

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

Septembre 1976

INSOLENTE SUPREMATIE ITALIENNE

aux Championnats d'Europe 1976 Utrecht

Tout au long de ces 2 journées de championnat la marque de voiture S.G fabriquée par Sabattini, domina tout le monde. Arrivée une semaine avant la course, l'équipe Italienne livra au Hollandais Ton (qui court d'habitude sur Associated) une S.G. Racing Car, avec un moteur Super Tigre X 21 car, modifié pour la circonstance et adapté pour le circuit hollandais. Le résultat ne se fit pas attendre, en effet Ton allait se classer 2eme en Formule et 1er en Proto.

Durant tout le championnat, il ne tomba pas une goutte d'eau sur le circuit (fait rare parait-il) dans cette région. L'organisation fut bonne, mais le public ne s'enthousiasma pas beaucoup. Il faut dire que durant les 2 finales l'éventail des concurrents était plutôt restreint, l'équipe italienne dominant tout (3 des leurs participèrent aux 2 finales).

En formule, il faut relever l'excellent résultat du Suisse Brem qui termine 6eme.

Classement Formule

1. Collina	I	S.G. car	Moteur Super Tigre X 21 car
2. Ton	NL	.. ..	.. .. ..
3. Mares	I	.. ..	.. .. ..
4. Veronesi	I	.. ..	.. .. ..
5. Martin	GB.	Associated	Moteur K et B 21
6. Brem	CH.	Brem car	.. .. ..

viennent ensuite



Aerophoto-schijpx

Le circuit permanent hollandais

Championnat d'Europe 1976 (suite)

7. Sabattini	I	14. Franke	CH
15. Definti	CH	21. Anderson	CH
22. Lafargue	F (premier français)		
24. Ruchat	CH		
25. Gustafsson	S. (premier suédois)		
34. Kuoni	CH		
52. Balemi	CH		

il y avait 61 concurrents représentant : l'Espagne, la France- la Belgique, la Suède, l'Italie, la Yougoslavie, la Hollande, l'Allemagne, l'Autriche, la Grande-Bretagne, et la Suisse.

Le dimanche les mêmes nations étaient présentes, mais il y avait 65 concurrents.

Classement Proto

1, Ton	NL	S.G. car Moteur Super tigre x	
22 Sabattini	I	.. .. .
3, Mares	I	.. .. .
4. Veronesi	I	.. .. .
5. Gustafsson	S	Delta car Moteur Mac Coy	
6, Tornblom	S	.. .. .
7. Boretti	I	S.G- car Moteur Super Tigre x	
13 Brem	CH	18. Definti	CH
21. Lafargue	F (premier français)		
22. Balemi	CH	24. Ruchat	CH
28. Franke	CH	29. Anderson	CH
33. Kuoni	CH		

Compte rendu de la séance du 11 août 1976

Les membres du club ont préféré le soleil et la mer à notre salle de réunion. Il n'y avait que 10 malheureux membres présents sur lesquels reposèrent les lourdes charges du club !!!!!le président ouvre la séance par la lecture du courrier reçu durant les dernières semaines écoulées. Ensuite au point 2 viennent les explications concernant le tonnage de la télévision qui aura lieu le 29 août. Une course sera organisée pour les besoins de la TV et le président recommande à chacun d'exclure toute publicité sur les voitures. Point 3. Championnat Genevois tombé en léthargie depuis le mois d'avril, il est temps de reprendre les courses. Le Lignon voulant organiser le Championnat Genevois en même temps que son Grand Prix, les membres s'y opposent à l'unanimité (à dix c'était facile). L'assemblée (toujours les mêmes dix) décide d'organiser la 4ème Manche en septembre, et de continuer le championnat seul si le Lignon's club ne s'y intéresse plus. Point 4. Le président dresse la liste des membres n'ayant pas encore de numéro de course, afin de la faire parvenir au président de la fédération Suisse. Point 5. M. Rumbeli fait rapport sur l'entrevue avec M. Boller responsable de la section loisir des arts ménagers . Il en ressort que nous ne participerons pas à cette manifestation cette année. La séance est levée à 22h. J.C.R.

