

Distribution interne aux membres

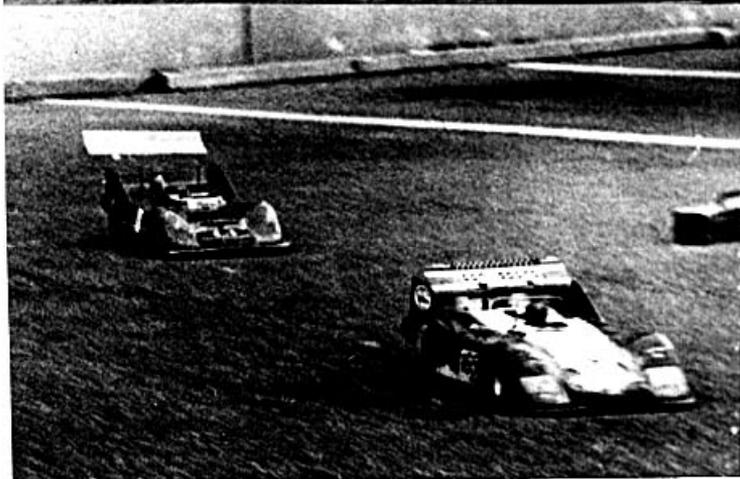
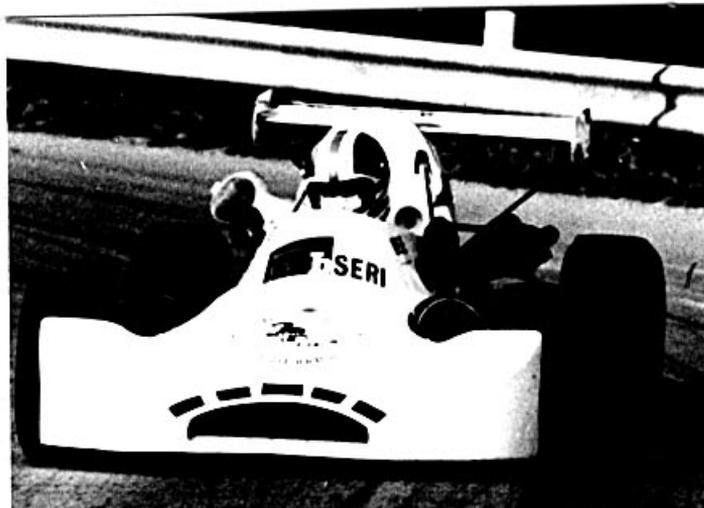
Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève  
tél. 45.06.83  
Secrét: M. T. Zonta tél. 94.40.81  
Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Février 1978

### L'A.M.C.G. et ses grands frères!!!

Au Grand Prix du Brésil Formule 1, Emerson Fittipaldi, membre d'honneur de notre club, s'est classé second, un grand bravo à Emerson.

Plus près de nous, c'est notre ami Philippe Sordet qui arbore notre auto collant sur sa voiture de compétition, faisant du même coup de la publicité pour le club. Merci Philippe.



Le Grand Prix Zahnd: gagné par ..... Zahnd!!!!!! ???



LE GRAND PRIX ZAHND gagné par.....A.ZAHND logique non!!!!

\*\*\*\*\*

Pour cette première course de l'année, 14 concurrents étaient présents. Personne n'avait pu s'entraîner puisqu'il avait neigé toute la semaine, et comme par enchantement le temps fût clément tout le week end. Bravo Alain ç'à c'est de l'organisation!!; il faut dire qu'avec le Grand Prix de la Ville de Genève tu es à bonne école.

Presque tous les concurrents présentaient des nouveaux modèles, version 78, améliorés, voir complètement changés. Rapidement ily eut des éliminés, aux essais J-P Ruchat cassait son moteur et Ricotti sa plaque radio. Pendant la première manche Rumbeli avec une nouvelle Challenger qui marchait fort bien dût renoncer sur ennuis de moteur. Anderson quand à lui cassait sa direction et abandonnait.

