

Distribution interne aux membres

Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève
tél. 45.06.83

Secrét: M. D.Rachez. tél. 49.75.30

Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Février 1976

La Saison Course Commence!!

Le jeu de l'année

Essayez de rapporter
autant de coupe que
M. J-P Ruchat en a
obtenues en 1975.

Le vainqueur du con-
cours gagnera " une
coupe ". →

PAGE 2

Règlement Champion-
nat Genevois.

Coupe T.M.R.

PAGE 3

Modifications d'un moteur.



Compte rendu de l'assemblée du 14 janvier 1976

Le président ouvre la séance à 20h. 30. Le 1er sujet abordé est le G.P. du mois de mai. M. Rumbeli fait un rapport sur l'entrevue avec les représentants de la Maison Michelin. Ces derniers mettront à disposition du club une camionnette pour ranger les émetteurs, et participeront aux frais pour un montant de 200 frs. La Maison Pneu Favre mettra à disposition des chambres à air. (suite page 6)

Championnat Genevois 1976

Fixée au 22 février, la première manche du Championnat nous permettra de se faire une idée sur la valeur de nos modèles et de notre pilotage pour l'année 1976. En principe ce championnat sera captivant puisque pour la première fois, le Lignons'Club y participera. Et ce ne sont pas les bons éléments qui manquent au sein de cette sympathique équipe. Pour nous il s'agira de montrer que nous sommes à la hauteur, sinon les meilleurs. Mon souhait est que chacun y participe, car si ce championnat existe c'est avant tout pour ceux qui se déplaceront peu cette année, et c'est le meilleur moyen de progresser. En effet un entraînement sur un parking, ne représente par le 1/10ème de ce que l'on peut apprendre dans une course, ne serait-ce que dans 3 éliminatoires de 5 min. Puisque nous sommes au chapitre du fonctionnement de la course, rappelons pour mémoire qu'il y aura 3 éliminatoires de 5 min., 1 demi-finale de 15 min. et 1 finale de 30 min. Les règlements EFRA seront appliqués, sauf au sujet des départs, en effet il a été décidé, en accord avec le Lignons'Club, que les départs des éliminatoires seront libres (voitures tenues comme l'an passé, ou posées 2 sec. avant le départ), par contre pour la demi-finale et la finale, les nouveaux règlements EFRA seront appliqués (c'est-à-dire: voitures posées 2 sec. avant le départ).
Les courses auront lieu le dimanche matin uniquement. D'autre part l'A.M.C.G. en organisera 3 et le Lignons'Club les 3 autres.

Classement

6 courses réparties sur 9 mois, ce qui devrait nous permettre de venir s'intercaler entre le Championnat Suisse et la Coupe EFRA. Néanmoins, seulement 4 courses compteront pour le classement général final. Seront prises en considération les 4 meilleures courses, si un concurrent participe aux 6 courses.

Points attribués pour le Championnat Genevois 1976

1er	rang	20	points	8ème	rang	6	points
2ème	"	16	"	9ème	"	5	"
3ème	"	13	"	10ème	"	4	"
4ème	"	11	"	11ème	"	3	"
5ème	"	9	"	12ème	"	2	"
6ème	"	8	"	13ème	"	1	"
7ème	"	7	"				

Coupe Tous Modèles Réduits.

Grâce à l'obligeance de Messieurs Pierre et Philippe Sordet, qui offriront la coupe; nous organiserons cette année un classement parallèle, pour les moins de 20 ans. Nous avons pensé que pour ce Championnat Genevois 1976, une place dans les 6 ou 8 premiers sera très difficile à obtenir pour des débutants.

La difficulté est de savoir qui est débutant et qui ne l'est pas. Afin de couper court à toutes discussions nous avons décidé, que la Coupe T.M.R. sera attribuée à la catégorie des moins de vingt ans; c'est-à-dire tous les jeunes nés en 1956 et plus.

Fonctionnement

Tous les concurrents seront classés dans le Championnat Genevois et le resteront. Néanmoins les jeunes concernés recevront un 2ème classement pour la coupe T.M.R. Les points attribués seront ceux du Championnat du monde Formule 1; et les 4 meilleures courses sur 6, serviront au classement général final de la Coupe T.M.R.

