



JOURNAL

N°39

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

Distribution interne aux membres

Déc.1977

★ Les Championnats du Monde 79 à Genève ★

En attribuant les Championnats du Monde de voitures radiocommandées à Genève et à notre club en particulier; la Fédération Européen nous fait un grand honneur et je ne peux cacher un brin de fierté. Mais je suis également conscient de l'immense travail qui nous attend, des nombreuses difficultés qui se dresseront sur la route encore longue nous menant à cet événement unique.

Tout d'abord, il ne nous étaient pas possible, voir impossible de réaliser une telle manifestation sans associer le Lignon's Club à l'entreprise. Le nombre de contacts à établir auprès de l'industrie privé et auprès des autorités demandaient impérativement l'aide des membres du Lignon's Club. D'ailleurs Monsieur Stig Anderson fut toujours de la partie; car Stig tient vraiment à coeur la réalisation de ces Championnats. Nous nous sommes donc rendus à Paris le 19 novembre, afin de défendre notre candidature; face à nous il y avait 4 autres candidatures, toutes sur des circuits permanents. Grâce au brio de Stig qui fit un exposé de grand style, démontrant la neutralité de la construction d'un circuit sur le parking des Vernets, (personne ne pouvant s'entraîner des mois à l'avance) nous réussîmes à rallier suffisamment de suffrages pour Genève. De retour à Genève, il fut nécessaire de créer un comité Championnat du Monde 79, qui soit bien distinct des 2 Clubs, et dans des délais très bref. Le comité est composé de 8 personnes (4 A.M.C.G. et 4 Lignon's Club) en voici sa composition :

- Co-présidents : Anderson Stig
Rumbeli Jean-Claude
- Trésorier : Zahnd Alain
- Secrétaire : Zonta Martino
- Commission circuit : Anderson Stig
Dupont Jacques
Ruchat Jean-Pierre
Zahnd Alain
- Commission finance : Benz Paul
Ruffieux Daniel
Rumbeli Jean-Claude
Zonta Martino
- Traducteur : Watson Rex

Par la suite et en temps opportun une 3eme commission sera créée, et elle s'occupera de l'accueil des concurrents (Hôtels- Banquet - Coupes etc). Il est bien entendu que les membres des clubs seront également mis a contribution au fur et à mesure que le travail avancera. Je peux déjà vous donner quelques informations en l'état actuel du travail. Nous aurons : la vidéo pour contrôler les départs, un computer pour les classement avec imprimante, chronométrage Swiss Timing, ligne téléphonique sur le circuit, des bus pour les concurrents venus en avion, une grande tente aux abords du circuit.

Bref vous voyez qu'il y aura du travail pour tout le monde. En outre, nous organiserons notre Grand Prix 1978 les 26 et 27 juillet et sera une répétition pour les Championnats du Monde.

Avec ces manifestations, les problèmes de la piste permanente et les 6 courses du championnat genevois, auquel s'ajouteront 2 courses régionales, le club va se trouver par la force des choses, devant une situation paradoxale. En effet, si cette immense activité qui s'annonce pour les 18 mois à venir, démontre notre capacité d'autonomie par rapport aux autres clubs Suisse, elle laisse néanmoins apparaître le besoin d'accorder nos violons avec nos amis du Lignon's Club. Cela saute aux yeux, face à la montagne de travail, on trouve 2 clubs de moyenne importance qui poursuivent le même but, par des voies similaires voir parallèle. Il nous faut donc dès maintenant prendre des décisions concernant une association pour le moment possible, mais dans l'avenir indispensable.

D'abord le journal; après 3 ans de parution les stocks de papier photographique fondent comme neige au soleil. Une nouvelle façon de l'imprimer doit être trouvé très rapidement. Le Lignon's Club nous propose de l'imprimer sur leur machine (réduisant énormément les coûts); en contre partie il faudra le distribuer aux membres des 2 clubs. De toute façon au niveau des Championnat du Monde, il faudra un organe d'information, le journal pourrait très bien faire l'affaire.

Ensuite la piste; chacun le sait nous devons ensemble assumer au sein d'une association son exploitation, à nouveau, nous allons nous trouver réunis.

