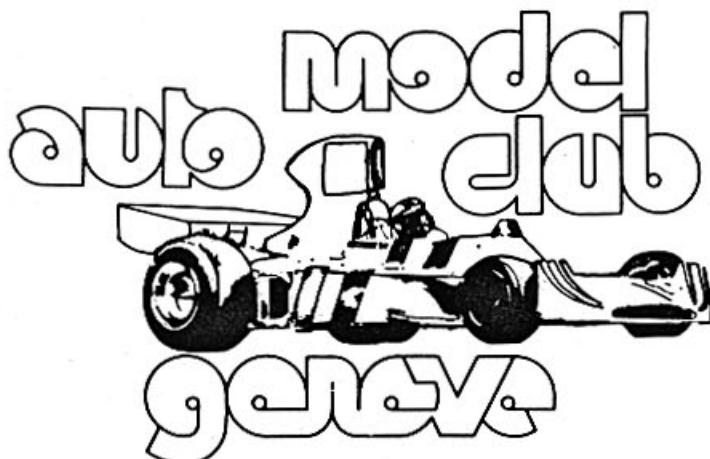




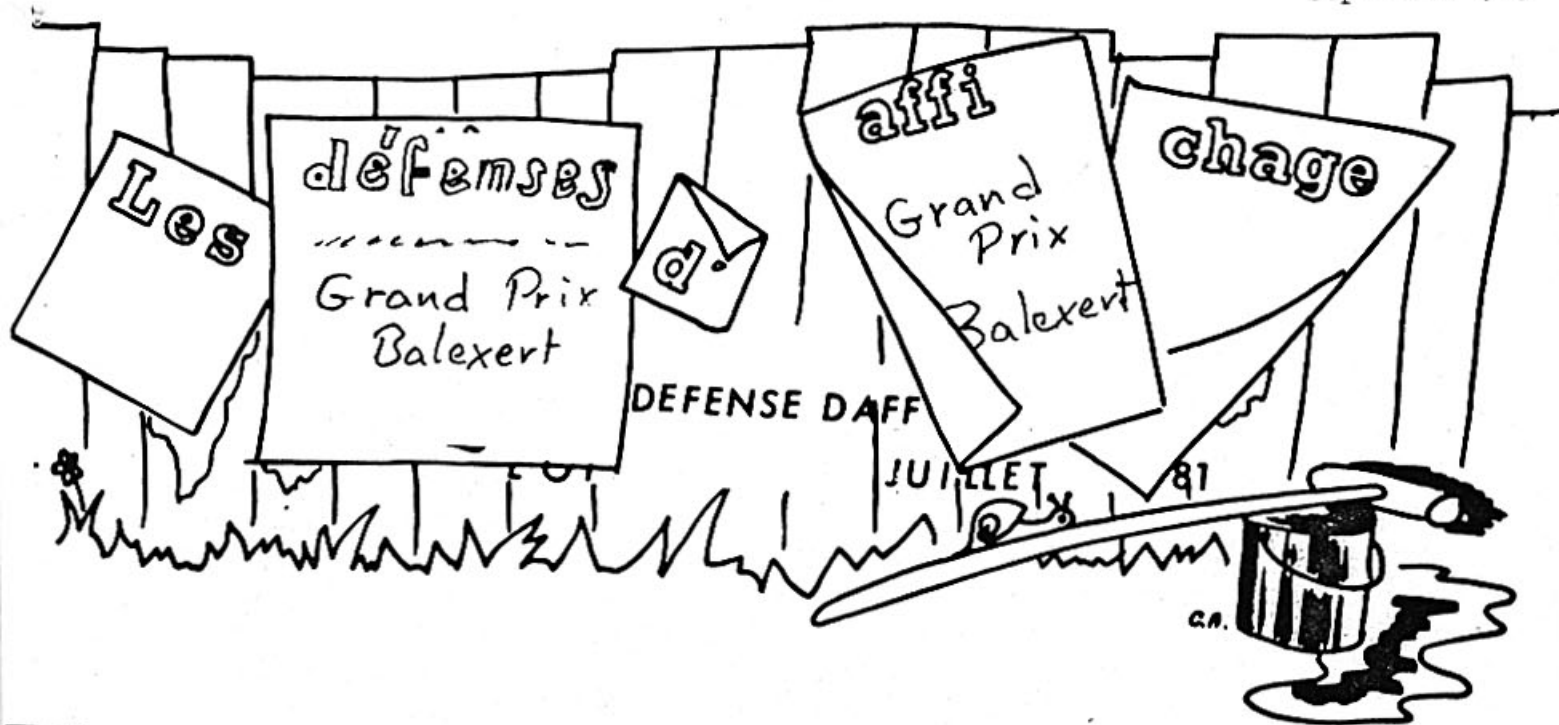
JOURNAL

N° 107

Distribution réservée
exclusivement
aux membres du club

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

Septembre 1983



APRES L'AFFICHAGE PIRATE DU G.P. DE BALEXERT
VOICI::L'AFFICHAGE DU JOURNAL.....

Les courses de Neuchâtel

Championnat du monde : la technique

Championnat Suisse : Nouvelle victoire de
Thierry Zanada

Classement championnat genevois en petit..

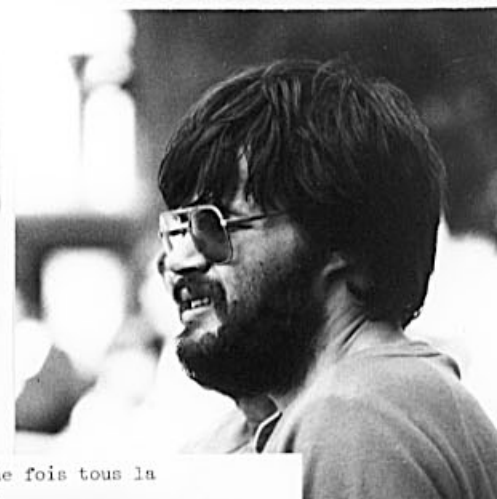
Forte participation Genevoise à l'occasion de la enième édition du Grand Prix des YOUNG SPRINTER, puisque - dans l'ordre alphabétique pour ne pas faire de jaloux - BOVARD, CHRISTEN, MERGUIN, NEIDHART, QUELOZ et SAMBATI, n'avaient pas hésité à effectuer ce déplacement en terre Neuchâteloise.

La désormais classique place du Collège, dont l'exiguïté nous rappelle notre célèbre parking ECOFFEY, a permis aux 37 concurrents présents de se mesurer dans l'espérance d'une hypothétique conquête d'un des trois challenges offerts (à part la gravure ...) aux concurrents. Le premier allant au vainqueur, le second au meilleur temps en 5 minutes et le troisième au plus grand nombre de tours du total des trois manches.

Si le premier challenge dut attendre la fin de la journée pour connaître sa destinée, les deux autres furent âprement disputés. Avec 23 t. en 5'02, le Jurassien crut pendant longtemps repartir dans son Jura Libre avec le précieux trophée. Mais c'était sans compter sur Alain MERGUIN qui à l'approche de la dernière manche partit le mors aux dents. Après 5 minutes où les lois de la gravité furent défiées à chaque instant, une clameur retentit dans le stade où les centaines de milliers de spectateurs (faut bien rêver ...) applaudirent l'impossible. 24 t. en 5'12 exit Kummer. On chantait déjà le Picoulet quand ce diable de NICOLE réalisa 24 t. en 5'08 devant un public maintenant au bord de l'hystérie. Malgré le contrôle antidopping positif, l'enfant du pays, le régional de l'étape prenait définitivement le trophée.

Le fastueux hors d'oeuvre écoulé, il ne restait plus qu'à goûter aux mets principaux, les finales.

La première demi-finale nous a valu une lutte de club (entre CHRISTEN et NEIDHART) pour l'obtention de la deuxième place, synonyme de qualification pour la finale B.



Les membres du club en déplacement et qui ont pour une fois tous la même opinion et regardent tous dans le même sens !!!!



Jeu de main, jeu de vilain.....sans mot jeu de vélo !



Rien dans les mains avant le départ.



Après une chaude empoignade démontrée par les tressaillements et sautillements des deux voitures, ce fut un troisième larron qui allait profiter d'une casse de servo de direction sur l'antique Asso de CHRISTEN et d'une rupture de commande des gaz sur la belle Italienne de NEIDHART.

Nos deux valeureux sociétaires allaient toutefois se consoler par l'attribution d'une bouteille de rouge que leur rapportait leur 20 et 17ème place respective.

La demi-finale B allait démontrer le côté sectaire de SAMBATI puisqu'après avoir vu que le vin offert par les organisateurs pour les pilotes classés entre la 11 et la 20ème place était français et non pas italien, il fit vraiment tout, mais alors tout ce qui était possible pour se qualifier pour la finale A. Il alla même jusqu'à conduire pianissimo, c'est un comble. Ce qui devait arriver arriva puisqu'il se qualifia pour la finale, éloignant de son esprit le supplice du Beaujolais.

Nous retrouvions en finale MM. NICOLE, PEQUIGNOT et KUMER pour le Club d'Ajoie, ROUGE de Lausanne, CADONAU de Bienne et nos trois mousquetaires, MERGUIN, SAMBATI et BOVARD.

A l'image des manches qualificatives où il manqua de très peu la pole, ALAIN n'eut pas de chance puisqu'il cassa très vite sa couronne suivie un peu plus tard d'un trou dans le silicone d'échappement. MERGUIN out, il ne restait plus que SAMBATI et BOVARD pour contrer NICOLE et ROUGE alors en tête. Malgré tous leurs efforts, le duel en tête était toujours entre NICOLE et ROUGE. La lutte était superbe et il a fallu attendre la dernière minute pour que ROUGE profite d'un triple lutz de NICOLE fortement applaudi par le jury pour s'envoler vers la victoire.

CLASSEMENT

1. ROUGE
2. NICOLE
3. SAMBATTI
4. BOVARD

5. Péquignot
7. Cadonau

6. Merguin
8. Kümmer

puis 17ème Neidhart, 20ème Christen, 23ème Queloz.

P. Bovard

Nouvelles brèves

Après les tracasseries des Championnats du Monde, les concurrents se sont retrouvés à Rome pour le Championnat d'Europe. Malheureusement nous n'avons quasiment pas reçu d'informations. Néanmoins nous avons appris la suprématie totale des voitures SG, en effet le samedi en Formule 8 SG furent opposées à 2 Serpent et le dimanche se fût 7 SG qui donnèrent la réplique à 3 Serpent. Le nouveau champion du Monde Lecat se trouve à la 25ème place !!

