



JOURNAL

N°71

Distribution interne aux membres

Club fondé en 1974

Adresse: Case postale 55
1211 GENEVE 1

Septembre 1980

* SG à la Coupe du Monde de Monaco *
* et *
* Serpent aux Championnats d'Europe *
Mettent fin à 2 ans de suprématie
BP.

La roue tourne et personne ni peut rien, que ce soit pour les équipes de football-basquetball et autres ou pour les écuries de course. Les victoires peuvent succéder aux victoires, amener l'équipe au firmament de la réussite, il y a toujours un moment où l'ascension s'arrête. Nous serions tenté de dire qu'une fois au sommet, il faut bien s'arrêter, puisqu'on ne peut plus monter !!

L'ascension des voitures PB fût brillante et leur supériorité, fantastique voir insolente. Depuis la Coupe du Monde 1978 à Monaco, plus rien allait arrêter cette marque de voiture anglaise. Plus d'une centaine de victoire dans des courses très importantes en Europe; l'équipe PB composé de Phil Booth (Champion du Monde 1979) Phil Greeno (Vainqueur Coupe du Monde 1978) les Plested, pour ne citer que les plus forts sillonnent l'Europe en tous sens, rafflant les coupes et les victoires au passage. Vainqueur du 2ème Championnat du Monde 1979 et de plusieurs Championnats d'Europe, il semblait que rien ne pouvait les arrêter, et pourtant, derrière eux, les autres marques, fourbaient leurs armes et tiraient les leçons de leurs défaites.

1980 semble être l'année du changement, depuis le début des courses de cette nouvelle saison, PB peine et s'essoufle et Monaco 80 apporte la preuve de ce recule. La Coupe du Monde revient à SG qui présente une nouvelle voiture laissant les observateurs en retirer

une excellente impression. Dans un autre stand, hollandais celui-là, la firme Serpent avec une voiture plus classique, mais malgré tout nouvelle aussi, ne laisse personne indifférent. Et voilà qu'il y a une semaine à peine, Serpent allait confirmer nos impressions premières. Ton Ron (NL) et Peter Bervoets (NL) allaient remporter la victoire en Formule et en Proto.

Signant ainsi l'arrêt des victoires d'une marque qui pourtant n'a sûrement pas dit son dernier mot pour autant.

JCR

L'Espagne proposé pour les Championnats du Monde 1983

Près d'Alligante, existe un fantastique circuit; heureux club qui réussit le tour de force de dénicher un sponsor très riche. Ainsi lors de l'inauguration du circuit en avril de cette année, tous les concurrents furent logés à l'hôtel aux frais du généreux donateur!!

Parlons un peu du circuit, il se situe dans un cadre idyllique près de la mer et est pourvu de toutes les installations modernes, aussi bien au niveau des stands, du pilotage et du chronométrage. Fort de tous ces éléments, le club se propose d'organiser les Championnats du Monde 1983 et les Championnats d'Europe.

Pour les mondiaux l'inconnue reste les japonais qui devraient se décider pour organiser cette compétition chez eux, pour l'instant il ne semble pas très décidés.

Un pic-nic de club, avec une course marathon

Puisque le premier pic-nic organisé par le comité avait été un échec au niveau de la participation. Un deuxième pic-nic informel cette fois-ci allait rassembler la plupart des membres présents à Genève au mois d'août.

Rendez-vous sur les bords de l'Arve, avec femmes, enfants (et il faut reconnaître que la relève devient importante) et chiens.

Sous les arbres les briches tournent et le blanc coule plus facilement dans les gosiers que sur les gigots. Bref magnifique journée où l'ambiance est au beau fixe comme le temps.

Evidemment des modélistes réunis ne peuvent pas rester une journée entière sans tâter de la voiture.

De toute façon s'était prévu.

Mais voilà, à peine avions-nous mangés que le signal du départ fût donné. Le ventre bien rempli et l'esprit disons presque clair, nous nous dirigeâmes vers le circuit déjà tracé par Ruchat et Merguin.