Depuis peu on trouve de nouveaux moteurs qui font vraiment parler d'eux dans le monde des amateurs de voitures RC. Il y a tout d'abord le nouveau Super Tigre X 21 car, qui fit sensation au dernier Championnat d'Europe. C'est un moteur Italien qui a une puissance de 0,75ch. à 25000 t/min. Son balayage est à trois transferts du type " Schnürle " et à accouplement ABC. Le vilbrequin est monté sur deux roulements à billes et possède un carburateur R/C Mag lv. Voici quelques données techniques : course 16 mm. alésage 16,6mm. cylindrée 3,46 cm³. Poids 260 gr. Ce moteur est vendu avec tête de refroidissement et pipe d'échappement. Au Championnat d'Europe sur 6 finalistes, 4 couraient avec des moteurs Super Tigre X 21 car modifiés par Sabattini, ex-champion d'Europe. Ces 4 concurrents n'eurent aucun problème au point de vue moteur pendant tout le championnat. Le grand rival du Super Tigre est le K et B 3,5. Regardons le de plus près.

La première question que l'on peut se poser est de savoir si ce moteur est supérieur au Veco-Mc Coy ? Oui il l'est et cela se voit en course. L'accélération est foudroyante et le ralenti est excellent. A plein régime il monte à 27000 t/ min. Comme le Super Tigre il est également du type "Schnürle " et à accouplement ABC. Mais que veut dire ABC ? Pour les non-initiés A signifie : un piston en aluminium avec, B une chemise en laiton C, qui est chromée. La plupart des moteurs type Schnürle, 40 et 60 sont du type ABC. Dans le K et B, le piston n'a pas de segment, mais son étanchéité est remarquable dans la chemise quand le moteur est chaud. On le constate déjà à la main. Pour ce nouveau moteur Mc Coy fabrique une tête de refroidissement et un silencieux. D'autre part pour les voitures Associated une nouvelle roue d'entraînement est nécessaire, car le moteur est 6mm. plus long que l'ancien. Pour terminer ce bref aperçu, voici quelques conseils : Il est possible de monter un carburateur Perry 40 ou 60 sur le K et B 2L. Mais attention n'essayez pas d'améliorer le vilbrequin ou la chemise, vous ne réussirez qu'à diminuer le nombre de tours de votre moteur. Le taux maximum de nitro ne devra en tous les cas excéder 20 %, il faudra également mettre 20 % d'huile dans la composition de votre carburant. N'utilisez que des bougies courtes si vous ne voulez pas les changer à tout moment. Si lors d'une course, le circuit est trop sinueux et que vous avez trop de puissance ne touchez pas aux réglages du moteur, mais mettez des pignons de 13 ou 14 dents. Grâce à ces 2 moteurs nouveaux, vous rejoindrez l'élite mondiale, en tout les cas au point de vue vitesse.

J-C.R.

UN GRAVE OUBLI ----- UN GRAVE OUBLI-----

Il est parti un beau matin, il a fait 400 bornes, il a préparé sa voiture avec amour (comme toujours) il a rêvé de victoire (c'est normal), il a couru les éliminatoires, il s'est admirablement bien classé, il s'est bien battu, il est allé en finale avec les Sabattini et Veronesi et touti quanti, il a terminé derrière les 2 messieurs cité plus haut, il est donc 3ème. Il a pensé " à

UN GRAVE OUBLI (suite)

genève ils vont parler de moi " il est fier et heureux il a attendu les félicitations, il a lu le journal de l'A.M.C.G. Ben non, mille fois non, personne n'a parlé de lui (sauf Ruchat) Le journal c'est pas pour lui. Alors qu'est ce qu'il faut faire pour qu'on parle de lui dans cette feuille de choux ??? (comme dit Zonta). Eh bien MONSIEUR ALAIN ZAHND bravo, tu es un champion, 3ème à Magadino derrière Veronesi et Sabattini c'est fantastique, alors on peut le dire : a Magadino 3ème ZAH ZAHND, on peut l'écrire à Magadino 3ème ALAIN ZAHND, juste derrière les plus forts. Et la prochaine fois, personne n'oubliera de dire et d'écrire tes bons résultats c'est promis.

3ème ALAIN ZAHND
Magadino juillet

1976

EN BREF EN BREF EN BREF EN BREF EN BREF EN BREF EN BREF

Vu une antenne prête a être montée sur la voiture et fabriquée par Delta. Cette antenne est en métal et il faut souder le fil antenne du récepteur sur l'antenne Delta. le sachet contient l antenne des vès et écrous isolents.

