

Distribution interne aux membres

Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève  
 tél. 45.06.83  
 Secrét: M. T. Zonta tél. 94.40.81  
 Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Février 1977

# COURSES 77: c'est parti!

## G.P. ZAHND

" C'est simple, je veux prouver que mon UFRA Spécial est vraiment le pied géant, la Rolls comme dit un rédacteur bidon. Donc, je vais commencer par proposer d'organiser une course, avant le Championnat genevois, histoire de se faire la main; ils ( les membres de l'A.M. C.G. ) ne vont pas refuser, mieux ils vont tomber dans le piège, et vont accepter. Ensuite le dimanche venu, je vais chercher les poutres, je fais mon circuit à moi, bien à moi, je place les poutres, bref j'organise le tout. Quand tous les pilotes sont là, je fais un briefing, comme en Formule 1 et j'annonce que l'on fera 3 éliminatoires de 10 minutes. Entre les manches, je leur laisse que 3 minutes, chronomètre en main, ils ont tellement perdu l'habitude ce sera la panique générale. Ainsi facile, sans problème je gagne et même que peut être, je pourrai battre Denis Rachez, ancien Champion Suisse d'au moins 25 tours."

Diabolique et pourtant c'est le langage que notre ami Alain Zahnd a du tenir. De deux choses l'une, ou bien sa voiture est merveilleuse ou alors le langage ci-dessus est tristement exact.

Néanmoins 13 membres avaient fait le déplacement, ils ont tous essayé pour battre Alain, jusqu'au bout la lutte fût serrée, il y eu pas mal de problèmes : Ruchat J-P, direction cassée, Merlin ennui divers, Cateau, accumulateur à plat, Zonta ennui de servo-moteur etc. etc. Mais les autres firent l'impossible pour arrêter Alain, en vain.

La course fût merveilleusement organisée, les compteuses de tours très sympas, ( c'est important ) le soleil était de la partie ( encore un truc pour nous éblouir).

Tu as gagné, tu étais le plus fort, c'est vraiment la Rolls, BRAVO et merci Alain.

J-C Rumbeli

1er Zahnd	164 tours	6eme Verhoeven
2eme Rachez	143 ..	6eme Wisser
3eme Zanada	112 ..	8eme Ruchat A.
4eme Chevallaz	102 ..	9eme Anderes
5eme Ruchat J-P	59 ..	10 eme Rumbeli

Compte rendu de la séance du 12 janvier 1977

\*\*\*\*\*

La séance est ouverte par le président à 20 h.30 en présence de 17 membres. Au point 1 de l'ordre du jour, M. Rumbeli donne lecture des différentes lettres envoyées et reçues durant ce dernier mois. La lettre envoyée au Lignons'club fait l'objet d'une longue explication du président, en effet il s'agissait d'éclaircir le litige entre les 2 clubs au sujet de la représentation du Lignons'club par M. Ruchat auprès de la Fédération Suisse. Les auto-collants sont distribués et chacun pourra en obtenir au prix de Fr. 1.- ( franc symbolique pour soutenir le club ) M. Merlin, caissier fait état de la fortune du club. Au point 2 figure les relations S.R.C.C.A. et A.M.C.G. M.Zonta secrétaire présente la volumineuse correspondance que nous avons reçue ( organigramme, journal, statuts en français ). Le président rappelle un point important : L'article 14 précise que celui qui possède un No. de course doit obligatoirement faire une course du Championnat Suisse. Point 3, Le Championnat Genevois : Plusieurs propositions sont présentées, de façon à améliorer les courses. L'assemblée décide de soumettre au Lignons'club la proposition suivantes : 2 éliminatoires de 10 min. en lieu et place de 3 éliminatoires de 5 min. Point 4. Le président parle des premières décisions au sujet du Grand Prix de la Ville de Genève, qui aura lieu les 21 et 22 mai. Dans les divers M. Zahnd décide d'organiser une course de club le dimanche 30 janvier, l'idée est approuvée avec enthousiasme. La séance est levée à 22H15.

J-C R

\*\*\*\*\*

CHAMPIONNAT GENEVOIS 1977 CHAMPIONNAT GENEVOIS 1977

\*\*\*\*\*

Voilà les amis, c'est reparti, à peine avons nous fini de nettoyer les voitures, fait un peu d'ordre dans les ateliers et modifié les modèles que déjà les courses du championnat vont reprendre. En accord avec le Lignons'club elles auront lieu aux dates suivantes :

ATTENTION DATES DES COURSES ;!!!!!!!!!!!!!!