Les SG triomphe au GP d'Angleterre

Afin de bien montrer que la course de Carnoux n'était pas un hasard, les SG non contente d'avoir humilié les autres marques à Rome, sont allés battre les anglaise sur leurs propres terrains. Ainsi on trouve 10 SG le samedi et le dimanche en finale en Angleterre qui dit mieux ? Il semble que les SG sont mieux équilibrées au niveau châssis et que les pneus Gandini font des miracles. La firme PB va se lancer dans la construction d'une nouvelle voiture pour 1984. Mademoiselle Debie Preston et son père, après avoir mis au point la voiture Associated, reviennent en Angleterre pour s'attaquer au problème PB.

Malgré les bruits qui couraient concernant l'équipe italienne, qui selon certain aurait utilisé des procédés peu recommandables, c'est à dire de faire des interférences sur les voitures britanniques lors des finales, il faut reconnaître que ces derniers temps SG n'a pas besoin de tels procédés pour infliger de cinglantes victoires.

ZANADA GAGNE A ROTHRIST

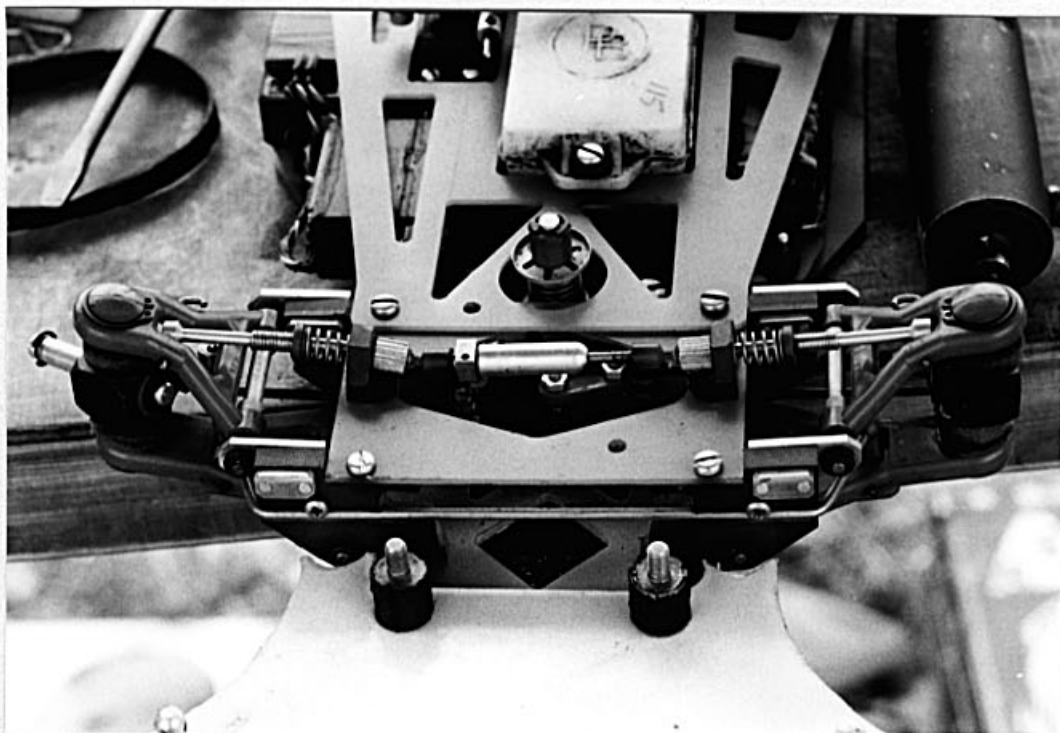
ZANADA GAGNE A ROTHRIST

Pour cette nouvelle manche du championnat Suisse nous n'avons presque pas d'informations (mais que savons-nous au fait ????) Tout juste que Thierry Zanada a remporté sa troisième victoire de l'année en course Formule. Il fût en tête de la finale dès le début de la course et lorsque la pluie se mit à tomber dès la moitié de la course il joua de tactique en continuant à rouler avec des pneus pour le sec, alors que tout le monde changeait de pneu. Il changea bien plus tard et ne perdit pas la première place. Bravo Thierry, il y a beaucoup de chance que tu sois champion suisse cette année. Manashe S. quant à lui, participa à la finale C et eût des problèmes de moteur.

UN GRAND MERCI

Un grand merci à Patrick Bovard pour ces deux articles qui paraissent dans ce journal et qui soulagent bien votre pauvre rédacteur. Ce dernier remercie également Philippe Neidhart qui a rapporté les renseignements de la manche régionale couru à Neuchâtel ainsi que les photos qui composent ce journal. Alors si vous aussi vous aimeriez recevoir un " GRAND MERCI " faites nous parvenir vos articles et commentaires.

Ce journal ne peut vivre pour vous que par vous .



Un nouveau train avant PB, lire l'article de P. Bovard

CHAMPIONNAT REGION 1

Le samedi c'est déroulé comme d'habitude la course Formule et la victoire est revenue à Shli de Lausanne devant 2ème Rouge et 3ème Frölich.

On trouve à la 4ème place notre ami Sambati qui lors de la finale perdit plus de 3 tours lors d'un changement de roue. Les membres du club se classent respectivement : 12ème Neidhart P. qui récolta le ciment blanc du circuit et qui pénétra dans le réservoir de sa voiture.; ainsi le filtre à essence c'est bouché et le moteur a calé alors que Philippe était en tête de la finale B. 20ème Christen H. sa voiture n'est pas encore au point, il s'agit de la nouvelle Associated à suspension, son rapport était inadapté à la piste. 22 ème Queloz C. Charly a eu des problèmes d'embrayage.

Le dimanche en Proto c'est à nouveau Sahli qui s'imposait, 2. Rouge 3. Lepelletier 4. Neidhart P. Une brillante place pour notre ami qui en est à sa 9ème course thermique et seulement sa 4ème course cette année. Après avoir obtenu le 7ème temps des éliminatoires, Philippe se trouve pénalisé d'un tour parce que Heinz n'a pas pu remettre la voiture dans la piste d'accélération, tant il y avait du monde et ceci après avoir ravitaillé. Reparti 3ème il réussira à prendre trois tours au 3ème et il termine 2ème de cette finale B. En finale A, un coup de gaz intenpestif au moment du départ lui vaudra encore 1 tour de pénalité avant que la course ne commence. Néanmoins ce jeune loup aux dents longues terminera brillamment à la 4ème place. 5. Boulmier. 6. Sambati (il a perdu sa couronne) 7. Frölich. 8 Scherr. 17. Queloz (toujours l'embrayage qui coince) puis Christen (non qualifié) mais la voiture va de mieux en mieux.

Propos recueillis par P. Neidhar



4 mousquetaires à Neuchâtel



Neidhart P. en finale



On attend le départ



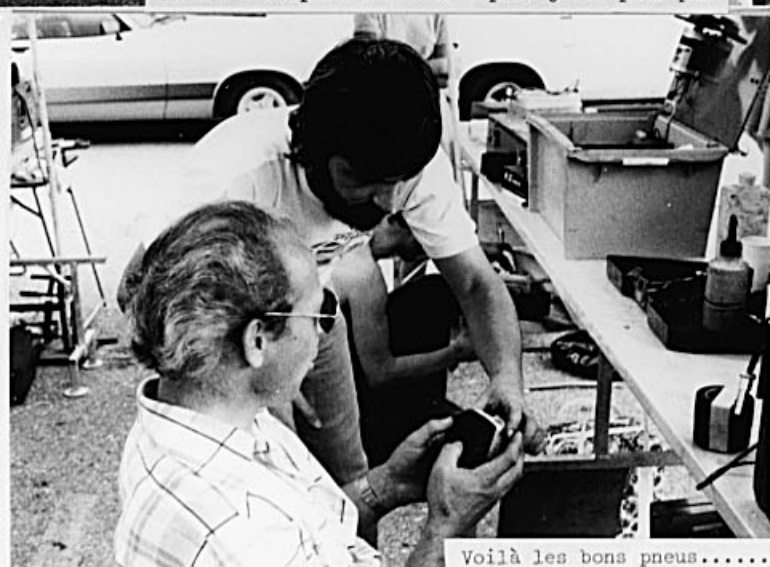
Il reste une place publicitaire à vendre



Encore 1 coupe.....plus je ne peux pas.



M'sieur.. ç'a coûte combien



Voilà les bons pneus.....moi, j'y crois pas.



CHAMPIONNAT GENEVOIS 1983

4ème manche

Rang		Tours	Points
1.	Merguin A.	89	50
2.	Sambati	84	40
3.	Queloz	82	35
3.	Lepelletier	82	35
5.	Christen	72	25
6.	Bocquet	67	22
7.	Zonta	62	20
8.	Bovard	60	18
9.	Charbon	36 finale B	15
10.	Roth	35 ..	12
11.	Rumbeli	20 ..	11
12.	Hertig	14 6' élimi.	10
13.	Manashe	14 16' ..	9
14.	Bertin	5 ..	8

CLASSEMENT GENERAL

CHAMPIONNATS GENEVOIS									
NO:	NOM	1	2	3	4	5	6	TOT	
1	MERGIN	50	18	18	50	0	0	136	
2	LEPELL	40	50	0	35	0	0	125	
3	BOVARD	25	40	35	18	0	0	118	
4	CRISTN	15	35	15	25	0	0	90	
5	QUELOZ	9	30	11	35	0	0	85	
6	MANASH	35	0	40	9	0	0	84	
7	SAMBAT	22	0	20	40	0	0	82	
8	ROTH	30	0	30	12	0	0	72	
9	BOQUET	12	0	22	22	0	0	56	
10	ZANADA	0	0	50	0	0	0	50	
11	BULMER	20	22	0	0	0	0	42	
12	RUCHAT	0	25	12	0	0	0	37	
13	HERTIG	2	0	25	10	0	0	37	
14	BETRAN	3	20	10	0	0	0	33	
15	ZONTA	4	0	0	20	0	0	32	
16	RUBELI	10	0	0	11	0	0	21	
17	MAMERT	5	15	0	0	0	0	20	
18	ANDSON	18	0	0	0	0	0	18	
19	CHABON	0	0	0	15	0	0	15	
20	RUCHAA	0	12	0	0	0	0	12	
21	GILIAR	11	0	0	0	0	0	11	
22	BONVIN	0	0	0	0	0	0	0	
23	FREY	0	0	0	0	0	0	0	
24	BERTIN	0	0	0	0	0	0	0	
25	FARNER	7	0	0	0	0	0	7	
26	LUDE	6	0	0	0	0	0	6	

NOTE : Le nombre de caractères à la ligne que fournit l'ordinateur nous oblige à abréger certains noms de famille. Nous nous en excusons par avance, vous trouverez ci-dessous la liste des noms en entier.