L'intérêt se porta surtout sur les jeunes qui firent une brillante démonstration, ne trouve-t-on pas Alain Ruchat et Jean-Marc Anderes en finale ?

Au point de vue mécanique faut-il encore dire que le moteur K et B n'a pas de rival, ou redire que les UFRA sont d'excellentes voitures ( 3 UFRA se trouvant en finale, heureusement que Merlin, 4ème exemplaire, n'était pas là.

Il faut relevé également l'excellente 2ème place de Simko, qui malgré la perte total de son matériel lors des inondations en Italie a réussi a se ré-équiper complètement et rapidement. En bref une bien belle matinée sympathique, malgré le froid.

CONSEILLE

CONSEILLE

CONSEILLE

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

\*\*\*\*\*

Le conseil du jour: Si vous voulez gagner une course, et être le plus fort, organiser un Grand Prix à votre nom.

L'infrastructure sera offerte par l'A.M.C.G. et la recette pour gagner par Alain Zahnd s'pas Alain !!!

#### Les résultats

\*\*\*\*\*

- |                      |            |
|----------------------|------------|
| 1. Zahnd Alain       | UFRA       |
| 2. Simko Peter       | Associated |
| 3. Merguin Alain     | UFRA       |
| 4. Annen Georges     | UFRA       |
| 5. Anderes Jean-Marc | Associated |
| 6. Ruchat Alain      | Associated |

Le prochain rendez-vous est fixé au 19 février pour la première manche du Championnat genevois à Vernier.

## CHAMPIONNAT GENEVOIS 1978

\*\*\*\*\*

C'est le 19 février, que reprend le championnat genevois; cette première manche sera organisée par le Lignon's Club. Réparti à nouveau au début et en fin d'année, nous aurons 6 courses dont 4 qui compteront pour le classement final. Comme l'an passé, il y aura 2 éliminatoires de 10 minutes, 1 demis-finale de 15 minutes et une finale de 30 minutes. Les points attribués restent inchangés, néanmoins pour mémoire voici le tableau de référence:

Rang	1	points	20	Rang	8	Points	6
	2		16		9		5
	3		13		10		4
	4		11		11		3
	5		9		12		2
	6		8		13		1
	7		7		suyvants		1

\*\*\*\*\*

## COUPE TOUS MODELES REDUITS 1978

\*\*\*\*\*

Messieurs P. et Ph. Srdet du magasin Tous Modèles Réduits, ont décidé de reconduire la " Coupe Tous Modèles Réduits pour cette année, Nous organiserons de nouveau un classement parallèle au Championnat Genevois.

### Qui peut participer ?

Tous les jeunes qui font le championnat genevois, et qui sont officiellement inscrits à l'un des 2 clubs.

Réservé au moins de 20 ans, il faudra donc être né en 1958 ou 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 Modèles Réduits 78.

Les points attribués seront ceux du Championnat du Monde Formule 1.

Les 4 meilleurs courses sur 6 serviront au classement général final de la Coupe.

Rang	1	points	9	Rang	4	points	3
	2		6		5		2
	3		4		6		1
					suyvants		1

\*\*\*\*\*

DE TOUT UN PEU. DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU

\*\*\*\*\*

Lu dans :

ADEPTE décembre 77, un magnifique article avec photos couleurs sur le Grand Prix International de Monaco qui fut suivi par un très nombreux public.

FBA NEWS du mois de décembre, présentait un merveilleux dessin, avec le passage du Père Noël devant des petits lits. Dans sa distribution de cadeaux, Ruchat à reçu un livre sur l'art de cuire le spignons, Sabattini un rasoir, et Lafargue un kit Micro Racing avec la mention " à échanger S.V.P." !!



