

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

Mars 1977

1ère Manche Championnat genevois !!!

▶▶ ARRETEZ LE MASSACRE ◀◀

Bien sûr l'important est de gagner, mais pas à n'importe quel prix. Le spectacle affligeant que nous avons eu l'occasion de voir lors de la finale ne doit plus se reproduire. Les mécaniciens devront être plus attentifs, lorsqu'ils traversent la piste, sous peine de sanctions qui s'abattront inévitablement sur le pilote. Qu'on en juge plutôt, Ornon éliminé en finale, le train avant écrasé par un pilote se trouvant sur la piste. L'UFRA Spécial de Zahnd transformée en galette plate, par le postérieur du mécanicien de Simko. Et le pire de tout la victoire qui devait revenir à Merlin avec son UFRA Spécial, envolée en fumée après la collision avec un mécanicien se trouvant également sur la piste, seulement 4 minutes avant la fin de la finale. Dans un autre domaine, je ne parlerai pas du cas Platel dont les agissements me paraissent inadmissibles; Sieur Platel oublie trop souvent que si certains clubs français n'écoutent que lui, à Genève le cas est exactement inverse. Et pour terminer avec les mauvais côtés de cette journée, je rappellerai à tous les membres de l'A-M-C-G. que les manches que nous organisons (c'est à dire 3) commencent par le montage de la piste et se terminent par le démontage de la piste. Les Ruchat-Zahnd-Merlin-Zonta-Rumbeli se feront un plaisir de vous expliquer la façon de procéder pour la prochaine course.



Merlin, les malchanceux

Parlons un peu de la course quand même. Pour la première fois en Championnat Genevois, 25 concurrents étaient en lice, je pense que cela fait beaucoup de monde autour du circuit compte tenu des curieux et tout cela a joué un rôle lors des accidents cités plus haut. Du côté des voitures également du nouveau. Ruchat J-P pilotait un prototype Challenger,

PAGE 5 compte rendu de la

RMP CHALLENGER

son abandon en demi-finale est dû à son carburateur dévissé, la voiture marcha très bien. M. Watson nouveau venu dans ce championnat avec sa Serpent obtient un résultat qui peut être qualifié de bon, contenu de l'inexpérience qu'il a en voiture R/C. Merlin, le malchanceux a qui la victoire échappe à cause d'un bête d'accident, nous laisse sur notre faim, mais j'ai l'impression qu'on en reparlera. Alain Zahnd avec la 2ème Rolls a abandonné pour les raisons déjà citées. Ornon, lui obtient un excellent résultat avec la Micro Racing Junior nouvelle venue elle aussi. Mais n'oublions pas les malheureux, qui pour des raisons attribués aux OVNI, eurent des problèmes de radio, voici le nom de ces martyres : Zonta-Robert - Cateau et Rumbeli. Quand à Anderes demandez lui comment on case un châssis en deux bouts bien net et propre. Si cette première manche laisse un goût amer, n'oubliez pas qu'il reste encore 5 courses et tout le monde fera mieux bien sûr!!!!!!

1ère Manche Championnat genevois 1977

1	Anderson	146	tours	20	points
2	Merlin	127	::	16	::
3	Dupont	123	::	13	::
4	Zahnd	117	::	11	::
5	Simko	108	::	9	::
6	Ornon	26	::	8	::
7	Benz			7	::
8	Roth			6	::
9	Ruchat J-P			5	::
10	Rachez			4	::
11	Annen			3	::
12	Platel Alain			2	::
13	Verhoeven			1	::
14	Zanada			1	::
15	Fabre			1	::
16	Gillard			1	::
17	Watson			1	::
18	Zonta			1	::
19	Ruffieux			1	::
20	Anderes			1	::
20	Ruchat A.			1	::
22	Jaussi			1	::
22	Robert			1	::

Classement Coupe Tous Modèles Réduits

1	Platel Alain	9	points
2	Verhoeven	6	::
3	Zanada	4	::
4	Anderes	3	::
4	Ruchat A.	3	::
6	Jaussi	2	::
6	Robert	2	::

RAPPEL : Seuls les membres inscrits soit au Lignons Club

 ou à l'Auto Model Club de Genève, peuvent participer au Championnat genevois.
 Les inscriptions doivent parvenir aux organisateurs au plus tard 2 jours avant la course.

Youpie, Youpie, le journal est lu !!!

Quand quelqu'un pond des textes et les couche sur du papier, quand ce quelqu'un les tape à la machine à écrire et pour terminer, fait les photos, " imprime " les dite feuilles les agrafe et distribue ce qui est devenu un semblant de journal, il se pose parfois une question angoissante : " est ce que ma feuille de choux est lue ?? ".