Andson	=	Anderson	Giliar	=	Gilliar
Betran	=	Bertrand	Lepell	=	Lepelletier
Boquet	=	Bocquet	Mamert	=	Mamerti
Bulmer	=	Boulmier	Manash	=	Manashe
Chabon	=	Charbon	Mergin	=	Merguin A.
Cheval	=	Chevalaz	Neihar	=	Neidhart
Cristn	=	Christen	Rubeli	=	Rumbeli
Farner	=	Fahrner	Ruchaa	=	Ruchat A.
			Sambat	=	Sambati

L'amateurisme du début

Lorsque les premières voitures RC firent leur apparition au début des années septante, celles-ci étaient fortement inspirées des voitures de compétition grandeur nature. Il apparaissait à l'époque nécessaire qu'elles devaient posséder des suspensions ainsi que d'autres raffinements que nous retrouvons sur nos modèles actuels. Mais au fur et à mesure des premiers tours de roues, il s'avèrait que si les modèles avaient fort belle allure à l'arrêt, il en était autrement lors des compétitions. Le peu d'expérience, l'utilisation de matières ordinaires conjugués à l'amateurisme des premiers constructeurs, procuraient aux modèles une fiabilité plus que douteuse. La création de championnats nationaux, puis internationaux allait donner un essort fantastique à la voiture RC de par les rencontres et les échanges d'idées que les compétitions apportaient. C'était le temps de l'amateurisme.

L'impact d'un titre mondial

Après que le premier championnat du monde fut organisé, les artisans constructeurs du début se sont vite transformés en constructeurs professionnels attirés par le développement de leur "hobby" et par les gains importants que pouvait apporter une victoire.

La création de journaux spécialisés et la popularité grandissante de la voiture RC ont fait qu'un titre de champion du monde apporte à la marque victorieuse un impact publicitaire qu'aucune autre course ou titre ne peut apporter. D'où la nécessité de vaincre à tout prix !

Par exemple, PB PRODUCTS a pratiquement doublé son chiffre d'affaires l'année qui a suivi le sacre de PHIL BOOTH à Genève.

Une évolution constante

Pour parvenir à ce but, les écuries de pointe se doivent de faire évoluer constamment leurs modèles de manière à garder une longueur d'avance sur leurs concurrents. C'est une des raisons qui font que chaque championnat du monde a été marqué par une ou plusieurs innovations techniques, généralement commercialisées en cas de succès dans les mois qui suivirent la manifestation. Genève 1979, PB PRODUCTS possédait ce petit plus qui peut donner la victoire grâce au différentiel. Cet accessoire allait très vite s'imposer par la suite puisqu'à l'heure actuelle, toutes les marques proposent leurs voitures de pointe équipées de cet accessoire.

Indianapolis 1981, la suspension qui avait fait son apparition en 1980 à Monaco avec AMPS est représentée au top niveau grâce à M.PLESTED qui, 4 mois après la commercialisation de la première "flèche rouge", plaçait deux PB ALPHA en finale.

Même si ce fut une voiture 100 % classique - en l'occurrence une DELTA qui remporta la finale - la voie était tracée puisque toutes les marques de pointe actuelles ont pour leur haut de gamme, une voiture à suspension avec, bien entendu, un différentiel.

L'ennemi, le poids

Le principal problème rencontré durant les deux années qui ont suivi Indianapolis, fut la fragilité des moteurs. L'adhérence des nouvelles voitures exigeant beaucoup plus du moteur que les classiques "planches

à roulettes", les constructeurs furent confrontés à des problèmes de surchauffe, de perte de puissance et de casse moteur, les obligeant à trouver une parade à ces problèmes. Les fabricants de moteurs ont bien entendu amélioré plusieurs points faibles mais, si l'amélioration de la fiabilité fut sensible, les accélérations- principalement à cause du poids plus élevé des voitures à suspension - n'en furent pas pour autant améliorées.

Ce fut une des raisons qui poussa les équipes de pointe européennes à développer la boîte à vitesses. Meilleure accélération, vitesse de pointe plus élevée, soulagement du moteur lors des lignes droites et possible économie d'essence. Si PB fut la première à présenter une boîte à vitesses - EFRA ROME 1982 - la première boîte commercialisée, fut l'oeuvre de SERPENT dès la fin de l'année 1982.

Malgré cette amélioration technique, le GP d'Espagne EFRA 83 allait montrer qu'une voiture légère - en l'occurrence la Delta de CARBONEL - pouvait très facilement rivaliser, autant en accélération qu'en vitesse de pointe, les meilleures voitures européennes.

Les Delta et Associated présentes à Carnaux pourraient bien préfigurer une nouvelle approche de la voiture RC de compétition. Grâce à l'apport de plaques Kevlar/Carbone formées à chaud en forme de U, on obtient par l'assemblage de deux U opposés l'un à l'autre, un châssis rectangulaire d'une rigidité et d'une légèreté qu'aucune autre matière n'est capable de donner. Le gain de poids est d'environ 40 % par rapport à un châssis conventionnel.

Naturellement, le cocktail de ces deux solutions boîte à vitesses plus allègement, peut amener beaucoup. Et même, si la victoire est revenue à un modèle conforme au kit de base, la démonstration de la SERPENT de ROEM (lequel a longtemps mené la course avec jusqu'à deux tours d'avance) qui ne pesait que 2 kg environ et était équipée d'une boîte à vitesses, préfigurait bien ce que pourrait être la voiture de l'année prochaine.

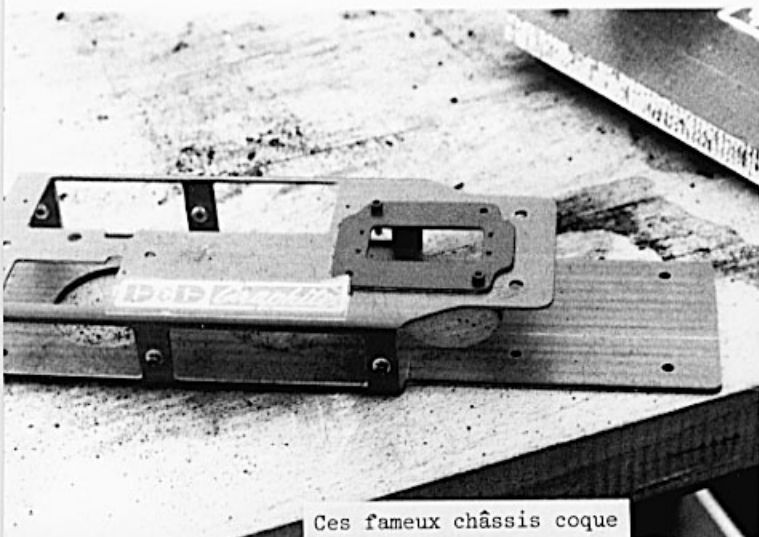
Les voitures sous la loupe

PB ALPHA GP

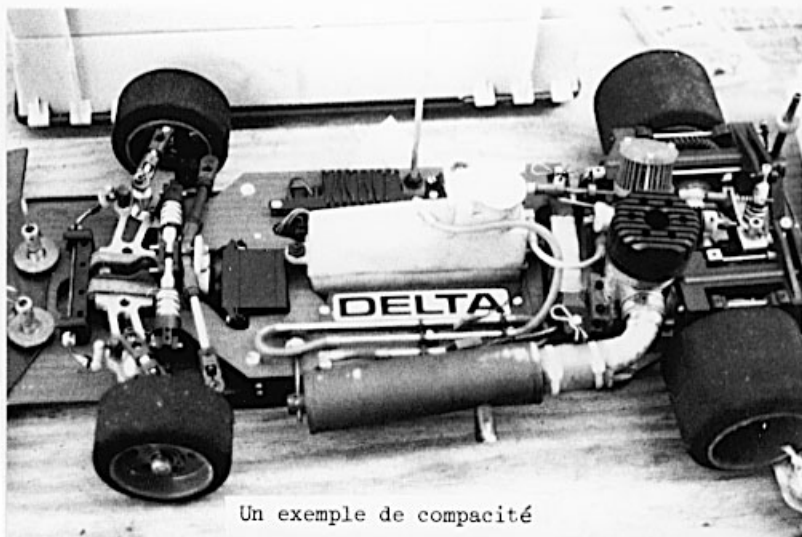
La suspension avant déjà vue au championnat d'Europe GT a été conservée. Le train avant se présente d'une manière beaucoup plus compacte avec un bloc central sur lequel est fixé les trapèzes inférieurs et supérieurs. Les barres de torsion sont avantageusement remplacées par deux ressorts hélicoïdaux de part et d'autre du mono-amortisseur. Les tirants de garde au sol ont également disparu au profit de deux bagues molletées également situées aux extrémités du mono-amortisseur. La géométrie de la suspension reste la même que pour le modèle 83 avec toutefois un essai d'une voie avant plus large qui ne donna pas entière satisfaction et ne fut pas utilisée lors des essais chronométrés.

Du côté du train arrière, peu de modifications si ce n'est un mono-amortisseur à la sauce spaghetti (SG) et une cure d'amaigrissement du différentiel et des pièces plastiques composant le bloc arrière.

Toujours en rapport avec l'allègement, l'utilisation d'un châssis et d'une plaque radio qu'un brodeur de Saint-Gall ne dénigrerait pas. Les éléments radio prenant place sur le châssis.



