

## 2eme MANCHE DU CHAMPIONNAT REGIONAL GENEVE

\*\*\*\*\*

C'est sur l'esplanade des Vernets que nous organiserons cette 2eme manche. Le comité a essayé de limiter les frais d'organisation de cette manifestation, compte tenu qu'au mois de juillet le Grand Prix mal traite nos finances.

Le budget pour la course régionale s'élève à 3500 frs.

Cette année nous devons prendre à notre charge la location du matériel de la ville, ce qui crévera passablement notre budget. Néanmoins nous espérons limiter le déficit à 500 frs.

Comment se présentera cette course : tout d'abord le circuit sera celui de la Coupe d'Europe 1976. L'infrastructure sera composée de nos poutres, des barrières de la ville, un podium ou un camion serviront comme emplacement de pilotage.

Les concurrents disposeront des tables habituelles et des tableaux de classement utilisés jusqu'à présent. La maison Marlboro nous imprime les affiches et met à notre disposition une caravane qui servira de local pour l'encaissement des entrées et la vente des cigarettes. La maison Pernod sonorifiera l'ensemble de la manifestation avec leur speaker officiel, j'ai nommé l'irremplaçable M. Jaccard.

Cette année il sera important pour nous, de nous occuper personnellement de la cantine, nous cherchons donc un taverneur de premier ordre ( avec références ) secondé par une cantinière spécialiste saucisse!!! l'équilibre budgétaire est à ce prix là.

Evidemment la plus grande partie des membres du club feront la course et c'est normal, néanmoins le comité espère que vous donnerez, chaque fois qu'il vous sera possible, le petit coup de main indispensable à la bonne marche de cette manifestation. Il faudra surtout des bras nouveaux le samedi matin, pour installer l'ensemble du circuit et cela avant 9 heures du matin. En effet nous ne disposerons de l'esplanade que le samedi et non pas le vendredi comme les autres années. Mais je sais que je peux compter sur vous, car lors des grandes occasions on retrouve cet esprit de franche camaraderie qui fait que notre club existe.

J-C R

\*\*\*\*\*

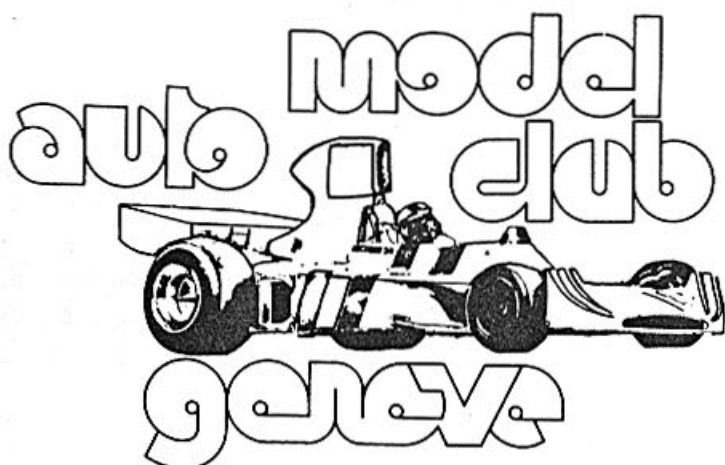
## GRAND PRIX INTERNATIONAL DE GENEVE 78

\*\*\*\*\*

Tout d'abord vous constaterez que le titre a changé, c'est à la demande des autorités que nous devons supprimer les mots " de la Ville " de Genève. En effet cette appellation sous-entend que c'est la Ville de Genève qui organise ce Grand Prix, alors qu'en réalité nous sommes uniquement patronnés par le service des Sports.

Cette course aura un intérêt tout particulier cette année, puisque le circuit sera le même que celui des Championnats du Monde 1979. Dans un premier temps, nous avons imaginé que l'ensemble de l'infrastructure serait la même que pour les Mondiaux, mais le budget qui s'élève déjà à plus de 11.000 frs pour cette année, ne nous permet pas d'installer l'avant toit prévu et l'électronique de comptage.

Néanmoins nous aurons déjà les cônes qui remplaceront en grande partie les poutres le long du circuit; à l'heure actuelle des pourparlers avec un sponsor sont en cours pour obtenir ces cônes à un prix avantageux.