\*\*\*\*\*

27 février            13 mars            3 avril            26 juin

16 octobre            30 octobre

\*\*\*\*\* VEUILLEZ CORRIGER VOTRE CALENDRIER DES COURSES \*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*  
\* IMPORTANT !!! \*  
\*\*\*\*\*

Afin de permettre aux nouveaux membres de tourner plus longtemps, il y aura 2 éliminatoires de 10 min. ( total 20min.) par rapport à l'an passé 3 éliminatoires de 5 min. ( total 15 min. ). La raison principale de cette décision est la suivante : les nouveaux venus ont de la difficulté à mettre en marche leur moteur. Si pendant les 2 premières minutes de l'éliminatoire ils ne peuvent courir, avec l'ancien système ils leur rete que 3 min. de course, alors qu'avec le nouveau système ils tourneront 8 min.

# CHAMPIONNAT GENEVOIS 1977

\*\*\*\*\*

La demi-finale durera comme auparavant 15 min. et la finale 30 min. Un dernier rappel, seules les 4 meilleures résultats serviront pour le classement final.

## Points attribués après chaque course

1er	rang	20 points	8eme	rang	6 points
2eme	::	16 ::	9eme	::	5 ::
3eme	::	13 ::	10eme	::	4 ::
4eme	::	11 ::	11eme	::	3 ::
5eme	::	9 ::	12eme	::	2 ::
6eme	::	8 ::	13eme	::	11 ::
7eme	::	7 ::	suyvants		1 ...

\*\*\*\*\*  
 \* COUPE TOUS MODELES REDUITS 1977 \*  
 \*\*\*\*\*

Grâce à l'obligeance de Messieurs Pierre et Philippe SORDET, qui ont décidé de continuer l'expérience, nous organiserons à nouveau cette année un classement parallèle au Championnat Genevois 1977.

## Qui peut participer ? et fonctionnement

Tous les jeunes qui font le championnat genevois des 2 clubs et qui ont moins de vingt ans : c'est à dire tous les jeunes nés en 1957 et plus.

Tous les concurrents pré-cités seront classés dans le championnat genevois et le resteront. Néanmoins les jeunes concernés recevront un 2eme classement pour la COUPE TOUS MODELES REDUITS. 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. Points attribués pour la COUPE TOUS MODELES REDUITS

1er	rang	9 points	4eme	rang	3 points
2eme	::	6 ::	5eme	::	2 ::
3eme	::	4 ::	6eme	::	1 ::
			suyvants		1 ..