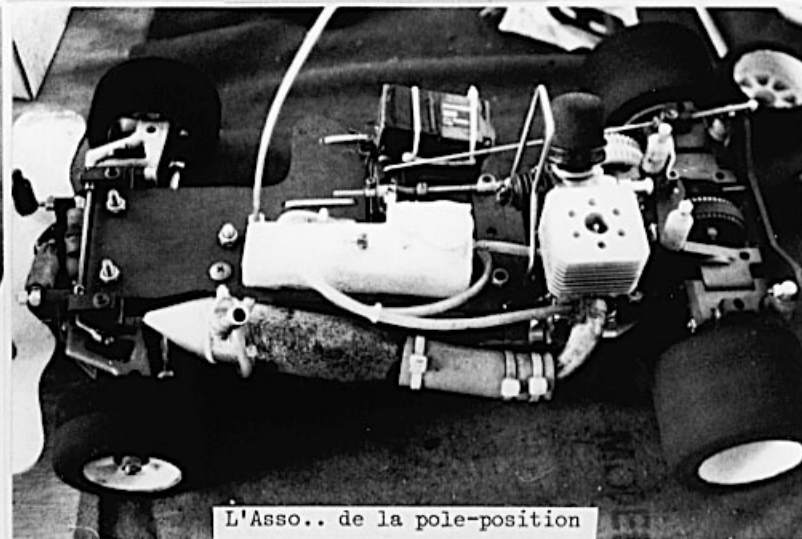
Ces fameux châssis coque



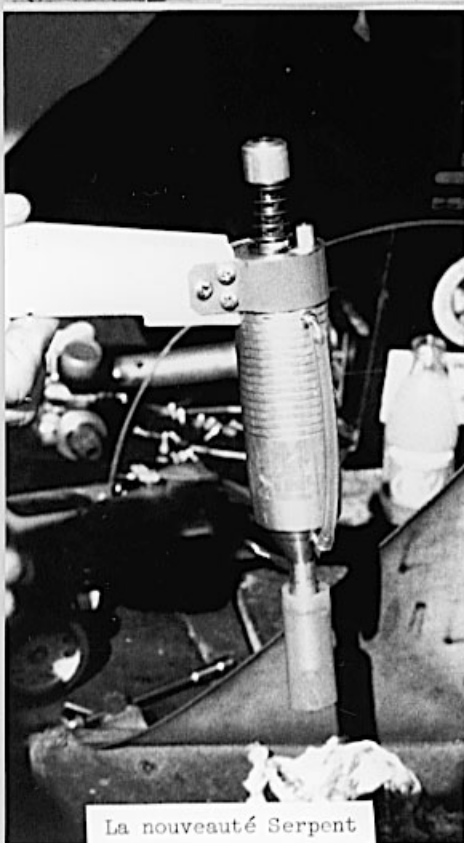
Un exemple de compacité



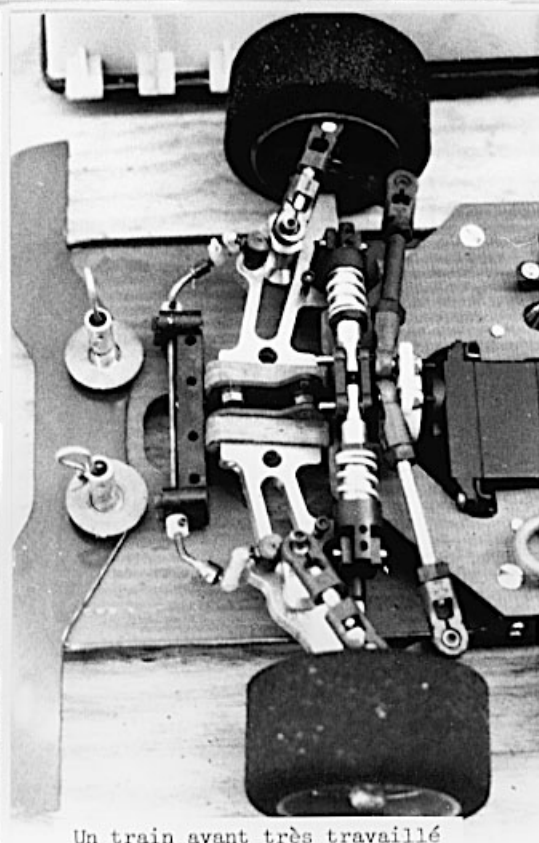
Nouveau save-servo



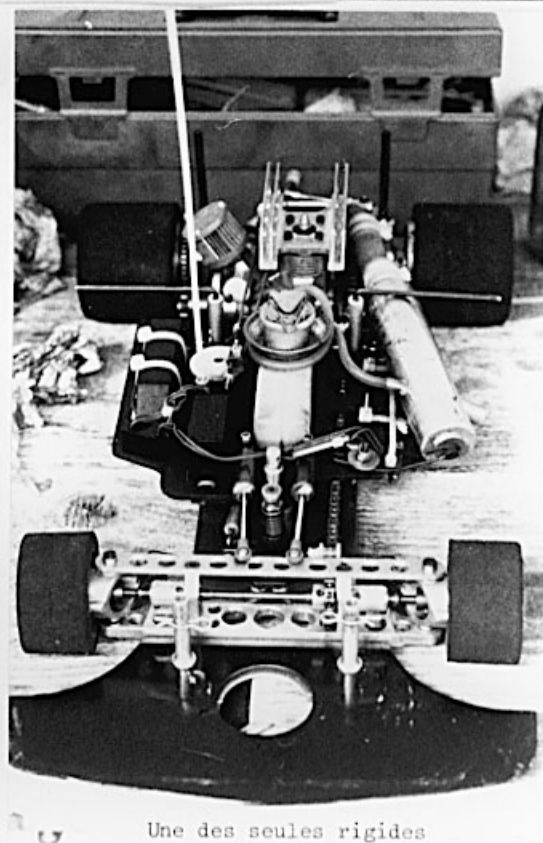
L'Asso.. de la pole-position



La nouveauté Serpent



Un train avant très travaillé



Une des seules rigides

Dans le stand japonais trônait une superbe PB à quatre roues motrices qui ne fut malheureusement pas utilisée en course. Elle ne comprenait pas moins de trois différentiels avec transmission par chaîne.

SG COLUMBIA MKII

Contrairement à son habitude, la marque italienne a présenté des modèles très peu modifiés, si ce n'est le retour sur certaines voitures des doubles amortisseurs arrières afin de réduire et d'amortir le roulis de la voiture. Le châssis a été rigidifié par l'adoption d'une plaque en ergal de 3 mm au lieu des 2,5 mm précédents. Cette rigidité est rendue nécessaire par le souci de SG de réduire au minimum les changements de carrossage des trains avant et arrière puisque, contrairement à la théorie de M. PLESTED pour qui les variations de carrossage permettent de garder l'auto stable lors des freinages, M. SABATTINI considère ces variations comme négatives dans le comportement de l'auto et les a supprimées par l'emploi de nouveaux supports trapèzes aux axes surélevés.

A noter également l'apparition d'un nouveau support de transmission intermédiaire, lequel est fixé sur toute la largeur du POWER POD et évite à l'axe intermédiaire de travailler en porte-à-faux.

Vu aussi une barre à rotule (celle utilisée pour la direction) reliant l'extrémité avant des axes de trapèze supérieur du train arrière.

SERPENT QUATTRO

La voiture hollandaise fut sans conteste la révélation de la finale. Si les SERPENT ont très peu évolué depuis le début de la saison, elles l'ont fait dans le bon sens.

L'utilisation de carbone pour la plaque radio et le châssis, donnant légèreté et rigidité, plus l'utilisation d'une boîte à vitesses bien éprouvée maintenant, a amené la SERPENT au plus haut niveau.

La nouveauté dans le stand de l'équipe hollandaise n'était pas sur la voiture mais dans les mains de M. BERVOETS.

Les manches qualificatives du championnat du monde se déroulant sur dix minutes, le ravitaillement est rendu pratiquement obligatoire d'où l'intérêt de l'effectuer au plus vite. Afin de gagner du temps, Mrs BERVOETS & CO n'utilisaient plus la classique pipette mais un résonateur SERPENT modifié en seringue de même contenance que le réservoir. Le côté s'enfilant dans le réservoir est du même diamètre que celui-ci et comporte une prise de dégazage pour éviter que le mélange ne mousse. On introduit la seringue dans le réservoir, on pousse sur le piston et hop, en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, le plein est fait.

Ce système a donné de bons résultats pour les qualifications où le deuxième plein n'a pas besoin d'être complet. En revanche, ROEM a câlé trois fois en finale, perdant toutes chances d'accéder à la plus haute marche du podium.

ASSOCIATED

Associated, qui fut l'un des pionniers de la RC, a toujours fait évoluer ses voitures un peu en retrait de la concurrence. Heureusement pour ASSO, il est venu un jour PHIL BOOTH qui, pour une modique somme, lui a vendu

son prototype qui était, pour la petite histoire, un des premiers développements de la PB ALPHA.

Bien lui en a pris puisque le meilleur temps allait revenir à RALPH BURCH lequel s'était déjà illustré à Indianapolis.

Les ASSOS étaient relativement proches de la série avec tout de même quelques raffinements d'importance. La barre anti-roulis avant a pris place sur le bloc avant. La section de la barre a diminué du fait du bras de levier moins important qu'à l'origine.

La transmission était assurée grâce à une courroie crantée dans le plus pur style SG. Une boîte à vitesses style SERPENT complétait la transmission. On notait aussi un repositionnement des amortisseurs arrières, lesquels étaient montés en position verticale grâce à un nouveau support fixé à l'arrière du châssis. Comme cela se fait maintenant de manière générale sur les autres voitures, l'aileron arrière vient se fixer sur les porte-moyeux arrières afin d'éviter l'écrasement des suspensions lors d'appuis aérodynamiques importants.

Tout comme DELTA, ASSOCIATED présentait à Carnoux des châssis/coque en kevlar/carbone de très belle facture.

Les K+B équipant la marque américaine se sont révélés fort performants malgré quelques problèmes de fiabilité causés par un mauvais pourcentage d'huile dans l'essence.

Pour la petite histoire, lors d'un contrôle technique du moteur de BURCH, la cylindrée de son K+B était de 3,54 ccm. Frayeur des gars de chez K+B puisque, comme chacun le sait, la cylindrée maximum admise est de 3,50 ccm. Malgré le contrôle du moteur de série, tous étaient à 3,54 ccm. Après moult explications et calculs, il s'est avéré que les tolérances de fabrication expliqueraient la présence de ces 0,04 ccm supplémentaires malvenus en ces temps de suspicion.

DELTA

La marque de l'IOWA a montré avec son dernier prototype de l'Eagle, une nouvelle voie dans la voiture RC de pointe. Mécaniquement très simple, elle se caractérise par un centre de gravité extrêmement bas, accentué encore plus par son nouveau châssis coque en Kevlar/carbone.

Si ce n'est un évident désir d'allègement, peu de grosses modifications ont été effectuées. En revanche, une multitude de détails montraient que rien n'avait été laissé au hasard. Les pivots des roues avant se sont vu adjoindre une chape à rotule reliant l'axe du pivot au limiteur de débattement de la suspension avant. Ces tirants ont pour but de rigidifier les axes de pivots et peuvent servir à d'éventuelles corrections de carrossage. Afin d'obtenir un meilleur centrage des masses, les accus prennent place entre le réservoir et le moteur. Cette disposition est rendue possible grâce à la suppression du sauve-servo avant. Celui-ci est remplacé par un tout nouveau type et se monte directement sur la tête du servo de direction. La pressurisation du réservoir a fait l'objet de soins particuliers. Une série de tube de laiton sont disposés parallèlement entre eux et reliés par des tuyaux silicone. Le but recherché est de réduire la chaleur des gaz entrant dans le réservoir.