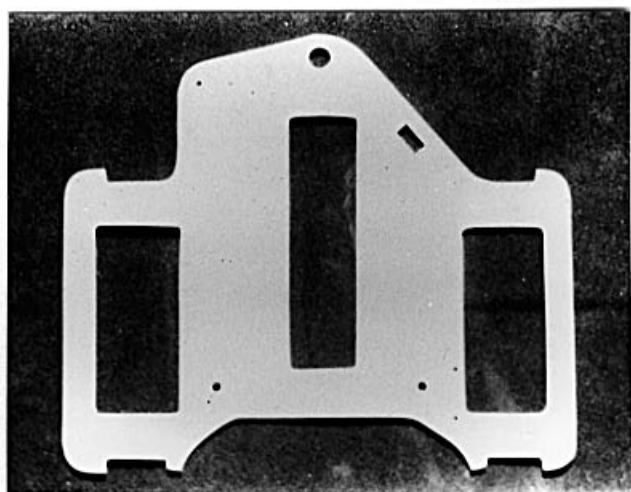
Vu une plaque radio associat-
ted préfabriquée, il ne reste plus qu'a percer les trous pour les servos.

Entendu, que l'on peut obtenir à l'EFRA les feuilles d'inscriptions pour le Championnat du Monde 1977 qui aura lieu pour la première fois. Il se déroulera à la fin mai 1977 à Indianapolis aux U-S-A. Le voyage en avion avec hôtel à Indi coûte 500 livres sterling (environ 2000frs suisse)

Lu dans le dernier Racing Circuit du mois d'août, un compte rendu du G.P. de Genève. On peut commander ce journal en Suisse à l'adresse suivante : Zwalen Engineering , Softaustrasse 20 b ,3047 Bremgarten BE.

Vu un magnifique catalogue de voitures et accessoires RC de la maison ABC Model car Winthertur. On y trouve 6 marques de voiture : Associated, RC1 et RC100, Delta 2 modèles, Mardave, S.G. Racing Car, Brem car et Swissflach. 28 carrosseries photographiées en couleur et tous les accessoires, ailerons, peinture, auto-collant pour voitu-pilotes, parechocs, fixations de carrosserie, servo-save, réservoirs (7 différents), télécommande, pneus, démarreur, roues, différentiel, frein à disque et j'en oublie. Le tout étant richement illustré. L'adresse ABC Model Car Untere Hohlgrasse 2 8404 Winthertur.

Entendu, que les numéros de course ne seront distribués qu'aux membres désireux de participer au Championnat Suisse 1977. En effet, la fédération Suisse compte maintenant plus de 350 membres, il est donc inutile de mettre des numéros aussi grand à chaque membre.





Alain Zahnd 3ème MAGADINO

Photo. Anne-Marie Rachez

Les membres de l'A.M.C.G. vedettes de la TV

Les premiers contacts avec la télévision remontent au début février 1976. Les cameramen, étant occupés le 22 février date à laquelle le tournage était prévu, le tout fut renvoyé à une date ultérieure, en principe en Mai, pour le G.P. de la Ville de Genève. A nouveau pour des raisons techniques, la téléväsion ne put être présente. Tout fût remis une nouvelle fois en Juillet. Mais cette fois-ci c'était la TV qui cherchait à prendre contact avec l'introuvable président de l'A.M.C.G. Finalement une date définitive fût retenue pour le dimanche 29 août. Après bien des difficultés le président trouva finalement un moyen pour le transport des poutres du circuit en la personne de notre ami Alain Zahnd. Heureusement que sa voiture américaine possède un coffre à l'échelle de son pays d'origine. Sur le parking Michelin, pas moins de 13 membres s'étaient déplacés. Certains avaient même des textes pour le cas d'une interview (dans la poche à Merlin). Malheureusement pour lui, seul le bruit des moteurs intéressa le preneur de son. Le sol était détrempé (il avait plu toute la nuit et un bout de la matinée), les voitures ne roulèrent pas au maximum de leur possibilités. Mais le caméraman semblait content de son travail, il eut l'occasion de filmer des Sport Protos avec la voiture de Zonta qui tournait comme une toupie (qu'est ce qu'il ne ferait pas, pour se faire remarquer par les TV-mem), il filma ensuite des voitures type Formule et Stock car. Un seul point faible, le caméraman filma les mains de J-P Ruchat pendant qu'il pilotait, malheureusement il ne les avait pas lavées après avoir réglé son moteur!!!!!! et en couleur ça ne sera pas beau. Enfin on verra bien.

La date de passage au petit écran sera communiqué ultérieurement.

NOTE : Le châssis de M. Zahnd cassé lors du tournage sera remplacé , par le service décors de la télévision. le châssis est au budget TV de l'an de grâce 1990.

Photos: J-P Ruchat