\*\*\*\*\*  
 \*\*\*\*\*

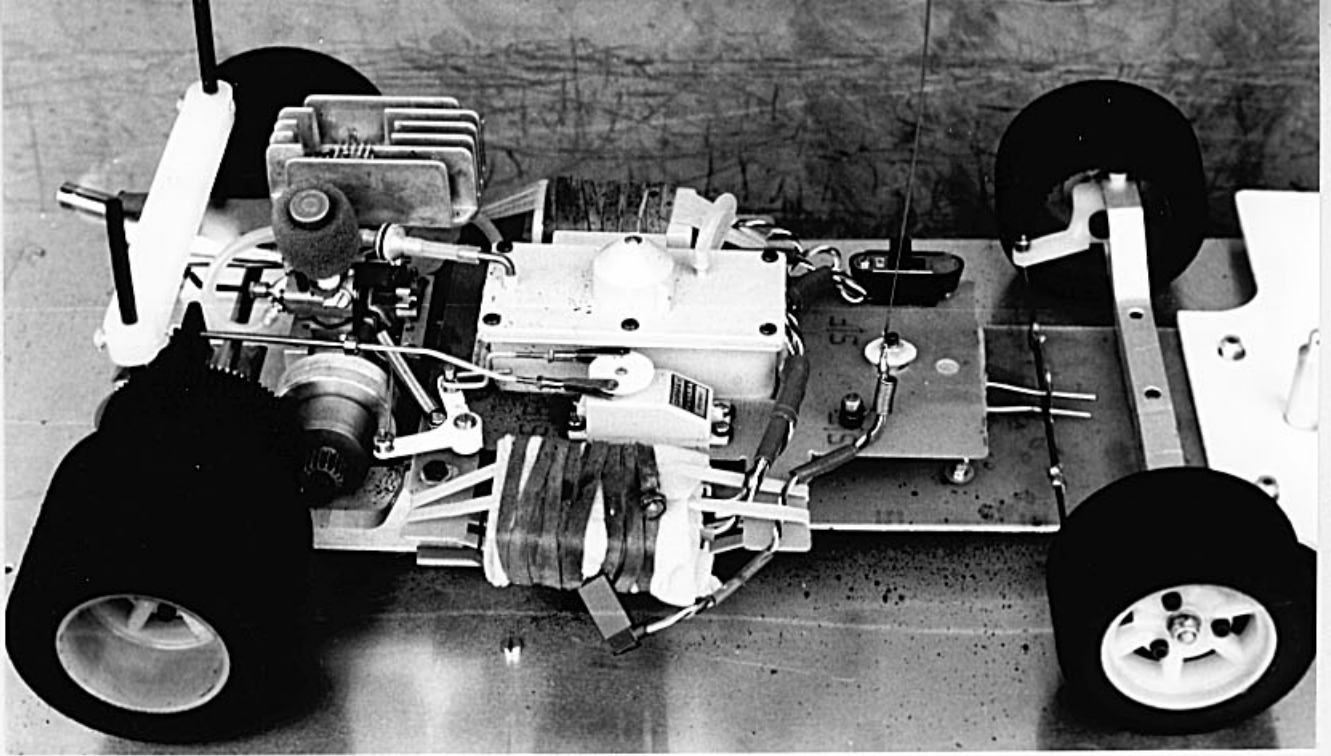
## UNE NOUVELLE VOITURE

## UNE NOUVELLE VOITURE

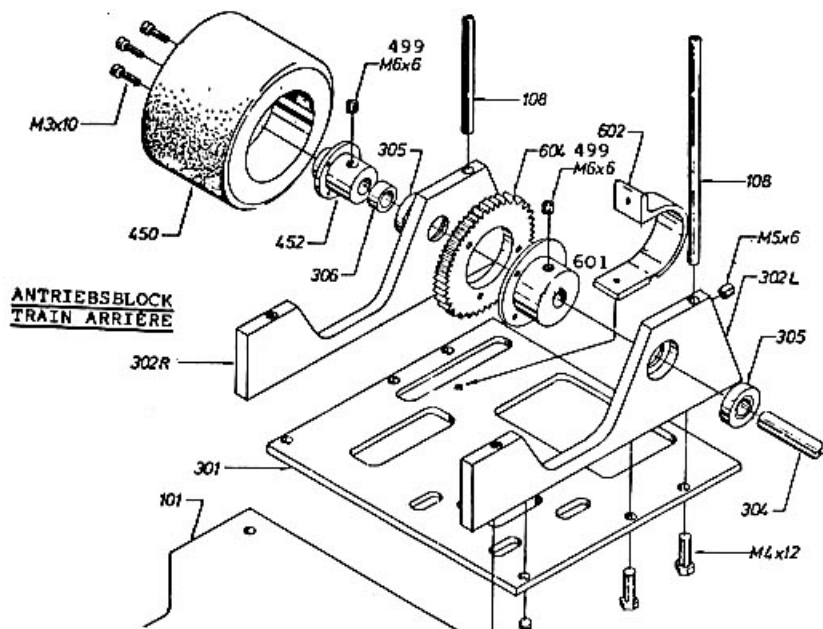
Après l'Associated, la Brom Car, la Delta, la Mardave, la Micro Racing, la PB, la S.G. Racing Car, la Swiss flash, la Turings Car, et l'UFRA Spécial, voici la Serpent de fabrication hollandaise. Eh bien c'est pas le choix qui manque, puisqu'on nous annonce l'arrivée toute prochaine de la Challenger de fabrication suédoise.

Alors penchon-nous sur ce serpent. Le châssis comme les serpents est vert, eh oui il est en fibre de verre plus exactement en polyester, la plaque radio l'est également. Vue dans son ensemble, cette voiture ne présente rien de vraiment révolutionnaire, mais lorsque l'on s'approche un peu et que l'on se met à fouiner et à dévisser, on constate qu'il y a des points qui la différencie des autres voitures.





