

Auto
M
de
Club Genève

A.M.C.G.

N°3 NEWS

JOURNAL DE

l'Auto Model Club de Genève Fondé en 1974

Siège: 80 ch. de Saule 1233 Bernex GE-tél. 57 2978

Secrét.: Mme. M. Ruchat-tél. 45 45 79

Rédact.: Mr. J.C. Rumbeli-tél. 45 06 83

Décembre 1974

Editorial

Décembre étant le mois des cadeaux, et des rêves, j'ai trouvé cette photographie qui donne une idée du championnat national aux U-S-A. Evidemment, il reste pas mal de chemin à parcourir pour arriver à un résultat identique. Néanmoins il n'est pas interdit de rêver, et de penser que même moins nombreux nous devrions arriver à nous distinguer encore mieux l'an prochain.

L'hivers sera propice à chacun de nous pour modifier partiellement ou entièrement notre voiture, afin que l'an prochain, L'AMCG fasse parler de lui, dans toute la Suisse.

A tous je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

J-C Rumbeli





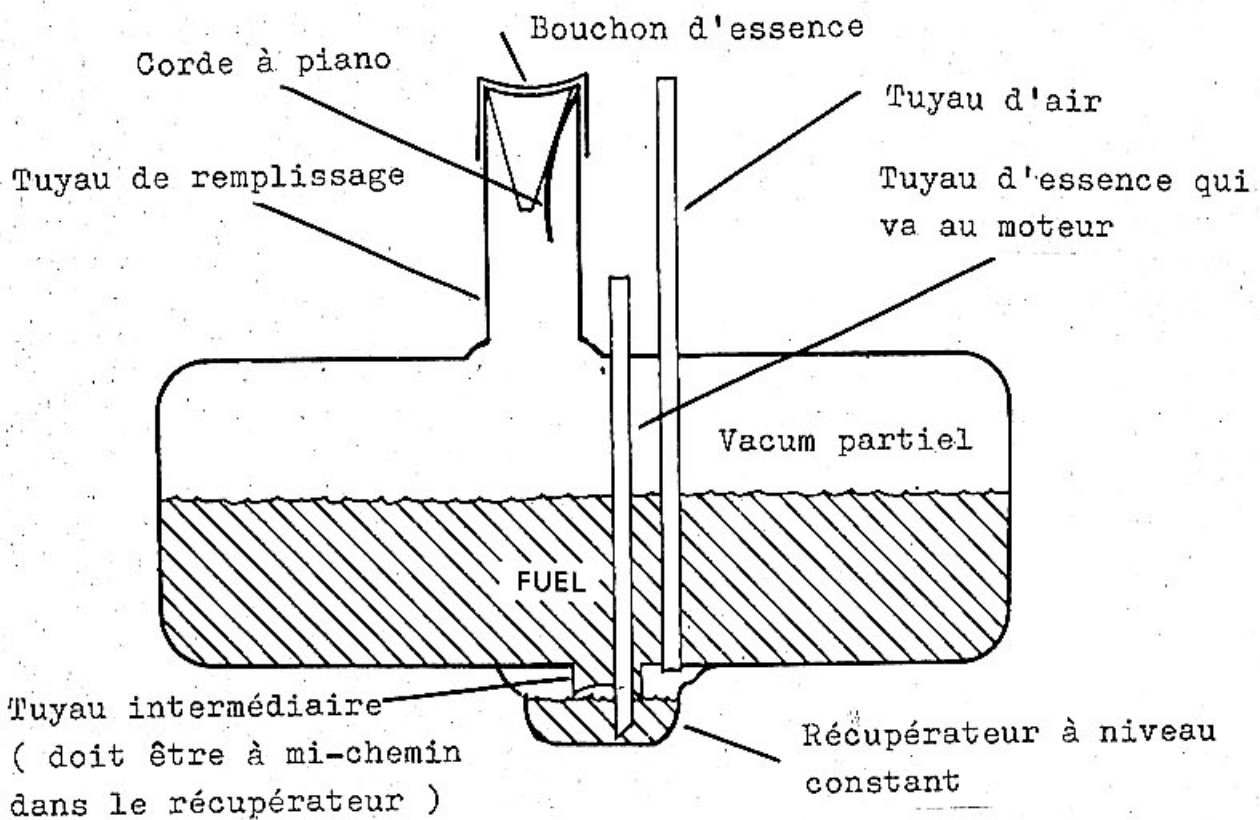
LES RESERVOIRS A NIVEAU CONSTANT

Si vous possédez un réservoir standard du commerce, comme beaucoup d'autres, vous avez quelques fois des problèmes. Quand le réservoir est plein, votre moteur tourne riche, et quand il commence à se vider, votre moteur tourne pauvre, de plus en plus pauvre jusqu'au moment où il sera vide. Ce problème provient du niveau de l'essence. Quand le réservoir est plein, vous avez une charge pleine d'essence qui fait pression sur le tuyau de prise d'essence. Cette force, dans son point le plus élevé, fait que le moteur est trop riche. Quand le niveau d'essence baisse, la pression diminue, et l'arrivée d'essence au carburateur est plus difficile.