Pour ce faire il fallait traverser un terrain de football. Horreur et damnation, un match de foot opposa les forts contre les moins-forts par une température de 30 degré au moins. Chacun tenta d'atteindre le but adverse, ce qui est plus facile devant son poste de TV que sur les lieux même!

Un bon nombre de joueurs se trouvèrent plus fréquemment couchés sur le pelouse que sur leurs deux jambes. Bref afin de ne pas ouvrir à nouveau la polémique concernant les différentes infractions aux règles du jeu commisent par les vainqueurs, nous ne dirons pas qui des forts ou des moins-forts a gagné.

Ceci, au demeurant, n'étant qu'une mise en condition pour la course R/C, en effet à vingt mètres du terrain nous organisâmes une course R/C Tropicale, car le macadam nous gratifia de sa chaleur emmagasiné toute la journée.

Après une " chaude " lutte, la victoire revint à Zahnd avec 91 tours suivi par Grandjean et Merguin 87 tours, viennent ensuite Maret 62,

Guichard - Bovard - Frey - T. Zonta - Rumbeli, bref une belle brochette d'écrevisse.

Les maux de tête et les coups de soleil rappelèrent aux membres, et ceci pendant plusieurs jours que ce fût une bien belle journée. A l'an prochain.

A quoi sert la Fédération Mondial ?

C'est une question à un point, pas plus ! car c'est bien la question que l'on peut se poser en lisant les formules d'inscriptions que nous avons reçu en provenance du club de Montréal, voitures raido commandées.

Les 27 septembre, ce club organise la première Coupe Formule 1 Canada/ U.S.A!! Ainsi nous voici au début de la prolifération des Coupes de tous styles et de tout acabit, Coupe machin et Coupe machetruc etc. Nous allons connaître le même mélimélo qu'en football.

A ce rythme là, il n'y aura plus de grands rendez-vous de modélistes puisqu'ils seront sollicités de toutes parts et chacun dans sa région. Domage car le but premier de la Fédération Mondiale était de coordonner et régulariser ce genre de situation, afin de protéger quelques grandes épreuves de caractère mondial.

Reste à savoir si son président Ted Longshaw le veut vraiment et si son autorité est assez grande pour réagir.

Carnet rose AMCG

Dans le car de chronométrage, nous trouverons maintenant à côté de Sévrine Merguin, la petite Virgine Ruchat.

Virgine Ruchat devrait avoir de bonnes dispositions pour ce travail, avec une mère comme Micheline, qui compte les tours depuis au moins 6 ans à chaque course importante du club, et un père qui reste un des meilleurs pilotes du pays.

Pour les détails techniques concernant: son poids, sa grandeur, la couleur de ses yeux, l'heure de la naissance et ses goûts pour la mode 80 veuillez vous adresser directement à Virgine à défaut à sa mère.

Les meilleurs voeux et félicitations vous sont envoyés par le club et son comité, chère Micheline et cher Jean-Pierre.

Ayant appris la nouvelle je ne sais comment, le trésorier M. Jaussi, a décidé unilatéralement et sans en référer ni au comité, ni aux membres de se marier. Sa fiancée jugeant que ces qualités de comptable au club pouvait aussi être utilisés dans un ménage, le voici donc près pour le grand saut, mais Michel, pitié, ne mélange pas les comptes !

Tous nos voeux vous accompagne.

Un livre pour les modélistes voiture

Vient de paraître aux éditions Atlas, un livre intitulé * voitures modélismes et radiocommande * écrit par M. M. Mouton.

A relever tout de suite la haute qualité des photographies, la plupart en couleur et des dessins. La présentation et les textes sont très clairs et très bien écrits. Les 127 pages du livre sont divisés en 6 grands thèmes. On y trouve aussi bien l'électrique que le thermique. Il s'agit là d'un excellent ouvrage de référence, abordant tous les problèmes de la R/C. Le modéliste chevronné y trouvera un excellent livre concernant son hobby et le débutant aura une vue d'ensemble très complète.

