

JOURNAL

N°20

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

ON A COURU

Mai 1976

LONDRES

C'est à Lilford Park, que s'est déroulée la lère manche de la coupe d'Europe (EFRA). Parmi les étrangers venus de France, Hollande, Allemagne, U-S-A et de Suisse, on notait la présence de Messieurs Charlotte D. (F), Bervoets (NL), Dosch R. (D), G.Jones (U-S-A) et notre ami J-P Ruchat. Les anglais étaient au grand complet, Preston, Booth et bien sûr Longshaw qui allait à lui seul faire le spectacle sur la piste aussi bien qu'au micro comme commentateur. Un nombreux public enthousiaste entourait le circuit situé dans un cadre merveilleux. Les éliminatoires étaient chronométrés sur 10 tours et il n'y avait que 2 personnes pour compter les tours (1 pour regarder le passage des voitures et qui l'indique à la seconde personne qui elle, note les résultats), l'idée sera reprise pour notre Grand Prix 76. Un grand buffet fût servi le soir aux concurrents.

Résultats

Formule

- 1. Preston GB.
- 2. Booth GB.
- 3. Martin GB.
- 4. Ruchat CH.

Sport Proto

- 1. Martin GB.
- 2. Bervoets NL;
- 3. Plested GB.
- 7. Ruchat CH.

MAGADINO

Le voyage sous la neige fut à lui tout seul une expédition, pour la plupart des concurrents de l'A-M-C-G. Arrivés tard dans l'après-midi du samedi, il nous a pas été possible de connaître les résultats des courses Formule. En Sport Proto, par contre, il est à relever la bonne course de T.Zanada qui eut pas mal d'ennuis radio. Wisser et Chevallaz se sont également bien défendus. Quant à Rachez et Zahnd, ils ne purent qu'envier J.P Ruchat qui terminait brillamment 3ème. Bravo aux 6 membres de notre club qui se sont déplacés jusqu'au Tessin pour défendre les couleurs du club.

Résultats Sport Proto

- 1. Brem
- 2. Franke
- 3. Ruchat
- 4. Benz

Lorsque l'on décide de faire de la voiture radiocommandée, on commence par s'intéresser aux différents modèles existants sur le marché et cela est bien normal. Le choix fait, l'achat intervient et l'on peut ainsi s'attaquer sans autre au montage du véhicule. Les explications généralement en anglais, sont dans l'ensemble assez bonnes, et nous n'aurons pas trop de difficultés à mener à bien le montage de la voiture. Où tout se complique c'est au moment de faire les premiers essais. Comment faire démarrer le moteur. Personne n'en parle et dans le commerce il n'y a pas de démarreur valable pour les voitures. Les systèmes pour avion ne peuvent venir s'emboîter à la sortie du vilbrequin, puisqu'à cet endroit se trouve l'embrayage et le pignon d'entraînement. La courroie ne peut être glissée autour de l'embrayage, toujours pour les mêmes raisons. Il existe bien une roue en caoutchouc adaptable sur les démarreurs d'avions mais elle s'use beaucoup trop vite. Et puis une marque japonaise fabrique un démarreur voiture, malheureusement nous en avons détruit 4 en moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, le moteur d'entraînement sont trop faible, beaucoup trop faible.

Alors que reste-t-il à faire au nouveau modéliste voiture ? Etre ingénieux, et nous allons vous expliquer comment. Tout d'abord, il y a un moyen rudimentaire, mais qui marche. Il s'agit de la bicyclette. Vous la retournez tête en bas, vous pédalez bien fort et vous appuyez votre voiture sur la roue en mouvement. C'est efficace et cela marche aussi longtemps que vous n'êtes pas fatigué. Il y a des inconvénients bien sûr, la bicyclette resta rarement en place, il faut l'emporter toujours avec soi et les pneus s'use vite, très vite. La 2eme méthode est un peu plus compliquée, mais tellement plus pratique. Il s'agit de la caisse démarreur que tous ceux qui font de la compétition construisent. Pour cela, il faut du bois, un démarreur de voiture, une roue en caoutchouc dure et une batterie.

