

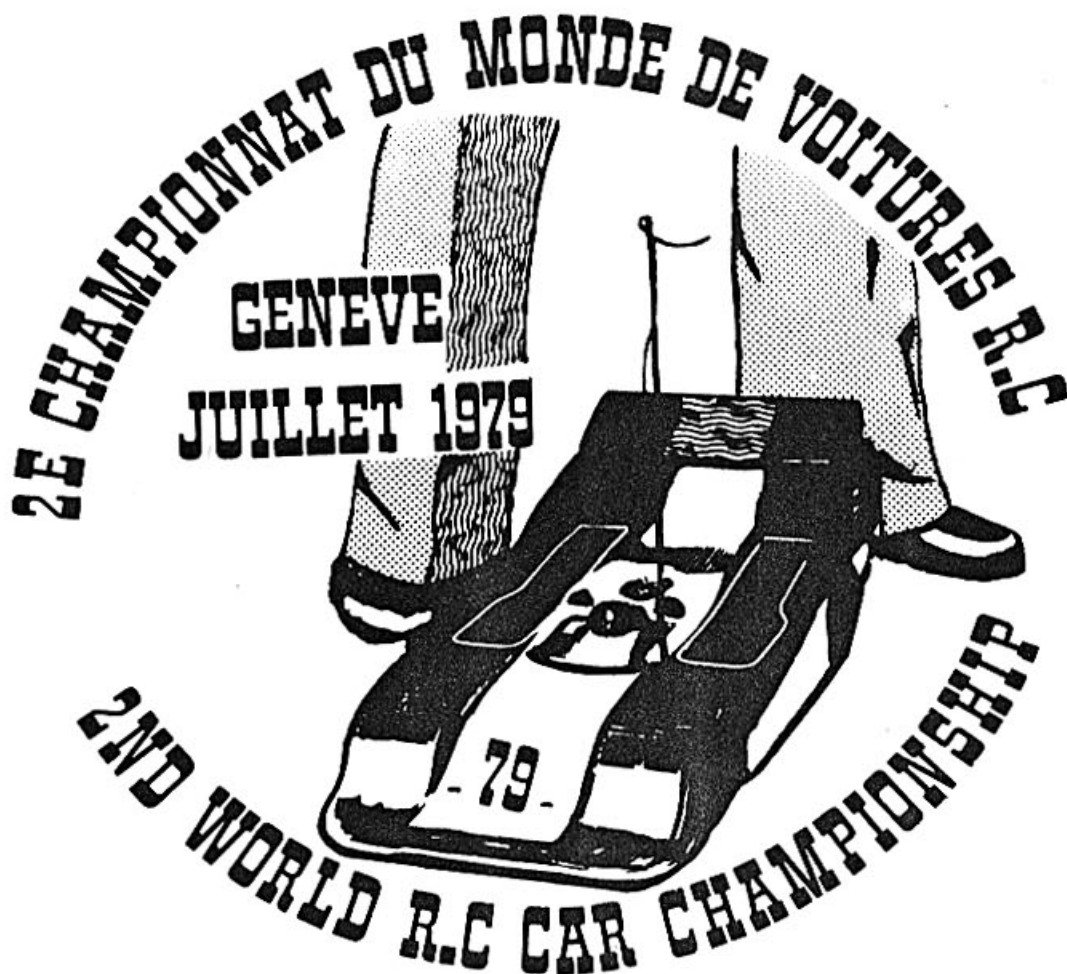
Siège: 10 rue Tronchin 1202 Genève
tél. 45.06.83
Secrét: M. T. Zonta tél. 94.40.81
Rédact: M. J-C Rumbeli tél. 45.06.83

Distribution interne aux membres

Juillet 1978

4^{eme}

GRAND PRIX INTERNATIONAL DE GENEVE sous le signe des



4eme Grand Prix de Genève

ou

la répétition des Championnats du Monde 1979

Pour nous organisateurs, il y a pas mal d'inconnues concernant le 4ème Grand Prix de Genève. Tout d'abord la date : jusqu'à présent nos courses se sont déroulées en mai, une période où les genevois ne sont pas en vacance, par contre chaque fois notre Grand Prix se déroulait ou à la fête des mères ou à Pentecôte. Ainsi cette fois-ci, nous pourrons voir si, il y a une différence au niveau des spectateurs.