Que reste-t-il, les courses internes qui l'an prochain encore se dérouleront sur des parkings. Ensuite nous les ferons sur la piste et elles tomberont ipso facto sous la responsabilité de l'association du circuit.

Ceci démontre bien l'ambiguïté du problème. Nous voyons poindre à l'horizon une réunification des 2 clubs, mais nous n'en voyons pas encore toutes les imbrications, les avantages et toutes les difficultés. A nous se présente deux possibilités; premièrement forcer les événements et s'associer dès l'an prochain, ou, deuxièmement, attendre et laisser faire le temps.

Je vous demande donc d'y réfléchir très sérieusement car l'enjeu est important, aussi bien financièrement que sentimentalement.

J-C Rumbeli

Nos vives remerciements au magasin Tous Modèles Réduits pour la magnifique planche de prix, offerte pour la coupe Tous Modèles Réduits.

Nous tenons à remercier tout spécialement Philippe Sordet qui année après année, nous permet de continuer cette expérience et d'aider les moins de 20 ans à la compétition.

Procès-verbal de l'assemblée générale de l'A.M.C.G du
9 novembre 1977

L'assemblée a lieu au Bar Liotard et débute à 20 h. 30. Sont présents 19 membres. Le président J-C Rumbeli lit le procès-verbal de l'assemblée générale ordinaire du 10 novembre 1976. Point 2. L'assemblée accepte à l'unanimité les modifications des statuts. Les articles No. 7 admission, No. 10 devacoirs, No. 11 Droits, No. 13 Finances, No. 14 Organe de l'A.M.C.G. , No. 15 Assemblée générale et No. 16 Comité sont modifiés. Le titre de conseiller technique est abrogé. De nouveaux statuts seront imprimés et distribués aux membres. Points 3. Le président lit le rapport du comité (voir A.M.C.G. Journal No. 38) 1977 aura été une année très positive pour le club. Point 4 M. Merlin L. présente les comptes et répond aux questions posées. Point 5. Les vérificateurs des comptes, M. Zahnd et Pouchon font rapport de la bonne tenue des cahiers des comptes et du bon travail effectué par le trésorier. Point 6. L'assemblée approuve à l'unanimité, le rapport du comité et les comptes. Point 7. L'assemblée décharge à l'unanimité les membres du comité. Point 8. Nomination du nouveau comité : J-C Rumbeli président sortant est élu président à l'unanimité M. J-P Ruchat vice-président sortant est élu vice-président à l'unanimité. M. T. Zonta secrétaire sortant est élu secrétaire à l'unanimité et par acclamations. M. L. Merlin trésorier sortant est élu trésorier à l'unanimité. M. A Zahnd est élu gérant du matériel par 14 voix contre 2 à M. P Verhoeven et 3 abstentions. Sont nommés vérificateurs des comptes J-P Cateau et J-M Anderes à l'unanimité. Point 9. Pour 1978 les cotisations restent inchangées sous réserve de modifications des cotisations S.R.C.C.A. Actuellement: Membre actif de plus de 20 ans Frs 70 .- Membre actif de moins de 20 ans Frs 40.- Membre passif Frs 40 .- Point 10. L'assemblée accepte à l'unanimité le projet de courses régionales présenté par la Fédération Suisse. L'assemblée accepte en outre par 16 oui et 3 abstentions de continuer d'organiser le Championnat Genevois. Point 11. Sont nommés à l'unanimité Membre d'honneur : Monsieur le Conseiller administratif Roger Dafflon, Monsieur Georges Lentillon Chef du Service des Sports de la Ville de Genève et Monsieur Emerson Fittipaldi coureur automobile, pour leur aide bienveillante. Point 12. Dans les divers, M. Zonta parle du repas de fin d'année avec la remise des prix de la Coupe Tous Modèles Réduits, M. Rumbeli donne lecture de la lettre de M. Roger Dafflon concernant une future piste et présente le plan générale Le président parle également des derniers préparatifs concernant la candidature du club aux Championnats du monde 1979, candidature qui sera soumise aux délégués EFRA à Paris le 19 novembre 1977 par Messieurs Anderson et Rumbeli. Décision est prise de déplacer le compte bancaire de la Caisse Hypothécaire à l'Union des Banques Suisse. L'assemblée est levée à 22 h.30.