Le démarreur voiture, on le trouve facilement dans les garages qui récupèrent les vieilles voitures, il ne faut pas acheter un démarreur neuf c'est beaucoup trop cher. Il y a 2 sortes de démarreur ; pour 6 Volts ou 12 volts, notre préférence ira au 6 volts, permettant ainsi l'emploi d'une batterie de moto bien plus petite et moins lourde que les 12 volts. D'autres moteurs peuvent aussi bien fonctionner, pour

Les démarreurs (suite)

autant que leur puissance permette d'entraîner le volant de la voiture radiocommandée sans être freiné.

Construction de la caisse

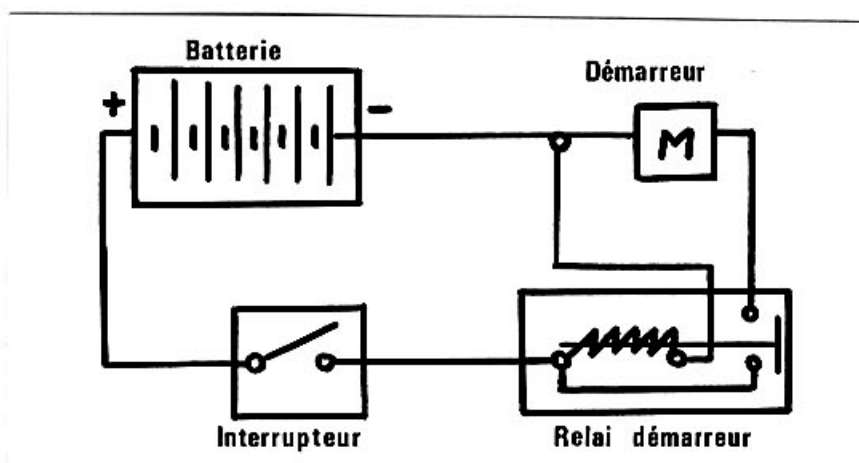
Il vous faut 1 planche de 34 cm. par 50 cm. pour le fond, 2 planches latérales de 34 cm. par 30 cm. 2 planches de 34 cm. par 50 cm. pour l'avant et l'arrière. Le dessus peut être en bois ou en plastique, nous avons préféré le plastique qui se laisse mieux nettoyer (il y a toujours du carburant qui coule) Ce dessus mesure 34,5 cm. par 51 cm. comportant une ouverture de 3 par 10 cm. laissant dépasser la roue du démarreur. Nous avons vissé 3 parois et la 4ème est montée sur charnière afin d'avoir accès à l'intérieur du démarreur.