La campagne publicitaire pour la course a été également menée différemment; nous aurons bien entendu les affiches offertes par Marlboro, comme chaque année, mais c'est au niveau de la presse que nous avons changés de tactique. Nous avons renoncés aux annonces (qui n'avaient pas atteinte leur but) pour informer d'une façon différente et plus complète la presse écrite, il semble d'après les premiers résultats que nous avons cette fois-ci touchés juste!!

La course sera également pour nous différente, en effet nous ne compterons pas les tours effectués sur 5 minutes, comme d'habitude, mais les voitures effectuerons 12 tours et nous chronométrerons le temps effectué. Ceci sera un grand changement, impliquant plus de monde à la table de chronométrage et une attention soutenue de la part de chacun. Monsieur Genthon du chronométrage Longines espère pouvoir déjà mettre à disposition, un système vidéo pour enregistrer les départs et les arrivées chronométrées sur écran. Il s'agira d'une véritable répétition pour les Championnats du Monde, puisque nous utiliserons un système similaire.

Autre innovation, les cônes ou pour être précis, les sous-coupes baliseront le circuit; là également pour nous il va s'agir d'être très critique envers nous, de manière a obtenir un rendement maximum avec ce nouveau système de balisage destiné aux Championnats du Monde.

Pour le reste nous retrouverons l'infrastructure habituelle.

La maison Michelin met à notre disposition une camionnette pour notre matériel et nous offre à nouveau une participation financière. La sonorisation sera faite par la maison Pernod S.A et nous aurons donc l'occasion de revoir notre ami Jaccard speaker officiel, qui une fois de plus nous offrira l'appétitif et des dotations pour les concurrents. La cantine sera, comme au mois d'avril sous la gérance du club.

Grâce à Monsieur le Conseiller administratif R. Dafflon, de Monsieur G. Lentillon, Chef du Service des Sports et de Monsieur Hornung, nous pourrons compter sur le matériel de la ville de Genève, c'est à dire : barrières, tables, gradins drapeaux etc, etc sans oublier le vin d'honneur offert par la ville de Genève qui aura lieu juste avant le repas officiel. Cette année encore les coupes seront grandes, belles et clinquantes, d'autant plus que la Maison de chauffage Merguin nous offre la coupe du vainqueur Proto et qu'il faut l'avoir vu pour comprendre ce qu'est une belle et grande coupe.

Un dernier mot !!! comme chaque année je fais appel à vous, tout en sachant que, comme chaque année, vous serez là pour le coup de main. Mais j'insiste tout particulièrement cette fois-ci, car une course d'un genre différent, nous apportera

des problèmes différents, nouveaux et inconnus, nous aurons peut-être besoin de vous d'une façon plus massive; or vous êtes très nombreux à participer aux courses, ce qui ne va pas simplifier les choses. Le comité a donc décidé de faire en sorte que les membres du clubs soient répartis dans le plus grand nombre de groupe possible. De cette façon nous établirons une liste des membres qui ne sont pas en course, ou ne vont pas l'être dans les 15 minutes qui précèdent ou suivent leur groupe. Ainsi ces membres se verront confiés des travaux quelque soit l'état de leur voiture, C'est le seul moyen d'être assez nombreux pour accomplir notre mission. Ne nous en tenez pas rigueur, et pensez aux courses régionales où le nombre d'organisateurs faisait cruellement défaut.
A bientôt.

J-C Rumbeli



Il y a quelques temps nous avons reçu ces photographies de notre ami Ricotti. Il s'agit du groupe de voitures radiocommandées lausannoises des sourds et muets. Monsieur Ricotti 3ème de puis la gauche (avec la moustache) nous avait promis un article concernant ce groupement. Mais à ce jour nous n'avons toujours rien reçu, c'est dommage car il nous a paru bon de vous montrer cette sympathique équipe .

Une différence c'est le " DIFFERENTIEL "

La voiture PB International est disponible depuis un an et au cours de cette année, elle a démontré ces possibilités en vitesse et en fiabilité à tout le monde. Cependant si l'on veut rester compétitif il faut continuellement perfectionner le modèle.