# RENNKALENDER 1978



## SCHWEIZERMEISTERSCHAFT

• 8./ 9. 4. 1. Lauf Olten	ERTU
• 20./21. 5. 2. Lauf Zürich	MRCZ
• 10./11. 6. 3. Lauf Locarno	MRT

• 8./ 9. 7. 4. Lauf Aarau	RCRTA
19./20. 8. 5. Lauf Winterthur	MRTW
23./24. 9. 6. Lauf Basel	SMCCB

• EM-Qualifikation

## EUROPAMEISTERSCHAFT

12./13.8. Lilford/England
---------------------------

## Regionale Meisterschaft

REGION 1	1./ 2. 4. 1. Lauf Bern	MCRTB
	22./23. 4. 2. Lauf Genève	AMCG
	13./14. 5. 3. Lauf Biel	MRCB
	3./ 4. 6. 4. Lauf Bern	MCRTB
	24./25. 6. 5. Lauf Saint Imier	LC
	26./27. 8. 6. Lauf La Chaux de Fonds	AMN

REGION 2	1./ 2. 4. 1. Lauf Basel	SMCCB
	6./ 7. 5. 2. Lauf Langenthal	MRCL
	3./ 4. 6. 3. Lauf Basel	DMRCB
	19./20. 8. 4. Lauf Basel	DMRCB
	2./ 3. 9. 5. Lauf Langenthal	MRCL
	21./22.10. 6. Lauf Olten	ERTU

REGION 3	18./19. 3. 1. Lauf Villmergen	RCTV
	29./30. 4. 2. Lauf Aarau	RCRTA
	27./28. 5. 3. Lauf Spreitenbach	TMCC
	26./27. 8. 4. Lauf Brugg	MCCB
	30.9.1.10. 5. Lauf Villmergen	RCTV
	21./22.10. 6. Lauf Brugg	MCCB

REGION 4	1./ 2. 4. 1. Lauf Locarno	MRT
	29./30. 4. 2. Lauf Zürich	MRCZ
	3./ 4. 6. 3. Lauf Chur	MRR
	26./27. 8. 4. Lauf Chur	MRR
	30.9.1.10. 5. Lauf Zürich	MRCZ
	21./22.10. 6. Lauf Locarno	MRT

REGION 5	18./19. 3. 1. Lauf Winterthur	MRTW
	6./ 7. 5. 2. Lauf Frauenfeld	MCCF
	27./28. 5. 3. Lauf Rapperswil	RTZO
	10./11. 6. 4. Lauf Wallisellen	GRMCC
	26./27. 8. 5. Lauf Schaan FL	MRCFL
	23./24. 9. 6. Lauf Schaan FL	MRCFL

## Aufstiegsläufe

15./16. 7. 1. Lauf Locarno	MRT
12./13. 8. 2. Lauf Brugg	MCCB
9./10. 9. 3. Lauf Spreitenbach	TMCC

## ENDLAUF

7./ 8.10. Basel	DMRCB
-----------------	-------

## WORLD CUP

25./26./27./28.5. MONACO
--------------------------

## EFRA MEETINGS

1./ 2. 4. 1. Lauf France/Toulon
6./ 7. 5. 2. Lauf England/Lilford
13./14. 5. 3. Lauf Holland/Utrecht
3./ 4. 6. 4. Lauf Italien
1./ 2. 7. 5. Lauf Suisse/Genève
2./ 3. 9. 6. Lauf Belgien
7./ 8.10. 7. Lauf Spanien/Barcelona

## SWISS R/C CAR CLUBS ASSOCIATION

### CHAMPIONNAT GENEVOIS

\*\*\*\*\*

- 19 février organisation Le Lignon's Club
- 19 mars A.M.C.G.
- 28 mai L.L.C
- 1 octobre A.M.C.G.
- 15 octobre L.L.C.
- 29 octobre A.M.C.G.

DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU DE TOUT UN PEU

\*\*\*\*\*

Lu dans :

MODELS CARS radio control No3 présente un article intéressant sur les voitures électriques , et un article technique pour modifier le VECO 19.

ADEPTE de janvier, présente sous la plume de Monsieur J-P Auriot un article permettant de supprimer les quelques ennuis de la Challenger.