Maintenant, si vous ouvrez un peu le pointeau, l'essence arrive denouveau normalement. En principe il faudrait au fur et à mesure que l'essence diminue, ouvrir lentement le pointeau afin d'avoir le même régime. Cette façon de procéder est peu pratique à faire; la meilleure solution est que l'essence arrive constamment et quantitativement la même chose.

Le principe du niveau constant est le même que pour les abreuvoirs d'oiseaux, l'essence fait pression non pas sur toute la base du réservoir, mais sur un petit récupérateur où plonge le tuyau d'essence. La différence entre l'abreuvoir d'oiseaux et notre réservoir est que l'air fait pression uniquement dans le récupérateur, alors que dans l'abreuvoir la pression se fait dans le tuyau d'arrivée d'eau. Le fonctionnement du réservoir dépend d'un vide partiel à l'intérieur de ce dernier.

Maintenant nous allons le fabriquer. L'idéal est d'avoir un tuyau d'essence d'environ 7 mm. Le moteur aspirant l'essence dans le récupérateur, il est important que le tuyau d'essence se trouve à 6 mm. audessus du fond du récupérateur. Il faut également fixer un tube au niveau de l'arrivée de l'essence dans le récupérateur, il doit avoir la moitié de la hauteur du récupérateur; afin que l'air en provenance du tuyau fasse pression sur le liquide. Ainsi ce dernier est sous pression constante.



Ce système donne un semi-vacum, qui d'une part aspire l'essence du réservoir et d'autre part la met sous pression dans le récupérateur. Il n'y a pas d'essence dans le récupérateur quand il y a trop d'air. C'est pour cela que le tuyau d'essence doit se trouver à 6 mm. du fond, afin qu'il baigne toujours dans le liquide. Bien entendu quand on fait le plein il n'y a pas de vacum, donc le récupérateur se remplit.