Il peut alors faire une enquête auprès de ces honorables supposés lecteurs, ou ne plus faire le journal, histoire de voir si quelques lecteurs vont réclamer leur bout de papier mensuel. Mais il y a encore une autre manière, bien plus machiavélique, et bien sûr c'est celle-là que j'utilise. Il s'agit tout simplement de glisser des erreurs dans les articles, résultats et classement. Oui, je sais, souvent c'est involontaire. Mais le résultat ne se fait pas attendre, les jours qui suivent la parution, les lésés gont carrément rillonner mon téléphone, ils demandent que justice soit faite, quand ce ne sont pas des excuses voire des dédomagements. A l'autre bout du fil le rédacteur est content " Youpie le journal est lu ".

Milles excuses à Thierry Zanada, au Grand Prix de Monaco en Proto c'est lui, Thierry qui termine 12eme du classement général, et non pas l'imposteur à la Rolls qui n'a rien dit. Et puis, puisque je parle de lui, Alain Zahnd dispns encore, que contrairement aux bruits qui courent et aux allégations d'un certain Journal de l'A-M-C-G, sa victoire lors du " Grand Prix Zahnd " (voir No. 29) ne souffre d'aucune irrégularité ou d'artifice (soleil dans les yeux timing imposé, choix du circuit). Mais cette victoire est due au brio du pilote et à sa merveilleuse voiture (passez la pommade). D'ailleurs lors de la lère Manche du championnat genevois, il l'a prouvé.

Enfin pour répondre à Patrik Wisser au sujet des points attribués au Championnat genevois (No. 29): le concurrent terminant 13eme, ne sera pas crédité de 11 points comme écrit par erreur. En effet si certains pensent que le no. 13 porte chance, dans notre classement ce chiffre est néfaste puisqu'il ne vaut qu'un point et encore un tout petit. Alors que tout le monde rectifie cette lamentable erreur. Errata humanum est.

Bref aperçu de la séance du 9 mars 1977

M. Zonta distribue aux membres les statuts de la fédération suisse et les No. de course qui sont obligatoires.

M. Merlin fait rapport sur l'état des comptes.

M. Rumbeli parle de l'entrevue avec M. Ruffieux du Lignons club. Les sujets abordés sont : la course à St. Imier, le stand à Loisirama, la piste et les relations entre les 2 clubs.

Le président donne les dernières directives pour le championnat genevois c'est à dire : nombre de manche, prix, poutre et local et organisation.

M. Ruchat parle du Grand prix de la Ville de Genève et de ces nouvelles dates 28 et 29 mai 1977. M. Zonta parle des prix reçus. M. Mermim du prix de la publicité et M. Rumbeli de l'entrevue chez Pastis 51.

20 membres étaient présent.

Règlements S.R.C.C.A

Complément d'information pour le Championnat Suisse A et B

Voici quelques nouveaux règlements adoptés lors de la réunion du comité SRCCA, du 12 février 1977 et communiqué par J-P Ruchat, délégué.

Les prôtêts soumis aux juges sont sans appel quelque soit le verdict.

Le pilote qui utilisera une fréquence non indiquée sur le tableau de course sera disqualifié.

Le mécanicien qui répare une voiture avec des outils, doit remettre la voiture en course depuis la piste d'accélération. Si tel n'est pas le cas, la manche du concurrent ne sera pas prise en considération. Il est donc possible de refixer une carrosserie, un aileron ou de débloquer des roues à l'endroit où la voiture est arrêtée, et ensuite la remettre en course sans retourner jusqu'à la piste d'accélération.

En cas d'utilisation de fréquence non reconnue par les PTT, les organisateurs de course sont dégagés de toute responsabilité.

Il est indispensable de remettre tous les émetteurs (si on en a 2) aux organisateurs de course. En cas de non observation de ce règlement, après 2 courses le pilote sera disqualifié.

Le pilote qui réclame son émetteur doit quitter immédiatement les lieux de la compétition.

Il est possible de changer de moteur, si il est cassé après avoir avisé un des commissaires.

La mise en marche d'un moteur pendant la pause équivaut à la disqualification de la manche suivante.