J-C Rumbeli

Rapport de l'assemblée générale de l'EFRA. Paris 19 novembre

11 Pays sont présents : Monaco - Suisse - Suède - Espagne - Lichtenstein & Hollande - Allemagne - Italie - France - Belgique - Grande-Bretagne.

M. Ted Longshaw ouvre la séance à 10 h. et demande que les lettres qu'il écrit au nom de la fédération soit publié dans les journaux nationaux.

Le Lichtenstein est accepté à l'unanimité comme pays à part entière. Pour faire partie d'une fédération nationale, le membre doit posséder le passeport du pays en question, ou résider dans ce pays. Une exception est faite pour les frontaliers qui peuvent choisir. Un concurrent inscrit dans une fédération au début de l'année et qui fait le championnat du pays ne peut pas changer de fédération durant l'année pour les championnats d'Europe.

Pour les courses " OPEN " de l'EFRA, n'importe qui peut participer à l'exception du Championnat d'Europe.

Les Championnat du Monde se dérouleront à Genève les 7 et 8 juillet 1979, il y aura une seule catégorie (Prototype).

Résultats des votes pour l'attribution du Championnat du Monde

	1er vote	2eme vote	3eme vote	Final
Lilford GB	24 points	29	31	5 votes
Weston GB	11	--	--	-
Utrecht NL	19	18	25	-
Milano I	12	15	--	-
Genève CH	33	36	39	6 votes

Un mode de faire sera présenté par le comité d'organisation de Genève et comparé avec les propositions américaines.

Pour le Championnat d'Europe voici le nouveau nombre de participants par pays et par catégorie.

- 11 représentants : Grande-Bretagne - Suisse - Italie
- 8 représentants : Suède - Allemagne - Hollande - France - Belgique
- 6 représentants : Monaco
- 4 représenatnts : Tous les autres pays.

Chaque fin d'année les résultats d'ensemble des pilotes de chaque pays, serviront à classer les pays pour établir la nouvelle liste des pays possédant le plus grand nombre de bons pilotes.

Les Grand Prix EFRA 1978 Aurent lieu à :

France	Toulon	le 1er week end Avril
G-B	Lilford	6 et 7 mai
Hollande	Utrecht	13 et 14 mai
Italie	?	3 et 4 juin
Suisse	Genève	1 et 2 juillet
Championnat d'Europe	78 Lilford (GB)	12 et 13 août
Belgique	?	2 et 3 septembre
Espagne	Barcelone	7 et 8 octobre

Il n'y aura plus de points EFRA

Courses spéciales

Utrecht Grand Prix 23 et 24 juin

Heemsted Course d'enduro 23 et 24 septembre

Le 16 ou 25 juin à Paris le Bourget Exposition International de voitures R/C et course d'endurance de 12 heures.

Une Coupe du Monde Formule aura lieu à Monaco du 25 au 28 mai mais seulement sur invitation des organisateurs.

Voici quelques modifications à apporter aux voitures pour l'an prochain.

Diamètre maximum des jantes avant 54 mm. diamètre maximum des pneus avant 65 mm. et à l'arrière 70 mm. Le flan des pneus doit être noir. Le départ est un peu modifié à la p. ré-grille se trouve à 3 m. de la ligne de départ, 5 sec. avant le départ les voitures sont lâchées et elles parcourent les dernier mètres pendant les 5 secondes.

Des modifications sont apportées à l'angle de l'aileron et dans son positionnement, surtout en formule (voir schéma page suivante). La hauteur de l'aileron change également. Les régléments de la fédération américaine sont acceptées à l'essai pour un an.