Commençons par l'avant, l'axe est en 2 parties, c'est un avantage non négligeable lorsqu'une partie est cassée, la moitié d'un axe coûte moins cher qu'un axe mono-bloc ( c'est élémentaire n'est-ce pas ). La fusée de direction est en plastique et demande à être ajustée afin de pivoter librement sur l'axe de fusée. A noter que les roues sont fixées sur des moyeux par 3 vis, c'est là une des grandes particularité de cette voiture, il en va de même pour les roues arrières ( voir photos ). Le moyeu avant est maintenu sur l'axe par un écrou, alors que le moyeu arrière se fixe avec une vis nimbus sur le plat de l'axe arrière. Puisque nous sommes à l'arrière de la voiture, continuons la description de ces différentes pièces. La plaque de base arrière est des plus conventionnel, 2 plots servent de support pour le moteur et l'on peut sans autre monter toute sorte de moteurs, les trous de fixation pour les plots étant ovalisés. Que dire des montants arrières qui supporte l'axe ? rien, tout au plus qu'un logement par montant permet d'enfiler les roulements à billes qui supporte l'axe arrière. A remarquer encore que le tambour du frein, reçoit sur son flanc la roue d'entraînement qui est maintenue en place par 3 vis. Il est peut être bon de rappeler encore une fois aux nouveaux venus, qu'il est indispensable de serrer très fort toutes les vis; qu'il s'agisse du bloc moteur, des roues, du carburateur et du pot d'échappement. Il y a une telle quantité de vibrations et de tensions de toutes sortes, lorsque l'on met en marche une voiture, que souvent l'on voit des voitures des débutants perdre vis après vis. Puisque je vais parler de l'embrayage je profite pour rappeler encore une fois, l'importance du serrage de l'écrou de blocage du volant sur le vilbrequin. En effet je n'ai encore jamais vu un débutant pouvoir mettre sa voiture en marche la toute première fois, sans démonter une ou deux fois son bloc moteur pour resserrer cet écrou. Alors serrez fort, mettez vous à deux, l'un serre l'écrou avec une clef assez grande ( pour l'avoir bien en main ) l'autre retient le volant d'embrayage. Parlons maintenant de l'embrayage de cette voiture Serpent : le fabriquant à adopté tout simplement le système P.B. Rappelons brièvement que les mâchoires d'embrayage en fibre, comportent sur leur flanc, une vis réglable en nylon.



Plan de montage du train arriere

Lors de l'accélération, les mâchoires s'écartent en direction de la cloche et la vis s'écrase progressivement. Au moment d'une décélération, la vis reprend sa forme originale et chasse la mâchoire vers le centre. Ainsi la vis fait office de ressort d'embrayage. Simple mais astucieux.

Reste la plaque radio ; elle est en polyester et chacun la découpe à son gré et surtout en fonction de la grandeur des servos-moteurs que l'on va utiliser. A l'avant la plaque radio vient se fixer sur l'axe du protège servo. Ainsi au lieu d'avoir 2 trous très proches dans le châssis, il n'y en a plus qu'un qui a double fonction. L'on diminue grandement le risque de casser la plaque châssis.

En conclusion on peut dire que la Serpent est bien finie, bien usinée et également bien conçue, quoique ne présentant pas de grandes nouveautés. Reste un point d'interrogation pour la fixation des roues; il faut 4 vis ( 3 sur la roue, 1 sur le moyeu ) pour tenir une roue sur l'axe, alors que chez la concurrence 1 vis ou 1 écrou suffit. Pour vous démontrer la lenteur du système, je ne prendrai qu'un exemple; il arrive parfois qu'en course l'on perde une roue, très rapidement on la remet, on serre la vis et c'est reparti; avec la Serpent si la vis du moyeu se déserre et que vous perdez la même roue, il vous faudra déserrer les 3 vis qui tiennent la roue sur le moyeu, revisser le moyeu puis remonter votre roue avec les 3 vis, c'est long, c'est trop long.

J-C R

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

### COMMENT PEINDRE VOS CARROSSERIES ????

Pour peindre vos carrosseries, voici quelques conseils: Tout d'abord passez un papier de verre très fin à l'intérieur de votre carrosserie, pour permettre à la peinture de bien adhérer. Ensuite, il est conseillé de gicler une couche de Krylon cristal Clair ( ce spray est en vente dans bon nombre de magasin ). Le Krylon va éviter de rendre cassante la couche de peinture que vous allez mettre; d'autre part le Krylon sèche instantanément, ce qui va vous permettre de peindre votre carrosserie immédiatement. Une fois les différentes couches de peinture sèches, il vous faudra à nouveau gicler du Krylon cristal Clair, qui est un excellent produit imperméabilisant. Il résiste à toutes les attaques de produits chimiques. Son prix Frs 10.- pour 0,450 l.

# Serpent