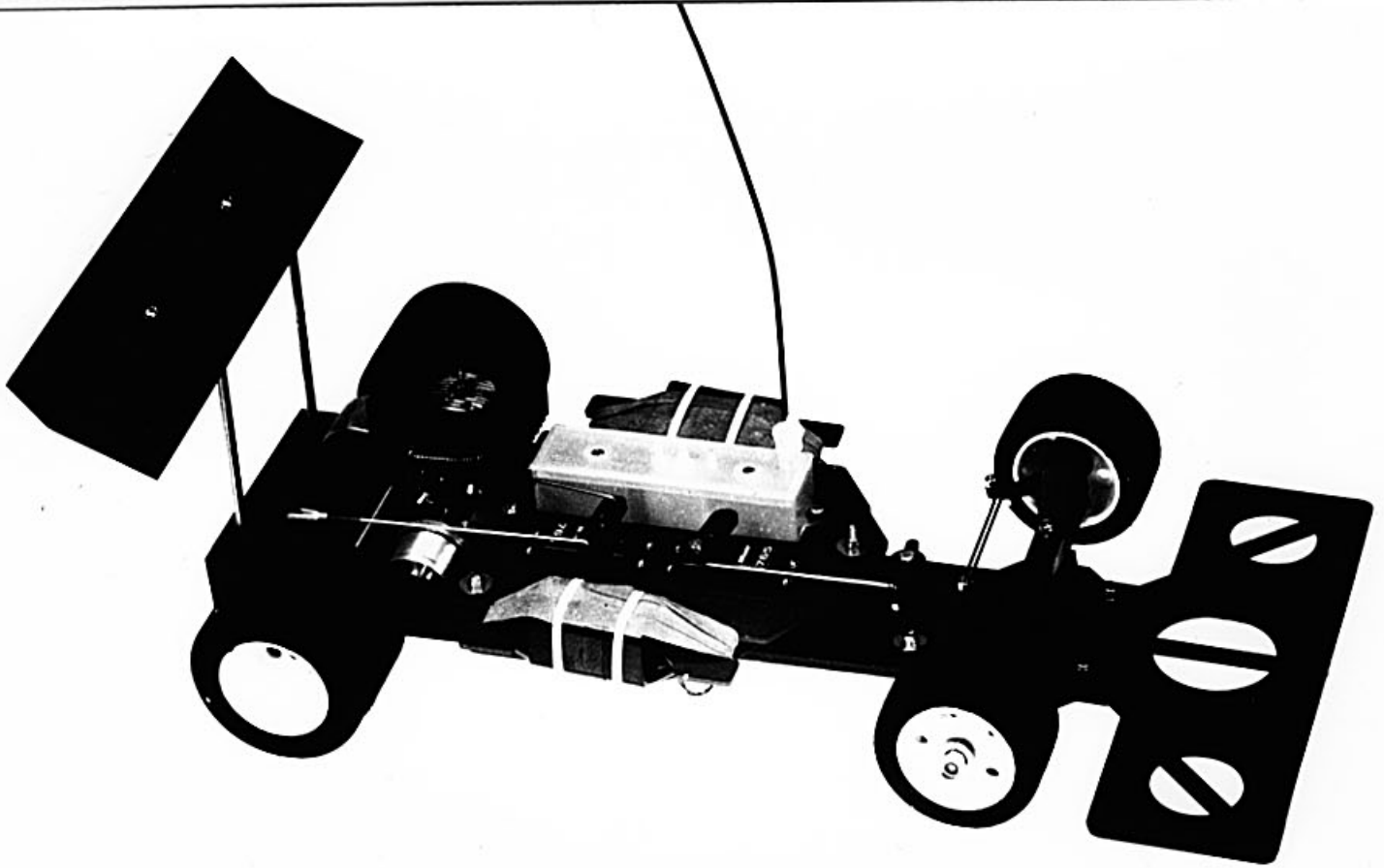
Pour l'an prochain Il sera possible de changer de voiture après les essais. Les essais seront donc la période où l'on teste ses voitures avant la course afin de choisir la meilleur.

Championnat du monde voiture R/C aux U-S-A

Ces championnat du monde se dérouleront sur le circuit Torrance près de Los Angeles, les 2, 3 et 4 juillet.