Remise du diplôme de membre d'honneur à

EMERSON FITTIPALDI



C'est jeudi 8 décembre à 17 h. 30 à l'aéroport de Cointrin Genève, que nous avons remis le titre de membre d'honneur à Emerson Fittipaldi. Tout c'est passé très vite, en effet Alain Zahnd nouveau membre du comité a été informé que nous pourrions voir Emerson juste avant son départ pour le Brésil. C'est donc un comité très restreint (Président et gérant du matériel) qui a remis le diplôme. Visiblement heureux Fittipaldi nous questionna sur les futurs Championnats du Monde et espère pouvoir nous prêter son concours, si il n'y aura pas de course évidemment.

Résumé de l'assemblée SRCCA à Zürich

Le rapport du caissier laisse apparaître un bénéfice de 3.507 frs. Une majoration de Frs 10.- supplémentaire à la cotisation normale est acceptée pour aider les concurrents à se rendre aux championnats d'Europe 78. Le Racing News continuera de paraître l'an prochain malgré son gros déficit. Les classements des courses sera fera par ordinateur l'an prochain moyennant une participation de Frs 50.- à payer par les organisateurs.

Le principe des courses régionales est accepté. Pour le groupe A . 10 concurrents descendent de A en B. 20 concurrents B montent en A et 10 concurrents C montent en A. Messieurs Plattel, Fabre et Ornon sont disqualifiés et redescendent dans le dernier groupe, suite aux événements des derniers Championnats d'Europe. L'an prochain il y aura 67 participants en 1978 dans la catégorie A. Quelques remarques pour les courses : un faux départ est sanctionné de 1 tour. Il est interdit de descendre du podium avec son émetteur. Les départs restent les mêmes qu'en 77 Les pare-chocs doivent être en plastic. Le tessin demande de faire des circuits simples!! Prochaine assemblée à Aarau en 1978. Le club était représenté par Ruchat J-P vice-président et Zahnd Alain gérant du matériel.

LISTE PROVISOIRE DES COURSES EN 1978

Février	19	Championnat genevois
Mars	18 et 19	Championnat genevois
Mars	18 et 19	Grand Prix d'Allemagne
Mars	26	Championnat genevois
Avril	1 et 2	Grand Prix de France Toulon
Avril	1 et 2	Berne Championnat régional
Avril	8 et 9	Olten Championnat Suisse
Avril	22 et 23	Genève Championnat régional
Mai	6 et 7	Grand Prix d'Angleterre
Mai	6 et 7	Chancy-Genève Enduro
Mai	13 et 14	Grand Prix de Hollande
Mai	20 et 21	Zürich Championnat Suisse
Mai	25 au 28	Monaco Coupe du Monde (sur inv.)
Juin	3 et 4	Grand Prix d'Italie
Juin	3 et 4	Berne Championnat régional
Juin	10 et 11	Magadino Championnat Suisse
Juin	24 et 25	Saint Imier Championnat régional
Juillet	8 et 9	Aarau Championnat Suisse
Juillet	8 et 9	Grand Prix de Suède
Juillet	15 et 16	Magadino Interrégionale
Juillet	22 et 23	Grand Prix de la Ville de Genève
Août	12 et 13	Brugg Interrégionale
Août	12 et 13	Championnat d'Europe Lilford GB
Août	19 et 20	Winterthur Championnat Suisse
Août	26 et 27	La Chaux de Fonds Champ. régional
Septembre	2 et 3	Grand Prix de Belgique
Septembre	9 et 10	Tivoli Interrégionale
Septembre	23 et 24	Bâle Championnat Suisse
Octobre	1	Championnat genevois
Octobre	7 et 8	Grand Prix d'Espagne Barcelone
Octobre	15	Championnat genevois
Octobre	29	Championnat genevois

Au mois de Mai aura lieu à Bienne la 3ème course interrégionale

A Monaco, la course Coupe du Monde se courera qu'avec des Formules. Seuls les concurrents invités par les organisateurs pourront participer à cette coupe.