R.C MODELER RADIO CONTROL de février accorde 4 pages à Gene Husting pour expliquer la construction de réservoir à partir du kit Johnson.

RADIO MODEL CONTROL de février. Tom Martin dans son Track report pose le problème de la création d'une catégorie " économique ". On y trouve également une photographie des vainqueurs de la finale du Championnat d'Europe 77 Proto. Malheureusement comme la légende l'indique, Zahnd Alain a enlevé son sombrero, mais cette fois-ci c'est sa coupe qui masque son visage!!!

LES NOUVEAUTÉS

\*\*\*\*\*

Alors que le salon international de Nüremberg n'est pas encore ouvert, apparaissent déjà quelques nouveautés pour 1978.

Tout d'abord un silencieux de fabrication suédoise d'une finition impeccable s'adaptant facilement aux moteurs K et B.

Et puis voici la nouvelle Associated dénomée RC 200.

C'est toujours avec beaucoup d'intérêt que l'on attend les changements de cette prestigieuse firme.

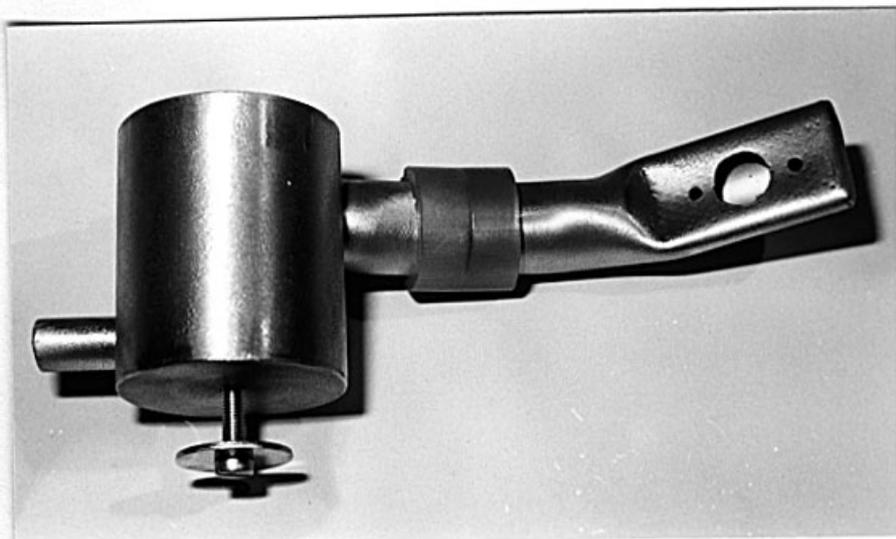
A l'heure où nous mettons sous presse!!

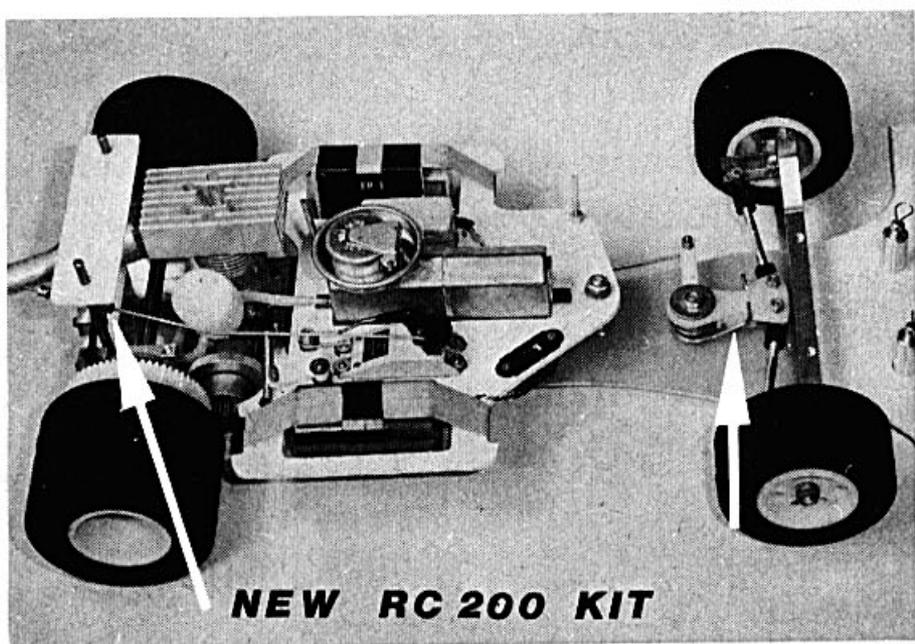
nous n'avons que peu d'indications, mais

