

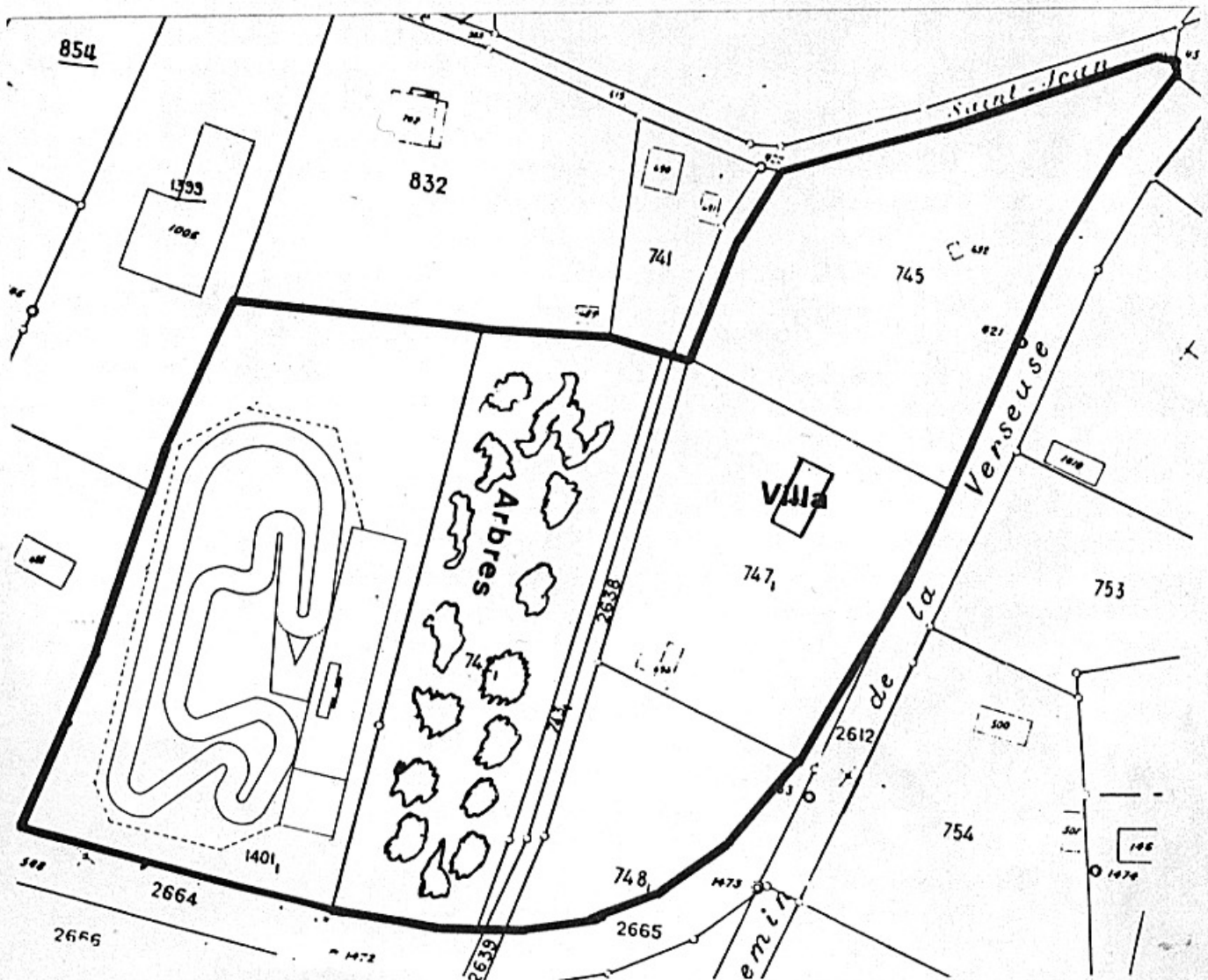
Distribution interne aux membres

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

Janvier 1979

La piste:

réve ou réalité?



LE CARBURANT POUR MODELE REDUIT

Le problème No. 1 dans les courses est le carburant. Je voudrais dans cet exposé vous en parler plus en détail. Tout d'abord les bougies que vous utilisez généralement ont des joints de 1:7 à 1:12 dont les octanes ne doivent pas descendre en dessous de 90.

1. Méthanol et méthylalcool sont des substances de base des carburants; le méthanol en tant que carburant a un grand avantage d'évaporation et, de ce fait le moteur est aussi refroidit de l'intérieur. L'énergie est tirée des aspirations et avec 98 Octane cela suffit pour nos moteurs. Le méthanol en tant que carburant est bon marché, mais il absorbe très facilement l'humidité, à l'achat il est présenté avec 1% d'humidité.