Exemple

Lors d'une manche du Championnat Genevois, Monsieur X, 18 ans termine 8ème, mais premier des moins de 20 ans, il recevra donc :

Championnat Genevois	Coupe T.M.R.
6 points	9 points

Points attribués pour la Coupe T.M.R.

1er rang	9 points	4ème rang	3 points
2ème "	6 "	5ème "	2 "
3ème "	4 "	6ème "	1 "

Margotton - Margotton - Margotton - Margotton -

Un grand merci à tous, pour votre présence, votre aide, et votre enthousiasme. Et surtout un merci tout spécial à Messieurs Pouchon et Dysli qui ont abattu un énorme travail en s'occupant des lots et des prix, ainsi que de l'organisation. Sans eux, il n'y eut pas de Margotton.

MODIFICATION DU MOTEUR

MODIFICATION DU MOTEUR

Un certain nombre de pilotes ou mécanos refusent de dire se qu'ils transforment sur leurs moteurs, parce qu'ils veulent garder le secret que pour eux. Je vais tout vous dire, car je pense qu'il est important de savoir modifier son Veco ou son Veco Mc Coy. Peut-être que quand vous aurez lu cet article vous direz " il croit en savoir beaucoup ". Mais malgré tout vous devrez reconnaître que ces quelques modifications améliorerons votre moteur. Ces transformations sont valables pour le Veco et quelques autres marques de moteur (l'auteur ne précise pas lesquels). Nous verons dans cet article 2 modifications de moteur. Je pense que personne ne sort son moteur de sa boîte et le monte sur sa voiture sans le regarder. Mais pour le modifier, il faut aller plus loin que le regarder sous toutes ses coutures. Il faut le démonter.

DEMONTAGE

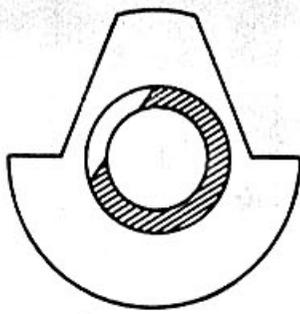
1. Enlever la culasse et le carburateur.
2. Enlever la chemise. Pour la sortir introduisez un doigt enrobé d'un tissu, à l'intérieur, et en pressant sur le côté remonter la chemise. Si elle résiste, mettre le moteur dans un four chauffé à 100 degrés pendant 15 min. à ce moment là, la chemise sortira.
4. Sorter le vilbrequin du carter. Mettre les vis et écrous du carter dans une boîte.
5. Enlever les roulements à billes du carter, également en chauffant votre four à 100 degrés, s'il ne sortent pas facilement.

ASSEMBLAGE

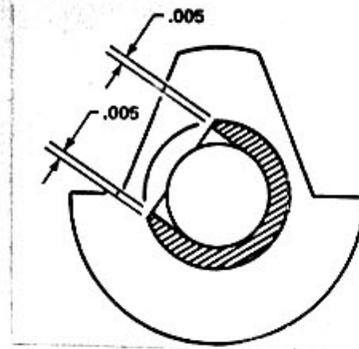
1. Etre sûr qu'en sortant la chemise, elle n'aie pas rayé l'intérieur du cylindre. Si c'est le cas prenez un papier de verre très fin, et poncez.
2. Nettoyez soigneusement l'intérieur.
3. Replacer les roulements à billes. Pour ce faire, placez le roulement à billes sur une barre cylindrique, que vous introduisez dans le carter.
4. Réintroduire le vilbrequin avec son roulement à bille dans le carter, et revissez le tout.
5. Remettre le piston et la bielle, en faisant attention de le monter dans le bon sens. Le déflecteur de gaz étant dirigé du côté de l'échappement.
6. Remettre la chemise en l'alignant avec la sortie d'échappement et le déflecteur du piston.
7. Mettez un peu d'huile à l'intérieur en laissant le moteur ouvert et attendez quelques minutes.
8. Refermer le moteur avec la culasse.