Voyage depuis la Suisse : Frs. 1400.- seulement

Inscription : Ernst Bopp Flurstrasse 30, 8302 Kloten
Téléphone 01 8 13 72 77



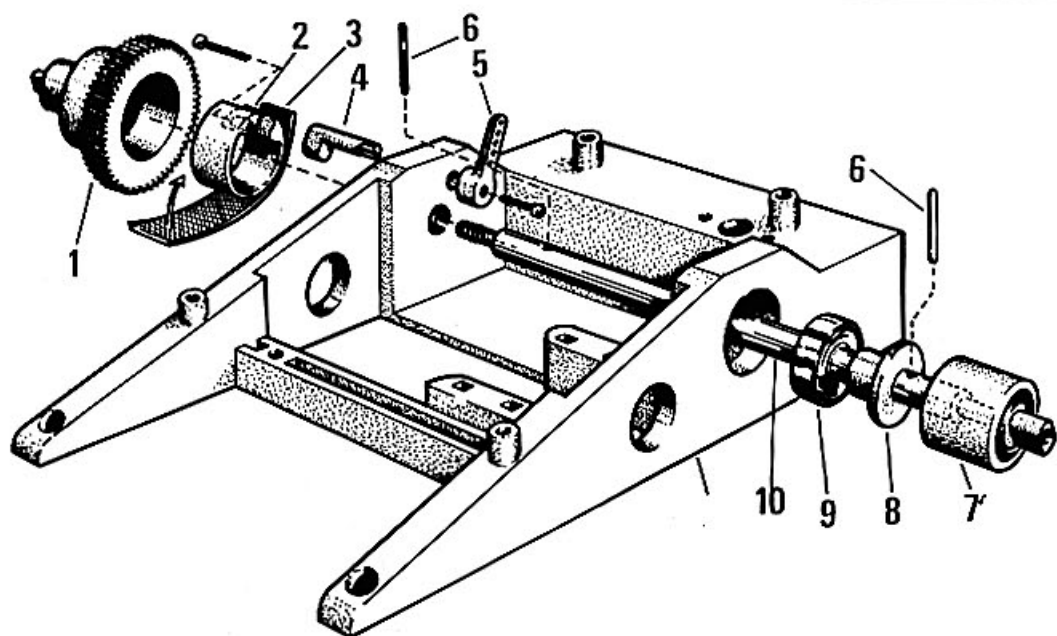
Tout plastique

a l'exception de quelques pièces, l'axe arrière, l'embrayage entre autre, tout le reste est en plastique moulé. L'ensemble des pièces est d'une finition parfaite, aucune bavure ne subsiste. La voiture se compose d'un châssis en baulen, de 3mm. d'épaisseur, de 30 cm. de long, par 8 cm. de large et est surmonté au centre d'un longeron cubique de 1 cm. de côté qui part de l'arrière du châssis et va s'amaisissant jusqu'au niveau du train avant. La deuxième partie du châssis est le bloc moteur moulé en endelrin, qui est d'une finition exemplaire. Le bloc moteur vient s'emboîter sur la lère partie du châssis et est tenu au moyen de 4 vis et écrous auto-bloquant. 2 roulements à billes s'encastrent à l'arrière au niveau de l'axe. Et enfin, une des grandes nouveautés de cette voiture est le détenteur d'échappements déjà incorporé à la voiture. A l'avant le pare-chocs et tout le train avant sont en nylon.

Le bloc moteur

Coulé d'une seule pièce (photo 4), il faut percer dans les supports moteur, le trous de fixation du moteur. Le reste des pièces est très facilement assemblable avec une clef et un tournevis. Une fois les 4 vis qui tiennent la plaque châssis et le bloc moteur fixés ensemble, le reste de la voiture se monte rapidement. Pour la première fois, nous découvrons un système astucieux pour tenir les roues arrière sur leur axe. En effet l'axe arrière est percé de part en part afin d'y introduire une goupille. Cette dernière s'encastre dans le moyeu de la roue. Déjà à ce niveau, tout risque de desserrage est exclu, mais pour augmenter encore la sécurité, la roue qui vient se fixer sur

le moyeu, a en son centre un trou de forme rectangulaire (photo 2). Le tout est retenu par un écrou auto-bloquant. Inutile de dire que le propriétaire d'une Challenger ne perdra jamais de roue. Ceci est valable pour un côté, de l'autre côté le moyeu ne fait qu'un avec la couronne d'entraînement (il existe 3 rapports différents : 60 - 59 - 58 dents qui représente $4,83/1$, $5,36/1$, $6/1$) néanmoins à l'intérieur de la couronne la goupille s'encastré également car cette pièce est évidée pour permettre l'installation d'un merveilleux frein.



Frein à tambour

Voici vraiment un frein progressif (photo 3) d'une part et d'autre part d'une grande facilité à monter. Il suffit tout d'abord d'enfiler le levier excentrique dans son logement, puis de mettre le tambour dans sa goupille de maintien après avoir au préalable collé le liège dans le tambour. Vient ensuite coiffer le tout, la pièce moyeu-couronne. Lorsque l'on freine, le levier excentrique dont l'extrémité à la forme d'un marteau, va progressivement élargir le tambour et entrer en contact avec l'intérieur du moyeu. Avec ce système le frein est bien protégé contre la poussière. Son efficacité n'en est que plus renforcée et à la conduite on ses nettement la différence.