Le méthanol stocké dans un bidon ouvert ou à moitié plein sur une longue durée absorbe de l'humidité qui causeront des ennuis par la suite. Le méthanol dont le mélange est trop humide provoque le serrage du moteur. Attention, le méthanol pur est un poison.

2. Le nitrométhane à un double emploi, il a environ trois fois l'énergie du méthanol. Ce dernier ajouté au carburant augmente l'humidité du mélange; par temps pluvieux il donne de l'avance à l'explosion, ce qui donne trop de compression au moteur, et il faut l'éviter.

Entre le cylindre et la culasse selon la fabrication du moteur, la distance est de 1 à 3 disques, pour un mélange de 10% de nitrométhane la distance est de 1 disque.

Chaque fois que l'on augmente de 10% le nitrométhane il faut ajouter 1 disque, jusqu'à concurrence de 3 disques.

Par temps de pluie, le réglage est de 1 disque. ATTENTION à l'achat du nitrométhane, il doit être incolore et sans humidité, le nitro. jaune ou brun attaque le moteur.

Le nitrométhane ne peut s'acheter pur, il y a environ 55% de nitrométhane et 45% de méthanol. Le nitro. pur contenant très peu d'humidité est très explosif sans échuffement; à 40 degrés, il peut exploser et détruire un garage ou une maison pour une quantité de seulement 5 litres!! Il faut donc l'entreposer au frais et au sec et ne pas l'exposer au soleil.

3. L'huile de risin est le meilleur graissage pour les moteurs; l'inconvénient de l'huile de ricin est au contact de l'air et de l'humidité, il se décompose; il doit être bien fermé et mélangé avec du carburant sans humidité.

L'huile de ricin rance est toujours un bon graisseur mais le moteur est difficile à nettoyer en utilisant de tel huile.

4. L'huile synthétique est en principe le plus couramment utilisé dans les moteurs, il est souhaitable d'avoir une huile de première qualité " Esterhuile ". Le polyglykole Esterhuile est influensable à la température, comme l'huile de ricin rance, mais ne donne pas de déchets. Le désavantage de ces huiles, est quelles sont chères et réagissent à l'humidité. Esterhuile mélangé avec de l'eau donne de l'acide et attaque le moteur, il est donc préférable après un entrainement ou une course de bien nettoyer le moteur et de l'huiler pour le protéger. Les huiles synthétiques chauffent le moteur qui peut bloquer le moteur, le carburant avec peut d'huile sont très peu vendu.

5. La variante de l'huile synthétique est la BP Racing, une huile de ricin-extra de haute qualité, elle n'est pas bon marché, mais la différence de prix s'égalise, puisqu'il faut en mettre très peu, d'après des données du producteur 3% suffise pour les voiture avec un problème d'échauffement de 7%. L'huile BP Racing est à notre connaissance la meilleure huile à utiliser maintenant.

6. L'amylacétat est une solution intermédiaire à ajouter au carburant, il allège le mélange de l'huile et empêche l'épaississement. L'amylacétat dégage des gaz, il est à mélanger comme tous les mélanges en plein air.

7. Isooktan à un haut échauffement et peut par température normale surchauffer le moteur; par temps froid il est préférable d'augmenter le mélange de 5%, le moteur par faible nombres de tours consomme normalement mais augmente la consommation de méthanol. L'Isooktan est très inflammable et peut exploser au contact avec l'air, attention à l'électricité statique, d'autre part il ne faut pas l'entreposer dans des bouteilles plastics. Avec une étincelle sur une bouteille plastique, il peut exploser comme une grenade, l'isooktan mélangé à 5 % n'est plus extrêmement inflammable.

**** L'isooktan peut être remplacé par le méthanol si le mélange est fait pour un Super Carburant, les mélanges doivent être fait peut de temps avant l'emploi, c'est à dire 1 ou 2 heures avant. Dans tous les récipients verser d'abord l'huile, ensuite les mélanges en question. Tous récipients ouverts ou endommagés doivent être employer dans les mois qui suit.

Un carburant avec beaucoup denitrométhane augmente la compression et le nombre des tours du moteur.

Mélange fini et l'huile Bp peut s'acheter chez le revendeur spécialisé.