Son prix Frs 27.- à la Librairie Naville - Place Dorcière

Lors des "2ème Championnat du Monde de Voitures Radio commandées", les Japonnais ont beaucoup fait parler d'eux tant dans les stands que dans la presse. Pour les concurrents c'était l'ensemble du matériel qui était intéressant du fait que c'était du matériel inconnu jusqu'à lors. Quant à la presse c'était la différence fondamentale entre les carburateur des uns et des autres, les seconds ayant un passage d'air nettement plus petit que l'ensemble des compétiteurs. C'est donc sur ce point que c'est orienté une importante partie des articles dans les journaux locaux, d'autant qu'à part les Japonnais, rare était ceux qui pouvaient faire évoluer leur bolide durant les dix minutes de course sans faire le plein.

Or, le carburateur en question était monté d'origine sur le moteur OS qui propulsait les bolides. Un nouveau moteur, encore un direz-vous. Mais ce moteur sorti d'usine il y a deux ans a subit malgré tout quelques modifications et il reste un moteur à part pour une raison : la position de ces transferts par rapport au vilbrequin. Car il n'a ni l'échappement arrière ou avant comme le K & B, ni à 90° comme l'OPS, mais à 45°, ce qui permet un meilleur mélange donc une meilleure combustion, d'où une moindre consommation pour une puissance égale.

(vous pouvez voir sur la photo No 1 que le transfert d'échappement est décalé sur la gauche par rapport à la sortie.) Depuis les "2ème Championnat du Monde de Voitures Radio commandées", ce moteur a littéralement conquis le monde de la voiture RC. A Monaco cette année, la quasi totalité de l'équipe anglaise avait des modèles propulsés par un moteur OS. Au Championnat d'Europe en Suède Ton Ron et P. Bervoets ont glané leurs titres avec un OS 21

Pour tous les modélistes impatients et curieux, OS a prévu l'outillage nécessaire pour le démontage immédiat du moteur car le clé imbus permet d'enlever la culasse ainsi que le petit carter, les deux clés à fourches étant prévues pour réduire en pièces le carburateur. Seul le corps du carburateur ne peut être séparé du carter sans un tournevis crusiforme. Une fois démonter, on ne peut qu'admirer la finition apportée à toutes les pièces et tout spécialement à la fonderie. Le carter a subit dernièrement une modification depuis sa première sortie. Le tour du carbureteur précédemment de 10 mm. de diamètre a été porté a 13 mm. ce qui va permettre aux adeptes des gros barburateurs de faire cet échange plus facilement qu'auparavant.

La position des transferts décalée à 45° permet un meilleur passage des gaz, puisque le transfert d'admission principal ce trouve au-dessus du passage du maneton de vilbrequin, ce qui pousse les gaz dans le transfert tout en diminuant le chemin à parcourir pour le mélange.

La chemise est fabriquée dans du laiton niturré, ce qui assure une longue durée de vie. Traitée intégralement, elle donne l'impression d'être fabriquée dans de l'acier.

C'est le piston qui a subit la plus grosse modification depuis la sortie du moteur, puisque c'est la matière qui a été cahngée. Précédemment, le piston était en fonte ce qui n'était favorable pour obtenir de très hauts régimes, hors dès janvier 1980, sont arrivé des moteurs avec un piston en alliage léger, matière à très faible dilatation et d'une résistance mécanique très élevée. L'ensemble chemise & piston permet d'avoir la même compression à chaud qu'à froid.

Le carburateur possède un passage d'air de 7,5 mm, ce qui est de loin suffisant pour le plupart des concurrents. Un plus gros carburateur n'augmentant que très peu les performances du moteur.