Montage du démarreur

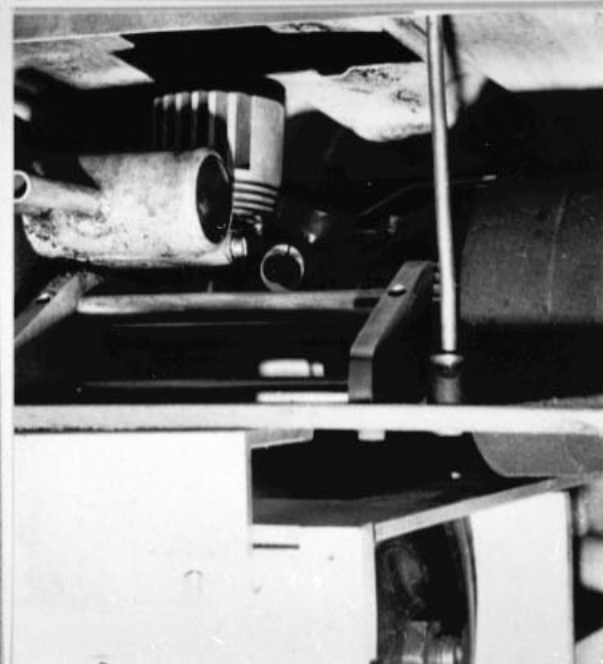
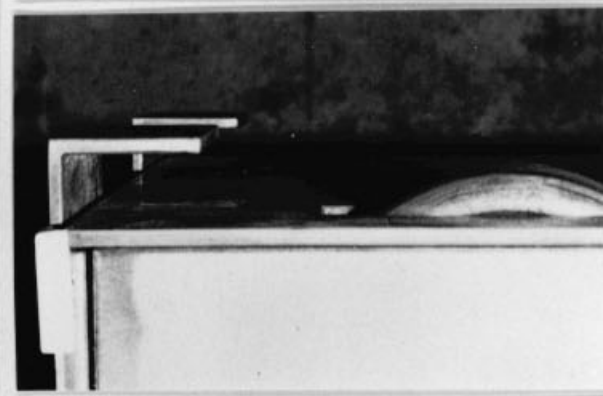
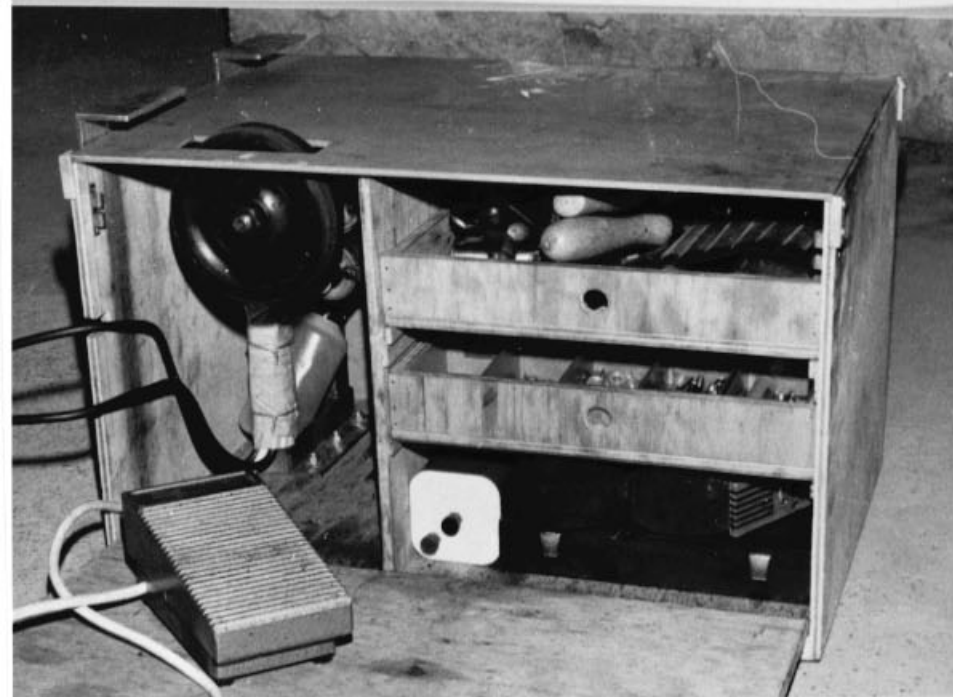
Sur l'axe central du démarreur de voiture, vient se fixer une roue dure que l'on trouve chez des marchands de roulettes. Elle doit être d'un diamètre supérieur au démarreur lui-même. Afin que lorsque le tout est en place dans la caisse, le couvercle positionné, la roue dépasse encore d'environ 1 cm. Pour notre part, nous avons fileté l'axe du démarreur, puis placé notre roue et ensuite fixé un écrou rendant ainsi la roue solidaire de l'axe. Evidemment cela peut varier d'un démarreur à l'autre. Après avoir positionné à quelle hauteur devait se trouver le démarreur, nous avons fait une armature avec du fer en U et avons soudé le tout et vissé l'armature sur le fond de la caisse. Il faut que ce soit solide car ce genre de démarreur est puissant.