ADRESSE : CARBURANT ET HUILE DE RICIN
Chimie BRUGG BP Racing Huile
Binzine et Pétrole S.A
ZURICH

*** *** *** *** *** *** *** ***

MELANGE DE BASE

20 % Ricin
80 % Méthanol

MELANGE DE COURSE

20 % Ricin
10 % Nitro (18% de mélange 55%/45%)
70 % Méthanol (+ 62% de méthanol /99%)

MELANGE SPECIAL

7 % BP RACING huile
3 % Amylacetat
22 % Nitro (39 % de mélange 55% / 45%)
70 % Méthanol (53% de méthanol / 99%)

MELANGE SUPER POUR LA PLUIE

7% BP RACING huile
3% Amylacetat
5% Isooktan *****
40% Nitro (72 % de mélange 55%/45%)
47% Méthanol (15% de méthanol / 99%)

Article paru dans le racing news sous la plume de Bruno Emmisberger. Traduction de M. Bernard Cygan.

RAPPORT DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 13 DECEMBRE 1978

L'assemblée est ouverte à 20h 30 par la lecture du procès verbal de l'assemblée générale du 9 novembre 1977, en présence de 23 membres actifs et 2 membres passifs, 5 membres actifs ne se sont pas excusés de leur absence. Le rapport d'activité du comité est lu par le président J-C Rumbeli. Les comptes sont présentés et M. L. Merlin trésorier répond à diverses questions posées. Les rapporteurs des comptes donnent leurs avis sur la tenue des comptes.

Le rapport est accepté par 17 voix et 6 abstentions. La décharge du comité est acceptée par 16 voix et 7 abstentions. Les abstentions proviennent du comité qui ne vote pas. Les comptes sont acceptés par 17 voix et 6 abstentions.

Election du nouveau comité: est élu président, Rumbeli J-C, président sortant par 21 voix et 2 blancs. Est élu vice-président, Ruchat Jp, vice-président sortant à l'unanimité. Est élu trésorier, M. Watson R. à l'unanimité. Est élu secrétaire, Zonta M. secrétaire sortant à l'unanimité. Est élus vérificateurs des comptes Guichard A. et Anderes J-M à l'unanimité. Est élu Gérant du matériel Merguin A. par 12 voix, ont obtenus des voix: Guichard A. 6 voix et Jaussi Michel 4 voix.

Au point 8 de l'ordre du jour, M. Zanada M. présente un projet de création d'une section voitures électriques.

L'assemblée accepte le projet et nomme Zanada M. responsable de la section électrique avec Jaussi M. comme gestionnaire. Le comité choisira ultérieurement un représentant pour la section électrique.

La modification des statuts est acceptée à l'unanimité; cette modification concerne uniquement l'article 16, qui donne maintenant des précisions sur la définition des postes du comité.

Point 10, les cotisations restent inchangées pour 1979.

Point 11, L'assemblée accepte le nouveau système de course pour le championnat genevois 1979, qui se présentera de la manière suivante 4 fois 5 minutes de course et 1 finale à 6 concurrents.

Dans les divers, le président parle des divers entretiens qu'il a eu ces derniers temps concernant la future piste, divers questions sont posées par les membres et l'assemblée est levée à 22 h 30.

J-C Rumbeli

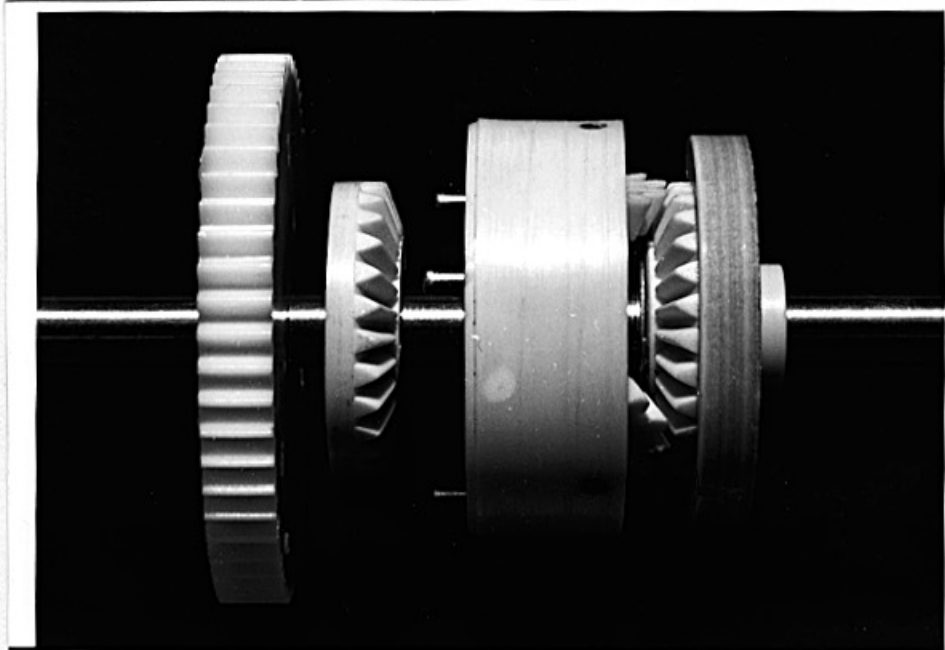
Rapport de l'assemblée technique de la SRCCA