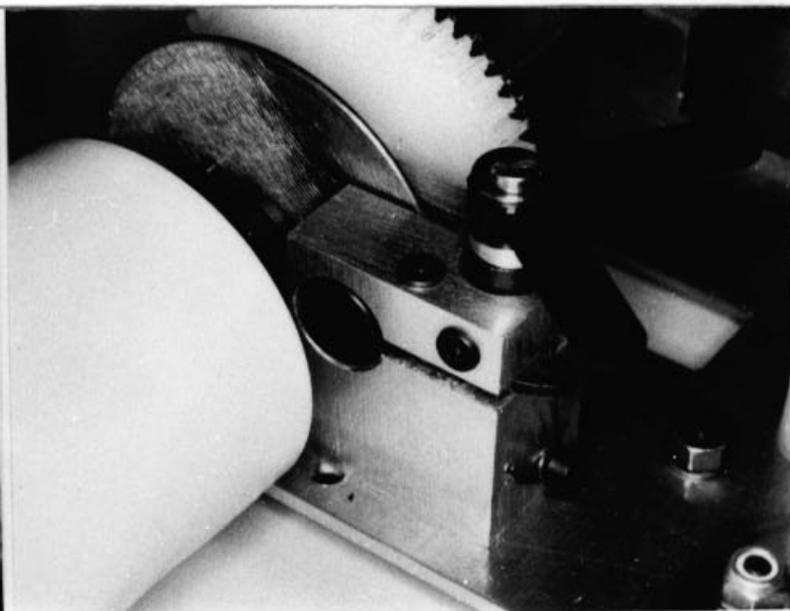
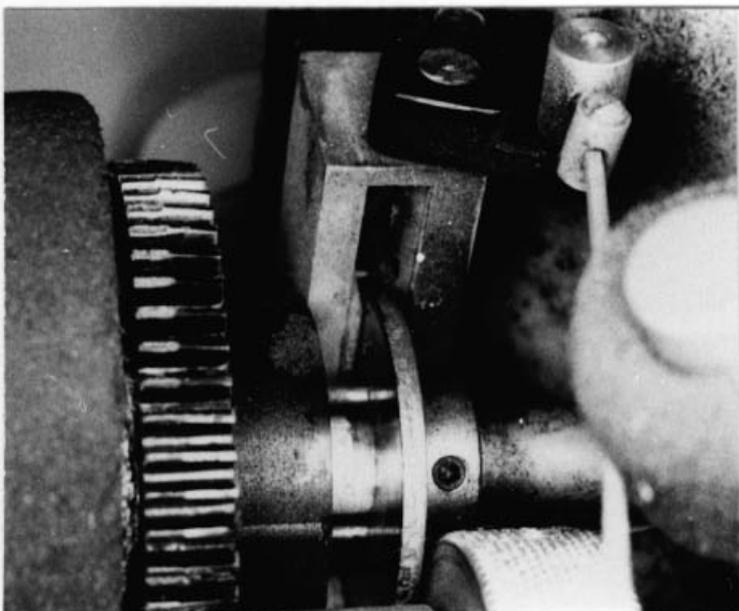
Le 16 ou 25 juin à Paris Le Bourget se déroulera une exposition internationale de voitures R/C et une course d'endurance de 12 heures aura lieu.

Il y a maintenant près de 2 ans que les premiers freins à disque firent leur apparition. Peu convaincants et d'une fiabilité douteuse, il n'eurent pas le succès escompté par leurs constructeurs. Or depuis quelques mois et spécialement aux Championnats d'Europe, nous avons pu constater que la plupart des voitures sont équipées de freins à disque de différentes fabrications et répondant aux vœux de nombreux modélistes.

Tous dans le coup

La grande surprise de cette année est le fait que toutes les grandes marques, que ce soit Associated ou S.G. en passant par P.B. et Serpent aient présenté presque simultanément des freins à disque. Jusqu'à présent toutes ces marques équipaient leurs modèles avec des freins à bande travaillant sur la cloche d'embrayage. Au début de l'an prochain Challenger sera également en mesure de fournir un frein à disque en option.

La différence fondamentale, entre les freins à disques et les freins conventionnels, est que jusqu'à présent le freinage se faisait sur la partie motrice proprement dite de la voiture; alors qu'avec le frein à disque l'action se fait sur l'axe arrière de la voiture.



Système P.B.

Frein à disques

Système S.G.