Câblage

Il est nécessaire de prendre des câbles assez gros, sinon il risquent de fondre rapidement. Un démarreur de voiture type 4L ou Austin-mini est idéal. Nous l'avons néanmoins monté avec un relais de démarrage ; l'on peut également en lieu et place du relais installer un gros micro-switch (interupteur)



Les démarreurs



qui absorbe l'intensité du courant de rupture (extra-courant de rupture). Nous avons préféré une pédale au micro-switch, nous laissant ainsi les 2 mains libres. Les fils que nous avons utilisés proviennent de pinces de dépannage que l'on trouve dans chaque magasin d'accessoires auto. Le schéma de la page précédente, vous explique la manière de procéder pour effectuer un bon câblage. Nous utilisons la batterie de notre voiture ce qui explique pourquoi, on aperçoit des fils hors du démarreur sur les photographies.

Finition

Dans notre boîte il reste bien de la place, chacun pourra à sa guise l'amménager. Pour notre part, nous avons fait un compartiment pouvant contenir 3 bouteilles de 1 litre de carburant et 3 tiroirs pour les outils et les pièces de rechange. Nous avons également fixé 2 poignées, très utile pour porter le tout qui n'est quand même pas très léger. Une dernière petite astuce fort utile; à l'arrière de la caisse nous avons fixé 2 équerres à 2 cm. au-dessus du couvercle, permettant ainsi d'y poser le pare-choc arrière de la voiture. Ainsi lorsque les roues tournent nous pouvons effectuer les réglages du moteur sans difficultés.

Un " démarreur-atelier " est un outil indispensable au modéliste voiture qui préfère voir rouler sa voiture, plutôt qu'essayer désespérément de la mettre en marche.

J-C R

3ème Manche du Championnat Genevois

Il fait beau sur le parking Michelin, lorsque débutent les essais. On note à nouveau quelques absent de marque, Messieurs Rachez-Chevallaz-Merlin et Anderson pour n'en citer que quelques-uns. D'autre part Micro Racing continuait des essais avec des freins à disque à l'avant et un nouveau moteur à 2 cylindres (voir photo). La première série d'éliminatoire n'allait pas apporter grand chose, au point de vue résultat, par contre on notait l'abandon de T.Zanada son moteur ne se remettant plus en marche après les essais, Zonta dont les quartz oranges subissaient des influences extra-terrestres, et Rumbeli qui avait un carburateur déficient.

Le tracé du circuit était plus rapide que d'habitude et Ruchat bouclait 24 tours lors du second éliminatoire ; Ornon avec 22 tours était également qualifié pour la finale. Les 2 autres finalistes se qualifiaient pendant le 3ème éliminatoire, il s'agissait de Dupont 22 tours et Benz 21 tours.

La demi-finale nous permettait de voir avec plaisir des membres qui participaient pour la première fois à une demi-finale. Messieurs Vergud et Cateau pour l'A.M.C.G. et M. Simko pour le Lignon. C'est finalement Mrs. Simko et Fabre avec respectivement 56 et 66 tours qui allaient participer à la finale.

3ème Manche du Championnat Genevois

Finale

6 concurrents fermement décidés à gagner prenaient le départ. Tour à tour Ruchat - Dupont et Benz prenaient la tête, par contre Ornon avait beaucoup d'ennuis durant toute cette finale. Après 15 min. de course Benz perd son silencieux, la vis étant cassée au niveau du bloc moteur, théoriquement c'est l'abandon, mais le chef de course autorise Benz à reprendre la course, (cette décision étant due au fait qu'il avait laissé tourner Plattel lors des éliminatoires également sans silencieux) Cette décision soulève quelques remous vite calmés lorsque Ruchat à son tour fait un bruit infernal. Son silencieux s'étant également dévissé.

Finale bruyante qui voit Dupont s'imposer avec 127 tours devant Ruchat 115 et Fabre 113 tours. Bravo à Jean-Pierre qui sauve l'honneur du club, puisque les 4ème et 5ème et 6ème places sont occupées respectivement par Messieurs Benz- Simko et Ornon tous du Lignons'club!