Réunie en décembre 1978, ce comité technique a pris les décisions suivantes :

1. Le contrôle des voitures lors des courses pourra se faire après ou pendant les essais.
2. Les organisateurs doivent donner des précisions quand aux installations prévues pour les concurrents, par exemple: tables, abris pour les concurrents en cas de pluie.
3. Il y aura de nouveaux formulaires pour les organisateurs de course.

4. La SRCCA louera de nouveaux compte-tours-chronomètre au club, les temps seront donnés aux 1/10 de seconde.
5. Les fréquences hors PTT pourront être prise en considération, contre une décharge signée du concurrent envers les organisateurs.
6. La prochaine séance SRCCA devrait se faire en traduction simultanée.
7. Il sera donné par la fédération suisse Frs 300,- aux concurrents qualifiés pour les Championnats d'Europe à titre de dédomagement pour leur déplacement.
- 8- Il sera donné par la fédération suisse Frs 100 aux concurrents qualifiés pour les Championnats du monde.
9. Les 2 concurrents supplémentaire attribués à la Suisse pour les Championnat du Monde seront Suisse en règle général et non pas genevois. Ceci n'est pas encore définitif.
10. Une coupe suisse sera organisé au Tessin. Il y aura 4 concuereuts par club. Le 1er jour, il y aura les qualifications pour les 4 concurrents . Les 10 premiers recevront une coupe. Le 2ème jour, 8 clubs seront qualifiés tirés au sort. Il y aura une série de quart de finale puis 2 demi-finales et une finale.

Ruchat J-P



UN DIFFERENTIEL DIFFERENT !!!!!

Puisque les différentiels envahissent nos voitures, laissons nous gagner, nous aussi par cette nouveauté! Nous avons découvert chez Viking Hobby ce différentiel tout plastique qui s'adapte sur une voiture suédoise encore peu connue chez nous.

Du nouveau dans les revues

- * Dans Adepté du mois de décembre, une excellente interview de Phil Greeno, vainqueur avec une PB à Monaco, une PB terriblement modifié.
- * Toujours dans Adepté un article très intéressant de D. Poulain sur les modifications d'un Supertigre X 21 avec photos à l'appui.

Du nouveau dans les revues

* Dans Radio Control Model Cars No8. L'historique du différentiel A.M.P.S. et 2 descriptifs sur l'Associated RC 12E que nous avons testé récemment, et la Futura III de S.G. sur laquelle nous reviendrons prochainement.

* Pour ceux qui ont de bonnes notions d'allemand, ou ceux qui le parle couramment, voici un journal allemand tout neuf: Auto-Modell Technik RC CAR. Belle présentation, papier glacé. Un excellent article sur la piste de Brugg sur la Futura III SG et comment construire un silencieux très silencieux.

* Nous avons aussi lu, Mini Auto, revue française qui consacre plusieurs pages également à la voiture R/C sous la plume de G. Dognon.

LA PISTE

RÊVE OU REALITE ??

Oui, on peut se poser la question, voici déjà un bon bout de temps qu'on en parle, à tout moment le président de l'A.M.C.G. annonce que les pourparlers suivent leur cours. Alors évidemment penser que cela n'est qu'un rêve, n'est pas être défétiste. Par contre les optimistes pensent que tout vient à temps pour qui c'est attendre. Nous n'avions pas de terrain, donc pas de possibilité, et puis tout le monde le sait les négociations avec les autorités ne peuvent pas être rapide pour une foule de raisons, qui sont aussi bien d'ordre politique que technique.

Néanmoins après deux ans de rêve, nous arrivons aujourd'hui à la réalité, nous pouvons mieux discerner les contours du projet, nous pouvons mieux concrétiser nos idées, aujourd'hui, il y a des plans d'architecte, des devis précis, des terrains en vue et beaucoup d'espoir.