Le fait qu'aucune DELTA n'ait été qualifiée pour la finale ne devrait pas remettre en cause la conception originale de cette voiture et le fait

qu'elle commence à être copiée aussi bien en Europe qu'au Japon tend à le prouver.

KYOSHO

Les Japonais sont toujours attendus avec impatience lors des compétitions. L'éloignement du Japon et le peu d'informations que nous recevons de leurs compétitions nous font toujours croire qu'ils vont arriver avec pleins de trucs exotiques. Et bien non, s'ils sont effectivement de très bons copieurs, ils sont en revanche de bien piètres novateurs. Les Kyoshos présentes à Carnoux étaient en tous points identiques aux prototypes déjà à Indianapolis.

La piste de Carnoux beaucoup plus bosselée que la piste américaine a montré les limites de la KYOSHO et des planches à roulettes. Si le meilleur temps à Indianapolis fut l'oeuvre d'un Japonais, à Carnoux, il faut remonter aux alentours de la 25 place pour retrouver la première voiture japonaise.

Malgré sa conception à 4 roues motrices, l'absence de suspension s'est révélée comme un obstacle infranchissable face aux mécaniques européennes et américaines.

Gageons que la présence des prochains championnats du monde en terre asiatique verra la sortie d'une nouvelle voiture basée sur les enseignements des courses de Carnoux.

Les autres

Que dire des autres sinon que l'unique MANTA présente n'a pas dépassé le stade des 1/8 finale malgré l'entourage et les conseils avisés de MM. POLDI et VERONESI.

La présence d'une rescapée des planches à roulettes, une SG VCS conduite par un Luxembourgeois, a clairement montré qu'une page de la voiture RC était tournée. Elle qui fut il y a moins de 15 mois une des meilleures voitures sur le marché est aujourd'hui complètement dépassée.

Si l'on peut se réjouir de cette évolution technique rendant les modèles toujours plus proches de la réalité et plus intéressants à piloter, on peut, en revanche, être effrayé par le prix qu'il va falloir déboursier ces prochaines années pour être dans le coup. La fédération anglaise a très bien compris le problème puisqu'au moment des premiers bruits faisant état d'apparition de voitures à 4 roues motrices de piste, celle-ci a purement et simplement décidé de les interdire des courses en Angleterre. Cette mesure est très sage et l'on peut espérer que l'ETRA prendra des mesures similaires quant au poids limite des voitures afin de garder un même rapport de force entre pilotes privés et d'usines.

Patrick BOVARD

Vainqueur légal : Tadiello (I)
 Vainqueur moral : Lecat (F)

Il ne s'agit là, que d'une interprétation toute personnelle, car la Fédération mondiale, IFMAR, puis la Fédération Européenne, EFRA, ont décidé que le vainqueur est le français Lecat, ceci malgré les vigoureuses protestations de la délégation italienne.

Après le folklore de Carnoux, les choses se sont singulièrement envenimées. La fédération italienne mélangeant intérêts privés et l'amateurisme (tout relatif) du monde de la RC et ceci par l'intermédiaire d'une étude d'avocats, a mis en dameure toute les fédérations européennes ainsi que nomément certains dirigeants. Cette fédération italienne se réservait le droit de poursuivre n'importe quelle fédération qui oserait prétendre que M. Tadiello n'était pas le vainqueur. Une façon comme une autre de régler le problème par la force. La base de leur décision étant le classement établi par les organisateurs de Carnoux..... Il est bien évident que tout ceci ne peut que déservir notre sport et qui plus est, laisse les amateurs de ce hobby dans l'expectative. Notre but premier n'est-il pas de se divertir et de laisser les "pros" s'entre-dévorer gentiment dans leur coin. Alors pourquoi s'en prendre à nos fédérations qui en premier lieu servent de lien entre nos clubs pour coordonner nos différentes rencontres qui se veulent toutes amicales?

Néanmoins ces championnats du monde ont démontrés la carence administrative et le vide juridique des deux fédérations faïtières que sont l'EFRA et L'IFMAR. Au moment où le train des organisateurs a déraillé, aucune instance n'a été capable de prendre les choses en main, personne ne pouvait légalement faire autorité et peser de tout son poids pour prendre une décision.

Finalement le résultat de la décision importe peu, mais il fallait en prendre une, à l'image d'un arbitre de football qui, même si il c'est trompé et malgré les protestations du public et des joueurs maintient sa décision. C'est cela faire autorité.

La carence administrative des dirigeants, c'est de n'avoir pas de règlement et je rappellerai pour mémoire que l'organisation des championnats du monde 1979 à Genève avait créé de toute pièce un règlement afin de parer à toutes éventualités.

Car le problème est simple, dans un championnat du monde, qui est responsable de quoi ? IFMAR donne mandat à l'EFRA et cette dernière au club organisateur donc à Carnoux; ainsi en cas de litige incontrôlable de la part de Carnoux ces dernier se réfère à l'EFRA qui en dernier ressort s'adresse à l'IFMAR.

Et nous voici au centre du problème, le président des deux organisations est le même, c'est un peu gênant..... ensuite IFMAR n'a pas de règlements précis, c'est encore plus gênant,... et n'a rien prévu en cas de litige!!!! pas de conseil suprême, pas de tribunal de décision, rien..... le vide.

Alors que faire ? a quoi s'accrocher. Eh bien il faut refaire marche arrière et s'arrêter aux quelques règles des gens de Carnoux qui donnaient 5 minutes pour déposer protêt. C'est peu de temps, mais enfin.... La fédération française n'a pas respectée se délai, elle est venue réclamer 2 heures après. Qu'aurait-il fait si elle était venue réclamer 3 h, 5 h, ou 10 heures après ? quelle est la limite à partir de laquelle

un délai dépassé, on peu encore prendre en compte des réclamations ? A Genève (encore) le délai était 15 minutes après la publication des résultats. Je l'affirme bien haut, si une délégation était venue déposer protêt au moment du souper de clôture (c'est à dire 2 heures après la course) nous l'aurions envoyé sur les roses, vite fait bien fait, car à ce moment là, pourquoi pas déposer un protêt pour contre les courses de qualifications, tout est possible dès le moment ou plus aucun règlement est respecté.

Néanmoins, il faut reconnaître que l'erreur était très grave compte tenu que, tout d'abord le commentateur annonce Tadiello vainqueur avec 1 tour d'avance sur Lecat et ensuite sur l'affichage officiel on annonce une victoire avec 1 seconde!!! alors que tout le monde peut certifier que les voitures étaient loin de passer ensemble la ligne d'arrivée. Donc erreur grossière; à ce moment là, la délégation française aurait dû réagir. Mais comme elle a trop tarder, légalement elle se trouve fautive et ainsi Monsieur Lecat devient le vainqueur moral, puisqu'il a virtuellement gagné, mais légalement Tadiello est champion du monde avec 1 tour en moins que le second!!! Les voies du modélisme sont aussi insondables que les voies célestes.

JCR

CHAMPIONNAT DU MONDE 1983 (re-suite)

C'est à Paris le 18 juillet à 20 h 30, qu'après de multiples vérifications, les esprits au calme, que la décision définitive a été officialisée . Monsieur Lecat est champion du monde, il a été reconnu que Tadiello a été crédité d'un tour imaginaire, alors que le comptage par ordinateur !! n'a pas pris en compte deux tours de Lecat. Lors de la réunion du 5 août à Rome, chaque parti, c'est à dire la fédération italienne et la fédération européenne sont restés sur leur position. Donc le champion est..... je ne sais plus.

Des membres polyvalents

Il n'est peut être pas aussi célèbre que Platini, mais néanmoins il a fait la une de votre quotidien favori. Il s'agit tout simplement de votre secrétaire bien aimé. On le reconnaît facilement sur la photo, c'est celui qui a le stylo sur l'oreille droite et qui se trouve debout à droite de la photo en 3ème position. Le Fc Grand-Lancy poste compte dans ces membres un membre de notre club. Question: Est-ce que le FC Grand-Lancy Poste a vraiment besoin de tout son terrain pour jouer, parce que nous on.....

FC Grand-Lancy Poste : un doublé symbole de longévité

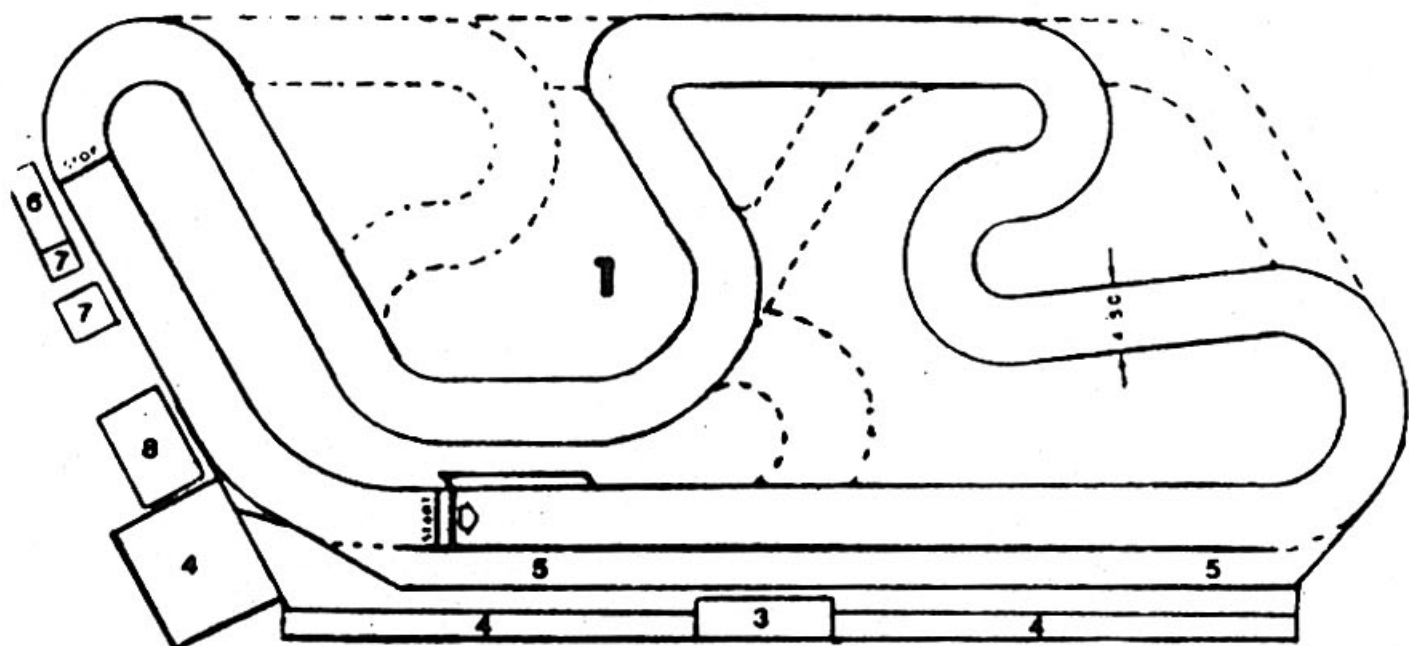


Debout de gauche à droite: Goumaz (président), Bard, Kirchhofer, Chopard, Grandjean, Mamerti, Wullemmin, Bula (entraîneur). Accroupis: Roch, Fabbroni, Berger (cap.), Dupuis, Yacoubian, Crettex, Jaggi.