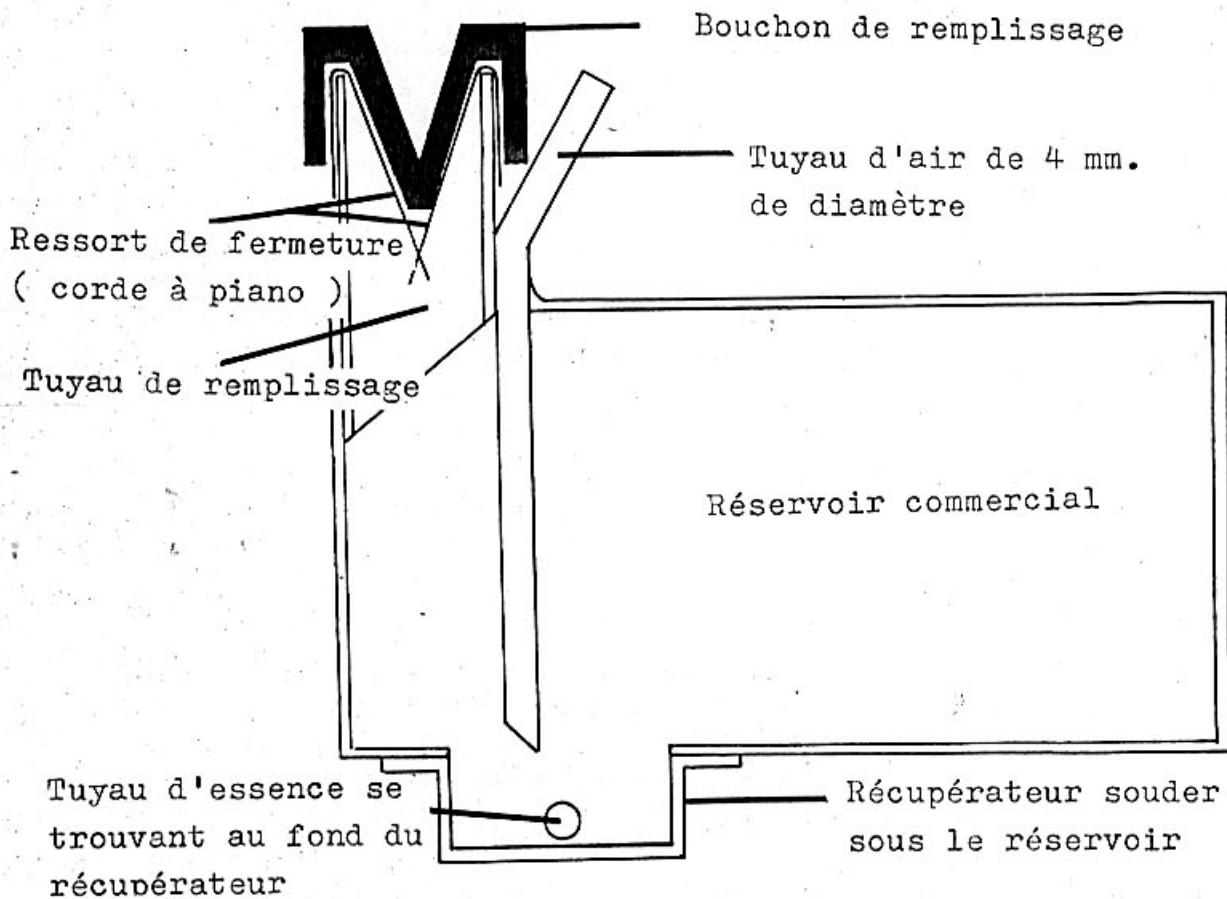
IL est important que le réservoir aie constamment de l'essence pour faire pression sur le récupérateur, afin que le niveau reste constant (moitié air, moitié essence). Votre moteur ne doit pas tirer plus des deux tiers de l'essence se trouvant dans le récupérateur, se qui n'arrive pas avec un récupérateur de 2,5 à 3 cm de diamètre et de 1,5 à 2 cm. de haut. Ainsi le niveau reste constant et la pression ne change pas. Votre moteur peut être réglé une fois pour toute au début et marchera régulièrement jusqu'au bout.

Encore un conseil afin d'obtenir un vacum idéal, vous pouvez confectionner avec de la corde à piano, un ressort que vous fixerez à l'intérieur du tuyau de remplissage, et qui fera pression sur le bouchon de fermeture.

Voici maintenant, une façon plus simple de construire un réservoir à niveau constant.

En regardant le schéma de la page suivante, on y trouve 2 caractéristiques importantes.

1. L'emplacement du tube d'air
2. L'emplacement du vase récupérateur par rapport au tuyau



de remplissage.

