux jours à voir défilier sous leurs yeux des numéros de voiture qui passent à 60 km/heure et ceci sans jamais voir le spectacle, car on ne peut pas tout faire compter et regarder.

Alors il faut à tout prix utiliser des gens compétents ez qui ont l'habitude de ce genre de chronométrage.

A ski, les skieurs pros sont chronométrés par des pros de chez Longines il en va de même en Formule 1, en cyclisme, bref dans tous les sports où des pros se disputent une victoire.

En voiture R/C le chronométrage est hyper-complicqué si l'on recherche un système aux qualités optimument le plus fiable possible. En effet à peu près toutes les 20 secondes, la même voiture repasse sous les yeux des compteurs. Ainsi rendez-vous compte de l'attention que doivent avoir les compteurs de Carnoux, pour ces Championnats du Monde il y eu plus de 1500 passages devant le comptage. Si il y a une erreur de 3 tours, on arrive à un taux d'erreur inférieure à 0,2 pour cent. C'est vraiment infime, mais c'est plus que suffisant pour le lésé. A ski les concurrents decendent un à après l'autre, en formule 1, les tours sont d'environ 5 minutes, en athlétisme et en cyclisme on utilise la

photo-finish, ce sont des procédés chers. Eh bien oui, le mot est lâché, il faut de l'argent pour que l'EFRA achète un système efficace et qu'elle utilise trois personnes payés par l'EFRA pour utiliser et superviser le matériel et les aides locaux. Des spécialistes en quelque sorte, des gens qui pourrait épauler efficacement les chronométreurs organisateurs. Où trouver l'argent ? rien de plus facile, il faut le demander à tous ces pros qui font toutes ces courses organisés par de gentils petits amateurs. Si les Sabbattini, Plested, Bervoest et autres veulent de bons résultats justes, ils faut qu'ils passent à la caisse, le modélisme amateur organisateur de course le leurs rend bien en achetant leurs modèles.

De toute façon de très bons chronométrages électroniques existent déjà sur les circuits, ( voir photo ) SG, Serpent et PB les promènent de circuit en circuit pour leur compte privé et pour contrôler ( ironie du sort ) le travail des amateurs bénévoles. Alors Messieurs un petit effort.

JC Rumbeli

\*\*\*\*\*  
ler Grand Prix de Balexert  
\*\*\*\*\*

Tout est en place le samedi matin pour accueillir les concurrents venus de romandie. Il faut ici remercier une toute petite poignée de membre qui se sont attelés à cette tâche, les autres étant en vacance. Il s'agit de Messieurs Bovard, Zonta, Maret, Mamerti et Queloz. L'ordinateur revu et corrigé par Ruchat JP allait faire merveille toute la journée. Reste a remercier également nos sympathiques cantinières Mmes Merguin, Queloz, Chevallaz et Mamerti pour leur vente efficace et souriante à tous les assoiffés et écrasés de chaleur. Aux fournaux on reconnaissait la toque de maître Zonta, Tino pour les dames. Il faut aussi remercier M. Colquhoun qui nous a mis à disposition le parking de Balexert, la amison Pastis 51 et la Maison Natural Le Coul-tre pour son camion podium et la remorque de chronométrage. Nous serions incomplet sans remercier tout particulièrement aux autorités de Vernier pour le matériel d'infrastructure prêté gratuitement, ainsi qu'à M. Chauvet de la maison Cardinal pour sa cantine. Au chronométrage le spécialiste Hertig, au drapeau Chevallaz, pour les commentaires phomiques Bovard et Zahnd et la course peut commencer ( merci à vous aussi ).

34 concurrents s'affrontent lors des éliminatoires qui ont lieu le matin. Bovard sera le seul a pouvoir effectuer 15 tours sur ce circuit au tracé très technique. Derrière on trouvera Péquignot, Rouge, Dumusc, Kümmer et Merguin qui réaliseront tous 14 tours.

Après avoir effectué le classement général, chaque concurrent avait encore une chance de remonter de la dernière place à la première, pourquoi pas ? c'est ainsi que M. Etter qui courait dans la finale G ( dernier classé ), gagna cette course avec 25 tours en 15 minutes, il couru ensuite la finale F, nouvelle victoire avec 35 tours ce qui lui permit de courir la finale E qu'il gagna encore avec à nouveau 35 tours. C'est en finale D que finit le péuple de M. Etter après une heure de course.

A ce moment là commence le remontée fantastique de Nicole qui remporte la finale D avec 37 tours en 15 minutes toujours, avec lui sont qualifiés Charbon 34 tours et Hutwiller 27 tours. Lors de la finale C, Nicole réajisera 39 tours et emportera encore cette finale devant Mamerti 37 tours et Melederray 36 tours. Nous arrivons donc à la finale B et Nicole continuant sur sa lancé réalise un 40 tours toujours en 15 min,

seuls Cadonau 38 tours et Gotuey 37 tours en le suivront dans la grande finale A.

Après 45 minutes de course, Nicole marquera un peu le pas dans la finale d'une demi-heure et terminera au 4ème rang avec 75 tours devant laisser passer Dumusc 3ème avec 77 tours. En tête pendant 20 minutes de course Bovard cèdera la première place à Rouge 82 tours, le moteur de Bovard manquant singulièrement de puissance en fin de course, il devra se contenter de la seconde place avec 81 tours.

Une excellente journée qui a démontré que nous pouvions facilement organiser des courses plus importantes sur ce parking en 1984.