Rappelez-vous. Le premier contact que nous avons eu avec Monsieur le conseiller administratif R. Dafflon remonte maintenant au 6 février 1976, à ce moment là, les perspectives de réalisation semblaient bonnes. Mais lorsque nous demandons aux autorités compétentes la possibilité d'obtenir un terrain tout se complique. Sur Genève, il n'y a pas de terrain, triste réalité, pourtant nous le savions mais nous vivons d'espoir, n'est-ce pas ? Alors les mois passent, nous continuons de chercher un terrain et de l'argent; de son côté le Service des Sports ne nous oublie pas. Pendant ce temps là, le Lignons'club réussit à obtenir de l'aide (orale) de la Ville de Vernier. Et puis le temps passe, l'attente continue, pas de terrain, un peu d'aide et puis l'attente et l'espoir!!

Le 9 septembre 1977 Monsieur R. Dafflon nous fait savoir que pour le moment, il n'y a pas de solution en vue.

Et puis tout à coup, tout change, la Ville de Vernier espère mettre la piste sur un terrain non utilisé par la Ville de Genève et qui appartient à Genève. Le 24 octobre 1977, Monsieur R. Dafflon nous écrit qu'une solution semble possible pour construire une piste en ville.

Nous visitons le terrain, les demandes sont faites au Service immobilier de Genève, les premiers plans du circuit sont dessinés, bien sûr, il faut encore être patient, tout ceci demande réflexion.

Enfin lors du vin d'honneur offert par la Ville de Genève, à l'occasion de notre Grand Prix International, Monsieur G. Lentillon, Chef du Service des Sports, nous annonce une solution proche au problème du circuit permanent. Et puis tout à coup, c'est le coup de théâtre, tout va très vite, le 7 décembre 1978, Monsieur Hornung, sous-chef du Service des Sport reçoit Messieurs Ruffieux et Rumbeli, les 2 présidents des clubs genevois et Monsieur Robert JP architecte pour étudier l'implantation du circuit sur le terrain de la ville de Genève afin d'y déplacer les Championnats du monde!! Le 15 décembre, cette fois c'est Monsieur G. Lentillon qui reçoit Messieurs Zonta secrétaire et Rumbeli de l'A.M.C.G. confirmant l'avancement des projets. Le 18 décembre, nouvelle réunion, mais à la mairie de Vernier, à nouveau Messieurs Ruffieux, Rumbeli et Robert rencontre Monsieur le Conseiller administratif F. Satin et Monsieur Jacot responsable des travaux, cette fois-ci on parle financement et problème d'implantation. Le 7 janvier 1979, Rumbeli-Ruffieux et Robert se réunissent une dernière fois pour terminer le dossier qui sera remis le lundi 8 janvier aux autorités qui sont présentes sur le terrain. Sont présents: M. R. Dafflon Conseiller administratif de la Ville de Genève, M. F. Hämerli Maire de Vernier, M. F. Satin, Conseiller administratif de Vernier, M. A. Farquet Chef du Service des Sports de Vernier, M. F. Girod, Chef de la Section administrative Service immobilier Ville de Genève, M. JP Hornung, Sous-chef Service des Sports Ville de Genève, M. Jacot Responsable des Travaux Ville de Vernier, M. D. Ruffieux, Président Lignons'club et M. JC Rumbeli Président de l'Auto Model Club de Genève était aussi présent M.G. Lentillon Chef du Service des Sports de la Ville de Genève; à l'issue de cette rencontre la décision de construire la piste fût acquise.

La Piste

Comme vous pouvez le voir sur la première page, la piste aura un développement central de 282,85 m. par 4 m. de large, elle sera implanté sur un terrain de 8500 m. carrés. Une villa se trouvant à proximité, sera à la disposition des club ainsi que le terrain. Le coût de l'opération s'élève à 120.000 frs, un plan de financement est à l'étude, mais il est maintenant certain que la piste sera terminé pour les championnats du Monde.

Evidemment si tout le monde se réjouit de courir sur ce circuit permanent, tant attendu, il n'en reste pas moins qu'il va falloir créer un organe de contrôle. Un groupement formé de 2 représentants par club, plus 1 représentant de la Ville de Genève et 1 représentant de la Ville de Vernier géreront le circuit, et seront l'organe suprême, aussi bien au niveau exploitation qu'au niveau financier. Ce groupement s'occupera de tous les problèmes inhérents à ce genre de réalisation.

Des statuts ainsi que les règlements d'utilisation du circuit seront édictés par le groupement.

Mais si chacun comprend que tout cela est fait dans l'intérêt du modélisme voiture à Genève, tout se passera bien, et n'oubliez pas que ce sera le 3ème circuit en Suisse et le premier en Romandie, et cela pour longtemps encore. A bientôt sur le circuit.