J-C R

Compte rendu de la séance du 14 avril 1976

La séance est ouverte à 20h 30 par le président en présence de 19 membres. Le premier point à l'ordre du jour concerne l'engagement des membres lors de l'organisation des courses. Après avoir rappelé que le comité assume les charges qu'il a acceptées, le président demande aux membres d'être plus actifs lors des courses organisées par le club. En effet trop de membres attendent que le circuit se monte et se démonte tout seul.

Pour le Grand Prix, le comité compte sur la participation de chacun, car il y aura beaucoup de travail pour que tout marche bien. A cet effet lors de la prochaine séance (qui sera avancé d'une semaine) un cahier des charges sera établi et les fonctions réparties entre tous dans la mesure des disponibilités de chacun. Le 2ème point concerne le Grand Prix 1976, M. Rumbeli fait un tour d'horizon des contacts établis avec les différentes instances qui nous soutiennent La Maison Michelin est dans l'impossibilité de nous prêter leur camionnette, mais les autres clauses du contrat restent les mêmes. La Ville de Genève nous offre 2 plats en étain. Le Journal Adeptes nous a fait parvenir 3 abonnements pour les plus méritants. M. Pouchon parle finance et des chambres à air qui se trouveront dans les virages. Les affiches sont distribuées avec les instructions nécessaires à leur pose. Point 3. le président donne des explications concernant les interférences avec la fréquence 27095. Les talkie walkie et la télévision émettent dans des bandes proches, alors attention. Dans les divers une course amicale à Lyon est annoncée. La séance est levée à 22 H.

J-C R

3^{ème} MANCHE CHAMPIONNAT GENEVOIS 1976



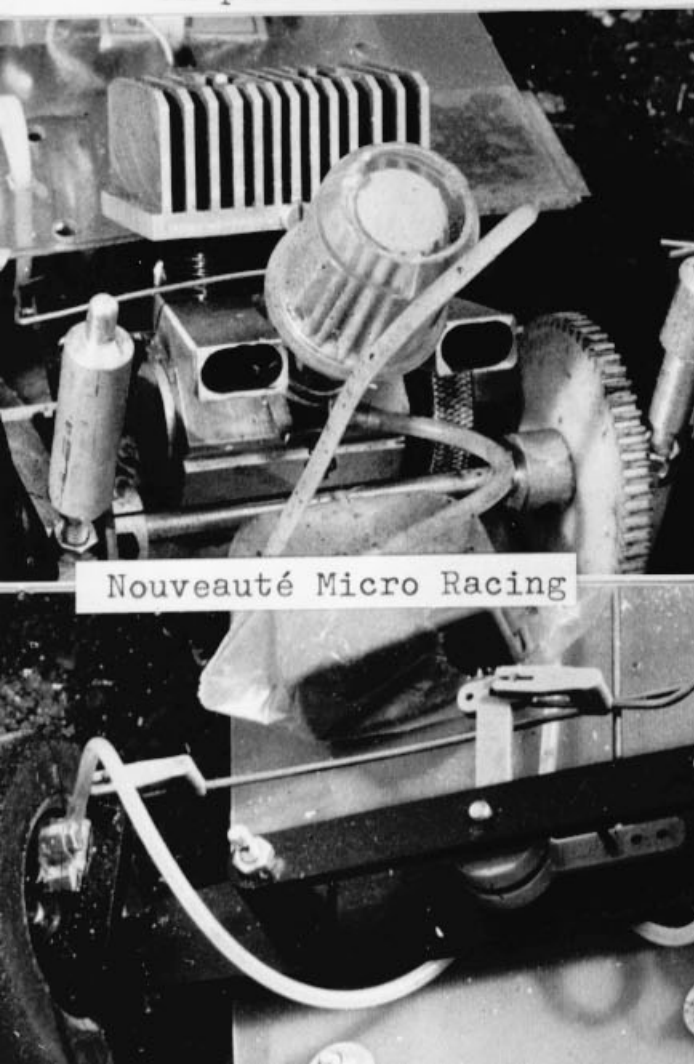
Un pilote hors course



Des pilotes en course



Admirez le coup de drapeau du secrétaire



Nouveauté Micro Racing



Tino au 100 m.