Conception

Le principe du frein à disque, que l'on trouve sur les voitures (grand format) est composé de 2 plaquettes flottantes en Ferrodo. Lorsque l'on actionne le frein ces plaquettes serrent le disque et ainsi en ralentissent sa vitesse. Sur les modèles réduits la difficulté d'avoir des plaquettes flottantes est très grande. En effet les pièces du frein à disque étant si petites, il est très compliqué de fabriquer des petites plaquettes efficaces tout en étant mobiles. La précision millimétrique est très importante par rapport à la vitesse de nos voitures. Il n'était pas rare de perdre une plaquette lors d'un freinage brusque, car cette dernière avait touché le disque bien plus rapidement que la deuxième plaquette; de ce fait l'effort était trop violent et trop brusque pour que la première plaquette puisse résister, ainsi elle était arrachée.

Voyons maintenant comment Associated à résolu le problème. Rappelons peut être que cette firme faisant partie des pionniers de la voiture R/C et a toujours fabriqué du matériel exceptionnel tant au point de vue qualité qu'ingéniosité. Cette fois-ci encore le résultat de leurs recherches est excellent.

Un merveilleux frein à disque

Premier problème à résoudre : les plaquettes doivent être en Ferrodo et petites, pour diminuer l'échauffement de l'ensemble pendant le freinage. Rappelons que le Ferrodo est de l'amiante inclus dans une résine synthétique. Or comme nous l'avons vu plus haut, la fabrication de petites plaquettes est trop difficile, les spécialistes contournèrent le problème ingénieusement en créant des plaquettes fixes et en contre partie le disque est libre; ainsi c'est le disque qui s'auto-centre par rapport aux plaquettes. Le disque est évidé en son centre en forme cubique; et se fixe sur un cube lui même centré sur l'axe arrière. De ce fait le disque tourne sur son axe et est mobile transversalement.

Le second problème est celui de l'échauffement par rapport à l'efficacité du freinage. Revenons un peu en arrière et regardons ce qui se passe avec des petites plaquettes flottantes en ferrodo. Tout d'abord on constate que le freinage se fait sur une petite surface. Il est donc peu progressif et lors d'un freinage brusque l'échauffement est grand. Malgré la petite surface de contact avec les plaquettes et un long temps de refroidissement, le disque reste malgré tout très chaud, par le fait qu'il est en métal.

Dans le système Associated, les plaquettes sont en métal !!! et c'est le disque qui est en ferrodo. Ces plaquettes sont très grandes et lors du freinage ce n'est pas moins de 20 % du disque qui est en contact avec le métal. L'échauffement reste faible puisque le disque est en ferrodo et ventilé par sa rotation. Le très gros avantage de ce système est d'avoir un freinage progressif d'excellent rendement, grâce aussi au bras de levier du frein démultiplie l'action du servo-moteur.

Son fonctionnement

En premier lieu, nous constatons sur la photo en éclaté, les 4 parties fondamentales du frein. A gauche le bâtis, les 2 plaquettes, le levier et le disque. Le bâtis se fixe sur le bloc arrière droit de la voiture. Il faut ensuite introduire une plaquette de frein dans les 2 goupilles et mettre le disque sur l'axe arrière. Puis vient la deuxième plaquette et le levier de serrage. Cette dernière pièce est ronde, mais elle comporte un plat du côté de la plaquette. Lorsque l'on actionne le levier, la partie plate pivote et c'est le flan de cette pièce qui appuie et pousse la plaquette contre le disque, entraînant ainsi le freinage des roues arrière.

L'avantage du frein à disque par rapport au freinage sur la cloche d'embrayage s'explique assez simplement. Avec un frein sur la cloche, nous agissons sur une pièce ayant une vitesse de rotation très élevée, donc le freinage est rapide en puissance, mais l'inconvénient majeur provient du fait que le frein est attiré par la vitesse contre la cloche, ce qui crée un auto-blocage. Le frein à disque supprime cet inconvénient d'une part parce que la vitesse de rotation du disque est d'environ 5 fois plus faible et d'autre part la grandeur des plaquettes et du disque favorisent un freinage doux et progressif même lors d'un freinage brusque. En conclusion l'on peut dire qu'au niveau du freinage, le frein à disque est un grand progrès et pas seulement un gadget.