Aux Championnats du Monde 1977 à Pomona (U-S-A) les constructeurs anglais ont regardés avec beaucoup d'intérêt les voitures des autres concurrents, à la recherche de pièces nouvelles ou intéressantes, Bien entendu la partie la plus intéressante se trouvait chez Thorp, il s'agissait du différentiel sur l'axe arrière. Il semble que cette pièce offre peu d'intérêt sur un circuit où la tenue de route n'est pas un problème, avec des courbes larges. Mais il semble que sur des circuits sinueux et sous la pluie le différentiel soit un élément utile.

Il fut décidé de monter un différentiel sur une voiture PB. Cela représenta beaucoup de travail, il fallu entre autre utiliser des roues HRE. Une fois le différentiel mis en place il fallu persuader Dave Preston de conduire cette voiture sur le circuit de Tibshelf en concurrence avec Phil Booth qui conduisait une PB standard. Les résultats étaient peu prometteurs, il y avait très peu de différence sur la partie sèche du circuit ainsi que sur les portions mouillés du circuit, cependant il a été constaté que la Pb avec différentiel était plus facile à conduire.

Même si Phil Booth fut un peu déçu du résultat, il n'en continua pas moins d'étudier et de persister avec un différentiel, car il avait quand même pour de devoir suivre la voiture de Dave Preston toute une saison. Il décida donc d'essayer ce système sur toutes les surfaces possible.

Lors des courses hivernales organisées en Angleterre, la question fut souvent à l'ordre du jour; est-ce meilleur ? quels sont les avantages ? Questions aux réponses difficiles. Voyons plutôt les résultats des essais.

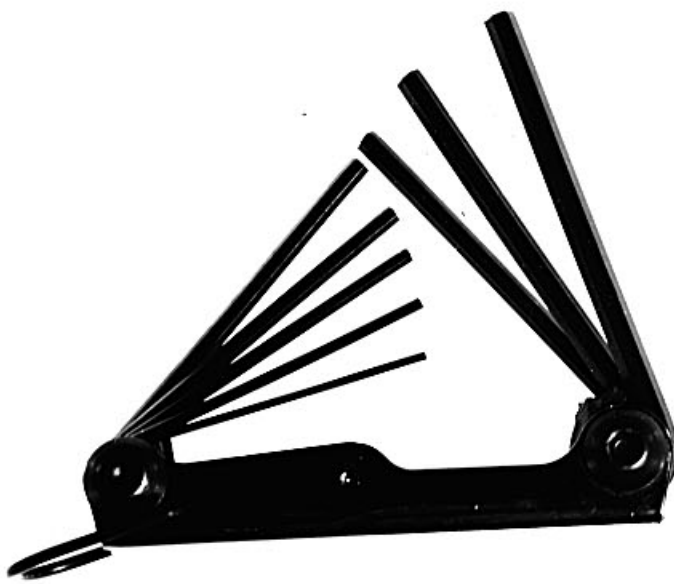
Le différentiel permet aux roues arrière de tourner à des vitesses différentes dans les virages. Ceci devrait permettre à la voiture de diminuer la force sur la direction et ainsi la voiture devrait pouvoir mieux épouser le virage et lui permettre d'aller plus vite avec moins de sous-virage.

L'avantage principale semble être une plus grande facilité de pilotage, elle demande moins de concentration de la part du pilote pour choisir la meilleure ligne dans le virage. Un excès de vitesse fait glisser la roue avec moins de poids, sans changer l'orientation de la voiture.

Malheureusement, il est assez difficile de fixer un système de freinage efficace avec un frein à disque (à un seul disque). Il y a d'autres problèmes encore; nous avons 2 demi-axes (qui plient facilement) et quatre roues dentées qui diminuent la fiabilité de la voiture. Deux points guère avantageux aux quels s'ajoute le poids (230 gr).

Keith Plested, a dessiné un différentiel petit et excellent dans une boîte d'aluminium pour les PB International au prix de 45 livres sterling. Pour conclure, les avantages du différentiel, s'ils existent n'ont pas encore été démontrés, la voiture Thorp ne gagne que rarement contre les voitures sans différentiel.!!

Traduction de Rex Watson
No5. Radio control Model Car



Voici encore un de ces petits accessoires utiles. Nous qui sommes continuellement à la recherche de la bonne clef, tout cela c'est du passé. Enfin toutes ces clefs sont réunies dans un seul et même outil. Ainsi, on ne perd plus seulement une clef, mais toutes à la fois. Génial !! non ? Mais si l'on ne perd pas l'outil, alors là c'est génial car on les a toutes . En vente dans les bons magasins.