Comme dans toutes les rédactions du monde et là, nous restons modeste, arrive l'heure de la mise en page et la clôture des articles. Ceci s'appelle dead line. C'est le moment que choisi notre ami Hertig pour nous faire parvenir les photos et un classement des Championnats d'Europe 1983 à Rome. C'est super sympha mais le rédacteur est tout bousculé et il faut à la plus que dernière minute encore ajouter et faire les photos. Ceci démontre au moins qu'il n'est jamais vraiment trop tard. Mais avec tous ç'a je ne pourrai pas bichonner ma voiture pour le championnat genevois, et je terminerai à nouveau dernier, ce qui n'est pas ma vraie place par rapport et mes dons. Là derrière je sens une façon délibéré de Philippe pour être sûr de faire mieux que moi en course. Il y a longtemps que nous savons que tous les moyens sont bons. C'est triste.....

10 CAMPIONATO EUROPEO
AUTOMODELLI RADIOCOMANDATI 1:8
CATEGORIA FORMULA E PROTOTIPO
ROMA PISTA MRC 6-7 AGOSTO



VIA DI TORRICOLA
(tra Via Appia e Via Ardeatina)



RACE :

FORMULA

1st SEMI-FINAL

Dr.N°	D R I V E R S	NAT.	laps	Time
1	TADIELLO	I	61	200234
2	PEZZINI	I	59	200470
3	COSTANTINI	I	61	200789
4	LESTI	I	51	200427
5	SEVESO	I	10	31261
6	CALPISTA	I	61	201371
7	LUCCHESI	I	6	20502
8	TON	NL	61	201405
9	LECAT	F	56	201748
0	PAGDIN	GB	50	172428

2nd SEMI-FINAL

Dr.N°	D R I V E R S	NAT.	laps	Time
1	SABATTINI	I	62	201484
2	GHERSI	I	62	201590
3	ORAZI	I	56	200603
4	PLACENTI	I	47	201119
5	GREENO	GB	59	201728
6	COLLET	F	58	200873
7	ERRINGTON	GB	33	112697
8	AUTUORI	I	12	80931
9	BAHR	D	59	201034
0	WHIPLI	CH	58	200779

F I N A L

Dr.N°	D R I V E R S	NAT.	LAPS	TIME
1	BORTOLAMASI	I	124	400973
2	ROEM	NL	123	401330
3	CALCE	I	124	401957
4	BERGONZINI	I	119	401046
5	TADIELLO	I	109	401164
6	SABATTINI	I	120	400920
7	COSTANTINI	I	46	400000
8	GHERSI	I	124	401773
9	CALPISTA	I	115	401099
0	BAHR	D	113	400847

F I N A L

R E S U L T S

Place	D R I V E R S	NAT.	laps	Time	Place	D R I V E R S	NAT.	laps	Time
1	BORTOLAMASI	I	124	400973	51	CARONELLO	I	15	50361
2	GHERSI	I	124	401773	52	GJERSOE	DN	15	50453
3	CALCE	I	124	401957	53	CHAMBERLAIN	GB	15	50543
4	ROEM	NL	123	401330	54	LODI	I	15	50585
5	SABATTINI	I	120	400920	55	BUHLER	CH	15	50788
6	BERGONZINI	I	119	401046	56	PRESTON DA	GB	15	50903
7	CALPISTA	I	115	401099	57	JORGENSEN	DN	15	51032
8	BAHR	D	113	400847	58	MATRONE	F	15	51049
9	TADIELLO	I	109	401164	59	GROSHTL	D	15	51055
10	COSTANTINI	I	46	400000	60	NOUGIER	F	15	51080
11	TON	NL	61	201405	61	CARLSSON	S	15	51110
12	PEZZINI	I	59	200470	62	BEVACQUA	MC	15	51207
13	GREENO	GB	59	201728	63	MYRBERG	S	15	51288
14	WHIPLI	CH	58	200779	64	NORVAS	FN	15	51342
15	COLLET	F	58	200873	65	HARDER	DN	15	51408
16	ORAZI	I	56	200603	66	AUTUORI R.	I	15	51516
17	LECAT	F	56	201748	67	RYMOND	F	15	51721
18	LESTI	I	51	200427	68	MARINGER	A	15	51865
19	PAGDIN	GB	50	172428	69	SEINARD	F	15	51891
20	PLACENTI	I	47	201119	70	FRIEDLI	CH	14	50000
21	ERRINGTON	GB	33	112697	71	LEPPALAHTI	FN	14	50443
22	AUTUORI A.	I	12	80931	72	FOLLETTE	MC	14	50652
23	SEVESO	I	10	31261	73	JOHANSSON	S	14	50740
24	LUCCHESI	I	6	20502	74	GROMBERGE	NL	14	51337
25	CULVER	GB	16	51040	75	FRUHWIRT H	A	14	51796
26	PRESTON DA	GB	16	51209	76	JOHNSON	S	14	51936
27	WHITE	GB	16	51338	77	DE GRAFFE S	NL	14	51957
28	CACCIAPUOTI	I	16	51360	78	STRAUS	GB	13	50125
29	GABBIANI	MC	16	51417	79	TENTHOF	NL	13	50550
30	VERONESI	I	16	51419	80	SMIDT	D	13	50683
31	HEINZ	F	16	51438	81	BAUMGARTNER	D	13	50920
32	FABBRI	I	16	51492	82	DOGNON	F	13	50920
33	BERVOETS	NL	16	51593	83	SCHOLLE	F	13	50920
34	STERR	D	16	51642	84	DE GRAFFE J	NL	13	51505
35	ZANADA	CH	16	51702	85	BOTTA	MC	13	51981
36	BATLEY	GB	16	51726	86	FINZINGER	A	13	52061
37	DIATTO	I	16	51839	87	BINDER	A	13	52177
38	GARBANI	CH	16	51903	88	HAEGEL	S	12	50000
39	HASSIG	CH	16	51955	89	BONGIOVANNI	I	12	50000
40	PLESTED	GB	16	52176	90	WAGNER	A	11	5
41	GNESINI	I	16	52891	91	BOOR	NL	9	50000
42	MARANI	I	15	50000	92	SCHOLLER	A	7	50000
43	SALLE	F	15	50007	93	BURRAS	E	7	50205
44	MIELKE	D	15	50042	94	KUNZ	CH	2	50000
45	HOSCHEN	D	15	50073	95	AURIOT	F	-	-
46	COLOMBINI	I	15	50080	96	BONVENTO	I	-	-
47	LINDE	DN	15	50106	97	ZENDER	CH	-	-
48	MEISTER	CH	15	50132	98	HERNANDEZ	E	-	-
49	FRUHWIRT		15	50256	99	VAN DER LINDEN	B	-	-
50	POLDI	I	15	50334	00	RAITH	D	-	-