nous savons que le châssis est maintenant en fibre de verre, l'axe arrière passe de 6,35 mm de diamètre à 8 mm, ce qui va demander une modification des blots arrière, des roulements à billes et des roues. Sur la photographie ( page suivante ) on constate également le nouveau protège-servo ( flèche ) et l'on aperçoit à l'arrière une barre transversale ( flèche ) augmentant très certainement la rigidité du Bloc arrière.

L'intérêt s'accroît pour l'achat d'une telle voiture au fur et à mesure que le dollar s'écroule.

Nous aurons l'occasion d'y revenir, sur la voiture bien sûr.





### LA CHALLENGER \*\*\*\*\*

La voici qui nous revient avec d'importants changements. Pour mémoire, rappelons brièvement que le premier modèle que nous a été permis d'utiliser présentait quelques difficultés. L'importateur suisse avait préféré renoncer provisoirement à la mettre en vente en Suisse.

Aujourd'hui la Challenger nous revient et elle s'appelle CHALLENGER Mark II.

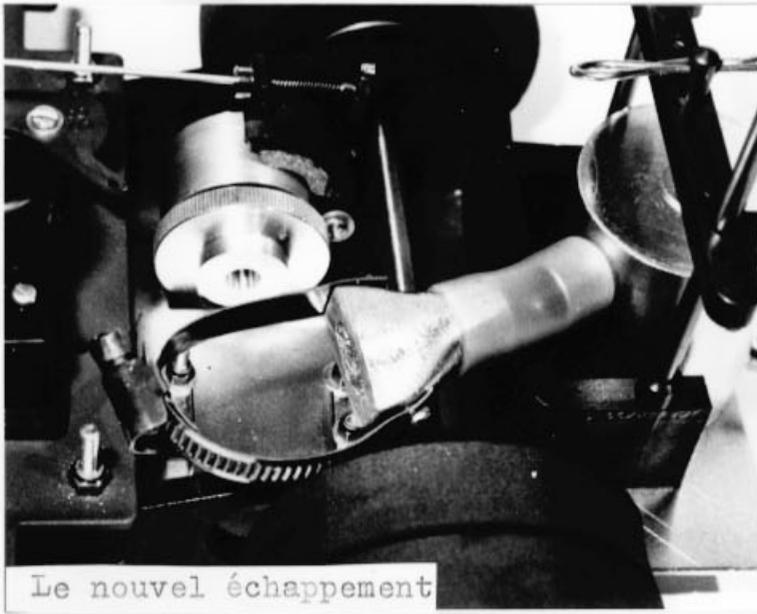
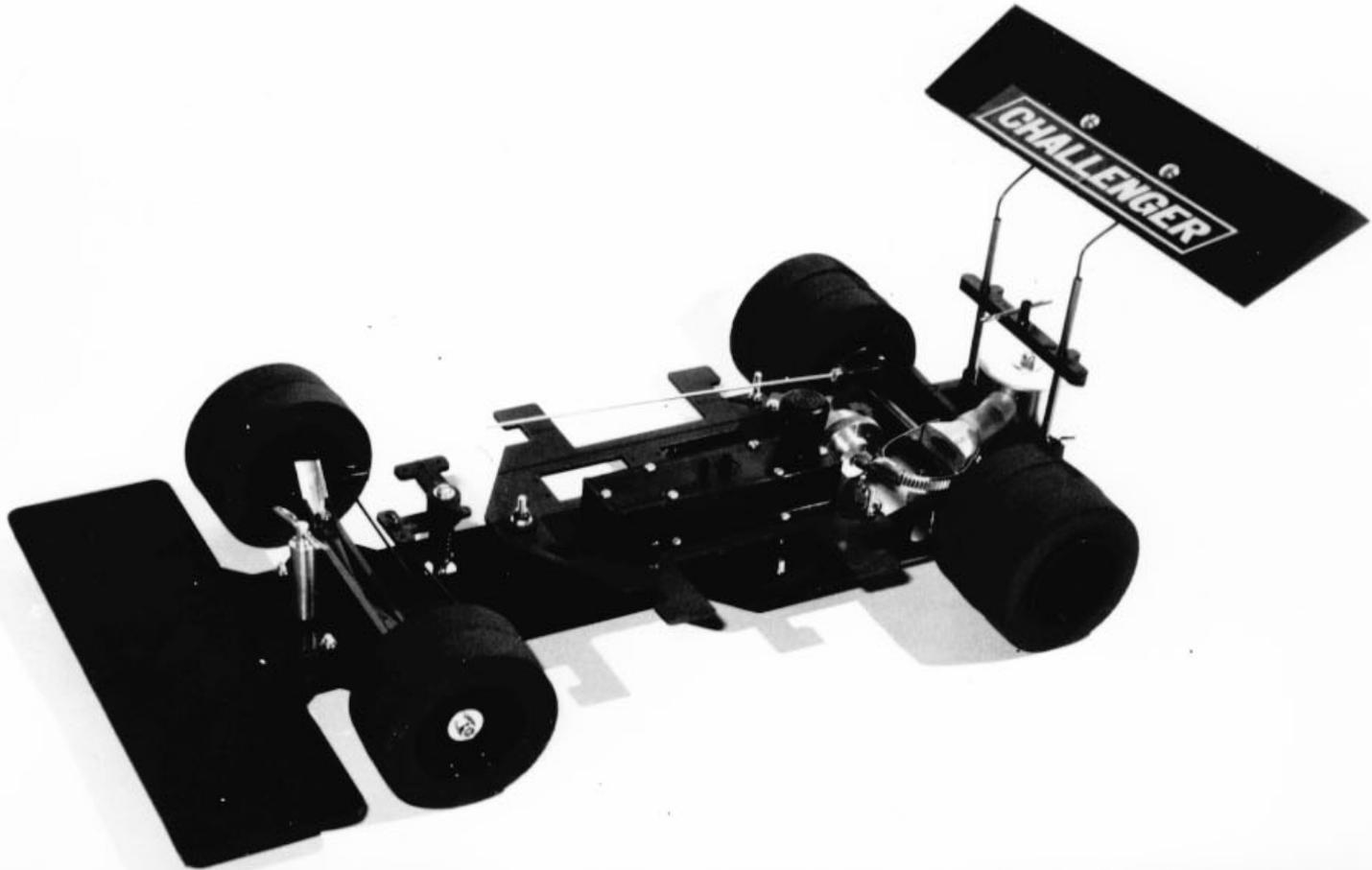
Enfin les maladies de jeunesse sont passées et le kit se monte très facilement. Les trous sont à la bonne place et l'ajustage est très bon. Le train avant n'a pas subi de changement, mais cette fois-ci, il est très libre dans son fonctionnement. Le réservoir est maintenant noir (question de mode) et son orifice de remplissage est très gros, il est également facile d'y mettre un bouchon style américain; il suffit de mettre un cercle de silicone autour du tuyau et l'on peut très aisément enfoncer le capuchon américain. Il est à niveau constant et peut être pressurisé.

Le grand changement réside dans le bloc arrière, tout d'abord: il y a maintenant une plaque de base, sur laquelle viennent se fixer les 2 plots moteur. Ces plots peuvent coulisser dans le sens de la largeur ce qui permet un ajustage du moteur par rapport au pignon.