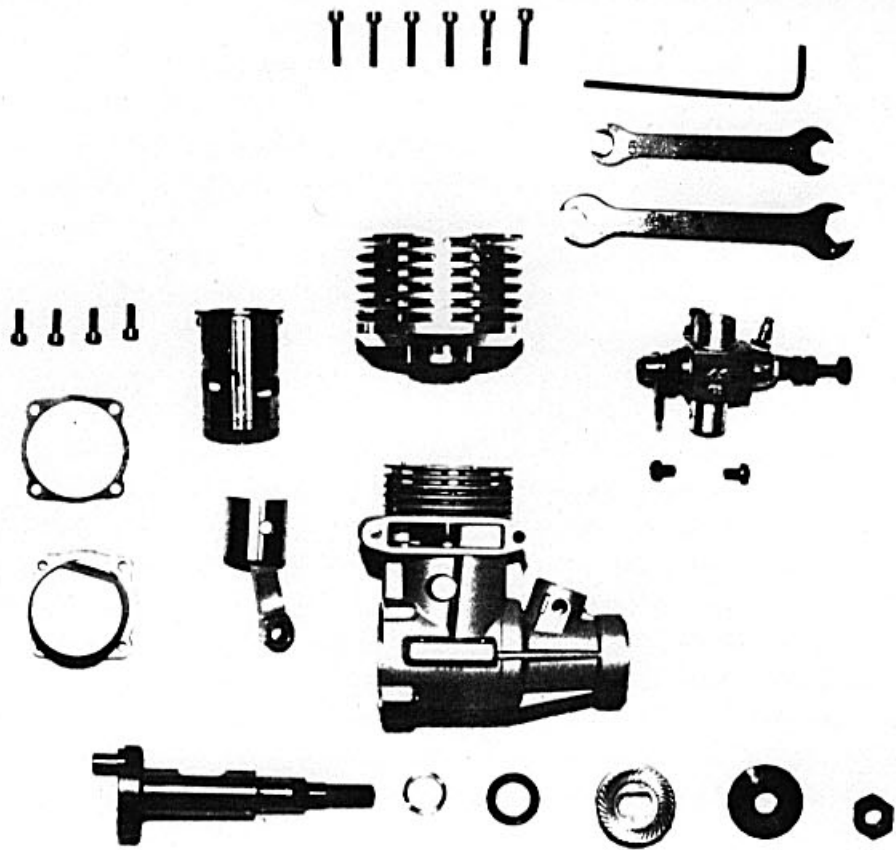
Ce carburateur, après essais, se révèle d'une fiabilité à toute épreuve tant au ralenti qu'à haut régime. La seule difficulté relative étant le premier réglage, car par la suite seul le pointeur principal devant être réajusté. Le point noir du moteur est momentanément en bout de vilebrequin puisqu'il s'agit de la fixation du volant d'embrayage qui est prévu par deux plats. Mais les constructeurs de voitures vont sans doute éviter tout travail mécanique en livrant bientôt un volant adaptable à ce moteur.

Monté d'origine et alimenté avec 20% d'huile et 20% de nitrométhane, ce moteur donne de foudroyantes accélérations ainsi que des reprises à mi régime très franches. Il faut donc le monter avec un rapport un peu plus long que ses concurrents. Avec des roues arrières de 75 mm. de diamètre le rapport idéal se trouve aux alentours de 4,8.

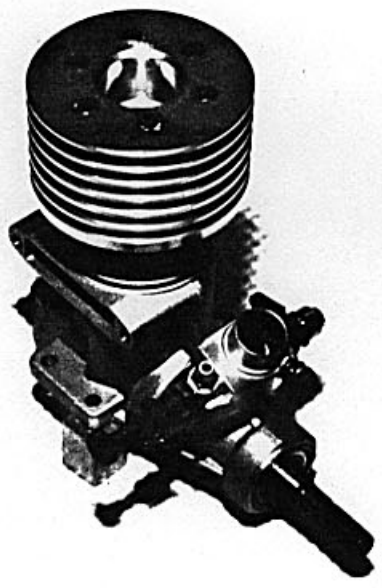
Après divers essais pour gagner des tours, il faut surtout augmenter le nitrométhane, ce qui donne un gain plus flagrant que de mettre un plus gros carburateur.