Le réservoir est présenté comme il se trouve sur la voiture juste à l'avant du moteur, donc au centre du châssis.

Le tube de sortie du carburant situé dans le récupérateur amène l'essence vers l'arrière, et se trouve très bas dans le récupérateur.

Faites le plein du réservoir et mettez en marche comme d'habitude. Quand le moteur est parti, la pression tire l'essence du réservoir.

Avec un tuyau d'air trop bas dans le réservoir, l'essence est aspiré et rejeté par le tuyau d'air, il est possible que le réservoir se déforme aussi avec la pression du liquide. Quand la pression du réservoir est trop basse, des bulles apparaissent dans le réservoir et sortent par le tuyau d'air. Comment pouvons nous, maintenant avoir une pression atmosphérique constante à la verticale de notre tube d'air et à l'intérieur du réservoir?

La pression de l'essence se fait vers le bas, ou par l'aspiration de l'essence vers le moteur. Dans le réservoir elle peut rester constante jusqu'à ce que le niveau de l'essence arrive au-dessous du tube d'air. La hauteur du tube d'air dans le le réservoir est de 6 à 9 mm. au-dessus du récupérateur.

N'allignez pas le tube d'air avec le tube de prise d'essence car cela provoque des bulles d'air. (voir modèle)



Il y a seulement 2 cas , qui pourront vous créer des ennuis de pression constante.

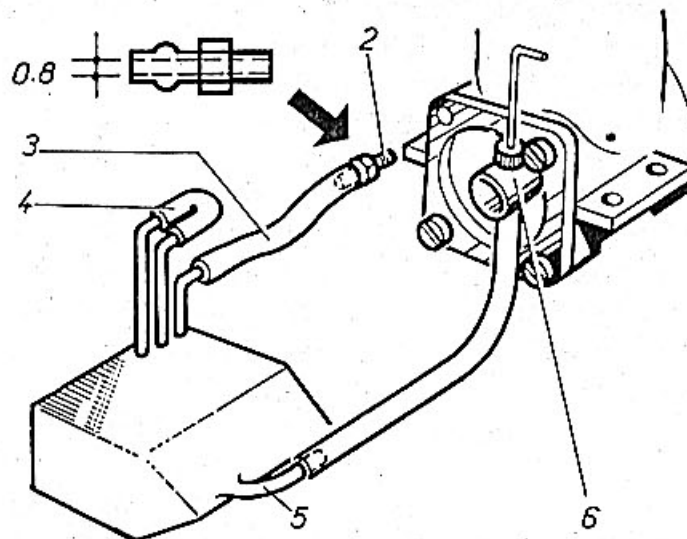
1. Votre tuyau de remplissage peut avoir une fuite. Le bouchon dans son emploi normal est fait pour une pression interne, or notre système est vacum. Il faut faire avec de la corde à piano assez fine, deux tiges comme sur le modèle, qui serviront à bien serrer l'orifice du bouchon. Si le bouchon fuit, il aura tendance à rejeter de l'essence par son orifice.

2. Lorsque vous vaporisez l'essence au moyen d'une bouteille à bec, à l'intérieur du réservoir, votre essence devient trop riche (mélange air-essence) C'est pourquoi il ne faut pas exposer le réservoir près des tuyaux d'échappements de la voiture.

Ce réservoir a l'avantage d'être fait à partir d'un réservoir normal du commerce auquel on ajoute un bouchon métallique par exemple, qui sert de récupérateur .

Traduit de Racing Circuits
J-C Rumbeli

Pour terminer, voici un réservoir qui utilise la propriété du moteur 2 temps qui a son carter mis en pression, un conduit relie celui-ci au réservoir. Les prises pour le remplissage et la prise d'air étant bouchées, le carburant s'échappe vers le pointeau à forte pression presque constante.