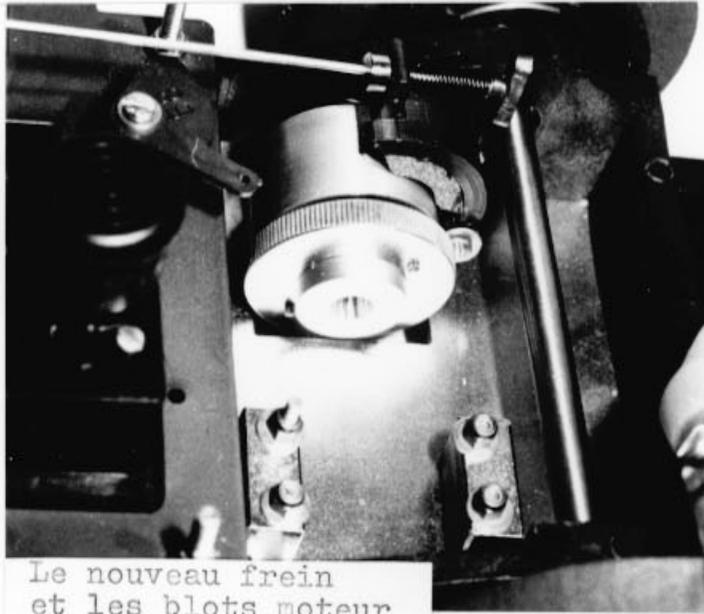
Le frein lui aussi a changé, on revient au frein conventionnel, liège appuyant sur la cloche d'embrayage. Le frein tambour n'ayant pas été très convaincant à l'utilisation, il est donc abandonné (à quand le frein à disque ??).

Autre problème supprimé, le détendeur d'échappement qui avait la fâcheuse habitude de fondre, a été remplacé par un pot d'échappement standard.

Néanmoins il reste encore un point noir, en effet si l'on utilise un moteur K et B il faut pour le moment diminuer le volant d'inertie sinon il n'y a pas assez de place pour mettre le moteur dans son logement (il manque 2 mm!!!) Quand à l'échappement (sortie latérale du K et B) il a fallu tout le génie de Tino Zonta pour réaliser une pièce permettant de relier la sortie moteur au pot d'échappement; le montant arrière gauche et la roue étant des obstacles presque infranchissables. Mais avec ces changements d'origines et autres, cette voiture peut maintenant faire partie du groupe des voitures compétitives.



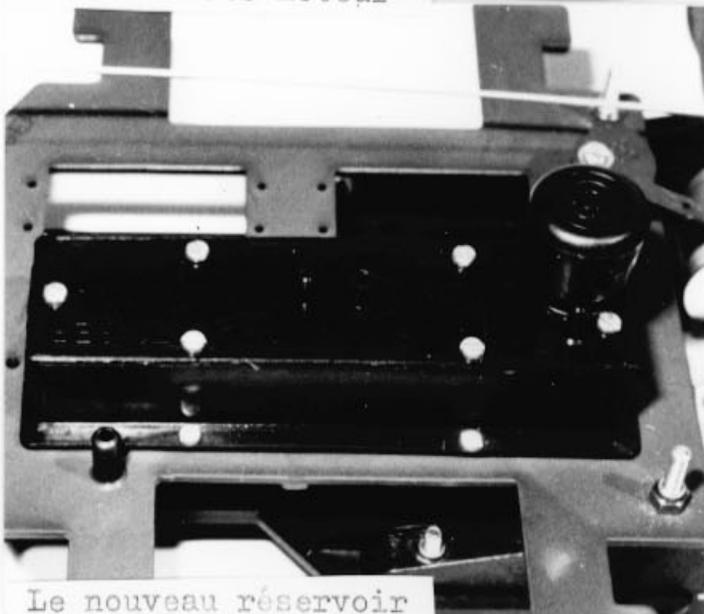
Le nouvel échappement



Le nouveau frein  
et les blots moteur



Vue générale de la  
plaque arrière



Le nouveau réservoir