MOTEUR PEU MODIFIE

Un moteur peu modifié, comporte uniquement le carburateur Perry 19, facile à monter. Cela se fait simplement avec 2 vis, en y ajoutant éventuellement un peu de colle silicone afin d'augmenter l'étanchéité. La colle silicone est à placer à l'extérieur. Il est possible de donner également une forme conique à la fenêtre du vilbrequin. Utilisez du papier de verre ou une petite lime la figure au haut de la page suivante présente le travail à effectuer. Il doit rester environ 1 mm. au sommet. En effectuant ce travail avec prudence, on y arrive facilement.

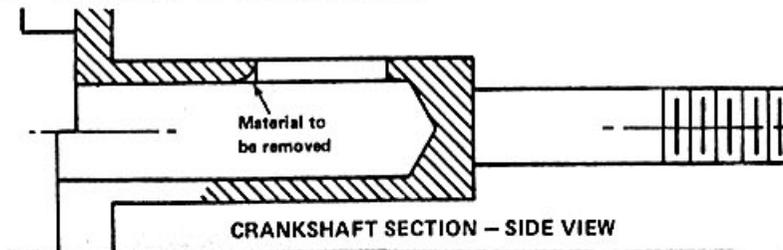


AVANT



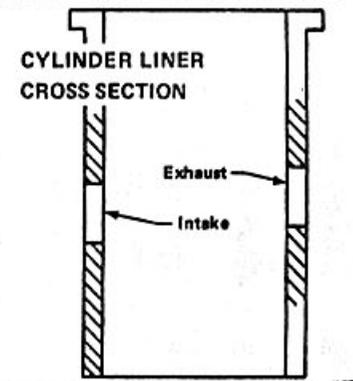
APRES

Maintenant regardez le dessin ci-dessous, du vilebrequin, c'est le travail à effectuer.



CRANKSHAFT SECTION - SIDE VIEW

Cette modification permettra au carburant d'arriver plus facilement. Faites déjà un plat avec une lime et finissez la courbe au papier de verre, en faisant la liaison dans les angles. Avec la chemise on peut améliorer la sortie des gaz. Regardez les 2 schémas ci-dessous.

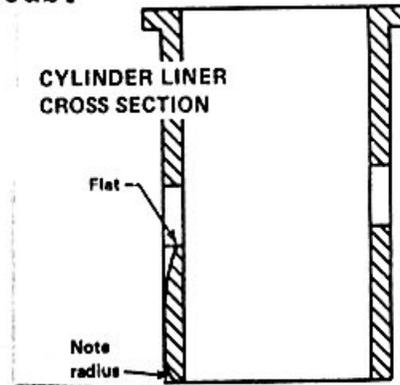


CYLINDER LINER
CROSS SECTION

Exhaust

Intake

AVANT



CYLINDER LINER
CROSS SECTION

Flat

Note
radius

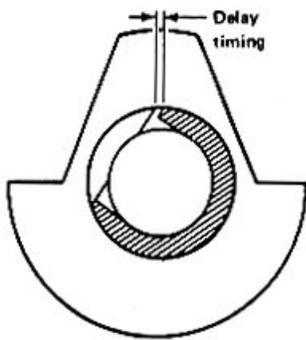
APRES

Ce travail s'effectue également avec du papier de verre. Laisser 1 tiers de l'épaisseur en haut (sur le schéma : Flat) Attention le piston ne doit pas aller plus bas que le haut de la sortie des gaz.