L'embrayage

L'embrayage se compose de 8 pièces différentes (photo 1) dont 2 roulements à billes. Le s mâchoires en plastique sont encerclées par un O-ring en caoutchouc. Cette sorte d'embrayage est bien connue et a fait ses preuves depuis plusieurs années. Un conseil, je pense qu'il est bon de monter l'embrayage sur le moteur et ensuite de percer les trous pour fixer le moteur sur le bloc châssis. Ainsi vous aurez un alignement parfait de la partie propulsion. En partant du volant d'entraînement, nous trouvons ensuite les mâchoires qui se fixent sur deux goupilles, vient ensuite un moyeu faisant office de boulon de serrage avec le vilebrequin du moteur, et dans ce moyeu s'encastré le roulement à billes. Le tout étant coiffé par la cloche d'embrayage. Le pignon passe autravers du premier roulement à billes qui est dans la paroi du bloc moteur, et pénètre dans la cloche d'embrayage, jusqu'au niveau du deuxième roulement à billes. Le pignon est retenu par une vis imbus se trouvant sur la cloche d'embrayage.

Le détenteur d'échappement

Vous trouverez inclus dans le kit, un collecteur d'échappement pour moteur K et B. Le collecteur d'échappement qui est en métal conduit les gaz jusqu'au détenteur d'échappement qui est moulé au bloc moteur. Situé tout à l'arrière de la voiture et d'un volume de 144 cm/cube, ce détenteur d'échappement est extrêmement efficace, on connaît la sévérité des suédois en ce domaine. La position de cette pièce est très intéressante, car le collecteur est très bien aéré ce qui permet un excellent refroidissement du moteur. Sur le dessus de ce caisson viennent se fixer les tubes supports de carrosserie et de l'aileron.

Le train avant

Il se compose de 2 parties, l'une étant la base est donc horizontale et plate, et l'autre en forme de demi-X. Toutes ces pièces, y compris les bras de direction, sont en plastique. Dans le kit se trouve un chasse palier, permettant de chasser les 2 paliers dans le moyeu de la roue sans les abimer. L'angle d'inclinaison du train avant est de 10 degrés. C'est le longeron transversal du châssis qui est incliné et l'ensemble train avant se fixe au moyen de deux vis avec écrou-auto-bloquant.

La plaque radio

Très bien conçue, elle est déjà découpée. Les 2 servos-moteurs sont placés du même côté. Le fabricant livre 2 leviers de direction pour mettre sur les servos-moteur et un levier de renvoi extrêmement astucieux, (photo 5) muni d'un ressort de rappel à l'intérieur de ce dernier, (fini les petits ressorts que l'on ne sait jamais où fixer). L'emplacement du levier de renvoi est déjà prévu, tout se monte sans problème. La tringlerie est en partie déjà soudée. Sur la plaque radio vient se fixer le réservoir également compris dans la boîte. A l'intérieur du réservoir, il y a des parois anti-vagues en forme de X, et au fond se trouve un récupérateur dans lequel plonge le tuyau du carburant. A noter que l'antenne est livrée et est également déjà positionnée, il ne reste qu'à l'enfiler !!!!

Conclusion

Nous avons là un modèle très intéressant, que nous avons eu l'occasion de voir pour la première fois lors de la première manche du Championnat genevois. Ces débuts sont prometteurs c'est le moins que l'on puisse dire. Mais il faudra qu'elle fasse encore ces preuves au point de vue solidité mécanique et sa résistance aux chocs. Pour l'instant, on peut constater que son châssis est nettement plus souple qu'un châssis fabriqué avec de la plaque de circuit imprimé, tout en étant aussi solide ; son retour au point zéro est plus doux et mieux amorti. Ce châssis est également bien aéré ce qui permet un refroidissement du moteur d'une façon impeccable, grâce au système du détenteur d'échappement. Nous avons aussi aimé son frein tambour, la fixation des roues et la grande facilité de montage avec un plan simple, clair, précis et en français je vous prie. Autre avantage, non négligeable, l'ensemble de la voiture est construite avec des pièces aux normes du système métrique. Trop souvent nous avons des problèmes de vis et d'écrous avec les normes anglaises et américaines. Son prix sera très compétitif puisqu'elle coûtera dans les magasins environ 350.-frs. Livrable dans un mois.

RMP **CHALLENGER**