Bravo les genevois. Dans le groupe régional 1 ce n'est pas moins de 13 genevois qui sont qualifiés pour les interrégionaux sur 25 qualifiés. Les noms des vedettes:

| | | | | | |
|-----------|--------|------------|-----------|--------|-----------|
| Benz | Lignon | 220 points | Cateau | AMCG | 44 points |
| Zanada | AMCG | 145 .. | Anderes | AMCG | 41 .. |
| Chevallaz | AMCG | 110 .. | Robert | Lignon | 27 .. |
| Annen | Lignon | 93 .. | Bonny | Lignon | 21 .. |
| Roth | Lignon | 78 .. | Bocquet | Lignon | 16 .. |
| Sordet | AMCG | 71 .. | Ruchat A. | AMCG | 8 .. |
| Merguin | AMCG | 63 .. | | | |

Enfin Enfin Enfin

C'est avec une joie non dissimulée que j'ai appris qu'un club de voitures radiocommandées vient de se créer à Lausanne. Enfin, enfin les romands se réveillent. J'espère que nous aurons bientôt l'occasion de rencontrer ces nouveaux amis. Le nom du club : LEMANIC MINI RACING CAR LAUSANNE . A bientôt.

Lu dans le journal de la Fédération Belge, une remarque concernant la Coupe du Monde de Monaco 78. M. Tassaux pense que l'on ne peut pas trouver un champion du Monde qu'en la participation n'est pas libre. Il trouve également que l'EFRA ne devrait pas mêler " Buisness et Hobby "

Adopté du mois de juillet, publie 10 excellentes pages de compte rendu sur la Coupe du Monde de Monaco.

Ted Longshaw président de l'EFRA communique qu'un meeting concernant les Championnats du Monde 1979 à Genève; aura lieu à Londres juste avant les Championnats d'Europe 78. Messieurs. Ruchat et Anderson représenteront le comité genevois.

14ème Manche du Championnat Suisse

Aarau

Des paris qui coûtent chers !!

Si J-P Ruchat avait déjà son billet pour le Championnat d'Europe dans sa poche.; il n'en était pas du tout de même pour Alain Zahnd.

En effet, il fallait qu'Alain termine dans les trois premiers et comme tout le monde le sait, finir dans les trois premiers ne dépend pas seulement de la mécanique et du pilotage, il faut encore comme pour la règle de trois, une troisième composante qui en modélisme est : le guili guili de la chance.

Alain faisait sur la place d'Aarau des paris 2 si je me qualifie, je me coupe la moustache " (dommage elle est si belle). Paris stupide qu'en on sait ce que cela représente financièrement !!!

Les faits

Le samedi en Formule, Alain se classe directement pour la finale; sa moustache tremble et pense " pourvu qu'il casse " Il ne cassera pas mais il passera la ligne d'arrivée en vainqueur !! Bravo Alain

Voilà bien un pari stupide qui coûte cher, les lames de rasoir, vous savez combien ç'a coûte ??? Alain cherche maintenant un sponsor chez les raseurs, puisqu'il qu'il a maintenant son billet pour Londres.

Bravo aussi

Bravo aussi aux Merlin qui terminent à la 9ème place en Formule et Simko 8ème. En proto belle réussite des genevois également, avec une 4ème place à Zahnd et la 6ème pour Ruchat J-P qui cassa couronne sur couronne. (Cela arrive quand on est le roi de la Formule 1977.

| Résultat | Formule | Proto |
|----------|-------------|-------------------|
| 1. | Zahnd 92 t. | 1. Hässig 99 t. |
| 2. | Strupler 90 | 2. Flocchi 98 |
| 3. | Hässig 90 | 3. Strupler 95 ol |
| 4. | Brem 84 | 4. Zahnd 95 ll |
| 5. | Gerber 75 | 5. Sommerauer 93 |
| 6. | Alberti 48 | 6. Ruchat J-P 68 |
| 8. | Simko | |
| 9. | Merlin | |



Les cônes
sont là !!



Le circuit permanent de Brugg



Photo: J-P Ruchat.