CLASSEMENT GRAND PRIX BALEXERT

\*\*\*\*\*

1.	Rouge F.	82	tours	30	min	20	
2.	Bovard P.	81		30		17	
3.	Dumusc P.	77		30		16	
4.	Nicole	75		30		00	
5.	Gothuey	69		30		00	
6.	Cadonau	66		30		00	
7.	Péguignot	60		30		13	
8.	Kümmer	53		30		00	
9.	Delederray	33		15		04	finale B
10.	Fremond	31		15		17	
11.	Neidhart	30		15		07	
12.	Mamerti	25		15		00	
13.	Merguin	18		15		00	
14.	Piot François	35		15		21	finale C
15.	Charbon	33		15		33	
16.	Schneider	33		15		45	
17.	Sambati	31		15		30	
18.	Hutwiller	0		15		00	
19.	Mojon	27		15		04	finale D
20.	Castella	26		15		10	
21.	Zahnd	17		15		00	
22.	Etter	4		15		00	
23.	Queloz	0		15		00	
24.	Boccalini	23		15		00	finale E
25.	Farhner	17		15		00	
26.	Guichard	6		15		00	
27.	Gillard	2		15		00	
27.	Grossrider	2		15		00	
29.	Maring	25		15		04	finale F
30.	Piot Josette	24		15		31	
31.	Denkinger	20		15		00	
32.	Gerber	6		15		00	
33.	Schatz	3		15		00	
34.	Roth	7		15		00	finale G

\*\*\*\*\*

PIC - NIC

\*\*\*\*\*

Au lendemain du Grand Prix de Balexert, avait lieu le traditionnel picnic du club. Une fois de plus, nous devons remercier très chaleureusement Monsieur Serge Merguin qui année après année loue pour nous la salle des fêtes et le parc de Soral.

Un rassemblement tout particulier, puisque cette année nous avons sorti la grosse artillerie, c'est à dire 2 camions ( en provenance du grand

prix de la veille ) avec frigo pour les boissons, gril géant pour la bectance , et bonne humeur générale.

L'appétitif fût offert par Madame et Monsieur Alain Ruchat qui c'était marié le jour précédent, c'est pourquoi on ne le trouve pas dans le classement du GP.

Après le repas et malgré les ventres bien garnis et plus disposés à la sieste qu'à des activités violentes, le match de football traditionnel opposa les uns contre les autres. Le public fort nombreux remarqua la flagrante disparité de poids entre le gardien des uns ( herzig ) et le gardien des autres ( Rumbeli ), ce qui démontra l'incroyable disparité et inégalité des équipes. Et bien entendu on trouva les joueurs qui veulent toujours être avec les plus fort, d'un côté et les "je m'en foutiste " de l'autre côté.

En toute mauvaise foi, les autres ont oubliés le résultat du match, ce d'autant plus qu'un fantastique match de " ballon au prisonier " mis en évidence les fromidables possibilités de Patricia Merguin, elle fit mieux que Patrick Bovard et Alain Ruchat, qui, si ils firent jeu égale le dimanche, se retrouvèrent tout contusionné le lundi.

Autre événement à signaler, depuis que le club organise moins de course et que son activité est momentanément ralentie cette année, les membres se sont détournés de leur voiture pour s'approcher de leur compagne. Résultats : La naissance de Michael Bovard ( encore bravo ) le mariage d'Alain Ruchat, le mariage annoncer pour le 10 septembre de Danielle et Jean-Claude Rumbeli et le mariage pour le 15 octobre de Véronique et Roberto Mamerti.

Beaucoup de rencontre avec un verre à la main plus tôt qu'avec une télécommande, Chevallaz va pouvoir cesser sa fabrication de voitures pour confectionner des verres en étain alégés et profilés.

\*\*\*\*\*



Tout le monde à table, plus un mot, on mange

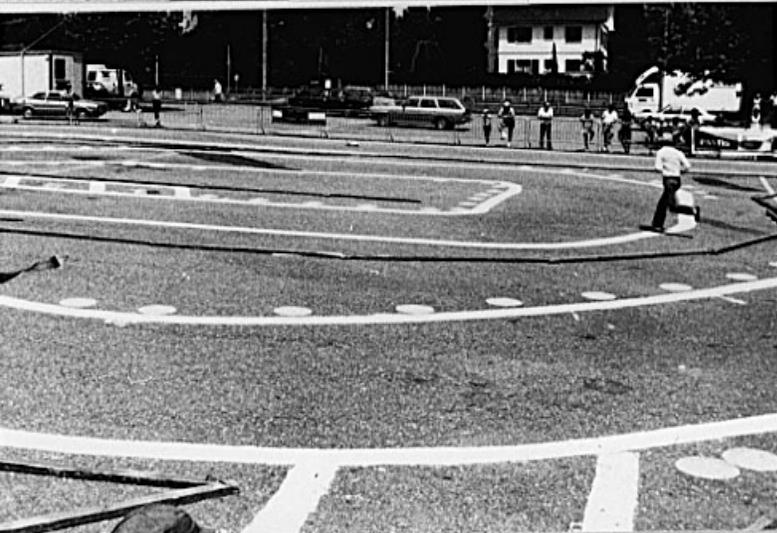


Enfin deux photos de nos nouveaux membres





Le tracé du circuit de Balaxert



Départ en épis de la finale



1er Rouge  
sans style



2ème Bovard  
sans casquette



5ème Nicole  
avec les bras