SERIE N°	DRIVER N°	DRIVERS	NATION	QUALIFYING HEATS						SERIE N°	DRIVER N°	DRIVERS	NATION	QUALIFYING HEATS					
				HEAT 1		HEAT 2		HEAT 3						HEAT 1		HEAT 2		HEAT 3	
				laps	time	laps	time	laps	time					laps	time	laps	time	laps	time
SERIE 1	1	AUTUORI A.	I	16	51486	6	20279	16	50021	SERIE 6	1	GARBANI	CH	14	50501	15	51005	16	51903
	2	HARDER	DN	15	51408	15	52235	13	50008		2	SINARD	F	6	25026	15	51891	11	42201
	3	BOOR	NL	7	52112	9	40016	6	32114		3	ERRINGTON	GB	4	12220	2	10470	16	50699
	4	PRESTON DA.	GB	14	51732	14	50754	15	50903		4	ORAZI	I	16	51491	16	50136	6	20525
	5	LODI	I	15	51474	3	22454	15	50585		5	COSTANTINI	I	16	50854	15	51235	16	50073
	6	FRUHWIRT H.	A	12	51872	10	50007	14	51796		6	PLESTED	GB	15	50605	16	52176	15	51635
	7	NORVAS	FN	15	51342	11	50040	12	43526		7	DE GRAF S.	NL	13	50102	14	51957	-	-
	8	BORRAS	E	7	50205	-	-	-	-		8	PLACENTI	I	15	50355	16	50279	16	50523
	9	BOTTA	MC	12	50419	12	50164	13	51981		9	FINZINGER	A	13	52061	12	52026	2	05730
	0	MYRBERG	S	14	50622	15	51288	14	51224		0	GJERSOE	DN	-	-	15	50493	11	50309
SERIE 2	1	JORGENSEN	DN	15	51777	13	43272	15	51032	SERIE 7	1	HEINZ	F	16	51439	16	51774	2	04158
	2	MIELKE	D	15	50416	15	50042	9	25788		2	COLOMBINI	I	15	50080	6	15862	4	15465
	3	ZANADA	CH	16	51702	12	40705	3	19.99		3	WHITE	GB	15	50647	16	51997	16	51338
	4	BAILEY	GB	15	50083	15	51004	16	51726		4	GHERSI	I	16	50064	12	51870	3	05475
	5	BERGONZINI	I	17	51791	10	30884	16	51444		5	BORTOLOMASI	I	16	50279	17	51110	15	43962
	6	AURIOT	F	-	-	-	-	-	-		6	ROEM	NL	12	34934	17	51342	17	51479
	7	JOHANSSON	S	1	02275	4	45958	14	50740		7	WHIPLI	CH	14	51168	16	51043	15	51006
	8	TENTHOF	NL	13	50550	4	14122	-	-		8	DOGNON	F	13	50924	-	-	9	31950
	9	FOLLETTE	MC	12	42476	1	05021	14	50672		9	KUNZ	CH	-	-	2	11261	-	-
	0	WAGNER	A	2	10689	11	50719	-	-		0	HAGEL	S	12	53237	12	42698	10	50800
SERIE 3	1	FRUHWIRT G.	A	15	50256	15	50298	1	5.0597	SERIE 8	1	HASSIG	CH	12	50869	16	51955	15	50388
	2	BONVENTO	I	-	-	-	-	-	-		2	BERVOETS	NL	15	50175	16	51593	-	-
	3	SMIDT	D	10	33939	2	04411	13	50683		3	PAGDIN	GB	15	50225	16	51026	5	24913
	4	PRESTON DE.	G	16	51582	8	33679	16	51209		4	TADIELLO	I	12	51504	16	50016	17	51809
	5	SCHOLLE	F	13	50929	2	11324	8	30751		5	FABBRI	I	16	51492	15	50158	6	15588
	6	ZENDER	CH	-	-	-	-	-	-		6	GREENO	GB	16	51454	16	50922	16	50311
	7	GABBIANI	MC	16	51417	15	50283	15	51130		7	COLLET	F	12	51686	16	51862	16	50514
	8	BINDER	A	5	21487	13	52177	12	50367		8	STER	D	5	23067	8	31161	16	51647
	9	LUCCHESE	I	16	50768	16	50640	11	50907		9	NOUGIER	F	15	51828	15	51080	4	5 005
	0	DE GRAFFE J.	NL	4	15013	12	51292	13	51505		0	BUHLER	CH	15	50788	14	50031	5	14070
SERIE 4	1	LEPPALAHTI	FN	2	10365	-	-	14	50443	SERIE 9	1	HOSCHEN	D	15	50073	11	51444	15	51197
	2	SCHOLLER	A	7	51982	5	22516	7	33483		2	CACCIAPUOTI	I	16	51360	15	50467	14	51438
	3	MEISTER	CH	15	50132	15	51760	4	51855		3	CHAMBERLAIN	GB	-	-	15	50543	14	50700
	4	LESTI	I	16	50177	6	21050	6	50352		4	CALCE	I	16	51454	16	50619	17	51597
	5	BAUMGARTNER	D	13	50925	13	51689	1	32311		5	CALPISTA	I	4	21990	10	32728	16	50377
	6	HERNANDEZ	E	-	-	-	-	-	-		6	MATRONE	F	15	51049	15	51379	8	3032
	7	GROMBERGE	NL	3	10390	7	45369	4	51337		7	TON	NL	16	51712	16	50779	3	1150
	8	VAN DER LINDEN	B	-	-	-	-	-	-		8	POLDI	I	15	50334	15	51565	15	51877
	9	MARINGER	A	14	51413	15	51865	2	50219		9	SALLE	F	10	51181	15	50007	15	51100
	0	BAHR	D	15	50906	16	51149	6	50991		0	AUTUORI R.	I	14	51284	15	51516	13	4509
SERIE 5	1	PEZZINI	I	17	52039	16	50407	16	50666	SERIE 10	1	GNESINI	I	8	50285	16	52891	10	43144
	2	LE CAT	F	15	50206	16	50826	15	51502		2	CARONELLO	I	14	50818	15	50361	9	51529
	3	CULVER	GB	5	41524	16	51048	10	45814		3	FRIEDLI	CH	14	45451	2	04917	11	35284
	4	SABATTINI	I	17	51846	16	50302	16	50377		4	STRAUS	GB	13	50125	10	40732	12	50450
	5	DIATTO	I	15	44577	16	51839	15	50270		5	VERONESI	I	15	51134	15	50377	16	51419
	6	BEVACQUA	MC	15	51280	15	51207	15	51397		6	BONGIOVANNI	I	-	-	12	50075	-	-
	7	LIND	DN	15	50558	15	50106	13	52074		7	RAITH	D	-	-	-	-	-	-
	8	JOHNSON	S	14	51936	11	43260	11	50633		8	CARLSSON	S	4	15139	15	52443	15	51110
	9	GROSHL	D	2	04726	13	41612	15	51055		9	SEVESO	I	16	51512	16	50286	16	50977
	0	MARANI	I	15	45122	6	20490	15	50172		0	RAYMON	F	15	51721	15	52403	10	33298



RACE :

PROTOTIPO

1^o SEMI-FINAL

DRIVERS	NAT.	laps	Time
SABATTINI	I	62	19369
LESTI	I	63	20173
CALPISTA	I	63	20069
ERRINGTON	GB	64	20186
GREENO	GB	61	20063
CULVER	GB	24	9480
SEVESO	I	61	20017
WHIPLI	CH	62	20142
DIATTO	I	18	7079
COLOMBINI	I	62	20099

2^o SEMI-FINAL

DRIVERS	NAT.	laps	Time
ROEM	NL	63	20121
CALCE	I	42	13581
BARTOLOMASI	I	62	20127
FABBRI	I	43	13558
MIELKE	D	62	20159
CARONELLO	I	34	11554
GABBIANI	MC	15	05019
CACCIAPUOTI	I	61	20131
MEISTER	CH	57	20012
LUCCHESI	I	62	20188

FINAL

DRIVERS	NAT.	LAPS	TIME
GHERSI	I	28	40000
TON	NL	123	40061
COSTANTINI	I	122	40095
TADIELLO	I	125	40132
ERRINGTON	GB	122	40138
ROEM	NL	85	40151
CALPISTA	I	120	40044
BORTOLAMASI	I	123	40102
LESTI	I	121	40108
MIELKE	D	84	40160

FINAL

RESULTS

Place	DRIVERS	NAT.	laps	Time	Place	DRIVERS	NAT.	laps	Time
1	TADIELLO	I	125	40132	51	HARDER	DN	16	5 15 1
2	TON	NL	123	Squalif	52	FRUHWIRT G.	A	16	5 15 4
3	BORTOLOMASI	I	123	40102	53	GJERSOE	DN	16	5 16 1
4	COSTANTINI	I	122	40045	54	FRUEDLI	CH	16	5 17 8
5	ERRINGTON	GB	122	40138	55	POLDI	I	16	5 17 9
6	LESTI	I	121	40108	56	BEVACQUA	MC	16	5 19 4
7	CALPISTA	I	120	40044	57	BERVOETS	NL	16	5 20 2
8	ROEM	NL	85	40151	58	GROMBERGE	NL	15	5 00 3
9	MIELKE	D	84	40160	59	TENTHOF	NL	15	5 02 0
10	GHERSI	I	28	40000	60	RAYMON	F	15	5 05 0
11	SABATTINI	I	62	19369	61	SALLE	F	15	5 05 2
12	COLOMBINI	I	62	20099	62	MATRONE	F	15	5 05 5
13	WHIPLI	CH	62	20142	63	GARBANI	CH	15	5 08 2
14	LUCCHESI	I	62	20188	64	JOHANSSON	S	15	5 08 6
15	SEVESO	I	61	20017	65	CARLSON	S	15	5 08 8
16	GREENO	GB	61	20063	66	SINARD	F	15	5 09 3
17	CACCIAPUOTI	I	61	20131	67	FRUHWIRT H	A	15	5 10 3
18	MEISTER	CH	57	20012	68	AUTUORI R.	I	15	5 12 4
19	FABBRI	I	43	13558	69	DOGNON	F	15	5 13 9
20	CALCE	I	42	13581	70	HAGEL	S	15	5 14 2
21	CARONELLO	I	34	11554	71	FINZINGER	A	15	5 15 1
22	CULVER	GB	24	09480	72	LEPPALAHTI	FN	15	5 15 8
23	DIATTO	I	18	07079	73	WAGNER	A	15	5 16 1
24	GABBIANI	MC	15	05019	74	FOLLETTE	MC	15	5 19 3
25	BERGONZINI	I	16	5 04 0	75	JOHNSON	S	15	5 19 4
26	LECAT	F	16	5 04 3	76	SCHOLLE	F	15	5 19 7
27	PLACENTI	I	16	5 05 3	77	MARINGER	A	14	5 00 0
28	ORAZI	I	16	5 06 3	78	MYRBERG	S	14	5 00 5
29	CHAMBERLAIN	GB	16	5 06 6	79	NORVAS	FN	14	5 07 6
30	BUHLER	CH	16	5 06 8	80	BOTTA	MC	14	5 09 9
31	COLLET	F	16	5 06 9	81	PRESTON DA.	GB	14	5 16 9
32	HEINZ	F	16	5 07 3	82	BAUMGARTNER	D	14	5 17 9
33	LIND	DN	16	5 07 6	83	BINDER	A	13	5 04 2
34	MARANI	I	16	5 07 7	84	BORRAS	E	13	5 12 4
35	PAGDIN	GB	16	5 08 1	85	DE GRAFFE J	NL	13	5 12 6
36	PRESTON DE	GB	16	5 08 5	86	DE GRAFFE S	NL	13	5 13 9
37	STERR	D	16	5 08 9	87	STRAUS	GB	13	5 20 4
38	HASSING	CH	16	5 09 0	88	BONGIOVANNI	I	12	5 08 1
39	VERONESI	I	16	5 09 2	89	SCHOLLER	A	12	5 21 3
40	HOSCHEN	D	16	5 09 6	90	BOOR	NL	10	5 23 6
41	PLESTED	GB	16	5 10 8	91	KUNZ	CH	8	5 00 0
42	LODI	I	16	5 11 6	92	BAHR	D	7	5 00 0
43	PEZZINI	I	16	5 12 1	93	RAITH	D	-	-
44	BAILEY	GB	16	5 12 2	94	AURIOT	F	-	-
45	AUTUORI A.	I	16	5 12 3	95	BONVENTO	I	-	-
46	NOUGIER	F	16	5 13 4	96	SMIDT	D	-	-
47	GNESINI	I	16	5 13 8	97	ZENDER	CH	-	-
48	WHITE	GB	16	5 13 9	98	HERNANDES	E	-	-
49	JORGENSEN	DN	16	5 14 2	99	VANDER LINDEN	B	-	-
50	ZANADA	CH	16	5 14 5	100	GROSHL	D	-	-