En conclusion, grâce à sa souplesse d'emploi et à sa solidité, ce moteur est "LE MOTEUR" pour la saison prochaine.

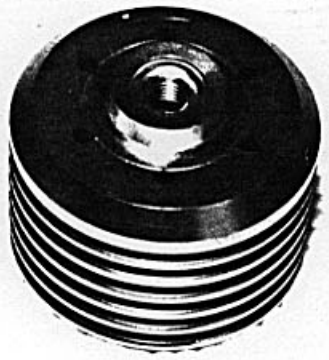
J.P. RUCHAT



1



2



3



• 4



5

NEUCHÂTEL 16 août

il pleut, et il pleuvra les trois quart de la journée, pourtant c'est l'été, mais que faire. Au rendez-vous de Neuchâtel, l'on retrouve une quarantaine de concurrents venu de toute la romandie et parmi eux les genevois : Zonta qui fait un retour remarqué, Rumbeli qui fait ce qu'il peut, les rois de Promokit, Zahnd et Fasolla sans oublier le chef technique, Clerc. Il y a aussi Frey et Bovard deux membres qui crochent dur et Maret qui est venu en touriste.

La course sera égale a elle-même, c'est à dire sans histoire, car la vraie course aura lieu au bar d'à côté où ce trouve un jeu électronique. Le jeu consiste à manipuler une fusée sur un écran vidéo et ne pas se faire bouffer par un missile. Bref, pour un franc, dix fois plus de plaisir que sur le circuit détrempe des neuchâtelois. Même Dupont, en bon père tranquille sera subjugué par le jeu, mais lui, il a une force de caractère autrement plus solide que nous, car il gagnera également la course neuchâteloise.

Une belle coupe le récompensera (elle est gravée), coupe offerte par le club de hockey sur glace de Neuchâtel. Ceci démontre bien les liens qu'il y a entre le hockey et nous, puisse que les courses électriques ont lieu sur des patinoires !

Yverdon 23 août

Pour cette course il n'y avait que deux AMCG-istes, en la personne de Maret et Bovard.

Je les ai vu en fin de matinée et les résultats de la première manche n'étaient pas ce qu'ils espéraient!!

Au niveau organisation, tout semblait parfait, circuit intéressant, camoins pour pliloter et surtout un très nombreux public en fin d'après-midi pour la finale . J'espère que nos amis étaient en finale!

Les courses à venir

Une playade de courses, c'est l'automne et d'année en année le nombre de ces courses augmenteent. Voyez plutôt.

30 août Championnat genevois Patinoire des Vernets

31 août Les 4 heures de Bulle

6 - 7 septembre Championnat groupe B Neuchâtel

14 septembre Grand Prix d'Annemasse des jambons à gogo

20-21 septembre Championnat groupe B Le Lignon

27 septembre Grand Prix par élimination à Etoy organisé par le club de Lausanne et Pfister (des chambres à coucher à gagner en perspective!)

La suite du programme dans le prochain journal.

Les photos de la dernière page

Ces photos sont, ce mois-ci consacrés à la voiture victorieuse des 24 heures de Lyon, en voici les données techniques :

Voiture : Fabrication et construction Jacques Dupont sur une inspiration Challenger.

Moteur : OPS

Carburateur : PB

Différentiel : PB

Réservoir : SG

Silencieux : Challenger

Roue arrière : Promokit

Carrosserie : Kroll

Radio : Robbe

Pour la course, la voiture a nécessité :

14 jeux d'accumulateurs

11 paires de roue arrière UFRA et Associated 2402

3 paires de roue avant UFRA

18 litres de carburant