- | | |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1. bouchon de carter | 4. tube de prise d'air et tube de remplissage |
| 2. boulon de carter percé pour prise de pression | 5. tube d'alimentation |
| 3. tube sur réservoir | 6. carburateur |



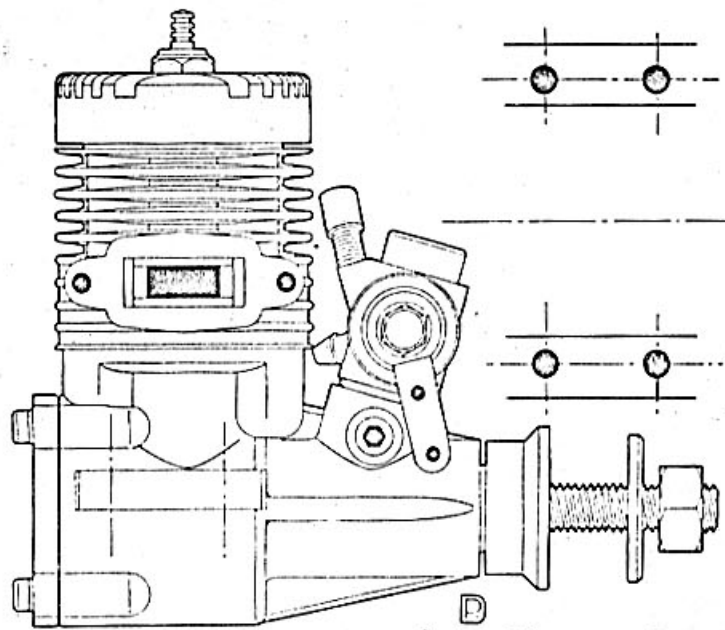
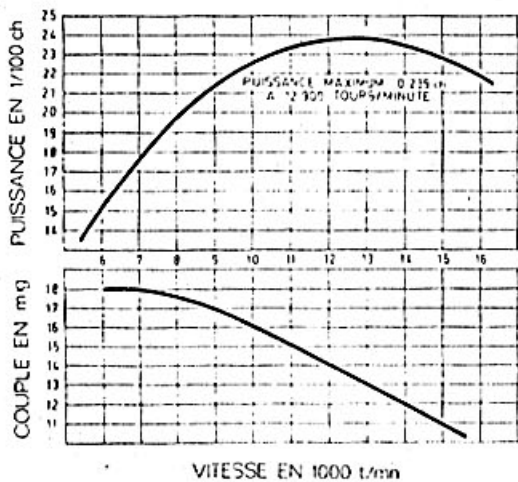
A partir du mois de janvier 1975, les réunions mensuelles auront lieu au restaurant de la Feldschlösschen aux Acacias, où se tient du reste la réunion du 11 courant, agrémentée par la fondue que vous êtes sûrement en train d'avaler au moment de lire ces lignes. Cet endroit sera aussi le lieu logique des rendez-vous du samedi et dimanches puisque l'on tourne sur le parking mis à disposition par cette même maison.

A propos de parking, il y a deux choses que je tiens à rappeler à chacun: 1mo., on peut utiliser la rampe de chargement en tant que table de travail, il est par contre strictement interdit à quiconque, (surtout aux copains de la copine du copain et assimilés) de se promener dessus, car s'il manque de la bière dans les bouteilles nous ne saurons jamais qui remercier, par contre la maison Feldschlösschen oui!; 2ent. la fantaisie de mettre en marche son émetteur sans s'occuper des autres doit absolument prendre fin et chaque antenne doit arborer la couleur du quartz correspondant.

Pour terminer, n'oubliez pas que la première réunion de janvier 1975 (le 8), sera consacrée à l'Assemblée Générale Ordinaire, il faudra renouveler le Comité et prendre des décisions pour l'année. En attendant, bonnes Fêtes à tous et à la prochaine.

A.M.Zanada

Le "Taipan." 3,48 cm³



à paliers 230 gr.