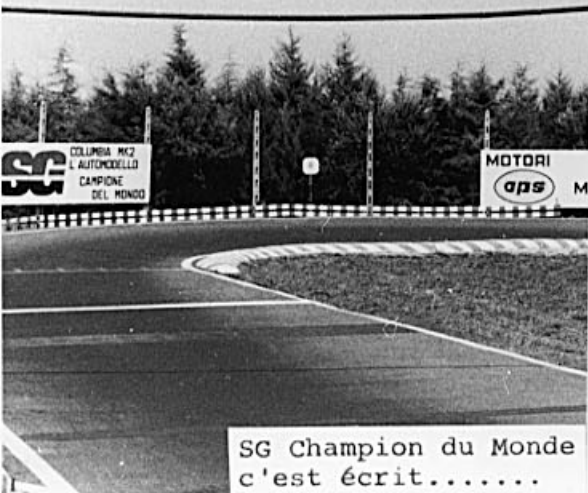
SERIE N°	DRIVER N°	DRIVERS	NATION	HEATS						SERIE N°	DRIVER N°	DRIVERS	NATION	HEATS					
				HEAT 1		HEAT 2		HEAT 3						HEAT 1		HEAT 2		HEAT 3	
				laps	time	laps	time	laps	time					laps	time	laps	time	laps	time
SERIE 1	1	AUTUORI A.	I	2	04520	16	5 16 3	16	5 12 3	SERIE 6	1	GARBANI	CH	14	50890	15	5 08 2	15	5 09 1
	2	HARDER	DN	15	50240	16	5 15 3	16	5 15 1		2	SINARD	F	15	50960	5	1 58 4	15	5 09 3
	3	BOOR	NL	7	52250	10	5 23 6	2	2 38 4		3	ERRINGTON	GB	16	51220	17	5 14 9	16	5 00 0
	4	PRESTON DA.	GB	14	51690	11	4 18 0	8	2 42 6		4	ORAZI	I	16	51290	3	1 19 3	16	5 06 3
	5	LODI	I	16	51180	16	5 11 6				5	COSTANTINI	I	12	51800	17	5 09 3	6	1 57 8
	6	FRUHWIRT H.	A	1	10980	15	5 10 3	2	° 47 2		6	PLESTED	GB	16	51080	6	2 06 9	14	4 59 5
	7	NORVAS	FN	14	50760	13	5 00 6	2	0 44 8		7	DE GRAF S.	NL	2	05720	13	5 13 9	5	1 52 0
	8	BORRAS	E	12	50830	8	3 02 3	13	5 12 3		8	PLACENTI	I	16	51870	16	5 09 0	16	5 05 3
	9	BOTTA	MC	13	51490	14	5 09 9	13	5 06 6		9	FINZINGER	A			13	5 01 8	15	5 15 1
	0	MYRBERG	S	14	51090	14	5 05 2	14	5 00 5		0	GJERSOE	DN	16	51610	16	5 19 3	16	5 16 7
SERIE 2	1	JORGENSEN	DN	13	50130	16	5 14 2	12	5 06 8	SERIE 7	1	HEINZ	F	16	50730	15	5 05 5		
	2	MIELKE	D	17	51770	1	0 27 0	7	5 23 1		2	COLOMBINI	I	16	51000	16	5 11 8	16	5 03 2
	3	ZANADA	CH	15	50550	16	5 14 5	16	5 17 2		3	WHITE	GB	13	44150	16	5 13 9	15	5 08 9
	4	BAILEY	GB	16	51600	15	5 12 2	16	5 09 1		4	GHERSI	I	9	31510	17	5 06 9	9	5 21 9
	5	BERGONZINI	I	16	50400	2	0 43 4	16	5 05 1		5	BORTOLOMASI	I	17	51490	17	5 24 4	17	5 16 9
	6	AURIOT	F								6	ROEM	NL	12	35750	17	5 12 0	17	5 17 9
	7	JOHANSSON	S	15	51420	15	5 10 0	15	5 08 6		7	WHIPLI	CH	16	51110	16	5 10 1	16	5 00 9
	8	TENTHOF	NL	15	51620	14	5 04 0	15	5 02 0		8	DOGNON	F	14	50510	15	5 20 2	15	5 13 9
	9	FOLLETTE	MC	12	51190	14	5 08 1	15	5 19 3		9	RAITH	DD						
	0	WAGNER	A			14	5 18 3	15	5 16 1		0	HAGEL	S	7	30580	10	5 05 7	15	5 14 2
SERIE 3	1	FRUHWIRT G.	A	15	50090	9	3 37 4	16	5 15 4	SERIE 8	1	HASSIG	CH	16	51080			16	5 09 0
	2	BONVENTO	I								2	BERVOETS	NL	16	52020	7	2 31 4	5	1 49 6
	3	SMIDT	D								3	PAGDIN	GB	14	51300	16	5 13 2	16	5 08 1
	4	PRESTON DE.	G	16	51690	16	5 08 5	15	5 02 0		4	TADIELLO	I	17	51460	4	1 47 2	17	5 11 7
	5	SCHOLLE	F	15	51970			9	3 20 3		5	FABBRI	I	17	51750	17	5 16 3	16	5 01 2
	6	ZENDER	CH								6	GREENO	GB	17	51730	16	5 18 7	17	5 17 8
	7	GABBIANI	MC	16	50770	16	5 06 5	16	5 00 5		7	COLLET	F	16	51130	16	5 14 9	16	5 06 9
	8	BINDER	A	13	52690	13	5 04 2	3	1 19 2		8	STER	D	16	50890	16	5 11 2	7	2 17 5
	9	LUCCHESE	I	16	51610	16	5 03 7	14	5 12 6		9	NOUGIER	F	4	12950	15	5 06 7	16	5 13 4
	0	DE GRAFFE J.	NL	13	51920	13	5 12 6	13	5 16 5		0	BÜHLER	CH	16	50680	16	5 16 4	15	5 02 4
SERIE 4	1	LEPPALAHTI	FN	14	51630	15	5 15 8	15	5 19 8	SERIE 9	1	HOSCHEN	D	16	50960	14	4 32 2	16	5 09 7
	2	SCH. LLER	A	12	52130	5	3 00 3				2	CACCIAPUOTI	I	16	51260	6	3 15 2	16	5 01 8
	3	MEISTER	CH	16	50280	12	3 58 8	15	5 04 6		3	CHAMBERLAIN	GB	16	50660	16	5 10 5	16	5 07 6
	4	LESTI	I	17	51330	17	5 14 0	16	5 00 0		4	CALCE	I	17	51410	3	0 56 5	17	5 15 6
	5	BAUMGARTNER	D	4	14330	12	4 48 6	14	5 17 9		5	CALPISTA	I	3	05770	17	5 14 7	17	5 15 9
	6	HERNANDEZ	E								6	MATRONE	F	15	50550	7	2 23 6	13	4 43 0
	7	GROMBERGE	NL	13	50390	13	5 09 3	15	5 00 3		7	TON	NL	17	50880	10	3 04 9	17	5 14 1
	8	VAN DER LINDEN	B								8	POLDI	I	16	51790	11	3 43 8	2	0 52 1
	9	MARINGER	A	14	51750	14	5 00 0	10	4 13 9		9	SALLE	F	8	25150	15	5 05 2	8	2 44 0
	0	BAHR	D	7	23460						0	AUTUORI R.	I	15	51990	5	5 12 1	15	5 12 4
SERIE 5	1	PEZZINI	I			16	5 12 1	1	1 59 1	SERIE 10	1	GNESINI	I	8	23440	15	5 03 1	16	5 13 8
	2	LE CAT	F	16	50430	2	0 50 8	16	5 04 6		2	CARONELLO	I	17	51820	16	5 21 2	14	5 07 2
	3	CULVER	GB	16	50060	1	0 31 1	17	5 18 2		3	FRIEDLI	CH			16	5 17 8	15	5 12 9
	4	SABATTINI	I	17	51200	17	5 13 1	17	5 13 2		4	STRAUS	GB	11	34100	3	1 06 8	13	5 20 4
	5	DIATTO	I	16	50910	16	5 08 9	16	5 02 5		5	VERONESI	I	15	51180	16	5 09 2	13	4 38 5
	6	BEVACQUA	MC	16	51940	15	5 03 9	14	5 03 7		6	BONGIOVANNI	I	3	12670			12	5 08 1
	7	LIND	DN	16	50760	1	0 27 9	15	5 17 6		7	KUNZ	CH	4	15880	8	4 42 0		
	8	JOHNSON	S	2	10880	15	5 19 4	4	1 19 8		8	CARLSSON	S	15	51640	15	5 09 9	15	5 08 8
	9	GROSHL	D								9	SEVESO	I	17	51880	17	5 19 8	16	5 00 8
	0	MARANI	I	16	51750	16	5 07 7	14	4 47 7		0	RAYMON	F	15	50500	11	5 15 5	15	5 07 8



Zanada lance un sort
au BP



Je suis le génie de
chez SG. Vous ne me
croyez pas ????????



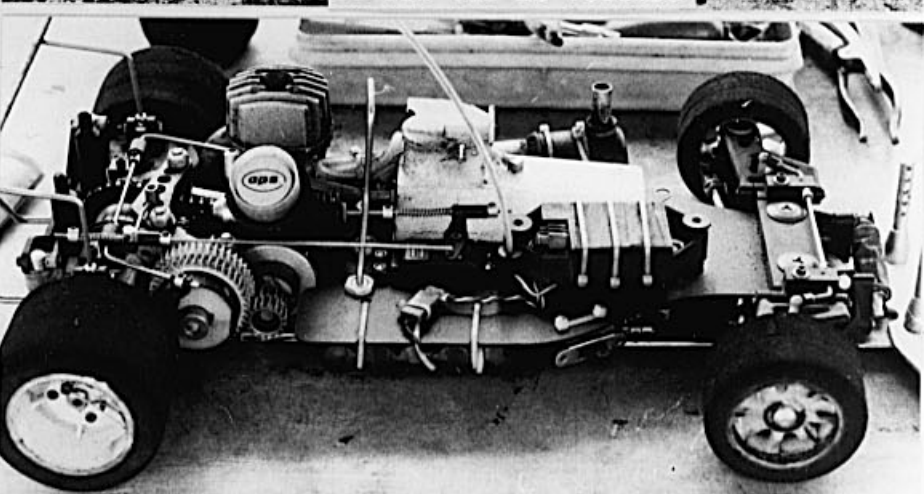
SG Champion du Monde
c'est écrit.....



L'équipe de Suisse



et son tas de voiture



qui a dit que Saul était un vendu ?