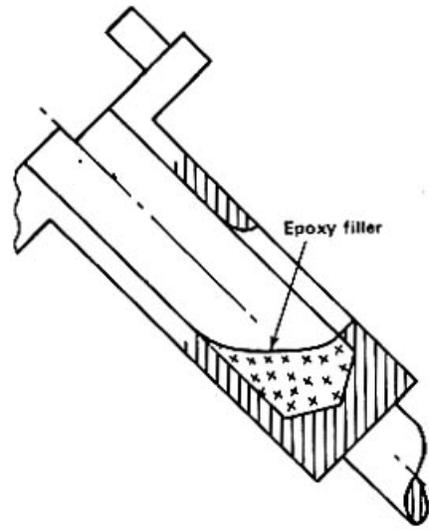
Entre le bas de la chemise et le haut du carter, faites un léger arrondi (schéma : Note Radius) Premièrement introduisez la chemise dans le moteur, puis regardez à l'intérieur en prenant un feutre (stylo) et marquez la base de la chemise. Sortez la chemise et marquez la, tout le tour Assurez vous que le stylo-feutre n'aie pas coulé. Le polissage du cercle peut commencer. Revenons au carter; au point où il y a le passage du carburant et le plateau du vilebrequin, il y a souvent de la bavure provenant de l'usinage, vous pouvez aussi la polir légèrement. Ainsi votre moteur sera modifié, vous pouvez nettoyer toutes les pièces et le remonter.

MOTEUR BIEN MODIFIE

Une fois que vous aurez roulé avec ce premier moteur modifié, vous voudrez encore l'améliorer, vous mettrez alors un carburateur Perry 45 (Lire A.M.C.G. NEWS No. 8). Maintenant, nous allons modifier l'intérieur du vilebrequin. Premièrement, il faudra encore agrandir la fenêtre d'arrivée d'essence (voir schéma) à cause du temps d'injection qui est plus rapide.



Temps d'injection

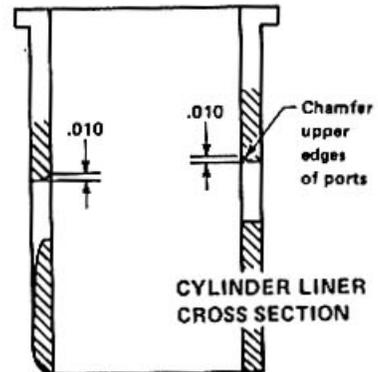


Vilbrequin avec la colle Epoxi

La deuxième modification est interne. Nettoyez bien l'intérieur, puis faites un socle en bois sur lequel vous pourrez installer votre vilbrequin, avec un angle de 45 degrés. Préparez l'Epoxy et remplissez la partie comme sur le schéma au haut de la page. Après quelques minutes, la surface sera déjà brillante et l'ensemble sera sec après 24 heures. Nous avons ainsi réduit de 6 mm. la chambre du vilbrequin. Par ce fait le transfert du carburant sera plus rapide. Une dernière modification peut être faite encore sur la chemise, également en limant, mais pas plus de 2 mm. et aux endroits indiqués sur le schéma ci-contre, ce qui améliorera encore l'échappement des gaz. Pour terminer, je vous recommande d'utiliser du carburant dans des proportions de 20 % de nitro et 25 % d'huile castor.

Cet article a été traduit du Journal Model Builder (Janvier 1975) et l'auteur remercie Monsieur Dick Mc Coy pour les suggestions apportées pour cet article.

J-C R.



Suite de la page 1

Puis l'assemblée aborde le problème des récompenses aux concurrents chacun y va de sa petite idée, mais rien ne deviendra concret. Bref les recherches continuent. Monsieur Ruchat parle du compte tours électronique et entre dans des détails techniques avec M. Zanada que plus personne ne comprend. Mrs. Merlin et Zahnd s'occuperont de la partie matériel, et Mrs. Willy, Ruchat et Rumbeli des relations publiques. La première course du Championnat Genevois aura lieu le 22 février sous réserve d'approbation du Lignons'club. Mrs. Zonta et Rappo se chargent de l'organisation. Le président parle de la Coupe T.M.R. (voir article spécial) puis constate que ce ne sera pas moins de 10 membres qui prendront part à cette coupe. Le margotton est le 3eme sujet à l'affiche de cette soirée, M. Rumbeli s'en occupe tandis que M. Pouchon s'occupera des lots et M. Fragnière construira l'étagère.

Pour terminer le président parle de la future piste à l'étude dont tout reste à faire, mais le fait qu'impossible n'est pas français tous les espoirs sont permis.

La soirée se termine par la distribution des cartes de membres et des formules pour l'obtention de licence radio pour la France.

La séance est levée à 22h.30.

J-C R.