# JOURNAL

N°42

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

## 300 tours à Neuchâtel

Mars 1978

- 1er Alain Zahnd
- 4eme J-P Ruchat
- 6eme T. Zanada

\*\*\*\*\*

## 2eme Manche

# CHAMPIONNAT REGIONAL GENEVE

22 et 23 avril 1978

page 3

\*\*\*\*\*

## 4eme

# GRAND PRIX INTERNATIONAL DE GENEVE

22 et 23 juillet 1978

page 3

## Un début d'année difficile

\*\*\*\*\*

Evidemment c'est la faute du temps, il pleut, il neige et il fait froid. Les parkings où nos merveilleux petits modèles s'ébattent, sont transformés en patinoire puis à peine le temps devient-il plus clément et la belle patinoire se transforme en piscine. Ainsi il n'y a rien d'étonnant de rencontrer un bon nombre de membres de l'A-M-C-G au restaurant Bouchon 2 buvant l'appéritif. Ces nostalgiques de la voitures R/C parlent du bon vieux temps où ils pouvaient s'entraîner, et en espérant que l'avenir leur sera propice.

Les courses du Championnat Genevois du 19 février et du 5 mars sont renvoyés pour les motifs expliqués précédemment. 2 courses se dérouleront à la suite les 12 et 19 mars prochain, il n'y aura pas d'excuses pour les voitures non terminées, voici bientôt 4 mois que les courses sont interrompues, ce qui a permis à chacun de fignoler son engin. ( voir photos ).

Autre ennui à l'horizon, la 3eme manche du Championnat Régionale qui se déroulera à Bienne à la Pentecôte nous crée des soucis. En effet les biennois n'ayant pas obtenu l'autorisation de courir le dimanche, les courses se dérouleront de la manière suivante : le samedi - Formule et le lundi - Proto. Evidemment nous avons fait opposition, le Lignon's Club et nous pour réclamer une autre date pour cette manche.

Dernière minute La course aura lieu les 21 et 22 mai.

## 300 TOURS A NEUCHÂTEL

\*\*\*\*\*

Ce fût la fête des genevois, la première et pas la dernière je l'espère. Malgré un temps maussade voir franchement pluvieux, les 2 courses prévues au programme furent maintenues. 50 concurrents s'affrontèrent dans une course Proto conventionnelle. Et c'est Benz du Lignons'Club qui l'emporta laissant derrière lui 2eme Gerber, 3eme Weiermann. Annen termine 5eme et Dupont 6eme.

## Remarquable résultat de T Zanada

Lors de la course des 300 tours Zahnd prit une avance insolente sur tous les autres concurrents, pour finalement franchir la ligne d'arrivée avec 36 tours d'avance sur le 2eme. A noter que dans les 6 premiers il y a 5 genevois dont 3 A-M-C-G-istes!!!

Plus personne ne pourra nier que les genevois sont les plus forts dans les courses d'endurance, à Lyon sur 4 heures ou au Lignon sur 300 tours, on trouve toujours 4 à 5 genevois dans les 6 premiers; nous sommes modestes mais malgré tout les plus forts!!! A remarquer la merveilleuse 6eme place de Thierry Zanada qui confirme son classement au Championnat genevois 77. Bravo Thierry le groupe A est à ta portée cette année. Une seule ombre au tableau de cette journée, le peu de prix distribué ( 3 par catégorie) et la coupe d'Alain Zahnd est un challenge à remettre en jeu l'an prochain.

## Classement des 300 tours

1. Zahnd	300 tours	4. Ruchat J-P	248
2. Gerber	264	5. Dupont	237
3. Benz	257	6. Zanada T.	163

\*\*\*\*\*

Puisque nous parlons aide, il est à relever que l'entreprise Serge Merguin, nous offrira une partie des coupes et nous tenons ici à les remercier par avance. D'autre part nous aurons à nouveau le soutien du Service des Sports de la Ville de Genève que dirige Monsieur Lentillon à savoir une aide efficace, l'appétitif d'honneur, les stylos souvenir et les plats en étain. La maison Pernod sonoriserà la manifestation et offrira également un appétitif en plus des prix qu'elle offre aux concurrents. Comme l'an passé Michelin S.A nous prête une camionnette et nous offre une participation financière.

Nous aurons des affiches imprimées par Marlboro. Le chronométrage Longines, une coupe de la Maison Coca Cola et un plus grand nombre d'annonceurs dans le programme. Le programme sera le même pour les 2 manifestations à l'exception de la page centrale et de la couverture. Pour cette course nous attendons une participation record, la plupart des concurrents Européens voudront tester leur matériel et faire connaissance avec le circuit Championnat du Monde. A noter encore que le samedi soir aura lieu un souper réunissant l'ensemble des concurrents très certainement aux Vernets.

A l'heure actuel d'autres projets sont à l'étude et nous vous tiendrons au courant au fur et à mesure des réponses que nous recevrons.

\*\*\*\*\*

#### LE TAUX DE COMPRESSION MAIS QU'EST-CE ?

\*\*\*\*\*

La première chose qu'il faut savoir, c'est que pour les moteurs glo plug, comme pour les moteurs diesel, le taux de compression est important. Avec un moteur diesel on peut régler le taux de compression, ce qui ne présente donc pas un grand problème. Par contre l'on change de carburant, de rapport, si le temps change, on change également le taux de compression.

Bien sûr, il peut être moins précis avec un moteur à Glo plug, sinon il faudrait changer de culasse fréquemment. mais malgré tout il est important.

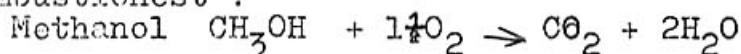
Un taux de compression trop élevé donne une course " coincée "; avec un taux trop bas le moteur n'explose pas toujours. Le changement de taux de compression entre un moteur qui coince et un moteur qui manque d'explosions est de l'ordre de 50 %; mais tous les deux conditions peuvent arriver ensemble. Entre les deux se trouve le taux de compression optimal.

Tout cela dépend de ce que l'on veut dire par taux optimal. Si l'on veut dire puissance maximale, il faut un taux de compression beaucoup plus élevé que si par optimal l'on entend que le moteur aie le maximum de chance de continuer de fonctionner. On peut dire et proposer qu'on utilise un taux de compression plus élevé pour les éliminatoires que pour la finale.

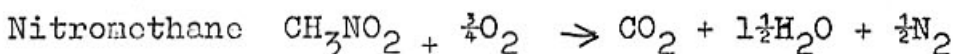
Alors pour commencer pourquoi le taux de compression est-il important ? La combustion ( le but principale d'un moteur ) est une réaction chimique, et plus constituants chimiques sont concentrés plus rapide est la combustion. Si l'on comprime des gaz neufs dans la culasse on accélère la combustion et si le taux de compression est juste, la combustion à lieu dans un temps juste.

Si l'on diminue le taux de compression, la combustion est ralentie; le gaz brûle lentement ou même pas du tout. Si on augmente le taux de compression, la combustion est accélérée, jusqu'au point où les gaz sont tous brûlés avant que le piston ne commence à descendre, et on plie la bielle. bien sûr cette explication est très schématique, il y a d'autres facteurs qui entre en ligne de compte: le rapport carburant / air. La composition du carburant.

La combustion est :



Vu que le volume de liquide est négligeable, ce qui veut dire que 1 volume de gaz à l'entrée devient 3 volumes de gaz à la sortie, un rapport de 3 : 1. Maintenant donnons un coup d'oeuil à l'autre constituant du carburant:



Cette fois le rapport entrée/sortie est 4:1. Si l'on met du nitro dans la soupe, il y a plus de gaz, c'est à dire le taux de compression effectif est augmenté.

Il est caractéristique que tous les augmenteurs de puissance; ils augmentent le taux de compression effectif. Donc si on change le carburant, effectivement on change le taux de compression.

Les producteurs s'arrangent pour que les moteurs s'adaptent au carburant choisis par la plupart des utilisateurs. Vu que la plupart des compétitions pour les modèles réduits d'avion interdisent le nitriméthane, la plupart des moteurs de haute puissance sont fabriqués pour un carburant de 75 % Methanol, 25 % huile de ricin.

Si vous voulez utiliser un carburant différent, il faut changer le taux de compression.

Lorsque l'on fait ce changement, n'importe quel moteur peut fonctionner avec n'importe quel carburant.

Malheureusement, il n'y a pas de relation exacte entre la composition du carburant et le taux de compression: il faut essayer. Cependant nous vous offrons les chiffres ci-dessous comme point de départ :

Pour Cent Nitro	Taux
0	11
15	10,5
30	10
50	9,5

Ce texte est tiré du journal anglais Acromodeller juillet 1975 et traduit par Monsieur R. Watson.

\*\*\*\*\*

Nous avons le plaisir aujourd'hui d'accueillir dans notre club un nouveau membre passif que beaucoup parmi nous connaisse. Il s'agit de Monsieur Gerber Maurice de Rheinfelden. Vous aurez l'occasion de le voir sur les circuit. Signes particuliers : blond- veste rouge portant autocollant de l'A-M-C-G entre autre- un Brissago au bec et il a l'avantage d'être romand. Bienvenue Maurice et à bientôt. J-C R



↓ La voiture de M. Zahnd A.                      La voiture de M. Simko P. ↑  
!! ELLES SONT PRETES POUR UNE ANNEE DE COMPETITION!!

